

Asia: VN/14985/2022

## Lausuntopyyntö kunnossapitolain toimivuusarviointi -raportista

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1. Onko toimivuusarviointi mielestänne riittävän kattava? Jos ei, mitä arvioinnista on jäänyt puuttumaan ja millaisia lisäselvitystarpeita tunnistatte?**

Toimivuusarviointi on laadittu huolellisesti ja monipuolisesti eri tahoja kuullen. Arviointi antaa hyvän kuvan katujen ja yleisten alueiden kunnossapidon ja nykyisen kunnossapitolain ongelmista. Tilanteen korjaamisen vaihtoehtoisista tavoista on hankittu aika kattavasti Suomesta saatavissa oleva tietous. Selvitys antaa hyvän pohjan lain uudistustyölle. Vastaavien olosuhteiden kanssa painivan Ruotsin kokemuksiin kannattaisi kenties paneutua jatkotyössä vielä tässä esitettyä perusteellisemmin.

#### **2. Mitä mieltä olette toimivuusarvioinnin havainnoista liittyen katujen ja yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa koskeviin säännöksiin (lain luvut 2 ja 3)?**

Arvioinnista käyvät hyvin ilmi nykyisen lain ongelmat sekä se, mitkä ihmisryhmät kärsivät eniten nykyisen lain heikkouksista. Autolla liikkuvan näkökulmasta ongelmia on vähän ja ne koskevat lähinnä mukavuutta, kuten omakotitalon liittymään auratun lumen poistoa. Ongelmat lisääntyvät mitä huonommin liikkuvasta henkilöstä on kyse. Pyörätuolilla ja rollaattorilla liikkuvat ovat selkeästi eniten nykyisestä laista kärsivä ryhmä.

Polkupyöräilijät kärsivät välillisesti myös jalkakäytävien talvihoidon ongelmista. Valvonnan ja sanktioiden puuttuessa kiinteistöt voivat kasata lumia pyöräteille ja pyöräkaistoille. Jalkakäytävien heikon talvihoidon vuoksi jalankulkijat joutuvat siirtymään ajoittain pyöräteille tai -kaistoille. Useissa kunnissa on jalkakäytäviä muutettu yhdistetyiksi jalkakäytäviksi ja pyöräteiksi, mikä ei ole toimiva ja turvallinen ratkaisu. Näiden palauttaminen jalkakäytäväiksi on osoittautunut vaikeaksi kiinteistöjen vastustaessa muutosta heille siirtyvän talvikunnossapitovelvollisuuden vuoksi. Nykyinen talvihoidon vastuunjako estää tälläkin tavalla pyöräilyn ja turvallisuuden edistämistoimia.

Pidämme katualueiden hoitovastuun siirtämistä kuntien tehtäväksi kadun koko alueelta ja kaikkina vuodenaikoina varteenotettavana. Tämä on ainoa tapa ajoittaa työt järkevästi ja taata kaikille tasa-arvoiset liikkumisolosuhteet. Toimivuusarvioinnista käy ilmi, että nykyisenkaltaisen talvikunnossapidon vastuunjaon säilyttäminen vaatisi kuntiin vahvaa ja kunnolla miehitettyä valvontaorganisaatiota. Kuntien taloudellisessa tilanteessa on järkevämpää kohdentaa resurssit itse työntekoon kuin työn tekemisen valvontaan. Järkevintä on hoitaa jalkakäytävät samalla organisaatiolla kuin kadun muidenkin osien talvihoito. Lisää byrokratiaa ei kannata tämän takia

myöskään luoda. Lisääntyneet kustannukset on järkevintä kerätä kuluja vastaavan suuruisella kiinteistöveron korotuksella. Näin kerättynä maksu kohdentuisi kiinteistöille jokseenkin samankaltaisesti kuin Kuopion erikseen kiinteistöiltä keräämä jalkakäytävien talvihoitomaksu. Kuopio on laaja kunta, jossa on sekä kaupunkia että maaseutua ja vastannee jokseenkin Suomen kuntien keskiarvoa. Kuopion kaupungin lähettämä lasku siellä tyyppilliselle omakotitontille on n. 33 euroa vuodessa. Tällaisten summien keräämistä varten ei kaikkiin Suomen kuntiin kannata perustaa erillisiä laskutusjärjestelmiä.

### **3. Mitä mieltä olette toimivuusarvioinnin havainnoista liittyen kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden sääntelyyn?**

Havainnot vastaavat pitkälti Pyöräliiton ja sen jäsenjärjestöjen havaintoja. Havaintoihin voisi lisätä, että nykyiset työmaaohjauksia asettavat tahot harvoin muistavat, että liikenteessä on pyöräilijöitäkin. Pyöräilijän liikennesäännöt tunnetaan myös hyvin huonosti. Valtaosalla työmaista pyöräilijät samastetaan jalankulkijoihin ja ohjataan jalkakäytävälle. Sanktioiden osalta voimme yhtyä kuntien esittämiin havaintoihin.

### **4. Mitä mieltä olette muista toimivuusarvioinnissa esitetyistä nykyisen lain kehittämistarpeista sekä esitetyistä kokonaan uusista sääntelytarpeista?**

Vastustamme ehdottomasti kuntien esittämää vastuun säilyttämistä kaatumisonnettomuuksista jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Kuntien esittämä muutos asettaisi ilman pakollisen liikennevakuutuksen suojaa liikkuvat jalankulkijat ja pyöräilijät täysin kohtuuttomaan asemaan mahdollisissa riitatilanteissa ja kuormittaisi turhaan oikeuslaitosta. Arvioinnista käy ilmi, että ilman vakuutusta liikkuva jalankulkija tai pyöräilijä on jo nyt heikommassa asemassa kuntaa vastaan kuin samassa tilanteessa henkilö, jolla on kyseisen onnettomuuden kattava tapaturmavakuutus. Tämäkin epäkohta vaatisi huomiota osakseen.

Pidämme välttämättömänä ELY-keskuksen aseman säilyttämistä kuntien kunnossapitotoimia valvovana elimenä. Kuntien kulttuurissa katujen kunnossapito ei ole ollut kovin korkealle priorisoitu, mitä osoittaa arvioinnissa ilmennyt nykylain valvontavelvollisuuden melko täydellinen laiminlyönti. Kuntien kulttuuri ei muutu taikauskusta uuden lain voimaan tullessa, joten kansalaisilla tulee olla mahdollisuus valittaa ylemmälle viranomaiselle kunnossapidon laiminlyönneistä.

### **5. Onko teillä muita terveisiä tai palautetta lainvalmistelua varten?**

Haluamme painottaa kolmea osa-aluetta:

1. Suomessa kaatumistapaturmia ei luokitella onnettomuuksiksi eikä niitä sen vuoksi tilastoida kattavasti. Ruotsissa kaikki kaatumistapaturmat tilastoidaan Strada-tietokantaan (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Puute tulee korjata toimimalla Suomessa samoin kuin Ruotsissa.

Linkki: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/om-strada>

2. Työmaiden tilapäisten järjestelyjen parantaminen heikommassa asemassa olevien liikkujien huomioimiseksi on iso merkittävä kokonaisuus, joka tulee saada lainsäädännöllä nykyistä toimivammaksi. Liikkumisen ilman autoa pitää olla mahdollista turvallisesti ja sujuvasti myös työmaaajärjestelyiden aikana. Korvaavat reitit pitää toteuttaa johdonmukaisesti ja sekä merkitä että opastaa selkeästi. Ylimääräinen matka pitää minimoida. Yhteyden pitää olla esteetön sekä ehdottomasti turvallinen. Tilapäisten liikennejärjestelyjen määrä ja kesto on vuositasolla niin huomattava, että ne muodostavat hyvin pysyvän ja oleellisen osan pyöräliikenteen olosuhteita. Siksi

niiden merkitys ja vaikutus pyöräliikenteen houkuttelevuuteen ja suosioon kulkutapana on suuri. Niinpä myös tilapäiset liikennejärjestelyt tulisi toteuttaa pyöräliikenteen ja jalankulun kannalta vähintään tasavertaisesti autoliikenteeseen nähden, jopa henkilöautoiluun nähden priorisoiden.

3. Hiekoitushiekan poisto – Hiekka pyöräilyväylillä on yksi pääsyyistä paitsi pyöräilijöiden, myös jalankulkijoiden kaatumistapaturmille keväisin. “Liukkaudentorjuntaan” tarkoitettu poistamaton hiekka aiheuttaa liukkaita kuivuessaan paljaalle asfaltille. VTI:n Ruotsissa tekemän tutkimuksen perusteella tiedetään, että merkittävä osan pyörällä liikkuvien ihmisten liukastumisista etenkin huhti-toukokuussa (huhtikuussa 72 % ja toukokuussa 76 % liukastumisperusteisista onnettomuuksista) aiheutuu väylille jätetystä liukkaudentorjuntaan tarkoitettusta materiaalista. Tämä ilmiö on osittain tunnistettu myös Suomessa. Täten kiviaineksen poistamiselle väyliltä tulisi määrittellä laatuvaatimukset tai laatulupaus syys- ja kevätkausia silmällä pitäen.

Lähde: Niska Anna & Thulin Hans; TEMA Cykel - Skadade cyklister: analys baserad på sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA, VTI rapport 644, 2009. LINKKI: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:675381/FULLTEXT01.pdf>

Tulenheimo Martti  
Pyöräliitto ry