

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?

Toimivuusarvioinnissa on tunnistettu monia tärkeitä aihekokonaisuuksia mutta monia liikkumisen, turvallisuuden tai viihtyisyyden kannalta tärkeitä yksityiskohtia ei ole käsitelty kattavasti.

Lisäselvitystä vaativat tulkinnanvaraiset vastuurajapinnat nykylaissa

Portaiden kunnossapito

Portaita tai muita vastaavia porras/luiska-rakenteita ei ole erikseen mainittu nykylaissa. Tulkitaanko asemakaavan mukaisella katualueella tai yleisellä alueella olevat kaupungin omistamat portaat jalkakäytäviksi vai kuuluuko niiden kokonaisvaltainen kunnossapito kaupungille? Esimerkiksi tiiviisti rakennetussa ympäristössä yleisellä alueella sijaitsevat kiinteistöön vierustaa sivuavat ja/tai kiinteistölle johtavat portaat, jotka voivat olla myös yleisessä käytössä. Puhtaanapito ja talvikunnossapitovastuu ainakin periaatteessa voi herättää kysymyksiä. Voidaanko kiinteistölle johtavat portaat tulkita esimerkiksi tonttiliittymäksi/kulkitieksi.

Roskakorien tyhjentäminen

Nykylain mukaan kunta voi päättää kunnossapito- ja puhtaanapitovelvoitteiden jakautumista kunnan ja kiinteistön kesken määrätyn rajoituksin. Esimerkiksi tapauksissa, joissa katualueelle toivotaan siisteyden parantamiseksi kohdalla olevan kiinteistön aloitteesta roskakoreja tai katualueen saneerauksen yhteydessä kiinteistön toiveesta roskakoreja lisätään katualueelle kaupungin toimesta; voidaanko näissä tapauksissa todeta, että roskakorin tyhjennys ja puhtaanapito kuuluvat kiinteistölle eli voidaanko tyhjennysvastuu tulkita osana kiinteistölle kuuluvaa puhtaanapitoa vai kuuluuko

roskakorien tyhjennys näissä tapauksissa aina kaupungille? Tyhjennys- ja kunnossapitovastuu määräytynee sen perusteella kenen omistama roska-astia on. Tämä helpottaisi kiinteistön puhtaanapitovastuuta, koska roskien määrä vähenee kadun pinnalta. Sopimuksella asia voidaan toki ratkaista.

Lain jatkovalmistelussa on syytä tarkentaa, erottuuko puhtaanapitovelvoite jätehuoltovelvoitteesta.

Tonttiliittymien rakenteellinen kunnossapito

Tonttiliittymän rakenteelliseen kunnossapitoon liittyy kysymyksiä. Jos tonttiliittymä kulkee jalkakäytävän tai pyörätie-väylän yli, niin kuuluuko rakenteellinen kunnossapito kunnalle vai voidaanko tulkita se kiinteistölle kuuluvaksi tilanteessa, jossa esim. käytävän pinnoite kuluu tai rakenne vaurioituu tontille kulkevan raskaan liikenteen vuoksi? Nykylaki on tässä hieman tulkinnanvarainen (käytävä on kaupungin vastuulla, tonttiliittymä on kiinteistön vastuulla, tonttiliittymä käytävällä on kaupungin vai kiinteistön vastuulla?). Asiaa olisi hyvä tarkentaa uuden lain valmistelussa.

Rakenteellisesti eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie

Rakenteellisesti erotellun jalankulun ja polkupyöräilyn väylän mahdollinen tarkentaminen lakiin, eli mikä on riittävä rakenne, jotta väylä tulkitaan rakenteellisesti erotelluksi vaikuttaen talvikunnossapitovastuisiin kunnan ja kiinteistön välillä.

Kuntaliiton sivuilla lakia on tarkennettu 2005 lakiuudistuksen yhteydessä seuraavasti:

Kunnan kunnossapitovastuulle kuuluvilla jalankulku- ja pyöräteillä tarkoitetaan niin rinnakkaisia kuin yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Mikäli pyörätie on kuitenkin selvästi erotettu jalkakäytävästä esimerkiksi eri tasossa olevalla kiveyksellä, puurivistöllä tai penkein, kunta vastaa 4 §:n 1 mom. mukaisesti pyöräilyyn tarkoitettun väylän kunnossapidosta. Tontinomistaja vastaa tällöin jalkakäytävän talvikunnossapidosta. Väyliä erottamiseksi ei riitä pelkkä maaliviiva, erivärinen katulaatoitus taikka muu tämänkaltaisen erottaminen.”
<https://www.kuntaliitto.fi/yleiskirjeet/2005/kadun-ja-eraiden-yleisten-alueiden-kunnossa-ja-puhtaanapidosta-annetun-lain>

Muita lisäselvitystarvetta vaativia asioita

Kokonaisvaltaisen kunnossapitovastuun ottaminen kunnille (puhtaanapito ja kasvillisuuden hoito)

Onko tarkoituksenmukaista siirtää kiinteistöille nykyisin kuuluvat lähinnä viheralueina toimivien ojen, ojanteiden yms. reuna-alueiden kasvillisuuden siistinä pitämisen vastuut osin kunnille? Reuna-alueet rajautuvat usein kiinteistöjen viheralueisiin ja istutuksiin aiheuttaen sen, että samalla viheralueella olisi kaksi kunnossapitajaa.

Puhtaanapitovastuumuutosta perusteltiin turvallisuusnäkökulmista, mutta on huomioitava, että esimerkiksi kiinteistön pensasaidan siistiminen, kiinteistön puut jne. täytyy kuitenkin osittain hoitaa katualueen puolelta. Lisäksi toiminta rajoittuu pitkälti vähäliikenteisille kokooja-, asunto- ja tonttikaduille ja tästä syystä Tampereen kaupunki ei toteuta muutosta merkittävänä turvallisuuskysymyksenä. Asiassa on huomioitava myös muun ohella tavanomaista suurempi kiinteistön omaisuuden vaurioitumisen riski viherkunnossapitotöiden yhteydessä, esim. kasvillisuuden siistiminen kiinteistön pensasaidan juuresta siimaleikkurilla

Kaiken kaikkiaan tämä tarkastelu on jäänyt melko vähäiseksi puhtaanapidon ja viherhoidon vastuiden osalta, ja tätä lienee syytä vielä selvittää (s. 52), jos vastuita lakimuutoksin aiotaan tehdä

Tampereen kaupunki ei kannata ehdotettuja muutoksia vastuisiin

Puhtaanapitovelvoitteiden muuttaminen vastaamaan nykyistä talvikunnossapitovastuujakoa (13 pykälä s. 52)

Tähän esitettyyn vaihtoehtoon liittyy myös omaisuus-/vahinkoriskit; jos kiinteistön kohdalla kadussa on pituustaitte (notkelma) ja keräävän hulevesikaivon toiminta estyy esim. lehti- ja muun luonnon roskien myötä (tyypillistä kovilla syyssateilla), niin siitä voi herkästi seurata veden hallitsematonta ohjautumista kiinteistölle tai kiinteistön rakenteisiin.

Lisäksi on tärkeä selvittää, että olisiko kunnilla edes teoriassa kykyä tai resurssia pitää yllä mainittuja ajoradoilla olevia sadevesikaivojen kansistojen päällisiä auki lehdistä syksyisin (varsinkin kovilla sateilla) vai voisiko kuntien laajemman puhtaanapitovastuun rajata esimerkiksi vilkkaisiin ajoratoihin ja joukkoliikennereiteille tai muille vastaaville?

Vastuiden lakiperusteiden muutosten hyödyt ja haitat on tarpeellista vertailla erikseen.

Tampereen kaupunki ei kannata ehdotettuja muutoksia vastuisiin, koska nykylaissa on tämä mahdollisuus jo kunnilla. Toki nykylain muotoilua voisi tämän osin tarkentaa, mutta siten, että jokaisella kunnalla olisi mahdollista laajentaa omia vastuitaan niissä rajoissa, kun niille on mahdollista ja muutos todetaan esimerkiksi turvallisuus, liikennemäärät ja viihtyisyys huomioiden tarpeelliseksi.

Liittymäalueiden/suojateiden lumivallit ja lumikasat (turvallisuus)

On tarpeen arvioida, tarvitaanko lumikasojen näkemäesteisiin jne. kansallinen määräys laissa vai onko riittävää, että kunta ohjeistaa mm. aurasvallien ja -kasojen maksimikorkeuksista esimerkiksi kuntien omissa ohjeistuksissa tai esim. rakennusjärjestyksessään? On tärkeää huomioida, että myös kiinteistöjen tonttiliittymiin muodostuu lumisina talvina korkeita kasoja kiinteistöjen toimesta paikkoihin, joissa ajoneuvoliikenne ja jalankulku/pyöräily kohtaavat.

Näkemiä haittaavat kiinteistöjen pensasaidat ja muut istutukset

Heikko liittymäalueiden näkemä on yleinen palautteen aihe ja näihin koetaan hankalaksi ja tehottomaksi puuttua, jos istutukset ovat tontin puolella. Näkemien tarkastelu on mahdollista asemakaavassa tontteja kaavoittaessa. Silloin voidaan huomioida, että tonttien kulmat eivät tulisi lähelle liittymäaluetta. Kuuluuko kunnossapitolain vai esimerkiksi muuhun maankäyttöä ohjaavaan lainsäädäntöön? Esim. Tampereen kaupungin rakennusjärjestyksessä (saatavissa kaupungin verkkosivuilla) on kiinteistön aitoja ja istutuksia koskevia kirjauksia.

Katualueella tehtävien töiden sanktiointi ja virhemaksut

Kaiken kaikkiaan aihealue vaatii vielä lisävalmistelua, mm. sanktiojärjestelmän ja virhemaksujen ohjeistus ja käyttöönotto. Myös virhemaksujen suuruuden arviointi vaatii työtä, vrt. kuntakohtainen pysäköintivirhemaksu (laissa enimmäismäärä). Käytännössä maksun pitää olla riittävän suuri, jotta sillä on ohjaavaa vaikutusta. Liian pieni maksu ei ohjaa toimijoita. Maksun suuruuden muuttamisen tulisi olla mahdollista ilman lain muuttamista. Arvioinnissa on keskitytty pääsääntöisesti kaivuutyömaihin. Liikennejärjestelyitä vaativat myös muut työt, joissa ei tehdä kaivutoimenpiteitä.

Tapahtumat, pysäköinti ja siirtokehotus-liikennemerkin käytön laajentaminen

Tapahtumien liikennejärjestelyt puuttuvat arvioinneista lähes kokonaan. On huomioitava, että poliisi päättää tapahtumista, mutta ei niiden liikennejärjestelyistä. Työmaa- ja tapahtumapysäköinnin järjestäminen olisi otettava lain valmisteluun mukaan, koska tällä hetkellä näille ei ole

mahdollisuutta myöntää lupia alueen ulkopuolelle. Siirtokehotusta voidaan käyttää nykyisin vain, jos työ tai tapahtuma on katualueella. Olisi tarpeen selvittää mahdollisuuksia liikennemerkin käytön laajentamiseen, kun työtä ei tehdä tai tapahtumaa ei järjestetä kadulla vaan kadun läheisyydessä.

Digitalisaation kehittäminen

Uuteen lakiin on ollut ajatuksena edistää digitalisaatiota, ja siitä syystä siihen olisi hyvä lisätä työmaiden vastuu toimittaa liikennejärjestelyaineistonsa esim. Digiroad -järjestelmään. Työmaiden vastuu sähköisestä tiedottamisesta on jäänyt vähälle toimivuusarvioinnissa.

Uusien liikkumismuotojen huomioiminen laissa

Mm. sähköskuuttien hallitsematon sijoittelu ja pysäköinti on ongelma. Nykyisin ne haittaavat usein mm. esteetöntä kulkua ja kunnossapitoa (myös robottien poistot). Tämä ongelma sivuaa kunnossapitolakia, mutta sen arvioidaan olevan enemmän tieliikennelain tai ajoneuvojen siirtolain piiriin kuuluva aihe. Yksi menettelyohje voisi olla, että kulkemista haittaavat tai heitteille jätetyt rekisteröimättömät kulkuvälineet tai laitteet tulkitaan hylätyksi irtaimistoksi, jolloin kunnossapitovelvollinen voi ne kerätä talteen tai hävittää.

Sanaston / Termistön päivitys tai tarkennus

Selvityksessä on huomioitu, että lain uudistus vaatii sanastotyötä. Puute selväsanaisesta termien määrittelystä altistaa tulkinnanvaraisuuksille.

Katu/katualue: Katu-termiä käytetään nykyisessä laissa ja moni selvitykseen osallistuneista vaikuttaa tulkinneen sen tarkoittavan katualueella olevaa ajorataa. Jos katu termin tilalla olisi katualue, yleinen alue tai muu termi niin se kenties kuvastaisi paremmin asiaa.

Sorapäällyste; Sora-termin vaihto uuteen lakiin: sorapäällyste on sitomaton päällyste. On olemassa muitakin sitomattomia väyliä kuin soraväyliä esim. murske- tai kivituhkapinta.

Tyydyttävä kunto: Tulkinnan mahdollistavat termit pois esim. 15 § tai vaihtoehtoisesti tyydyttävän tason tarkempi kuvaaminen, mitä viranomaisen voi valvoa.

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

Tampereen kaupunki ei pidä tarpeellisena esitettyä lailla määrättyä kunnossapitovastuiden kokonaisvaltaista muutosta, jossa koko katualue siirtyisi kunnan vastuulle. Konaisvaltainen kunnossapito siirtäisi huomattavia kustannuksia sekä vastuita kunnille. Kunnat voivat jo nyt ottaa nykyisen lain puitteissa tehtäviä laajemmin hoitaakseen.

Ehdotettu ”Kadunpito päätös” myös muille kuin katualueille (esim kaavassa puistoa) olisi tärkeä ja hyvä uudistus. Myös termin uudistaminen samalla päätöstä vastaavaksi om tarpeellinen.

Kunnossapidon laadun superluokkien vieminen uuteen lakiin uudeksi ”normaaliksi” ei ole mahdollista ilman kustannusten merkittävää nousua. Kunnilla täytyy olla mahdollisuus päättää, mihin panostavat minimivaatimusten ylittävältä osin myös katujen kunnossapitoa laajemmalla rajauksella liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta (esim. superluokkaisten pyöräteiden talvikunnossapito vs. paremmin toimiva joukkoliikenne).

Lain 3 luvun loppupäätelmässä oleva maininta korkealuokkaisen kunnossapidon vaikutuksista (eurot tulevat noin 10-kertaisesti yhteiskunnalle takaisin) vaatisi kenties tarkempaa selvitystä, onko kyseessä tutkimustulos vai esimerkiksi mielipide. Lakiuudistuksen perusteena tulee käyttää puolueetonta tutkimustietoa, jonka oikeellisuus voidaan osoittaa kyseiseen tapaukseen soveltuvaksi.

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

Verkostojen omistajien tahtotilan mukainen yhteistoiminta ja keskustelu ilman kunnan viranomaiselle laissa annettua sanktiomahdollisuutta on todettu vuosikymmenten aikana tehottomaksi ja luvattomaan tai luvanvastaiseen työhön kannustavaksi. Ainoa toimintaa ohjaava tekijä on käytännössä taloudelliset seuraamukset sanktioiden muodossa, ja tähän tarvitaan lain antama mahdollisuus. Kuten ensimmäisen kysymyksen vastauksessa tuli mainittua niin katualueella tehdään myös muita töitä (kuten nostotyöt, vaihtolavat), jotka tapahtuvat usein luvattomasti tai lupaehtojen vastaisesti. Viranomaisella pitää olla keinot nopeaan puuttumiseen.

Ilmoitusmenettelyn muuttaminen lupamenettelyksi on ainoa oikea vaihtoehto. Sopimus ei terminä ole oikea.

Katuluvan 21 vrk käsittelyaika todettu Tampereella riittäväksi. 21 vrk pitäisi saada lakiin selvennettyä niin, että asialliset lisätietopyynnöt hakijalle voivat edellyttää käsittelyajan pidentämistä.

Operaattorien tarve hallitsemansa omaisuuden rakentamiselle ja ylläpidolle ei saa ajaa liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden tai kuntalaisten yleisen viihtyvyyden edelle. Kunnilla on oltava mahdollisuus painavasta syystä kieltää tai siirtää töitä tarvittaessa, jos kohdealueella on

esimerkiksi toinen työmaa, tapahtuma, kulkue, tai muu alueeseen liittyvä tiedossa oleva toiminta/toiminto. Kiireelliset viankorjaustyöt ovat asia erikseen.

Sivu 55: Tilapäiset liikennejärjestelyt vaikuttavat suoraan kadunkäyttäjän liikenneturvallisuuteen, kaupunkien liikenteen sujuvuuteen ja kaupunkien infran säilymiseen. Tarpeellisten pätevyyksien vaatimista ei saa kokea pienten yritysten toimintaedellytysten heikentäjäksi, vaan turvallisen, viihtyisän ja sujuvaliikenteisen kaupungin mahdollistamiseksi. Oudoksutaan väitettä, että katualueella työskentelevältä ei tarvitse vaatia riittävää pätevyyttä, mutta muilla toimialoilla pätevyysvaatimukset ovat itsestään selviä.

Lain uudistamisen pitää olla viranomaistahojen tarpeita ja vaatimuksia ensisijaisesti huomioiva. Verkostojen omistajat ajavat omaa taloudellista etuaan, kun viranomaiset korostavat liikenneturvallisuuden, infran säilyvyyden, liikenteen sujuvuuden ja viihtyvyyden tärkeyttä.

Rakennuskohteiden kiertoreittien tms. väliaikaisten yleisessä käytössä olevien yhteyksien talvikunnossapitovastuiden siirto rakentajilta kunnille on periaatteessa hyvä ja yhtenäistä tasoa tavoitteleva ajatus, mutta käytännössä erittäin vaikea järjestää luotettavasti. Työmaajärjestelyt ovat usein varsinkin tiiviissä ympäristössä ahtaita ja muuttuvat usein rakentamisen edetessä. Tämän seurauksena kunnossapidettävä alue muuttuu pahimmillaan päivittäin ja kunnossapito voi olla pelkkää käsityötä vaativaa. Liikennejärjestelyin toteutetun kiertoreitin toimivuus ja kunnossapidettävyyden kulkevat käsikädessä ja tästä syystä se taho, joka vastaa väliaikaisista järjestelyistä on vastattava myös kunnossapidosta. Myös keskeneräisyydestä johtuva väliaikaisen reitin tai rakenteen erityispiirteet, turvallisuus jne. on muuttuvissa järjestelyissä hankala perehdyttää esimerkiksi alueurakointia harjoittavalle toimijalle. Mikäli rakennushankkeesta vastaavalla ei olisi vastuuta työmaan aiheuttamien tilapäisten liikennejärjestelyiden kunnossapidosta, miksi rakennustyömaasta vastaava huolehtisi myöskään työmaan muutosten vaikutuksista toisen vastuulla olevan kunnossapidon järjestelyihin hyvissä ajoin. Tampereen kaupunki ei pidä tätä selvityksessä esiin nousutta ajatusta käytännössä toteuttamiskelpoisena. Järjestelyistä voidaan aina sopia tarkemmin kunnan omassa ohjeistuksessa. Jos väylä on koneellisesti hoidettavissa pinnanmuotojen, materiaalin, korkeutensa ja leveytensä puolesta, sen talvihoidosta voidaan sopia siten, että talvikunnossapidosta vastaa kunta. Jos taas järjestely on kiinteistön jalkakäytävällä, niin talvikunnossapidosta vastaa yleensä joko rakentaja tai kiinteistön kunnossapittäjä. Lisäksi voidaan linjata, että töiden loputtua itse työmaa-alueeksi rajattu alue luovutetaan aurattuna ja liukkaus torjuttuna takaisin yleiseen käyttöön ja kunnossapitoon.

Pykälän 15 yhteenvedossa on nostettu esiin tarve myös sanktiomahdollisuuteen, jos esimerkiksi kiinteistö ei hoida puhtaanapitovastuitaan tai viheralueidensa hoitoa, mutta heti tämän jälkeen todettiin tarpeen poistuvan, jos kuntien kunnossapitovastuita kasvatetaan. Tarve ei kuitenkaan vastuumuutoksella poistuisi tapauksissa, joissa kiinteistön alueelta leviää kasvillisuus tai muu epäsiisteys yleiselle alueelle (sama koskee periaatteessa katualueelle kiinteistöiltä kasattuja lumikasvoja). Vaikeutena lumikasojen osalta on todistamistaakka, vaikkakin tapaus olisi ”selvä”. Jos työn joutuu lopulta tekemään kunta, niin nämä voidaan laskuttaa hallintopakkomennettelyn kautta,

mutta tätä tehokkaampi ratkaisu olisi mahdollisuus nopeampaan ja prosesseiltaan kevyempään sanktiointiin.

4. Mitä mieltä olette muista toimivuusarvioinnissa esitetystä nykyisen lain kehittämistarpeista sekä esitetystä kokonaan uusista sääntelytarpeista?

Kuten jo aiemmin on vastauksissa todettu, kunnat voivat jo nyt ottaa nykyisen lain puitteissa kunnossapitotehtäviä laajemmin hoitaakseen ja määrittää kunnossapidon laatuvaatimuksia kuten kunnossapitotasoa. Mahdollinen vastuiden ja kustannusten siirtäminen kunnille vaatii paljon isäselvitys- ja jatkokäsittelytyötä.

Hyvinvoinnin edistäminen on erittäin tärkeää, mutta liian suoraviivainen syy-yhteys liikkumattomuuden aiheuttamien kustannusten (4,7 miljardia €) ja talvikunnossapidon laadun välillä vaikuttaa hieman pelkistetyltä. Liikkumattomuuden syynä on todennäköisesti merkittävästi enemmän muita syitä.

Sivulla.75 todettu "Nykyinen kunnossapitolaki sellaisenaan on toimiva kokonaisuus ainoastaan verkoston omistajien näkökulmasta. Verkostojen omistajille on tärkeää säilyttää ajallinen hallinta oman verkosto-omaisuuden rakentamisessa ja ylläpidossa. Muiden tahojen esittämät tarpeet huomioiden laki vaatii vähintäänkin pykäläkohtaisia muutoksia ja täsmennyksiä"

Verkostojen omistajien tahtotilan mukainen yhteistoiminta ja keskustelu ilman kunnan viranomaiselle laissa annettua sanktiomahdollisuutta on todettu vuosikymmenten aikana tehottomaksi sekä luvattomaan ja luvanvastaiseen työhön kannustavaksi. Ainoa ohjaava tekijä on taloudelliset seuraamukset esimerkiksi sanktioiden muodossa. Lisäyksenä vielä, että tällä hetkellä työmailla on ollut usein melkoisesti tuuria, kun ei ole tapahtunut vakavia onnettomuuksia. Koulutusvaatimuksilla olisi mahdollista lisätä työntekijöiden, mutta erityisesti työmaan ohitse kulkevien turvallisuutta. Työmaiden järjestelyiden 100 euron kurssimaksun suuruus verrattuna esimerkiksi 300 euroa/kerta huomautusmaksuun ohjaisi liikenteenohjausasioiden opiskeluun. Sanktioiden myötä työmaajärjestelyt alkaisivat todennäköisesti paranemaan, koska järjestelyiden tekeminen kunnolla kaikki liikkujat huomioiden tulisi halvemmaksi, kuin niiden tekemättä jättäminen.

Selvityksessä näkyy liikaa verkostonomistajien näkökulma lain kehittämistarpeista. Ei sanktiot luvanvastaisesta toiminnasta tai pätevyysvaatimukset poista verkostonomistajien mahdollisuuksia toimia katu- tai muulla yleisellä alueella, vaan ohjaavat toimintaa viranomaisen antamien ohjeiden mukaisesti. Ei ole tiedossa luotettavaa selvitystä siitä, että yhteiskunnan kannalta tärkeä verkostohanke olisi jäänyt toteuttamatta tai muuttunut vaikeaksi toteuttaa, kun työ tehdään vaatimusten mukaisesti. Toiminnalla yleisillä alueilla on oltava turvallisuutta ja yleistä etua vaalivat säännöt, jotka viranomaisen asettaa. Jos toimii luvatta tai vastoin määräyksiä, seuraa sanktioita. Liian monessa kohtaa korostetaan verkostonomistajien tahtotilaa. Ei viranomaisen voi sanktiomahdollisuuden tai ajallisen rajoittamisen mahdollistamisen jälkeenkään ilman painavaa syytä toimintaa kieltää/siirtää kokonaan.

5. Onko teillä muita terveisiä tai palautetta lainvalmistelua varten?

Raportissa esillä ollut matkaketjuajattelu on tärkeä asia tunnistaa, mutta matkaketjut ovat haasteellisia hallita kattavasti muilla keinoin kuin nostaa kaikki väylät korkeimpaan hoitoluokkaan. Kunnossapito- ja hoitoluokkia määrittävät nykyisin liikennemäärät, liikennemuodot, väylän tyyppi ja muut erityistarpeet, kun taas matkaketjut usein kohdistuvat monelle eri liikennemäärää edustavalle väylälle, esimerkiksi vähäliikenteiseltä tonttikadulta vilkkaan ydinkeskustan pääkadulle.

Laajasti ymmärretään liikkumisen välttämättömyys ja hyödyllisyys yksilön, yhteisöjen ja yhteiskunnan kannalta. Lain valmistelussa on tärkeää ottaa huomioon ilmeinen tosiasia, että kunnilla on rajalliset taloudelliset ja tuotannolliset resurssit tyydyttää kaikkia väylien käyttäjien hyvää laatua ja erilaisissa olosuhdemuutoksissa nopeita toimenpideaikoja edellyttäviä odotuksia. Rajallisten resurssien takia kustannuksia nostaviin lakimuutoksiin tulisi suhtautua erittäin pidättäytyvästi ja jättää kunnossapidon laadun yleinen parantaminen lainsäädännön kiristämisen sijaan kunnan oman päätöksenteon varaan. Silloin paikalliset olosuhteet ja tarpeet tulevat paremmin otettua huomioon. Valmistelussa voidaan korostaa kunnossapidon suunnitelmallisuuden tärkeyttä. Lakiuudistuksessa on selvä tarve kiinnittää huomioita erilaista tulkintaa aiheuttavien seikkojen täsmentämiseen.

Tampereen kaupunki toteaa, että lainvalmistelussa on tärkeää ottaa huomioon kuntien itsemäärämisoikeuden periaatteet. Katujen ja puistojen sekä monien yleisten alueiden kunnossapito on pääsin kuntien vastuulla. Kunnilla tulee olla oikeus järjestää katujen ja alueidensa kunnossapito sekä työmaiden järjestelyt paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden perusteella. Kunnan tulee voida päättää väyliensä ja alueidensa laatutasosta sekä kunnossapitotehtävien jakaantumisesta kunnan ja kiinteistön kesken.

Naulo Katri

Tampereen kaupunki - Apulaispormestari Pekka Salmi, Kaupunkiympäristön palvelualue