

22.12.2023

295/00.04.02/2023
[Kunnossapitolain
toimivuusarviointi -
raportti]**Vastaanottaja**

Ympäristöministeriö

[Lausunto - Lausuntopalvelu](#)**Viite**

Lausuntopyyntöne 8.12.2023

Lausunto Kunnossapitolain toimivuusarviointi -raportista

Vuonna 1980 voimaan tullut laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978, ns. kunnossapitolaki) on osin vanhentunut ja vaatii päivittämistä etenkin laissa esitettyjen vastuiden, terminologian ja määritelmien osalta. Pelkästään 2010-luvulla on tullut paljon uutta kunnossapitolain alaiseen toimintaan vaikuttavaa lainsäädäntöä. Lainsäädännön kehitys on johtanut mm. siihen, että työmaihin liittyvät vaatimukset, vastuut ja velvoitteet ovat heikosti tunnettuja eri toimijoiden keskuudessa.

Monet toimivuusarviointityössä esille tulleet muutostarpeet liittyivät muihin lakeihin. Tarkempaa tarkastelua ja lakien yhteensovittamista edellyttävät mm. tuleva alueidenkäyttölaki sekä verkosto-omaisuuden rakentamista ja ylläpitoa ohjaava lainsäädäntö. Myös useasti esille noussut, ankarana pidetty kunnossapitovelvollisen korvausvastuu edellyttää useamman lain tarkastelua.

Keskeisiksi kunnossapitolain muutostarpeiksi nousivat lisäksi kuntien määräysvallan lisääminen kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden hallintaan, hallinnollisen laiminlyönti- ja virhemaksun lisääminen lakiin, jalkakäytävien talvikunnossapitovastuun uudelleen arviointi, talvikunnossapidon palvelutason määrittäminen sekä tiedonhallinta.

Toimivuusarviointityössä on kerätty laajasti eri osapuolien näkemyksiä kunnossapitolain uudistamisen tarpeista. Esitettyjen muutos- ja päivitystarpeiden osalta on syytä selvittää vaikutuksia tarkemmin ja laaja-alaisesti ennen kunnossapitolain uudistamista

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL kannattaa Kunnossapitolain päivittämistä kappaleessa 2 esitetyillä tavoilla. Erityisesti kaivataan vaatimusten, vastuiden ja velvollisuuksien selkeyttämistä eri toimijoiden välillä. Jo lain otsikoinnissa tulisi tehdä selväksi, että kunnossapidon lisäksi laki koskee myös kaduilla ja yleisillä alueilla tehtäviä

22.12.2023

295/00.04.02/2023

[Kunnossapitolain
toimivuusarviointi -
raportti]

työmaita, kuten raportissa on esitettykin. Myös ko. työmaihin liittyvät vaatimukset, vastuut ja velvoitteet tulee tehdä tunnetuiksi kaikille toimijoille.

Reaaliaikainen tieto osana prosessia

Kuntien puuttumismahdollisuudet työmaiden poikkeamiseen ilmoitetusta aikataulusta tai kiinteistöjen heikkoon talvikunnossapitoon ovat käytännössä olemattomat. Myös valvonta syö resursseja. Siksi tuleekin hyödyntää tietoa ja saada toimiviin käyttöliittymiin reaaliaikainen tieto siitä, mitä maastossa tapahtuu. Kun tiedon keruu ja tallentaminen on tarpeeksi helppoa ja osana prosessia, voivat sitä tuottaa myös he, jotka maastossa jo valmiiksi liikkuvat.

Kunnossapitoon käytettävät resurssit vaihtelevat kunnittain. Myös katu- ja yleisten alueiden työmaahaittojen merkitys riippuu siitä, kuinka laajaa joukkoa se koskee. Jotta ajantasaisen tiedon tuottaminen olisi osana prosessia, valtion tulisi auttaa pienimpiä kuntia taloudellisesti järkevään hankintaan ratkaistakseen ajantasaisen tiedonkeruun ongelman.

Valvonta ja sanktiointi

Kunnilla tulee myös olla keinot sanktoida vähintään toistuvista laiminlyönneistä. HSL näkee kuitenkin, että valvontaa ja sanktiointia parempi keino olisi lisätä tietoisuutta eri toimijoiden vastuista ja velvollisuuksista sekä lisätä yhteistyötä ja ymmärrystä toimijoiden välillä. Yhteistyössä on myös säästöpotentiaalia. Esimerkiksi samassa kuormassa saattaisi mahtua pois sekä kaupungin että kiinteistöjen lumia. Lisäksi urakka-alueiden rajat ja risteykset tulisi hoitaa yhteistyössä, jottei urakka-alueiden rajoille muodostuisi lumikasoja. Lumi tulisi tarvittaessa siirtää pois, eikä lunta saa siirtää omalta vastuualueelta toisen kunnossapitäjän vastuualueelle. Sanktioinnin tulisi olla vasta viimeinen vaihtoehto, mutta sekin pitäisi mahdollistaa tilanteissa, joissa kunnossa- ja puhtaanapito on laiminlyöty.

Yhtenä toimenpiteenä mainitaan ELY-keskuksien valvontavelvollisuuksien poistaminen laista. Mikäli näin tehdään, tulisi määritellä, kuka valvontaa suorittaa ja varata siihen resurssit. Koemme HSL:ssä, että ilman aktiivista valvontaa sekä kunnossapito että liikenneturvallisuus heikkenisivät entisestään. Kannattaisi myös pohtia, olisiko myös valvontaviranomaiselle mahdollisuus asettaa sanktioita, mikäli tämä laiminlyö valvontavelvollisuutensa.

Kunnossapidon tavoitettavuus pitää varmistaa. Kunnossapidon tulisi olla käytettävissä ja tavoitettavissa ympäri vuorokauden ainakin avaintoimijoille, kuten joukkoliikenteen järjestäjille ja liikennöitsijöille.

22.12.2023

295/00.04.02/2023

[Kunnossapitolain
toimivuusarviointi -
raportti]

Kunnossa- ja puhtaanapidon rahoittaminen

Kuntien infraomaisuuden ikääntyminen johtaa myös hallitsemattomiin akuutteihin korjaustarpeisiin, joihin joukkoliikenteen järjestäjät eivät yleensä ehdi varautua. HSL jakaa kuntien huolen ja pitää erittäin tärkeänä, että kunnossapidolle ohjataan sen tarvitsemat määrärahat, jotta yllättäviltä liikennekatkoilta vältytään. Kun toimenpiteet suunnitellaan etukäteen tarvittavien tahojen kanssa, ehditään tiedottaa asukkaita, joukkoliikenteen matkustajia ja muita alueella toimijoita poikkeustilanteesta ja siten pienentää haittoja.

Toimivuusraportissa on tuotu esiin tontinomistajan velvollisuus pitää tontin kohdalla oleva jalkakäytävä käyttökelpoisena talvella. Myös tonttiliittymien kunnossa- ja puhtaanapito kuuluu tällä hetkellä tontin omistajalle. Talvikunnossapidon toimivuus on HSL:lle tärkeää, jotta joukkoliikenne pääsee kulkemaan ajallaan ja matkustajat pääsevät turvallisesti pysäkeille ja asemille. Jos jalkakäytävien ja tonttiliittymien talvikunnossapidon vastuu siirretään kokonaan kunnille, helpottaa se HSL:n yhteydenpitoa kunnossapitotahoihin ja oletettavasti parantaa talvikunnossapidon laatua, mutta aiheuttaa suuria paineita kustannuksiin. Kunnilla on HSL:n alueella jo tällä hetkellä käytössään rajatut resurssit, mikä lisäisi välillisesti painetta myös lipunhintojen kasvattamiseen. Jos kunnossapitovastuu siirrettäisiin kokonaisuudessaan kunnille, kunnossapidon rahoittaminen on järjestettävä siten, että se ei kohtuuttomasti kasvata kuntien kustannuksia entisestään. Yksityisten tahojen tulisi tällöin osallistua niiden vastuulta kunnan vastuulle siirrettyjen kunnossa- ja puhtaanapitotehtävistä aiheutuneiden kulujen kattamiseen.

Työmaiden järjestäminen ja niiden rekisteröinti

HSL:n kannalta on erityisen tärkeää, että työmaat tunnistavat heille asetetut vaatimukset, vastuut ja velvoitteet. Työmaiden rekisteröinti palvelee työmaita itseään töiden valmisteluissa ja tarjouksien teossa. Rekisterin avulla työmaista on ennakoon saatavissa tietoa sitä tarvitsevilla liikenteen järjestäjillä sekä muilla viranomaisilla.

Joukkoliikenteen sujuvuus ja kustannustehokkuus

Mitä sujuvampaa liikenne on, sitä kustannustehokkaampaa se on. Joukkoliikenteen sujuvoittaminen hyödyntää kaikkia. Kun joukkoliikenne sujuu, on helpompaa jättää oma auto kotiin, jolloin liikennettä on vähemmän, liikenneverkko on vähemmän kuormittunut ja myös konfliktitilanteiden määrä pienenee. Joukkoliikenteen ja jalankulun tulisi olla ykkösprioriteetissa mm. kunnossapitoluokissa. Ei riitä, että aurataan joukkoliikenteen pääväylät, vaan priorisoinnin tulisi kattaa koko joukkoliikenteen matkaketju. Tarvitaan myös

22.12.2023

295/00.04.02/2023

[Kunnossapitolain
toimivuusarviointi -
raportti]

esteettömät, laadukkaasti talvikunnossapidettävät joukkoliikenteelle johtavat jalankulkuväylät.

Joukkoliikenteen toimivuuden kannalta on parempi mitä vähemmän katuverkolla tehdään katutöitä. Kun katu avataan, tulisi samalla kertaa tehdä kaikki tarvittavat lähitulevaisuuden parannukset. Tulisikin pohtia, olisiko lainsäädännön avulla mahdollista määritellä, kuinka usein tiettyä kadun kohtaa saisi avata.

HSL näkee mahdollisuuden entistä parempaan yhteistyöhön verkostotoimijoiden ja kuntien välillä. On paljon kustannustehokkaampaa laittaa asiat kerralla kuntoon. Pitää kuitenkin löytää korvaustapa, jolla verkostojen omistajat eivät joudu omalla kustannuksellaan parantamaan kuntien katuinfraa ”ylikuntoon” ja myös varmistaa, ettei verkostojen tekemät työt heikennä kunnan katuinfraa ja sen esteettömyyttä. Parannusta kaipaava katuinfra olisi hyvä olla tunnistettuna, jottei se tule yllätyksenä. Myös HSL hyötyy tarpeeksi hyvissä ajoin saadusta tiedosta, jotta se pystyy keskustelemaan kunnan kanssa, tarvitseeko esim. urakka-alueelle tai sen välittömään läheisyyteen osuvalle bussipysäkillä tehdä samassa yhteydessä toimenpiteitä.

Keskitetty kunnossapito helpottaa yhteydenpitoa ja yhteistyötä. ELY:n tulisi ottaa vahvempi vastuu koko matkaketjusta. Esimerkiksi käytännössä olemme havainneet, että pääkaupunkiseudulla pääväylät toimivat, mutta bussipysäkkien lumenpoisto ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla. Esimerkiksi lumikasoja ei viedä pois, vaan odotetaan niiden sulamista.

Esteetön kaupunkiympäristö

Kävely-ympäristön ja pysäkillä pääsyn tulee olla esteetöntä myös työmaiden aikana. Työn tilaajan tulee pystyä velvoittamaan urakoitsijaa pitämään kevyen liikenteen alueet esteettömänä vuodenajasta tai työstä riippumatta.

Katutyökoulutus

Katutyökoulutus tulee olla jatkossa lainsäädännössä edellytyksenä kaduilla ja teillä tehtävissä töissä koko Suomessa Tieturva I ja II mukaisesti suoritettuna.

Pääkaupunkiseudulla vedetyt Yleisten alueiden käyttö, tilapäiset liikennejärjestelyt ja katutyöt -kurssi on nähty hyvänä yhteistyöväylänä tavoittaa urakoitsijoita ja lisätä toimijoiden välistä yhteistyötä. Kurssi tarjoaisi hyvän alustan myös datan keruun jalkauttamiseen.

22.12.2023

295/00.04.02/2023
[Kunnossapitolain
toimivuusarviointi -
raportti]**Hätätyön määritelmä**

Rakennusurakoiden kohdalla prosessien tulisi olla sellaisia, ettei hätätyöhön voida vedota silloin, kun tosiasiallisesti ei ole kyse hätätyöstä. Lainsäädännössä tulisi määritellä selkeästi, millaiset työt ovat hätätyötä. Tällöin myös kunnossapitolaissa voitaisiin viitata hätätyöhön.

Yhteyshenkilöt

Lisätietoja lausunnosta antavat ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä ovat liikennesuunnittelijat Kari Lehtonen ja Timo Vahde.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Jussi Saarinen
vt. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 30.01.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.