



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet

Utvärdering av hur lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) fungerar

Miljöministeriets publikationer 2023:44

Utvärdering av hur lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) fungerar

Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola

Miljöministeriet Helsingfors 2023

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Miljöministeriet

CC BY-SA 4.0

ISBN pdf: 978-952-361-054-5

ISSN pdf: 2490-1024

Layout: Statsrådets förvaltningsenhet, publikationsverksamheten

Helsingfors 2023

Utvärdering av hur lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) fungerar

Miljöministeriets publikationer 2023:44**Tema**

Byggd miljö

Utgivare

Miljöministeriet

Författare

Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola

Språk

svenska

Sidantal

180

Referat

Lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978, den så kallade underhållslagen), som trädde i kraft 1980, är delvis föråldrad och behöver uppdateras i synnerhet i fråga om de ansvar, den terminologi och de definitioner som anges i lagen. Bara under 2010-talet har det kommit mycket ny lagstiftning som påverkar den verksamhet som avses i underhållslagen.

Många av de ändringsbehov som framkom i utvärderingen hade samband med andra lagar. En noggrannare granskning och samordning av lagarna krävs bland annat till följd av den kommande lagen om områdesanvändning samt den lagstiftning som styr anläggningen och underhållet av nättillgångarna. Också ersättningsansvaret för den som är skyldig att sköta underhållet, som ofta lyfts fram och som ansetts vara strikt, förutsätter att flera lagar ses över.

Andra centrala ändringsbehov som kom fram i fråga om underhållslagen handlade om att öka kommunernas bestämmanderätt i kontrollen av arbeten som utförs på gator och andra allmänna områden, att ta in en administrativ försummelseavgift och felavgift i lagen, att omvärdera ansvaret för vinterunderhållet av gångbanor, att fastställa servicenivån för vinterunderhåll samt informationshanteringen.

I utvärderingen har man på bred front samlat in olika parterers synpunkter på behovet att revidera underhållslagen. När det gäller de föreslagna ändrings- och uppdateringsbehoven är det skäl att utreda konsekvenserna på ett mer ingående och omfattande sätt innan underhållslagen revideras.

Nyckelord

gator, underhåll, underhållslagen, renhållning, funktionsutvärdering, allmänna områden

ISBN PDF

978-952-361-054-5

ISSN PDF

2490-1024

URN-adress<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-054-5>

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) toimivuusarviointi

Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:44		Teema	Rakennettu ympäristö
Julkaisija	Ympäristöministeriö		
Tekijä/t	Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola	Sivumäärä	180
Kieli	ruotsi		

Tiivistelmä

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.

Monet toimivuusarviointityössä esille tulleet muutostarpeet liittyivät muihin lakeihin. Tarkempaa tarkastelua ja lakien yhteensovitusta edellyttävät mm. tuleva alueidenkäyttölaki sekä verkosto-omaisuuden rakentamista ja ylläpitoa ohjaava lainsäädäntö. Myös useasti esille nousut, 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. Esiitettyjen muutos- ja päivitystarpeiden osalta on syytä selvittää vaikutuksia tarkemmin ja laaja-alaisesti ennen kunnossapitolain uudistamista.

Asiasanat	kadut, kunnossapito, kunnossapitolaki, puhtaanapito, toimivuusarviointi, yleiset alueet		
ISBN PDF	978-952-361-054-5	ISSN PDF	2490-1024

Julkaisun osoite <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-054-5>

Evaluation of the Relevance and Effectiveness of the Act on the Maintenance and Cleaning of Streets and Certain Public Areas (669/1978)

Publications of the Ministry of the Environment 2023:44	Subject	Built environment
--	----------------	-------------------

Publisher	Ministry of the Environment
------------------	-----------------------------

Author(s)	Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola
------------------	--

Language	Swedish	Pages	180
-----------------	---------	--------------	-----

Abstract

The Act on the Maintenance and Cleaning of Streets and Certain Public Areas (669/1978, the Maintenance Act) is in certain respects outdated and should be updated, especially with respect to the responsibilities, terminology and definitions. In the 2010s alone, a lot of new legislation with impacts on operations covered by the Maintenance Act was introduced.

Many of the needs for amendments that came out in the evaluation are related to other acts. The pieces of legislation that require further consideration and harmonisation include the upcoming Land Use Act and legislation regulating the construction and maintenance of network assets. The liability for damages of the party responsible for maintenance, which has been discussed a lot and is considered quite severe, requires the consideration of several other acts.

The most important needs for change also include strengthening the authority of municipalities in the management of works on streets and in other public areas, including a penalty fee for non-compliances and errors in the Act, reassessment of the responsibility for winter maintenance of pedestrian routes, definition of the service level for winter maintenance, and information management.

Views of a broad spectrum of stakeholders were collected for the evaluation work. With respect to the needs for amendments and updates, more detailed and extensive analysis of the impacts will be needed before the Maintenance Act is reformed.

Keywords	streets, maintenance, maintenance act, cleaning, relevance, effectiveness, evaluation, public areas
-----------------	---

ISBN PDF	978-952-361-054-5	ISSN PDF	2490-1024
-----------------	-------------------	-----------------	-----------

URN address	https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-054-5
--------------------	---

Innehåll

Förord	8
1 Bakgrund till utvärderingen av ändamålsenlighet	10
1.1 Lagens innehåll, tillämpningsområde och betydelse.....	10
1.1.1 Lagens innehåll	10
1.1.2 Information om lagens tillämpningsområde, infrastrukturtillgångar och underhåll.....	10
1.1.3 Betydelsen av underhåll	14
1.2 Underhållslagens koppling till andra lagar	17
1.3 Helsingfors stads initiativ till ändring av underhållslagen	19
1.4 Drivkraft för förändring	21
2 Utvärdering av funktionen i underhållslagen	27
2.1 Metoder och resultat av datainsamling	27
2.1.1 Resultat av intervjuer och enkät	28
2.1.2 Litteraturoversikt	37
2.1.3 Workshoppar.....	39
2.2 Ändringsbehov i befintlig lagstiftning.....	42
2.2.1 Allmänna bestämmelser	42
2.2.2 Kapitel 2, underhåll.....	45
2.2.3 Kapitel 3, renhållning	53
2.2.4 Kapitel 4, diverse bestämmelser.....	54
2.3 Nya behov av ändringar i underhållslagen	64
2.3.1 Likabehandling och jämlikhet.....	65
2.3.2 Planering och framsynthet	66
2.3.3 Krav på informationshantering och digitalisering.....	69
2.3.4 Nya former och tjänster för transport	71
2.3.5 Hållbar utveckling, biologisk mångfald och klimatförändringar	73
2.3.6 Främjande av välbefinnande	74
2.3.7 Samordning av gränssnitt mellan lagar.....	75
3 Slutsatser och rekommendationer	78
3.1 Slutsatser av utvärderingen av underhållslagens funktion.....	78
3.1.1 Underhållslagen behöver uppdateras	78
3.1.2 Status och uppskattning för underhåll måste höjas.....	79
3.1.3 Samordning av gränssnitt mellan lagar är en viktig helhet och uppgift	80
3.1.4 Mångskiftande behov av reform av underhållslagen	81
3.1.5 Genom informationshantering kan man lösa många olika utmaningar.....	83
3.1.6 Förändring kräver ledarskap.....	83
3.2 Förslag till fortsatta åtgärder.....	84

Bilagor	88
Bilaga 1. Sammanfattning av inledande webinarier	88
Bilaga 2. Sammanfattning av litteraturöversikt.....	92
Bilaga 3. Sammanfattning av intervjuer.....	102
Bilaga 4. Sammanfattning av resultat från Internetenkät.....	127
Bilaga 5. Sammanfattande tabeller för workshoppar.....	139
Bilaga 6. Kontrolltabeller för effekt.....	160
Källor	166

FÖRORD

Lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden trädde i kraft 1.1.1980. Världen har förändrats på många sätt under lagens 40-åriga giltighetstid, och därför har miljöministeriet beställt en utvärdering av hur underhållslagen fungerar. Utvärderingen av ändamålsenlighet inleddes i maj 2022 och slutfördes i maj 2023.

I utvärderingen har man med hjälp av olika metoder samlat in omfattande information om hur lagen fungerar och om de problem och utvecklingsbehov som gäller tillämpningen av den. På basis av utvärderingen är det möjligt att inleda en partiell eller övergripande reform av lagen.

Utvärderingen av ändamålsenlighet har letts av en arbetsgrupp vars sammansättning har varit följande:

Petteri Katajisto (ordförande), Kaisa Mäkelä, Jaana Junnila och Niina Kilpelä,
miljöministeriet
Eeva Ovaska (suppleant: Hanna-Maria Urjankangas), kommunikationsministeriet
Lotta Mattsson, finansministeriet
Paavo Taipale (suppleant: Hanna Kemppainen), Finlands Kommunförbund rf
Jyrki Vättö, Vanda stad
Markus Kannala, Torneå stad
Pia Kilpeläinen (suppleant: Juha Laurila), Infra rf
Matti Koistinen (suppleant: Martti Tulenheimo), Cykelförbundet rf
Jukka Tolvanen, Automobilförbundet rf
Mika Heikkilä, Kiinteistöliitto Uusimaa
Juha Sylberg, Handikappforum rf
Marko Lahtinen, FiCom ry (suppleant: Jussi Jurva, Elisa Abp)

Ansvarig för utvärderingen av ändamålsenlighet har varit Navico Oy, där Timo Perälä har varit projektledare, och Eeva Huuhtanen och Pekka Tahkola har deltagit i arbetet. Sedan mars 2023 har även Taru Sihvonen vid miljöministeriet deltagit i arbetet.

Ett stort tack å miljöministeriets vägnar riktas till författarna, styrgruppen och de som deltagit i arbetets olika skeden.

Helsingfors i maj 2023

Petteri Katajisto

1 Bakgrund till utvärderingen av ändamålsenlighet

1.1 Lagens innehåll, tillämpningsområde och betydelse

1.1.1 Lagens innehåll

Lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978, den s.k. underhållslagen) trädde i kraft 1.1.1980. Flera partiella ändringar av lagen har gjorts sedan dess, av vilka den senaste omfattande innehållsmässiga ändringen trädde i kraft år 2005. I underhållslagen regleras underhåll och renhållning av gator och vissa andra allmänna områden som överlåtits för allmänt bruk i detaljplaneområden. Lagen fastställer bland annat uppgifter som gäller underhåll och renhållning samt fördelningen av dessa uppgifter mellan kommuner och fastighets- eller tomtägare. Genom en ändring som trädde i kraft år 2005 infördes skyldighet att underrätta kommunen om arbete som utförs på gator och i allmänna områden. Kommunen har rätt att utfärda bestämmelser om utförandet av arbetet samt rätt att ta ut avgifter.

Den nuvarande underhållslagen innehåller fyra kapitel. I de allmänna bestämmelserna i kapitel 1 fastställs lagens tillämpningsområde och ansvariga instanser på en allmän nivå. Kapitel 2 innehåller bestämmelser om underhåll som definierar de uppgifter som ingår i underhåll och ansvarsfördelningen i samband med dem. Kapitel 3 innehåller bestämmelser om renhållning och tillhörande ansvarsfördelning. Kapitel 4 innehåller olika bestämmelser om avgifter, påföljder och ändringsökande. Kapitel 4 innehåller också bestämmelser som trädde i kraft år 2005 om anmälan av arbeten som utförs på gator samt om kommunernas möjlighet att meddela föreskrifter och övervaka utförandet av gatuarbeten.

1.1.2 Information om lagens tillämpningsområde, infrastruktur tillgångar och underhåll

Underhållslagen styr verksamhet som säkerställer funktionen varje dag på gator och i allmänna områden och bevarandet av värdet på stor nationalegendom. Den byggda miljön och dess kvalitet har stor samhälls- och nationalekonomisk betydelse. Enligt lägesrapporten Rakennetun omaisuuden tila står byggd egendom för majoriteten (83 %) av vår nationella förmögenhet och den största delen av årliga fasta investeringar riktas

till den (60 %). Värdet av infrastruktur tillgångarna i hela landet (farleder och samhällstekniska nät) uppskattas till 78 miljarder euro. Av detta ägs omkring 37,7 miljarder euro av kommuner, samkommuner och kommunägda bolag.¹

Reparationsskulden för infrastruktur tillgångar och dess tillväxt har stor inverkan på underhållslagets tillämpningsområde. En växande reparationsskuld innebär ett ökat behov av investeringar i reparationer, ett behov av bättre samordning av sambyggnad eller i värsta fall en ökning av antalet plötsliga saneringsfall och störningar. Det är dålig tillgång på tillförlitlig information om omfattningen av reparationsskulden för infrastruktur tillgångar. När det gäller byggd egendom fäster man i kommunerna ofta först uppmärksamhet vid fastigheternas skick och reparationsskulden. Enligt en utredning av Taloustutkimus känner cirka en tredjedel av kommunerna inte till omfattningen av reparationsskulden för den egna byggda infrastrukturen.² Reparationsskuldens omfattning indikerar hur mycket som borde ha investerats i strukturerna för att de skulle vara i gott skick för användning. Sakkunniga har uppskattat reparationsskulden i den kommunala trafikinfrastrukturen till cirka 2,5 miljarder euro. Dessutom uppskattas reparationsskulden i samhällstekniska nät uppgå till ytterligare 2,5 miljarder euro. Största delen av hela denna reparationsskuld på 5,0 md euro riktas till kommunernas infrastruktur.

Det finns ingen exakt uppskattning i euro av reparationsskulden i vattenförsörjningsnätet. I rapporten ROTI 2019 uppskattas att 12 % av avloppsnätet och 6 % av vattenledningsnätet skulle vara i mycket dåligt skick. Denna uppskattning har varit densamma sedan år 2008, så det faktiska saneringsbehovet är sannolikt högre. I Vattenverksföreningens utredning uppskattas saneringsbehovet vara dubbelt så stort jämfört med volymen i det nuvarande nybygget av vattenförsörjningsnätet för åren 2020–2040. Det årliga saneringsbehovet för vattenförsörjningsnätet föreslås uppgå till 480 mn €/år.³ När det gäller energinät är fjärrvärmenätet fortfarande relativt nytt och det finns knappast någon reparationsskuld. Fjärrvärmenätet saneras cirka 50–70 km per år. Största delen av mellan- och lågspänningsnätet i Finlands elnät har nyligen förnyats eller kommer att förnyas genom markkablar. Telekommunikationsnät är också relativt ny nätinфраstruktur, men ökad kapacitet medför behov av förnyade nät.

Omfattningen av infrastruktur tillgångar som ska underhållas har ökat i områden med detaljplanläggning, och samtidigt har de resurser som avsatts för underhåll av dem minskat i förhållande till omfattningen av tillgångarna. Detta har återspeglats i

1 Rakennetun ympäristön tila, rapport ROTI 2023

2 Kuntien infra kuntoon, Taloustutkimus, 2016

3 Kuulas A. Renko T & Kuivamäki R 2020, Vesihuollon investointitarpeet vuoteen 2040, Helsingfors, Vattenverksföreningens publikationsserie nr 63

kommunernas budgetar och i de rapporter som presenteras i de tekniska sektorernas bokslut. Den bristande balansen har i årtionden orsakat en ökning av reparationskulden i infrastruktur tillgångar. Med hjälp av olika beräkningsmodeller som utvecklats för att fastställa kommunernas reparationskund har man kunnat uppskatta storleken på reparationskulden för gatuegendom, men för andra typer av egendom (grönområden, gångbanor, cykelvägar, apparater och utrustning) finns det inga tillförlitliga övergripande uppskattningar av reparationskuldens storlek. Enbart avsaknaden av uppgifter på olika typer av egendom och deras skick i kommunernas datahanteringsregister gör det svårt att uppfatta helheten.

Det är svårt att exakt bedöma den årliga omsättningen och inverkan på sysselsättningen av verksamhet där underhållslagen tillämpas. Det finns en del allmänna bedömningar tillgängliga. I Finland byggs för cirka 36 miljarder euro i genomsnitt. Cirka 9 miljarder euro används årligen för byggande, reparation och underhåll av infrastruktur tillgångar, varav kommunernas andel är cirka 3 miljarder euro. Byggande, reparation och underhåll av hela infrastrukturen beräknas sysselsätta totalt cirka 45 000 personer.⁴

Tabell 1. Nyckeltal för underhåll och renhållning

	Egendomens omfattning	Egendomens värde	Reparationskund / Saneringsbehov / år	Investeringsnivå / år
Kommunala vägar	28 000 km	15 md. €	2,5 md. €	Kommunernas infrastruktur tillgångar totalt ca 3,0 md euro. € / år
Vattenförsörjning	107 000 km (vl) 50 000 km (an)	6,5 md. €	480 M€/år	
Energinät	16 090 km (fv) 430 000 km (en) 3,300 km (gn)	13 md. €	50–70 km / år	100 M€ / år (fv) 800 M€ / år (en)
Telekommunikationsnät	11,1 miljoner anslutningar	2,2 md. €	Okänt	400–500 M€ / år

vl= vattenledningsnät, an = avloppsnät, fv = fjärrvärmenät, en = elnät, gn = gasnät

4 Infra rf:s presentation vid utvärderingswebbinariet av KPL 2.6.2022, Infra rf.

Underhåll och renhållning är en viktig del av processen för den byggda miljön. Detta möjliggör att vårt samhälle kan fungera i vardagen. Utgångsläget för verksamhet inom underhåll och renhållning skapas i de tidigare stadierna av processen som ett resultat av planering och byggande.

Enligt aktörer inom underhållssektorn är ställningen och uppskattningen av underhåll i processen för den byggda miljön låg i förhållande till dess verkningar. I många kommuner riktas uppmärksamheten främst mot investeringar och finansieringen av dem. Underhållet av befintliga infrastrukturtillgångar prioriteras inte tillräckligt högt i program och finansieringsbeslut, och därför har kommunerna inte tillräckliga resurser för systematisk planering och genomförande av underhåll. Samtidigt vet man dock att systematisk verksamhet i rätt tid inom underhåll kan förebygga behov av stora investeringar i reparationer av engångskaraktär.

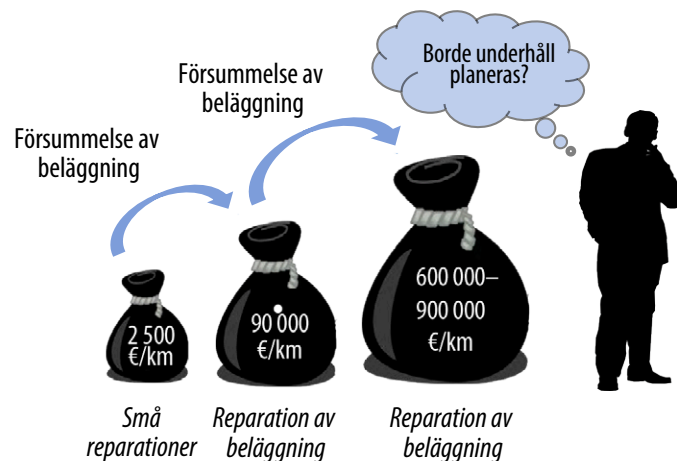
Figur 1. Placering av underhåll och renhållning i processen för den byggda miljön



Investeringar i kommunala infrastrukturtillgångar planeras vanligtvis över en tidsperiod på 5–10 år, men de resurser som används för underhåll av tillgångar behandlas som en del av driftsekonomin under en ettårsperiod. Kommunerna bör satsa mer på planering och genomförande av långsiktigt och systematiskt underhåll och renhållning.

Figur 2. Mindre underhållsbudget medför stora investeringskostnader i framtiden.

Källa för figur: ROTI 2019, Finlands Kommunförbund rf.



1.1.3 Betydelsen av underhåll

Underhåll av gator och andra allmänna områden och dess verkningar syns i många finländares vardag. Särskilt på vintern påverkar underhållet invånarna nästan dagligen. En stor del av den årliga responsen från invånarna till kommunerna gäller vinterunderhåll. Till exempel i Esbo riktas över 60 % av all respons som staden får till sektorn stadsteknik.⁵ Mest respons får Esbo om vinterunderhåll, parkering, skräp och trafik. Snörika vintrar kan lavinen av respons från invånarna ibland vara mycket stor. Till exempel under de två första veckorna av det snörika februari 2022 fick Helsingfors stad över 6 000 st. kundrespons om vinterunderhållet.

Anmälningar om arbete på gator och i andra allmänna områden syns också ofta i såväl stadsbilden som i tjänstemännens uppgifter i kommunen. Helsingfors stad har årligen cirka 200–300 gatuprojekt som byggs. Utöver dem utförs hundratals mindre arbeten i Helsingfors, såsom mindre reparationer och beläggningsarbeten. I Helsingfors görs årligen cirka 3 000 anmälningar om arbete på gator och i allmänna områden. Mängden schaktningsarbeten har visat sig till stor del bero på antalet invånare. Det finns dock stora

⁵ Sammandrag av behandlingen av invånarinitiativ och respons vid Stadsteknikcentralen år 2021, Esbo stad

skillnader mellan städer (1,8–5,3 schakttillstånd/1000 invånare). Det uppskattas att cirka 2 % av alla byggarbetsplatser inte anmäls. I vissa städer beräknades dessa byggarbetsplatser utan tillstånd utgöra upp till en fjärdedel av alla byggarbetsplatser.⁶

De ekonomiska konsekvenserna av byggarbetsplatser på gator har utretts som en del av Helsingfors stads projekt "Toimivat katuhankkeet". På basis av enkätundersökningar som gjordes under projektet konstaterades att gatuarbetena har haft flera olika konsekvenser för invånare och företagare i näromgivningen, vilka anknyter till miljöskador som orsakas av gatuarbeten, rörlighet i området och även direkt till företagens försäljningsintäkter. Invånarna bedömde att olägenheterna i genomsnitt motsvarade en hyressänkning på cirka 20 % för tiden i fråga och företagarna en hyressänkning på 40 %. Invånare och företagare verkar alltså uppleva att gatuarbeten har flera negativa konsekvenser. Man kunde emellertid också identifiera fördelarna efter slutförandet av gatuarbetena.⁷

Fallolyckor som klassificeras som enstaka olyckor är den överlägset största enskilda olycksgruppen, vars omfattning inte systematiskt utreds eller följs upp. Enligt en svensk studie skadades hela 94 % av alla som skadades i trafiken till följd av fallolyckor och endast 6 % i trafikolyckor. Enligt den senaste uppskattningen orsakar fallolyckor i Finland årliga kostnader för samhället på cirka 420 M€, medan den tidigare utredningen av VTT fick resultatet 2,4 miljarder euro per år. I en svensk studie inträffade cirka 35 % av halk- och fallolyckorna på gångbanor, 25 % på körbanor, 12 % på gång- och cykelvägar, 6 % på parkeringsplatser och 2 % när man korsar en väg eller på busshållplatser. Största delen, över 60 %, av fallolyckorna inträffar på vintern. Risken för allvarliga skador på vintern är mer än dubbelt så stor som under den snö- och isfria tiden. Halkolyckor kan leda till allvarliga skador och till och med dödsfall. Halkolyckor vintertid orsakas ofta av brister i vinterunderhåll (74–78 % av fallen).

Studier har visat att användningen av halkskydd avsevärt minskar risken för skador. I en svensk studie minskade jourbesök på grund av halkolycka med 45 % när göteborgare över 65 år erbjöds halkskydd på skorna. Statistiken över halkolyckor betonar andelen kvinnor och personer över 55 år. De flesta halkolyckor sker på s.k. "toppdagar" när temperaturen växlar på båda sidor om noll, vilket orsakar hala ytor. Risken att halka ökar av snöfall eller regn samtidigt. I och med klimatförändringen förutspås sådana riskdagar öka i hela Finland på vintern.⁸ Underhåll och renhållning har en stor betydelse för att minska och

6 Alatyppö V. Sipilä J. Kaivutyöprosessin sujuvoittaminen ja yhdenmukaistaminen, Kommunförbundet, 2017

7 Slutrapport Toimivat katuhankkeet, Seppänen, Olli; Peltokorpi, Antti; Junnila, Seppo; Mustonen, Liisa, 2020

8 Halkolyckor och förebyggandet av dem ur ett perspektiv för funktionell jämställdhet och likabehandling, Kommunikationsministeriets publikationer 2:2022

förebygga risken för fallolyckor. I Finlands trafiksäkerhetsstrategi betonas säkerheten i trafiksystemet och alla dess komponenter samt främjandet av säkerheten genom lagstiftning.⁹ I strategin identifieras inte fallolyckor och lagstiftningen bakom dem, vilket är en stor brist i strategin med tanke på frekvens och antalet enskilda fallolyckor samt de omfattande konsekvenserna av dem för samhället.

Studier visar att underhåll också har en betydande inverkan på mängden vardagsmotion året runt. Enligt studier i Finland och Sverige ökar cykling med cirka 25 % genom en bättre nivå på vinterunderhåll.¹⁰ Enligt en enkät från Trafikskyddet år 2019 skulle 64 % av de svarande cykla mer på vintern om vinterunderhållet var på en bättre nivå.¹¹ I en undersökning av Taloustutkimus var "bättre underhåll" det tredje populäraste alternativet för att öka cyklingen, efter alternativen "bättre förhållanden för cykling" och "kortare sträckor".¹² Enligt en undersökning i Uleåborg medförde misslyckande med att avlägsna packad snö som mjuknat och frusit en minskning på 40 % av cykelvolymerna under de följande dagarna. Misslyckat underhåll i några dagar minskade cyklingen med 12 % under vintermånaderna som följde. Enligt utredningen orsakade nedgången i cykling i Uleåborg ekonomiska förluster för samhället på cirka 400 000 € under resten av vintern som en summa av konsekvenserna av minskat cyklande och ökad bilanvändning.¹³

Den låga nivån på vinterunderhåll minskar för sin del mängden vardagsmotion som är viktig för folkhälsan. UKK-institutet har uppskattat att inaktivitet kostar samhället minst 3,2 miljarder euro årligen.¹⁴ Bevisen på hälsoeffekterna av fysisk aktivitet är obestridda. Den byggda miljön kan påverka aktiviteten i vardagen. Främjande av aktiva transportsätt, gång, cykling och kollektivtrafik, bör beaktas bättre i stadsplaneringen än för närvarande. Utvecklingen av täta stadsdelar med blandade funktioner samt investeringar i aktiv infrastruktur i trafiken kan vara viktiga medel för att förebygga befolkningens inaktivitet och de hälsoproblem som den orsakar över hela världen. Dessa åtgärder kräver dock ett starkt

9 Trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026, Kommunikationsministeriets publikationer 2022:3

10 Perälä T. Haapakorva P. Bikenomics - pyöräilyn taloustietoa päättäjille, Jyväskylä, Raumo och Grankulla städer, 2015

11 Pyöräilykysely, Trafikskyddet 2019, Kantar TNS Oy

12 Suomalaiset ovat pyöräilykansaa, meddelande från Pyöräilykuntien verkosto ry 27.4.2018

13 Perälä Timo, Pyöräilyväylien kunnossapito kannattaa, artikel i tidningen Poljin 1/2014

14 Vasankari T., Kolu P, Räkningen för fysiskt inaktivitet stiger – kostnader för samhället på grund av fysiskt inaktivitet och dålig fysisk kondition, Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 31/2018

politiskt ledarskap från beslutsfattare på kommunal nivå.¹⁵ Betydelsen av underhåll samt planering av den har tills vidare inte undersökts närmare, och man har inte varit helt medveten om vilken effekt underhåll har.

Underhåll och renhållning påverkar säker rörlighet året runt, och det har också en stark social dimension. Teman som likabehandling och jämlikhet har hela tiden lyfts fram allt starkare i den offentliga diskussionen. Samtidigt har man bättre förstått den estetiska betydelsen i områden utomhus i detaljplaneområden för förverkligandet av likabehandling. I dagens stadsmiljö realiseras tillgängligheten punktspecifikt och ofta endast snö- och isfri tid. Enligt sakkunniga vid invalidförbundet kan vintern i värsta fall innebära att många personer med nedsatt rörelseförmåga blir fångar i sin lägenhet, och upplever ovisshet och stress.

Inom räddnings- och säkerhetssektorn är objektets tillgänglighet ofta en kritisk faktor i verksamheten.¹⁶ Ju snabbare och mer förutsägbart aktörerna inom räddnings- eller säkerhetssektorn når sitt mål, desto lägre är riskerna för ekonomiska förluster eller dödsfall. Väg- arbeten och särskilt snörika vintrar orsakar förseningar i tillgänglighet.¹⁷ Under snörika vintrar har det de senaste åren förekommit fall där räddningsverket inte kunnat nå platsen och hela fastigheten har förstörts.

1.2 Underhållslagens koppling till andra lagar

Underhållslagen upprättades för cirka 45 år sedan (1978). Det har gått 17 år sedan den senaste innehållsmässiga ändringen. Sedan underhållslagen upprättades har det kommit flera nya lagar och uppdateringar av lagar som påverkar funktioner som regleras av den. Exempelvis ersatte den fastighetsskatt som infördes år 1993 genom fastighetsskattelagen (654/1992) den gatuavgift som var avsedd att täcka kostnaderna för byggande och underhåll av kommunernas gator (Lag om gatuavgift till kommun 670/1978). Pengar som öronmärkts för underhåll i kommunerna ersattes då av fiskal beskattning som ökar det kommunala inkomstunderlaget och som var vanligare då.

15 Kärmeniemi M. Rakennettu ympäristö ja väestön fyysinen aktiivisuus. Asuin ympäristön piirteiden ja kaupunkisuunnittelun yhteys fyysisen aktiivisuuden muutokseen, Uleåborgs universitet 2021 D 1620

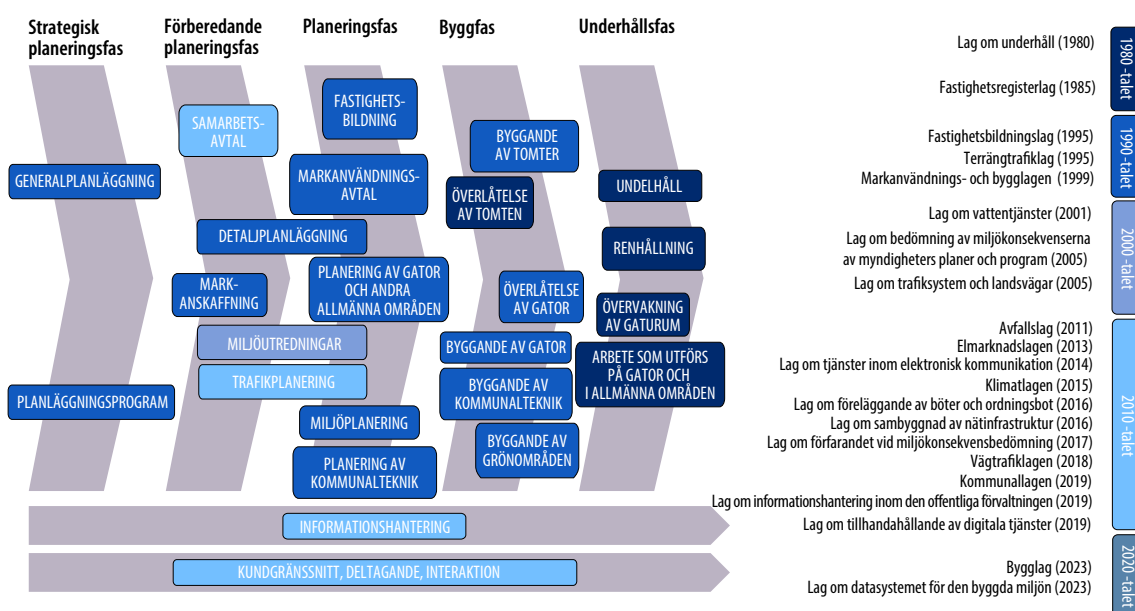
16 Snö blockerar nu räddningsvägar, bostadsaktiebolag lämnar fräckt gårdarna oplogade, nyhet Yle 12.2.2019 yle.fi

17 Byggarbetsplatser hindrar brandbilar – Det är tufft att klara sex minuter nu, artikel i Tamperelainen, 2.6.2018

Funktioner som regleras i underhållslagen (underhåll, renhållning, arbete på gator och i andra allmänna områden) har en nära anknytning till de föregående stadierna i planerings- och genomförandeprocessen för byggd stadsmiljö, vilka regleras av markanvändnings- och bygglagen (MRL, 132/1999) och förordningen (10.09.1999 / 895). I MRL definieras till exempel gatuhållning (84 §), när gatuhållningsskyldigheten inträder och gatuhållningsbeslut (86 §), byggande av gator (85 §) och placering av samhällstekniska anordningar (161 §). I markanvändnings- och byggförordningen fastställs bland annat krav som gäller planer för gator, parker och andra allmänna områden (41 § och 46 §).

Den övergripande reformen av MRL inleddes år 2018. I bakgrunden finns betydande förändringar i verksamhetsmiljön för lagen samt den förväntade utvecklingen. I synnerhet främjande av kolneutrala samhällen, stärkande av den biologiska mångfalden samt förbättrad kvalitet på byggande och främjande av digitalisering betonades i målen för reformen. Den övergripande reformen förverkligades inte. Endast bygglagen gick vidare som regeringens proposition till riksdagen (RP 139/2022), och bygglagen som träder i kraft 1.1.2025, godkändes 1.3.2023. I propositionen ingick också ändring av markanvändnings- och bygglagens namn till lagen om områdesanvändning. Samtidigt gick lagen om datasystemet för den byggda miljön (RP 140/2022) vidare till riksdagen som en regeringsproposition och denna lag som träder i kraft 1.1.2024 godkändes 24.2.2023 (431/2023).

Figur 3. Lagar som rör olika skeden i processen för planering och genomförande av den byggda miljön och tidpunkten för ikraftträdande av dessa



Elektrifieringen av samhällen och olika behov i den byggda miljön har format lagstiftningen som gäller planering och förverkligande av den byggda miljön som föregår underhållslagens tillämpningsområde. Till exempel elmarknadslagen (588/2013) trädde i kraft 2014 med huvudprinciperna att trygga en god elförsörjning, konkurrenskraftiga elpriser och säkerställa skäliga serviceprinciper för slutanvändarna. Särskilt under 2010-talet trädde även många andra lagar i kraft som gränsar till arbeten och informationshantering som utförs i synnerhet på gator och i andra allmänna områden. Underhållslagens tillämpningsområde påverkas av lagar som är ännu äldre än underhållslagen, såsom till exempel lagen angående vissa grannelagsförhållanden (26/1920), skadeståndslagen (412/1974) och lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977). Utöver nationell reglering påverkar direktiv på EU-nivå verksamheten i underhålls- och renhållningssektorn. Till exempel ITS-direktivet (2010/40/EU) och uppdateringen av den inverkar direkt på produktionen och utbytet av information inom underhålls- och renhållningssektorn.

Underhållslagen är en av de äldsta lagarna som verkar bakom planering och förverkligande av den byggda miljön. Redan ur detta utgångsläge är det på sin plats att granska underhållslagens funktion för att uppdatera den, så att den bättre beaktar behov i framtiden.

1.3 Helsingfors stads initiativ till ändring av underhållslagen

Helsingfors stadsstyrelse lämnade i mars 2020 ett förslag till statsrådet om en delvis ändring av underhållslagen. Syftet med den föreslagna ändringen av underhållslagen var att ge kommunerna tydligare och effektivare medel på lagstiftningsnivå för att samordna och styra arbetet på gator och i allmänna områden. Helsingfors stads förslag fick stöd av flera stora städer och Finlands Kommunförbund.

I Helsingfors stads förslag hade man bedömt verkningarna av de föreslagna ändringarna på kommunernas uppgifter och miljön. En mer omfattande konsekvensbedömning ur andra instansers synvinkel inom lagens tillämpningsområde saknades i detta sammanhang.

Miljöministeriet ansåg att det är nödvändigt att göra en täckande utvärdering av lagens funktion innan reformen inleds. Underhållslagens höga ålder och de förändringar som redan skett och som kan förväntas ske i verksamhetsmiljön var också viktiga utgångspunkter för en mer omfattande granskning.

Tabell 2. Sammanfattning av innehållet i propositionen om ändring av lagen om underhåll i Helsingfors stad

Punkt	Centralt innehåll i ändringsförslaget
14 §	<p>Ett nytt moment läggs till som ger kommunen rätt att meddela allmänna bestämmelser om arbete som utförs på gator och i allmänna områden.</p> <p>Med bestämmelserna strävar man också efter att säkerställa att de som utför gatuarbeten har tillräcklig yrkesbehörighet.</p> <p>Man föreslår att en bestämmelse läggs till i lagen om underhåll 14 § 3 mom. om att föreskrifter om gatuarbete ska beredas på samma sätt som kommunal byggnadsordning.</p>
14 a §	<p>Kommunen kan av vägande skäl förbjuda att det anmälda arbetet påbörjas eller förordna att det skjuts upp till en senare tidpunkt.</p> <p>I samband med anmälan ska den som ansvarar för arbetet, den som utför arbetet och yrkesbehörighet för den som utför arbetet anges.</p> <p>Lagenligheten i förbud som meddelats med stöd av 14 a § 1 mom. kan också hänskjutas till byggnadstillsynsmyndigheten för beslut</p>
16 §	<p>Med anledning av den administrativa försummelseavgift som föreslås för underhållslagen skulle det administrativa förfarandet med förvaltningstvång som gäller gatuarbeten raderas från lagens 16 §. I lagens 16 § skulle bestämmelserna om förfarande med förvaltningstvång vid försummelse av underhålls- och renhållningsskyldigheter fortsätta att gälla. (NY)</p>
16 a §	<p>I propositionen föreslås att en försummelseavgift införs i underhållslagen som skulle effektivisera styrning och tillsyn av arbeten som utförs på gator och i allmänna områden. Försummelseavgiften föreslås att påföras den som ansvarar för arbetet enligt 14 a § i lagen. (NY)</p>
16 c §	<p>Enligt det föreslagna 16 c § 1 mom. skulle en försummelseavgift kunna förordnas verkställighet utan beslut som vunnit laga kraft.</p> <p>Vid verkställighet av avgiften skulle lagen om verkställighet av skatter och avgifter tillämpas (706/2007). Indrivningen av försummelseavgiften skulle skötas av den kommun som förordnat avgiften. (NY)</p>
17 §	<p>Straffbestämmelsen i lagen om underhåll av gator 17 § preciseras med anledning av de föreslagna bestämmelserna om försummelseavgift.</p>
18 §	<p>18 § i lagen om underhåll av gator föreslås ska ändras så att ett kommunalt beslut som fattats enligt 7 § i denna lag gällande beläggning som används i samband med underhållsarbete i fortsättningen skulle överklagas så som föreskrivs i kommunallagen.</p> <p>Moment 3 i paragrafen föreslås ska förtydligas i påminnelseförfarandet.</p> <p>Ett tillägg av nytt 4 mom. föreslås, som reglerar överklagande av den föreslagna försummelseavgiften.</p>

1.4 Drivkraft för förändring

Världen har förändrats sedan underhållslagen trädde i kraft på 1980-talet. Framtidsforskare är överens om åtminstone en sak: Förändringen i verksamhetsmiljön förutspås fortsätta i allt snabbare takt under de kommande årtiondena. Den tyska framtidsforskaren och populära föreläsaren Gerd Leonhard konstaterade i sin bok år 2016 att mänskligt liv kommer att förändras mer under de kommande 20 åren än under de föregående 300 åren totalt.¹⁸

Viktiga förändringsfaktorer som påverkar verksamhetsmiljön inom det område där underhållslagen tillämpas och som allmänt identifieras i olika framtidsscenarioer är klimatförändring, främjande av hållbar utveckling och aktiv rörlighet, urbanisering, grön omställning och energiomställning, utveckling av digitalisering och automatisering, behov av nya trafik- och transportformer samt en åldrande befolkning. När man överväger lösningar på förändringsfaktorer måste man också beakta kommunekonomins realiteter. De ökande behoven i verksamhetsmiljön innebär ofta behov av tilläggsresurser eller omprioritering av finansieringen. I figur 3 sammanfattas förändringsfaktorerna i verksamhetsmiljön och behovet att beakta dem i reformen av underhållslagen.

18 Leonhard, Gerd, Technology vs. Humanity: The coming clash between man and machine. Fast Future Publishing, 2016

Tabell 3. Förändringsfaktorer i verksamhetsmiljön och deras inverkan på underhållslagen

Förändringsfaktor i verksamhetsmiljön	Behov av beaktande i lagstiftningen
Klimatförändringen	Ökad betydelse av vinterunderhåll, behov att främja hållbar rörlighet, optimering av åtgärder.
Digitalisering	Insamling, underhåll och distribution av underhållsinformation.
Automation och robotik	Informationshantering, beaktande av slutanvändare och nya behov, höjd servicenivå.
Urbanisering	Fler människor i rörelse och slutanvändare bor i områden där underhållslagen tillämpas.
Inaktivitet	Främjande av rörelse genom muskelkraft. Aktiverande livsmiljö året runt.
Grön omställning, energiomställning och elektrifiering	Bygga av nät för nya energiformer och beaktande av behov genom elektrifiering.
Beredskap, krishantering	Säkerställande att kritiska funktioner fungerar i krissituationer. Informationssäkerhet.
Åldrande befolkning	Möjliggöra boende hemma, trygga möjligheter till rörlighet och delaktighet.
Bevarande av biologisk mångfald	Ökning av grönområden och betoning av deras betydelse, avlägsnande av främmande arter.
Omställning i arbetslivet, brist på arbetskraft och kompetens	Svar på ökningen av mångskiftande behov. Beaktande av möjligheterna med automatisering

Klimatförändringen

Klimatförändringen förutspås öka nederbörden i Finland med 5–6 % fram till år 2040. I slutet av seklet kan nederbörden som mest vara 20 % på sommaren och rentav 40 % på vintern. Genom klimatförändringen blir vintrarna ännu mildare och extrema väderfenomen förutspås öka.¹⁹ Ökad nederbörd och extrema fenomen ökar behovet av hantering av snö, ledning av dagvatten och skydd mot översvämning. De milda vintrarna ökar å sin sida belastningen på farlederna och försvårar underhållet. För att begränsa klimatförändringarna är det viktigt att främja hållbara transportformer. Samtidigt

¹⁹ Ilmastomuutoksen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet, Suomen ilmastopaneeli, raportti 2/2021, Finlands klimatpanel, rapport 2/2021

ska man i stadsstrukturen ha beredskap för tillräckliga snöutrymmen, konstruktioner för dagvatten samt grönområden, och sträva efter att garantera trygga, smidiga och hinderfria förhållanden för olika rörlighetsgrupper året runt. Betydelsen av systematiskt underhåll och åtgärder i rätt tid ökar. Dessa frågor bör beaktas i samband med reformen av underhållslagen.

Befolkningsutveckling

I Finland förutspås befolkningen i framtiden koncentreras allt mer till detaljplaneområden. År 2020 bodde 86,5 % av finländarna i tätorter.²⁰ Samtidigt åldras befolkningen och inaktivitet blir ett allt allvarigare problem för folkhälsan. Gators och andra allmänna områdens roll i att främja välbefinnandet har identifierats i undersökningar, men den har ännu inte nämnvärt ändrat gammal praxis och verksamhetsmodeller.²¹ Underhåll och renhållning har sin egen viktiga roll för att åstadkomma aktiverande, trevliga och trygga livsmiljöer året runt. Det finns ett växande behov av att planera uppdelningen av utrymme på gator och i andra allmänna områden och bättre beakta olika synvinklar. Även risken för störningar och negativ inverkan av arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden utan tillstånd eller som organiserats bristfälligt ökar, särskilt i områden med inflyttningsöverskott. Brist på planering av underhåll och otillräckliga resurser för verkställande syns ofta som praktiska problem i underhåll och renhållning som inte fungerar. Denna koppling till planering av områden och objekt bör diskuteras i samband med reformen av underhållslagen.

Skydd av biologisk mångfald

I framtiden ökar naturens och grönområdenas betydelse för att hejda klimatförändringen och bevara och öka den biologiska mångfalden. Även byggda grönområden kan fungera som viktiga leverantörer av ekosystemtjänster och områden med många arter. Att bevara naturområden, styra vandring i känsliga områden, bra planering av byggda grönområden samt tillräckligt underhåll och renhållning av grönområden är viktigt, så att grönområdena klarar det växande användningstrycket som orsakas av ett ökande antal människor. I fortsättningen måste lagarna som styr områdesanvändning och planering bättre lyfta fram betydelsen av gröna miljöer, bevara och öka den biologiska mångfalden samt säkerställa en koppling till underhålls- och renhållningsverksamhet.

20 Alueiden käytön vuosikatsaus 2020, kestävä liikumisen edellytykset vaihtelevat, SYKE 15.12.2020

21 Projektet Sepas 2020–2023, Fyysisen aktiivisuuden ja paikallaanolon taloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys, Uleåborgs universitet

Förlusten av biologisk mångfald hotar inte bara den biologiska mångfalden och arternas existens, utan också människors välbefinnande. Den globala världsekonomin och Finlands ekonomi är nära kopplade till naturen. Klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald är också sammanflätade. Bakom dem ligger orsaker som människor ger upphov till och som blir starkare hela tiden. För att stoppa förlusten av biologisk mångfald krävs breda och samordnade åtgärder på alla nivåer i samhället.²²

Det är inte endast fråga om miljöproblem, utan vårt sätt att leva som en del av naturen och miljön. Förändringarna måste omfatta vår vardag och våra val. Åtgärderna i underhållslagens tillämpningsområde har en direkt koppling till och inverkan på människors val i vardagen. Genom åtgärder inom underhåll och renhållning kan vi påverka bland annat val i rörlighetsbeteende, prioritering av underhållsåtgärder eller till exempel möjliggöra murkande träd och ängar där insekter trivs.

Digitalisering, automation och robotik

Utvecklingen av digitalisering, automatisering och robotik kan vara en avgörande faktor i att lösa de växande utmaningarna inom underhållssektorn.²³ I fortsättningen behövs bättre, enhetligare och mer aktuell information om underhåll och tillgångar som ska underhållas. Anskaffning, ägande, underhåll och distribution av information bör beaktas när reformen av underhållslagen övervägs. Behovet av kompetens i anslutning till digitalisering och utnyttjande av information ökar också i arbetsuppgifter inom underhållslagens tillämpningsområde. Man ska kunna reagera på arbetskrafts- och kompetensbrist genom att övergå till automatiserade funktioner, och lagstiftning som möjliggör förändring är en viktig del av denna utveckling.

Autonoma arbetsmaskiner används redan idag i underhållsuppgifter i stängda områden. Till exempel robotgräsklippare är en bekant syn på privata gårdar. Våren 2022 lanserade ett finskt företag en autonom fjärrstyrd dammsugare.²⁴ Autonom plogutrustning har sedan flera år testats på flygplatserna i Oslo och Helsingfors-Vanda.²⁵ Den ökande förekomsten av autonoma eller halvautonoma arbetsmaskiner som används i allmänna områden kräver fortfarande ändringar i vägtrafiklagstiftningen samt beaktande av

22 Sihvonen P., Joka yhdeksäs laji Suomessa on uhanalainen – mutta keinot luontokadon hillitsemiseen ovat tiedossa, artikel vid Helsingfors universitet 25.11.2021

23 Suomen sata uutta mahdollisuutta 2018–2037 Riksdagens framtidsutskott, publikation 1/2018

24 Trombia Free autonomous street sweeping system, global launch 30.5.2022

25 <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2019/viisi-suomalaisyritysta-yhdisti-voimansa-lumen-aurauksen-automaatiopilotissa>

behoven hos autonoma mobila arbetsmaskiner vid planeringen av allmänna områden. I Finland har spetskompetens inom autonoma arbetsmaskiner och branschens möjligheter för global näringsverksamhet bedömts vara betydande.²⁶

Grön omställning, elektrifiering och energiomställning

Elektrifieringen och omställningen av energisektorn är redan igång.²⁷ Den omfattande gröna omställningen har för sin del påskyndats av kriserna i början av 2020-talet, vilka också har ökat betydelsen av beredskap och informationssäkerhet i alla uppgifter som gäller samhället. I samband med reformen av underhållslagen finns det skäl att fästa uppmärksamhet vid att schaktningsarbeten som utförs på gator och i allmänna områden ökar, att nätverk som är viktiga för samhället fungerar i krissituationer samt att lösningar av informationssäkerhetsfrågor görs med tanke på krissituationer och beredskap. Distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel i trafiken kommer också att kräva ytterligare arbete i gatuområden samt eget utrymme på gator och i andra allmänna områden. Distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel är en del av den gröna omställningen. Kommunikationsministeriet tillsatte våren 2022 en arbetsgrupp för att utveckla distributionsinfrastrukturen för nya drivmedel för vägtrafik.²⁸

Ökad reparationsskuld för infrastruktur tillgångar

Egendom som byggs med offentliga skattemedel måste tas väl om hand. Åtgärder som omfattas av tillämpningsområdet för underhållslagen är strikt kopplade till bevarandet av värdet på denna egendom. Situationen är inte bra för särskilt många egendomslag i infrastrukturen. Reparationsskulden har ökat till följd av ökad infrastrukturegendom och otillräckliga resurser för underhåll. Den negativa trenden kommer att synas under de kommande decennierna i form av ökande problem i tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet. Den stora reparationsskulden i vatten- och avloppsnätet samt i gatuegendom kommer att ytterligare öka den redan stora mängden gatuarbeten. Risken för ökande olägenheter och störningar är betydande om man inte åstadkommer utveckling i sambyggnad och framsynighet i reparationsbehov.

26 Liikkuvat työkoneet – kehityspolku, Tirkkonen J. 2018, Business Finland översikt 1/2018

27 Sähköistämisen rooli Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, Sitras promemoria, september 2021

28 Rapport : Marknaden för nya drivmedel inom trafik- och transportsektorn har till största delen utvecklats i enlighet med målen, pressmeddelande lvm.fi webbplats 13.12.2022

Pandemi av orörlighet

Verkningarna av den tidsperiod i närhistorien (1950- och 1960-talet) då planeringen av en bilstad syns fortfarande i planeringen och underhållet av den byggda miljön.²⁹ Motorisering och en bilcentrerad stads- och trafikplanering har decentraliserat samhällsstrukturerna och minskat invånarnas fysiska aktivitet.³⁰ Resultaten av Försvarsmaktens Cooper-tester visar på en dramatisk nedgång i unga finländska mäns uthållighets-kondition från 1975 till idag.³¹

Resultaten av UKK-institutets MOVE-tester vittnar också om en minskning av fysisk aktivitet och välbefinnande bland barn och unga. I MOVE-undersökningarna hösten 2021 hade cirka 40 procent av eleverna i årskurs 5 och 8 redan en oroväckande fysisk funktionsförmåga. Utöver den stora ekonomiska betydelsen försvagar denna utveckling hela landets livskraft och bland annat den nationella försvarsförmågan. De mest populära och kostnadseffektiva idrottsplatserna i Finland är gång- och cykelvägar. Möjligheter till motion med låg tröskel på dessa leder året runt, obehindrat och säkert genom underhåll och renhållning är den mest kostnadseffektiva proaktiva hälsofrämjande åtgärden.

-
- 29 Männistö-Funk T., presentation "Kävelyn historiaa autokaupungeissa" tilaisuudessa "Kaikki käyttäjät huomioiva liikenneympäristö – Kävelysymposium 2022 onsdagen den 14 december
- 30 Vasankari T., Kolu P, Räkningen för fysiskt inaktivitet stiger – kostnader för samhället på grund av fysiskt inaktivitet och dålig fysisk kondition, Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 31/2018
- 31 Statens idrottsråd, pressmeddelande 15.12.2021: Barns och ungas fysiska funktionsförmåga på oroväckande nivå

2 Utvärdering av funktionen i underhållslagen

2.1 Metoder och resultat av datainsamling

Vid utvärderingen av underhållslagens funktion samlades omfattande uppgifter in från olika parter med olika metoder. På grund av underhållslagens omfattande genomslagskraft var syftet med utvärderingen av funktionen att samla in mångsidiga uppfattningar om dess funktion samt behovet av ändringar och uppdateringar. Arbetet med funktionsutvärderingen inleddes med två öppna webinarier i månadsskiftet maj–juni 2022. Andra sätt att skaffa information under arbetet var intervjuer, enkät, workshoppar och litteraturöversikt. Metoderna för datainsamling för funktionsutvärdering presenteras i tabell 4.

Tabell 4. Datainsamlingsmetoder som använts i arbetet med utvärdering av funktionen

Inledande webinarier	Litteraturöversikt	Intervjuer	WWW-enkät	Workshoppar
Två öppna webinarier 105 personer deltog i webinarierna Webbinarierna ordnades i månadsskiftet maj–juni 2022	Anknyter till verksamhetsområdet i lagen Utredningar och undersökningar Bra praxis och erfarenheter Artiklar och andra publikationer	Genomförd juni–augusti 2022 60 olika instanser/organisationer 121 personer Allt på distans	Genomförd i september 2022 83 mottagna svar Majoriteten av svaren kom från företrädare för den kommunala sektorn (49 st.)	Fyra workshoppar i oktober 2022 109 anmälda Fyra olika teman och 4 olika under-teman i varje workshop

Mer detaljerade resultat av materialet genom olika arbetsfaser presenteras i bilagorna 1–5. I följande avsnitt presenteras korta sammanfattningar av resultaten från de olika arbetsfaserna ur de deltagande instansernas perspektiv samt axplock från litteraturöversikten och workshopparna, vilka anknyter till de föreslagna behoven av ändring och uppdatering av underhållslagen.

2.1.1 Resultat av intervjuer och enkät

Uppfattningar bland kommunernas företrädare

Kommunernas företrädare var den instans som mest aktivt deltog i arbetet med funktionsutvärdering, vilket särskilt syntes i antalet deltagare i workshoppar och enkäter. Majoriteten av kommunernas företrädare som deltog i arbetet med funktionsutvärderingen var sakkunniga inom underhållssektorn. I alla faser av arbetet med funktionsutvärderingen lyftes i stort sett samma behov upp av kommunernas företrädare. Kommunernas företrädare ansåg att den nuvarande lagstiftningen fungerar strukturellt och koncist, men att den är gammal och otydlig och behöver uppdateras. Mest diskussion orsakade arbete på gator och i andra allmänna områden samt lösning av problemsituationer som identifierats i anknytning till dem. Kommunernas aktörer kände sig maktlösa med den nuvarande lagstiftningens metoder när man skulle reagera på situationer som stred mot tillståndsvillkoren på grund av bristen på effektiva åtgärder. Kommunföreträdarna upplevde att det administrativa tvångsförfarandet var för långsamt. De upplevde att vissa aktörer hänsynslöst utnyttjade tjänstemännens brist på möjligheter till snabba sanktioner.

Nästan alla kommunala företrädare tyckte att mångfalden av underhålls- och renhållningsansvar var besvärlig och svår att tillägna sig för olika aktörer. De nuvarande definitionerna av allmänna områden och de termer som används i lagen ansågs gamla och otillräckliga av kommunernas representanter. Det råder delade meningar om att kommunerna skulle ta det övergripande ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor. Övergripande ansvar för kommunen har det har funnits både goda och dåliga erfarenheter av på olika orter. Många företrädare för kommunen var positiva till tillägget av tillbörlig aktsamhet för fotgängare och cyklister samt granskning av beaktande av väderförhållanden och väglag.

Kommunernas företrädare efterlyste också en samordning av gränssnittet mellan den kommande lagen om områdesanvändning och underhållslagen för att åstadkomma bättre planmässighet i underhåll och renhållning. Det ansågs nödvändigt att utreda möjligheten att slå samman dessa lagar samt inverkan av en sådan sammanslagning. Många problem i synnerhet i vinterunderhåll ansågs bero på bristen på snöutrymmen samt förtätningen av stadsstrukturen för att uppnå effektivitet. Man ansåg överlag att en samordning av lagarna är en viktig utvecklingsuppgift för att lösa konflikter.

Axplock från kommentarer av kommunala företrädare

”I allmänhet har vi klarat oss ganska bra med lagen. Lagen har fyllt sin grundläggande funktion relativt bra.”

”Lagens struktur och bakgrund är relativt bra i sig. Lagen är dock inte så lätt att tyda. Det är inte många som förstår sitt ansvar enligt den.”

”Det får stora konsekvenser för egendom och andra användare av gatuområdet. Omedelbara åtgärder och verktyg för detta krävs mot bristerna. Lyftarbeten på gatan eller i allmänna områden orsakar fruktansvärda tillbud alltför ofta.”

”Skyldigheterna för underhåll och renhållning är delvis vaga och otydliga, till vissa delar kanske inte heller ändamålsenliga. Det finns skäl att förtydliga och precisera dessa delområden i samband med lagreformen. Det är också nödvändigt att uppdatera arbete som utförs i allmänna områden samt anmälan av dem. Den nuvarande lagen kräver i allmänhet att läsaren har sakkunskap och fördjupar sig i texten, trots att lagen styr vardagliga och rutinmässiga åtgärder.”

”Sammanläggningen av lagar bör åtminstone utvärderas noggrant. Underhållslagen anknyter i sig till lagstiftningen som styr markanvändning, så sammanslagningen kan i det avseendet vara motiverad. En sammanslagning är dock inte nödvändig för att uppnå ett komplett resultat.”

”Terminologin och definitionerna i lagen behöver förtydligas. Vad som avses med olika formuleringar. Det finns betydande skillnader mellan kommuner i användningen av termer, mer detaljerade definitioner i lagen, till exempel vem som genomför ett projekt osv.”

Uppfattningar bland företrädare för statsförvaltningen

I utvärderingen av underhållslagens funktion deltog företrädare för statsförvaltningen från många olika organisationer (miljöministeriet, kommunikationsministeriet, finansministeriet, trafikledsverket, NTM-centralerna, Traficom), särskilt i intervjuer och workshoppar. Företrädare för statsförvaltningen framförde överlag att underhållslagen är en produkt av sin tid. De konstaterade att lagen inte beaktar många mål som anknyter till förändringar i verksamhetsmiljön. Sådana brister var bland annat beaktande av slutanvändarnas behov,

hållbar utveckling och digitalisering. Företrädare för statsförvaltningen lyfte också fram behovet av ett mer övergripande grepp på lagstiftningen och samordning av gränssnitten mellan olika lagar, särskilt när det gäller lagstiftning som reglerar användningen av områden. Företrädare för statsförvaltningen tog dessutom upp att lagstiftningen också bör beakta dess möjliggörande effekt. De behov av ändringar i underhållslagen som olika parter föreslår bör noggrant övervägas och fundera på om de gäller hela landet och alla verksamhetsmiljöer.

Mycket uppmärksamhet och diskussion väckte särskilt behoven hos människor som rör sig till fots och med cykel, samt tillgängligheten till hela resekedjan. Man ansåg det viktigt att även de förändringsbehov som klimatförändringen och förlusten av biologisk mångfald medför uppmärksammas i lagen samt att de åtgärder som behövs för att bromsa ökningen av reparationsskulden för infrastrukturtillgångar beaktas.

Axplock från kommentarer av statsförvaltningens företrädare

”Den nya lagen kan behöva skrivas om och mer övergripande. Strukturen i den nuvarande lagen är en produkt av sin tid. Om man vill ha nya perspektiv måste lagen som helhet förnyas.”

”Lagen skrevs på 1970-talet och utvecklingen har i stort skett på gatornas villkor. En balanserad helhet bör övervägas noggrant. Tillgänglighet och cyklistens perspektiv måste synas bättre i lagstiftningen i fortsättningen.”

Uppfattningar bland nätägare

Företrädare för ägarna till de kommunaltekniska nätverken var den näst största gruppen i de olika arbetsskedena i utvärderingen av underhållslagens funktion. Företrädare för nätägarna (energi, telekommunikationer, vattenförsörjningsnät) bedömde att den nuvarande lagen fungerar bra och såg inga betydande behov av att ändra, uppdatera eller slå samman gällande lagstiftning. Nätägarna betonade vikten av att upprätthålla lagens flexibilitet, åtgärdernas förutsägbarhet, samordning av byggande och åtgärder samt gemensamma verksamhetsmodeller. Ägarna av underjordiska nätverk betonade sitt ansvar för tillgångarnas funktion och tog upp synvinklar på nätens betydelse och inverkan på samhället som helhet.

Enligt de intervjuade bör regleringen av underhållslagen inte försvåra möjligheterna att reagera på olika underhållsbehov som säkerställer nätens funktion. Enligt nätägarnas företrädare bör reformen av underhållslagen inte stå i konflikt med skyldigheterna i andra lagstiftningar och bland annat med skyldigheter som nämns i energi- och elbranschens standarder.

Nätverkens ägare betonade en övergripande granskning av konsekvenserna under hela livscykeln innan lagstiftningen ändras. De tog också upp kraven på återställande för gator och allmänna områden. Företrädarna för nätverksägare ansåg att man ofta kräver en bättre nivå på återställande av dem som utför arbetet än vad den ursprungliga situationen var innan arbetet utfördes.

Hantering och utbyte av information togs upp som ett viktigt tema i kommentarerna från nätägarnas företrädare. De upplevde att information om nätegendom från s.k. "en lucka" förbättrar den praktiska verksamheten.

Axplock från kommentarer från nätägarnas företrädare

"Enligt kommunernas förslag skulle kommunerna få alldeles för stora befogenheter i reglering av aktörernas verksamhet i infrastrukturen. Vi har dock också intresse av att skapa en bra och fungerande infrastruktur, men denna bör utvecklas i samarbete. Den tidsmässiga begränsningen måste kontrolleras av nätinnehavaren själv."

"Lagens ram är smart och lagom lös. Funktionerna har delvis etablerats. Det finns inget som behöver ändras i underhållslagen. Det är mer en fråga om hur lagen ska tolkas. Hur alla skulle kunna arbeta tillsammans i samma riktning."

"Distributionsnätinnehavaren ska kunna fullgöra de skyldigheter som bland annat elmarknadslagen ålägger samhällets distributionsnätinnehavare, såsom krav på kostnadseffektivt byggande, anslutningsskyldighet, utvecklings- och underhållsskyldighet samt de skyldigheter som samhällena ålägger distributionsnätinnehavaren om utveckling av elsystemet mot elsystem som energiomställningen kräver i framtiden. De nämnda skyldigheterna måste beaktas centralt vid en eventuell reform av underhållslagen, eftersom underhållslagens bestämmelser om utförande av schaktningsarbeten har en central roll i genomförandet av dessa skyldigheter och kostnaderna för dem, vilka i sista hand betalas av kommuninvånarna."

Uppfattningar bland företrädare för entreprenörer

Entreprenörernas uppfattningar om utvärderingen av funktionen inhämtades huvudsakligen via branschens intressebevakningsorganisationer (Infra rf, Koneyrittätjäty, Sähkö- ja teleurakoitsijat ry). Enligt företrädarna för entreprenörerna försvagas underhållslagens funktion av fragmenteringen av ansvar för underhåll och sanitet samt avsaknad av informationshantering som helhet i lagstiftningen. Dessa brister konstaterades hindra utvecklingen av kostnadseffektivitet och planering inom hela underhållssektorn. Särskilt företrädare för entreprenörerna tog upp det nuvarande otydliga och splittrade ansvaret för vinterunderhåll, vilket hindrar en förnuftig och kostnadseffektiv verksamhet. Företrädare för företag inom underhålls- och renhållningssektorn betonade vikten av att trygga företagets verksamhetsförutsättningar och förbättra effektiviteten vid reformen av lagen.

Företrädare för entreprenörerna ansåg att det var ett förnuftigt alternativ att förtydliga ansvaret genom att överföra det övergripande underhållsansvaret till kommunerna. Företrädare för entreprenörerna föreslog att slutanvändarnas tillbörliga aktsamhet skulle läggas till i lagstiftningen. Företrädare för entreprenörerna konstaterade att det inte är praktiskt möjligt att hålla alla farleder i gott skick 24/7 med nuvarande resurser. Företrädare för entreprenörerna funderade också på hur planering av underhåll på något sätt skulle kunna inkluderas i lagstiftningen.

Företrädare för entreprenörerna upplevde att underhåll som bransch var undervärderat och de ansåg att underhållsbranschen lider av eftersträvan att uppnå målen för effektivisering av bygg- och områdesanvändning. Företrädare för entreprenörerna konstaterade att snöutrymmen nästan undantagslöst är underdimensionerade och att planeringen av vintern i allmänhet är nästan obefintlig.

När det gäller arbeten på gator och i allmänna områden önskade företrädare för entreprenörerna en mer enhetlig och smidig praxis i hela landet. Företrädare för entreprenörerna ansåg att ökad byråkrati eller höjda priser på tillstånd är en utveckling som försvagar entreprenörernas verksamhetsförutsättningar. Företrädare för entreprenörerna ansåg att det var bra om hela branschen kunde övergå till allmänna verksamhetsmodeller och bättre informationshantering. Detta skulle öka förutsägbarheten, underlätta entreprenörernas verksamhet och effektivisera verksamheten på byggarbetsplatserna.

Axplock från kommentarer av entreprenörernas företrädare

”Resurserna måste användas effektivt. Med klimatförändringarna ökar vinternederbörden och översvämningar blir vanligare. Betydelsen av upphandlingskompetens ökar. Underhåll bör konkurrensutsättas som hela områden. Överföring av ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor till kommunerna skulle stödja denna utveckling.”

”Utmaningarna är nu på en annan nivå jämfört med Finland 1978. Planering har genomgående hamnat i skymundan sedan lagen. Lagen bör också ses som något annat än ett verktyg för att hålla gatorna öppna. Till exempel som ett verktyg för kommunernas livskraft och utveckling.”

Uppfattningar bland företrädare för slutanvändare

I utvärderingen av underhållets funktion intervjuades i stor utsträckning olika intressenter som företräder slutanvändarna. I intervjuerna deltog företrädare för Cykelförbundet, Pyöräilykuntien verkosto, Handikappforum, Automobilförbundet, Invalidförbundet, Fastighetsförbundet, Egnahemsförbundet, Taksiliitto, Linja-autoliitto, Lokaltrafikförbundet, Grönmiljöförbundet, Trafikskyddet, Äldreinstitutet, Diskrimineringsombudsmannens byrå, Ungdomsfullmäktige, Äldreombudsmannens byrå, Företagarna i Finland, Tier Oy, Kaupunginpuutarhureiden Seura och olika aktörer inom kollektivtrafik. Deltagandet i internetenkät och workshoppar bland intressenter som företrädde slutanvändare var litet i förhållande till antalet intressenter.

I slutanvändarnas uppfattningar betonades att utgångspunkterna och prioriteringarna i hela lagen inte är funktionsdugliga. Många instanser som företrädde slutanvändarna påpekade att behoven hos den användargrupp som de företräder inte har beaktats tillräckligt i den nuvarande lagstiftningen för underhåll eller implementeringen av den. Prioriteringarna i den nuvarande lagstiftningen och behovet av att ändra dem betonades också vid många tillfällen. Många instanser som företrädde slutanvändarna upplevde att bilar och bilism fortfarande styr för mycket av den nuvarande tillämpningen av underhållslagen.

Centrala teman som företrädarna för slutanvändare lyfte fram var bättre beaktande av likabehandling, tillgänglighet och resekedjor, brister i trafikarrangemang vid bygg- arbetsplatsen, höjning av servicenivån för vinterunderhåll av gångbanor samt problem för slutanvändarna på grund av fragmenterat ansvar för underhåll och renhållning och bristen på planering av underhåll.

Det fragmenterade ansvaret för underhåll och renhållning i lagen konstaterades orsaka många praktiska problem dagligen för slutanvändarna, särskilt vintertid. Företrädarna för slutanvändare hoppades att likabehandling, trygg och obehindrad rörlighet samt en handlingslinje med resekedjor skulle bli obligatoriskt i fortsättningen, särskilt för användargrupper i svag ställning.

Axplock från kommentarer av företrädare för slutanvändare

”Tillgänglighet, oberoende mobilitet, säkerhet och åtkomst i fokus. I slutändan handlar det om att följa sådant som definieras i andra lagar.”

”Lagen är skriven så att kvaliteten på myndigheternas verksamhet är avgörande.”

”Nuvarande praxis styr till minimering av olägenheter på farleder för motorfordon. Nuvarande underhållspraxis är åldersdiskriminerande. Lagen ska fästa särskild uppmärksamhet vid hinderfri rörlighet och säkerhet. Tillgängligheten i den nuvarande lagstiftningen täcker främst behoven hos personer med hjälpmedel på hjul. Behoven hos personer med sensorisk funktionsnedsättning har ignorerats.”

”Faktum att vinterunderhåll av gångbanor hör till fastigheterna låser in medborgare som har dålig rörlighet, använder rullstol eller rollator i sina hem under orimligt långa perioder efter snöfall. Deras möjligheter att röra sig hindras av den fastighet som sköter sin del av rutten sämst. Tillsynen av nivån på skötsel hänger i praktiken enbart på fastigheternas egenkontroll. Detta beror på att den myndighet som utsetts av kommunerna enligt 15 § (kommunal tillsynsmyndighet) antingen inte existerar alls, eller att den inte har tilldelats resurser för att sköta denna uppgift.”

Uppfattningar bland företrädare för säkerhets- och räddningssektorn

Uppfattningarna bland företrädare för säkerhets- och räddningssektorn om hur underhållslagen fungerar grundas på resultaten av tre gruppintervjuer. I intervjuerna framkom informationshantering och ansvaret för förmedling av information som centrala frågor att beakta i samband med reformen av underhållslagen. Nuförtiden kan man på vissa ställen och på något sätt få information om förseningar eller hinder på gator och i andra

allmänna områden. Den allmänna uppfattningen bland aktörer är att de inte vet vad som händer i olika gatunät. Enligt företrädare för säkerhets- och räddningssektorn bör krav på informationshantering och informationsutbyte ingå i underhållslagen.

Räddningsverkens representanter upplevde att det finns behov att ta upp frågan om underhåll och i synnerhet planeringen av snöutrymmen antingen i samband med reformen av den kommande lagen om områdesanvändning eller underhållslagen. Räddningsverkets representanter upplevde att bristande planering av underhållet och fragmenteringen av ansvaret för vinterunderhåll syns i deras eget arbete. Det finns ofta problem med tillgänglighet till räddningsplatsen och det egentliga räddningsarbetet. Grundorsaken ansågs ligga i olika instansers motstridiga behov, snäva detaljplaner som betonar effektivitet samt brist på information och interaktion mellan de olika faserna i processen för byggd miljö.

De intervjuade ansåg att möjligheten till sanktioner för kommunala tjänstemän är en möjlighet som bör utredas närmare. Under alla omständigheter bör sanktionerna vara kännbara och transparenta, så att aktörerna har kännedom om följderna av eventuell försummelse redan när de ansöker om grävtillstånd. De intervjuade ansåg också att det är viktigt att samarbetet mellan ministerier skulle fungera bättre i beredningen och samordningen av lagstiftningen.

Axplock från kommentarer bland aktörer inom räddnings- och säkerhetssektorn

”En dåligt känd lag och en fråga som värderas lågt i hela planeringsprocessen av stadsmiljön.”

”Vi måste stå upp för oss själva, så att kraven för vår egen verksamhet kan förverkligas i en allt tätare stadsstruktur. Ofta styrs planläggningen av önskan att maximera kommersiell nytta. Förhoppningsvis får vi krav på snöutrymmen och reservation av dem inskrivna i lagen.”

Uppfattningar bland representanter för andra aktörer

Som representanter för andra aktörer i utvärderingen av underhållslagens funktion hördes sakkunnig- och forskningsorganisationer (Sitra, ITS Finland, Tammerfors universitet, Finntraffic Oy). Representanterna som intervjuades från dessa instanser ansåg att

den nuvarande lagstiftningen orsakar uppdelning av verksamheten inom underhåll och renhållning. De såg underhållslagen som en separat helhet som inte stöder livscykel-tänkandet för hela den byggda infrastrukturen eller slutanvändarnas behov.

Representanterna för andra aktörer lyfte fram bristen på frågor om informationshantering i lagstiftningen som det främsta utvecklingsbehovet. Den dåliga situationen i informationshantering inom underhåll och renhållning ansågs försvaga funktionen i underhållslagen och samtidigt i hela verksamhetsområdet. Utvecklingen av informationshantering och tillägget av krav i lagen lyftes fram som ett centralt behov i alla intervjuer med representanter för andra aktörer.

Som en annan betydande helhet lyfte representanter för andra aktörer fram förändringar i verksamhetsmiljön och beaktande av dem i reformen av underhållslagen. Även i detta sammanhang betonade de intervjuade betydelsen av styrning genom information. De intervjuade konstaterade att utnyttjande av digitalisering till stor del beror på vilja, även om de bedömde att det för närvarande finns för lite resurser och kompetens i förhållande till behovet.

Den tredje viktiga helheten för utveckling som kom upp i intervjuerna med representanter för andra aktörer var beaktande av slutanvändarnas behov i lagstiftningen för underhåll. Flera intervjuade funderade på hur systematiskt underhåll skulle kunna inkluderas i lagstiftningen.

De intervjuade lyfte också fram reparationsskuld och kontroll av skick i infrastruktur-tillgångar samt snölogistik och dränering som betydande faktorer som kräver bättre planering. De intervjuade föreslog att man skulle betona det individuella ansvaret både i lagstiftningen och i produktionen av tjänster. Bakgrunden till denna tanke var utnyttjandet av möjligheter i massbaserad problemlösning och plattformsekonomi.

Axplock från kommentarer av andra aktörer

”Det finns inga hänvisningar till information och informationshantering i den nuvarande lagstiftningen. Lagen måste innehålla riktlinjer för att styra förvärv, underhåll och utbyte av information. Lagtexten måste utformas så att den tvingar att göra vissa saker. Den får dock inte vara för specifik. Lagen innehålla en minimiskyldighet för information om underhåll.”

”Många element saknas i den nuvarande lagen, vilket har styrt verksamheten i uppdelad riktning. Livscykel tänkande och slutanvändarnas behov förmedlas inte av den nuvarande lagen.”

2.1.2 Litteraturöversikt

Arbetet med utvärderingen av underhållslagens funktion omfattade en genomgång av praxis, problem- och utvecklingsområden med anknytning till underhållslagens tillämpningsområde samt av rättspraxis genom en litteraturöversikt, och man använde dessutom källor från intervjuer och workshoppar. En sammanfattning av den litteraturöversikt som använts i arbetet med utvärderingen av funktionen presenteras i bilaga 2. Nedan presenteras resultaten av litteraturöversikten om de viktigaste behoven av uppdatering och ändring av underhållslagen som lagts fram av de parter som hörts under arbetets gång.

Underhållslagens mångskiftande och svårbegripliga ansvar lyftes fram av flera olika aktörer i olika skeden av utvärderingen av underhållslagens funktion. År 2010 utreddes upplevelserna i tio städer om att ta övergripande ansvar för vinterunderhållet. Enligt intervjuerna hade stadens ansvar för gångbanor förbättrat och harmoniserat kvaliteten på vinterunderhåll. Samtidigt upplevde beställarna att byråkratin hade ökat.³² Som ett resultat av pilotprojektet i Främre Tölö som rapporterades i Helsingfors 2011 var 67 % av fastigheterna positiva till att fortsätta försöket och 30 % var emot.³³ En annan fråga som uppkommit om underhållsansvaret gäller ansvar för plogning av tomtanslutningar. Enligt exempel i litteraturen skulle det bli dyrt att överföra ansvaret från tomtägare till

32 Principen om en aktör i underhållet av centrumområdet i Uleåborg, 2010.

33 Övergripande ansvarshantering i innerstaden, möjligheter och verkan, 2011 Helsingfors stads byggnadskontor

kommuner. Till exempel i Joensuu beräknades att ansvaret för plogningen av tomtanslutningar skulle kosta staden cirka 560 000 €/år, vilket skulle vara en ökning med cirka 23 % till den nuvarande budgeten för vinterunderhåll.³⁴

En annan stor helhet som framkom i olika skeden av arbetet med funktionsbedömningen var hantering och negativa effekter av arbeten på gatan och i andra allmänna områden. God praxis för sambyggande har dokumenterats redan i över ett decennium, men tills vidare har man inte gjort någon övergripande granskning av konsekvenserna som arbetet har på gator och andra offentliga områden. Det finns mycket material i litteratur om goda anvisningar, praxis och utvecklingsåtgärder för arbete på gator och i andra allmänna områden. De vanligaste temana i litteraturkällor är utveckling av sambyggande, minimering av negativa konsekvenser av arbete på gator och i allmänna områden, bristande trafikarrangemang vid gatuarbete och utveckling av tillfälliga trafikarrangemang, främst ur fotgängares och cyklisters synvinkel.

En tredje viktig helhet som lyfts fram i utvärderingen av funktionen är slutanvändarnas behov av bättre servicenivå på vinterunderhåll samt förverkligande av trygg mobilitet och tillgänglighet året runt. I litteraturen har man konstaterat att en bättre nivå på vinterunderhåll inverkar positivt på allmän aktivitet med muskelkraft, säkerhet och folkhälsa. Litteraturen har belyst de höga årliga ekonomiska kostnaderna för orörlighet och fallolyckor. I Sverige har flera kommuner gått över till ett så kallat jämlikt vinterunderhåll, där fotgängares och cyklisters behov har prioriterats i de kommunala funktionerna i vinterunderhåll. Den världsberömda avtalsmodellen för vinterunderhåll av de viktigaste cykellederna i Uleåborg är också ett bra exempel på prioritering av fotgängares och cyklisters behov.

Tillägget i lagen om tillbörlig aktsamhet förekom i önskemålen från många deltagare i utvärderingen av underhållslagens funktion, trots att denna önskan riktas till vägtrafiklagen. Bakom önskemålet finns skärpt tillbörlig aktsamhet för gatuhållaren enligt underhållslagen, varför man tillämpar omvänd bevisbörda på halkolyckor. I fall med halkolyckor ska den som ansvarar för underhållet av området visa att hen har handlat med tillräcklig aktsamhet för att förebygga halka. Personen som halkat behöver således inte bevisa att gångbanan var hal, utan det räcker att visa att hen halkat på platsen i fråga.³⁵ Det finns många rättsfall om halkolyckor i litteraturen, ända upp till högsta rättsinstans.

34 Invånarinitiativ och Stadsstrukturnämndens och svar 15.3.2022, Joensuu stad, KH 19.12.2022 § 486

35 Vem ersätter halkolyckor? Blogg på webbplatsen talojuristit.fi, publicerad 17.12.2020, <https://talojuristit.fi/post/kuka-korvaa-liukastumisvahingot>

Sammantaget riktas många nya behov till gator och andra allmänna områden, som den nuvarande lagstiftningen om underhåll inte beaktar. I litteraturöversikten granskades källor som anknyter till klimatförändring, biodiversitet och förlust av biologisk mångfald, digitalisering och likabehandling, grön omställning, energiomställning, nya transportformer och -tjänster samt jämlikhet med tanke på tillämpningsområdet för underhåll. I de flesta litteraturkällor om nya behov endast nämner man kopplingen till underhåll. Till exempel klimatförändringen har beräknats försvåra och öka arbetet i vinterunderhåll. Digitalisering, automatisering och robotik beräknas också ha en betydande inverkan på sektorn underhåll och renhållning. I anknytning till denna helhet har betydelsen av att utveckla informationshantering betonats i litteraturen.

2.1.3 Workshoppar

Under utvärderingen av underhållslagens funktion ordnades fyra workshoppar på distans i oktober 2022. Syftet med workshopparna var att sammanföra olika parter för att diskutera de centrala temana för utvärderingen av underhållslagens funktion ur olika synvinklar och tillsammans fundera över lösningar för att förbättra lagens funktion. På basis av resultaten av intervjuerna och enkäten var temana för workshopparna arbete på gatan och i allmänna områden, underhåll och renhållning, gränssnitt mot annan lagstiftning samt utgångspunkter, prioriteringar och informationshantering i lagen.

De olika smågruppernas bidrag till workshopparna presenteras närmare i bilaga 5. I workshopparna behandlades många av samma teman och utvecklingsbehov som i intervjuerna och som redan hade kommit upp i samband med internetenkäten. Många av de frågor som togs upp i workshopparna hade nära anknytning till annan lagstiftning och den allmänna utvecklingen inom verksamhetsområdet. Nedan följer en kort sammanfattning av utvecklingsbehoven som anknyter till underhållslagen i verkstäderna i den mån de inte redan tagits upp under de övriga arbetsfaserna.

Tabell 5. Ytterligare iakttagelser till resultaten i tidigare arbetsskeden från workshoppar om uppdatering av underhållslagen

Workshop	Nya behov som framkommit av ändringar och uppdateringar av underhållslagen
Arbete som utförs på gator och i allmänna områden	<p>Tillägg av grund för olägenhet i underhållslagen.</p> <p>Progressivt förfarande för handläggning av tillstånd och avgifter samt övergång från anmälnings- till tillståndsförfarande.</p> <p>Verksamhetsförbud som ett verkligt hot till en del av underhållslagstiftningen.</p> <p>Definition av ägarskap för information om underhåll och renhållning.</p>
Underhåll och renhållning	<p>Förteckning över definitioner och termer som ska uppdateras (11 st., presenteras i bilaga).</p> <p>Krav på att presentera snöutrymmen på planeringsstadiet (gränssnitt mot lagen om områdesanvändning).</p> <p>Tillägg av principer för överföring av privat egendom som finns i allmänna områden.</p> <p>Ökat krav på systematisk verksamhet inom underhåll och renhållning.</p> <p>Krav på identifiering av framtida behov.</p>
Samordning av gränssnitt mellan lagar	<p>I workshoppen identifierades 13 st. gränssnitt med den kommande lagen om områdesanvändning.</p> <p>I workshoppen identifierades 14 st. behov att kombinera gränssnitt med lagar som styr arbete som utförs på gator och i allmänna områden.</p> <p>Tydligare ansvar i olika fall behövs överlag.</p> <p>Det finns skäl att befinna sig i spetsen för utvecklingen av reglering som gäller digitalisering.</p>
Premisser och prioriteringar i lagen	<p>Identifiering av olika användargrupperns behov och beskrivning av dem i underhållslagen.</p> <p>Identifiering och definition av olika typer av information i anknytning till underhållslagen och nya behov.</p> <p>Gränssnittet till den nya lagen om områdesanvändning måste ses över noggrant, många frågor definieras i planeringsskedet.</p>

Den första workshoppen handlade om arbeten på gator och i andra allmänna områden. I workshoppen presenterades målsituationer och åtgärder för att uppnå dem. Nya förslag i arbetsgruppen var bland annat att en grund för besvär skulle läggas till i underhållslagen, att man skulle övergå från det nuvarande anmälningsförfarandet till tillståndsförfarande,

att ett progressivt förfarande skulle läggas till i handläggning av tillstånd och avgifter, att verksamhetsförbud skulle bli en verklig del av lagen och att en definition av uppgifter som gäller ägande av underhålls- och sanitetsuppgifter skulle läggas till i lagen.

Den andra workshoppen behandlade underhåll och renhållning. I workshoppen listades termer och definitioner som behöver förtydligas eller som saknas i den nuvarande lagstiftningen. För vinterunderhållets del satte man upp som mål en fungerande planering av snöutrymmen, vilket man konstaterade behövde ett krav på definition av snöutrymmen redan i detaljplaneskedet. För renhållning och underhåll sommartid föreslog man i workshoppen att principer för flyttning av egendom som förvaras i allmänna områden läggs till i lagen. För en mer systematisk planering föreslog workshoppen att krav på identifiering av systematiskt underhåll och kommande behov skulle läggas till i lagen.

I den tredje workshoppen identifierades gränssnitt mellan lagar som ska samordnas med underhållslagen. Det största behovet av samordning fanns mellan den kommande lagen om områdesanvändning och underhållslagen. En allmän iakttagelse i workshoppen var att det inte är tydligt för alla vad som föreskrivs i olika lagar. Man identifierade också många gränssnitt som anknyter till arbete på gator och i andra allmänna områden, vilka bör samordnas. Efter workshoppen kvarstod dock frågan hur man skulle hantera återkommande verksamhet av dålig kvalitet som utförs utan tillstånd, utan att kommunerna har möjlighet till sanktioner. Vad gäller olycksfall efterlyste workshoppen att ansvaret i olika fall blir tydligare; vem har ansvaret i vilken situation? För exempelvis nya transportformer med små däck övervägde workshoppen att lägga till en punkt om medvållande. Regleringen av digitalisering på EU-nivå framhölls starkt i workshoparbetet i samband med genomgång av gränstytorna med annan lagstiftning.

I den fjärde workshoppen behandlades behov som ska beaktas i underhållslagen, vilka orsakas genom granskning av lagens utgångslägen och prioriteringar. Identifiering av olika användargrupperns behov och beskrivning av målnivån ansågs vara en viktig utvecklingsuppgift, liksom behovet att samordna underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning. Man betonade betydelsen av information om underhåll och förhållanden. Samma utvecklingsbehov lyftes också fram i beaktandet av hållbar utveckling, biologisk mångfald och klimatförändringar i underhållslagen. Beaktandet av dessa frågor förutsätter en översyn av lagen om områdesanvändning och underhållslagen som helhet samt utveckling av informationshanteringen. Samma tankar styrde också workshoppens arbete med att beakta behoven av nya transportformer.

2.2 Ändringsbehov i befintlig lagstiftning

Resultatet av intervjuerna och enkäten visar att det ansågs nödvändigt att uppdatera strukturen och flera paragrafer i underhållslagen, men den nuvarande lagen ansågs också innehålla frågor som är värda att bevara. I följande avsnitt presenteras de mest centrala behoven av att ändra och uppdatera de nuvarande paragraferna i lagstiftningen utifrån de resultat som samlats in under arbetet med utvärderingen av funktionen. Samtidigt har man bedömt konsekvenserna av genomförandet av de mest centrala ändringsbehoven ur olika synvinklar. Tabellerna i granskningen av konsekvenserna av de viktigaste ändringsbehoven presenteras i bilaga 6. Behov som helt saknas, nya behov och bedömningar av deras konsekvenser i den nuvarande lagstiftningen behandlas separat i avsnitt 2.3.

2.2.1 Allmänna bestämmelser

Underhållslagens första kapitel 1 och 2 § rör föremålet för tillämpningen av lagen. De förslag till ändringar och uppdateringar från arbetsfaserna i det första kapitlet i utvärderingen av funktionen gäller terminologin och definitionerna i lagen samt samordningen av definitionerna med annan lagstiftning.

I workshopparna om utvärdering av ändamålsenligheten betonades betydelsen av hela lagens namn. Arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden kommer inte fram i lagens namn eller rubriker, vilket i sig skapar osäkerhet om lagens tillämpningsområde. Det är sannolikt att lagens namn och beskrivningen av tillämpningsområdet avgränsar myndigheternas uppgifter och behörigheter. Utan tydliga rubriker i lagen kan till exempel allmänna behörigheter att utfärda normer få ett alltför brett tillämpningsområde.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning

Nya namn i underhållslagen på rubriknivå för bättre beskrivning av lagens tillämpningsområde.

Ökad kännedom om lagens tillämpningsområde. Behovet har inga direkta ekonomiska konsekvenser. De indirekta verkningarna kan vara betydande på grund av lagens förstärkta styreffekt på arbeten som utförs på gator och i andra allmänna områden.

1 §, underhållslagens tillämpningsområde

Lagens tillämpningsområde är tydligt för detaljplaneområden i den första paragrafen. Definitionen av allmänna områden behöver uppdateras och preciseras så att förekommande oklarheter minskar i de olika funktionerna som för närvarande ingår i tillämpningsområdet för underhåll och renhållning. I avsaknad av tydliga definitionsbestämmelser medför lagens tillämpningsområde dilemman, eftersom det inte alltid är klart vad som är allmänt område och vad som inte är det. Sådana områden är till exempel delar av ett område som är avsedda för allmänt bruk i kvartersområden, vilka ser ut som ett allmänt område och används som sådant, men som i detaljplanen betecknas som något annat (t.ex. ett kvartersområde för parkeringsplatser; LPA-område). Även gränserna i underhållsansvar mellan underjordiska utrymmen som byggts under ett allmänt område och det allmänna området ovanpå utgör praktiska utmaningar. Bestämmelsen bör kompletteras med entydiga definitioner av allmänt område och tomt/fastighet samt vid behov hänvisningar till exempelvis fastighetsbildningslagen.

De olika skedena i insamlingen av material i utvärderingen av funktionen visade tydligt på skillnader i uppfattningar mellan kommuner och ägare av kommunaltekniska nät om reglering av arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden. Sedan de senaste uppdateringarna av underhållslagen (år 2005) har mycket ny och uppdaterad lagstiftning trätt i kraft, som för sin del påverkar arbetet på gator och i allmänna områden. På det hela taget är lagstiftningen en förvirrande "djungel" i denna fråga. Det är ofta oklart för de olika parterna i arbetet på gator och i andra allmänna områden vad man får göra och varifrån rättigheterna och skyldigheterna egentligen kommer. I samband med detta finns det skäl att klargöra vilka frågor kommunen sköter med rättigheter som innehavare/ägare av marken och vilka med rättigheter som mottagande myndighet av anmälan om tillstånd. Gränserna för utövning av offentlig makt och omfattningen av befogenheter ska framgå av lagen med tillräcklig avgränsning och precision.

Det finns ett behov av att i förekommande fall komplettera underhållslagen med hänvisningar till andra lagar som påverkar. En mer detaljerad definition av arbete på gator och i andra allmänna områden bör klargöras i lagtexten.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 1 §

Modernisering och precision av definitionen för allmänna områden i enlighet med de behov som identifierats i de olika skedena av arbetet med utvärdering av funktionen. Samordning av definitioner med annan lagstiftning (t.ex. fastighetsbildningslagen). Modernisering, samordning och förklaring av begrepp som i motiveringen till lagen. Precision i lagen av arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden. Fastställande av gränserna för och omfattningen av utövandet av offentlig makt. Framläggande av förhållandet mellan underhållslagen och andra lagar som påverkar frågan.

Tydligare tillämpningsområde för lagen och förhållandet till andra lagar, ökad kännedom om lagen och färre oklarheter och problemfall. Behoven anses inte ha några direkta konsekvenser för olika parter verksamhet. De indirekta konsekvenserna kan vara betydande när lagens tillämpningsområde blir tydligare till exempel när de s.k. "grå zonerna" i den nuvarande lagstiftningen styrs mer effektivt till lagens tillämpningsområde.

2 §, ikraftträdande av underhållsskyldighet

Ikraftträdandet av underhållsskyldighet är förenat med beslut om gatuunderhåll enligt definitionen i 86 § i MRL. Vad gäller ikraftträdande av underhållsskyldighet framkom en del behov av förtydligande i arbetet med utvärdering av funktionen. I kommunerna har det i praktiken kommit fram ett behov att säkerställa tillgängligheten till färdvägar i detaljplaneområden, även när området fortfarande är under uppbyggnad och inget beslut har fattats om gatuunderhåll. Underhåll av gång- och cykelvägar, särskilt vid byggande av nya bostadsområden, möjliggör också ett bättre tillägnande av hållbara transportformer och förankring av dem i invånarnas vardag, vilket har långtgående positiv inverkan på utformningen av rörlighetsvanor och därmed på invånarnas välbefinnande och hälsa. För lagstiftningen skulle detta förutsätta möjlighet i MRL att fatta beslut om gatuunderhåll endast för gång- och cykelvägar, och inte bara för hela gatuområdet. Arbetsfördelningen mellan MRL och underhållslagen som sådan är tydlig; MRL reglerar när beslut om gatuunderhåll ska fattas och underhållslagen reglerar vad som görs efter beslutet om gatuunderhåll.

En annan iakttagelse som framkom gällande 2 § i underhållslagen var inledningen av underhållsskyldighet för gång- och cykelvägar genom parker: Bör beslut om underhåll av gator fattas separat även för gång- och cykelvägar som går genom parker?

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 2 §

Behov i anknytning till MRL om gatuhållning av gång- och cykelvägar under byggtiden innan hela gatan tas i bruk. Behov att utreda möjligheten att fatta beslut om gatuhållning även avseende gång- och cykelvägar i parker eller i andra allmänna områden.

Bättre tillgänglighet och likabehandling, särskilt i områden under uppbyggnad. Stöder nationella mål när det gäller begränsning av klimatförändringar, hälsofrämjande och likabehandling. Kostnadseffekterna sannolikt ganska små för olika parter, de indirekta positiva ekonomiska effekterna kan vara stora och långsiktiga.

2.2.2 Kapitel 2, underhåll

3 §, underhåll av gata

I 3 § i underhållslagen fastställs uppgifter i gatuunderhåll, kvalitetsnivå och faktorer som påverkar den samt kommunernas möjlighet att utföra partiellt vinterunderhåll. Denna paragraf var föremål för många behov i olika arbetsskeden av utvärderingen av funktionen. Ett centralt behov av förändring blev en mer exakt definition av kvalitetsnivån i stället för det nuvarande kravet på att gatuunderhållet ska vara "i ett sådant skick som är tillfredsställande med avseende på trafikens behov". I enlighet med resultaten från de olika arbetsskedena ansågs det nuvarande kravet på kvalitetsnivå nästan enhälligt vara för vagt och öppet för tolkning. Om definitionen av kvalitetsnivån ändras bör den formuleras noggrant med beaktande av olika möjliga tolkningar.

Syftet med reformen av 3 § år 2005 (15.7.2005/547) var att uppnå en jämnare kvalitetsnivå, särskilt inom vinterunderhåll. Ändringen förbättrade dock inte avsevärt beaktandet av behov i olika trafikslag på en praktisk nivå. Lagändringen gjorde det möjligt att bättre beakta olika rörlighetsgruppers behov genom att kommunen övertar det övergripande ansvaret för underhåll i enlighet med 8 § i lagen. Kommunernas upplevelser av hur överföringen av det övergripande ansvaret för underhåll påverkar kvalitetsnivån på underhåll varierar mellan orter, men har i huvudsak varit positiva. Till exempel i Kuopio är slutanvändarna nöjda med verkningarna av ett övergripande ansvar. På vissa orter har en jämn kvalitet uppnåtts bättre, men kvalitetsnivån har upplevts ha minskat överlag.

Trots tilläggen år 2005 är andan i underhållslagen fortfarande starkt inriktad på gatu- och biltrafik. När underhållslagen trädde i kraft genomgick Finland en period av stark ökning av bilism. Mot denna bakgrund är det värt att överväga att bryta ner definitionen av en gata till delfaktorer i lagtexten, eftersom en gata uppfattas starkt som en väg för biltrafik, trots att körbanor är delar av en gata precis som gångbanor och cykelvägar. När allt kommer omkring är en gata ett utrymme med många funktioner, till exempel vistelse, rörelse och trafik.

De som deltog i de olika arbetsskedena av utvärderingen, i synnerhet representanter för olika rörlighetsgrupper, kritiserade lagens punktmässiga karaktär och avsaknaden av verkliga resekedjor i lagens definitioner. Det kan vara svårt och inte nödvändigtvis ändamålsenligt att beskriva en mer exakt kvalitetsnivå i lagen på grund av mångskiftande rörlighetsgrupper och olika behov. Men som utvärderingens workshoppar visade, måste man dock nå åtminstone en god nivå jämfört med den nuvarande nivån av tillfredsställande kvalitet, med beaktande av behoven hos olika rörlighetsgrupper. Beaktande av smidiga resekedjor och prioritering av behov hos olika rörlighetsgrupper, särskilt äldre, barn och personer med nedsatt rörlighet, måste skrivas in i lagens definitioner av kvalitet, åtminstone på ett allmänt plan.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 3 §

Beaktande av behov hos rörlighetsgrupper i svag ställning vid fastställandet av kvalitetsnivåer på en allmän nivå, med beaktande av strategin för resekedjor.

Ändrade prioriteringar för underhåll innebär att gamla verksamhetsmodeller och praxis för underhåll ändras, vilket åtminstone i början innebär att kostnaderna ökar. En skärpning av lagens definitioner förbättrar inte automatiskt servicenivån, utan den påverkas av många olika faktorer (finansiering, resurser, metoder, kompetens). Enligt sakkunnigas bedömningar kommer synkroniserade funktioner i vinterunderhåll på olika farleder att öka de direkta kostnaderna för vinterunderhåll med cirka 20 %.

I Uleåborg är kilometerpriset i superunderhållsklassen på huvudcykelleder (166 km nätverk) cirka 60 % högre än priset för underhållsklass I. I Uleåborg har man beräknat att varje euro som investeras i högklassigt underhåll av gång- och cykelvägar kommer ungefär tiofaldigt tillbaka till samhället.

Bestämmelsen i 3 § 5 mom. om delvis underhåll av en gata eller en del av en gata lyftes fram i litteraturöversikten och några intervjuer samt webbenkätens svar. I praktiken avser momentet att gång- och cykelvägar och trottoarer inte sandas helt för att möjliggöra åkning med sparkstötting. Användning av denna paragraf 3 femte momentet och underlåtenhet att förebygga halka har varit liten. Nämnade praxis kan särskilt i korsningar på gång- och cykelvägar ge upphov till områden som inte kan korsas utan att man måste färdas på en del av vägen som inte underhålls. Bestämmelsen ger sannolikt upphov till tvister om ansvar vid olycksfall. Behovet att möjliggöra användning av sparkstötting och annan utrustning där man utnyttjar halt vägslag förekommer dock regelbundet i många kommuner på vintern genom medborgarinitiativ. Utvidgad användning av denna bestämmelse förutsätter förmodligen åtminstone en gemensam granskning av rättspraxis som gäller underhållslagen, vägtrafiklagen och underhållsoperatörens ansvar vid halkolyckor. Man måste beakta såväl nivå och metoder i underhåll som är ändamålsenliga för olika sätt att röra sig, som alla trafikantgruppers möjlighet att röra sig säkert på gatorna även under hala förhållanden.

I samband med arbetskedena i utvärderingen av funktionen kom det upp frågor som hindrar det praktiska underhållsarbetet på grund av annan lagstiftning. En fråga som kom upp var en ändring av den nya vägtrafiklagen, vilken tillåter parkering av fordon på vänster sida av vägen i tätorter också på dubbelriktade vägar (729/2018, 36 §). Fordonet kan parkeras åt båda hållen, vilket vintertid har orsakat avsmalning av gator och hinder för underhållsarbete. Vid parkering åt fel håll lämnar föraren ofta mer utrymme mot snövallen för att komma ut ur bilen. Detta medför avsmalning av körbanan, särskilt i täta stadskärnor där det redan är ont om snöutrymme. Aktörer inom underhåll har som önskemål att ändringen av vägtrafiklagen år 2020 ändras i detta avseende.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 3 §

Behovet att se över den lagstiftning som fastställer underhållsaktörens och trafikantens ansvar samt rättspraxis för tillämpningen av den för att hitta lösningar som beaktar behoven i olika transportformer i praktisk underhållsverksamhet. Exempelvis skulle en ökning av osandade avsnitt på gång- och cykelvägar kunna underlätta färd sätt som utnyttjar halt väglag, men sannolikt skulle antalet halkolyckor också öka. Det finns skäl att bedöma inverkan av ändrade verksamhetssätt särskilt med tanke på till exempel trafiksäkerhet för synskadade.

Granskning av vägtrafiklagens parkeringsbestämmelser som trädde i kraft år 2020, med tanke på behov i underhållsverksamheten.

4 §, ansvar för gatuunderhåll

Paragrafens första moment innehåller tomtägarens skyldighet att hålla trottoaren vid tomten tillgänglig på vintern, vilket ofta har kommit upp under arbetet med utvärderingen av funktionen. Under arbetets olika skeden fick överföringen till kommunerna av det övergripande ansvaret för gatuunderhåll vintertid både stöd och motstånd. Tomtägares och gatuhållares nuvarande ansvar upplevs vara strängt utan definition och precision av tillbörlig aktsamhet för fotgängare och cyklister enligt vägtrafiklagen.

Det finns mycket osäkerhet och okunskap om ansvar bland tomtägare. Ansvaren är huvudsakligen okända även för slutanvändare. Halkolyckor har behandlats ända upp i de högsta rättsinstanserna. Tomtägare har dömts till skadestånd i fall där en halkolycka inträffat på en snötrampad stig som bildats vid tomten.

Under utvärderingen av funktionen tog representanter för slutanvändarna upp behovet av en servicenivå av jämn kvalitet. Den nuvarande ansvarsfördelningen orsakar i värsta fall växlande kvalitetsnivåer flera gånger inom ett kvarter. Halkolyckor kostar 420 miljoner euro per år. I litteraturen har man konstaterat att plötsliga växlingar i kvalitetsnivåer är en stor bidragande orsak till antalet halkolyckor. Representanter för intressebevakningsorganisationer inom cykling lyfte fram aktuella problem i försämrad kvalitet på byggarbetsplatser, särskilt på vintern. De föreslog att åtminstone ansvaret för vinterunderhåll överförs från byggarbetsplatsen till kommunens entreprenör och att kriterierna för kostnadsfördelning ska ingå i gränssnitten för avtal.

Majoriteten av slutanvändarna och många representanter för andra instanser var positiva till ett övergripande ansvar, så att en mer förnuftig helhet kan uppnås i vinterunderhåll och för att erbjuda en bättre servicenivå med jämnare kvalitet. En minoritet av representanter för slutanvändarna motsatte sig dock överföringen av ansvaret till kommunerna och motiverade sin uppfattning med dåliga erfarenheter av servicenivån på vinterunderhåll som kommunen tillhandahåller. De flesta av kommunens representanter motsatte sig överföringen av ansvaret för vinterunderhåll. De ansåg att det orsakar mycket arbete som belastar redan knappa resurser ännu mer. Kommunerna lyfte fram den nuvarande lagens flexibilitet och möjliggörande karaktär för olika miljöer. Nuförtiden tar fastigheternas underhållsföretag hand om trottoarer med samma lilla utrustning som fastigheternas gårdsområden. På många ställen är trottoarerna så trånga att större rullande utrustning som arbetar på vägbanor inte är lämplig för vinterunderhåll av trottoarer. Trånghet på fastigheternas gårdsområden och brist på/underdimensionerade snöutrymmen ökar risken för att snö dumpas i gatuområden för att transporteras bort på kommunens bekostnad. En intressant aspekt i sig är fördelningen av kostnaderna för frostskyddssystem som byggs i stadskärnorna. Enligt gällande lagstiftning är fastigheter skyldiga att bidra till bygg- och underhållskostnaderna för frostskyddssystem. Om ansvaret ändras kommer alla kostnader för frostskyddssystemen sannolikt att falla på kommunerna i enlighet med principen om likabehandling.

Överföringen av ansvar som föreslås i underhållslagen löser i sig inte de nuvarande problemen, utan det är summan av de möjligheter som många delfaktorer utgör, såsom till exempel utrustning och arbetsmetoder som används och förebyggande åtgärder i underhåll.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning 4 §, moment 1

Förtydligt ansvar för underhåll av vinterunderhåll och harmonisering av kvaliteten på underhåll. Möjligheten att överföra ansvaret för vinterunderhåll från tomtägarna till kommunerna, som framfördes under arbetet.

I princip gör överföringen det möjligt att tillhandahålla bättre vinterunderhåll av jämnare kvalitet för fotgängare, vilket stöder många av de mål som samhället har satt upp. I samband med en eventuell överföring måste man säkerställa att kommunerna har tillräckliga resurser och kompetens för att uppnå de underliggande målen genom överföring av det övergripande ansvaret. När vinterunderhållet av gatuområdet hör till en instans, kan underhållsverksamheten rationaliseras och effektiviseras. Man bör dock beakta olika miljöer och risker för ökade kostnader för kommunen, såvida man inte granskar hela förändringsprocessen noggrant. Förbättrad säkerhet och smidighet i gångtrafik ligger i allas intresse. I beslutet om ändring av ansvar ska även indirekta konsekvenser beaktas, värderas och riskerna för dem minimeras.

I 4 § 2 momentet fastställs att tomtägaren även ansvarar för underhållet av infartsvägen till tomten. I detta avseende finns det interna konflikter i underhållslagens bestämmelser. Enligt 6 § 3 momentet i lagen "Gränsar tomt till park eller annat allmänt område och går infartsvägen till tomten genom området, är tomtägaren skyldig att fram till ett avstånd av högst 24 meter från tomtgränsen ombesörja tomtägaren i 4 § ålagda arbeten."

Det tredje momentet föreskriver att kommunen ansvarar för underhållet av cykelbana samt gång- och cykelbana som inte är strukturellt åtskilda. Behovet att förtydliga definitionen av "strukturellt åtskild" kom upp i samband med intervjuer som genomfördes under utvärderingen av funktionen.

En annan oklarhet om underhållsansvar i denna paragraf som ofta kom fram i de olika skedena av utvärderingen av underhållslagens funktion gäller tomtanslutningar. Det råder oklarhet både när det gäller problem under snö- och isfria perioder (beläggnings-skador) och vinterunderhåll. Ett hett ämne i hela Finland varje vinter är snövallar som uppkommer vid tomtanslutningar när en gata eller del av den plogas, och lagens definition av detta är otydlig. En allmän tolkning och praxis för vinterunderhåll på olika håll i landet är att bortforsling av plogvallar är tomtägarens ansvar. Det finns dock viktiga sociala mål i frågan, vilka skulle kunna stödjas genom bortforsling av plogvallar. Stöd för äldre

som bor hemma, främjande av åtkomst, tillgänglighet och likabehandling är mål som har lett till införandet av bland annat snökuponger på olika orter, eller man har infört öppnande av tomtanslutningar som en del av kommunens områdesavtal för underhåll. Kostnadseffekten på plogning av alla tomtanslutningar är stor, eftersom bortforsling av plogvallar fördröjer underhållet av gatunätet och kräver mer utrustning och personalresurser. Till exempel Joensuu stad beräknade att öppnandet av tomtanslutningar skulle kosta cirka 500 000 € mer per vinter. Det finns alltså behov att göra ansvaret för plogning av tomtanslutningar tydligare i underhållslagen och att överväga möjligheten att lägga till en skyldighet för kommuner i vissa fall som på ett heltäckande sätt gynnar samhället (t.ex. plogning av tomtanslutningar för invånare över 75 år e.d.).

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning 4 §, moment 2 & 3

Förtydligande av motsägelsen mellan 4 § 2 mom. och 6 § 3 mom. i underhållslagen. Precision av definitionen av "strukturellt åtskild". Förtydligande av ansvar för tomtanslutningar. Övervägande av ansvaret för plogning av sådana tomtanslutningar som skulle gynna hela samhället om kommunen håller dem öppna.

Tydligare ansvar för plogning av tomtanslutningar skulle minska diskussionen varje år om ämnet. Enligt kommunernas beräkningar skulle överföringen av ansvaret till kommunerna årligen medföra betydande extra kostnader för vinterunderhåll och möjligen försvaga servicenivån på vinterunderhåll i det övriga gatunätet. Plogning av tomtanslutningar kan också vara ett potentiellt utvecklingsmål för plattformsekonomi i fortsättningen. Öppnande av tomtanslutningar för äldre invånare kan förlänga tiden för hemmaboende.

5 §, tomtägarens anmälningsansvar

Ändamålsenligheten i denna bestämmelse bör granskas och vid behov preciseras. Iakttagelse av anmälningskyldigheten som föreskrivs i bestämmelsen i praktiken och vem görs anmälan till i praktiken? Vetskapen om detta tomtägarens anmälningsansvar är för närvarande liten. I och med digitaliseringens utveckling finns det nu bättre möjligheter att "aktivera" ansvaret enligt paragrafen. Denna paragraf har nära anknytning till helheten digitalisering och utveckling av informationshantering i underhållslagen.

6 § underhåll av andra allmänna områden

För 6 § del gällde resultaten av de olika skedena i utvärderingen av funktionen bristen på tydlighet i paragrafen gällande definitionerna av allmänna områden. Till exempel bör bestämmelsen i 6 § 2 mom. i lagen antingen raderas eller alternativt preciseras vilken typ av allmänna områden den avser. Konflikten mellan 4 § 4 mom. och 6 § 3 mom. i lagen måste korrigeras.

7 §, beslut om gatubeläggning

Denna bestämmelse är föråldrad och dess nödvändighet bör övervägas. I praktiken beslutar man om beläggning i samband med planering av gatan. I intervjuerna funderade man på i vilken utsträckning sådana beslut har fattats överhuvudtaget. Formuleringen "ska beslutas" antyder att alla kommuner ska fatta ett sådant beslut. På basis av utvärderingen av underhållslagens funktion förefaller paragrafen onödig.

8 §, överföring av underhållsansvaret till kommunen

Behovet att ändra denna paragraf hänger samman med en eventuell ändring av 4 § i lagen. Paragrafen blir onödig om ansvaret för vinterunderhåll av trottoarer överförs till kommunerna i samband med reformen av underhållslagen.

8 a §, gällande anmälan om överföring av underhållsansvar

I vidare förberedelser finns det skäl att överväga behovet av paragrafen samt modernisering av den. Denna paragraf kan raderas om ansvaret för gatuunderhåll och renhållning överförs till kommunerna i enlighet med de behov som presenterats tidigare. Kravet på bevislig delgivning i andra momentet har upplevts administrativt betungande, eftersom besluten kan gälla stora områden.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 5–8 §

Precision av ansvar för anmälan. Precision av definitionen av andra allmänna områden. Onödig paragraf om "beslut om gatubeläggning". 8 § onödig, om det övergripande ansvaret överförs till kommunerna. Lättare och moderniserat krav på bevislig delgivning.

Modernisering av oklarheter och bestämmelser gör praxis enhetlig och minskar i synnerhet arbetsbördan för kommunens tjänstemän.

2.2.3 Kapitel 3, renhållning

9 §, renhållning av gata

Definitionen gatan ska hållas "ren och i sanitärt hänseende i tillfredsställande skick" ansågs vag och kan tolkas på många sätt. I intervjuerna och workshopparna konstaterades att ett tillfredsställande skick inte är tillräckligt, utan definitionerna bör åtminstone motsvara definitionerna "trivsamt, hälsosamt, tryggt" som används i MRL.

10 §, ansvar för renhållning av gator

De ansvar som anges i bestämmelsen är förvirrande och skapar mycket okunskap bland nästan alla aktörer och parter. Skyldigheterna för renhållning är delvis vaga och otydliga, till vissa delar kanske inte heller ändamålsenliga. Det finns skäl att förtydliga och precisera dessa delområden i samband med lagreformen. Dessutom måste man i samband med reformen överväga i vilken utsträckning det är ändamålsenligt att införa förpliktelser om renhållning av gator för tomtägare.

Tomtägare vet sällan att ansvaret för renhållning sträcker sig ända till halvvägs ut på gatan, eller så bryr man sig inte om ansvaret. Tillsyn av ansvar är besvärligt och tidskrävande. Fullföljande av den nuvarande förpliktelsen om renhållning förutsätter arbete i gatuområdet, vilket är en säkerhetsrisk.

11 §, renhållning av andra allmänna områden

Samma kommentarer gäller för första stycket som för 9 § när det gäller definitionerna av kvalitet. Bestämmelserna i 11 § 2 mom. i lagen antingen bör antingen raderas eller alternativt preciseras gällande vilken typ av allmänna områden som avses. När det gäller det tredje momentet behöver motsägelserna med 4 § 2 mom. i lagen (tomtägarens ansvar för underhållet av infartsvägen till tomt) förtydligas.

12 §, renhållning av andra allmänna områden

På grundval av denna utredning finns det inga särskilda behov av ändringar i paragrafen. Behovet av denna paragraf bör granskas tillsammans med avfallslagen. Generellt bör laghänvisningarna mellan underhållslagen och avfallslagen uppdateras. Kommunens tillsynsmyndighet i enlighet med 15 § i underhållslagen anmäler i regel överträdelse av nedskräpningsförbudet och andra överträdelse av avfallslagen till den tillsynsmyndighet som avses i avfallslagen (22 och 24 § i avfallslagen) eller till polisen. Polisen kan utfärda ordningsbot för ringa brott mot nedskräpningsförbudet eller dagsböter för brott mot avfallslagen, men allvarigare fall hör till kategorin miljöbrott.

13 §, överföring av ansvar för renhållning till kommunen

I resultaten av arbetskedena i utvärderingen av funktionen kom överföringen av ansvaret för renhållning till kommunen inte upp på samma sätt som för vinterunderhåll. Man konstaterade att kännedomen om renhållning rent allmänt var på en svag nivå. Förenklat ansvar oberoende av gatutyp skulle bättre tjäna funktionen, eftersom ansvaret skulle vara tydligt och enhetligt till exempel med ansvaret för vinterunderhåll. Vid fastställandet av ansvar måste man beakta lämpligheten i underhålls- och sanitetsutrustning för olika delar av gatan.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 9–13 §

Precision och förtydligande av definitioner och ansvar som gäller renhållning. Samordning av hänvisningar mellan underhålls- och avfallslagen.

Mer exakta definitioner som beskriver nivån på renhållning minskar tolkningarna och harmoniserar praxis. Förenklat ansvar och harmonisering med ansvaret för vinterunderhåll skulle förbättra kännedomen om ansvar för renhållning. Tomtägarnas nuvarande ansvar för renhållning till mitten av gatan förutsätter arbete i gatuområdet, vilket är en säkerhetsrisk.

2.2.4 Kapitel 4, diverse bestämmelser

14 §, att utfärda närmare föreskrifter om underhålls- och renhållningsarbete

I samband med utvärderingen av funktionen föreslogs att en annan paragraf skulle läggas till paragrafen, där kommunen skulle ges rätt att utfärda allmänna föreskrifter om arbeten som ska utföras på gator och i allmänna områden (föreskrifter om gatuarbete). Utvärderingen av funktionen lyfte fram behovet att kommunrepresentanterna fastställer allmänna bestämmelser om gatuarbeten och möjligheten till en administrativ sanktionsavgift för att möjliggöra övervakning av bestämmelserna. Som mål för föreskrifterna om gatuarbete angavs behovet att styra utförandet av gatuarbeten i kommunens område så att de olägenheter och skador som orsakas av gatuarbeten skulle kunna förebyggas bättre än tidigare.

Under arbetet med utvärderingen av funktionen framkom inte hur många beslut som fattats i kommunerna enligt paragrafens första moment. I praktiken avgörs de ärenden som räknas upp i paragrafen av kommunen i underhållsklassificeringar och kvalitetskrav samt administreras genom avtalsjuridik. Användningen och nödvändigheten av paragrafen bör utredas mer noggrant.

14 a §, arbete som utförs på gator och i allmänna områden

Kommunernas och ägarna av kommunaltekniska nätverk hade olika uppfattningar om denna punkt i underhållslagen. Ägarna till nätverken välkomnade den nuvarande lagstiftningen och ville inte att den skulle ändras. Nätägarna anser att den nuvarande lagen möjliggör flexibel verksamhet vid byggande och underhåll av nät samt efterlevnad av lagstiftning om byggande och underhåll av nät och de standarder som bygger på dem. De viktigaste behoven av ändringar i lagen som presenterades av kommunernas representanter fokuserade på denna paragraf. Representanterna för andra instanser, med undantag av representanter för nätägarna, upplevde att kommunernas behov var motiverade. Med tanke på hela samhällets funktion och till exempel förverkligandet av målen för grön omställning är det på sin plats att förena båda intressena på ett balanserat sätt. Bakgrunden till de föreslagna ändringarna av paragraf 14 och 16 är ett initiativ från år 2020 om ändring av Helsingfors stads lag, vilket fått stöd av andra stora städer och Finlands Kommunförbund rf.

Kommunerna behöver en bestämmelse i lagen som skulle göra det möjligt att förbjuda utförandet av arbete eller skjuta upp tidpunkten för det. Bestämmelsen bör precisera vilken typ av arbete som ska tolkas som arbete som i allmänt område. Det är viktigt för kommunerna att de kan dra gränsen mellan arbete som utförs i allmänt område och ett hyresavtal enligt jordlegolagen, eftersom man kan komma överens om villkoren i ett hyresavtal mycket friare och vid behov säga upp eller riva upp avtalet. Exempel på situationer som är öppna för tolkning är renoveringsarbete av gator, platskontor, flyttningar och parkering som krävs för byggarbetsplats. Kommunerna behöver precisera bestämmelsen så att det tydligt framgår om anmälningsplikten även gäller arbete som utförs på ofullbordade gator och i allmänna områden. Med ofullbordad avses situationer där ett beslut om gatuunderhåll ännu inte har fattats enligt 86 § i markanvändnings- och bygglagen eller alternativt ett allmänt område som ännu inte har byggts.

Kommunernas representanter föreslog också att det nuvarande anmälningsförfarandet ändras till tillstånd eller avtal. Kommunernas representanter ansåg att den tidsfrist på 21 dagar för handläggning av anmälningar som föreskrivs i den nuvarande bestämmelsen är sträng, för att inte tala om önskemålen om behandlingstider för anmälningar som ofta kommer till kommunerna med några dagars varsel. Kommunernas representanter berättade om situationer där anmälan kommer på fredag och redan på måndag vill man inleda

arbetet som anmälan gäller. Representanter för kommuner, slutanvändare och säkerhets- och räddningsverk lyfte fram förekomsten av gatuarbete som försenas och de negativa följderna av att byggarbetsplatser drar ut på tiden. Detta behov hänger nära samman med de behov som anges i lagens 16 § om en sanktionsmetod som möjliggör snabbare reaktion.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 14 a §

Kommunernas behov att förbjuda eller skjuta upp arbete som utförs på gatan eller i andra allmänna områden. Man behöver också fastställa de ramar inom vilka kommunen skulle kunna utfärda sådana bestämmelser. Nätägares behov att bevara lagens flexibilitet samt befogenhet att schemalägga tidpunkten för byggande och underhållsåtgärder för egendom som de förvaltar.

Nuförtiden, särskilt i större städer, upplever man att pågående byggarbetsplatser på gator och i andra allmänna områden har en direkt negativ inverkan på vardagen för många. Alla nätverk är viktiga med tanke på hela samhällets funktion och de byggarbetsplatser som är anknyter till nätverken förbättrar samhällets funktion och livskraft. Byggandet och underhållet av nätverk regleras av egen lagstiftning och i standarder som bygger på den, vars samordning med reformen av underhållslagen kräver en noggrann genomgång. Nackdelar och fördelar bör prövas noga, vilket är viktigt i en vidare utredning inför reformen av underhållslagen.

Slutanvändares representanter framhöll särskilt förekomsten av otillräckliga och tillfälliga trafikarrangemang som innebär hinder och fara på byggarbetsplatser samt det akuta behovet att förbättra situationen. Kommunernas representanter konstaterade att de som anmäler bifogar allmänna typritningar och att tillfälliga trafikarrangemang ofta inte riktas mot själva platsen. Den långa kedjan av underentreprenader på gatubyggen ansågs också ha en tydlig inverkan på förekomsten av otillräckliga arrangemang på byggarbetsplatser. Den som lämnar anmälan kommer vanligtvis från en annan organisation än den entreprenör som utför det faktiska arbetet på platsen. Alltför ofta vet entreprenören som utför arbetet själv inte ens vem som ansvarar för byggarbetsplatsen eller om efterlevnad av bestämmelserna om tillfälliga trafikarrangemang. Behovet av bättre säkerhet och smidighet i tillfälliga trafikarrangemang är riksomfattande samt mycket vanlig enligt

resultaten av de olika arbetskedena i utvärderingen av underhållslagens funktion. Eftersom sanktionsmetoder som möjliggör övervakning och snabba reaktioner saknas i den nuvarande lagstiftningen, upplever kommuner och representanter för slutanvändare att verksamheten på fältet är som "vilda västern", vilket ofta också har kommit fram i nyheterna.

Enligt 2 momentet i gällande paragraf ska "den person som är ansvarig för arbetet och hans eller hennes yrkeskompetens" intygas. Den som ansvarar för arbetet kan också vara en fysisk person, t.ex. byggare av egnahemshus. Bestämmelsen bör ändras till exempelvis till formen "den person som ansvarar för arbetet samt den person som utför arbetet och hans eller hennes yrkeskompetens." Bestämmelsen om "de tillfälliga trafikarrangemangen med beaktande av alla trafikformer" måste samordnas med vägtrafiklagens bestämmelser om installation av trafikanordning, förordnande av trafikreglering och tillfällig avstängning av väg (65 §, 71 §, 178 § och 188 § i vägtrafiklagen). I workshopparna vid utvärdering av funktionen diskuterade man mycket om behörighetskrav och hur de kan infogas i lagen mer specifikt. Allmänt konstaterades att man numera kan arbeta på gator och i allmänna områden med relativt liten behörighet jämfört med många andra verksamhetsområden. Representanterna för entreprenörer påpekade dock att kravet på tilläggsbehörighet av aktörer alltid medför extra kostnader för företagare, vilket försämrar förutsättningarna för verksamhet, i synnerhet för små företagare.

Vad beträffar det tredje momentet behöver kommunerna utfärda allmänna föreskrifter om gatuarbeten. Samtidigt påpekade kommunernas representanter att det dock är meningslöst att utfärda gemensamma föreskrifter och anvisningar ifall man inte kan effektivisera efterlevnaden av underhållslagen genom påföljder som möjliggör fungerande och snabba reaktioner i stället för det nuvarande förfarandet med förvaltningstvång (16 § i lagen). Representanterna för nätägare tog å sin sida upp att underhållslagstiftningen inte bör störa placering, byggande eller verkställande av nät. Det finns behov att precisera bestämmelsen "återställa området i det skick området var i innan arbetet inleddes" i momentet, eftersom återställande togs upp som en omständighet som orsakade oklarhet av många instanser. Nätägarna upplevde att kraven på återställande, och därmed kostnaderna, har blivit orimliga och önskade mer transparens och tydligare principer för kostnadsfördelning. Ur kommunrepresentanternas synvinkel försvagar schaktningsarbeten livslängden för infrastruktur tillgångar samt deras ursprungliga ändamål eller egenskaper (t.ex. förlust av egenskaper i faktorer som stöder tyst asfalt eller tillgänglighet). Slut användarna behöver mer precis reglering för att bättre återställa faktorer som tryggar tillgänglighet och säkerhet.

Vad beträffar det femte momentet framförde kommunerna behovet att vid nödarbete (= en oförutsedd händelse har orsakat eller allvarligt hotar att orsaka avbrott i ordinarie verksamhet på ett sätt som äventyrar liv, hälsa eller egendom) ska detta meddelas inom viss tid efter att arbetet har utförts.

Sammanfattning 2 av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 14 a §

Behovet att utfärda mer detaljerade föreskrifter om gatuarbeten direkt i lagen och/eller kommunspecifikt samt möjligheten till administrativ försummelse- eller felavgifter. Behovet av bättre kvalitet, tillgänglighet och säkerhet i tillfälliga trafikarrangemang har framförts av många olika parter. Mer exakt definition av återställande av byggarbetsplatser, förbättrad transparens och förtydligande av kostnadsfördelning. Behovet av mer detaljerade behörighetskrav för dem som ansvarar för byggarbetsplatser.

Kommunernas behov att utfärda mer detaljerade föreskrifter bör samordnas med lagstiftning som styr nätägare för att undvika konflikter. De kritiska nätverkens funktion får inte hotas.

Nätägare är oroad över att kommunerna utfärdar föreskrifter om frågor som kan inverka negativt på en säker funktion i näten och arbets säkerheten på byggarbetsplatser. Förbättringen av nivån på tillfälliga trafikarrangemang hänger samman med behovet att ändra 16 § i underhållslagen. Det kan bli svårt att förbättra tillfälliga trafikarrangemang utan sanktioner som möjliggör snabba reaktioner. Precision av spelreglerna för återställande av byggarbetsplatser förbättrar transparensen och gör situationen om ansvar för återställande av områden tydligare. Behovet att precisera behörighetskraven ökar kostnaderna för aktörer och kan komplicera verksamhetsvillkoren för små och medelstora företag. Ökade behörighetskrav ökar behovet av utbildning, men skulle förbättra kvaliteten på verksamhet och tillfälliga trafikarrangemang på byggarbetsplatserna.

14 b §, fastställande av avgifter

I första momentet föreskrivs betalning av kostnader för underhåll och renhållning som kommunen står för. Bestämmelsen tar inte ställning till hur avgiften fördelas mellan till exempel tomter av olika storlek. Till exempel i Helsingfors bestäms avgiften av tomtens storlek och våningsytan i byggnaden på tomten. I Kuopio har avgiften fördelats till alla tomtägare i staden, oberoende av om det finns en trottoar vid tomten eller inte.³⁶ Om underhållsansvaret förblir oförändrat i den kommande lagreformen, önskar kommunerna att man åtminstone i förarbetena till lagen klargör hur olika tomter och byggnader bör behandlas. Bestämmelsen bör också innehålla en entydig definition av tomt. Det skulle krävas en avsevärd mängd arbete för att exakt fastställa kostnaderna enligt den nuvarande bestämmelsen som tillåter "ägarna till de tomter som ligger invid gator som upplåtits till allmänt bruk inom dessa områden ta ut en avgift som motsvarar kostnaderna ", så det finns ett behov av olika alternativa modeller för fastställande av kostnader. Till exempel i Helsingfors grundas den avgift som tas ut av tomtägare vid trottoarer som kommunen övertagit ansvaret för, på de genomsnittliga kostnaderna som uppkommer av underhåll av ett visst område, vilket ökar förutsägbarheten för tomtägarnas avgift och underlättar kommunernas budgetering.

Andra momentet ger kommunen rätt att debitera kostnader som uppkommer av inspektion och övervakning av arbeten på gator eller i andra allmänna områden. Kommunernas representanter påpekade att detta är i praktiken det enda sättet att debitera avgifter av byggarbetsplatser som verkar i strid med bestämmelserna. Avgiftsbeloppen ligger vanligtvis på några hundra euro, då effekten blir formell i praktiken. Av byggarbetsplatser som verkar utan tillstånd (byggarbetsplatser som inte anmälts) ger bestämmelsen ingen möjlighet att ta ut avgifter alls.

Kommunerna föreslår för det tredje momentet att grunden för avgift skulle vara de olägenheter som arbetet orsakar, i stället för en avgift som grundas på aktuell tid, områdets omfattning och centrala betydelse. Tillägg av olägenheter som orsakas av arbetet som grund för avgift skulle till exempel göra det möjligt att ta ut en högre avgift för arbete som skär av en hel gata vs. arbete som utförs i delar så att en del av gatan hela tiden används. I viss utsträckning skulle kriteriet om olägenhet möjliggöra "belöning" av arbete och trafikarrangemang som planeras väl.

I fjärde momentet definieras ersättning för särskilda kostnader som uppkommit till följd av "avvärjande av omedelbar fara" av den person vars verksamhet eller försummelse orsakat faran. Kommunernas representanter tog upp behovet att lägga till de olägenheter

36 <https://www.kuopio.fi/katualueiden-kunnossa-ja-puhtaanapito>, hämtad 10.12.2022

som arbetet orsakar i lagen som en grund för avgift. Under utvärderingen av funktionen konstaterades behovet att precisera hur avgiften fördelas om flera entreprenörer arbetar i samma område.

I femte momentet fastställs taxan som anger grunderna för fastställande av kommunens avgifter. I anknäring till lagens 16 § föreslog kommunens representanter att begreppet "böter" ersätts med begreppet "felavgift". Då skulle man kunna lägga till denna avgift till taxan för gatuarbete. Därmed skulle kommunen kunna fastställa ett värde på avgiften, som faktiskt leder aktörerna till trafikarrangemang och annan verksamhet med tillstånd i enlighet med villkoren för tillstånd.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 14 b §

Förtydligande och förenkling av fastställandet av avgifter. Ersättning för administrativt tvångsförfarande i vissa avseenden genom administrativ försummelse- eller felavgift och tillägg av den till de taxor som kommunen beslutar om, så att den får en verklig styrande effekt. Tillägg i lagen av en avgift för orsakande av skada.

Det nuvarande fastställandet av faktiska kostnader är arbetsam, vilket för sin del har minskat införandet av överföring av ansvar för underhåll och renhållning, som lagen tillåter. Ett förtydligande skulle underlätta den administrativa arbetsbördan och transparensen. Avgiften för orsakande av skada är en känslig fråga och ett eventuellt införande kräver precision om fall där den kan användas. Skada kan upplevas på många sätt, och slapp lagstiftning riskerar att skapa tvetydigheter och mångskiftande praxis.

15 §, tillsyn av underhålls- och renhållningsskyldighet

Främst representanterna för slutanvändare framhöll behovet av bättre och effektivare tillsyn av underhålls- och renhållningsskyldigheten. Man upplevde till exempel att tillsynen av vinterunderhåll av trottoarer i praktiken är helt beroende av fastigheternas egen tillsyn. Ur slutanvändarnas synvinkel antingen existerar inte den tillsynsmyndighet som utsetts av kommunen, eller så har denna instans inte fått tillräckliga resurser för att sköta denna uppgift. I kommunerna verkar tillsynen av underhålls- och renhållningsskyldigheterna för trottoarer stanna i gränzonen mellan organisationer som ansvarar

för byggnadstillsyn och gatuunderhåll. I detta sammanhang framhöll representanter för kommunerna just bristen på tillsynsresurser samt behovet av en effektivare och snabbare sanktionsåtgärd i samband med 16 § i underhållslagen.

Polisens roll i tillsynen av underhålls- och renhållningsskyldigheten som fastställs i andra momentet har på många håll i Finland inte fungerat i praktiken. För polisen framstår underhållslagen som ett mindre problem i tjänsteuppdrag, enligt statistiken. I allmänhet upplever man inom underhållslagens tillämpningsområde att polisen inte övervakar till exempel byggarbetsplatser alls i praktiken. I och med den nya vägtrafiklagen har man strävat efter att intensifiera polissamarbetet, och genom en ändring av lagen på polisens initiativ strävar polisen efter att ingripa mer effektivt vid fara på byggarbetsplatser. Enligt den nya vägtrafiklagen ska en byggarbetsplats som stänger av en gata nu meddelas till polisen. Det är oklart i vilken utsträckning polisen har ingripit i arrangemang på byggarbetsplatser i praktiken efter att den nya vägtrafiklagen trädde i kraft.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 15 §

Effektivare övervakning av underhålls- och renhållningsskyldigheter och tillägg i lagen av administrativ försummelse- eller felavgift som möjliggör snabbare reaktion på försummelse som ett verktyg för kommunernas tillsynsmyndigheter.

I detta sammanhang är det viktigt att notera skillnaden mellan de skyldigheter som fastställs i lag och de mer specifika kvalitetskrav som kommunerna själva definierar och som ska hanteras vid avtalsgränssnittet. Alltför exakt definition av kvalitetskraven i underhållslagen är inte ändamålsenligt på grund av mångskiftande trafikmiljöer och förhållanden. Om ansvaren för underhåll och renhållning av trottoarer förblir oförändrade, är det motiverat med en administrativ försummelse- eller felavgift för snabb reaktion på hanteringen av försummelse av ansvar, vilket skulle innebära att kostnaderna för till exempel snölogistik skulle kunna riktas bättre till de instanser som ansvarar för snöhögar.

16 §, sanktioner för försummelser

Den största delen av kommunernas behov av ändring av underhållslagen gäller denna paragraf utöver 14 §. Vid försummelse i samband med gatuarbeten föreslår kommunerna att man jämte förfarandet med förvaltningstvång inför en administrativ försummelse- eller felavgift. En ändring av förfarandet skulle ge kommunerna ett bättre praktiskt verktyg för att ingripa i försummelser och missförhållanden inom underhålls- och renhållningslagens tillämpningsområde. Kommunernas representanter upplever att det nuvarande förfarandet med förvaltningstvång är långsamt och besvärligt, och därför används det inte. Kommunernas representanter påpekade till exempel att många arbeten som utförs utan anmälan på gatan och i allmänna områden är kortvariga. Lyftarbeten som utförs med bristfälliga trafikarrangemang och som orsakar fara är typiska och vanliga arbeten som utförs utan anmälan, för vilka kommunerna föreslår verktyg som möjliggör snabbare reaktioner. Kommunernas representanter ansåg att det var nödvändigt med ett förfarande för administrativ försummelse- eller felavgift även i andra underhålls- och renhållningsuppgifter.

De flesta instanser som tillfrågades under utvärderingen av funktionen förespråkade en administrativ försummelse- eller felavgift. Nätägarnas representanter och en del representanter för entreprenörerna såg införandet som en risk och en potentiell "finansieringsmaskin" för kommunerna. Å andra sidan ansåg representanterna även för dessa instanser att aktörer som agerar mot bestämmelserna måste tvingas att följa dem.

NTM-centralernas representanter framhöll behovet att radera NTM-centralernas uppgift i tillsyn och böter som nämns i andra momentet. Inom NTM-centralerna är det oklart till vilken sektor uppgiften tillhör. Dessutom har inga personalresurser reserverats för uppgiften vid NTM-centralerna. Klagomål om att kommunernas skyldigheter inte fullgörs har framförts några gånger under de senaste åren. Kommunernas representanter påpekade att gränsen mellan den underhållsnivå som fastställs i lagen och stadens egna kvalitets-kriterier har suddats ut i klagomålsfall. Den sistnämnda frågan omfattas av avtalsrätten och utgör inte en direkt överträdelse av den skyldighet som underhållslagen kräver. Städer och kommuner måste dock ha ett tillsynsorgan som invånarna kan kontakta vid eventuell försummelse.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 16 §

Tillägg av en administrativ försummelse- eller felavgift jämte det administrativa förfarandet med förvaltningstvång, vilket skulle göra det möjligt att snabbt reagera på försummelser och brister som har uppkommit. Åstadkommande av ett tillräckligt, ekonomiskt styrinstrument. NTM-centrernas tillsynsskyldighet slopas i lagen. Precision av terminologi som gäller böter i hela lagstiftningen.

En minskning av antalet icke anmälda (i dagligt tal otillåtna) arbeten på gatan och i allmänna områden, en genomgående förbättring av säkerhet och tillgänglighet för människor i rörelse. Förbättrad kvalitetsnivå på tillfälliga trafikarrangemang på byggarbetsplatser.

17 §, straffbarhet för försummelse

De nuvarande sanktionerna för brott mot underhållslagen och besittningsintrång enligt strafflagen anses vara otillräckliga. Slut användarnas representanter föreslog att beloppen för sanktioner preciseras och skärps i grova fall så att polisen har skyldighet att utföra en förundersökning.

18 §, överklagande av beslut

Vad gäller det tredje momentet har Helsingfors stad tolkat att beslut som fattas efter anmärkning skulle vara ett förpliktande beslut enligt 60 § i förvaltningslagen, och tiden för sökande av ändring eller någon annan tidsfrist som påverkar mottagarens rätt börjar löpa från det att beslutet delgavs. Enligt förvaltningslagen ska beslutet delges på ett bevisligt sätt. I samband med reformen skulle det vara nödvändigt att överväga möjligheten att ett beslut som fattas efter anmärkning kunde delges som vanlig delgivning, eftersom den betalning som anmärkningen gäller grundas på den betalningsskyldiges egen anmälan och fakturan har delgetts denne redan tidigare.

19 §, likställande med tomt och tomtägare

Enligt bestämmelsen i första momentet "Vad i denna lag är stadgat om tomt och tomtägare gäller i tillämpliga delar även trafik-, färo- och specialområden samt deras ägare." Kommunernas representanter tog upp behovet att ersätta definitionen med en entydig definition av vilka områden som består av de tomter som avses i underhållslagen. Samma behov av precision gäller 14 b § 1 mom. i lagen.

En bestämmelse som liknar den i tredje momentet finns redan i 1 § 2 mom. i lagen, och sålunda kan bestämmelsen strykas för att undvika onödiga upprepningar.

19 a §, paragraf om oskälighet

Kommunernas representanter föreslog precision av paragrafen om oskälighet; om man vill behålla den här typen av bestämmelse, bör dess innehåll förtydligas: hur skulle ansöknings- och beslutsförfarandet fungera och hur skulle kostnaderna fastställas?

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för 17–19 §

Ökad straffbarhet vid grov försummelse. Ändring av delgivning av beslut efter påminnelse från bevislig delgivning till vanlig delgivning. Behovet att precisera definitionen av områden som avser tomter i underhållslagen. Behovet att precisera paragrafen om oskälighet.

Minskning av grova överträdelser av underhållslagen och situationer som utgör fara för slutanvändarna. I och med preciseringarna blir tolkningen av lagen enklare och snabbare och praxis samordnas i hela landet.

2.3 Nya behov av ändringar i underhållslagen

Under de olika skedena av utvärderingen av underhållslagens funktion framkom många frågor som man upplevde saknas helt i den nuvarande lagstiftningen. De flesta av dessa frågor gällde förändringar i verksamhetsmiljön eller empiriska observationer om hur lagen fungerar. I avsnitt 2.3.1–2.3.5 beskrivs närmare behovet att ändra underhållslagen i varje tema. I avsnitten bedöms också verkningarna av de mest centrala behoven av ändringar och eventuella gränssnitt till annan lagstiftning.

2.3.1 Likabehandling och jämlikhet

Alla representanter för trafikantgrupper i utsatt ställning nämnde att den nuvarande lagstiftningen om underhåll dåligt verkställer 6 § i grundlagen (11.6.1999/731) och inte motsvarar andan i diskrimineringslagen (1325/2014). Dessutom påpekade representanter för olika slutanvändare att definitionerna i artikel nio i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (27/2016) ska beaktas i underhållslagen. Artikel nio handlar om tillgänglighet. Där konstateras bl.a. "identifiering och undanröjande av hinder och barriärer mot tillgänglighet, ska bl.a. gälla byggnader, vägar, transportmedel och andra inom- och utomhusanläggningar, däribland skolor, bostäder, vårdinrättningar och arbetsplatser". I femte paragrafen i diskrimineringslagen regleras myndigheternas skyldighet att främja likabehandling enligt följande: "Myndigheterna ska bedöma hur likabehandling uppnås i deras verksamhet och vidta åtgärder som behövs för att främja likabehandling".

Behovet av ändringar vad gäller tillgänglighet, som erhållits från de olika skedena av utvärderingen av underhållslagen, fokuserade på att korrigera den splittrade verksamheten i underhåll och renhållning. Dessutom föreslog slutanvändarnas representanter en ändring för att beakta fotgängares och cyklisters faktiska resor genom hela resekedjan enligt dörr-till-dörr-principen, med tanke på tillgänglighet. Man föreslog att prioriteringarna i underhållslagen ändras från nuvarande i detta avseende och att funktionen året runt i tillgängliga resekedjor säkerställs i samband med den kommande lagen om områdesanvändning. Även representanter för statsförvaltningen och andra instanser ansåg att det är viktigt att granska lagen ur detta perspektiv, så att likabehandling och jämlikhet förverkligas bättre. Dessa mjukare värden åsidosattes något av kommunernas och nätägarnas representanter när behovet att ändra bestämmelserna i lagstiftningen om arbeten på gator och i allmänna områden kom i fokus. Tillägg av nya skyldigheter i lagen ökar vanligtvis kostnaderna. Vid lagändringar ska kostnadseffekterna och fördelningen av dem alltid beaktas realistiskt.

Särskilt i vinterunderhåll behövs en bättre servicenivå och identifiering av olika användargrupperns behov. Det bör vara möjligt att identifiera och prioritera faktiska gång- och cykelvägar, så att en jämn kvalitet i vinterunderhåll i resekedjor kan förverkligas. Underhållsklassificeringar som styr prioriteringar och verksamhet i underhåll bör planeras ur nya perspektiv på ett användarorienterat sätt. Med tanke på en jämn kvalitet i vinterunderhåll är det motiverat att överföra det övergripande ansvaret för vinterunderhåll till kommunerna. Den nuvarande lagstiftningen gör det dock möjligt att tillhandahålla en servicenivå av hög och jämn kvalitet för fotgängare och cyklister, men detta har i slutändan endast skett i ett fåtal kommuner. Överföring av det övergripande ansvaret till kommunen innebär inte heller automatiskt en förbättring av kvalitetsnivån. Det finns skäl att också beakta olikheter mellan orterna och olika trafikmiljöer. Lagstiftningen bör vara tillräckligt flexibel, så att lokala förhållanden kan beaktas.

Likabehandling innebär också förmedling av information. Nuförtiden tillhandahålls information om trafikförhållanden begränsat till vissa grupper, med tyngdpunkt på information om bil- och kollektivtrafik. Information om trafikförhållanden inverkar väsentligt på valet av transportsätt, särskilt på vintern. Förverkligandet av likabehandling och jämlikhet har en nära koppling till lagstiftningen som styr användningen av områden. En noggrannare planering av gator och andra allmänna områden definierar prioriteringarna i fördelningen av gaturum, vilka också bör granskas med tanke på likabehandling och jämlikhet. Genom planering av vintern och snöutrymmen är det möjligt att förbättra förverkligandet av likabehandling och jämlikhet i den byggda miljön.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning, likabehandling och jämlikhet

Säkerställande av likabehandling och jämlikhet i lagstiftningen om underhåll. Samhälleliga mål som beaktas i mål och innehåll i lagstiftningen för underhåll. Inkludering av hinderfri rörlighet, smidighet och säkerhet i lagstiftningen med beaktande av resekedjor i stället för nuvarande splittrade ansvarsområden och verksamhetsmodeller. Det är ett viktigt utvecklingsbehov i lagstiftningen att höja servicenivån i synnerhet på vinterunderhåll för slutanvändare i en svag ställning. Beredskap för vinterförhållanden och planering av snöutrymmen bör beaktas bättre i lagstiftningen om underhåll och planering av gator och allmänna områden.

Verkningarna av de presenterade behoven är i linje med de mål som samhället har satt upp. Genom att beakta likabehandling och jämlikhet i underhållslagen uppnås indirekt många av samhällets mål, med början i förebyggande av utslagning. I praktiken bör prioriteringarna i lagstiftningen om underhåll förnyas, inklusive definitioner och terminologi. Verkningarna skulle vara stora för nuvarande praxis inom underhållslagens tillämpningsområde, vilket sannolikt skulle orsaka ökade kostnader, särskilt i början. Långsiktiga indirekta verkningar bör bedömas mer detaljerat separat.

2.3.2 Planering och framsynhet

Bristen på planering och system i underhåll och renhållning samt det dåliga beaktandet av underhållsbehoven i skedena av markanvändning och en mer detaljerad planering av objekt (gator och andra allmänna områden) kom fram i varje arbetsskede av

utvärderingen av underhållslagens funktion. Tillägg av kraven på planering av underhåll och renhållning samt koppling till tidigare planeringsfaser diskuterades i såväl intervjuer, svar i internet-enkät som i workshoppar.

Bakom bristerna i planering och system i underhåll och renhållning finns den avgränsade planeringsprocessen samt den investeringscentrerade kommunala ekonomin. Längre har underhåll och renhållning betraktats som enbart en kostnadspost i driftsekonomin, och man har inte kunnat se det som en investering, till exempel i förebyggande hälsovård för medborgarna eller i att värdet på infrastrukturtillgångar bevaras. Dessutom har gamla verksamhetsmodeller och attityder bromsat spridningen av nya innovativa upphandlingsmodeller vid upphandling av underhålls- och renhållningstjänster. Människor köper fortfarande centimeter och kubikmeter när man borde klara av att köpa service och effekt. Bristen på planering av underhåll och systematik är också nära kopplad till allmänt låg värdering av verksamhetsområdet. Kommunerna har konstaterat att det är svårt att utveckla verksamheten i underhåll och renhållning när resurser inte ansås för detta. Brist på kompetens om upphandling är ett stort problem, vars betydelse inte får underskattas. Offentliga upphandlingsenheter köper många tjänster inom underhåll och renhållning ur den upphandlande enhetens egen utgångspunkt, medan det gemensamma intresset och målen hamnar i skymundan. Kunnandet om upphandling bland tjänsteleverantörer inom verksamhetsområdet underhåll och renhållning skulle kräva mycket utveckling, särskilt för små och medelstora företag inom sektorn. Detta är inte direkt en fråga inom underhållslagen, men man bör vara medveten om gränssnittet. Det krävs fortfarande mycket arbete för att utveckla kommunernas upphandlingar och etablera de strategiska målen i upphandlingar inom underhåll.

Många olika parter föreslog i olika skeden av utvärderingen av funktionen att krav på planering av underhåll och renhållning skulle läggas till i lagen. Under arbetets gång blev det tydligt att gränssnittet mellan lagen som styr planering av områdesanvändning och underhållslagen måste fungera bättre, så att behoven inom underhåll och renhållning tillgodoses bättre samt för att uppnå de önskade målen i allmänhet.

Bristen på beredskap inför vintern och planering av snöutrymmen försvårar det praktiska underhållsarbetet. I ett typiskt fall bestämmer förarna som utför plogningsarbetet var snön ska placeras. Det är svårt att hålla gatuområdet i gott skick om man inte har reserverat tillräckligt med utrymme för snön eller om man inte har planerat snölogistiken i övrigt.

I workshopparna föreslogs att en tydligare ansvarsfördelning i nuvarande underhåll och renhållning och ett övergripande ansvar i kommunerna skulle vara ett bra steg i en mer systematisk riktning. En definition av underhållsklassificeringen för gång- och cykelvägar på ett slutanvändarorienterat sätt skulle förbättra den systematiska karaktären i underhåll

och renhållning samt uppnå målen om tillgänglighet, säkerhet, smidighet och resekedjor. Genom att definiera dessa frågor (övergripande ansvar, användarorienterad underhållsklassificering) i underhållslagens bestämmelser och samordna dem med lagen som reglerar områdesanvändning skulle det innebära ett stort steg mot förbättrad planering av underhåll och renhållning.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning, planmässighet

Kravet på att skapa en användarorienterad underhållsklassificering, definitionen av behov i underhåll i den lagstiftning som styr användningen av områden; i synnerhet planeringen av vinter- och snöutrymmen.

Underhållsmässighet i gator och allmänna områden är resultatet av planeringen av faserna före underhåll. Därför uppnås det bästa genomslaget när lagstiftningen som styr underhåll och områdesanvändning samordnas. Planering av vinter och snöutrymmen kan spara mycket pengar och minska kostnader som uppkommer genom lastning och transport av snö (upp till 64 %) och utsläpp (40%) genom att möjliggöra snötransporter till närområdet. Användarorienterad planering av underhåll kan avsevärt stödja gångtrafik och cykling samt rörlighet på eget initiativ bland användargrupper i svagare ställning. Även bättre tillgänglighet för verksamhet inom säkerhets- och räddningssektorn genom bättre planering kan förebygga omfattande skador på egendom eller till och med förlust av liv.

Framsynthet vad gäller nödvändiga åtgärder och kommande förändringar samt identifiering av behov togs upp både i intervjuer och workshoppar. Representanterna för nätägare som deltog i utvärderingen av funktionen föreslog att kravet på framsynthet och identifiering av behov skulle införas i underhållslagen. För operatörer med företagsekonomisk verksamhet är framsynthet om kundbehov en del av affärsstrategin för att minimera kostnaderna. Nätoperatörerna tog upp kommunernas brister i framsynthet och identifiering av behov som flaskhalsar i flexibilitet och reaktionsförmåga. Nätägarnas representanter ansåg att förutsebarheten av förändringar i verksamhetsmiljön är en viktig helhet för orternas och hela landets konkurrenskraft. Lagstiftningen bör ge stöd så att förutseende och identifiering av behov fullföljs.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för, framsynthet

Krav på framsynthet och identifiering av olika behov med i lagen. Bevara lagens flexibilitet och möjliggörande karaktär i fall som kräver snabba reaktioner.

På den kommunala sidan är framsynthet främst en resursfråga. Dessutom har intern samordning av behov och programprocesser visat sig vara svårt i isolerade planeringsprocesser i många kommuner. Det skulle vara bra på lång sikt att förutse förändringar i omvärlden och identifiera behov, så att nya behov (t.ex. nya trafikformer, effekter av klimatförändringen, energiomställning, nätverk för laddningsinfrastruktur, beredskapen osv.) inte alltid kommer oväntat och att reaktionen på dem inte fördröjs i onödan. Lagens möjliggörande verkan är en viktig faktor för dragnings- och hållkraften. Det ligger inte heller i kommunernas intresse att trilla av den snabba förändringen och till exempel bromsa energiomställningen.

2.3.3 Krav på informationshantering och digitalisering

Beaktande av digitalisering och informationshantering togs upp i olika skeden av utvärderingen av funktionen som en potentiell lösning på många problem inom underhållslagens tillämpningsområde. Den svaga uppskattningen av verksamhetsområdet underhåll och renhållning återspeglas också i den nuvarande situationen för informationshantering inom underhåll och renhållning. Uppmärksamhet i utvecklingen av digitalisering och informationshantering fokuserar först på planering och byggande. Underhåll kommer någonstans längre fram.

Man var mycket eniga om att inkludera kraven på informationshantering och digitalisering i lagstiftningen om underhåll. Det finns många behov av bättre informationshantering. Schaktningsplatserna skulle behöva information från ett ställe om lokaliseringen av olika nätverk. Slut användarna bör få information i realtid om underhåll och trafikförhållanden på färdvägar, det bör vara möjligt att sammanställa statistik över fallolyckor, det bör vara möjligt att styra räddningsfordon till platsen med hjälp av en kartanslutning i realtid och så vidare. I utvärderingen av funktionen fastställde man inte färdiga lösningar, utan snarare funderade på riktlinjer för utveckling av informationshantering och digitalisering inom underhåll och renhållning. Genom EU ställer ITS-direktivet (MMTIS = multimodala reseinformationstjänster, RTTI = trafikinformationstjänster i realtid) redan nu krav på tillgänglighet och användbarhet i information, såvida informationen är digitalt maskinläsbar.

En ny granskning av ITS-direktivet pågår som bäst. De mest centrala ändringsförslagen gäller tillägg i direktivet om skyldighet att producera vissa uppgifter. Även andra EU-bestämmelser som gäller datahantering måste beaktas inom verksamhetsområdet underhåll och renhållning, exempelvis datahanteringsförordningen, direktivet om öppna data och Data Act, Interoperable Europe, dataskyddsfrågor (GDPR) och datasäkerhet (CER, NIS2).

Det lönar sig att ligga i täten för utvecklingen av digitalisering, eftersom digitaliseringen kommer i vilket fall som helst, vare sig vi vill eller inte. Det är en viktig helhet att säkerställa interoperabilitet mellan information och datatyper gällande underhåll och renhållning. Innan datasystemen utvecklas är det viktigt att ändra verksamhetsmodeller och processer för framtiden. Att skraddarsy datasystem för gamla verksamhetsmodeller är dyrt och förbättrar inte informationsflödet mellan datasystem som mestadels är skraddarsydda. Miljöministeriets Ryhti-projekt (Rakennetun ympäristön tiedonhallinta -hanke, projektet Datahantering för den byggda miljön) kom upp som en helhet som skulle samordnas. I Ryhti-projektet har man exempelvis redan gjort mycket terminologiarbete, vilket bör beaktas vid definition av datatyperna i underhåll och renhållning. Det finns skäl att också beakta andra befintliga system, såsom Fintraffics datasystem som tillhandahåller trafikinformationstjänster från statens trafiknät. I vilket fall som helst är det viktigt att hitta ett gemensamt fokus och samordna utvecklingen av informationshantering i allmänt underhåll, så att varje område, stadsområde eller kommun inte börjar skapa sina egna system som inte kan dela information till varandra. De uppgifter som EU:s ITS-direktiv förutsätter och arbetet som redan utförts bör beaktas i utvecklingsarbetet.

För underhållslagens del bör man upprätta bestämmelser som håller över tid, uppmuntrar och främjar införande av ny teknik, tillgång till information och förvaltning av den. I frågor som gäller insamling, underhåll och distribution av data bör man sträva efter att uppnå automatisering, så att informationen automatiskt är tillgänglig från gränssnitt till olika tjänster (ruttplanerare, karttjänster o.d.). Man kan mångsidigt använda metoder inom massförfrågan vid insamling av data. I framtiden kan vissa uppgifter inom underhåll och renhållning vara ett potentiellt objekt för tillämpning av plattformsekonomi. Denna utveckling skulle kunna underlätta de problem med resurser och kvalitetsnivåer som råder inom verksamhetsområdet underhåll.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning, datahantering och digitalisering

I allmänhet är man medveten om behovet att lägga till krav om digitalisering och informationshantering i underhållslagen. Att införa dessa behov i underhållslagen som krav kräver ytterligare utredning, samarbete med olika utvecklingsprojekt och samordningsarbete innan man reglerar mer detaljerade krav.

Det finns många behov inom informationshantering och digitalisering som ska skrivas in i underhållslagen. Bättre informationshantering har dock en positiv inverkan på många praktiska problem som har uppkommit inom verksamhetsområdet underhåll och renhållning. Till exempel slutanvändarnas mångskiftande behov kan i framtiden möjligen tillgodoses bättre genom utveckling av informationshantering och autonomi i arbetsmaskiner. I informationshantering bör man komma ihåg att all information inte kan vara öppen och tillgänglig för alla. Den nationella säkerheten och beredskapen ställer sina egna krav på informationshantering, särskilt när det gäller kritiska nätverk för samhället.

Utvecklingen av informationshantering och digitalisering kräver pengar och omfördelning av resurser. Det är dock till stor del även en fråga om vilja, införande och ledning av nya verksamhetsmodeller.

2.3.4 Nya former och tjänster för transport

Dagordningen för många instanser som deltog i utvärderingsarbetet av underhållslagen innehöll punkten att lösa behov av nya transportformer och tjänster samt problem som dessa orsakade. För kommunerna kom den snabba ökningen av elsparkcyklarnas popularitet som en överraskning, och problem som orsakas av dem har inte kunnat undvikas. Tjänsteleverantörerna av nya transportformer önskar bättre kommunikation och informationsutbyte som stöd för planering och programmering av den egna verksamheten. Samma behov och perspektiv uttrycktes också av representanter för statsförvaltningen samt representanter för andra aktörer. Lagstiftningen ska möjliggöra och stödja affärsverksamhet inom nya transportformer och tjänster, men den ska också göra det möjligt att ingripa i problem som de orsakar. Transport och tjänster som anknyter till den är ett av de största områdena inom näringsverksamhet globalt sett. Det ligger i hela Finlands intresse att gå i spetsen för denna näringsverksamhet. Den ökande populariteten i passiva former av rörlighet minskar å andra sidan mängden vardagsmotion, vilket är en

icke önskvärd riktning. Tills vidare har de flesta användare av elsparkcyklar tidigare varit fotgängare, cyklister eller användare av kollektivtrafik, och de som ersätter bilresor med mikromobilitetstjänster har varit färre.

I detta avseende riktas behovet att ändra lagstiftningen i viss mån till reform av lagstiftningen som reglerar områdesanvändning. Nya behov som riktas till fördelning av gaturum måste beaktas i planeringsskedet. I underhållslagen ska man uppmärksamma frågor som gäller i synnerhet hantering och delning av information. Utan information om underhåll bromsas införandet och utvecklingen av nya tjänster. Med tanke på lagstiftningen finns det skäl att överväga upprättande av grundregler som kommunerna saknar för att administrera operatörernas verksamhet. Exempelvis i Norge har kommunerna möjlighet att reglera antalet nya operatörer inom transportservice genom konkurrensutsättning. Spelregler för informationsflödet från operatörer till kommuner bör också granskas. Frågor om delning, ägande och kostnader för information är en större helhet i samband med utvecklingen av informationshantering.

Arbetet lyfte också fram frågan om en servicenivå på underhåll och renhållning av vägar eller annan byggd egendom som nya transportformer kräver. Det är inte ändamålsenligt att separat definiera i lagen den kvalitetsnivå som krävs t.ex. för mikrotransportformer med små däck, utan det räcker sannolikt med allmänna definitioner som beskriver kvalitetsnivån. Den juridiska frågan kan snarare avse tjänsteleverantörernas ansvar att tillhandahålla trygga tjänster till sina användare. Frågan bör behandlas närmare i samband med konsument säkerhetslagstiftningen (920/2011).

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning, nya mobilitetsformer och -tjänster

Behovet av nya transportformer och -tjänster gäller reformen av underhållslagen ur informationshanterings synvinkel. Det finns ett behov att inkludera krav i underhållslagen om att få uppgifter om mobilitetsförhållanden i realtid inom tillämpningsområdet underhåll och att beskriva ansvar i samband med det, ägande av information och principer för ersättning. Beaktande av negativa konsekvenser av nya transportformer och -tjänster.

Tillgång till uppgifter i realtid förbättrar användningen och förekomsten av nya transportformer och -tjänster. Alla extra krav som anknyter till information är i princip besvärliga för kommunerna, när de centrala utmaningarna utgörs av tillräckliga personal- och ekonomiska resurser samt kompetens. Gränssnitt till lagstiftningen (t.ex. MRL, vägtrafiklagen, konsument säkerhetslagen) måste ses över för att skapa gemensamma spelregler och möjligheter. När nya transportformer och -tjänster blir vanligare kan det ha betydande konsekvenser i framtiden, bland annat när det gäller att uppnå målen för trafikutsläpp. Samtidigt måste man dock notera hur spridningen av passiva transportformer påverkar ökningen av passiva mobilitetsformer.

2.3.5 Hållbar utveckling, biologisk mångfald och klimatförändringar

Enligt Världsekonominforum är 50 % av världens bruttonationalprodukt beroende av naturen. I Finland är siffran ännu högre, omkring 60 %. Inom ramen för FN:s konvention om biologisk mångfald har fem områden identifierats där förlusten av biologisk mångfald kan stoppas och den biologiska mångfalden till och med ökas före år 2030. Dessa fem områden är 1) hållbar produktion av varor och livsmedel, 2) begränsad konsumtion och minskat avfall, 3) åtgärder för att stoppa föroreningar, förhindra spridning av främmande arter och exploatering av bestånd, 4) begränsning av klimatförändringar och 5) skydd och återställande av ekosystem.

Många olika instanser som deltog i utvärderingen av underhållslagen lyfte fram den biologiska mångfalden, begränsningen av klimatförändring och främjandet av hållbar utveckling som en viktig helhet att beakta i lagstiftningen. Stora riktlinjer och lösningar görs utanför underhållslagstiftningen, till exempel i olika skeden av planeringen av den byggda stadsmiljön. Således ligger de största möjligheterna att påverka i samordningen av lagstiftningen som styr områdesanvändning och underhållslagstiftningen.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning, hållbar utveckling, klimatförändringar och biologisk mångfald

Klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald och hållbar utveckling är sammanflätade på många sätt. Genom metoder som begränsar klimatförändringen kan förlusten av biologisk mångfald förhindras mest effektivt. Behovet att förbättra konkurrenskraften året runt för hållbara transportformer, som kommit upp vid flera tillfällen, måste finnas i spetsen vid definition av prioriteringar och utgångspunkter för underhållslagen. Stöd i lagen för återställande av byggplatsområden, bland annat genom att definiera kvalitetsnivåer. Krav i lagen på informationshantering som gäller biologisk mångfald och värdefulla naturobjekt.

Människor, ekonomi och konkurrenskraft mår inte bra utan naturen. Bevarande och förbättrande av den biologiska mångfalden påverkar nästan alla samhällsfunktioner på många olika sätt.

2.3.6 Främjande av välbefinnande

Begreppet främjande av välbefinnande kom upp bara några gånger under de olika skedena i utvärderingen av funktionen. Tillgänglig, säker och smidig mobilitet med beaktande av resekedjorna betydligt oftare. Underhållslagens samband med välbefinnande eller näringslivets konkurrenskraft kan till en början verka långsökt, men studier visar att underhåll och renhållning har en central roll i främjandet av välbefinnande. De årliga kostnaderna för orörlighet och alltför mycket stillasittande uppgår till 4,7 miljarder euro per år (cirka 850 €/inv./år). Cirka 125 000 halk- och fallolyckor varje år orsakar årliga kostnader på 420 M€. Enligt VTT:s uppskattningar skulle de totala årliga kostnaderna för halk- och fallolyckor stiga till uppemot 2,4 miljarder euro (cirka 430 €/inv./år). Även om exakta summor inte finns tillgängliga på grund av bristen på tillförlitlig statistik om fall- och halkolyckor är de uppskattade summorna betydande jämfört med till exempel de beräknade årliga kostnaderna för vägtrafikolyckor (1,2 md €). Ändå saknas åtgärder för att förebygga fall- och halkolyckor helt i Finlands trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026.

I underhållslagen finns för det första ett behov att erkänna hur verksamheten inom underhåll och renhållning främjar välbefinnandet. Ett annat behov är att lägga till ett krav som främjar vardagsmobilitet och välbefinnande. Även krav på registrering av halk- och fallolyckor bör läggas till i den lagstiftning som samordnas (lagen om undersökning av

trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng) så att problemets omfattning blir mer känd för allmänheten. Då skulle man kunna allokera ytterligare resurser för förebyggande åtgärder, som underhållssektorn så tydligt behöver.

Behovet att precisera trafikantens aktsamhetsplikt i lagstiftningen togs upp av representanter för flera olika instanser. I synnerhet föreslog verksamhetsutövare som ansvarar för vinterunderhåll att kravet skulle skrivas in i lagstiftningen i enlighet med vägtrafiklagen. Tillägg av aktsamhetsplikt kan till exempel öka användningen av halkskydd som har visat sig minska halkolyckor. För att uppnå ett bra slutresultat krävs åtgärder på många olika nivåer utöver ändring av lagstiftningen.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning, främjande av välbefinnande

Tillgänglighet, säkerhet och smidighet i rörlighet samt principen om resekedjor måste inkluderas bättre än nu som faktorer som styr underhåll och renhållning. Identifiering av behov hos trafikantgrupper i svagare ställning för att fastställa lagens mål och innehåll. Krav på planering av underhåll och renhållning med i lagen. Utredning av gränssnittet i registrering av halk- och fallolyckor till annan lagstiftning.

Studier har visat att när aktiv rörlighet blir möjlig har det mångsidiga verkningar på människors välbefinnande, allt från bättre skolresultat för barn och förebyggande av social utslagning till förbättrad konkurrenskraft för hela nationen. För att främja aktiv rörlighet och nå uppsatta mål krävs en ändring av prioriteringar och attityder som styr planering, byggande och underhåll av den byggda miljön. Att åstadkomma denna förändring skulle i slutändan ligga i hela nationens intresse.

2.3.7 Samordning av gränssnitt mellan lagar

Många av de behov som kom upp vid utvärderingen av underhållslagens funktion är nära kopplade till annan lagstiftning. Många av de identifierade svårigheterna i verksamhetsområdet underhåll och renhållning härrör från tidigare skeden i planeringsprocessen för stadsmiljö; planering av markanvändning samt mer exakt planering av objekt. Därför är det viktigt att identifiera och samordna gränssnitten mellan underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning. Vid reformen av lagen om

områdesanvändning bör man bättre kunna beakta behoven i underhåll och renhållning, så att allmänt accepterade mål, såsom tillgänglig rörlighet året runt eller minskade utsläpp i trafiken, kan uppnås. Dessutom bör effekterna av en eventuell sammanslagning av underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning utredas separat. Behovet att slå samman dessa lagar utreddes i en enkät i utvärderingen av funktionen. Majoriteten av de svarande (57,5 %) kunde inte uttrycka sin åsikt i frågan. Nästan en fjärdedel av de svarande (23,8 %) var positiva till en sammanslagning av lagarna.

En annan central helhet i samordningen av lagarna gäller arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden. Byggande och underhåll av samhällstekniska nätverk regleras av egen lagstiftning. Även gränssnittet till vägtrafiklagstiftningen är nära kopplat till helheten som granskas när gatuarbeten utförs i allmänna trafikområden. Enligt resultaten av utvärderingen av funktionen råder det ovisshet bland olika aktörer som är verksamma på gatan och i andra allmänna områden om vad man får och inte får göra på gator och i allmänna områden, och vad som egentligen regleras i varje lag.

Säker trafikering, tillgänglighet, smidighet och fungerande resekedjor på gator och i andra allmänna områden lyftes fram i utvärderingsarbetet som viktiga utvecklingsbehov. Verksamheten inom underhåll och renhållning har sin egen inverkan på hur dessa behov förverkligas, men behoven måste samordnas i synnerhet med vägtrafiklagen och den kommande lagen om användning av områden. I denna granskning bör man också beakta krav som följer av mer allmän lagstiftning (bl.a. 6 § i grundlagen, diskrimineringslagen) och internationella förpliktelser (bl.a. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning). Denna helhet omfattar också behovet att lägga till skyldigheten om tillbörlig aktsamhet i underhållslagen, vilket kräver att man går igenom gränssnittet till vägtrafiklagen.

Sammanfattning av behov och sammanfattning av konsekvensbedömning för, samordning av lagar

Behovet av samordning mellan underhållslagen och andra lagar framkom ofta i olika skeden av utvärderingen av funktionen. Det centrala behovet är att säkerställa en fungerande koppling mellan lagen om användning av områden och underhållslagen, eftersom många praktiska frågor inom underhåll och renhållning är beroende av lösningar som görs vid planering av områden och objekt. Sammanslagningen av underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning behöver utredas närmare.

Identifiering och samordning av gränssnitten mellan lagar är ett viktigt skede före reformen av underhållslagen, och dessa har stor betydelse för smidiga och effektiva åtgärder för byggande och underhåll av detaljplaneområden. Eventuella konflikter mellan lagarna innebär slöseri med resurser och problematiska situationer.

3 Slutsatser och rekommendationer

Syftet med utvärderingen av underhållslagens funktion var att samla in omfattande och mångsidiga erfarenheter och uppfattningar om hur den nuvarande underhållslagen fungerar samt utvecklingsbehov för den. Dessutom bedömdes verkningar av ändrings- och uppdateringsbehov som bakgrund för vidare arbete med underhållslagen samt behov av ytterligare utredningar.

I slutsatserna sammanfattas de viktigaste observationerna av utvärderingsarbetet av funktionen. I rekommendationerna för vidare åtgärder redogörs för de behov som kommit upp, och dessa bör utredas närmare inför reformen av underhållslagstiftningen. Hela materialet från utvärderingen av funktionen fungerar som källmaterial för reformen av underhållslagen.

3.1 Slutsatser av utvärderingen av underhållslagens funktion

3.1.1 Underhållslagen behöver uppdateras

En styrka i den nuvarande underhållslagen är dess kompakta och fungerande struktur. Förekomsten i underhållslagen av arbete som utförs på gator och i allmänna områden syns inte i lagens rubriker, vilket bör korrigeras för tydlighetens skull. Även i övrigt bör terminologi och definitioner i lagen också uppdateras och preciseras för att undanröja oklarheter och ovisshet. Till exempel kräver oklarheter och motsägelser i definitionerna av allmänna områden och tomter också en genomgång med annan lagstiftning. Vid uppdateringen bör man fundera över krav som framtida utmaningar medför, med beaktande av digitaliseringen.

Den nuvarande underhållslagen som sådan är en fungerande helhet endast ur nätägarnas synvinkel. Det är viktigt för nätägare att bevara den tidsmässiga kontrollen över byggande och underhåll av sina nättillgångar. Med beaktande av behov som andra parter har framfört kräver lagen åtminstone specifika ändringar och precision av paragrafer.

Ska då underhållslagen skrivas om helt – ur ett nytt utgångsläge och med nya prioriteringar för att svara på framtidens utmaningar? Svaret är förmodligen något mellan att skriva om den helt och att uppdatera paragrafer i den nuvarande lagen. Den nuvarande lagen är en produkt av sin tid, då bilismens framväxt var som starkast. Lagens utgångspunkter och mål behöver uppdateras, men det finns sådant i den nuvarande lagen, vars inkludering i den nya eller reviderade lagen bör beaktas.

De som dagligen arbetar med underhållslagen ansåg att strukturen och helheten i sig var bra, så länge vissa brister och missförhållanden korrigeras. Representanter för instanser som befinner sig lite längre bort från praktiska arbetsuppgifter inom underhållslagens tillämpningsområde ansåg att det var en bra idé att skriva om lagen helt. En eventuell sammanslagning av underhållslagen med lagstiftning som styr områdesanvändning bör utredas ytterligare. Behovet att göra underhåll till en mer kompakt del av de tidigare stadierna av infrastruktur tillgångarnas livscykel får stöd, men risken med en sammanslagning av lagarna är att frågor om underhåll begravs i omfattande lagstiftning som reglerar användningen av områden.

3.1.2 Status och uppskattning för underhåll måste höjas

Lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden är en föga känd lag. Många instanser som deltog i arbetet med utvärderingen av lagens funktion ansåg till en början att kopplingen mellan underhållslagen samt uppgifterna och målen för den organisation de representerade var mycket avlägsen. Allteftersom diskussionerna fortskred började man ändå hitta kontaktpunkter och ändringsbehov för lagen. Samma situation gäller för hela verksamhetsområdet underhåll och renhållning av gator och allmänna områden. Det är ett föga känt område och uppskattningen upplevs som låg utanför aktörsfältet.

Åtgärder som omfattas av underhållslagen och deras inverkan och betydelse för samhällets vardag och funktion identifieras inte allmänt. Kommunernas huvudfokus ligger på planering av investeringar och planläggning, eftersom finansieringen av underhåll av kommunens infrastruktur tillgångar omfattas av driftsekonomin budget som har en konstant press om besparingar. Situationen som orsakar detta är ohållbar med tanke på infrastruktur tillgångarnas värde och hållbarhet under deras livscykel.

Åtgärderna i underhållslagen är ändå mycket synliga i invånarnas dagliga liv. Frågor som gäller underhåll orsakar mest respons och kontakter i kommunerna. Mest respons kommer om vinterunderhåll. De åldrande kommunala infrastruktur tillgångarna och ökade behov på grund av förändringar i verksamhetsmiljön har medfört att kommunerna måste dra ner

på funktioner och resurser i underhåll i en stramare budget i driftsekonomin. Många av de praktiska problemen i underhållslagen härrör från små resurser, svag ställning och dålig uppskattning.

3.1.3 Samordning av gränssnitt mellan lagar är en viktig helhet och uppgift

Underhållslagen skrevs år 1978 och trädde i kraft 1980. Sedan dess har mängden lagstiftning ökat explosionsartat i takt med att verksamhetsmiljön har förändrats. Bara under 2010-talet kom det enormt mycket ny lagstiftning som på något sätt påverkar verksamhet som omfattas av underhållslagen. Denna utveckling har för sin del orsakat en situation där alla aktörer inte alltid är medvetna om vad som fastställs i vilken lag i olika situationer. Till exempel är krav, ansvarsområden och skyldigheter som gäller byggarbetsplatser dåligt kända bland olika aktörer.

Under utvärderingen av funktionen kom det upp många gränssnitt i lagen som behöver granskas. Det viktigaste gränssnittet som bör granskas och samordnas är den kommande lagen om områdesanvändning. Många behov som kom upp under utvärderingen av funktionen hade samband med detta gränssnitt, allt från termer och definitioner till informationshantering. Villkor för många frågor som framstår som problem i underhållslagen definieras i den lagstiftning som styr planeringen av områdesanvändning. Ökad planering och förutseende av kommande behov utgör en viktig helhet som utvecklas vid gränssnittet mellan underhållslagen och lagen om områdesanvändning. Underhåll måste planeras utifrån de behov som identifierats i utvärderingen av funktionen och lagarnas kompatibilitet med lagstiftningen som reglerar områdesanvändning måste säkerställas.

En annan väsentlig helhet som måste ses över är samordningen av de lagar som styr arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden. Uppfattningarna skiljer sig åt mellan olika parter som deltar i granskningen av denna helhet och i konsekvensbedömningen. Byggarbetsplatser som organiseras bristfälligt och utan tillstånd samt deras negativa konsekvenser för gemensam egendom väcker mycket oro. Å andra sidan är tillgänglighet, kvalitet och effekt i tjänster som erbjuds kunderna hos nätverken också betydande faktorer för hela samhällets livskraft och funktion. En samordning av lagar som reglerar byggande och underhåll av samhällstekniska nätverk (bl.a. elmarknadslagen och lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation), den kommande lagen om områdesanvändning och underhållslagen förutsätter noggrannare utredningar av konsekvenserna.

Som ett tredje möjligt behov av samordning av lagar bör nämnas förhållandet mellan flyttarens aktsamhetsplikt och underhållsskyldigheten enligt underhållslagen, som ofta kom upp under arbetets gång. I synnerhet representanterna för fastighetsägare anser att det nuvarande ansvaret och den omvända bevisbördan är stränga. Underhållsskyldighetens nivå och faktorer som påverkar ansvarsskyldighetens stränghet i förhållande till bland annat trafikantens aktsamhetsplikt enligt 3 § i vägtrafiklagen bör granskas ur många olika synvinklar. I granskningen bör man beakta olika behov och förutsättningar för rörlighet hos trafikanter som rör sig på gator och i andra allmänna områden. Vintrarna blir sannolikt ännu mer utmanande i fortsättningen (mer när det gäller vinterunderhåll), när hala väderförhållanden blir vanligare.

3.1.4 Mångskiftande behov av reform av underhållslagen

Utvärderingsarbetet av funktionen för en reform av lagen belyste många behov som har presenterats i tidigare kapitel i denna rapport. De mest centrala behoven av ändringar och uppdateringar av underhållslagen var frågor som gällde hanteringen av arbeten som utförs på gator och i andra allmänna områden, förtydligande av ansvar för underhåll och renhållning samt åstadkommandet av en servicenivå året runt som bättre beaktar slutanvändarnas behov.

Behov i hantering av arbete på gator och i andra allmänna områden

Inledningen till utvärderingen av underhållslagens funktion grundas på ett lagstiftningsinitiativ år 2020 av Helsingfors stad, vars förslag som orsakade avvikande uppfattningar, särskilt mellan kommunernas och nätägarnas representanter, syntes tydligt i alla skeden av utvärderingen av funktionen. Kommunernas behov att tidsmässigt reglera arbetet på gator och i allmänna områden, samt tillägget av en administrativ försummelse- eller felavgift, låg inte i nätägarnas representanters intresse. Kommunernas förslag till ändringar fick brett stöd från andra håll, eftersom gator som upprepade gånger rivs upp orsakar betydande direkta eller indirekta negativa konsekvenser för många parter. Å andra sidan finns nätägarnas skyldigheter vad gäller funktionen i deras nät och tillgången till tjänster för slutanvändare i den andra vågskålen. Bland annat den pågående snabba energiomställningen, den gröna omställningen, digitaliseringen, utbyggnaden av kommunikationsnät och de mångskiftande behoven i samband med rörlighet kräver att också hela samhället kan reagera på snabba situationer. Syftet med utvärderingen av funktionen var inte att föreslå lösningar, utan lyfta fram centrala behov av lagändringar och deras inverkan. För att lösa denna fråga som det råder delade meningar om mellan kommuner och nätägare, krävs både samordning av lagar och genomgång av de alternativa lösningar som kommit fram under detta arbete och att man till slut hittar en gemensam lösning.

Det skulle vara motiverat att lägga till en administrativ försummelse- eller felavgift i underhållslagen enligt kommunernas förslag för att trygga egendomens skick och funktion samt den allmänna säkerheten. Användningen av offentliga platser utan tillstånd eller i strid med bestämmelserna har sparat ur på många håll. Inträdet av nya tjänster och därmed aktörer i verksamhetsområdet kräver ett sanktionsförfarande som möjliggör en snabb reaktion i enlighet med kommunernas förslag, ett tillägg av en s.k. "stupstock" i underhållslagen. Detta möjliggör effektivare ingripande även i andra fall av bristande efterlevnad av tillämpningsområdet för underhålls- och renhållningslagen. Farhågorna som kommunerna uttryckte, inklusive administrativ försummelse- eller felavgift, fick också förståelse och accepterades av många andra instanser.

Förtydligande av underhålls- och renhållningsansvar

Nuvarande ansvar för underhåll och renhållning enligt lagen är komplicerade för andra än de som arbetar med underhåll. Man ansåg exempelvis att det är motiverat att överföra det övergripande ansvaret till kommunerna för att kunna tillgodose behoven hos många olika parter. Verkningarna av en eventuell överföring bör dock utredas närmare ur många olika perspektiv, med beaktande av de aspekter som presenteras i denna studie (bl.a. kostnader, resurser, kompetens, skillnader i miljöer och förändringar i kostnadsfördelningen av frostskyddssystem) och särskilt belysa alternativ för täckning av kostnader. Knappast någon är insatt i ansvaret för renhållning, med undantag för yrkesverksamma i kommunen. Säkerhetsaspekterna i samband med arbete i gatuområde som uppkommit i samband med ansvar för renhållning bör beaktas i samband med revideringen av lagen.

Beaktande av slutanvändarnas rörlighetsbehov

Utvärderingen av funktionen avslöjade ofta behov som anknyter till tillgänglig, säker och smidig mobilitet i faktiska resekedjor, i synnerhet för trafikantgrupper i så kallad svagare ställning. Å andra sidan bör man uppmärksamma att den nuvarande lagstiftningen också möjliggör underhållsverksamhet av hög kvalitet som beaktar olika användargrupper. Ändå har många faktorer som rör resurser och prioriteringar bromsat beaktandet av slutanvändarnas behov på praktisk nivå. I samband med reformen av underhållslagen måste man överväga en realistisk nivå för att fastställa olika användargrupperns behov i underhållslagstiftningen.

3.1.5 Genom informationshantering kan man lösa många olika utmaningar

Utöver ovannämnda finns det många andra behov att ändra och uppdatera underhållslagen. För många behov och nuvarande problem kan man hitta en potentiell lösning genom bättre informationshantering och utveckling av digitalisering. En användargruppspecifik definition av datatyper som rör underhållslagen måste inledas och integreras i befintliga allmänna datasystem eller sådana under utveckling.

Informationshantering och digitalisering sker dock inte av sig själva. Utvecklingen av dessa frågor hänger till stor del samman med ledarskap, attityder, förmågan att ändra verksamhets sätt och endast i liten utsträckning på själva tekniken. Vissa krav måste dock läggas till i lagen, men en mer detaljerad definition av bestämmelser om krav på underhållsinformation kräver många utvecklingssteg först. Annan lagstiftning ställer mycket specifika krav på informationshantering. En mer detaljerad definition av steg i informationshantering är ett av de mest betydande förslagen till vidare åtgärder i denna utvärdering av funktionen.

3.1.6 Förändring kräver ledarskap

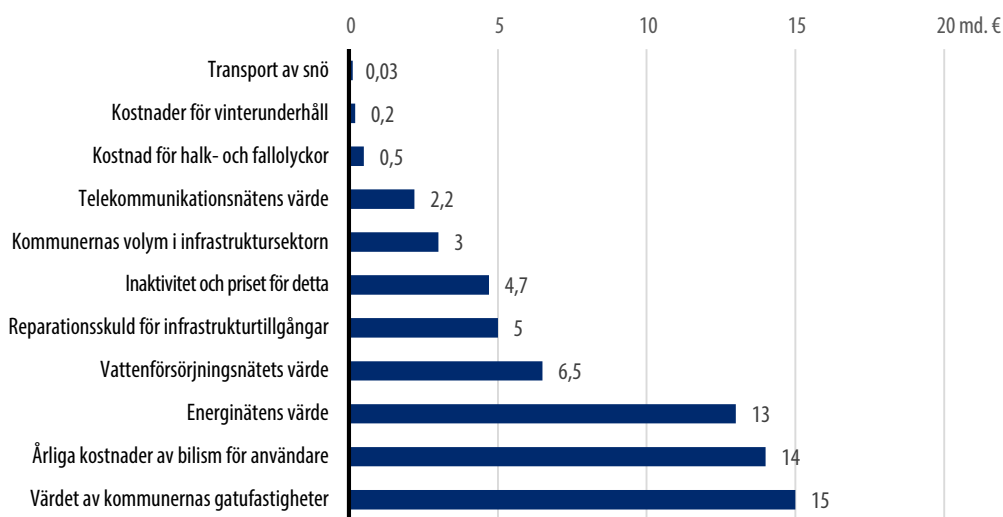
I samband med utvärderingen av funktionen kom många frågor upp som bör beaktas i reformen av underhållslagen. Tillgänglighet, säker och smidig rörlighet, minskad inaktivitet, likabehandling, jämlikhet, beaktande av resekedjor, bevarande och främjande av biologisk mångfald, ökad betydelse i grönområden, begränsning av klimatförändringen och stöd för hållbar utveckling är exempel på frågor som alla kan vara överens om är viktiga att främja.

I slutändan handlar reformen av lagen och överhuvudtaget beaktandet av bra saker som är värda att eftersträva på praktisk nivå om att ändra nuvarande prioriteringar, praxis och verksamhetsmodeller och om det finns tillräckligt med mod och visioner för det. Gamla verksamhets sätt och vanor samt prioriteringar och värderingar som styr verksamheten dyker lätt upp i verkligheten i alla stora förändringar, och till slut förblir de bra saker som offentliggjorts i strategin alltför ofta bara vackra ord och uppmuntran. "En bra och viktig sak, men vi har inte resurser, tid eller kunskap för detta."

När en förändring förblir oavslutad finns ofta brist på information och ledarskap i bakgrunden. Brist på information är en arvsynd i verksamhetsområdet underhåll och renhållning. Projekt som rör informationshantering i den byggda miljön fokuserar vanligtvis på informationshantering som rör planering och byggande. Det finns praktiskt taget ingen information om underhåll, och man har inte kunnat ta med information om vilken effekt underhåll och renhållning har på rätt sätt i beslutsfattandet.

Innan processen med reformen av underhållslagen inleds är det nödvändigt att granska effekten av underhåll och renhållning ur nya perspektiv samt samla in mer information om kostnader och samverkan till exempel om de faktorer som presenteras i figur 4.

Figur 4. Exempel på uppskattade värden och årliga kostnader för olika faktorer inom underhållslagens tillämpningsområde i Finland på 2020-talet (md. €). Källor: Utbildning om vinter och snöutrymmen, Navico Oy, kostnader för vinterunderhåll och snölogistik från 5 städer, 2022; Rakennetun omaisuuden tila, ROT 2019 och 2021, rapporter, RIL; VTT:s kostnadsberäkning för bilism, 2019, webbplats Traficom.fi; Statistikcentralen – motorfordonsbestånd, webbplats stat.fi.



3.2 Förslag till fortsatta åtgärder

Under utvärderingen av underhållslagens funktion inhämtades mycket material om olika aktörers behov, synpunkter och konsekvenser för revideringen av lagen. Behovet av ändringar och uppdateringar av underhållslagen presenteras i avsnitten 2.2 och 2.3 i denna rapport. Dessa presenterade behov och konsekvensbedömningar fungerar som utgångsunderlag för reformen av lagen. Innan den egentliga reformprocessen inleds rekommenderas dock att följande åtgärder vidtas för att få ytterligare information.

1. Genomgång och samordning av lagarnas gränssnitt. I utvärderingen av funktionen har man föreslagit lagar som samordnas allteftersom de kommer upp i olika sammanhang. Fortfarande behövs dock:
 - a. Bedömning av en eventuell sammanslagning av underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning

- b. Närmare identifiering av samordningspunkterna mellan lagen om områdesanvändning och underhållslagen
 - c. Bedömning av nivå på underhållsskyldighet och de faktorer som påverkar strängheten i skadeståndsansvaret.
 - d. Mer exakt identifiering av behov av samordning av gränssnitt mot andra lagar
 - e. Granskning av terminologi och definitioner mellan olika lagar som samordnas.
2. Definition av informationshantering i underhåll som helhet samt nödvändiga utvecklingssteg
- a. Utredning, samordning och samarbete om informationsbehov som anknyter till underhåll och renhållning tillsammans med olika utvecklingsprojekt för informationshantering (Ryhti-projektet, EU:s ITS-direktiv och andra EU-förordningar, Prodigial-projektet) samt aktörer (bl.a. Fintraffic)
 - b. Kräver omfattande diskussion för att utreda behov hos olika användargrupper och parter
 - c. Definition av datatyper och gränssnitt för arbete på gator och i allmänna områden.
3. Insamling av uppgifter om effekt som anknyter till underhållslagen
- a. Sammantaget finns det lite information om underhåll
 - b. Som bakgrundsinformation till underhållslagen och för en eventuell ändring av lagens prioriteringar och utgångspunkter behövs en sammanställning med mer detaljerad information om allmän effekt och effektsamband av verksamhet som omfattas av underhållslagen
 - c. Mer detaljerad bedömning av de ekonomiska effekterna av lagparagrafer eller tillägg av nya behov samt finansieringsalternativ
 - d. Vid granskning och insamling av uppgifter bör särskild vikt läggas vid undersökning av tillgänglighet, säkerhet, smidig mobilitet och resekedjornas effekt för trafikantgrupper i en s.k. svagare ställning.
 - e. Mer detaljerad effektbedömning av olika synvinklar till regleringen av arbeten som utförs på gator och i allmänna områden
 - f. I samband med granskningen av funktionen framkom behovet av en bättre uppfattning av helheten, så att ändringar i lagen inte skulle göras utifrån enskilda parter behov
 - g. Vid granskningen bör man undersöka de negativa effekterna på infrastrukturtillgångarnas värde och användbarhet samt värdera eventuella negativa effekter i olika scenarier (bl.a. prioriteringar, beaktande av behov, finansiering) för olika parter.

Utöver behovet att ändra underhållslagen avslöjade utvärderingen av funktionen många andra utvecklingsbehov inom verksamhetsområdet underhåll och renhållning. Dessa åtgärder har redovisats i denna rapport i samband med presentationen av resultaten av de olika arbetskedena. Nedan följer några av de mest centrala utvecklingsbehoven i verksamhetsområdet underhåll och renhållning.

1. Utveckling av upphandling samt kompetens om upphandling och anbud
 - a. Andelen offentlig upphandling är 20 % av hela landets bruttonationalprodukt. Upphandlingskompetens är också ett av de viktigaste utvecklingsobjekten för att utveckla effekten i upphandlingar som omfattas av underhållslagets tillämpningsområde.
 - b. Utveckling av upphandlingsstrategi i beställande organisationer. Upphandlingarna bör uppfylla de strategiska målen som styr de upphandlande enheternas verksamhet. Detta kräver att kommunerna till exempel organiserar upphandlingar på koncernnivå och utvecklar dem från oberoende decentraliserade organisationsmodeller för upphandling mot en centraliserad modell eller kategorimodell.
 - c. På många håll i kommunerna upplever man att lagen om offentlig upphandling är utmanande för såväl beställare som anbudsgivare. Det finns inte tillräckligt med kunnande på olika håll i Finland. En höjning av nivån på tjänsteleverantörernas kompetens om anbudsförfarande och utveckling av dialog kräver satsningar.
 - d. Denna utvecklingshelhet anknyter i huvudsak till utvecklingen av informationshanteringen inom tillämpningsområdet för underhållslagen, så att hanteringen av avtal samt bonus- och sanktionsmekanismerna får en verklig effekt.
2. Anvisningar och utbildning för planering av vinter och snöutrymmen
 - a. Utöver utveckling av lagstiftningen behövs mer vägledning, utbildning och information om planering av vinter och snöutrymmen. En guide för snöutrymmen som leds av Grönmiljöförbundet och finansieras av flera städer, blir färdig år 2023, vilket kommer att förbättra situationen.
3. Sammanställning, handledning och utbildning om goda verksamhetsmodeller och god praxis inom underhållslagets tillämpningsområde
 - a. Vägledning om god praxis liknande YKT-projektet i Helsingfors; hur man får en liknande verksamhetsmodell att fungera någon annanstans
 - b. I vinterunderhåll till exempel anvisningar om en verksamhetsmodell för separat entreprenad för huvudcykellederna i Uleåborg.

4. Utveckling av digitalisering och automatisering inom underhållssektorn
 - a. Underhållssektorn bör få egen utvecklings- och forskningsverksamhet, så att sektorns effektivitet och genomslag kan höjas till en ny nivå. Digitaliseringen kommer i vilket fall som helst, vare sig vi vill det eller inte. Utvecklingen av digitalisering i den byggda miljön har till stor del fokuserat på planering och byggande.

Bilaga 1. Sammanfattning av inledande webinarier

Tabell 6. Centrala resultat från inledningswebbinarium 1

WEBBINARIUM 1: De viktigaste budskapen om underhållslagens funktion	
Infra rf.	<p>Viktigt att trygga möjligheterna till näringsverksamhet för aktörer inom infrastrukturen.</p> <p>Önskvärt att övergå från beställning av kvantiteter till beställning av tjänster. Beaktande av nya innovativa upphandlingsformer och ansvarsfrågor i dessa skulle vara viktigt i lagstiftningen för att minska den enorma reparationskulden.</p> <p>Beaktande av digitaliseringen i lagstiftningen för underhåll är också en viktig prioritering.</p>
Kiinteistöliitto Uusimaa ry.	<p>Ansvarsfördelningen för underhåll är för närvarande svårbegriplig . Även strängheten i underhållsansvaret orsakar ofta betänksamhet och oro hos kunderna. Kommunens ansvar för vinterunderhåll av gångbanor har underlättat fastighetsägarnas oro.</p> <p>Definitionerna bör preciseras i lagen. Till exempel en del av en gångbana som fungerar som en förlängning av trottoaren har i prejudikat ansetts omfattas av bostadsbolagets ansvar.</p> <p>Bättre samordning samt effektivare kommunikation så att byggarbetsplatsernas varaktighet inte förlängs eller grävningar utförs på samma plats snart igen.</p>
Tammerfors stad	<p>Det största problemet är brist på möjlighet till sanktioner. För närvarande kan polisen utfärda böter. Tjänstemän har inte möjlighet att göra detta. Genom behandling i nämnden kan felavgifter åläggas, men detta är en mycket besvärlig och långdragen process som inte är meningsfull.</p> <p>Behov av förändring: “Vid vite” -> “hot om felavgift” -> då kan felavgifter läggas till taxan för gatuarbete.</p> <p>Ett annat stort problem är bristen på tvångsåtgärder för byggarbetsplatsernas tidsplanering. Likaså bör det finnas verktyg för att avlägsna arbete utan tillstånd från gatuområdet.</p>

WEBBINARIUM 1: De viktigaste budskapen om underhållslagens funktion

Kommentarer

I kommunernas anföranden instämde man i **oro och problem som Tammerfors stad tog upp**. Enligt kommunerna har det varit oroväckande att entreprenörer som följer bestämmelser och anvisningar för schaktningsarbeten väl har tvingats försämra kvaliteten på sina verksamhetsmetoder för att klara sig i konkurrensen.

Representanter för slutanvändarna framförde samma observation om att arbeta billigt, då man **går där "ribban är lägst"**. Exempelvis temporära trafikarrangemang på byggarbetsplatser är mycket bristfälliga. Representanterna för slutanvändare önskade strängare ingripanden i detta från myndigheternas sida.

En representant för maskinföretagare tog upp **den splittrade ansvarsfördelningen inom vinterunderhåll**. Underhållsarbetet skulle förenklas och bli avsevärt effektivare om körbanan och gångbanan skulle underhållas av en aktör.

NTM-centralens representant önskade att **NTM-centralens nuvarande roll** som övervakare av kommunernas underhållsskyldighet **tas bort** från lagen. Man diskuterade vilket organ då skulle vara rätt för denna tillsynsuppgift. Vem kan man kontakta?

De **låga kompetenskraven samt en höjning av kraven** för att bedriva verksamhet på gator och i allmänna områden väckte åsikter för och emot skärpta krav.

Tabell 7. Centrala resultat från inledningswebbinarium 2

WEBBINARIUM 2: De viktigaste budskapen om underhållslagens funktion	
Ficom ry.	<p>Förenkling och digitalisering av bygglovsprocessen, enhetliga och lättare villkor för att bygga nät.</p> <p>Utveckling av gemensamt byggande, ökad planmässighet, bättre delning och flöde av information, ökad kommunikation och dialog.</p> <p>Uppfattning av helhetens och den digitala infrastrukturens betydelse. Byggandet av telekommunikationsnät bör ses som en fördel, inte nackdel, för samhället.</p> <p>I branschen ser man inget behov av avgifter för försummelse och olägenhet för schaktningsarbeten. Eventuella försummelser bör begrundas tillsammans genom att utveckla samarbetet.</p>
Cykel-förbundet rf	<p>Förbättrad kvalitet på underhållet av cykelvägar och gångbanor. Ska man kräva kvalitet mer bestämt på lagnivå? Kommunernas ansvar för vinterunderhåll av gångbanor skulle minska utsläppen och göra kvaliteten mer enhetlig.</p> <p>Plogning samt ökat antal borstningar skulle under de flesta förhållanden ge tillräckligt god och säker kvalitet. Nuvarande rättspraxis styr underhållet mot användning av krossten, vilket inte nödvändigtvis ligger i slutanvändarnas intresse.</p> <p>Förbättring av arrangemangen på byggarbetsplatser för att beakta människor i en svagare ställning är en viktig och betydelsefull helhet som genom lagstiftning måste göras mer fungerande än för närvarande.</p>
Helsingfors stad	<p>Lagen är redan gammal och svårläst och innehåller vaga termer och föråldrad praxis.</p> <p>Helsingfors har fyra mål för reformen av underhållslagen: 1) planmässighet och samordning 2) Minskning av otillåtna gatuarbeten som bryter mot bestämmelserna 3) Kommunens roll i styrningen av gatuarbeten stärks 4) Effektivare ingripande vid överträdelser av bestämmelserna.</p>

WEBBINARIUM 2: De viktigaste budskapen om underhållslagens funktion

Kommentarer

Bristen på planmässig snöförvaring och olika problem som detta orsakar, i synnerhet för slutanvändare i en svagare ställning, gav upphov till många inlägg. **Behoven i gångtrafik och grupper som rör sig till fots och den obefintliga kvalitetskontrollen av vinterunderhåll** av gångbanor togs upp i flera kommentarer.

Infrastrukturen har inte byggts och underhållet utförs inte med beaktande av personer med nedsatt rörlighet. **Tillgänglighet** är fortfarande obekant även för många yrkesverksamma. **Krav på underhåll av gatuområden** skulle kunna läggas till markanvändnings- och bygglagen (MRL). KPL (Lag om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden) och MRL bör bättre än för närvarande ingripa mot otillåten markanvändning som helhet och ge metoder för ingripande.

De långsiktiga och indirekta effekterna av **mikrosågning** bör utredas närmare. Dialogen med kommunerna bör också fortsätta.

Nätoperatörens representanter påpekade att **funderingar på administrativa avgifter och organisering av dessa** kanske inte är det snabbaste och effektivaste sättet att uppnå ett bra resultat.

Underhållsansvar återspeglas också i planeringen: Det har förekommit fall där man har valt en annan typ av trafikled (gångbana istället för kombinerad gångbana + cykelväg) i motsats till trafikbehovet på grund av underhållsansvaret.

Bilaga 2. Sammanfattning av litteraturöversikt

Tabell 8. Sammanfattning av litteraturöversikten enligt tema.

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Fördelning av ansvar för vinterunderhåll	Städernas erfarenheter av stadens ansvar för vinterunderhåll	10 städer intervjuades; stadens ansvar för vinterunderhåll av gångbanor har förbättrat och harmoniserat kvaliteten på vinterunderhåll . Beställarna upplevde dock att byråkratin hade ökat . 8/10 städer fakturerade inte fastighetsägare. I Kuopio uppdelas faktureringen till alla ägare enligt typen gatuavgift. I Jyväskylä baseras faktureringen till 50 % på fastigheter och 50 % fastighetsareal. Som ett resultat av pilotprojektet i Främre Tölö i Helsingfors var 67 % av fastigheterna positiva till att fortsätta försöket och 30 % var emot.
Halkolyckor	Undersökning om olycksfallsfrekvens, bakgrund samt förebyggande metoder	Halk- och fallolyckor är mycket vanliga. De medför betydande kostnader varje år . Säkerheten för fotgängare i vinterförhållanden är fortfarande oroväckande låg. Det vanligaste missförhållandet i vinterunderhåll var det sporadiska genomförandet av snöplogning och bekämpning av halka. Förebyggande av halkolyckor skulle spara samhällets pengar tiofaldigt. Statistik och varningar bör utvecklas.
Kommunernas ersättningspraxis	Utredning av ersättningskrav för gatuunderhåll och städernas praxis	Halkolyckor står för nästan hälften av alla ansökningar om skadestånd. Ersättningen som betalas för dem utgör ungefär hälften av alla ersättningar. Andelen bilolyckor är den klart näst största gruppen, omkring en tredjedel av alla ansökningar. Enligt uppskattningar sker 80–90% av alla halkolyckor i fastigheternas ansvarsområden. Kostnaderna för skadestånd och hantering av dem är ca 1,0–1,5 % av de totala kostnaderna för underhåll. Försäkringsbolagen godkänner lättare krav på ersättningar än städerna själva.
Snölogistik	Brist på snöutrymmen och planering	Bristen på snöutrymmen orsakar problem och betydande merkostnader för samhället. Underhållspersonalen får mycket respons om trafikleder med dåligt underhåll, även om en del respons härrör från brister i de olika planeringsfaserna. Borde gator också planeras analogt så att de också tillfredsställer den som underhåller?

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Plogning av tomtanslutningar	Städernas praxis och lösningar för plogning av tomtanslutningar	Många städer får initiativ om att städernas ska ta ansvaret för plogning av tomtanslutningar. Svaren på initiativen har betonat kostnadseffekten av tillägget , som till exempel i Joensuu beräknades till 560 000 €/år, en ökning med cirka 23 % jämfört med den nuvarande budgeten för vinterunderhåll. I Vasa har man testat snöstoppare med goda resultat , och plogning av tomtanslutningar hör till områdesentreprenörernas uppgifter. Användning av snösedlar har också testats i många kommuner, särskilt för att hjälpa äldre boende egnahemshus med snöarbete. Under de senaste åren har allt fler kommuner fattat beslut om att ploga tomtanslutningar till egnahemshus där det bor äldre människor (över 75 år).
Prioritering av vinterunderhåll	Användarorienterat vinterunderhåll, princip om resekedjor för vinterunderhåll	I Uleåborgsregionen beslöt arbetsgruppen för det regionala trafiksystemet att satsa på underhåll av cykelvägar för att stödja vardagsmotion året runt och uppnå målen för trafiksystemarbetet. Tre avtalspartners (Uleåborg, Kempele, NTM) gemensamma separata entreprenad för huvudcykelleder inleddes år 2017 och nu pågår den andra avtalsperioden. För närvarande erbjuder huvudcykelleden på 166 km en hög servicenivå för slutanvändare med principen 24/7. Tillägg i priset för en bättre servicenivå är cirka 140 000 €/år, men fördelarna har uppskattats till det tiodubbla. I Kuopio granskades en revidering av underhållsklassificeringen utgående från slutanvändarnas behov i utredningar som genomfördes år 2012 och 2016. På basis av utredningarna gjordes ändringar i Kuopios underhållsklassificering enligt behoven i biltrafik, gångtrafik och cykling för att förbättra smidigheten, säkerheten och tillgängligheten. Helsingfors har också genomfört utredningar för att granska underhållsklassificeringarna, så att gångtrafiken blir smidigare och resekedjorna beaktas bättre. En höjning av kvalitetsnivån beräknas öka kostnaderna med cirka 14 %.
Hantering av infrastruktur-tillgångarnas skick	Situation för förvaltningen av kommunernas infrastruktur-tillgångar	Enligt undersökningen var det största hindret för förvaltningen av infrastruktur-tillgångar bristen på resurser i förhållande till arbetsuppgifterna . Sektorerna för verksamhetslokaler och vattenförsörjning har bättre information om tillgångarnas skick än gatu- och parksektorn. Det finns lite kunskap om reparationskuldens omfattning för gator och parker i hela landet.
Kommunernas ersättningspraxis	Krav på ersättning som riktas till gatuhållning samt städernas praxis	Andelen bilolyckor är den klart näst största gruppen , omkring en tredjedel av alla ansökningar. Antalet ansökningar om skadestånd för cyklar anges inte separat, utan de hör till kategorin "andra skador".

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Informationshantering av infrastruktur-tillgångar	Ny teknik och nya metoder	Digitaliseringen för med sig nya möjligheter och metoder för att genomföra gatuunderhåll. Man har börjat använda maskinseende för att mäta beläggningarnas skick. I Vasa har man också provat data-insamling om beläggningsskador med hjälp av massförfrågan via en telefonapplikation.
Hantering av infrastruktur-tillgångar	Infrastruktur-tillgångarnas funktion och risker i klimatförändringar	Klimatförändringar orsakar fler problem och åtgärder för strukturer, vilket kräver ytterligare resurser för underhåll (skötsel, reparation). Effekten och nyttan av proaktiva åtgärder för samhällets funktions-säkerhet, Finlands konkurrenskraft och kostnadseffektivt underhåll av tillgångar är ändå mångfaldiga, så satsningen är viktig och kostnads-effektiv .
Snölogistik	Dimensionering och platser för lokal transport	Genom lokala snötransporter kan man minska upp till 64 % av kostnaderna för snötransporter och 40 % av koldioxidutsläppen.
Ansvar för renhållning	Övergripande ansvar för renhållning, ansvar för renhållning och ändringar av dem	I Helsingfors stads rapport om övergripande ansvarshandling i innerstaden föreslogs en stegvis övergång till övergripande ansvar. Motiveringen var bland annat en övergripande intensifiering av renhållningsarbetet på gator i områdena, vilket man bland annat bedömde skulle minska problemen med gatudamm . År 2011 föreslog man i ett projekt för utveckling av gatuhållningen en motsatt över-föring av ansvaret för renhållning av grönremsan från staden till tomtägaren. Utöver byggarbetsplatser har stora publikenemang visat sig vara en praktisk utmaning vid organisering av renhållning : det gäller bland annat konserter, festivaler, idrottsevenemang och säsongsfester. Ansvaret i sig är tydligt, men gränssnitten är vaga.
Nedskräpning och ingripande i den	Administrativa metoder för att bekämpa nedskräpning, omfattning och effekter av nedskräpning	Förbudet mot nedskräpning enligt avfallslagen är en bestämmelse som förpliktar till ren miljö och är förebyggande till sin karaktär. Förbudets tillämpningsområde är stort: det gäller alla miljöer. Brott mot nedskräpningsförbudet medför skyldighet att städa. Myndigheten måste intensifiera sin bestämmelse om städning genom förvaltningstvång, om det inte är uppenbart onödigt. De tvångsmedel som tillsynsmyndigheten har tillgång till är vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande. Av dessa är vite den viktigaste och vanligaste formen av förvaltningstvång. Helsingfors stad behandlade år 2011 ett lagförslag där övervakningen av nedskräpning och sanktionerna för den kunde överlämnas även till en annan instans än polisen . I Helsingfors kostar renhållning av gator och andra allmänna områden cirka 11 M€/år, varav enbart andelen för renhållning av parker är cirka 3,5 M€/år. Ett medborgarinitiativ om skärpt straffbarhet för nedskräpning och administrativa förändringar i verkställigheten lämnades år 2021, som också hänvisar till lagstiftningsförslaget år 2020. Det bästa sättet att hålla rent är enligt en enkätundersökning utbildning och uppfostran, därefter större soptunnor och det tredje strängare tillsyn och böter.

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Nedskräpning vid evenemang	Gränssnitt och ansvar för nedskräpning av allmänna områden, informella evenemang och ansvarsområden	För publikevenemang har utfärdats allmänna och kommunspecifika bestämmelser och anvisningar om avfallshantering och arrangemang för hygien. Enligt Valviras anvisningar 14/2011 är anordnaren av ett evenemang skyldig att städa området som reserverats för evenemanget och området i dess omedelbara närhet . Därmed är ansvaret tydligt, men nedskräpning vid evenemang i andra allmänna områden medför behov av städning och därigenom extra kostnader för kommunerna. Efter inofficiella evenemang utan s.k. värd har man sökt ersättningskyldiga till exempel när evenemang som ordnats via sociala medier har orsakat problem i form av oroligheter, skadegörelse och nedskräpning.
Utveckling av metoder för sambyggande och byggande av nätinfrastruktur	Effektivisering och harmonisering av sambyggande och schaktningsprocess	Det finns mycket litteratur och utvecklingsarbete i ämnet sedan början av millenniet. God praxis inom sambyggande presenterades redan i kommunikationsministeriets rapport 2010. Helsingfors stads YKT-projekt (gemensam kommunal-teknisk byggarbetsplats) inleddes 2008 och år 2013 anslöt sig teleoperatörer till avtalet. I en utredning som kommunikationsministeriet beställde år 2018 utreddes bland annat erfarenheterna av nuvarande placeringsförfaranden samt de rättsliga grunderna och förbehåll för olika regleringsmetoder.
Utveckling av metoder för sambyggande och byggande av nätinfrastruktur	Informationshantering och informationssäkerhet i samband med schaktningsarbeten	Traficoms föreskrift om inlämnande av nätinformation och planer för nätbyggande som trädde i kraft 1.6.2020 (uppdaterad 27.9.2022) grundas på lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastruktur (276/2016, 13 §). Syftet med föreskriften är att främja sambyggande och -användning av nät samt minska de skador som markarbeten orsakar i nätinfrastrukturen . Föreskriften tillämpas på inlämning av uppgifter om kommunikations-, energi-, vattenförsörjnings- och transportnät till en centraliserad informationsplats som avses i lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastruktur (276/2016).
Effekter av sambyggnad	Kostnads- och skadeeffekter av sambyggnad	56 % av dem som besvarade Traficoms enkät om kostnadsfördelar med sambyggande nämnde att sambyggande är lönsamt. Majoriteten (88 %) nämnde anseende gentemot kunder och andra intressentgrupper som en fördel med sambyggande. Enhetspriserna per beställare vid sambyggande är fördelaktigare än motsvarande enhetspriser för separat byggande. I en enkät som gjordes i samband med projektet Fungerande gatuarbeten ansåg 60 % av lokala invånare att gatuarbeten orsakade väldigt mycket eller mycket störningar . Invånarna uppskattade att störningarna motsvarar en genomsnittlig hyressänkning på cirka 20 %. 80 procent av företagarna ansåg för sin del att gatuarbeten orsakade väldigt mycket eller mycket skada för deras verksamhet , och skadan motsvarade en hyressänkning på cirka 40 %. Genom att använda regionala hyresuppgifter beräknades värdet av de störningar som upplevdes till cirka 18 M€ i det granskade området i fallstudien, dvs. Mechelingatan.

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Trafikarrangemang för byggarbetsplatsen	Säkerhet och smidighet för olika transportformer	<p>För huvudstadsregionen har man upprättat enhetliga anvisningar för användning av allmänna områden, tillfälliga trafikarrangemang och gatuarbeten. Finlands Kommuntekniska förening upprättade år 2013 anvisningar om tillfälliga trafikarrangemang i gatuområden och myndigheterna har gett anvisningar om vilka skyltar och anordningar som ska användas. I bakgrundspromemorian för nätverket av cykelkommuner år 2020 presenteras anvisningar och praxis för beaktande av cyklisters behov vid tillfälliga trafikarrangemang. Enligt anvisningarna ska den tillfälliga förbindelsen ha tydliga skyltar, vara så smidig som möjligt med tanke på omständigheterna, onödiga sträckor måste minimeras och förbindelsen måste vara utan hinderfri och absolut säker. Även olika handikapporganisationer har gett sina egna rekommendationer och anvisningar. Planeringskorten för en tillgänglig miljö innehåller anvisningar och kriterier för miljön för fotgängare. SuRaKu anvisningskort 8 behandlar tillfälliga trafikarrangemang. Även i projektet "Helsingfors för alla" utredde man tillgängligheten i tillfälliga trafikarrangemang.</p>
Förlust av biologisk mångfald och underhåll	Beaktande av förlusten av biologisk mångfald och biodiversitet i underhålls- och schaktningsarbeten	<p>Litteraturen fokuserar främst på att beakta bevarandet av biologisk mångfald i planerings- och byggfaser i stadsmiljö. I alla val i planeringen är det viktigt att fundera på ekologi samt vad naturen erbjuder stadsborna. Varje steg mot ett mer ekologiskt liv är viktigt. För att stoppa förlusten av biologisk mångfald krävs inte bara en ny riktning för ekonomin utan också omfattande naturskyddsåtgärder. Den nuvarande konsumtionscentrerade livsstilen förorenar naturen från alla håll, vilket är ett av de största hoten mot den biologiska mångfalden. Nya studier visar att ekologisk kompensation, det vill säga livsmiljöhotell eller kompensationsystem för projekt som förstör naturen, inte är någon bra metod för att förhindra förlust av biologisk mångfald. För att ekologisk kompensation ska lyckas, skulle det krävas en stark förvaltning som styr processen. Bristen på lagstiftning och på förhand fastställda regler, anvisningar, skyldigheter och uppföljning har varit en av orsakerna till att de studerade kompensationsprojekten har misslyckats och förvärrat förlusten.</p>

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Klimatförändringar och underhåll	Konsekvenser för planering och genomförande av underhåll	Oberäkneliga vintrar försvårar planering och genomförande av underhåll av gator och andra allmänna områden. När töväder blir vanligare i söder på vintern flyttas fokus i underhåll mot förebyggande av halka, men det minskar inte arbetsbördan. I norr kan snöfall till och med öka under de närmaste decennierna när vinternederbörden ökar. Ökad nederbörd ökar behovet av hantering av dagvatten. Planteringar måste planeras noggrant och när torra perioder blir vanligare måste man vara beredd på extra bevattning. Även skadedjur drar nytta av milda vintrar. Enligt Cykelförbundet behöver Finland göra en ny bedömning av hur cykelvägarna underhålls på vintern. I och med klimatförändringen varierar även vinterförhållandena än mer drastiskt, och metoderna för underhåll bör anpassas till vädret. Sandning och spridning av stenkross är allt mer sällan ändamålsenligt för att bekämpa halka. De strukturella utvecklingsbehoven vid planeringen av gång- och cykelvägar presenteras i rapporten 2019:33 i publikationsserien av Helsingfors stadsmiljö.
Digitalisering	Möjligheter i digitalisering, automatisering och robotik	I en rapport av riksdagens framtidsutskott presenteras scenarier i underhåll som tekniken möjliggör för år 2037. Tack vare sensortekniken förutspås underhåll till stor del vara självstyrt och utföras av underhållsrobotar. För att kunna förverkliga de möjligheter som framtidens teknik erbjuder måste övergången till digitalisering börja med en förändring av verksamhetssätten. Arbetsprocesserna måste trimmas att främja digitalisering och förbättra effektiviteten. Ledarskap har en stor betydelse i förändringen av verksamhetskulturen och attityderna. Målet med forskningsprogrammet ProDigital är att ta ett språng i produktivitet och digitalisering in i infrastrukturbranschen. En viktig nyckel för det är, utöver en förbättring av informationshanteringen genom hela livscykeln, en förändring av attityder och verksamhetskultur.
Hälsöfrämjande	Ökad vardagsaktivitet och styrning av rörlighet	Priset för inaktivitet fortsätter att stiga. I en rapport som publicerats i statsrådets publikationsserie betonas de betydande samhälls-ekonomiska kostnaderna för låg fysisk aktivitet och dålig fysisk kondition (cirka 4,7 md €/år). I en doktorsavhandling som blev klar år 2021 konstaterades att stads- och trafikplanering är en lösning på befolkningens inaktivitet. I Uleåborg har man beräknat att en höjning av servicenivån på underhåll återbetalar sig tiofalt.

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Energio- ställning, grön omställning	Åtgärder och finansiering för grön omställning	<p>I en rapport om finansieringen av grön omställning som statsrådet publicerat rekommenderas att gröna investeringar görs i en takt som uppnår målen för klimatneutralitet och miljö. Enligt rapporten bör Finland vara en föregångare i skalning av hållbara lösningar och finansiering bör riktas till utveckling så som den kräver. I rapporten rekommenderas också att en bedömningsram för grön omställning införs. Rapporten innehåller också länkar till pågående projekt. I en sammanfattande rapport om färdplaner mot låga koldioxidutsläpp inom olika sektorer konstateras bland annat att ny ren elproduktionskapacitet beräknas skapas utan offentligt stöd, så länge administrativa hinder undanröjs. Utvecklingen av teknik ska ske inom sektorerna för koldioxidsnål fjärrvärme, biogas, mångsidig bioekonomi, cirkulär ekonomi och elektrifiering av industrin. Genom sektorsintegration kan man främja koldioxidsnåla mål övergripande inom olika sektorer. Inom transport- och logistiksektorn föreslår rapporten påskyndad förnyelse av bilbeståndet, främjande av kollektivtrafik och hållbara transportformer, förnybara bränslen, hållbara trafik tjänster och digitalisering samt satsningar i infrastruktur, bland annat elektrifiering av rälstrafik och investeringar i rälsar för kollektivtrafik i stadsområden.</p>
Grön omställning	Grön omställning inom trafik	<p>Metoder för grön omställning i trafiken finns bland annat i färdplanen för fossilfria transporter som godkändes våren 2021 och i klimatplanen på medellång sikt (KAISU) som blev klar sommaren 2022. Målet med färdplanen är att halvera förbrukningen av fossila bränslen inom trafiken och minska växthusgasutsläppen från trafiken med minst 50 procent fram till 2030 jämfört med år 2005. Målet för år 2045 är att avveckla fossila bränslen och eliminera utsläppen helt. Centrala faktorer för att uppnå dessa mål är förändringar i transportprestationer, bilbestånd och bränslen.</p> <p>Åtgärder för att effektivisera trafiksystemet och främja hållbara transporter finns i den riksomfattande trafiksystemplanen som godkändes våren 2021. Under åren 2021–2022 har 7 MBT-avtal ingåtts mellan staten och sju stadsregioner. Finansiering har riktats till investeringsprogrammet för stöd till gång- och cykeltrafik samt till kollektivtrafik särskilt åren 2020 och 2021. Effekten i logistik ökas bland annat genom att förbättra användningen av stora fordonskombinationer och underhållet av färdleder. Dessutom har statsrådet fattat ett principbeslut om en digitaliseringsstrategi för logistik.</p>

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
<p>Lika-behandling och jämlikhet</p>	<p>Förverkligande av likabehandling och jämlikhet i stadsmiljö</p>	<p>Tillgänglighet är en central del av likabehandling. I diskrimineringslagen föreskrivs om myndigheternas skyldighet att främja lika-behandling. Enligt en enkätundersökning har man ganska ofta eller kontinuerligt upplevt problem med tillgängligheten i offentliga lokaler (38 %) samt gatu- och parkområden (20 %). I gatu- och parkområden är trottoarernas höga kantstenar vid övergångsställen, trappor och alltför branta ramper de vanligaste problemen, utöver vinter- underhåll. När det gäller utomhusutrymmen kommenterade respondenterna i undersökningen kvaliteten på vinterunderhållet väldigt mycket. I synnerhet var man missnöjda med de snövallar som bildas vid snöplogning, vilket gör det svårt för användare av hjälpmedel på hjul att färdas på gångvägar samt vid övergångsställen och hållplatser för kollektivtrafik. Utöver dessa nämndes ofta snö som placeras på tillgängliga parkeringsplatser. I finländsk lagstiftning definieras inte nekande av tillgänglighet som diskriminering. Handikappforum anser att Finland i detta avseende inte i tillräcklig utsträckning har fullgjort skyldigheterna i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.</p>
<p>Vinter- underhåll</p>	<p>Prioritering av vinterunderhåll</p>	<p>År 2015 införde Stockholms stad "feministiskt underhåll", där snö först avlägsnas från gång- och cykelvägar, eftersom kvinnor trafikerar på dem mer än män. Den så kallade jämställda snöplogningen infördes först i Karlskoga år 2012. Samma principer används redan på många andra orter; t.ex. Umeå, Huddinge, Boden och Karlstad. Till exempel i Huddinge kommun är gränsen för snöplogning på gång- och cykelvägar 2 cm, och områdets gång- och cykelvägar måste plogas inom 4 timmar. Jämställd snöplogning har kritiserats för dess svårighet, långsamhet och högre kostnader. I Sverige ser man dock prioritering av fotgängare och cyklister i vinterunderhåll som en viktig faktor för ökad jämlikhet och likabehandling.</p>
<p>Arbete som utförs på gator och i allmänna områden</p>	<p>Hantering av arbete som utförs på gator och i allmänna områden</p>	<p>I Sverige ger lagen ramar för styrning och tillsyn av gatuarbete, men mer detaljerade bestämmelser är kommunspecifika. Schaktning och byggande på allmän plats kräver tillstånd av gatumyndigheten. Placering av utrustning kräver dessutom tillstånd från kommunen. Företag och kommuner ingår avtal om principerna för placering av utrustning. En avgift tas ut för arbete på gatan, som är jämförbar med parkeringsavgifter, tomthyror och andra avgifter för användning av allmänt område. Avgiftens storlek per kommun grundas på områdets läge, omfattning och tid. Lagen möjliggör användning av en vite och hot om tvångsutförande, men inte avgift för försenat arbete eller dålig kvalitet. Avgifter för bristande efterlevnad av bestämmelser är avtalsbaserade.</p>

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
Vinterunderhåll	Ansvar för vinterunderhåll	<p>I Stockholm tar staden hand om hela gatuområdet, men det är tomtägarens skyldighet att transportera bort snö från tak och gård. I praktiken fungerar det inte ordentligt; tomtägarna flyttar snön i fråga till körbanan, varifrån staden transporterar snön på egen bekostnad.</p> <p>I Oslo övervakas tomtägarens skyldigheter i centrum av stadens parkeringskontroll som har möjlighet att sanktionera tomtägaren. I Oslos förorter har tomtägarnas skyldigheter tagits över av staden. I Sapporo i Japan har man hanterat bekämpning av halka på ett intressant sätt. Längs gångvägarna finns behållare som liknar brevlådor, där det finns sand i plastpåsar. Fotgängaren kan ta en plastpåse i behållaren och sprida ut sanden själv på den vägsträcka de behöver. Staden Sapporo behöver bara fylla på sandbehållaren, utöver plogning.</p>
Rättsfall Högsta domstolen 1995:69	Halkolycka, fall på övergångsställe	<p>På söndagsmorgonen den 10 april klockan 6.45 hade en fotgängare fallit och skadat sig på ett isigt osandat övergångsställe på en livligt trafikerad stadsgata, där man vet att det finns gång- och fordons trafik även nattetid. Övergångsstället var halt på grund av frosten kvällen innan och det underkylda regnet tidigt på morgonen. Staden hade inlett arbetet med gatuunderhåll klockan 7 på morgonen samma dag som händelsen inträffade. Staden som ansvarar för underhåll hade skadeståndsansvar för fotgängarens skador.</p>
Rättsfall Högsta domstolen 1998:28	Halkolycka vid fastigheten	<p>Halkolyckan inträffade vid en tomt som förvaltas av ett bostadsaktiebolag i ett område som fotgängare använder i allmänhet. På gatudelen i fråga fanns ett separat område för gångtrafik som en förlängning av gångbanan, med samma bredd som gångbanan och avskild från den egentliga körbanan, men inte avskild genom upphöjning. Halkolyckan ansågs således ha skett på gångväg som avses i underhållslagen. Det fanns ett avvikande utlåtande mot Högsta domstolens beslut, där man påpekade att lagen inte innehåller någon definition av vad som avses med gångväg. I förarbetena till lagen har man endast konstaterat att tomtägarens uppgift skulle vara att sköta underhåll av gångväg som har byggts vid fastigheten eller på annat sätt anvisats fastigheten. Enligt utlåtandet har området i fråga inte avsatts för gångtrafik på något särskilt sätt, och bostadsaktiebolaget har därmed enligt lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden inte varit skyldigt att förebygga halka på olycksplatsen och följaktligen inte heller att ersätta skador som orsakats av fallet.</p>

Tema	Beskrivning	Att beakta vid utvärdering av funktion
<p>Rättsfall Högsta domstolen 1997:151</p>	<p>Halkolycka, fall på övergångsställe</p>	<p>På grund av solvärmens hade vatten runnit från taket på huset som bostadsaktiebolaget äger, längs stupröret ner på gångbanan och frusit i kölden. Personen hade vid 1-tiden på natten halkat på en frusen plats och skadats. Det var inte oförutsett att smältvatten som rinner längs stupröret ner på trottoaren fryser en frostig natt. Bostadsaktiebolaget hade inte påvisat att det skulle ha varit omöjligt att få sand som förebygger halka att ligga kvar på gångbanan under rådande förhållanden. Det frusna området hade inte avgränsats med bommar eller markerats med annan varningsskylt. Därför var alltså bostadsbolaget ansvarigt för den skada som personen åsamkats.</p>
<p>Rättsfall Högsta domstolen 2015:95</p>	<p>Skadad genom fall i en grop på byggarbetsplatsen</p>	<p>Entreprenören hade inte på tillbörligt sätt markerat gropar för vatten- och avloppsnetzets saneringsobjekt i gatuområdet. Fotgängaren hade varit på väg till arbetet på morgonen när han såg gropar och börjat gå runt dem vid den intilliggande egnahemstomten. Där hade han fallit i en öppen grop på tomten och skadats. Tingsrättens beslut om grovt vållande till skada höll, eftersom Högsta domstolen ansåg att entreprenörens försummelse att skydda groparna hade ett orsakssamband med att fotgängaren skadades och genom sitt förfarande orsakade fotgängarens kroppsskador.</p>
<p>Rättsfall</p>	<p>Dödlig kollision med stängsel på byggarbetsplats</p>	<p>År 2015 kolliderade en cyklist i Tammerfors med ett obelyst stängsel på en byggarbetsplats i mörkret och dog till följd av kollisionen. Saneringsarbeten i flervåningshus utfördes i området. Det fanns inga reflexer eller lampor på stängslet och inte heller varningsskyltar. Tingsrätten ansåg att arbetsledaren var skyldig till dråp och dömde arbetsledaren till böter. Hovrätten ansåg att man inte rimligen kunde kräva att arbetsledaren besökte platsen själv dagen innan för att kontrollera om stängslen fanns på platser enligt gatutillståndet och åtalet förkastades. Det förblev oklart vem som placerat stängslet på den plats där cyklisten kolliderade med det på olycksdagen. Stängslet var inte markerat med varningslampor, men gatutillståndet krävde inte sådana.</p>

Bilaga 3. Sammanfattning av intervjuer

Instanser som hörts i intervjuer vid utvärderingen av underhållslagets funktion. Sammanlagt 60 instanser och 121 intervjuade personer.

1. Kommuner och städer (11 instanser)

Kommunförbundet
Helsingfors
Tammerfors
Uleåborg
S:t Michel
Joensuu
Kajana
Kittilä
Imatra
Kouvola (skickade separat ett skriftligt utlåtande)
Helsingfors, juridiskt team (skickade separat ett skriftligt utlåtande)

2. Slutanvändare (20 instanser)

Cykelförbundet
Handikappforum
Invalidförbundet
Automobilförbundet
TIER
Diskrimineringsombudsmannens byrå
Fastighetsförbundet
Egnahemsförbundet
Ungdomsfullmäktige
Taksiliitto
Företagarna i Finland
Äldreombudsmannens byrå
Nätverk av cykelkommuner
Äldreinstitutet
Paikallisiikenneliitto
Lokaltrafikförbundet
Bussförbundet

HRT
FÖLI
JOJO
Trafikskyddet

3. Ägare av nätverk (11 instanser)

Vattenverksföreningen
Energindustri
FICOM
FINNET
ELISA
DNA
TELIA
CARUNA
HELEN
Lahti Energia
ALVA

4. Entreprenörer (3 instanser)

Infra rf
Koneyrittäjät ry
Sähkö- ja teleurakoitsijat ry

5. Statsförvaltningen (6 instanser)

Finansministeriet (FM)
Kommunikationsministeriet (KM)
Trafikledsverket
Transport- och kommunikationsverket Traficom
Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen)
Miljöministeriet (MM)

6. Aktörer inom säkerhet och räddning (3 instanser)

Räddningsverken
Polisstyrelsen
Nödcentralverket

7. Andra aktörer (6 instanser)

ITS Finland
 FINTRAFFIC
 Tammerfors universitet
 SITRA
 Grönmiljöförbundet
 Kaupunginpuutarhurien seura

Sammanfattning av de centrala resultaten av intervjuerna, bedömning av lagens funktion per grupp (121 intervjuade)

Lagens funktion, sammanfattning per grupp

Kommun-sektorn	Strukturen okej, kompakt och kort. Ansvarsområdena bör förtydligas, så att de är tydliga för olika parter. Myndigheternas begränsade möjligheter att ingripa i problemområden sågs som ett generellt problem i lagen. Lagens termer och definitioner bör förtydligas och "gråzonerna" avlägsnas.
Nätverksägare och entreprenörer	Ur nätverksägarnas synvinkel fungerar lagen relativt bra och de betonade vikten av samarbete, enhetlig praxis och betydelsen av att göra utveckling möjlig. Enligt entreprenörerna är ansvaret splittrat och lagen främjar inte systematisk verksamhet. Informationshantering som helhet saknas i lagen.
Slutanvändare	Lagen prioriterar motorfordonstrafik. Jämlikhet, likabehandling, säkerhet, tillgänglighet och resekedjor ur svagare användargrupperns perspektiv saknas i lagen. Svåröverskådlig lag och otydliga ansvar visar sig som många problem för olika användargrupper.
Statsförvaltning	Lagen är en produkt av sin tid och kräver reformer och en bredare vision samt att olika användargrupperns behov beaktas bättre. Frågor och lagar om underhåll bör knytas bättre till lagstiftning som reglerar markanvändning.
Aktörer inom säkerhets- och räddningssektorn	En lag som är dåligt känd. Bristande planering av underhåll syns som praktiska problem, tillgänglighetsproblem och till och med risksituationer. Information bör spridas bättre.
Andra aktörer	Lagen har styrt verksamheten i en separerad riktning. Livscykelänkande och slutanvändarnas behov förmedlas inte av lagen. Frågor som gäller informationshantering saknas i den nuvarande lagstiftningen. Grön egendom och de värden som är förknippade med den bör återspeglas bättre i lagen.

Sammanfattning av de mest centrala temana för behovet av ändring och uppdatering av lagen, presenterad per grupp (121 intervjuade)

Viktigaste teman som lyfts fram i intervjuerna gruppvis

Kommun- sektorn	<p>Arbete som utförs på gatan och regleringen av det – vilt grävande av dålig kvalitet måste sättas under kontroll.</p> <p>Tydligare underhållsansvar, gråzoner, termer och definitioner.</p> <p>Vinterunderhåll av gångbanor – uppfattningar för och emot om att överföra ansvar till kommuner. Ansvar hos trafikanter?</p> <p>Bristande planmässighet i underhåll.</p> <p>Motstridigheter i lagen, bättre samordning av lagar</p>
Nätverksägare och entre- prenörer	<p>Smidigare tillståndspraxis och harmonisering av verksamhetssätt.</p> <p>Flexibilitet i tjänster som är viktiga för samhällets funktion.</p> <p>Beaktande och samordning av övriga lagar. Måttfullt återställande.</p> <p>Olika cykler för underhåll av nätverk måste beaktas.</p> <p>Utveckling av informationshantering och ansvar för produktion av information. Information bör erhållas på ett ställe.</p> <p>Framhäva slutanvändarnas ansvar. Det är inte ekonomiskt möjligt att hålla allt i skick 24/7.</p> <p>Bättre planmässighet i underhåll.</p>
Slutanvändare	<p>Likabehandling och jämlikhet. Tillgänglighet, åtkomst, säkerhet och resekedjor – service för alla!</p> <p>Trafikarrangemang på byggarbetsplatserna måste ordnas och schaktningsarbeten måste kontrolleras bättre.</p> <p>Överföring av ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor till kommunerna – åsikter för och emot. Bara vi kunde skapa bättre service för slutanvändare!</p> <p>Lagens punktmässighet och splittring av ansvar. Syns som många praktiska problem och okunnighet.</p> <p>Brist på planmässighet, brist på snöutrymmen, många praktiska och vardagliga problem som orsakas av snö.</p>

Viktigaste teman som lyfts fram i intervjuerna gruppvis

Statsförvaltning	<p>Digitalisering och utveckling av informationshantering. Informationshantering av sambyggnad, automatisering av trafik, nya transportformer.</p> <p>Övergripande översyn, balanserad helhet, samordning av lagar, möjliggörande lagstiftning</p> <p>Beaktande av behov hos personer i svagare ställning i lagstiftningen.</p> <p>Klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald och grönområdenas betydelse med i lagen.</p> <p>Förvaltning av egendom och beaktande av reparationssskuld.</p>
Aktörer inom säkerhets- och räddningssektorn	<p>Hantering av schaktningsarbeten, centraliserad informationshantering, förmedling av information till dem som behöver den.</p> <p>Samordning av lagar, samarbete mellan olika ministerier vid lagberedning, tydliga ansvarsområden i KPL.</p> <p>Dålig hantering av helheten, brist på planmässighet syns som tillgänglighetsproblem hos oss.</p> <p>Rätt att förelägga böter för kommunerna om det är juridiskt möjligt.</p> <p>Nya transportformer och spelregler för dem med i underhåll.</p>
Andra aktörer	<p>Utveckling av informationshantering, allmänna och gemensamma informationssystem. Definition av typer av information, information i realtid behövs, kra i lagen?</p> <p>Livscykelplanering; planmässighet med i lagen som ett krav.</p> <p>Beaktande av behoven i framtidens stad (bl.a. biologisk mångfald, nedkylning, kolsänkor osv.).</p> <p>Höjd servicenivå ur slutanvändarnas synvinkel som helhet.</p> <p>Effekt och gemensamt ansvar, fundera på dessa frågor och beakta dem i lagen.</p>

Behovet av ändringar i underhållslagen och andra iakttagelser som framförts i intervjuerna

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
1	Cykelförbundet	Det finns även stora problem och brister i lagen. Den nuvarande lagen ger dock också en möjlighet att arbeta med hög kvalitet.	Tydligt ansvar för vinterunderhåll och behovet att förbättra servicenivån. Kvalitetssäkring bör på något sätt ingå i lagen.	Platsövervakning och sanktioner – kontinuerliga problem och tillbud över hela landet.	Ändring av hela lagens perspektiv med beaktande av grundlagen och diskrimineringslagen .	Jämlikhet i ersättnings-skyldighet – På grund av otillräckligt underhåll ersätts skador på bilen, men inte kostnader som orsakas för cyklisten.		Prioriteringar i lagen en produkt av sin tid. Lagens funktion är dålig för svagare användargrupper.
2	Handikappforum	Lagens grund och tillvägagångssätt bör ändras i en riktning som betonar tillgänglighet, säkerhet och resekedjor. Bil och bilism styr för mycket nuförtiden.	Ansvar för vinterunderhåll av gångbanor till kommuner. Bättre helhetsansvar, möjliggörande av höjd kvalitetsnivå och beaktande av tillgänglighet.	Konstruktioner och element som betjänar tillgänglighet ska året runt hållas i ett skick som lämpar sig för avsedd användning.	Systematik i tillgänglighet – Tillgängligheten för rörelsehindrade personer, särskilt på vintern, är helt slumpmässig, punktspecifik och det finns ingen systematik som beaktar hela resekedjan.	Problematik på byggarbetsplatser: du borde kunna förutse och undvika problem. När vi kommer till böter är vi redan sent ute.	Bristande jämlikhet i ersättningskyldighet för kvalitet i beläggning och utrustning i nuvarande praxis mellan trafikanter på gator och gångbanor + cykelbanor.	Lagens prioriteringar och intressen borde vara att skydda människoliv och möjliggöra säker rörlighet för användare i svag ställning.
3	Invalidförbundet	Ju tydligare ansvar och skyldigheter för alla parter, desto bättre. Den nuvarande lagen verkar rörlig för slutanvändarna.	Världen har förändrats; tidigare gömde man funktionshindrade och transporterade dem. Nu är självständig rörlighet viktigt – > historien syns som punktmässig tillgänglighet -> Behovet av tillgänglighet är nuförtiden mer omfattande.	Långvariga byggarbetsplatser på gator är störande för människor i rörelse. Kontinuerlig schaktning försvagar också funktionen i till exempel tillgängliga strukturer.	Proaktivitet skulle vara viktigt i underhåll . Nu reagerar man för sent, och därför är servicenivån ofta dålig. T.ex. snön trampas och fryser till en ojämn yta.	Användning av digitalt vridmoment för att ge aktuell information mångskiftande till olika användargrupper (inte bara en skylt). Massbaserad problemlösning, speltänkande.	Vintern är en tuff period för personer med nedsatt rörlighet. Osäkerheten i små vardagliga saker kan vara en betydande mental börda, vars ekonomiska inverkan kan vara enorm.	Man vaknar upp till tillgänglighetsfrågor när upplevelsen kommer nära. Empati och förståelse för en annan persons ställning är svår utan personlig erfarenhet
4	Automobilförbundet	Lagen är skriven så att kvaliteten på myndigheternas verksamhet är avgörande. Skulle kunna vara mer strikt föreskrivande så att praxis skulle vara mer enhetliga.	Ordning på trafikarrangemang vid byggarbetsplatser. Prissättningsmodeller och sanktioner med i detta.	Schaktningsarbeten drar ut på tiden – byggarbetsplatser tenderar att försenas, eftersom alla nu kan arbeta på ett sätt som gynnar den egna ekonomin.	Frågor som rör vinterskötsel. Smidig och säker trafik måste garanteras. T.ex. snöhögar vid korsningar utgör en ständig fara.	Bättre förmedling av information till olika användargrupper -> många saker skulle åtgärdas. Offentlig, en tjänst. Ansvar och skyldighet för vem?	Förtydligande av skadeståndsansvar – Många bilförare upplever att de har drabbats av orimliga förluster av rättigheter på grund av gatunätets dåliga skick. Tolkningen av lagen måste bli tydligare i detta.	Euro är en bra konsult. När det lönar sig att agera på ett högkvalitativt sätt ur ekonomisk synvinkel, då gör man så. Tillräckliga sanktioner.
5	Tier	Lagen innehåller inte nya transportformer; små transportformer bör beaktas. Ny aktör i ett konservativt verksamhetsområde har varit utmanande.	Utveckling av informationshantering – man får ingen information om underhåll från städer/kommuner, så att man kan planera och styra den egna verksamheten med den. Lagen skulle kunna främja detta. Man får dock inte överbelasta någon part.	Prioriteringar i lagstiftning – år 2050 förutspås småtrafik ersätta en stor del av korta bilresor. Prioriteringar bör ändras, hur gaturum fördelas och planeras.	Brist på planmässighet – verksamheten styrs med gamla prioriteringar och praxis. Ingen beredskap för kommande förändringar.			Unga tar allt mer sällan körkort. Fler unga använder små transportmedel och vänjer sig vid att använda dem. På lång sikt kommer småtrafik att vara en bra sak.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
6	Diskrimineringsombudsmannen	Likabehandling är inte en uppsättning önsningar – de är frågor som definieras i lag och som måste beaktas i KPL och även till exempel vid upphandlingar: Offentliga medel ska inte användas för att genomföra lösningar som skapar hinder och minskar tillgängligheten	Prioriteringar i lagstiftning – diskrimineringslagen återspeglar grundlagen 6 §. Inkluderar uppfyllande av grundläggande och mänskliga rättigheter – ska tolkas mot bakgrund av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (artikel 9). En stark förpliktelse att granska KPL.	Beaktande av tillgänglighet i lagen – Lagen måste innehålla förpliktande saker som förbättrar tillgängligheten året runt. Mål som grundas på fri vilja verkar inte fungera riktigt	Planering av likabehandling – Diskrimineringslagen 5 §: Varje myndighet ska ha en plan för de åtgärder som behövs för att främja likabehandling.			I rättspraxis har man konstaterat att tillgänglighet skapar indirekt utestängning. Diskrimineringslagen modifieras -> eget tillägg i paragrafen att försummelse av tillgänglighet skulle vara diskriminering.
7	Fastighetsförbundet	Lagen är ganska vid och ger kommunerna utrymme att beskriva ansvar för underhåll. Har fungerat ganska bra för sin del. Problemet är kanske mer i praktiken. Kanske inte så mycket i lagen. På lagnivå har gränsen mellan stad och fastigheter inte staplats för hårt, vilket är bra, så länge den verkligen används klokt	Förbättrad hantering av schaktningsarbeten – skyldighet att bättre samordna schaktningsarbete. I bakgrunden finns ofta brister i informationshanteringen. Kontakt över gränssnitt > samordning bör tas om hand -> sker inte idag. För staden och infrastrukturen har schaktningsarbets varaktighet stor inverkan -> bör också synas på juridisk nivå på något sätt.	Ansvarsfördelning för vinterunderhåll – Varje vinter kommer det många förfrågningar om detta, inte klart för alla. Åtminstone i Helsingfors har det blivit sämre när staden har tagit över vinterunderhåll av gångbanor.	Strängt ansvar för underhållaren – Halkolyckor är typiska. Det är tungt ansvar för fastigheterna, även domar har avgett. Hur går då ansvaret juridiskt (vinterunderhåll för gångbanor har tagits över av staden) om det kommer krav på ersättning?	Brist i planeringsmässighet – många problem orsakas av otillräcklig planering. Proaktivitet och framsynthet! Man bör beakta mångsidig minimering av skador t.ex. vid gatuarbeten och även rent allmänt beakta slutanvändarnas behov bättre. Vintern planeras inte, en stor brist.		Stadsdelar kan vara mycket olika, vilket kräver flexibilitet och handlingsutrymme. Det finns också många olika synvinklar och aktörer – vintervård ska inte bara vara en dialog mellan entreprenörer. Det finns mycket överkänslighet.
8	Egnahemsförbundet	Lagen är konstig och rörig för många när det gäller ansvar. Visar sig som en snölag. Man känner inte ansvar och skyldigheter i den nuvarande lagen. Det finns mycket okunnighet om sommarunderhåll. Bättre synlighet för tillgänglighet året runt och beaktande av olika användargrupper.	Plogning av tomtanslutningar – En evig fråga. Man vill att kommunen ska ta hand om det, men helst inga kostnader. Knepig fall. Det är viktigt att beakta specialgrupper och bakomliggande frågor (stöd för att bo hemma, likabehandling, tillgänglighet).	Ansvar för skötsel sommartid – Småhusägare känner dåligt till ansvar. Gränserna för ansvar för renhållning är till exempel oklara. Information skulle vara viktigt. Till exempel äldre vet absolut ingenting om många saker. Papperskopior även till hemmen.	Tillgänglighet i resekedjor – Ett egnahemshus brann ner i Esbo när brandkären inte kunde ta sig till platsen på grund av snö. Bilar inom hemvärden kommer inte fram. En låggolvsbuss räcker inte för att komma till apoteket. Det finns många perspektiv och behov. Lösningssmodellen är splittrad nuförtiden.	Prioriteringar i lagstiftningen – säkerhet, tillgänglighet, likabehandling, jämlikhet. Ur vilken synvinkel bör dessa saker införas i lagtexten, så att de förverkligas bättre än nu?	Information och informationshantering – tillägg av information på något sätt i lagstiftningen -> detta skulle kunna vara ett konkret "fall" för lagstiftningen. Skada orsakas för användarna. Beredskap Digitala lösningar finns redan. Information bör användas och delas.	Klimatförändringarna ökar nederbörden – betydelsen av underhåll ökar. Samtidigt bör man förlänga hemmabonde. Principen om cirkulär ekonomi ingår i underhåll. År snö skräp eller en möjlighet? Rengöring och återvinning av sandmaterial.
9	Ungdomsfullmäktige	Det är viktigt att beakta ungas behov och att engagera dem. Ungas behov får stå tillbaka i prioritering och praxis som nuvarande KPL styr. Prioritering av vuxnas behov.	Prioriteringar i lagstiftningen – Unga och barn är inte en homogen grupp. Mycket olika behov mellan olika åldrar. Framtidens mobilitetsvanor skapas under barndomen och tonåren. Tillgänglighet, självständig mobilitet, säkerhet och tillgänglighet i fokus. I slutändan handlar det om att följa sådant som definieras i andra lagar.	Engagerande i planering – Inskrivning i lagen om att delaktighet skulle förverkligas bättre. Indikatorer bör fastställas för hur förverkligande verifieras. Gäller såväl planering av underhåll som hela den byggda miljön mer allmänt i MRL.	Reagerande på framtidens behov – Många nya former av rörlighet kommer genom unga. Kommer och sprider sig snabbt. Med vilken mekanism skulle vi kunna snabbt definiera saker som hjälper att skapa spelregler? Skotrar, elektriska rullbrädor, VR- och AR-spel	Informationshantering – Fragmenteringen och bristen på information gör det svårt att förmedla information till dem som behöver den. Även uppkomsten och spridningen av nya innovationer försvåras. Nationellt behov med tanke på livskraft och konkurrenskraft.		Allt i samhället rör även unga. Ungas liv påverkas väldigt mycket av planering och underhåll av miljön.
10	Taksiliitto	Lagen syns knappt för taxioperatörer, men snön gör det. Det finns ofta problem med den.	Beaktande av hela resekedjan – Säker och obehindrad färd bör tryggas för alla parter. Man kommer inte alltid fram med taxi när snön blockerar vägarna.	Hantering av skick i det lägre gatunätet – Det lägre gatunätet är i dåligt skick. Ett konstant problem orsakar fel i utrustning och tillgänglighetsproblem. Det borde vara lättare att samla information om problemområden på ett ställe.	Plogning av tomtanslutningar – En evig plåga och fråga. Problem för taxiföretagare och kunder, snövallar emellan		Brist på snöutrymme – särskilt i större städer finns det många taxibilar, och de måste få plats någonstans även på vintern. Taxihållplatser och områden används ofta som snötippor. Utrymme i staden knappt, ihållande kronisk brist på snöutrymme snörika vintrar. Inga snöutrymme har planerats.	

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
11	Företagarna i Finland	Lagstiftningen måste vara flexibel och smidig för omställningar i transportsektorn. Omställningen är väldigt snabb och påverkar användningen av gaturummet. Lagen får inte föräldras snabbt när man nu funderar på den.	Tillgänglighet och flyt – Saker som är viktiga för många näringsverksamheter året runt. Man måste kunna beakta nya behov i lagstiftningen.	Arbete som utförs på gatan – företag behöver till exempel bygga många nya nätverk. Att säkra behoven på ett smidigt sätt ligger i företagets intresse		Behov av nya transportsätt – Alepa-robotar, Wolt-förare, drönare, gemensamma elbilar ... vad mer kommer att finnas? Lagen ska inte hindra utvecklingen – spelregler behövs för snabba reaktioner.		
12	Äldreombudsmannen	Nuvarande underhållspraxis är åldersdiskriminerande. Lagen ska fästa särskild uppmärksamhet vid tillgänglighet och säkerhet. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid områden där många seniorer rör sig i trafiken. Seniorcenter, serviceboenden osv.	Prioriteringar i lagstiftning – Likabehandling och jämlikhet! Promenader är en meningsfull och viktig motionsform för äldre människor. Förutseende hälso- och sjukvård! Hälsöfrämjande nämns även i lagen om service för äldre. Det här är det.	Problem med gatuarbeten – det måste vara möjligt att ordna säker mobilitet även under arbetet på byggarbetsplatsen. Alternativa färdleder ska vara tydliga, ha bra vägledning, vara säkra och konsekventa. Jämnhet och belysning är viktiga faktorer i organisationen av rutten under arbetet.	Beaktande av behov i intervård – Personer i åldern 65–74 år rör sig mest till fots. Redan en liten mängd snö gör det svårare att bland annat använda hjälpmedel. Snöhögar vid korsningar är också problematiska. Sandningssand bort snabbt. Användning av sparkstötting måste göras möjligt	Prioritering mellan gångbana+cykelbana – beläggningsskador kan vara problematiska och farliga för äldre. Mer prioritering av vägar som används av trafikantgrupper i en svagare ställning. Städernas ansvar för gångbanor skulle kunna vara bra.	Plogning av tomtanslutningar – Många fastighetsägare är äldre. Det är lönsamt för samhället att med alla medel stödja hemmaboende.	En oerhört viktig fråga just med tanke på likabehandling. Alla har rätt att röra sig utomhus och delta. I Finland fanns 1,3 miljoner personer över 65 år i slutet av år 2020, prognosen för år 2030 är 1,45 miljoner.
13	Nätverk av cykelkommuner	Problemet är ofta praxis i kommuner och städer, inte nödvändigtvis själva lagen. I en värld som förändras an knyter lagen till rörlighet varje dag. Nuvarande praxis styr till minimering av olägenheter på farleder för motorfordon.	Bristfälliga arrangemang på byggarbetsplatser – ordnas lite hur som helst. Ett stort missförhållande. Det är så enkelt att använda allmänna områden nuförtiden. Någon måste dö eller skadas innan man sanktionerar något ... Varför har man inte beaktat detta? Användningen av offentliga utrymmen bör automatiskt innefatta en minsta möjlig olägenhet. Om olägenhet uppkommer bör man utdela sanktioner.		Prioriteringar och perspektiv på lagstiftning – Lagen borde betraktas ur en synvinkel som möjliggör val av hållbar rörlighet. Man ska tänka via service design från början till slut. Man borde se hela underhållet som en tjänst. Lagen borde också utgå från detta.	Krav på användning av digitalisering - Teknik > respons > krav i lagen om utnyttjande av digitalisering > att styra lagen i denna riktning. Avtalsmekanismer. Kundnöjdhet. Ett visst antal klagomål om byggarbetsplats -> sanktion. Detta bör utvecklas. QR-kod på byggarbetsplatsens staket -> responsbetyg. Nu finns det en konkurrensför-del i att gå där ribban är lägst	Borttagning av sandningssand – Sand på cykelvägar är en av de främsta orsakerna till fall i cykeltrafik på våren. Sand som inte tas bort ger halka på våren. Praxis strider mot lagens anda.	Resurser anslås till leder för motorfordon. "De kan inte röra sig annars. Samhället fungerar inte annars." Det här är typisk jargong utan någon sanninggrund. Annan trafik än bilism är inte riktig trafik. Attityd och prioriteringar finns djupt.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
14	Grönmiljöförbundet och kaupunkipuutarhuiden seura (föreningen för stadsträdgårdsmästare)	Det finns många svårigheter med att tolka ansvar i den nuvarande lagstiftningen. Ansvar och skyldigheter borde anges tydligare. Lagen presenteras till stor del genom områden och uppgifter – inte som en tjänst till slutanvändare. Definitioner och termer måste förtydligas. Grön egendom och dess värden bör synas bättre i lagen. Grön egendom förstörs tyvärr obekymrat i samband med till exempel schaktningsarbeten.	Definitioner och terminologi – Lagen innehåller svårtolkade saker som kan ge upphov till motstridiga tolkningar, till exempel med tanke på den biologiska mångfalden: hålla rent – > bort med all vegetation eller skräpfrött? Detsamma gäller hälsosam miljö > menar man rent eller den geografiska positionen? Det kan finnas många tolkningar. Hela lagens namn borde vara mer beskrivande av dess innehåll. Arbete som utförs på gatan och i allmänna områden förmedlas inte av lagen på rubriknivå. Vad avses med allmänna områden överhuvudtaget; en mer exakt definition behövs.	Oklart ansvar – Oklart när det gäller både vinter- och sommarvård. Särskilt fastigheternas ansvar i olika fall i tvärsnitt är förvirrande med omväxlande gränser i meter. Det blir tvister med fastighetsägare om slätter och skötsel av fält. Det finns även gråzoner i ansvar, såsom till exempel renhållning av spårvagnsspår, gatuumråden med värmesystem, naturliga dagvattenområden, vegetation i gatuumråde samt förvaltning och bevarande av fastighetens värde.	Bristande planering – Skyldigheten att planera borde synas på något sätt redan i lagen. Underhåll borde ju vara systematisk verksamhet. Gatuplanerna saknar underhållskategorier och skyldigheter för underhåll och renhållning. Borde tas med redan i utkastskedet, exempelvis kartor!	Information och kommunikation – anvisningar och klausuler (servitut ska markeras) måste på något sätt skrivas in i lagen eller någon annanstans så att de olika parterna skulle känna till sina skyldigheter enligt lagen. Nya aktörer kommer också hela tiden till gator och allmänna områden. Man bör lösa hur dessa beaktas och hur man kommunicerar om ansvar. Beslut om gatunderhåll är den enda skyldigheten att lämna information en gång vart 50:e år. Beslut även om renhållning på liknande sätt som gatuhållning? Det skulle också vara viktigt att dela öppen information om underhåll.	Fenomen vid evenemang – Nedskräpning och slitage av områden. De ger dock mycket intäkter till staden, men den gröna egendomen lider. God praxis för samarbete i Björneborg. Kanske kan lagen skärpas vad gäller konsekvenser samt underhåll och varaktighet av området. Till exempel bör gamla och värdefulla parker uteslutas från evenemang.	Andan i lagstiftningen om den byggda miljön är att bygga och rivning kommer först. Underhåll ignoreras fortfarande ganska ofta. Ur invånarnas och användarnas synvinkel är skötsel och underhåll det viktigaste och mest synliga. Planering och byggande är i princip störningar i vardagens flyt.
15	Kollektivtrafikens representanter	KPL huvudsakligen en mindre bekant lag. Problemen med vinterunderhåll och gatuarbeten är desto mer bekanta i den egna verksamheten. Smidighet, förutsägbarhet, säkerhet och tillgänglighet i kundernas resekedjor är kärnan i den egna verksamhetens intresse.	Utveckling av informationshantering – Information flödar fortfarande "internt" till aktörer inom kollektivtrafik, men i allmänhet varierande och delvis svagt. Förbättrad informationshantering skulle lösa många praktiska problem i trafikering och smidighet i resekedjor. Kan denna fråga drivas vidare genom lagstiftning? Digital tvilling - haltar nog ganska illa vad gäller underhåll och arbete på gatan?	Praktiska problem i vintervård – Den låga nivån på vintervård är ett problem, i synnerhet i nedre gatu- och vägnätet (skoltransporter). Dålig nivå på vintervård av hållplatser och anslutningar, till och med ringaktning. Det har inte funnits några anvisningar heller. Okunnighet om ansvar, till exempel vintervård av värdområden kanske inte tas om hand av någon. Brist på snöutrymmen. Stort behov av manuella snöarbeten vid hållplatser. I slutändan behövs tillräckliga resurser för basarbetet så att vardagen och transporter fungerar.	Försörjningsberedskap och extrema väderfenomen – Extrema väderfenomen ökar; var går gränsen mellan normala och exceptionella situationer? Den här diskussionen måste också tas med i processen.	Gatuarbeten – Kollektivtrafiken kan till och med vara tvungen att köra en avvikande rutt på obestämd tid. Byggarbetsplatser varar ofta länge, trots att inget händer -> skulle detta kunna införas i lagstiftningen på något sätt? Trafikföretagen borde åtminstone informeras om varaktigheten. Det förmedlas knappt någon information om arbeten inom olika förvaltningsområden och deras varaktighet (terminaler - Väylä, NTM-gränssnitt). Sanktion som stupstock om byggarbetsplatserna bara dröjer. Att hålla gatan uppriven medför kostnader för samhället som borde beaktas / värderas. Mer samordning behövs vid schaktning.	Prioriteringar i lagstiftning – Behoven i trafikantgrupper i svagare ställning bör beaktas bättre än nu. Tillgänglighet i mobilitet samt resekedjetänkande bör inkluderas. Säkra och tillgängliga förbindelser från dörr till dörr (förbindelse till hållplatser, underhåll av hållplatser, möjliggörande av transportformer året runt för "sista kilometern").	Principen tillgänglighet, flyt och åtkomst för hela resekedjan bör på något sätt inkluderas. För många gränssnitt som gör att allt spricker ur användarens synvinkel vad gäller servicenivå eller information. Jämlikhet och likabehandling för olika trafikantgrupper är också viktigt – både när det gäller servicenivå och förmedling av information.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
16	Trafikskyddet	Det påverkar inte direkt vår verksamhet, men lagen återspeglas och har många gränssnitt till oss. Det är viktigt att lagen kräver högkvalitativt och effektivt underhåll som beaktar alla användargrupper, naturligtvis är tillgänglighet i centrum. Åtgärder med syfte att förbättra kvalitetsnivån gynnar även oss. Man skulle alltså kunna göra preciseringar i lagen. Det är dock fråga om en så kallad ramlag, man kan kanske ställa krav på allmän nivå i lagen.	Definitioner och terminologi – I tillfredsställande skick -> Hur mycket och i vilken utsträckning kan lagstiftningen omfatta kvalitetskriterier? Man måste påvisa mandat för den som ansvarar för underhåll och att man har rätt slags verktyg. Kanske mer en fråga om avtalsrätt än KPL. Kan lagen på motsvarande sätt innehålla olika användargrupper på en nivå för omnämmande?	Trafikantens ansvar – Ersättningskyldigheter omfattas av denna lag. Hur är det med trafikantens ansvar? För en lekman verkar det strida mot rättsuppfattningen. Vi betalar för att någon klantar sig. På något sätt borde detta beaktas i samband med reformen av lagen. Skadeståndsansvaret bör till exempel gälla situationer som användaren inte kan förutse och som finns utanför normala säkerhetsåtgärder.	Ansvar för vinterunderhåll av gångbanor – Hur stor förändring skulle det vara om svaret överfördes till kommunerna? För fotgängaren spelar det ingen roll var det är halt. Benet bryts på samma sätt ... Nivån på underhåll borde vara konsekvent > delen gångbanor borde skötas av samma instans. Fallolyckor klassificeras inte som olyckor annars heller; det borde vara så. I Sverige sammanställs allt som statistik i Strada, men inte alls i Finland.	Nya transportformer – Sparkskotrarna har varit ett stort kaos. Det kommer även fortsättningsvis att finnas nya tjänster som utnyttjar det gemensamma gaturummet okontrollerat, vilket utöver nytta också medför nackdelar för många funktioner. Hur skulle städerna kunna hantera processen bättre? Vilka verktyg skulle kommunen kunna ha? Man har börjat med diskussion och avtal i Finland. Det kommer också aktörer som inte bryr sig om avtal. Det kan hända att KPL borde mer allmänt beakta åtgärder som kan komplicera funktioner i underhåll.	Hantering av byggarbetsplatser och trafikarrangemang – Man borde kunna utfärda allmänna bestämmelser, schemalägga och tillgripa sanktioner -> allt detta lät klokt och välmotiverat. Man kan kräva planer för arrangemang under tiden som byggarbetsplatsen finns (trafikarrangemang, trafikstyrning) kan krävas ->, men man måste få verktyg. Myntet har dock en annan sida också – får inte medföra att arbetet försenas. Lagen kan inte ensam korrigera det. Vem övervakar och vilka instrument finns det ... det nuvarande vitesförfarandet känns löjligt och tungrott.	Att främja trafiksäkerheten för olika användare genom information, utbildning, handledning och information till slutanvändarna är kärnan i vår verksamhet. Till exempel ger vi information om att beakta olika mobilitetsförhållanden. Slut användaren har naturligtvis en roll i detta, och genom egna handlingar kan man förebygga olyckor och skador.
17	Åldersinstitutet	Användarens roll i lagen är endast att klaga. Den nuvarande lagstiftningen innehåller oklara definitioner och termer. Lagen är punktmässig – tillgänglighet, åtkomst och resekedjor finns inte i den nuvarande lagen. Tillgängligheten slutar ofta vid ytterdörren. Tillgängligheten i utomhusområden fungerar inte året runt. Man kan inte skriva in allt i lagen, men man kan förklara saker närmare om tillämpningen av den och anvisningar för den.	Kopplingar till andra lagar – Säkerhet, tillgänglighet och underhåll är starkt sammankopplade. Vilka är kopplingarna till lagstiftningen om säkerhet och tillgänglighet? Kan dessa kopplas tydligare till underhållslagen?	Definitioner och termer – Slut användare och tillgänglighet bör ingå i lagen. Det finns många människor med nedsatt rörlighet. Många har också problem med att uppfatta miljön, till exempel personer med minnesstörningar. Trivsel och grönområden är också viktiga element som bör synas i lagen. Termerna "i tillfredsställande skick" och "tillfredsställande hälsa" kan betyda vad som helst. Livsvillkoret i en hälsosam miljö är grönska och vegetation. Tillfredsställande är inte en tillräcklig definition. Boendemiljön ska vara hälsosam, inte bara tillfredsställande. Bör ligga på minst samma nivå som MRL: Trivsamt, hälsosamt och säkert.	Övergripande samordning – Lagen och dess ansvarsområden är punktmässiga. Någon instans måste ha ett övergripande ansvar för att resekedjorna är tillgängliga och säkra för olika användare. Nu förverkligas tillgängligheten punktvis och under en del av året. Också delvis en resursfråga, man bygger tillgängligt men har inte råd att hålla i bra, säkert och fungerande skick. När man sedan inte har råd att underhålla, tar man bort det. Skulle tillgängligheten fungera mer sensitivt genom kommunal samordning?	En större förståelse av tillgänglighet – Tillgänglighet i utomhusmiljö beaktas inte riktigt och är inte standardiserad. Anvisningar i SURAKU gäller fysisk tillgänglighet. Men man har inte beaktat till exempel frågor som rör anmälan och kommunikation. Man anmäler om det finns något skadligt. Man behöver inte anmäla något annat. Kommunikation! Hur skulle man kunna få ett system så att man vet hurdana förhållandena är för mobilitet	Uppskattning av grönområden – Grönområdenas betydelse för trivsel, säkerhet och välbefinnande uppskattas inte på en nivå för dagliga aktiviteter. Det borde finnas ett mer sociologiskt perspektiv i översynen. Om miljön är i tillfredsställande eller dåligt skick, indikerar detta något. Om miljön inte tas om hand -> vandalism -> inaktivitet -> många sociala problem uppkommer.	Finland har förbundit sig till många olika mål, till exempel när det gäller hållbar utveckling och likabehandling. Dessa bör också vara synliga på lagstiftningsnivå, så att saker och ting inte bara är "okej".

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
18	Kommunförbundet	I allmänhet har vi klarat oss ganska bra med lagen. Den har fyllt sin grundläggande funktion ganska bra. Man har gjort saker smidigare genom åren. Ansvar för underhåll av gångvägar har alltid kommit upp regelbundet. Kvalitet, och i synnerhet varierande kvalitet, kommer upp. Lokal flexibilitet är bra ur vår synvinkel. Alla vet inte vad denna lag faktiskt föreskriver och inte. Många problem beror på ovisshet, problem i processen eller problem med upphandling. Vad innebär tillfredsställande underhåll för vissa specialgrupper?	Funktionen i skadeståndsförfaranden – Vad är förhållandet mellan fordon vs. halkolyckor på gångbanor + cykelvägar? Enskilda fall kommer alltid upp. En annan svår fråga är konsumentperspektivet -> kommunen kan två sina händer i skadeståndsärenden. Efter stadens avslag går man till civilrätten. Rättsfall är då alltid fallspecifika. Nuvarande KPL skyddar kommunen utan tvivel om det finns tid och pengar att gå till domstol. Fallolycka -> ofta försäkringsbolaget emellan -> ofta ersätter man ändå. Det finns mycket rättspraxis och man är ganska väl insatt i den.	Dålig kännedom om ansvar enligt lagen – Vad KPL tackar och inte. Alla vet inte vad denna lag faktiskt föreskriver och inte. Det finns många gränssnitt till andra lagar, dessa gränssnitt bör ses över, så att det inte kommer några uppehåll. Ansvar gällande diagrammet 2005 -> i en del situationer med vissa tvärsnitt en ganska intressant fördelning. Finns det något som ska kontrolleras här?	Prioriteringar i lagstiftning – Likabehandling diskuteras mycket. Hur skulle detta kunna beaktas i KPL? Är nivån på underhåll tillräcklig ur lagens synvinkel? Skulle man kunna beakta behoven i olika transportformer bättre? Kommunekonomin realiteter måste dock beaktas. Staten har inte heller några pengar. De vill puffa saker till kommunen. Vem hör detta till -> frågor om dessa kommer från kommunerna. Den lilla blå boken – kommunernas och statens ansvar -> detta borde kanske uppdateras. Kanske har det mer blivit en blå dröm.	Arbete som utförs på gatan, styrning av schaktningens arbeten – Samordning av arbeten. Sanktioner i svåra fall, snabbt förfarande. Avgift för försummelse. Arbetet orsakar olägenheter för slutanvändare. Bakgrunden syns inte för slutanvändare. Samarbetsmöten hålls i kommunerna, men nätägarna deltar inte.	Delvis sandning – En liten detalj som ofta kommer upp: Sparkstöttingparagraf. Större städer anser besvärlig på grund av ansvaret. Åtminstone på korsandeleder uppkommer fläckar utan förebyggande av halka. Små kommuner har däremot ansett den vara bra. Hurdana vägskyltar markerar man till exempel sådana ställen med?	Kommunernas ekonomi måste också beaktas. Att övergå till verksamhet som avviker från nuvarande nivåer kan bli dyrt. Realiteterna i kommunernas ekonomi alltid i bakgrunden. Hurdan verksamhet har man råd med. Stora kostnadsfrågor. Det ursprungliga syftet med gator är att möjliggöra säker och obehindrad mobilitet med olika transportformer. Man kan inte avvika mycket från denna tanke.
19	Joensuu stad	Kommunerna bör få stort spelrum att besluta i frågor som bland annat kvalitet. Lagen bestämmer stupstocken och sedan börjar vi lagstifta. Lagen i sig är enkel, men tolkningar tenderar alltid att förändras. Man måste ofta fundera mellan paragraferna, inte bara för den här lagen. Lagens korthet och kompaktitet är bra. Den tar väldigt lite ställning till grönområden. Skulle kräva förtydligande.	Gatuarbete – Nästan varje dag stöter vi på detta. Mer medel för kommunen. Var det är tillåtet att gräva och under vilka villkor. Allt vi kan göra nu är att hytta med fingret. Schaktning och stängning av områden är ganska vilt. Man tar obekymrat gatuområdet i bruk. Det är arrogant och delvis oansvarigt. Det är en stor helhet.	Vinterunderhåll av gångbana – Den privata sektorn skulle vilja att underhåll av gångbanor utförs av kommunerna. Staden vill inte under några omständigheter ta över det, eftersom det bara skulle vara en faktor som faktureras. Man har provat det - revs när man konstaterade att det är verksamhet på marknaden som strider mot kommunallagen.	Aktsamhetsplikt med i lagen – Ingen skyldighet nämns för fotgängare och cyklister att vara försiktiga. En sådan skyldighet borde finnas. Tillbörligt förberedd för vädret. Detta önskar man ska finnas. Aktsamhetskrav. Verifieringskravet styr mot användning av krossad sten. I många fall är andra metoder bättre.	Ansvar för plogning av anslutningar – Staden har inga resurser för det heller. Man beräknade en extra avgift på cirka 500 000 € om det utfördes + försening av annat arbete. Även i fortsättningen bör det vara fastigheternas ansvar.	Nya transportformer - Spelregler behövs för skotrar. Och även för andra saker i framtiden, så att lagen är användbar kommande 50 år. Det kommer många slags mackapärer som man måste hantera. Några metoder för det här i lagstiftningen? T.ex. en autonom mackapär som rör sig i stadsområdet -> information till staden behövs.	Finland är ett långt land och förhållandena skiljer sig åt vad gäller strukturer och väderförhållanden. Lagen kan inte kräva sommarförhållanden, ingens rikedomar räcker till det.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
20	Tammerfors stad	Tyvänn är underhåll något som förbises. Lagens struktur och bakgrund är relativt bra i sig. Tolkningar och praxis av lagen utan möjlighet till sanktioner uppmuntar till att det inte lönar sig att göra bra ifrån sig. I slutändan en etisk fråga. Nu framgår det inte alls av lagens struktur på rubriknivå, att arbete som utförs på gatan omfattas av lagen. Lagen är dock inte så lätt att läsa. Det är inte många som förstår.	Gatuarbete – Brist på försummelseavgift för bristande efterlevnad. Utnyttjas fräckt. Det förekommer väldigt mycket ignorans. Systemet utnyttjas när det inte finns några möjligheter att ingripa. Det får stora konsekvenser för egendom och andra användare av gatuområdet. Det krävs omedelbart reagerande på brister. Till exempel lyftarbeten orsakar alltför ofta fruktansvärda farliga situationer.	Fastigheternas underhållsansvar – Jag vill understryka att det är en enorm tillgång att fastigheterna gör sin andel. Det skulle vara en stor förändring om fastigheternas arbetskraft inte fanns tillgänglig. Om man börjar rucka på ansvaren, vilka är de rätta konsekvenserna ur kvalitetsens och kostnadernas synvinkel? Om fastigheterna inte gjorde sitt jobb skulle mjölkörten frodas. Det är inte värt att börja göra sådant med en lätt ideologisk förändring, utan att känna till verkningarna.	Lagens definitioner och termer – Många grå områden som bör förtydligas. Det bör vara klart vilka platser som upprätthålls. Hur beaktas behoven i olika transportformer? Vad är dimensioneringsfaktorn (BMW-fälgar eller skoterdäck?). Vad är tillräcklig strukturell skillnad mellan gångbana + cykelbana? Vad är en tomtanslutning? Vilket antal meter används i vilket tvärsnitt? Hur är underhållsansvaret för spårvägsspår? Tillfredsställande och hälsosamt skick?	Trafikantens ansvar – Förhoppningsvis väljer vi inte den "amerikanska modellen" i Finland. Det finns ett krav i vägtrafiklagen om att undvika skador > detta skulle kunna framhåvas på något sätt på lagnivå. Det känns inte bra att man kan söka ersättning för löjliga saker. Ansvar för sina egna handlingar. Fastställande av ansvar även för passager som uppkommer till exempel på torg och öppna platser, samt gångar på tomter. Det råder stor ovisshet om ansvar.	Ställning och brist på planering av underhåll – Staden bör dock ha möjlighet att avvika från lagen på ett systematiskt sätt. En plan för underhåll verkar bra... Kan separata beslut om underhåll också fattas i gatuplanen? En temakarta om underhållsansvar skulle vara bra att ha som en del av gatuplanerna.	I Tammerfors och Åbo har man gjort ? om staden till NTM-centralen. Enligt regionförvaltningsverkets utlåtande är de kvalitetsmål som staden själv ställt upp bindande. Tjänstemännens agerande bör speglas mot lagen, inte avtalsrättsliga frågor. En bättre underhållsnivå är avtalsrätt!
21	Kittilä kommun	Som regel okej. Ansvarsfördelning inom underhåll okej. I schaktningsfrågor i linje med Helsingfors stads presentation. Avlägsna byar måste också beaktas i lagens funktion.	Hantering av schaktningsarbeten – I synnerhet kabelföretag är problematiska. Någon ordning måste vi få på vilt grävande och kvaliteten på arbete. Långa underleverantörskedjor orsakar praktiska problem.	Gränssnitt i underhåll – Ökning av antalet rutter + beaktande av underhåll av korsningar i lagen. Nu blir det dubbelt jobb när en annan orsakar ytterligare behov av underhåll.	Fallolyckor – Försäkringsbolagen samlar pengar för halkolyckor. Mycket utlänningar i Levi, faller omkull och debiterar kommunen. Någon lösning på detta?	Ansvar för vinterunderhåll av gångbanor – Inget stöd för överföring av ansvar för vinterunderhåll till kommunen. I slutändan skulle det inte ha någon större betydelse för Kittilä, men t.ex. Savukoski skulle drabbas hårt (infrastruktur byggd för 8000 invånare, nu 12000 invånare)	Avvecklad nätverksinfrastruktur – Det borde vara känt hur infrastrukturen används. Nätverksinformation i allmänhet från ett ställe.	Terrängtrafiklagen bör också uppdateras. Kittilä kommuns goda ekonomiska situation gör det möjligt att till och med stå ovanför lagens krav.
22	S:t Michel stad	Meningarna i lagen är ganska släpphän- ta. Kan tolkas på många olika sätt. I flera år har man önskat lagstiftningsreformer. Man behöver dock inte reformera hela lagen. Hur tolkar man meningar om man hamnar i knipa? Ur underhållarens synvinkel skulle man önska tydlighet i hela lagen. Båda parter skulle förstå tydligt.	Trafikantens ansvar och ersättning – Man har länge önskat att det skulle bli klarhet i det här. Sällan har en kommun klarat av sin plikt. Vilket ansvar har fotgängare och cyklister? Kommunen betalar vanligtvis. Staden måste ha riktigt starka bevis. För cyklister borde det vara sommarförhållanden även på vintern ... det klarar man inte på något sätt med nuvarande finansieringsnivå.	Vinterplogning och renhållning – Det finns fastigheter som inte transporterar bort snön. Det finns inga metoder för att tvinga till detta. Det borde vara möjligt att utfärda sanktioner. En ansvarsfråga när snön på en fastighet orsakar en olycka i ett gatuområde? Ansvar för underhåll: Gångbana + planeringsfält -> snö från gångbanan till grönområdet, varifrån staden sedan skulle transportera bort. Kryp hål.	Ansvar för reparationer vid anslutningar – Det finns skillnader i tolkningen av skyldigheten att reparera vid anslutningar. Håll på gångbana vid anslutning -> hör enligt vår uppfattning till fastigheten. Stort kryphål. T.ex. en gångbana + cykelväg vid ett köpcentrum, annars i ordning, men ett hål i anslutningen. Smitning från anmälningskyldigheten för fastigheter – finns det några rättsfall?	Hantering av schaktningsarbeten – Om man avviker från tillståndsbeslutet bör det finnas möjlighet till sanktioner. Exempelvis en viss %-andel av tillståndsavgiften. Det måste kännas. Om man inte har sökt tillstånd, vad blir påföljden? Ja, alla företagare i markbyggnad borde förstå att man inte kan gräva eller sätta upp stängsel utan tillstånd.	Ansvarsfrågor för tredje part – Sönderslagning över det gröna körfältet till en tomt på grund av snöns vikt. Orimligt för staden eller entreprenören att ersätta alla sönderslagningar om det är en vinter med hård snö. Det skulle vara bra att hålla ett öga på det här också. Ansvaret borde också ligga hos fastighetsägaren, åtminstone för fastighetens skick. Klena gårdstaket - hård vinter och staden ersätter!	Den här lagen dominerar arbetsdagen redan från morgonen. S:t Michel har haft extern entreprenad i 13,5 år. Varje dag jobbar man inom lagen någonstans i staden. För kommuninvånare är hela lagen okänd. Särskilt för boende i egnahemshus och radhus. Fastighetsförvaltare agerar inte heller som lagen kräver.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
23	Uleåborgs stad	Man har gjort vad lagen har sagt. Man har vid behov verifierat i lagen. Det skulle vara bra att förtydliga hela lagen när det gäller ansvar. När det gäller gatuunderhåll är det relativt tydligt. Problemet är att parterna inte identifierar sitt ansvar. Ur vår synvinkel är lagen i sig okej.	Granskning av termer och definitioner – I allmänhet bör definitioner och termer uppdateras. Enligt lagen ska till exempel underhåll hålla gator och andra allmänna platser i "hälsomässigt tillfredsställande skick" – detta kan ses och tolkas på ganska många olika sätt.	Tydligt ansvar – I gränssnittet mellan staden och fastigheter finns det okunnighet bland fastigheter om ansvar och skyldigheter i lagen. Både om vintervärd och sommarvärd. Även placeringen av egendom i gatuområdet är problematisk i viss omfattning. I Uleåborg har man inte upplevt att kvaliteten på vinterunderhåll av gångbanor är ett problem; fastigheterna har skött jobbet bra.	Plogning av tomtanslutningar – En återkommande sak varje vinter. Man har även gjort ett initiativ i fullmäktige i Uleåborg. Den extra prislappen för renhållning av tomtanslutningar var cirka 500 000 €. Skulle det kunna finnas en särskild tjänst för äldre? Tjänsten kan naturligtvis inte erbjudas alla. En lösning av typ snösedel kan vara på sin plats.	Schaktningstillstånd – Sammantaget skulle det kunna vara bra att få möjlighet till böter i den här tillsynen. Det finns ju alltid lite allmänna bekymmer i samband med schaktningar. På den gröna sidan har man märkt att när man har gjort schaktningsarbeten i grönområdena vid gatan, har man alltför ofta lämnat skräp efter sig, vilket är ett problem för underhållet av grönområden.	Nedskräpning av evenemang – Problem med renhållning > renhållning i hyresområdet är arrangörens/hyresgästens ansvar -> festivalen slutar – gruppen lämnar området -> skräp överallt. Allt extra i området får staden städa undan. Staden får lätt respons om det här, att man borde sköta det bättre. Men hur ändrar man lag och ansvar? Kan vara en svårlost helhet.	
24	Imatra stad	De nödvändiga paragraferna finns där. Problem uppstår i praktiska åtgärder (schaktningsarbeten, trafikarrangemang) som åtminstone bör förbättras. Kunskapen om lagen är generellt dålig.	Hantering av schaktningsarbeten – En vild och svärbemästrad fråga med nuvarande lagstiftning. Alla pysslar med sitt när det inte finns något akut behov av samarbete. Mycket kedjad grävning - något för att reglera detta? Tydligare spelregler. Snäva tidsfönster låter som en ganska drastisk åtgärd.	Möjlighet till sanktioner för tjänstemän – Ganska många saker lämnas ojorda när det inte finns något brådskande behov. Det borde finnas tydligare påföljder om man underlåter att göra något. Polisen har knappast intresse och resurser. Syns redan i fall av vandalism.	Problem med informationshantering – Information finns, men fragmenterad, "ploppar upp" och svår att komma åt. Kräver mycket arbete. Information förmedlas inte, övergripande system saknas. Informationshantering och anknypande reglering skulle kunna lösa många praktiska problem.	Brist på planering – Många problem i vinterunderhåll beror på dålig planering; till exempel brist på snöutrymmen på fastigheter och i allmänna områden. Detta har samband med brist på uppskattning. Det finns bara brist och man förväntas bara göra ännu mer. Samma problem finns förmodligen överallt i Finland.	Ansvar för vinterunderhåll av gångbanor – Det har redan varit en bra diskussion i webinarier om detta. Det skulle kunna vara städernas ansvar i fortsättningen, men enbart ett administrativt beslut räcker inte. Man måste ha hela processen under kontroll för att det ska fungera.	Man känner inte ansvaren i den nuvarande lagen särskilt bra. Staden gör mycket som hör till fastighetsägarna.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
25	Kouvola stad	Det skulle vara bra att genomföra en övergripande reform som skulle vara synkroniserad med MRL. Utgångspunkten för den nuvarande lagstiftningen är tidsplanen för den som utför arbetet: rätten att börja i vilket fall som helst 21 dagar efter anmälan. Ofta lämnas anmälningar in i sista minuten och entreprenören har bråttom att börja arbeta. Nu har allt baserats på gott samarbete tills någon icke-samarbetsvillig dyker upp; sedan blir det svårt.	Hantering av schaktningsarbeten – Som Helsingfors föreslår är en bra förändring att kommunen skulle kunna synkronisera arbeten som utförs av olika aktörer och schemalägga arbeten så att de utförs samtidigt. Kommunerna skulle alltså ha rätt att ändra tidpunkten för arbetet och vid behov förbjuda arbete. Detta är en bra förändring och ligger i linje med bestämmelserna i landsvägslagen. Eftersom detta enligt förslaget är ett kommunalt beslut måste det alltid motiveras, och därför bryter övergången från anmälan om gatuarbete till "tillstånd för gatuarbete" inte mot rättsskyddet för dem som utför gatuarbete. Enligt Helsingfors förslag skulle orsaken till avslag vara till exempel flera på varandra följande arbeten i samma område och schemaläggning av dem för samma period. Även förbud/ändring av tidsplanen för schaktningsarbeten under evenemang (t.ex. fallet VM i Tammerfors) skulle vara motiverad.	Möjlighet till sanktioner – För närvarande kan endast polisen utfärda böter, även om en avgift kan utfärdas genom en handläggning i nämnden för verksamhet som strider mot bestämmelserna, men det är en lång och mödosam process. Under gatuarbetsdagarna diskuterade vi sanktionsmöjligheter, och avsaknaden av dem upplevdes som ett av de största problemen för styrning, tillstånd och bevarande av stadsinfrastruktur i kommunernas gatuområden och i andra allmänna områden. Man borde kunna utfärda en betydande straffavgift för byggarbetsplatser utan tillstånd eller dito som upprepade gånger bryter mot bestämmelserna, till exempel 1 000 € + normala tillståndavgifter för gata utöver det.	Vinterunderhåll av gångbanor – Tolkningar och definitioner av lagen bör granskas så att de uppfyller dagens krav och beaktar slutanvändare. Hur är det till exempel bättre för fotgängare att tomtägaren ansvarar för underhållet av gångbanan? KPL 8 § 2 -> vad händer om det inte lämpar sig för maskinellt underhåll? Vad gör man då? ...lämnar gångbanan oplogad? Tolkning av KPL 3 § 5 mom.; momentet nämner bara att man ska meddela om halkbekämpning inte utförs. Behöver man inte meddela om man inte utför plogning? Fattar kommunen beslut om att inte ploga och kan man överklaga det?	Samordning med andra lagar – Vad är det för idé med 7 § i underhållslagen om underhållsarbetet också följer en gatuplan enligt 41 § i MRA? Delgivning enligt KPL 8 a §; Varför kan inte delgivning meddelas som vanlig eller allmän delgivning? (Förvaltningslag 55 §). Ett beslut om gatuunderhåll enligt 86 § i MRL > fattas beslutet om gatuunderhåll även för gångbanor och cykelvägar? Gäller renhållningsplikten även fastigheter som gränsar till separata gångbanor och cykelvägar?	Bedömningen av funktionen leds av miljöministeriet och man nämnde nog i seminariet att de arbetar för att främja gång och cykling. Man gav en mycket negativ bild av kommunens arbete i webinariet. Man pratade om tidsplanering, men "Jobbet görs vid fel tidpunkt". Kan MM fundera på saken ur kommunens, dvs. en stor aktörs, synvinkel? Näringslivet fungerar i mycket snabba cykler och det är ibland svårt att svara på det, men i allmänhet finns det alltid alternativa vägar om man bara vill och det skulle inte i onödan bryta ny infrastruktur	
26	Kajana stad	Lagen är närvarande i den dagliga verksamheten. Man kan leva med den nuvarande lagen också. Okunnighet om ansvar och dåliga möjligheter för myndigheter att ingripa försvårar och fördröjer verksamhet i hela samhället.	Styrning av schaktningsarbete – Prövade att fastställa tidsfönster för placering och schaktningstillstånd. Ganska teoretiska. I Kajana hålls gemensamma möten 2–3 gånger om året och målet är att bunta ihop vid dessa. Det finns utmaningar. En stupstock skulle vara bra. Påföljder skulle definieras i lag om entreprenören inte följer bestämmelserna. Tjänstemän har inte mycket makt. Ärendet förs till nämnden. Tar tid. Hur skulle det kunna göras tydligare i lagen?	Krav om digitalisering – Det finns ovisshet i många saker, med början i ansvar. Digitala verktyg skulle ge klarhet i frågan - t.ex. vårdgränser och ansvar som geodata. Förpliktande lagstiftning för detta bör införas i underhåll.	Fallolyckor – Krav om skadestånd kommer till behandling varje år. Man måste söka data även för en lång tid tillbaka. Det behövs snabbare reaktioner och förmedling av information, skulle det vara skäl att fastställa vissa tidsgränser i lagen? Om problemet / olyckan rapporterades snabbt kunde man undvika ytterligare skador. Vi måste jobba med den här frågan tillsammans med skadeståndslagen. Måste man börja filma alla jobb på gångvägar?	Ansvar för sommarvård – Eget avfall transporteras till allmänt område. Sandningssand sprids till grönområden och orsakar förstörelse. Ansvar för avlägsnande av främmande arter och förhindrande av spridning. Hur ska alla dessa beaktas i lagstiftningen? Principen om att den som orsakar betalar och sanktioner.	Brist på planering – Snöutrymmen, snöhantering och vinterplanering i allmänhet är obefintliga. Prioriteringarna finns nägonstans i historien och stadens utseende. Digitalisering skulle hjälpa i den här frågan också, man kunde bolla med planernas funktion på plattformar.	

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
27	Helsingfors stad, (lagteam)	Lagen är föråldrad, ofullständig och på sina ställen svårsläst. Att ge juridiskt stöd kan vara svårt ibland, eftersom lagstiftningen är otydlig på sina ställen, ofullständig och motsägelsefull. Förarbeten till lagen och rättspraxis ger lite hjälp för oklarheter i tolkning. Det finns vissa motstridiga normer och oklarheter i tolkning mellan underhållslagen och andra författningar, vilket också försvårar juridisk rådgivning.	Lagens termer och definitioner – Avsaknad av tydliga definitionsbestämmelser orsakar dilemman i lagens tillämpningsområde, till exempel om vad som är allmänt område. Utmaningar som tvådimensionell detaljplan medför orsakar problem. Gränserna mellan underhållsansvar för utrymmen under jord som byggs under allmänt område och det allmänna området ovanpå, var upphör underhållsansvaret enligt lagen och var börjar ansvaret för ägaren av utrymmet under jord?	Otydligt ansvar – Början och slut på ansvar för underhåll och renhållning, nivå som krävs på underhåll och renhållning, tydlig regional avgränsning av ansvar och ändamålsenlig ansvarsfördelning mellan kommun och tomtägare. Gränserna för underhållsansvar är otydliga på sina ställen (t.ex. otydligt tomtanslutningar i 6.3 § och 11.3 § i underhållslagen). På grund av praktiska behov har förpliktelser i underhåll och renhållning också indelats som avtalsgrundade. Vad är förhållandet mellan sådana avtal och ansvarsfördelningen enligt underhållslagen?	Motstridiga lagar och samordnande av dem – Till exempel definitionen av allmänt område i underhållslagen vs. fastighetsbildningslagen, vägtrafiklagens föreskrift om placering av trafikstyrningsanordning vs. underhållslagens föreskrift om tillfälliga trafikarrangemang). Tolkningen av underhållslagen orsakar svårigheter särskilt i en flerdimensionell och mer komplex stadsmiljö.	Kommunernas möjligheter att påverka samt befogenheter – Kommunerna saknar medel för att styra och samordna gatuarbeten. Kommunerna borde ha möjlighet att utfärda kommunala föreskrifter, påverka utförandet av gatuarbeten och fatta kommunspecifika beslut om kvalitet på underhåll och omfattning av underhåll. Vid försummelse i samband med gatuarbeten hoppas man att förvaltningstvånget avskaffas och att en administrativ sanktionsavgift införs.	Förtydligande av beslutsförfarandenv Bestämmelserna om beslutsförfaranden och överklaganden behöver uppdateras.	Förteckning över bestämmelser som stryks eller ändras: 6.3 § och 11.3 §: måste strykas som onödiga. 7 §: måste strykas som onödig. 8 a §: beslutsförfarandet är mycket oklart, bestämmelsen måste skrivas om helt, 12 §: måste strykas som onödig. 19.3 §: samma sak anges i 1 § 2 mom., måste strykas som onödig

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
28	Helsingfors stad	Lagen är gammal och delvis svårbegriplig. Ansvarsfördelningen är mångskiftande. Många slags ansvarsfall och otydliga för många parter. En övergripande reform behövs. Styrningen är mycket bristfällig. Borde samordnas, men det finns inga verktyg. Definitionerna av basunderhåll och renhållning fungerar ungefär. Baslösningen för ansvarsfördelning är i sig okej, men skulle kunna preciseras.	Ledning, övervakning och sanktion av schaktningsarbeten – initiativ från Helsingfors stad. Det som förargar oss mest är en nybyggd gata, när det inte finns någon möjlighet under garantin att förbjuda teleoperatörer att gräva. Man måste ge egna bestämmelser för varje tillstånd, det finns ingen möjlighet att utfärda allmänna bestämmelser. Det blir inga konsekvenser för grävaren om han inte följer anvisningarna. Samma logik gäller för övervakning och sanktion av andra underhållsjobb. Det finns inga verktyg för att ingripa i saker som är dåligt gjorda. Det nuvarande förvaltningsförfarandet är tungrovt och långsamt. Det borde finnas ett enklare system för regler och sanktioner. Ungefär som inom parkering. Ordningsavgift. Skulle styra till korrekt agerande.	Definitioner och termer – tydligare för att definiera allmänna områden som omfattas av underhållslagen. Definitioner och gränssnitt för utrymmen under jord. Bättre förvaltning av tillgångar -> borde synas i lagen? I och med elektrifieringen kommer många nya behov och gränssnitt som borde synas i lagen. I lagen konstateras bland annat "i ett sådant skick som är tillfredsställande med avseende på trafikens behov" -> vem kan definiera detta? Förtydliganden behövs om var lagen tillämpas och oklarheter undanröjs. Definitionerna är på sina ställen mycket vaga annars också (tillfredsställande skick, rena och tillfredsställande hälsomässigt); vad betyder det egentligen? Närmare beskrivning av kvaliteten för olika användargrupper. Synlighet i lagen och definitionerna av krav inom digitalisering.	Förtydligande av ansvarsfördelning – Många frågor kommer upp där ansvaret är oklart. Både underhållsmässigt och för vårdslöshet. Bara gränssnittet med tomtägare orsakar väldigt mycket jobb redan i administrativa arrangemang gällande ansvar för underhåll. Även ersättningsfrågor är belastande och oklara. Gatuhållaren är skyldig att vittna. Avtal som avviker från ansvar enligt lagen -> detta har gjorts på många håll, lagen skulle också kunna ta ställning till detta. Underhållsplikt på fastigheten när det blir reparation av gatan. Hos oss går ansvaret till entreprenören. Borde lagen klargöra detta också?	Brist på planmässighet – Planmässighet saknas i underhåll. På sin tid utarbetade Kommunförbundet anvisningar för planering av underhåll. Det vore förnuftigt att förplikta till bättre planmässighet. Varje kommun investerar enormt mycket skattepengar i infrastruktur-tillgångar, så det skulle vara viktigt att förvalta dessa tillgångar bättre på lång sikt. Bättre förvaltning av tillgångar på lång sikt. Även planeringen av vinter och snölogistik borde utvecklas. Den nuvarande bristen på planering av vintern uppfyller inte skyldigheterna i MRL. Detta kunde redan nämnas i lagen. Det handlar också om beaktande av användarnas behov, planering och genomförande. Prioriteringar för trafikantgrupper i svagare ställning.	Bättre samordning av lagar – Det är viktigt att samordna MRL och KPL. Många praktiska problem härrör från problem i processer. Absorbering av dagvatten > frysnings på farleder, problem med snölogistik, fordonstransporter, nya transportformer, beredskap, exceptionella situationer osv. Elmarknadslagen och KPL måste också fås att fungera bättre tillsammans. Underhåll av vägmärken > definieras någonstans? Koppling till vägtrafiklagen. Broar och andra konstruktioner i allmänna områden och underhåll av dem? Fallet med förlängningar av gångbanor+cykelvägar -> vem är ansvarig om trafikmarkeringarna är felaktiga eller i dåligt skick? Frågor i grå områden bör ses över, vad är den vägledande och normativa lagstiftningen och kopplingen till KPL ordnas.	I Helsingfors pågår säkert 200 olika gatuprojekt. Oundvikligen syns det i gatubilden. Hur kan vi få lagen att bättre stödja trafikarrangemang och tillgänglighet? Delvis finns det redan i lagen, men räcker det? Rutiner och instruktioner kommer säkerligen att behövas, liksom digitala verktyg för att underlätta hanteringen av helheten. Den stora frågan är om vi har tillräckligt med kompetens och tid. Planer för deltagande och utvärdering kommer via e-post nästan varje dag... Hur hinner man ens reagera på dem, om man vill sätta sig in i en viktig sak?
29	Vattenverksförening rf	Lagen har knappt kommit upp i vattenverkens verksamhet. Sambyggande kommer upp, men mer som en fråga om att utveckla samarbetet än en lagfråga. Om staden börjar diktera kan det bli problem och folk som säger vem som "står för fiolerna". Sådana strikta föreskrivande förordningar verkar farliga. Lagen kan dock vara mer styrande.	Utveckling av sambyggnad – Vattenverksföretag stöder inte förvaltning genom lagen om sambyggnad. Nätverkens livscyklar varierar mycket i längd. Det finns risk för att verksamhetsförutsättningarna för underhåll av värdefulla nationella tillgångar försvagas.	Hantering och delning av information – Säkerhet och beredskap för det kritiska nätverket måste dock beaktas här. All information kan inte delas med alla.	Olika användargrupperns behov – Den här frågan har varit mycket på agendan den senaste tiden. Inom sektorn för vattenförsörjning finns rädslan att hinder uppkommer för underhåll av vattenförsörjningsnätet.	I åratals har branschen hoppats på att sambyggnad går framåt, särskilt på mindre orter. Det kommer hela tiden fler operatörer. Någon organisation skulle kunna samordna frågan om sambyggnad i större utsträckning, även i glesbygden.		

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
30	Infra rf	Möjligheterna i den nuvarande lagstiftningen har utnyttjats mycket lite av städer och kommuner. Fragmenterat ansvar leder till ineffektivitet.	Ansvar för vintervård – fältet är mycket fragmenterat. För många ansvariga instanser. Det är inte vettigt.	Juridisk ansvarsfråga – Lekmän ansvariga för olyckor. Det fungerar inte så idag. Lagens ansvar är hårt för lekmän. Ansvaret för säkerhetsfrågor för trafikanter borde inte ligga på privatpersoner.	Utveckling av informationshantering – Kommunen bör ha tydliga strukturer för detta. Finns det lagfrågor?	Problemet med bristande planering – Krav på planmässighet i underhåll skulle kunna läggas till i lagstiftningen.		
31	Koneyrittäjätry	Utmaningarna är nu på en annan nivå jämfört med Finland 1978. Planering har genomgående hamnat i skymundan sedan lagen. Lagen bör också ses som något annat än ett verktyg för att hålla gatorna öppna. Kommunernas livskraft och utveckling nämns som exempel.	Resurseffektivitet i underhåll – Resurser måste användas effektivt. Med klimatförändringarna ökar vinternedbörden och rusningstider blir vanligare. Upphandlingskompetens blir allt viktigare, lönar sig att konkurrensutsätta hela områden. Överföring av ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor till kommunerna skulle stödja denna utveckling.	Hantering av schaktningsarbeten – På lång sikt ligger det i allas intresse att byggarbetsplatserna fungerar smidigt och att samhället fungerar bättre med beaktande av olika behov. Okontrollerbara situationer i schaktning är en berättigad oro för kommunerna.	Slutanvändarnas ansvar – i många avseenden har det gått lite för långt i samhället. Man tar många risker och söker sedan ersättning. Vilket ansvar har slutanvändarna? Att underhålla allt 24/7 är omöjligt.	Planering av underhåll – Underhåll är en bra investering. Borde planera bättre än nu. När det är många kockar blir det ganska tokigt ibland. Det finns inga snöutrymmen. Platser har planlagts och byggts för trångt. Man har helt glömt vintern i planeringen.	Ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor – Ansvaret skulle kunna överföras till kommunerna under övergångsperioden. Samtidigt finns det en oro för att riskerna ökar om man vidtar tvångsåtgärder. Förbättras kvalitetsnivån, anvisas tillräckliga resurser för förändringen? Arbetsfördelningen skulle bli tydligare, det skulle bli färre förflyttningskörningar och vi skulle få bukt med snörallyn	Medlemmar i Koneyrittäjätry arbetar mycket med uppgifter inom underhåll runt om i Finland. Effektivitet i användning av resurser är ett centralt mål. Utveckling av upphandling och en förnuftig användning av kapaciteten bör beaktas i utvecklingen av sektorn. Från fragmenterad spelplan till större helheter
32	Sähkö- ja teleurakoitsijary.	Det finns ingen djupare kunskap om lagen. En mycket kort och allmän lag. Entreprenörer ställs inför den mer genom kommunernas praxis. Praxis och framgångsrikt samarbete avgör verksamheten. Inga större problem har uppkommit. Världen har förändrats mycket sedan lagen skrevs. Inom elbranschen kommer kontinuitet, bindning, underhållssäkerhet och lokal anknytning att vara ganska viktiga saker i framtiden	Smidighet i tillståndspraxis – T.ex. i Nyland har prisnivån på tillstånd börjat stiga. Man måste få ordning på det, så att trenden inte fortsätter. Tillståndspraxis bör inte göras ännu svårare. Företagens förutsättningar att finns till får inte medvetet försvåras.	Hantering av schaktningsarbeten – Sanktioner orsakade väldigt mycket diskussion i webbinaerierna. Om reglerna inte följs, ska man naturligtvis övervaka på något sätt och kanske till och med utfärda sanktioner. Med tanke på intressebevakning bör man inte lägga fler stenar i företagarens ryggsäck.	Harmonisering av verksamhetsmodeller och -metoder – Om man fick allmänna verksamhetsmodeller / planer / anvisningar, kunde entreprenören på förhand utgå från att man har kommit överens om att göra så här. Alla skulle vara bättre medvetna om det allmänna sättet att agera. Det borde finnas någon form av kärna. Riktigt utmanande om man till exempel utökar verksamheten till en annan ort. Man bör ha ett grepp om hela den allmänna processen.	Datahantering i nätverk – Min uppfattning är att viss beredskap finns för elnät. Skulle det kunna finnas bättre gemensamma verktyg? Kabelskärmar fungerar nog. Nätinnehavare känner till lägena ganska bra. Teknik kan leda till snabbare uppdateringsbehov för nät, elbilarnas ökade strömbehov kan medföra uppdateringsbehov. I princip är positionsdata bra för elnät, men när det finns många andra nät (vatten, fiberoptik, avlopp, fjärrvärme). Det behövs en bättre gemensam databank.	Entreprenörens kostnadspress är för närvarande mycket hög. Lagstiftningen får inte lägga fler stenar i ryggsäcken. När vi talar om kollisionen mellan företagare och kommunal ekonomi bör vi komma ihåg att kommunerna också har en skyldighet att sysselsätta. Kommun Ab har ofta tid att göra saker på sitt eget sätt. Företagare har ofta inte tid att äta saker. Ansvaret för det ekonomiska området ligger alltid hos alla. Betoning på gemensamt ansvar. Företaget anses viktigt i värdekedjan. Det skulle vara fint om man kunde göra detta.	

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
33	Ficom ry.	I regel fungerar den nuvarande lagen bra. Att dra åt skruven orsakar extra kostnader och besvär för företagen. Det finns kommunspecifika skillnader i handläggningen av tillstånd och i verksamhetsmodellerna. Bra arbetssätt har utvecklats i branschen. Aktörerna känner varandra väl och man samarbetar. Avtalsmodeller om samarbete är bra, såsom till exempel i Helsingfors. Man måste kunna förutse problem och när de uppstår, kunna åtgärda dem omedelbart, och inte bara skriva böter.	Övergripande granskning och effekt – Lagens funktion ska inte granskas och ändras från bara ett perspektiv. Övergripande livscykel tänkande och granskning behövs innan några förändringar. Telekommunikationsnäten är viktiga för livskraften och attraktionskraften hos kommunerna, deras företag och slutanvändarna. Behoven är snabba. Man skapar inte nätverk för sig själv, utan för slutanvändare. Laginitiativet i KPL syftar till förbud, medan en annan lag styr mot leverans av tjänster inom rimlig tid. Man borde inte göra enligt den tyngsta modellen i lagen. En förordning fungerar inte lika bra för alla.	Flexibilitet och förutsägbarhet – Ny lagstiftning bör inte öka byråkratin och kostnaderna. Man borde få tillstånd för elektroniska system, transparentens och snabb handläggning. För extra byråkrati och förseningar går avgifterna till kunderna. Basenheten i kommuner och städer är dock invånaren. Invånaren betalar stadens verksamhet och är grunden för dess existens. Företagen är den andra basenheten. De behöver bästa möjliga anslutningar som kan tillhandahållas. En stor del av förhandsbygget utförs redan i samarbete med olika aktörer. Alla vill undvika kostnader. Vi lyckas redan riktigt bra med det.	Enhetliga arbetssätt – Smidiga processer, förutsägbarhet och uthållighet är viktiga faktorer för att snabbt svara på slutkundernas behov. För närvarande finns det många skillnader i kommunernas och städernas verksamhetsätt. Tyvärr överförs gamla processer och gammaldags attityder i vissa kommuner. Allmänna byggbestämmelser skulle vara bättre än kommunernas egna godtyckliga regler + bötfällning (= finansieringsmaskiner). Om det finns allvarliga brister är dessa naturligtvis något som man måste ingripa i. Böter är okej i sig om man inte följer reglerna. Om man får en möjlighet, måste måttlighet säkerställas på något sätt.	Planmässighet – Det skulle vara viktigt att förbättra framsyntheten. YKT-processen i Helsingfors har varit riktigt bra. Operatörerna anslöt sig 2013 och har också varit med i programmeringen. Detsamma skulle man önska för andra orter. En syn på framtiden är viktig, liksom framsynthet. Det ideala skulle vara ömsesidigt accepterad god praxis och inga onödiga överraskningar.	Måttlighet i återställande – Under de senaste fem åren har kraven på återställande ökat, t.ex. när det gäller kvalitet på asfalt. Detsamma har man observerat för grönområden, före mjölkörten och sedan måste man lägga gräsmatta. Kostnaderna för att bygga nät syns i höjda kundpriser. Kostnadsnivån för tillstånd har ökat betydligt på grund av ökade krav. Ibland måste man fatta svåra beslut – > komplicerar nätbyggnadsprojekt, ibland till och med hindrar dem. Det är relativt lätt att bygga telenät -> har en stor del av misslyckandena inträffat i tyngre byggande? Servitut ska inte riktas till byggande av lättare nät. Vi måste också komma ihåg monopolställning vs. konkurrensställning.	Telekommunikationsnät tjänar hela samhället. Behovet av nätverk växer hela tiden. Teknikens samband med allt samt elektrifieringen kommer inte att minska i framtiden. Snabba teleförbindelser har en avsevärd betydelse för hela samhället. Telekommunikationsnät är ändå samhällets gemensamma infrastruktur. Man borde inte se dem som en nackdel. Hör hemma där som bilar på vägen. Väg- och gatuområden måste kunna utnyttjas för att bygga nätinfrastuktur.
34	NTM-centralen, trafik	Fungerar nog huvudsakligen bra. Inte mycket kontakt med allmänna vägområden. Det är nog ingen idé att börja definiera kvalitetskrav i lagen. Terminologi och definitioner bör uppdateras. Möjlighet att utfärda sanktioner för missförhållanden på byggarbetsplatser (14 a §).	NTM:s tillsynsansvar – Detta skapar förvirring inom NTM-centralerna. Det finns en allmän önskan att bli av med detta ansvar. Det är inte känt internt vem det tillhör (L- eller Y-området) och inga resurser har avsatts för detta.	Arbete på vägar och gator – samma problem finns för allmänna vägar som för gatunätet. Lång kedja, halvdana arrangemang och information förmedlas inte. Det är inte anvisningarna som är problemet, utan vad som händer när saker inte görs som överenskommet. Ofta kan byggarbetsplatsen också fortsätta över administrativa gränssnitt (stat/kommun).	Trafikarrangemang under arbetet – Stränga krav på allmänna vägar. På den kommunala sidan kan extra inspektionsavgifter (170 €/gång) tas ut vid överträdelser. Men är det ett avtal eller inte? Om avtal, ok. Men om inte, är frågan juridiskt knepig.	I princip finns det vissa gränssnitt till denna lag från NTM:s håll. Samarbete och avtal fungerar i regel bra. Kräver ständig diskussion och kommunikation.		

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
35	Finsk Energiindustri rf	Lagens ram är smart och lagom lös. Funktionerna har delvis etablerats. Det finns inget som behöver ändras i underhållslagen. Det är mer en fråga om hur lagen ska tolkas. Hur alla skulle kunna arbeta tillsammans i samma riktning. I värsta fall innebär förslagen att förutsättningarna för verksamhet kan försämrats avsevärt. Kommunernas förslag kan försvåra byggandet av nät och öka kostnaderna. Kan också komplicera efterlevnaden av andra lagar och standarder som utfärdats enligt dem	Behandling och samordning av lagar – byggandet av el- och fjärrvärmenät påverkas av egna lagar och standarder som påverkar arbetet. Dessa kan inte definieras i varje kommun. MRL § 161 och KPL § 14a anknyter i huvudsak till bolagens verksamhet. Enligt kommunernas förslag skulle kommunerna få alldeles för stora befogenheter i reglering av aktörernas verksamhet i infrastrukturen. Det finns redan bestämmelser i lagen som styr. Vi har dock också intresse av att skapa en bra och fungerande infrastruktur, men denna bör utvecklas i samarbete. Den tidsmässiga begränsningen måste kontrolleras av nätinnehavaren själv.	Planering och programmering – Om kommunerna hade bättre långsiktiga planer skulle det hjälpa mycket. Man vill ställa krav på bra och samordnad verksamhet, men vanligtvis motsvarar den egna verksamheten inte detta. Kommunerna skulle behöva betydligt mer programmering och planmässighet. Entydigt ansvar ligger alltid hos ledningens ägare. Det är en uppenbar motsägelse om vi börjar kräva vissa vanor, men inte tar ansvar för säkerheten. En skyldighet för kommunerna att göra långsiktiga planer på 10 år skulle tvinga dem att föra register och reservera resurser. Mjuka metoder och samarbete bör vara i fokus.	Måttlighet i återställande – Ofta begär man lite mer än vad som ursprungligen fanns. Som exempel ett fall där man gjorde en beräkning: schaktningsarbetet ökade med 70 procent per meter på grund av strängare regler. Till exempel har man varit tvungen att asfaltera lite mer. Här önskar man en rättvisare fördelning av kostnaderna så att räkningen inte vältras över på byggarna.	Borttagning av gamla strukturer – Även sådana krav kommer till oss. Om bestämmelser om detta kommer i lagen, då läser man det och begär. Detta skulle innebära höga kostnader. Detsamma gäller för alla nätoperatörer. Kostnadsökningen återspeglas i användarpriserna. I praktiken kan borttagandet av gammalt nät innebära att gatan rivs upp på två ställen. Inte lönsamt ekonomiskt.	Datahantering – En enda plats för information skulle behövas. Nu finns det många olika system från olika nätverk. Det är irriterande att verksamhetsmodeller och system som används är mycket olika. Det finns gott om tillståndspunkter och andra program.	Kommunerna borde förstå hurdana andra bestämmelser som kommer för byggande från andra lagar och standarder. Kommunen kan inte börja justera under tiden. Det behövs inga ökade kostnader, mer krav och scheman som täns ut. Nätbolagen kan inte smita undan sitt ansvar, eftersom elmarknadslagen verkar i bakgrunden.
36	FM	Mycket avlägset förhållande till underhållslagen. Med detta projekt har det blivit mer bekant. Lagen är en produkt av sin tid. Läsbarheten är dålig. Knepig att hitta svar på frågor. En hel del förändringar har gjorts. Borde skrivas om. Motiveringstext borde finnas i lagen. Ganska bra uppenbarligen och lagen har betjänat länge ändå, vilket i sig säger något om hur lagen fungerar.	Möjliggörande lagstiftning – Möjliggörande är ordet i lagstiftningen som är värt att använda. Lagen ska tillhandahålla verktyg, men inte tvång. Man borde inte belasta kommuner där man inte har observerat problem. Centralt är hur man agerar i olika kommuner. Finns det svårigheter i tillämpningen? Helsingforsfallet -> är detta till exempel främst ett problem för stora städer? Hur reagerar de mindre på detta?	Balanserad helhet – Lagen skrevs på 1970-talet och utvecklingen har i stort skett på gatornas villkor. En balanserad helhet bör övervägas noggrant. Tillgänglighet och cyklistens perspektiv måste synas bättre i lagstiftningen i fortsättningen.	Effekt på kommunernas ekonomi – I princip är det okej om det kommer en ny uppgift och utvidgning i lagen, om kommunen har fått möjlighet att ta ut en avgift. Detta är okej för den kommunala ekonomin. Om det fanns ett nytt ansvar som skulle ta tid och pengar skulle det kunna medföra en omprövning av den kommunala statliga finansieringen. Vilka skulle dessa uppgifter kunna vara? Vad kan man uppnå på annat sätt än genom lagstiftning?	Utveckling av informationshantering – Kommunerna är fruktansvärt rädda för denna helhet och ansvaret som förknippas med den. Det är en stor fråga och helhet som kräver omfattande diskussion.	Förvaltning av tillgångar och reparationskostnader – Infrastrukturfrågan är ett ämne under olika ministerier. Är reparationskostnaden tillräckligt mycket framme? Helhetsuppfattningen borde kanske vara bättre för ministeriernas del. Man borde öka strategiskt tänkande.	Invånarnas välbefinnande kommer upp mycket. Detta stärker kommunernas livskraft. Kommunallagen utgår också från att invånarnas välbefinnande och livskraft är utgångspunkter. Infrastruktur för välfärd är ett ännu mindre känt begrepp.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
37	Fintraffic	Informationshantering syns inte på något sätt i den gamla lagen, vilket är en stor brist med nuvarande kunskap. Digitaliseringen kommer dock inte att lösa detta problem ensam. Den är bara ett hjälpverktyg. Processer är vad som behöver förändras. Digitalisering löser ingenting om ett nytt informationssystem skaffas för den gamla processen. Först måste man ordna processen. Sedan verktygen för det. Att skraddarsy informationssystem till gammal praxis kostar i allmänhet mycket. Ingen mening.	Brist på gemensamt fokus och informationssystem – Det finns inget gemensamt fokus. Varje NTM-central och stad gör sina egna pilotförsök och justeringar, där man slösar resurser i onödan. Ett litet land bör ha enhetlig praxis och ett enhetligt informationssystem. Trafikledsnätet har redan ett rikstäckande system. Allt arbete borde läggas här. Vilket vägslag, det vet vi redan. Vad är underhållsnivån > information om detta borde också vara tillgänglig för slutanvändare. Gemensamma definitioner av poster borde erhållas. En stor grupp konsulter jobbar i pilotförsök, vilket skapar ett fragmenterat fält av operatörer.	Utveckling av datahantering – Bara de uppgifter vi får om hållbara transporter är mycket mångskiftande. Uppgifterna omfattar inte underhåll; det skulle vara bra att åstadkomma bra modeller. Kommunerna har inga resurser eller aktörer. Man förväntar sig stöd från staten för detta, det finns gemensamma projekt. Statistik över fallolyckor saknas. Information dåligt tillgänglig. Det skulle vara viktigt att få den här informationen också. Man borde kunna styra med information.	Ansvar för informationshantering – Gatu- och väghållaren ska vara ansvarig samt meddela och ansvara för underhåll av uppgifter. Lagtexten måste utformas så att den tvingar att göra vissa saker. Men ändå inte för specifikt. Man måste få en minimiskyldighet för information om underhåll. Kommunförbundet skulle kanske vara en klok part i den här frågan. Kommunförbundet har varit en bra partner till exempel i HALI.	Effekt genom informationshantering – Ju bättre information som finns tillgänglig om mobilitetsförhållanden, desto mer minskar bränsleförbrukning och utsläpp när trafik i rusningar minskar. Även förebyggande vinterunderhåll har stor inverkan på utsläpp och minskar belastningen på naturen.	Vår kärnuppgift är att styra trafiken kunskapsorienterat. Vi producerar uppgifter om förhållanden och lägesbild för huvudmän för trafik- och farleder. Tjänsten finns redan för vägnätet. Detta skulle också kunna utvidgas till att omfatta städer och kommuner. Entreprenadavtal är ett av de mest centrala utvecklingsområdena -> krav på informationshantering måste skrivas där och för brister måste man utfärda ordentliga sanktioner. Automatisering av kvalitetskontrollen måste uppnås.	Traficom håller på att producera data och material i trafiksystemets gränssnitt om hur man stöder och främjar hållbar utveckling i stadsområden. Här finns lite vridmoment i riktning mot städerna.
38	Traficom, trafiksystem	Man satsar för lite i underhåll, ofta är det en politisk fråga i kommunerna. Pengar flödar inte till underhåll. Den här lagen är lite av en separat silo vars betydelse man inte förstår. Bindning till planeringsprocessen för markanvändning saknas.	Främjande av hållbara transporter – Principen om resekedjor bör utvidgas till underhåll.	Utveckling av datahantering – Bara de uppgifter vi får om hållbara transporter är mycket mångskiftande. Uppgifterna omfattar inte underhåll; det skulle vara bra att åstadkomma bra modeller. Kommunerna har inga resurser eller aktörer. Man förväntar sig stöd från staten för detta, det finns gemensamma projekt. Statistik över fallolyckor saknas. Information dåligt tillgänglig. Det skulle vara viktigt att få den här informationen också. Man borde kunna styra med information.	Framtidens utmaningar – Nya sätt att röra sig och behoven för dem, utveckling av stadslogistik, automatisering och autonoma fordon, elektrifiering av trafik, nya trafik tjänster. Dessa bör också beaktas i verksamhet och planering inom underhåll. Är man förberedd på dessa inom underhåll? Hur skulle det här synas på lagnivå?	Behov för dem i svagare ställning – Tillgänglighetsfrågor kommer upp mycket. Den här aspekten av underhåll måste lyftas frammer. Befolkningen åldras. Betydelsen av underhåll minskar i alla fall inte.	Klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald, grönområden – Dessa frågor diskuteras mycket. Betydelsen av grönområden och trivsel ökar. Hållbarhet framstår mer och mer som en prioritet. Det är viktigt för invånarna att få rekreation nära och att bostadsområdena är trivsamma. Därför borde man granska den stora bilden utan silor.	Traficom håller på att producera data och material i trafiksystemets gränssnitt om hur man stöder och främjar hållbar utveckling i stadsområden. Här finns lite vridmoment i riktning mot städerna.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
39	Väylä	Den kanske största frågan är att lagen är gammal och förverkligas inte särskilt bra för gångtrafik ur ett kundperspektiv. Olika användargrupper har inte beaktats i den nuvarande lagstiftningen. År 1978 hade man ett annat perspektiv. Perspektivet att främja fysisk aktivitet är viktigt. Om man samtidigt kan påverka paragraferna i MRL, så är det bra.	NTM:s tillsynsansvar – Man anser ansvaret orealistiskt -> det här skulle kunna tas bort i den kommande reformen.	Vinterunderhåll av gångbanor – Tomtägares skyldighet att sköta vinterunderhåll av gångbanor bör ändras -> förändring till det bättre med tanke på gångtrafik och tillgänglighet. Resurser måste dock beaktas. Det är ekonomiskt snåvt för alla och det kan vara ett utmanande mönster att förverkliga.	Skadeståndsansvar – skadeståndsansvaret är ganska strängt. Staten har också fått betala om det inte har funnits några bevis. Man betalar praktiskt taget alltid. Det finns egentligen inga observationer av kvalitet. Det som dokumenterats avgör. Är inte rättvis om man jämför med vägtrafik. Vad är användarens ansvar?	Kvalitetsnivå på underhåll – Borde det definieras bättre i lag? Man skulle kunna låna definitionen från landsvägar: "måste vara av god kvalitet". En egen värld. Vilken nivå kan man egentligen förvänta sig för olika användargrupper? Eller kommer nivån att formas av rättspraxis?	Hantering av schaktningsarbeten – Gatunätet har större påverkan när det gäller gatuarbeten. Det finns inga sätt att ingripa, förvaltnings tvång är långsamt och svårt för staden. Trafikleds nätet har lite mindre, men samma problematik i lagstiftningen för allmänna vägar. Man kan inte ingripa riktigt i akuta situationer. Den nuvarande modellen är inte ett effektivt verktyg för myndigheterna. För landsvägar har man också övervägt sanktioner för kabelfall.	Gränssnittet mellan gator och trafikleder syns kanske tydligast i underhållet när det gäller cykling. Annars har man ganska bra kontroll över gränssnitten och de verkar inte vara ett stort problem. Vissa detaljer kommer upp, men en bra operativ nivå är känd / överenskommen.
40	KM	Den nya lagen kan behöva skrivas om och mer övergripande. Strukturen i den nuvarande lagen är en produkt av sin tid. Om man vill ha nya perspektiv måste lagen som helhet förnyas. Den nuvarande lagen är inte särskilt lång. De frågor som tagits upp talar för en reform av lagen som helhet. Det lönar sig inte att genomföra punktmässiga reformer. Gör om hela paketet	Samordning av lagar – Nuvarande tillsynsmyndigheter har metoder, men effektiviteten på kontrollnivå förverkligas inte. Kriminaliserings sidan har spelat ut sin roll och förverkligas inte längre som en effekt. Det skulle förarga rejält om lagen inte kan integreras närmare i trafiklagstiftningen.	Granskning av helheten – Att se helheten för regleringen av trafikleder. Tydlighet och modernisering. Även för nollvisionen behöver lagen ett krav på en viss kvalitetsnivå – svårt, men skulle ändå lyfta fram de perspektiv som är relevanta. Miljöperspektiv och krav och synvinklar på hållbar utveckling måste finnas med. En granskning av helheten skulle vara önskvärd; från planering och ordning på villkoren samtidigt. MBT-avtal -> staten kommer med som finansär, så det skulle finnas ett behov att luta sig mot något.	Digitalisering – Måste beaktas i reformen. Enligt landsvägs lagen är produktion och underhåll av information en del av väghållningen. Med ITS-direktivet följer skyldigheter att producera data för kommuner, bland annat om avstängda gator och körfält, byggarbetsplatser hör till dem. Vilken lag ska reglera vad – det är bra att fundera på. Informationen ska vara tillförlitlig och av god kvalitet. Att arbeta tillsammans skulle vara oerhört viktigt, även nationellt. Det är ingen mening att uppfinna hjulet på nytt. Det behövs en förändring av verksamhetsmodellerna, liksom diskussioner och samarbete.	Påföljder – Vällande av skada bör överlåtas till straffrätten. Man bör notera att renhållning har ett gränssnitt till avfalls lagen. Polisen ansluter sig också till övervakningen av nedskräpningsförbudet. Mindre överträdelse av nedskräpningsförbudet leder till ordningsbot. Ska nedskräpningsboten ändras till typ felparkeringsavgift? Kriminalisering är endast lämplig i vissa fall. Dessa bör beaktas och granskas som en del av underhålls lagen.	Nya transportformer – Lätta elfordon är en massiv transportform redan nu. Bör beaktas, men hur? Ett perspektiv för samordning med annan lagstiftning är på sin plats. Stadsmiljöer förändras, det kommer fler användare. Den nationella lagstiftningen måste anpassas så att utrustning och maskiner kan användas och stödja utvecklingen. Kunskap är nyckeln. För väglagstiftning krävs utveckling och en anda av främjande	Gatorna är en fast del av trafiksystemet som hör till kommunikationsministeriets verksamhetsområde. Det gör också förverkligandet av nollvisionen. KPL är en viktig del av denna kedja, så att mobilitet ska vara säkert för alla. Utöver säkerhet står även hållbar mobilitet och ett hållbart trafiksystem på agendan. Det finns många synvinklar på funktion året runt, särskilt på vintern. Dessutom hamnar digitalisering och utveckling av den hos oss.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
41	Traficom, nätverk	Den gamla lagen och även tiden kräver reformer. Miljöministeriet ansvarar också för utvecklingen av informationssystemet för den byggda miljön. Ett tydligt gränssnitt till den här lagen också. Som sådan är det inte en så bekant och central lag för oss. Vissa ekon kommer till oss också.	Informationshantering i sambyggnad – tjänsten verkkotieto.fi har utvidgats till att omfatta fler frågor än vad lagen kräver. Sambyggnad har stor nytta av detta. Potentiellt utvecklingsområde. Det är extremt svårt att få uppgifter från kommunerna. Gränssnitt mellan system och systemleverantörer -> möjligheter bör skapas för dataöverföringar. Mångsidig information från ett ställe skulle göra det lättare att göra allt och effektivisera projekt. Information i realtid är viktigt.	Beaktande av utvecklingen av kommunikationsnät – Kommunikationsnät utvecklas snabbt och likaså utrustningen för dem. Det kan till exempel finnas basstationer nära olika trafikleder som egna konstruktioner eller anslutna till befintliga konstruktioner. Dessa bör beaktas vid underhållsåtgärder. Kan också vara en möjlighet att utveckla informationshantering för underhåll som verktyg för datainsamling.	Krav på underhåll för automatisering i trafiken – Autonomi året runt kräver aktuell och tillförlitlig statusinformation om förhållanden (vägarbeten, nivå på underhåll). Till exempel robotar sitter nu fast vid vägbyggen eller trafikljus.	Höga kompetenskrav – oavsett om det gäller underhåll eller vad som helst, så kräver framtiden ny kompetens av alla aktörer, såväl övervakare, implementatörer som beställare. Kompetens och dess krav är höga! Man borde kunna fundera på saker samtidigt och holistiskt. Betydelsen av planering betonas. Vid genomförandet betonas betydelsen av tillsynen och kompetens. Detta har uppmärksamats till exempel i samband med mikrosågning.	Förvaltning av passiv infrastruktur – Gruppen av sakkunniga i passiv infrastruktur funderar på dessa frågor. Utmaningen i denna helhet är att flera olika infrastrukturägares tillgångar finns under jord, vars livscyklar och cykler är olika långa.	Traficom har överlag tuffa mål i trafiken (och i övrigt) för utsläpp och miljö. Dessa är tvärvetenskapliga teman som bör tas upp i diskussioner.
42	ITS Finland	Det finns inga hänvisningar till information och informationshantering i den nuvarande lagstiftningen. Det är önskvärt att få några riktlinjer i lagen för att styra upphandling, underhåll och delning av information.	Allmänna informationssystem – I värsta fall tänker man i en stad eller kommun att man behöver ett informationssystem och att var och en sköter sitt och på lite olika sätt. Detta är ett stort problem. I och med uppdateringen av ITS-direktivet kommer det att finnas skyldigheter för insamling och underhåll av uppgifter. Det är fråga om att hitta en plats för data där den kan utnyttjas mångsidigt.	Motstånd mot förändring förekommer – Digitaliseringens framsteg i branschen beror på viljan. Det är sant att det inte nödvändigtvis finns kunskap och resurser för närvarande. I slutändan är resurser alltid en fråga om allokering.	Organisering av informationshanteringen – Kommunförbundet finns -> skulle lätt kunna bygga upp ett system som konkurrensutsätts och avtalas tillsammans med kommunerna. Man skulle kunna samarbeta med Fintraffic. Numera får man data mycket kostnadseffektivt när det finns gränssnitt. Tillgång till data är inte ett problem.	Massbaserad data från trafikanter – Detta har redan gjorts i städer. Med en liten "morot" producerar man information med mobiltelefoner till informationssystemet. Tekniken finns redan och utvecklas hela tiden. Borde definieras vilken information som behövs med tanke på styrning av underhållsprocessen. Redan nu finns tjänster som an knyter till massbaserad data, bland annat för personer som är allergiska mot damm.		Databaserat beslutsfattande sparar mer än det kräver. Kommunen analyserar inte nätet eller underhåller information -> man gör punktmässiga lösningar. Kunskapsledning är viktigt. Insamling och underhåll av data är inte kärnfysik.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
43	Tammerfors universitet	Många element saknas i den nuvarande lagen, vilket har styrt verksamheten i uppdelad riktning. Livscykelänkande och slutanvändarnas behov förmedlas inte av lagen.	Utveckling av informationshantering – Vilken information ska och bör samlas in, vad gör man med uppgifterna och hur används de? När det gäller underhåll bör dessa frågor besvaras, så att man kan styra verksamheten med informationen. Det finns många behov i olika användar- och trafikantgrupper.	Förutseende underhåll – Nu gör man enligt principen "håll i tanden - vi lagar det". Vi måste gå framåt. Det finns för många håll idag. Automatisering och maskinintelligens kommer säkert att hjälpa i den här frågan.	Brist på planering – Hela livscykeln bör tänkas igenom bättre. Hur betjänar detta slutanvändaren? Man måste börja med behov, inte beställarens behov. Situationen borde börja lösas från slutkunden. Information för planering behövs också från underhåll. Skulle planmässighet i underhåll kunna införas i lagen? Reparationsskuld och hantering av skick, snölogistik och dränering är stora frågor som påverkar den praktiska verksamheten.	Höjning av tjänstens kvalitet – Hela kvalitetsfrågan är också en stor helhet. Den har redan förbättrats på vissa ställen, men kan detta formas till lagen på något sätt? T.ex. kvalitetsmöten, avtal, rapporter, praxis?	Vinterunderhåll av gångbanor – Gångbanor är stadens infrastruktur tillgångar... Varför har husbolagen vinterunderhållet av gångbanor?	Tammerfors universitet leder projekt som utvecklar digitaliseringen av underhåll, där städer deltar. Det finns mycket att utveckla i attityder. Det finns mycket gammaldags attityder i branschen, vilket bromsar utvecklingen. Jämfört med Sveriges projekt "leende plogförare" är vi fortfarande långt ifrån medvetna om vem vi gör saker för och varför.
44	Sitra	Lagen är en konstig och ny bekantskap.	Utveckling av informationshantering – Främjandet av hållbar rörlighet året runt kräver information i realtid för olika användargrupper. Utvecklingen av informationstjänster i den här sektorn är också en nationellt betydande möjlighet med tanke på näringsverksamhet och konkurrenskraft. Big data-tjänster bör utvecklas även med tanke på vintern och hållbara städer året runt.	Framtidens stad – Ökningen av klimatförändringar och extrema väderfenomen kräver frodigare och grönare städer. Ökad biologisk mångfald, nedkylning av städer och ökade kolsänkor bör synas i planering och underhåll. Värdet i dessa frågor bara ökar i framtiden.	Cirkulär ekonomi för underhåll – Utnyttjande av vinters element till exempel med tanke på fjärrkyla, trivsel eller gemenskap. Återvinning av material i bekämpning av halka.	Beaktande av effekt – Nuvarande verksamhetsmodeller kan orsaka motsatta effekter jämfört med de önskade målen. Hållbar utveckling, främjande av hälsa, kolneutralitet och ökad biologisk mångfald bör också styra utvecklingen av verksamhetsmodeller. Till exempel verkningarna genom spridning av krossad sten på servicenivå, säkerhet, omfattning av mobilitet och kvaliteten på andningsluften.	Gemensamt ansvar – Kunde man anpassa sig bättre tidigare? Nu förväntar man sig, särskilt i våningshus, att någon annan gör saker. Resurserna kanske inte räcker till allt – vad skulle individer kunna göra för det gemensamma bästa? I bakgrunden finns tanken om massbaserad lösning/svärming...	Det har inte riktigt funnits någon kontaktyta i lagen. Vi närmar oss många saker genom individuella val.

NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
45	Räddningsverk (Uleåborg, Esbo, Helsingfors)	En dåligt känd lag och en fråga som värderas lågt i hela planeringsprocessen av stadsmiljön. Brist på planering syns som praktiska problem för oss. Förmedling av information är ett annat problem; man vet inte vad som händer var. Nivån på underhåll är dålig, särskilt på vintern, vilket orsakar tillgänglighetsproblem och risksituationer. Det borde vara möjligt, åtminstone genom lagstiftning, att skapa lite ordning i dessa frågor.	Hantering av schaktningsarbeten och förmedling av information – Sommaren kommer och gatorna öppnas. Vi behöver information: vad, var och när. Delvis en plats för internt samarbete, men det skulle vara viktigt att i allmänhet upprätthålla lägesbilden och vad som kommer i fortsättningen. Så fort gatorna öppnas innebär det för oss att tiden det tar att nå kunden ökar. Planerna bör synkroniseras så att man inte hela tiden river upp gator. Det verkar som att man river upp gatorna på någorlunda enkla grunder. Den andra räddningsvägen som föreskrivs i bygglagstiftningen kan gå förlorad på grund av gatuarbeten. Tillgängligheten är ett problem, men det finns också problem för räddningsverksamheten.	Underhåll och tillgänglighet – Vintertid blir gatorna smalare, med snö överallt. Småhusområden och det nedre gatunätet kan vara svårtillgängliga i veckor. En stor utmaning för gatunät, mobilitet, sinne och för alla. Dålig sikt i korsningar på grund av snöhögar orsakar olyckor. Vi måste stå upp för oss själva, så att kraven på utrymme som är viktig för vår verksamhet kan förverkligas i en allt tätare stadsstruktur. Förhoppningsvis får vi krav på snöutrymmen och reservation av dem inskrivna i lagen.	Brist på planering – Det är inte underhållets fel när man gör fel i byggandet. Gatuområdet byggs, avloppsverket öppnas nästa år, sedan vattenverket och därefter lägger nätbolaget en ny kabel, varefter gatan är färdig att stängas. En dåligt känd lag med dålig uppskattning. Dåligt byggande orsakar problem för underhåll. Det borde vara möjligt att förbereda sig bättre på planeringsstadiet, särskilt med tanke på den förväntade ökningen av extrema väderfenomen. Grundorsaken ligger i planen. Även dimensionerna på bland annat utrustningen som används har ökat. Det är tufft på många ställen. I lagtexten om markanvändning skulle man kunna framföra ett budskap om man borde ta kontroll över hela processen. Snöutrymmen bör också planeras efter förhållandena.	Dålig kontroll av helheten – De olika parterna har många motstridiga mål. Fastigheterna vill ha tätare, vi utrymme att agera. Olika underhållare plogar in på andras färdleder. Fragmenteringen av vinterrunderhåll komplicerar vår verksamhet. Hela processen bör få äkta interaktion. Det är fel sätt att ge utlåtanden. Äkta interaktion, öppen diskussion och möjliggörande av den skulle vara kärnan i att undvika problem. Vår kompetens och gränser för befogenheterna kommer plötsligt emot oss i processen. Vi skulle också behöva mer samarbete mellan underhållare och gatuplanering.	Nya trafikformer – I fortsättningen kommer spårtrafiken i städer att fortsätta öka. Anpassning av spår till befintlig stadsmiljö och beaktande av dem i underhåll. Gränssnitt bör definieras; nu kastar en snö in i gatuområdet och från gatuområdet till spårtrafikområdet igen. Under de kommande decennierna följer andra städer efter. Skotrar är en annan fråga som redan har tagits upp lite. Spelregler behövs.	Räddningsverken har sina egna tidsgränser för hur lång tid det får ta att nå räddningsplatsen. Man måste till exempel börja utföra uppdrag på 6 minuter. Ofta ökar vägarbeten tiden – eller dålig kvalitet på underhåll. Räddningsverken får då vite av RFV. Ofta finns det skäl utanför vår kontroll, eller att kommunikationen inte fungerar. Så fort gatorna öppnas, innebär det för oss att tiden det tar att nå kunden ökar.
46	Nödcentralsverket	En ganska konstig lag allt som allt. Har inte stött på. Styr inte vår verksamhet.	Centraliserad datahantering – Det skulle vara bra att ha kartmaterial som uppdateras i realtid och kan styra enheter automatiskt. Idag uppdateras vårt system 4 gånger per år. Vi är ingen informationsbyrå, men om vi automatiskt kunde använda informationen i vår egen verksamhet skulle det vara underbart.	Fastställande av tillbud – Underhåll som inte fungerar orsakar farliga situationer och även olyckor. För närvarande finns det ingen samlad information om riskelement i underhåll på någon plats. Vilken information skulle behövas för vilka användargrupper? Kan det vara saker som skrivs in i lagen? Det skulle vara vettigt att ha en plats för information, och ansvaret för att upprätthålla informationen bör vara tydligt. Snabb anmälan och därmed skulle information spridas och olyckor förhindras.	Ur vår synvinkel kristalliseras hela lagen i informationshantering.			

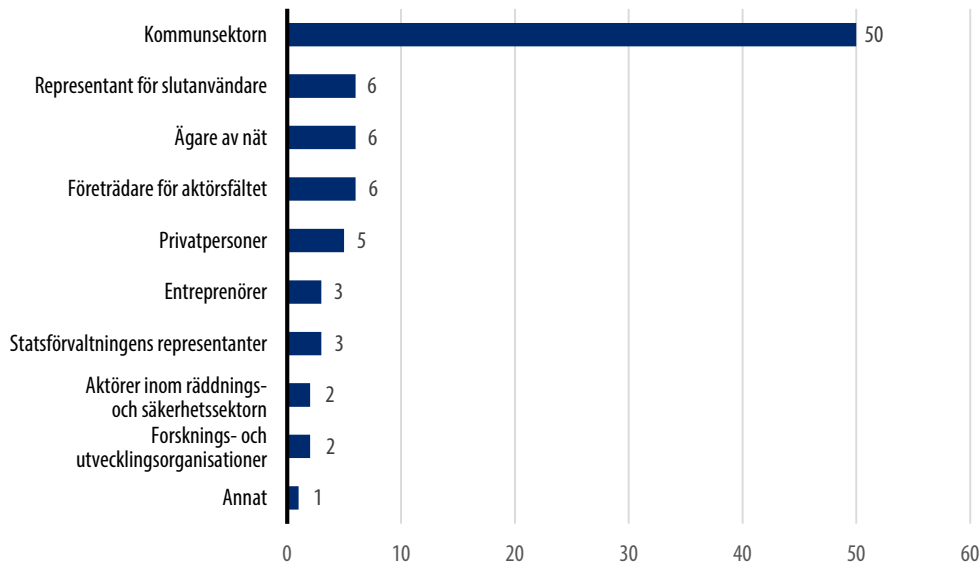
NR	Intervjuad instans	Bedömning av lagens funktion	Behov 1	Behov 2	Behov 3	Behov 4	Behov 5	Övrigt att beakta
47	Polisstyrelsen	Det har inte så ofta blivit en sak för oss. Fall som an knyter till underhåll dyker upp då och då. Sedan år 2008 har 8 ärenden med anknytning till underhållslagen hittats i arkiven. Syns mer hos oss som att trafiksäkerheten äventyras.	Lagens ansvar tydliga – Lagen bör göra det tydligare vilken instans ansvarar för vad. Nu får man leta med "ljus och lykta" efter ansvariga. KPL verkar vara en av de mest typiska lagarna vars skyldigheter man inte känner till. Till exempel renhållning av gångbanor -> staden har delvis tagit över. Det råder stor ovisshet om vad som hör till vem och vems ansvar det är till slut.	Samordning av lagar – Vägtrafiklagen ger möjlighet att utfärda ordningsbot till användare. Ärende "förlängningar av cykelvägar" och övergångsperiod i samband med dem. Det var en dödsolycka och staden hade inte agerat som krävs under övergångsperioden. Felaktigt agerande i gatuunderhåll -> brottsbenämningen äventyrande av trafiken fungerar inte i detta fall. Borde det finnas avgifter och påföljder för gatuhållaren?	Kommunernas rätt att utfärda böter – Ordningsbot omfattas av polisens befogenheter. Det skulle kunna vara en fullt fungerande praxis att kommuner skulle ha rätt att utfärda böter om detta är juridiskt möjligt. I samband med schaktningstillstånd bör verksamhetsutövare redan känna till sanktionsbeloppet om de inte agerar i enlighet med bestämmelserna.	Samarbete vid beredningen av lagen – Enligt vår erfarenhet fungerar inte kommunikationen mellan MM och KM, vilket framgick i utbildningen om den nya vägtrafiklagen. Instanserna har olika uppfattningar, vilket sedan visar sig som svagheter i samarbetet och i beredning och kompatibilitet i lagen. Som exempel kan nämnas Vägtrafiklagen 188 S: "När det på en väg utförs ett arbete som kan medföra fara för trafiken, ska vägen försees med behövliga trafikordningar", men det finns ingen sanktion om man inte gör detta.		

Bilaga 4. Sammanfattning av resultat från Internetenkät

Genomförande av undersökning

Den öppna internetenkäten om utvärderingen av underhållslagens funktion genomfördes i september 2022 efter intervjuerna. Information om enkäten fanns på miljöministeriets webbplats och via styrgruppens medlemmars egna informationskanaler. Uppställningen av enkätfrågor och de strukturerade alternativen till svaren utarbetades utgående från de teman som togs upp i intervjuerna. Inom tidsfristen mottogs 79 svar. Majoriteten (63 %) av svaren kom från representanter för kommunerna, vilket framgår av figur 5.

Figur 5. Antal svarande uppdelade enligt instans som de representerar (n=79)



Kännedom om underhållslagen, användning och bedömning av hur lagen fungerar

Respondenterna ombads först att bedöma sin kännedom om underhållslagen, användningen av den och sina åsikter om hur lagen fungerar med hjälp av påståenden. Respondenterna gav betyg om påståendena på en skala från ett till fem, där ett (1) betydde att påståendet inte stämmer och fem (5) betydde att påståendet stämmer. Resultaten av svaren presenteras i tabell 9.

Underhållslagen är bekant för representanter för den kommunala sektorn och den påverkar ofta deras arbetsuppgifter (mv=3,62). För andra respondenter är lagen avlägsen och har liten inverkan på deras arbetsuppgifter, enligt fördelningen av svar. Som ett undantag för gruppen svarande utanför den kommunala sektorn framträder representanter för slutanvändare (n=6) som har god kännedom om underhållslagen (mv=3,67) samt representanter för nätägare (n=6) som bedömer hur tolkningen av lagen påverkar deras arbetsuppgifter (mv=3,83).

Tabell 9. Enkätens påstående om kännedom om lagen och användning av den samt medelvärden av svaren på skalan 1–5 framställda per respondentgrupp (1= stämmer inte, 5 = stämmer), n = 79

	Jag är väl insatt i den nuvarande lagstiftningen om underhåll och renhållning	Underhålls- och renhållningslagen och tolkningarna av den påverkar ofta mina arbetsuppgifter	Jag känner till rättsfall enligt underhålls- och renhållningslagen, som rör min egen ställning eller mitt arbete	Jag lärde känna underhålls- och renhållningslagen närmare som en del av detta reformprojekt av lagen
Alla svar (n=79)	3,50	3,62	3,01	2,68
Kommunsektorn (n=50)	3,85	4,19	3,27	2,59
Annan än kommunsektorn (n=29)	3,00	2,69	2,74	2,75

Respondenterna ombads bedöma underhållslagens funktion genom att betygsätta påståendena på en skala från ett till fem, där betyget ett (1) betyder "jag håller inte med" och betyget fem (5) betyder "jag håller med". Medelvärdet för svaren på påståendet "Den nuvarande underhållslagen är en fungerande helhet" var 2,87.

Tabell 10. Enkätens påstående om hur lagen fungerar samt medelvärdena av svaren på skalan 1–5 som presenterade per respondentgrupp (1= jag håller inte med, 5 = jag håller med), n = 79

	Den nuvarande lagen är en fungerande helhet	Terminologin och definitionerna i den nuvarande lagen fungerar	Lagen behöver inte ändras helt, men vissa avsnitt eller bestämmelser behöver förnyas	Lagen måste förnyas helt, delvis ändring räcker inte
Alla svar (n=79)	2,87	2,94	3,67	2,38
Kommunsektorn (n=50)	2,86	2,96	3,81	2,25
Annan än kommunsektorn (n=29)	2,98	2,97	3,58	2,70

I gruppen "Annan än kommunsektor" var nätägare mest av samma åsikt om hur lagen fungerar (mv = 4,0). Flest representanter för slutanvändare ansåg att den nuvarande underhållslagen inte fungerar (mv = 2,33). Man var något mer missnöjda än nöjda med hur terminologin och definitionerna fungerar i den nuvarande lagen. På det hela taget fanns det mer stöd för en reform av vissa punkter i lagen än för en reform av lagen helt och hållet. Representanter för nätägare var mest motvilliga till en övergripande reform (mv = 1,17), medan representanter för säkerhets- och räddningssektorn gav ett starkt stöd till en övergripande reform (mv = 4,5).

I genomsnitt var respondenterna missnöjda med övervakningen av och sanktionerna i underhållslagens nuvarande skyldigheter, ansvarsfördelningen för underhåll och renhållning samt regleringen av arbete på gator och i allmänna områden. Kommunsektorns svar återspeglade missnöje med bristen på sanktioner som möjliggör en snabb reaktion i den nuvarande lagstiftningen (mv = 1,96). Privatpersoner (mv=1,5) och representanter för entreprenörer (mv=1,67) var ännu mer missnöjda än representanterna för kommunsektorn. Representanter för nätägare gav överlag mer positiva betyg på påståendena om lagens funktion (mv = 3,7).

Tabell 11. Enkätens påstående om hur lagen fungerar samt medelvärden av svaren på skalan 1–5 framställda per respondentgrupp (1= jag håller inte med, 5 = jag håller med), n = 79

	Övervakning och sanktioner av skyldigheter enligt gällande lag är en fungerande helhet	Ansvarsfördelningen av underhåll och renhållning i den nuvarande lagen fungerar och är tydlig	Den nuvarande lagen fungerar bra för att reglera arbete på gator och i allmänna områden	Den nuvarande lagstiftningen täcker väl allt arbete på gator och i andra allmänna områden	Den nuvarande lagstiftningen fungerar bra med annan lagstiftning som gäller gator och andra allmänna områden	Den nuvarande lagstiftningen försenar, försvårar eller belastar min verksamhet eller mitt arbete	Den nuvarande lagstiftningen styr väl förverkligandet av centrala mål som är viktiga för mig eller den organisation jag representerar
Alla svar (n=79)	2,14	2,55	2,52	2,70	2,63	2,91	2,95
Kommunsektorn (n=50)	1,96	2,57	2,45	2,65	2,57	3,02	2,88
Annan än kommunsektorn (n=29)	2,38	2,54	2,70	2,80	2,76	2,70	3,00

Efter påståendena hade respondenterna möjlighet att kommentera funktionen eller problemen i den nuvarande lagstiftningen om underhåll och renhållning eller tolkningen av den. Axplock av kommentarerna som lämnades redovisas i tabell 12. I fri respons som gavs i samband med enkäten togs följande teman oftast upp:

1. Brist på kommunala styrnings- och sanktionsmetoder för arbeten på gator och i allmänna områden (kommunernas perspektiv på schaktningsarbeten)
2. Förbättra samverkan och förutsägbarhet och etablera gemensam rutiner och system för arbeten på gator och i andra allmänna områden (nätägarnas perspektiv)
3. Oklarheter i nuvarande underhålls- och renhållningsansvar samt ansvar för att övervaka dem, den förbisedda ställningen för gångbanor i lagstiftningen
4. Beaktande av utmaningar och behov i nya transportformer i lagstiftningen

5. Avsaknad i lagen av behov hos slutanvändare i svagare ställning, nuvarande lagstiftning möjliggör ojämlig behandling av människor i olika kommuner
6. Otydlig terminologi och definitioner i lagen
7. Samordning av lagar, MRL, KPL, vägtrafiklagen, fastighetsbildningslagen, avfallslagen osv.
8. Gatubyggen och dåliga trafikarrangemang samt mycket lång varaktighet / frekvens och negativa effekter av dessa
9. Strängt skadeståndsansvar för gatuhållaren, trafikantens ansvar och halkolyckor.

Tabell 12. Axplock från kommentarer om underhållslagens funktion eller problem

Kommentator	Kommentarens innehåll
Kommunernas representant	Skyldigheterna för underhåll och renhållning är delvis vaga och otydliga, till vissa delar kanske inte heller ändamålsenliga. Det finns skäl att förtydliga och precisera dessa delområden i samband med lagreformen. Det är också nödvändigt att uppdatera arbete som utförs i allmänna områden samt anmäla dem. Till exempel tillåtelse att börja arbetet utan kommunernas samtycke 21 dygn efter anmälan, vilket är obegripligt. Den nuvarande lagen kräver i allmänhet att läsaren har sakkunskap och fördjupar sig i texten, trots att lagen styr vardagliga och rutinmässiga åtgärder.
Kommunernas representant	Underhållsansvar och ansvaret för övervakning av dem måste klargöras. Gatu-hållarens roll och ansvar måste redogöras närmare. Avsnittet "Arbete på gatan" måste avgränsas närmare och aktörernas ansvar måste beskrivas. Möjligheterna till sanktioner mot dem som agerar olagligt måste göras tydliga och fungerande. Nu kan nästan vem som helst göra vad som helst i gatuområdet. Eller att inte göra någonting.
Kommunernas representant	Lagen saknar möjlighet till snabba sanktioner till exempel vid försummelse av skyldigheten att anmäla arbeten i allmänt område. Arbete på gatan inleds alltså utan kommunernas samtycke / beslut om trafikarrangemang. Det skulle vara bra om man kunde ta tag i detta, till exempel på samma sätt som försummelseavgift i avfallslagen. Det skulle alltså vara möjligt för tillsynstjänstemannen att omedelbart påföra en försummelseavgift för en byggarbetsplats utan tillstånd.
Representant för slut-användare	Faktum att vinterunderhåll av gångbanor hör till fastigheterna låser in medborgare som har dålig rörlighet, använder rullstol eller rollator i sina hem under orimligt långa perioder efter snöfall. Deras möjligheter att röra sig hindras av den fastighet som sköter sin del av rutten sämst. Tillsynen av nivån på skötsel hänger i praktiken enbart på fastigheternas egenkontroll. Detta beror på att den myndighet som utsetts av kommunerna enligt 15 § (kommunal tillsynsmyndighet) antingen inte existerar alls, eller att den inte har tilldelats resurser för att sköta denna uppgift.
Representant för slut-användare	Den nuvarande lagstiftningen om tillgänglighet i den byggda miljön täcker mestadels behoven hos personer med hjälpmedel på hjul. Behoven hos personer med sensorisk funktionsnedsättning har ignorerats.
Representant för entreprenörer	Ansvarsfördelningen mellan tomtägare och staden är inte längre ändamålsenlig. Samma gäller ansvaret för halkolyckor.
Privatperson	I regel är den nuvarande lagen tydlig och tillräcklig för att organisera underhåll, men fullgörandet av förpliktelser i underhåll och utförandet av uppgifter övervakas inte, vilket leder till centrala problem med lagens funktion. Kommunen tar inte hand om gatubeläggnings skick eller renhållning av perifera områden, än mindre röjning av vegetation, såsom fallna träd. Detsamma gäller tomtägare som inte tar hand om beskärning och borttagning buskar m.m. som spritt sig till gångbanor och hindrar trafiken.

Sammanslagning av underhållslagen och lagstiftningen som styr markanvändning

I utredningen efterfrågades också åsikter om sammanslagningen av underhållslagen och lagen som styr markanvändning. Majoriteten av de svarande (57,5 %) kunde inte uttrycka sin åsikt i frågan. Ungefär en fjärdedel (23,8 %) svarade "ja" och knappt en femtedel svarade "nej" på frågan "Anser du att underhållslagen ska kombineras med lagstiftningen om markanvändning?". I kommentarerna uttrycktes åsikter för och emot en sammanslagning av lagarna. De som motsatte sig sammanslagningen hävdade att underhållsfrågorna drunknar i en för stor helhet. Underhållslagen är lättare att hantera när den är en separat helhet. "Markanvändnings- och bygglagen styr på ett övergripande plan, medan underhållslagen är speciallagstiftning. Om dessa kombineras, kommer det i slutändan att skada underhållet mer?" frågade man i en kommentar. Kommentarer från representanter som var för enande tog upp nuvarande oklarheter och motsägelser som bättre skulle kunna kombineras genom en lagstiftning. "Jag tolkar hellre bara en lag, snarare än två om samma ämne", löd en kommentar. I tabell 13 presenteras axplock från kommentarerna om en sammanslagning av underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning.

Tabell 13. Axplock från kommentarerna om en sammanslagning av underhållslagen och den kommande lagen om områdesanvändning

Kommentator	Kommentarens innehåll
Kommunernas representant	Jag vet inte – det bör åtminstone utvärderas noggrant. Underhållslagen an knyter i sig till lagstiftningen som styr markanvändning, så en sammanslagning skulle i det avseendet vara motiverad. En sammanslagning är dock inte nödvändig för att uppnå ett komplett resultat.
Kommunernas representant	Jag vet inte – om den byggnadslag som nu behandlas i riksdagen godkänns och användningen och byggandet av områden därmed delas upp i olika lagar, kan det möjligen bli nödvändigt att bedöma för- och nackdelar i en kombination av underhållslagen med lagen om områdesanvändning. Om dessa förblir åtskilda i framtiden liksom nu, måste gränssnitten beaktas tillräckligt omfattande.
Kommunernas representant	Nej - regleringen av gatuunderhåll och renhållning borde snarare förfinas och göras mer funktionell, och uppmärksamhet bör ägnas åt hur mekanismerna i lagen fungerar. Omfattande lagar är svåra för vanliga människor att förstå. En sammanslagning av lagarna skulle till exempel göra det svårare att tillägna sig lagens skyldigheter om underhåll och renhållning, som riktas till tomtägare och vanliga medborgare. Snarare plats för en författningsöversyn som tydligare skulle beskriva skyldigheterna på ett tillräckligt lekmanvänligt sätt. Man måste också komma ihåg och klargöra skyldigheterna i samband med renhållning.
Representant för slut-användare	Nej - ett för stort paket gör det svårt att hålla lagen uppdaterad. Underhållslagen är en tydlig helhet, så länge 4 § 1 mom., som härstammar från dess uråldriga historia, korrigeras och vinterunderhållet av gångbanor överförs till kommunerna.
Kommunernas representant	Ja - det finns många likheter mellan dessa lagar om rollen som "gatuhållare". Man bör på något sätt kombinera/eliminera eller lösa de "grå områdena" som orsakar konflikter i det praktiska livet.
Kommunernas representant	Ja - det behöver inte nödvändigtvis vara i samma författning, men bestämmelserna i underhållslagen ska samordnas med MRL och MRA. Exempel: 1) Vilka markeringar i detaljplanen gäller för allmänt område, dvs. inom vilka områden tillämpas underhållslagen? 2) I vilket skick ska allmänt område hållas innan ett beslut fattas om gatuhållning enligt MRL (i praktiken kan en gata vara färdig länge fast inget beslut har fattats)? 3) Hur löser man ansvarsfrågor om fastigheten inte följer bestämmelserna för dagvattenhantering enligt MRL och detta orsakar skada i gatuområdet (t.ex. rinnande vatten)?

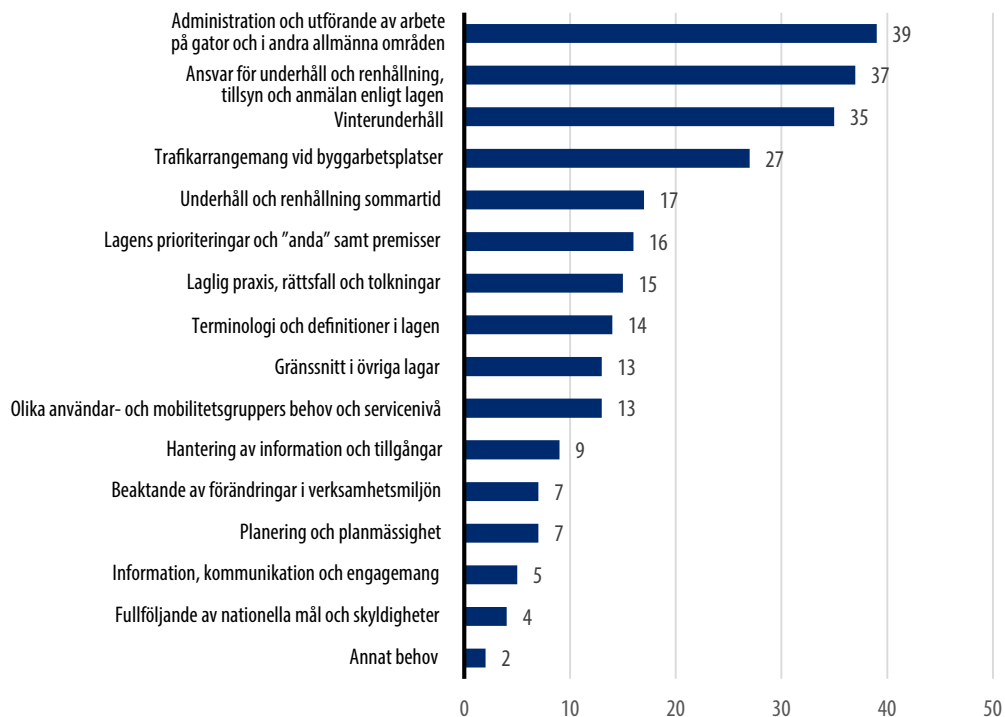
Ändringsbehov för underhållslagen

Deltagarna i enkäten kunde välja teman inom underhållslagens tillämpningsområde som de ansåg att det fanns behov att rikta förändringar eller utvecklingsbehov till. Utöver teman som presenterats kunde respondenterna lägga till något annat behov om de

ville. Efter varje val kunde respondenterna kommentera valen i ett fält för fri text. I undersökningen kunde respondenten ange tio olika behov av förändring eller utveckling om hen ville.

Svaren betonade fyra teman som oftast valdes som behov av förändring och utveckling. Dessa teman var frågor som gällde arbete på gator och i andra allmänna områden, ansvar för underhåll och renhållning, vinterunderhåll och trafikarrangemang under tiden för byggarbetsplatsen. Dessa teman stod för mer än hälften (53 %) av alla (260 st.) val. Figur 6 visar antalet val av respondenter när det gäller behov att ändra eller utveckla underhållslagen.

Figur 6. Antal val som gäller behovet att ändra och utveckla underhållslagen (n=260)



I beskrivningarna av ändrings- och utvecklingsbehov för underhållslagen upprepades behovet hos representanter för kommunsektorn av metoder i lagen för kontroll av arbete utan tillstånd på gator och i andra allmänna områden. I stället för det nuvarande långsamma och otillräckliga administrativa förfarandet och polisens praxis att bötfälla (som enligt den allmänna uppfattningen inte fungerar) föreslog man en ordningsavgift som möjliggör snabb reaktion, en försummelseavgift för underlåtenhet att anmäla eller något

annat motsvarande snabbt förfarande. Kommunernas representanter upplevde att alla ansträngningar för det gemensamma bästa i sambyggande var bortkastade när slutprodukten på den just färdigställda kommunaltekniska byggarbetsplatsen i värsta fall grävs upp igen bara en stund efter att platsen färdigställts. Dessutom önskade kommunernas representanter att det skulle vara möjligt att skjuta upp eller förbjuda arbete på gator och i andra allmänna områden för att bevara infrastruktur tillgångarnas värde och funktion samt minimera skadan för slutanvändare. Representanter för nätägare ser denna strängare reglering av arbete på gator och i andra allmänna områden som problematisk. I enkätens kommentarer betonades nätägarnas ansvar för nätens funktion, säkerhet och tjänsternas tillgänglighet, vilka redan styrs med egen lagstiftning samt standarder som bygger på dem.

Utöver arbete på gatan och i andra allmänna områden kommenterade respondenterna näst mest ansvaret för underhåll och renhållning samt vinterunderhåll. Kommentarer om temporära trafikarrangemang gällde till stor del helheten av sanktioner för försumelse och brister på byggarbetsplatser. Kommentarer om ansvar för underhåll och renhållning tog ofta upp gränssnitt mellan fastigheter och kommuner samt förtydligande av oklarheter och praxis gällande dem. I kommunrepresentanternas kommentarer behandlades främst problem och fenomen i anslutning till gränssnitt, men man tog inte direkt ställning till hur ansvaret borde förtydligas i lagen.

Representanter för andra instanser hade tydligare uppfattningar särskilt om utvecklingen av ansvar för vinterunderhåll: Enligt deras kommentarer borde det övergripande ansvaret för vinterunderhåll av gatuområden överföras till kommunerna för att rationalisera underhållsverksamheten. Representanter för slutanvändare och privatpersoner efterlyste en höjning av servicenivån för vinterunderhåll och att behoven i grupper i svagare ställning skulle beaktas i lagtexten. Underhåll bör förstås som en tjänst och inte bara som en teknisk prestation som baseras på centimetergränser och tidsgränser. Tillägget av trafikanternas ansvar i lagen togs också upp i flera kommentarer, särskilt av kommunernas representanter. I tabell 14 redovisas axplock från kommentarerna om behovet att ändra och utveckla underhållslagen.

Tabell 14. Axplock från kommentarer om ändrings- och utvecklingsbehov för underhållslagen

Kommentator	Kommentarens innehåll
Kommunernas representant	Gatuhållarens möjligheter till styrning i arbete i allmänna områden: Det bör finnas en rätt till sanktioner/styrmedel för försummelse och utförande. Detsamma gäller vägtrafiklagen i tillfälliga trafikarrangemang: det finns inga tillräckliga styrmedel och sanktioner för försummelse.
Kommunernas representant	I praktiken är det enda sättet för kommuner att utfärda sanktioner för arbete utan tillstånd eller arbete som strider mot tillståndsvillkoren (tidsbaserade ekonomiska sanktioner är obetydlig). Om den som utför arbete utan tillstånd trots myndigheternas begäran inte lämnar in ansökan om gatutillstånd, har kommunen/tjänstemännen inga tvångsmedel för att bestraffa den som utför arbete utan tillstånd.
Kommunernas representant	Bättre möjligheter för kommunerna att styra gatuarbeten: möjlighet att förbjuda utförande av arbete, utfärda allmänna bestämmelser om arbetet, definiera skador som arbetet orsakar som en grund för områdesanvändningsavgift och utfärda administrativa sanktioner för aktörer som inte följer bestämmelserna. Förhoppningen är också att det ska finnas en entydig definition av vad som klassificeras som arbete där anmälningsförfarandet tillämpas och vad som klassificeras som markhyra.
Representant för nätägare	Distributionsnätinnehavaren ska kunna fullgöra de skyldigheter som bland annat elmarknadslagen ålägger samhällets distributionsnätinnehavare, såsom krav på kostnadseffektivt byggande, anslutningsskyldighet, utvecklings- och underhållsskyldighet samt de skyldigheter som samhällena ålägger distributionsnätinnehavaren om utveckling av elsystemet mot elsystem som energiomställningen kräver i framtiden. De nämnda skyldigheterna måste beaktas centralt i en eventuell reform av underhållslagen, eftersom underhållslagens bestämmelser om utförande av schaktningsarbeten har en central roll i genomförandet av dessa skyldigheter och kostnaderna för dem, vilka i sista hand betalas av kommuninvånarna.
Representant för slutanvändare	I undantaget för vinterunderhåll av gångbanor, dvs. 4 § 1 mom., lämnas endast första meningen, dvs. ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor överförs entydigt till kommunerna. 8 § raderas då som onödig.
Privatperson	Leder för cyklister och fotgängare måste börja granskas som trafikleder och lika noggrant som körfält. För vinterunderhåll måste man exakt definiera i vilket skick trafikleden måste vara efter plogning. Det räcker inte att någon har kört omkring lite där, utan man måste definiera vilken kvalitet man söker. Man måste också förstå att trafikleden kan vara i ett helt oframkomligt skick, trots att det inte har snöat alls, på grund av dålig kvalitet på tidigare plogning och temperaturväxlingar, då trafiklederna är bara slask. Man måste förstå att sparande genom detta medför betydande kostnader för sjukvården när människor faller på gatorna.
Kommunernas representant	Tydligare definitioner av tomter som underhålls- och renhållningsuppgifter hör till enligt underhållslagen och från vilka uppgifterna kan övertas till kommunen och debiteras uppkomna kostnader (14 b och 19 §)

Kommentator	Kommentarens innehåll
Kommunernas representant	Förhoppningen är att bestämmelserna om underhållsskyldighet förtydligas. T.ex. den motstridiga regleringen av tomtanslutningar bör tas bort. Regleringen bör bättre beakta olika stadsstrukturer. Förhoppningen är också att det så långt som möjligt ska klargöras på vilka grunder kommunen har rätt att flytta eller avlägsna föremål som hindrar underhåll och orsakar farliga situationer från allmänna områden (elsparkcyklar, kommuninvånarnas egna konstruktioner och föremål såsom trampoliner och hoppbackar).
Kommunernas representant	Terminologin och definitionerna i lagen behöver förtydligas. Vad som avses med olika formuleringar. Det finns betydande skillnader mellan kommuner i användningen av termer, mer detaljerade definitioner i lagen, till exempel vem som genomför ett projekt osv.

Bilaga 5. Sammanfattande tabeller för workshoppar

Under utvärderingen av underhållslagens funktion ordnades fyra workshoppar på distans i oktober 2022. Syftet med workshopparna var att sammanföra olika parter för att diskutera de centrala temana för utvärderingen av underhållslagens funktion ur olika synvinklar och tillsammans fundera över lösningar för att förbättra lagens funktion. På basis av resultaten av intervjuerna och enkäten var temana för workshopparna arbete på gatan och i allmänna områden, underhåll och renhållning, gränssnitt mot annan lagstiftning samt utgångspunkter, prioriteringar och informationshantering i lagen.

I början av varje workshop hölls en kort presentation av temat om de viktigaste resultaten av intervjuerna och enkäten. Efter detta delades medlemmarna in i smågrupper för att diskutera hur underhållslagen fungerar enligt ett mer detaljerat tema som arbetsgruppen fick. I slutet av workshoppen fick deltagarna besöka en annan smågrupp för att kommentera och komplettera resultaten. Totalt anmälde sig 109 personer till workshopparna. Flest deltagare fanns i den första workshoppen om arbete på gator och i allmänna områden.

De flesta deltagare i workshopparna representerade antingen den kommunala sektorn (64 %) eller nätverksägare (18 %), vilket naturligtvis också återspeglades i workshopparnas diskussioner och resultaten i dem. Betydligt färre representanter deltog för statsförvaltningen (8 %), slutanvändare (6 %) och entreprenörer (3 %). Endast en deltagare representerade aktörfältet i workshopparna. Hen representerade ett konsultföretag inom planering. Nedan finns workshopparnas teman och smågruppernas teman samt sammanfattande tabeller som utarbetats av workshopparnas smågrupper.

Teman och tidpunkter för utvärdering av underhållslagens funktion, teman i mindre arbetsgrupper och antalet personer som anmält sig till workshopparna

Workshop 1: Arbete som utförs på gator och i allmänna områden, MÅ 10 oktober kl. 9–12

- Hantering av tillståndsprocessen och schaktningsarbeten
 - Utveckling av tillsyn, kvalitet och sanktioner
 - Trafikarrangemang under arbeten
 - Gatuarbete och informationshantering
- 64 anmälda

Workshop 2: Underhåll och renhållning ONS 12 oktober kl. 13–16

- Termer och definitioner
 - Vinterunderhåll, ansvar och separata frågor
 - Renhållning och underhåll sommartid, ansvar och praxis
 - Utveckling av planmässighet i underhåll
- 48 anmälda

Workshop 3: Gränssnitt till övrig lagstiftning FRE 14 oktober kl. 9–12

- MRL & KPL
 - KPL och lagar som styr schaktningsarbeten
 - Trafikantens ansvar, skadeståndslagen och KPL
 - Övriga lagar och beaktande av dem
- 44 anmälda

Workshop 4: Lagens utgångspunkter och prioriteringar, informationshantering MÅ 31 oktober kl. 13–16

- Förverkligande av likabehandling och jämlikhet i KPL
 - Hållbar utveckling, biologisk mångfald och klimatförändringar i KPL
 - Beaktande av nya sätt att röra sig samt tjänster för detta
 - Säkerhet, tillgänglighet, resekedjor och smidighet i KPL
- 44 anmälda

WORKSHOP 1: Arbete som utförs på gator och i allmänna områden

Workshop 1 resultatanteckningar från smågrupp 1A och 1B

Smågrupp	Målsättningar (granskad i fetstil)	Hinder för mål	Vad bör ske?	Åtgärder & alternativa lösningar
Smågrupp 1A: Hantering av tillståndsprocessen och schaktningsarbeten	<p>Tillräcklig ledningskapacitet, fungerande operatörssamarbete</p> <p>Tillräcklig ledningskapacitet byggs på en gång</p> <p>Enhetlig praxis och processer</p> <p>KPL och lagen om sambyggnad har samordnats</p> <p>Felavgift fungerar och styr arbetet</p> <p>Ägarnas gränssnitt fungerar tillfredsställande för båda</p>	<p>Upphettad marknad</p> <p>Aktörer som inte är med i sambyggandet öppnar snart gatan på nytt</p> <p>”Vilda aktörer” som verkar utan tillstånd och brist på resurser för att övervaka dessa</p> <p>Olika lagars inverkan på ingripande i otillåten verksamhet</p>	<p>Öppenhet i hyresvillkor och priser för ledningar</p> <p>Lugn marknad</p> <p>Möjlighet att ingripa snabbt i allvarliga brister, information om dessa fall till övervakare</p> <p>Bättre kunskap om lagen och behovet av tillstånd</p> <p>Bättre samarbete</p>	<p>KPL: Stupstock i lagen. Möjlighet till snabbt ingripande i allvarliga fall genom felavgift</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: Genomgång och samordning av lagarnas gränssnitt. Polisen har redan en parallell tillsynsuppgift i vägtrafiklagen.</p> <p>Avtalsjuridik > byggherren ansvarig för arrangemang av hög kvalitet samt sanktioner</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Ökade resurser och kompetens för den nuvarande tillsynsmyndigheten. Ökat samarbete och kommunikation även för aktörer. Skulle staden kunna bygga ledningar (i vilken omfattning?)</p>
Smågrupp 1B: Utveckling av tillsyn, kvalitet och sanktioner	<p>Byggarbetsplatser av dålig kvalitet eller utan tillstånd förekommer inte</p> <p>För slutanvändaren är det så tryggt och smidigt som möjligt att röra sig på gatan</p> <p>Planmässighet, ansvar och framsynthet</p> <p>Smidig digital tillståndsprocess</p> <p>Smidiga arrangemang för alla, oberoende av byggarbetsplats</p> <p>Handläggning av tillstånd och anmälningsförfaranden är enhetliga</p> <p>Arbetet är förutseende och samordnat</p>	<p>Nuvarande tillståndsprocess/handläggning av anmälningar</p> <p>Brist på ekonomiska styrmedel</p> <p>Brist på planering</p> <p>Inkompetens</p> <p>Vinterunderhåll, strukturellt underhåll eller dålig nivå på det</p> <p>Ekonomiska begränsningar (brist på anslag/nedskärningar)</p> <p>Attityder (självcentrering, brist på uppskattning, brådska, oansvarighet)</p> <p>Brist på resurser hos myndigheter</p> <p>Omfattande fält av aktörer (gatuevenemang, frivilliga, byggarbetsplatser)</p>	<p>Attitydförändring</p> <p>Utveckling och harmonisering av elektroniska processer</p> <p>Diversifiering av finansieringsmodeller</p> <p>Ökning av styrmedel</p> <p>Rätt för kommuner att förbjuda eller skjuta upp inledning av byggarbetsplatser</p> <p>Förändring i verksamhetskulturen</p> <p>Ökad teknisk kompetens och kunnande</p>	<p>KPL: Avgränsning och precisering av ansvar, övergång från anmälan till tillstånd, sanktioner, nuvarande lag innehåller ingen grund för olägenhet > tillägg av sådan, progressivt förfarande för handläggning av tillstånd och avgifter, möjlighet att neka tillstånd med motivering</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: Betona livscykelänkande och -ansvar i avfallslagen och MRL</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Nytt enhetligt system, mer information och utbildning, tilldelning av ytterligare resurser för övervakning, tilldelning av ytterligare resurser till kommuner</p> <p>Statlig styrning för samordning av bruk av gatutrymme och mål. Sammanställning av god praxis i kommunerna i en handbok, även mer allmän vägledning om vite och ordningsbot.</p>

Workshop 1 resultatanteckningar från smågrupp 1C och 1D

Smågrupp	Målsättningar (granskad i fetstil)	Hinder för mål	Vad bör ske?	Åtgärder & alternativa lösningar
Smågrupp 1C: Trafikarrangemang under arbeten	<p>Tillgänglighet för alla i trafikarrangemang vid gatuarbeten</p> <p>Det finns tillräckliga verktyg för att ingripa i arbete utan tillstånd och sanktioner är möjliga</p> <p>Bättre planmässighet och samordning fungerar</p> <p>Enhetliga och tydliga trafikarrangemang som är lätta att genomföra</p> <p>Ansvarsfördelningen mellan byggarbetsplatser är tydlig och lagarna samverkar</p> <p>Förutsägbarheten fungerar och trafikarrangemangen är kostnadseffektiva</p>	<p>Brist på ambition</p> <p>Ett tillvägagångssätt tillämpas för alla situationer, olika miljöer (centrum vs. landsbygd) osv.</p> <p>Brist på resurser för tillsyn – planerna kan vara okej, men genomförandet är det inte</p> <p>Bostadsaktiebolag beaktar inte ansökningar om tillstånd för gatuarbete i anbudsförfaranden</p> <p>Det finns fortfarande variation i tillstånd för användning av ny teknik, bl.a. mikrosågning</p>	<p>Beaktande av miljön vid planering av arrangemang + beaktande av prioritering av transportformer</p> <p>Ökade resurser</p> <p>Påminnelseavgifter</p> <p>Möjligheter att ingripa vid upprepade försummelser</p>	<p>KPL: Verksamhetsförbud till ett verkligt hot som en del av lagstiftningen, tillgänglighet en av de saker som läggs till i anmälan</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: -</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Information till fastighetsförvaltare, upprättande av en trafikdirigeringsplan för en verklig miljö vs. färdiga typritningar, tillräckligt omfattande påminnelseavgifter så att de verkligen påverkar praxis</p>
Smågrupp 1D: Gatuarbete och informationshantering	<p>Information om arbete som utförs på gatan och i allmänna områden är öppet tillgänglig</p> <p>Samtidiga arbeten/schemaläggning av arbete, men samtidigt mål som möjliggör arbete</p> <p>Arrangemang för byggarbetsplatsen orsakar så lite olägenheter som möjligt ur olika användares synvinkel</p> <p>Genom metoder inom informationshantering kan användningen av begränsade resurser rationaliseras</p>	<p>Personalresurser, finansiering och kompetens -> tidsplaner tänjs ut</p> <p>Många olika system, olika nivåer i information, öppenhet i information och informationsskydd samt kontroll av dessa frågor</p> <p>Många olika parter och behov av information gällande schaktningsarbeten</p> <p>Ett system kan vara sårbart</p> <p>Spridning i tid för kundernas efterfrågan (t.ex. telekommunikation)</p> <p>Brist på god praxis för proaktivt utbyte av information</p>	<p>Utveckling ska inte ske utgående från system</p> <p>Ordning på processer och information för att betjäna dem</p> <p>Kartläggning av olika behov av information och schaktning</p> <p>Definition av element i information</p> <p>Enhetlig praxis för tillstånd</p> <p>Framsynthet mellan olika parter</p> <p>Definition av gränssnitt och funktion i dem</p>	<p>KPL: Det bör vara möjligt att beakta lokala förhållanden även i fortsättningen,</p> <p>För att kunna utfärda påföljder måste man veta vem som är ansvarig. Tydligare ansvar och förbättrad tillsyn genom digitalisering</p> <p>Inskrivning i lagen om krav på information om egendom som placeras under jord?</p> <p>Begrundan om och definition på ägande av information</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: De skyldigheter som åläggs schaktningsentreprenörer får innehållsmässigt inte överskrida de krav som elsäkerheten och standarderna ställer</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Utförande av reservledningar och definition av kriterier för kostnadsfördelning, bättre kommunikation om framtida behov genom informationshantering.</p>

WORKSHOP 2: Underhåll och renhållning

Workshop 2 smågrupp 2A listar ändringsbehov för termer och definitioner

Smågrupp	Beskrivning av uppdateringsbehov av termer och definitioner i lagen
Smågrupp 2A: Termer och definitioner i lagen	Lagens namn förnyas - Kännedomen om lagen är dålig och namnet anger inte på titelnivå att även arbeten på gator och i andra allmänna områden ingår
	Förtydligande av definitionen av allmänt område – Det behövs en mer exakt och modern definition av allmänt område. Definitionen ska också vara tillräckligt enhetlig med MRL/den kommande lagen om områdesanvändning.
	”Tryggt skick som trafikens behov förutsätter” måste bedömas vid reformen av lagen – Är ett tillfredsställande skick tillräckligt? Hur beaktar definitionen mångfalden av gator och allmänna områden och olika användargrupperns behov?
	Definitionen ”tillfredsställande skick ur hälsomässig synvinkel” måste bedömas när lagen reformeras – Den nuvarande definitionen är mycket vag, och det är inte många som riktigt vet vad definitionen egentligen betyder. Definitionen måste beakta mångfalden av gator och allmänna områden.
	Definitionen av olika trafikantgrupperns behov med i lagen - Säkerhet, tillgänglighet och smidiga resekedjor ska synas i reformen av lagen med beaktande av olika användargrupper. Det är viktigt att definiera förhållandet till planering av markanvändning och i synnerhet detaljplanläggning. NY
	Beaktande av miljöaspekter i reformen av underhållslagen – Grönområdenas betydelse i framtidens städer ska också återspeglas i reformen av underhållslagen. Tryggande av biologisk mångfald, möjliggörande av grönska i stadsmiljön och kolsänkornas funktion ska också skrivas in i underhållslagen. NY
	Beaktande av synvinklar på hållbar utveckling i reformen av underhållslagen – Behoven av hållbar utveckling ska definieras i underhållslagen med tanke på olika paragrafer. Bekämpningen av klimatförändringar kräver åtgärder på alla nivåer, och underhåll har en betydande inverkan bland annat på fördelningen av mobilitet. NY
	Tillägg av definitioner och termer för digitalisering i underhållslagen – Lagen saknar helt definitioner och termer för digitalisering. Vid definitionen av dem ska beaktas bland annat innehållet i MRL och lagen om datasystemet för den byggda miljön. Definitionerna bör beakta hanteringen av information under hela livscykeln (anskaffning, underhåll, delning). NY
	Beskrivning av olika parter ansvar för arbete som utförs på gatan och i allmänna områden - Vem ansvarar för säkerheten i elkablar och arbeten i anslutning till dem, och vilken lag ska reglera dem? Skulle man kunna definiera områden som prioriteras för placering av tekniska nätverk?
	Definitioner och termer för förvaltning av egendom - Bör förvaltning av egendom inkluderas i underhållslagen på något sätt? Livscykelänkande för tillgångar och bättre förvaltning av byggda infrastruktur tillgångar bör ingå i lagstiftningen. Gränssnittet till MRL/kommande lagen om områdesanvändning måste ses över. NY
Närmare definition av yrkeskompetens i reformen av underhållslagen – De nuvarande kraven är ganska otydliga och generella. Nästan vem som helst får arbeta på gatan och i allmänna områden. Måste definieras mer noggrant i fortsättningen. Ett exempel är utbildning i gatuarbete som ger kompetens att arbeta på gator och i allmänna områden i huvudstadsregionen.	

Workshop 2 smågrupp 2B Vinterunderhåll, ansvar och separata frågor, anteckningar om resultat

Målsättningar (granskad i fetstil)	Hinder för mål	Vad bör ske?	Åtgärder & alternativa lösningar
<p>Omfattningen av cykling (och gångtrafik?) året runt på olika håll i Finland åtminstone på nuvarande nivå i Uleåborg</p> <p>En tillgänglig mobilitetsmiljö för alla förverkligas väl året runt.</p> <p>Lagens ansvar och praxis är tydlig för olika parter.</p> <p>Likabehandling och jämlikhet förverkligas utmärkt i vinterunderhåll</p> <p>Planeringen av snöutrymmen fungerar och spelreglerna för tillfälliga snöutrymmen har definierats</p>	<p>Vändplatser kan ha flera tomtanslutningar och litet snöutrymme</p> <p>Snöutrymmen har planerats för platser dit man inte kan eller det är svårt att transportera snö.</p> <p>Man har reserverat för lite snöutrymme i nya områden, och det finns till och med mer utrymme i gamla områden</p> <p>Det finns inte tillräckligt med snöutrymme i ritningar för typgenomskärning.</p> <p>Snön är alltid på fel plats</p> <p>Vissa trafikleder (t.ex. gång-/cykelväg) används för att lagra snö på vintrar med mycket snö, och detta är ett likvärdighetsproblem.</p> <p>Belastning på kommunernas ekonomi, svårigheter under kommande vintrar</p>	<p>Skulle snöutrymmen kunna föreskrivas i detaljplaner?</p> <p>Snöutrymmen måste definieras för vändplatser på tomtgator</p> <p>Dialog i planeringsfasen mellan fackmän inom snöutrymmen och underhållspersonal.</p> <p>Områdets invånare aktiveras i planeringsskedet</p> <p>Snö bör placeras på rätt plats på en gång med beaktande av miljö- och dagvattenfrågor</p>	<p>KPL: Snöutrymmen måste utredas redan i detaljplanen, samband med MRL måste ses över</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: Samordning av markanvändningslagen och KPL</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Redan på planeringsstadiet bör snöutrymmen planeras för såväl gatuutrymmen som gårdar. Förberedelse av en handbok för snöutrymmen (redan på gång), användning av sedlar för snöarbete vid vinterunderhåll av tomtanslutningar för rörelsehindrade</p>

Workshop 2 smågrupp 2C Renhållnings- och sommarunderhåll, ansvar och separata frågor, anteckningar om resultat

Målsättningar (granskad i fetstil)	Hinder för mål	Vad bör ske?	Åtgärder & alternativa lösningar
<p>Mångfalden i stadsmiljön är ett värde i sig och den är tydligt känd</p> <p>Allmänna områden är städade; det finns inga otillåtna soptippar eller förvaring av egendom.</p> <p>Under och efter byggandet är underhållet av områden enhetligt och i nivå med det övriga området.</p> <p>Underhåll anses ha en viktig roll för att främja vardagsmobilitet och välbefinnande.</p>	<p>Tätt byggande</p> <p>Gammal kultur i grönbygge monoton</p> <p>För trång stadsstruktur (inga snöutrymmen, inget utrymme för dagvatten)</p> <p>Okunnighet</p> <p>Information och kommunikation</p> <p>Fragmenterad grönstruktur i städer</p> <p>Påtryckningar från invånarna i övergångsfasen</p> <p>Skötsel av grönområden (invånarna klipper gräsmattan i parkområden)</p> <p>Fragmenterat ägande i grönområden</p>	<p>Vid markanvändning beaktas tillräcklig reservation av utrymme</p> <p>Inskrivning i grönområdesprogram, anvisningar (finns redan)</p> <p>Inskrivning i stadens strategier</p> <p>Information, utbildning, tillräckligt oftaoch via breda kanaler</p> <p>Markanvändning</p> <p>Information, anvisningar, påföljder</p> <p>Betydande (blågröna korridorer) grönområden i stadens ägo</p>	<p>KPL: Inskrivning av mångfald och bevarande av den som utgångsläge (hör mer till MRL)</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: Inskrivning av stadsnatur i naturskyddslagen</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: extra uppsving genom kommunikation diskussion om värden</p>
<p>Ansvar och skyldigheter för renhållning och sommarunderhåll är tydliga och allmänt kända</p> <p>Skadeståndsanspråk och förvaltning av egendom är tydligt.</p> <p>Sprejmålning leder till tydliga värdebaserade påföljder.</p> <p>Ett enhetligt digitalt system möjliggör uppföljning och stängning av områden även för automatiserad trafikant</p>	<p>Okunnighet och/eller försummelse av ansvarsgräns för underhåll hos småhusägare</p> <p>Gränssnitt för ansvar vintertid</p> <p>Rörig terminologi i sektorn: Skötsel och reparation inom infrastruktur, bl.a. renhållning och underhåll i Esbo (=förlängning av produktens livscykel)</p> <p>Inom renhållningen känner man inte till möjligheterna i avfallslagen eller lagen om grannelagsförhållanden som man skulle kunna styra bättre genom</p> <p>Försummelse eller okunskap hos användaren och trafikanten, ökande skadeståndsanspråk</p>	<p>Attitydförändring, mer information. För vissa kan det egna fysiska tillståndet också vara ett hinder, behöver hjälp med underhållsarbete</p> <p>Omfördelning av gränser för entreprenad, t.ex. regionalt övertagande (Kuopio centrum) eller enhetliga huvudlinjer för en entreprenad</p> <p>Enhetlig underhållsnivå vid fastigheter (skopan stannar på marken)</p> <p>Enhetliga riktlinjer för terminologi, gamla riktlinjer tas bort</p> <p>Utbildning, information</p> <p>Tydlig inskrivning om ansvar, såsom användning av vinterdäck, motsvarande för cyklar och gångutrustning</p>	<p>KPL: Inskrivning i lagen om transport av föremål som förvaras i allmänna områden (såsom transport av fordon enligt lag)</p> <p>Inskrivning av renhållningsavgift (jfr dagvattenavgift)</p> <p>Inskrivning av påföljder för nedskräpning, vandalism och otillåtna soptippar</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: -</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Kommunerna informerar, delar god praxis, beviljar bidrag</p> <p>I allmänhet eftersträvas enhetliga verksamhetssätt, god praxis</p>

Workshop 2 smågrupp 2D Utveckling av planmässighet i underhåll, anteckningar om resultat

Målsättningar (granskad i fetstil)	Hinder för mål	Vad bör ske?	Åtgärder & alternativa lösningar
<p>Underhåll ovan jord Planering av underhåll, vinter och snöutrymmen utförs i varje kommun, på alla nivåer.</p> <p>Underhåll planeras på ett slutanvändarorienterat sätt med beaktande av olika transportformer och mål. Kopplingen till hela planeringsprocessen fungerar Planmässighet i underhåll är långsiktig och transparent.</p>	<p>Gamla verksamhetsätt och vanor. Planeringsprocessen är separerad.</p> <p>Brist på information i övrig planering (generalplan, detaljplan, gatuplanering). Information och behov förmedlas i allmänhet inte mellan olika skeden.</p> <p>Underhåll "ärver" infrastruktur som är svår att underhålla.</p> <p>Nuvarande upphandlingsmetoder och modeller. Fortfarande mycket upphandling av centimeter och kubikmeter. Särskilt behov hos slutanvändare i svag ställning styr inte verksamhet i underhåll</p> <p>Fragmenteringen i den nuvarande ansvarsfördelningen för vinterunderhåll. Det är svårt att göra en helhet av jämn kvalitet av ett lapptäcke för slutanvändare</p> <p>Kunskap och resurser, samarbete, förmedling av information</p>	<p>Underhållsklassificeringar bör definieras på ett slutanvändarorienterat sätt.</p> <p>Kompetensutveckling, utbildning, interaktion</p> <p>Organisation och strategi för upphandling</p> <p>Kompetensutveckling, utbildning, interaktion</p> <p>Uppskattning av underhåll. Ändrade attityder mot produktion av service och effekt.</p> <p>Ökad uppskattning av underhåll. Ofta en fråga om pengar</p>	<p>KPL: Översyn av ansvarsfördelningen, Utredning och omprövning av nuvarande ansvarsfördelning för vinterunderhåll av gångbanor för att uppnå en bättre servicenivå</p> <p>Krav på planering av underhållsarbete? Åtminstone vägledning i denna riktning</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: Krav på MRL gällande planering av underhåll</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Utbildning, information, interaktion. Gemensamt ansvar, gemensam diskussion, utveckling av en diskussionskultur</p>
<p>Underhåll under jord Genom hantering av livscykel finns det en koppling mellan verksamhet ovan och under jord.</p> <p>Smidigheten bevaras i underhåll av nätverk som är viktiga för samhället även i tider av förändring, utan att glömma kvaliteten ovan jord.</p> <p>Identifiera och möjliggöra behov. Identifiera och förutse olika behov. Utrymmen har planerats och reserverats i förväg.</p>	<p>Brist på resurser (t.ex. tillståndshantering): Diskussionerna lyfte fram snabba behov och förmågan att reagera på dem. Ur städernas och kommunernas synvinkel kommer dessa behov ofta upp i senaste laget</p> <p>Attityder: Ägare till nätverken påpekade att man inte gräver åt sig själv, utan för samhället. Även kommuner och städer tog upp samma fråga ur olika perspektiv (tillgångarnas värde, slutanvändare)</p> <p>Kompetens: Uppmärksamhet på identifiering av behov saknas. Den nuvarande lagen har inte identifierat detta när världen har förändrats kraftigt</p> <p>Mångfald av tillvägagångssätt: Varje kommun gör lite på sitt eget sätt</p>	<p>Handläggningstiden skulle kunna nämnas någonstans -> tänjs lätt ut om dessa inte anges.</p> <p>Utvecklingen och harmoniseringen av elektroniska system skulle påskynda och underlätta processen.</p> <p>Lagens mål och syfte > denna helhet bör granskas och kanske utvidgas. Världen har förändrats och kommer att fortsätta att förändras snabbt.</p> <p>Bör styras mot gemensamma verksamhetsmodeller och praxis</p>	<p>KPL: Krav på att identifiera behov i lagen</p> <p>Nätägare betonade vikten av att bevara flexibilitet och snabbhet i att reagera på kundernas behov. Lagen måste fortsätta att vara möjliggörande.</p> <p>ÖVRIGA LAGAR: -</p> <p>ÖVRIGA METODER OCH ÅTGÄRDER: Enhetliga handlingssätt. Alla andra medel måste användas först innan lagen ändras.</p>

WORKSHOP 3: Gränssnitt till övrig lagstiftning

Workshop 3 smågrupp 3A Samordning av KPL & MRL, anteckningar om resultat (1/4)

Behov	Hur behovet syns i KPL	Hur behovet syns i MRL	Bedömning av effekt / mål
Hantering av avrinningsvatten	Bristande efterlevnad av regler orsakar problem för underhållet	Reglerna i MRL är tydliga, kopplingarna till lagen om vattentjänster bör ses över	-
Krav på digitalisering, förhållandet mellan MRL och KPL	Ett elektroniskt tillståndssystem skulle påskynda verksamheten. Kan liknande lösningar påtvingas kommunerna? Andra aktörers tillgång till information > en lösning för bättre samordning	Infrastruktur placeras under gator både under byggandet och senare. Investerare är staden själv och andra aktörer. Alla bör ha tillgång till information, i alla skeden. Den producerade informationen bör vara standardiserad, öppen och stödjande kontinuitet.	Informationshantering och tillgänglighet lyfts fram i alla teman Vem "äger" informationen, entreprenören producerar ofta informationen. Förväntningarna på digitaliseringen riskerar att bli för höga – > digitaliseringen är avgörande...
Beslut om gatuhållning – behövs ett separat beslut för gångvägar + cykelvägar?	Tillgängligheten året runt bör också garanteras när gatan är under uppbyggnad och redan används av invånarna Lätt asfaltering av gångvägar + cykelvägar? Inledning av underhåll av gångvägar + cykelvägar i parker?	I MRL regleras när ett beslut om gatuunderhåll fattas I KPL regleras vad som sker efter beslutet om gatuunderhåll Problem i mellanskedet för invånarna när ett beslut om gatuunderhåll ännu inte har fattats Beslut om underhåll av gångvägar+cykelvägar i parker?	Tillgängligheten förbättras också för alla trafikantgrupper under byggtiden, även efter att bildörren har öppnats.
Livscyeltänkande	Gemensamma schaktningar, beredskap med ledningar redan i byggskedet o.d. Nya lösningar önskvärda	Hur kan lagstiftningen främja att detta behov i livscykelns olika skeden beaktas redan i byggskedet?	Livscyeltänkande för att styra processer
En lag för planering, renhållning och underhåll av gator och allmänna områden	Verksamheten blir lätt mer invecklad om det finns många förordningar, regler och mål i olika lagar. Ur denna synvinkel skulle det vara bra om allt fanns på ett ställe och vid ett bord.	Med tanke på lagen om områdesanvändning skulle det kanske bli för snävt om planeringen av allmänna områden skulle flyttas därifrån. Det är viktigt att planbestämmelserna finns i samma lag.	Man måste beakta att man inte överdimensionerar kompetenskrav o.d. Förhoppningen är att det inte blir mer formell byråkrati, fler yrkeskompetenser och konsulter.

Workshop 3 smågrupp 3A Samordning av KPL & MRL, anteckningar om resultat (2/4)

Behov	Hur behovet syns i KPL	Hur behovet syns i MRL	Bedömning av effekt / mål
Säkerhetskrav	Hantering av gatuarbeten Undvikande av skaderisk, Krav på säkerhet	Gatubygge och renovering Kriterierna för att bygga kablar mellan stora datacenter föreskrivs någon annanstans	Större tonvikt på planering och samordning
Reglering av verksamhet i områden som inte omfattas av detaljplaner	KPL gäller inte utanför detaljplaneområden. Detta har inte alltid varit tydligt Tillämpningsområdet är endast detaljplaneområden	Allmänna områden finns tydligt endast i detaljplaneområden, en fråga som direkt föreskrivs i lag. Planläggning och handböcker i planläggning följer dock inte alltid denna avgränsning i markeringarna	Bör vi tillsammans gå igenom mer i detalj vilka problem som har förekommit utanför detaljplaneområden? Mer exakt användning av termer
Nivå av återställning	Operatörerna upplever att bestämmelserna för återställning av schaktningsområdet är för vida. Kommunerna anser inte att de låter operatörerna utföra för mycket arbete Bör förordningen klargöra vilka nivåer som måste uppnås efter byggarbetet?	Ofta när en gata byggs färdig är strukturerna och ytan i riktigt gott skick. Så snart strukturerna går sönder, försämras kvaliteten oundvikligen. Därför lönar det sig att göra så mycket som möjligt samtidigt.	Bör processer införas som uppmuntrar/möjliggör bättre samordning över tid än för närvarande? Man skulle veta om det räcker att laga snyggt eller om hela gatuavsnittet behöver asfalteras på nytt.
Användningsrättigheter för gata - vad får man göra på gatan och varifrån kommer rättigheterna och skyldigheterna?	Det är INTE alltid klart t.ex. vem som ger rätt att stänga av ett körfält, om en omväg anläggs, hurdan tidsfristen blir osv. Är det möjligt att genomföra entreprenad o.d., vilka krav kan ställas (nätbyggarens synvinkel.) Samma situation gäller för MRL som för KPL, men gäller byggande och renovering av gata		Tydlighet skulle vara viktigt, eftersom elförsörjningen också är lagstadgad verksamhet av allmänt intresse Leveransskyldigheter regleras, så man måste kunna genomföra dem
Vem ansvarar för vad på byggarbetsplatsen eller "inne" i utgrävningen?	Information i både MRL och KPL, beroende på vilken byggandet stöder på På grund av sin samordnande roll upplever kommunen att den ansvarar för säkerheten i elnätet eller byggarbetsplatsen i gatuområdet, men så är inte fallet. Nätägaren är ansvarig. Av ansvaret följer vem som bestämmer hur saker och ting görs. Nu är arbetsfördelningen oklar och det finns överlappningar.		Förtydligande av ansvar för alla parter

Workshop 3 smågrupp 3A Samordning av KPL & MRL, anteckningar om resultat (3/4)

Behov	Hur behovet syns i KPL	Hur behovet syns i MRL	Bedömning av effekt / mål
Var bör ledningar o.d. placeras i ett detaljplaneområde, vad skulle vara en gemensam uppfattning?	<p>Ur tillståndets synvinkel (KPL 14 a S) är det önskvärt att planlägga löst så att ledningar m.m. får plats i allmänna områden</p> <p>Transport till tomtgränsen från gator och övriga allmänna områden, därefter transport på tomten (över hela tomten), detta skulle vara ett bra mål för staden.</p> <p>Byggnader o.d. måste naturligtvis beaktas.</p>	<p>Förhållandet mellan lagarna är alltså sådan att rätten att placera (och delvis transporter) finns i MRL (eller annan lag), utförandet av arbete i KPL.</p> <p>Det skulle vara viktigt att ge utrymme för ledningar i allmänna områden</p> <p>Gatubredd, vägren o.d. möjliggör placeringar, beredskap för detta skulle vara viktigt</p> <p>Placering av ledning skulle emellertid inte markeras i planen, det skulle göra det för stelt</p>	<p>Utrymme bör reserveras för placering av kablar o.d.i allmänna områden.</p> <p>Det är dock INTE meningsfullt att ange en exakt plats i planen</p> <p>Allmänna områden är en viktig plats för placering och nätverksinfrastruktur bör styras dit i första hand. Bör vara det mest flexibla förfarandet, inte det "svåraste"</p>
Rättslig ram - kommunen som ägare eller innehavare av marken eller som utövare av offentlig makt?	<p>Det är inte klart för alla vad man får och inte får göra på gatan.</p> <p>Definitionen av arbete som utförs på gatan samt dess förhållande till markhyra är oklar.</p> <p>Arbete på gatan föreskrivs i lag</p> <p>Gränssnittet mellan avtal och gatuarbete är otydligt.</p> <p>Det borde inte komma som någon överraskning att arbete i allmänna områden förekommer då och då och att utrymme också behövs för utrustning, eller att utrymme behövs för snö på arbetsplatsen eller att utrustning för gatuunderhåll kräver utrymme.</p> <p>Utrymme för dessa bör anvisas samtidigt när man anmäler gatuarbete, de är inte separata frågor ur byggherrens synvinkel.</p>		<p>Det bör klargöras vilka frågor kommunen sköter med rättigheter som innehavare/ ägare av marken och vilka med rättigheter som den myndighet som tar emot KPL-anmälan.</p> <p>Bland annat gränserna för utövning av offentlig makt och omfattningen av befogenheter ska framgå av lagen med tillräcklig avgränsning och precision.</p>
Gränssnitt i lagar? Vad regleras var	<p>Skedet för utförande av schaktningsarbetet med sina föreskrifter är en egen helhet. Man ska inte kunna utfärda bestämmelser av alltför allmän karaktär för olika skeden.</p> <p>Lagens namn och tillämpningsområde är viktiga. De avgränsar förutsägbart myndigheternas uppgifter och befogenheter.</p> <p>Annars får till exempel allmänna normgivande befogenheter (motsvarar kommunens byggnadsordning) lätt ett alltför brett tillämpningsområde.</p> <p>I grävningsskeden får man inte ingripa i placering, byggande eller metod för genomförande av nät (genomförarens och nätinnehavarens perspektiv)</p> <p>Elmarknadslagen, elsäkerhetslagen, reglerar redan tillräckligt många saker, vi vill inte ha överlappande reglering.</p>		

Workshop 3 smågrupp 3A Samordning av KPL & MRL, anteckningar om resultat (4/4)

Behov	Hur behovet syns i KPL	Hur behovet syns i MRL	Bedömning av effekt / mål
Definition av allmänna områden och markeringar i detaljplaner	Är underhållsansvaret tydligt i situationer där en allmän förbindelseled eller allmän användning av liknande finns till tomten? KPL-lagen tillämpas inte på tomter.	Tomt i detaljplaneområde (t.ex. LTA, parkering under jord) ser ut som ett allmänt område i stadsrummet. Frågor om underhåll, t.ex. anmälningsförfarande gäller dock inte i tomtområdet. Ska olika verksamheter tillåtas i detaljplaneområdet ovan och under jord?	Bör dessa områden regleras på motsvarande sätt som allmänna områden? Eller ska markeringar i detaljplanen utvecklas på något sätt så att de skulle vara allmänna områden (vid behov 3-dimensionell plan och fastighetsindelning)
Markeringar i detaljplan bör granskas med tanke på funktionen i KPL.	Inskrivning i lagen om nödvändiga utrymmen för deponering, samma bör gälla för tomter Möjlighet för kommunerna att genom lag avtala om underhåll av underjordisk konstruktion	Nya bostadsområden har inte tillräckligt med utrymme för underhåll.	
Tillgänglighet året runt	Behovet av tillgänglighet gäller underhåll under hela dess livscykel Ett konkret problem under vintrar med mycket snö	Kom upp i reformen av MRL. Krav som framförs i § 167 i MRL på tillgänglighet på gångväg+cykelväg. Detta har inte preciserats i byggbestämmelserna. Städerna har sina egna anvisningar, men det finns inga mer detaljerade förordningar och paragrafer Det bör finnas byggbestämmelser som säkerställer tillgänglighet även i allmänna områden och närliggande omgivning	Underhåll bättre kopplat till beredning under detaljplanen Bättre resekedja från dörr till destination I lagreformen behövs en separat arbetsgrupp för vintern
Samordning av MRL 161 § (placering), 89 § (transport på grund av kommunens behov) och KPL 14 a § (utförande av arbete)	Avgifternas storlek och grunder väcker frågor. Allmänt underhåll vs. kostnader som orsakas av arbete, operatören ska inte behöva ansvara för kostnader utöver arbetet (operatörens aspekt) Varierande tillståndsförfaranden mellan olika kommuner	Fragmentering av information försvårar verksamheten En stel tillståndprocess är långsam Behovet av nya nät (bl.a. fibernät) Kostnaderna bör fördelas rättvist vid transporter	Lagar och avtalsförfaranden främmande för vissa Placeringen av förordningen som helhet skulle kunna förbättra situationen Nationella riktlinjer skulle också kunna förbättra situationen

Workshop 3 smågrupp 3B KPL & lagar om schaktningsarbeten (behov av sambyggnad och framsynhet), anteckningar om resultat (1/3)

Behov	Fråga / lag som samordnas	Synlighet i underhållslagen	Bedömning av effekt / mål
Gemensam schaktning och sambyggnad	<p>Lag om sambyggnad.</p> <p>Varje operatör kommer lätt och gräver på egen tid. Operatörerna försöker dock samarbeta med andra operatörer.</p> <p>Hinder för samgrävning har ofta kommit upp från kommunens sida. I de flesta fall har kommunen inte hunnit/kunnat delta i mindre, snabba projekt.</p> <p>Kommunerna ansåg att om informationen kom tidigare, skulle det vara möjligt att reagera</p> <p>I nya områden fungerar sambyggnad oftast okej, men i renoveringsprojekt fungerar det inte alltid så bra. Ibland mystiskt och svårt.</p> <p>Operatörernas prissättning förhindrar sambyggnad, ofta billigare att göra själv.</p>	<p>Kommunerna bör ges möjligheter till uppmuntran, om man inte förordnar gemensamt byggande. Beaktande i avgifter -> ekonomisk styrning kan på något sätt uppmuntra till gemensam schaktning.</p> <p>Fler tomma ledningar skulle kunna finnas i nybyggnads- och renoveringsobjekt.</p> <p>Helsingfors YKT-avtal (2008, 2013 kom operatörerna med). Prispolitiken för detta avtal lockar till ledningar i beredskap. När behovet uppkommer, ansluter man bara till ledningen.</p> <p>Louhi-portalen > stadens kommande projekt finns här. Resultaten av Helsingfors YKT-avtal bör utnyttjas för att täcka hela landet.</p>	<p>Det ligger i allas intresse om man kan göra saker tillsammans.</p> <p>Förbättrad ekonomisk effektivitet (mindre beläggning och behov av restaurering)</p>
Optimering av grävarbete, sökande av den kortaste vägen	<p>Elmarknadslagen, MRL</p> <p>I många fall kan det vara bättre för helheten att gräva lite längre sträckor</p> <p>Till exempel på grund av trafikarrangemang och säkerhet</p>	<p>Det ska vara möjligt att kommunen styr på ett övergripande sätt.</p>	<p>Byggarbetsplatsernas funktion och säkerhet skulle förbättras</p> <p>Kortaste rutten vs. bättre arrangemang för trafikstyrning</p>
Utveckling av upphandling	<p>Upphandlingslagen</p> <p>upphandlingens varaktighet, stängning av marknaden.</p> <p>Utveckling av marknadsaktörer</p>	<p>Underhållsföretag är ofta små och utrustning som används är specialiserad + dyr.</p>	<p>Stora och långa upphandlingshelheter stänger marknaden och förutsättningarna för små företag att verka inom sektorn försvåras</p>
Termerna bör förtydligas i hela landet	<p>Termer och definitioner som används i olika lagar bör granskas.</p>	<p>Genomgång av olika lagar i samband med reformen</p>	<p>Bättre begriplighet</p>

Workshop 3 smågrupp 3B KPL & lagar om schaktningsarbeten (tillståndprocessens funktion och utveckling), anteckningar om resultat (2/3)

Behov	Fråga / lag som samordnas	Synlighet i underhållslagen	Bedömning av effekt / mål
Fastställande av kompetenskrav	Elmarknadslagen Elsäkerhetslagen	Man får arbeta på gator och i allmänna områden med ganska låga krav på kompetens. Arrangemangen måste dock vara realistiska	Verksamhet av högre kvalitet på byggarbetsplatser I värsta fall kan småföretagarnas verksamhetsmöjligheter försämrats (utbildning kostar pengar)
Snabbhet och smidighet i tillstånd Energiomställning pågår. Nytt elsystem, förnybara energikällor osv.	Elmarknadslagen Man bör beakta att handläggningstiden för tillstånd inte i sig påverkar säkerheten på byggarbetsplatsen.	Skulle det kunna finnas bestämmelser på mer allmän nivå om arrangemang: t.ex. "Får inte orsaka personskada". Minimibestämmelser kan leda till mångskiftande praxis. Handläggningstiden för tillstånd är för närvarande 21 dagar, snabbare om ansökningarna görs väl. Anvisningar i lagen skulle kunna hjälpa den som ansöker om tillstånd.	Många investeringar på gång Dessa investeringar möjliggör för sin del samhällets utveckling
Olika behov och förhållanden på byggarbetsplatser	Vägtrafiklagen	Det finns byggarbetsplatser i mycket olika förhållanden och miljöer. Flexibilitet -> specialobjekt måste beaktas	Olika förutsättningar i olika delar av landet som det måste vara möjligt att anpassa kraven till
Vad har kommunen rätt att utfärda med stöd av KPL?	MRL gränssnitt Bör inte gälla placering eller arbetsätt. Elmarknadslagen, lagen om vattentjänster Separat lagstiftning finns om hur nätet ska byggas.	Schaktningstillstånd och föreskrifter gällande dem bör endast regleras i KPL. Konstaterades att placering och schaktningstillstånd vanligtvis sammanlänkas när allt går fel. Hurdana sanktioner eller förfaranden med förvaltningstvång används då? Lagstiftaren skulle kunna begrunda att sådana fall kommer. Konsekvens behövs Ett problem i sig om tillstånd inte ens söks.	Om möjligheten till påföljder inte läggs till i lagen, hur kan man kontrollera förbjuden verksamhet av dålig kvalitet som återkommer?

Workshop 3 smågrupp 3B KPL & lagar om schaktningsarbeten (hantering av arbetsplatser, ansvar och kvalitet), anteckningar om resultat (3/3)

Behov	Fråga / lag som samordnas	Synlighet i underhållslagen	Bedömning av effekt / mål
En säker byggarbetsplats för alla, anställda och användare.	Vägtrafiklagen, arbetarskyddslagen, elsäkerhetslagen: samordning och förtydligande av ansvar, behörighetskrav för gatuarbete	Vad kan man utfärda mer detaljerade föreskrifter om? Bör detta preciseras? Ur slutanvändarnas synvinkel är målet att uppnå dessa bestämmelser. Minimidefinition för arrangemang? Kommunen kan specificera.	Minimibestämmelser kan leda till mångskiftande praxis? Målet med säkerhet är viktigt -slutanvändarnas säkerhet Behörighetskraven är lätta nu. Företag oroar sig för kravens inverkan på förutsättningarna för verksamhet
Skadeståndsansvar som gäller byggarbetsplatser	Skadeståndslagen, vägtrafiklagen Tydlighet krävs i ansvar. Vems ansvar är det om något händer? Det måste finnas en trafikstyrningsplan. Byggherrens ansvar.	Det måste finnas en plan för vissa trafikvolym, fall måste förhindras, snubblande, jämnhet o.d. Kan ansvaret läggas på den som ansöker om byggarbetsplatsen och kommunen ansvarar för s.k. "stora frågor"? (egendom, trygg trafik, trivsel). Förutsägbarhet för användarna -> gemensamma riktlinjer eftersträvas i denna fråga. Informationshanteringens roll.	Ansvar tydligt och känt -> kvaliteten på arrangemangen på byggarbetsplatsen kan förväntas bli bättre
Begränsade kedjor i entreprenader	Lagen om upphandling. Är detta ändå mer avtalsjuridik?	Problem härrör ofta från lång kedja. Arbetet under kontroll på pappret när man ansöker om tillstånd, men fungerar inte i praktiken	Bättre kännedom om ansvar Efterlevnaden av bestämmelser skulle förbättras
Enhetliga anvisningar	Behov av enhetliga anvisningar. Vid gatudagarna konstaterades att det borde finnas verktyg för övervakning innan det lönar sig att göra gemensamma anvisningar.	Lagen är "bristfällig", så det är onödigt att föra gemensamma anvisningar vidare. Möjligheten till påföljder måste ingå i underhållslagen.	Möjlighet till påföljder + anvisningar -> byggarbetsplatser av högre kvalitet.
Restaurering och tillgänglighet vid schaktningsarbeten	Det finns ingen lagstiftning som kräver tillgänglighet Vem äger och vem betalar för restaureringen? Fördelning av kostnader eller en gemensam byggarbetsplats?	I gamla gatuområden har man krävt att saker görs bättre än tidigare, över behovet av restaurering. Till skick före arbetet. Samordning -> spelregler.	Förbättrad tillgänglighet
Bevarande av tillgångarnas värde	Kommunerna har till uppgift att bevara värdet på gemensam egendom En fråga som också har samband med investeringar.	Det har till exempel varit problem med fyllning, och det borde finnas gemensamma principer för detta och kanske skärpta regler	Bättre bevarande av tillgångarnas värde, ökat livscykel tänkande

Workshop 3 smågrupp 3C Trafikantens ansvar och skadeståndslagen, anteckningar om resultat

Behov	Fråga / lag som samordnas	Synlighet i underhållslagen	Bedömning av effekt / mål
Krav på trafikanternas aktsamhet	Vägfriklagen, skadeståndslagen Skyldighet att vara förutseende i förhållande till andra användare. Förare av fordon måste anpassa sin färd till rådande förhållanden. Vägfriklagen saknar hänvisningar till KPL och vice versa	Ansvar för bevis ligger alltid hos underhållsoperatören. Och skyldighet för trafikanten att bevisa en brist (foto?) (underhållsoperatörens synvinkel). Förslag: Var och en får färdas som hen vill, men om en olycka sker ska det inte nödvändigtvis vara samhällets ansvar	Nuvarande rättspraxis fungerar inte – man kontrollerar bara om grus har spritts ut på vägen och det avgör allt
Ansvarsfördelningen bör vara tydligare och mer lättläst	Allmän ansvarsfördelning för skador tydligare Om byggarbetsplatsen gör farleden smalare så att vinterunderhåll inte är möjligt inom avtalets normala omfattning, vems är ansvaret. Skador för tredje part (fall staket i dåligt skick). Lag angående vissa grannelagsförhållanden (17–19 §) bör också ses över och samordnas	Ansvarsområdena bör definieras om på ett tydligare sätt i olika fall Underhållsoperatörens ansvar för att man faktiskt kan röra sig på vägen bör vara större (användarperspektiv) Ansvar i KPL för arbetet på byggarbetsplatsen, till exempel för vinterunderhåll. Vems är ansvaret om en olycka inträffar på en sträcka som byggarbetsplatsen tar hand om?	Tydliga definitioner av ansvar i olika fall Så länge en bra grundnivå i förhållande till väderförhållandena för underhåll är i ordning, kan trafikantens eget omdöme och ansvar utöver det vara en bra kombination. Men hur skrivs detta in?
Likvärdig ersättning för skador på utrustning	Bilar kompenseras för skador som orsakas av skador på beläggning, till exempel cyklar så gott som aldrig	Likabehandling av olika transportformer	Ökad jämlikhet mellan olika trafikslag
Olyckor genom transportsätt med små däck och skador som orsakas av skottrar	Skottrar på allmänna platser -> skada – vem bär ansvaret? Konsument säkerhetslagen: skotertjänsten måste vara säker, verksamhetsutövaren ansvarig Krav lämnas vid olyckor med rullskridskor och skottrar. Dessa har fått konsekvent avslag av städerna. Med små däck är de känsliga transportsätt även för stensmulor	Egen punkt om medvållande i underhållslagen Kan det vara så att skoterbrädeföretag är skadeståndsskyldiga gentemot sina kunder och därför kommer det inga krav på ersättning till staden. Tjänsten ska utformas så att den är trygg för konsumenten.	Minskade ersättningskrav Utformning av tjänsten ökar säkerheten, gemensamma spelregler förtydligar och förbättrar säkerhetsläget

Workshop 3 smågrupp 3D Övriga lagar och beaktande av dem, anteckningar om resultat

Behov	Fråga / lag som samordnas	Synlighet i underhållslagen	Bedömning av effekt / mål
Teleoperatörernas verksamhet enklare	SVPL 236 placeringsrätt "bestämmande" MRL 161 Byggandet av nätverk får dock inte orsaka en reparationsskuld eller försvagning av strukturen, måste utföras i enlighet med styrning och föreskrifter i städer / kommuner / staten	Reglerad rätt till bygg- och underhållsarbete för teleföretag beaktas i SVPL KPL skulle inte sanktionera eller begränsa rätten i fråga Kommunen ska få rätt att administrera genomförandet (schema) Ansvar måste skrivas in i lagen	Placering på offentlig mark/på allmänna platser, underlättar processen – också ett nationellt enhetligt förfarande Planering av kablar och återställande skulle förbättras
Tydligt underhållsansvar	Lag om områdesanvändning Nuvarande inskrivningar från tsarens tid, "gumman i stugan har ansvaret". Samma genomskärning av gatan kan för närvarande ha fyra aktörer.	Tydligt underhållsansvar måste omprövas och skrivas in i lagen Entreprenörernas gränssnitt är alltför synliga nuförtiden, olika operatörer kanske inte kan komma samtidigt och skillnaden i kvalitet är synlig, det skulle vara bra att få ansvarsfördelning för detta eller att beakta gränssnitt	Öppen kommunikation Enhetligt underhåll
Digital framtid, Principen om en lucka för information, Förbättrad kvalitet på information	Reglering i EU: Direktivet om intelligent transport Bestämmelser om tillhandahållande av nätinformation (Traficom) Datasytemet för den byggda miljön (MRL) Det bör finnas enhetliga metoder, samordning av befintliga verksamhetsätt. Alla element ska granskas genom så kallade digitala glasögon, eftersom vi är på väg mot en digital framtid Lagar bör stiftas som håller över tid, uppmuntrar och främjar användningen av ny teknik, tillgång till information och förvaltning. Digitalisering uppmuntras i frågor som rör datakvalitet och gränssnitt	Inget nytt system skapas, utnyttja befintliga system Information om underhåll skulle fungera i RYHTI-projektets RYTI-datasystem. När det gäller digitalisering bör vi ligga i spetsen, skyldigheter på EU-nivå kommer. Gemensamma grundprinciper och metoder införs, nationella grundelement är desamma och lokalt endast finjustering	Pionjär i digitalisering, ökad välfärd Gemensamma grundläggande principer och metoder, uppbyggnad av datamiljön på ett samordnat sätt Tydliga tillståndskanaler, enhetliga verksamhetsätt och handläggning av tillstånd Digitalisering kräver pengar och resurser, kommunal ägare måste få nytta

WORKSHOP 4: Lagens utgångspunkter och prioriteringar, informationshantering

Workshop 4 smågrupp 4A Likabehandling och jämlikhet, anteckningar om resultat

Behov	Beaktande i underhållslagen eller på annat sätt	Effekter / krav	Informationshanteringsens roll
Med beaktande av behov hos fotgängare och cyklister. Gångtrafik prioriteras. Jämn kvalitet och kontinuitet i goda förhållanden för rörlighet.	Särskilt i vinterunderhåll behövs en bättre servicenivå och identifiering av behov. Beaktande av faktiska rutter. Enhetliga kriterier för jämn kvalitet i vinterunderhåll. Med tanke på jämn kvalitet skulle ett mer omfattande underhållsansvar vara motiverat. Möjligt redan nu (kommunerna bestämmer) Trygga och fungerande arrangemang för alla under arbetet. Enhetliga processer för anmälan och korrigerande av missförhållanden på byggarbetsplatser. Proaktiv kommunikation om kommunens kommande verksamhet.	Det är viktigt att definiera målnivån i lagen, metoderna är väghållarens ansvar. Tillräcklig utrustning och resurser. Prioritering av vägar eller anslutningar. Överföring av ansvar skulle öka kostnaderna för kommunerna. Kostnad för att ta ut avgifter i förhållande till intäkterna genom dem?	Prioriteringar och åtgärds-kategorier bör vara synliga och begripliga för trafikanter. Information om arrangemang på byggarbetsplatser bör vara tillgänglig för alla
Jämlik planering av underhåll	Kravet på likabehandling bör på något sätt återspeglas i lagen om underhåll även med utgångspunkt i grundlagen (6 S) Likvärdighet mellan fastighetsägare	Olika användargrupperns behov beaktas	Det är viktigt att fastställa, samla in och förmedla viktig information till användarna
Förmedling av information om förhållanden för rörlighet på gångväg+cykelväg till olika användargrupper	Utveckling av praxis snarare än lagstiftningsfråga Förbättrad informationshantering möjliggör rätt åtgärder på rätt plats vid rätt tidpunkt.	Informationen påverkar resebeslut / transportsätt / rutt. Information före eller under resan? T.ex. cyklister behöver information redan innan de ger sig iväg.	Information från olika ansvariga för underhåll "på ett ställe"? Kräver detta att underhåll huvudsakligen ska utföras av en aktör?
Nya prioriteringar för fördelning av gaturum	Mer reglerad planering av områdesanvändning Betydelsen av gator och allmänna områden som idrottsplatser och möjliggörare av en aktiv livsstil ska beaktas i underhållet Gator och allmänna områden som platser för näringsverksamhet Beaktande av nya mobilitetsformer och olika användares behov vid fördelning av gatuutrymme KPL bör möjliggöra bortföring av skotrar som hindrar underhållsarbete eller säkerhet.	Förbättrade förutsättningar för hållbar utveckling och en aktiv livsstil Stöd för förutsättningar för ny näringsverksamhet	Information om faktiska rutter Delning av information via gränssnitt.

Workshop 4 smågrupp 4B Hållbar utveckling, biologisk mångfald och klimatförändringar i KPL, anteckningar om resultat

Behov	Beaktande i underhållslagen eller på annat sätt	Effekter / krav	Informationshanteringsens roll
Mångfalden i naturen	Aktörerna vill inte ha regleringar i lag, utan mer möjliggörande Till exempel hur biologisk mångfald kan beaktas bättre, om man får lämna kvar murket trä, om man får så ängsfrön e.d.	Mer information bör finnas tillgänglig om hur nätverk kan byggas så att mångfalden bevaras/främjas så mycket som möjligt Kostnaderna måste också beaktas med tanke på vem som ska betala de extra kostnaderna eller om förbättringar kan göras utan extra kostnader Förbättrade verksamhetssätt.	Värdefulla naturområden och fornlämningar hålls hemliga Med nuvarande teknik kan information erhållas direkt till grävmaskinen, detta bör främjas Information behövs om vad som bör göras på olika sätt i olika marktyper.
Beaktande av gröna mål, EU:s förordning om återställande	Måste hållas i det skick som krävs för avsedd användning, mycket allmängiltig. Allmänheten önskar att skogarna inte trimmas, utan murknande träd får stå kvar. Det vore bra om man föreskriver om "stöd" i lagen för att lämna murknande träd o.d., så att människor vågar lämna murknande träd stående i skogarna En helhetssyn på mängden och placeringen av grönt hanteras vanligtvis i planen för övergripande frågor	TUKES kunde till exempel inte svara på om en park är en konsumenttjänst. Även inskrivningar i RP om hur generella krav tolkas konkret Snarare en fråga om kompetens i information och upphandling än en resursfråga	Information och definition av datatyper behövs också i restaureringsfrågor
Energiomställning och förebyggande av och anpassning till klimatförändringar.	Kräver smidighet och agerande i samhället i snabb takt Lagen fungerar redan nu och gör det möjligt för byggherren att göra vad som behöver göras. Olika kommuners olika tillämpning är en knepig fråga. Om begränsningar uppkommer i tidsmässig samordning, kommer de att bromsa utvecklingen För solpaneler bör träd / grenar beskäras, så att de inte skuggar -> reform av KPL & MRL för sådana behov av samordning	Möjliggörande: gatustrukturen måste ha tillräckligt med utrymme och färdiga planer för var placering kan göras enligt framtida behov. Att bygga i förväg är svårt eftersom planerna inte är färdiga eller beställts i förväg Man känner inte heller till kapacitetsbehoven i förväg. Marknadsekonomi är rådande önskemål.	Elektroniska tillståndskanaler, transparens i projekt -> främjar gemensamt byggande
Avlägsnande av främmande arter	Skyldigheterna följer av annan lagstiftning. En svår fråga.	Anknyter i praktiken till sektorn gatuunderhåll, viktigt att dela information	Lokal information om förekomst och saneringsscheman
Ökad vardagsmotion + arrangemang för byggarbetsplats	En enkel mobilitetsmiljö är viktig. Servicenivå tänkande i underhåll och arrangemang för byggarbetsplats Nivå i lagen att byggarbetsplatsen ansvarar för framkomlighet och säkerhet	Ekonomiskt styrinstrument är kanske det mest effektiva. Specifikationen på lagnivå om servicenivån är stel	Utbyte av information samt interaktion, standardpraxis genom samarbete

Workshop 4 smågrupp 4C Beaktande av nya sätt att röra sig samt tjänster för detta, anteckningar om resultat

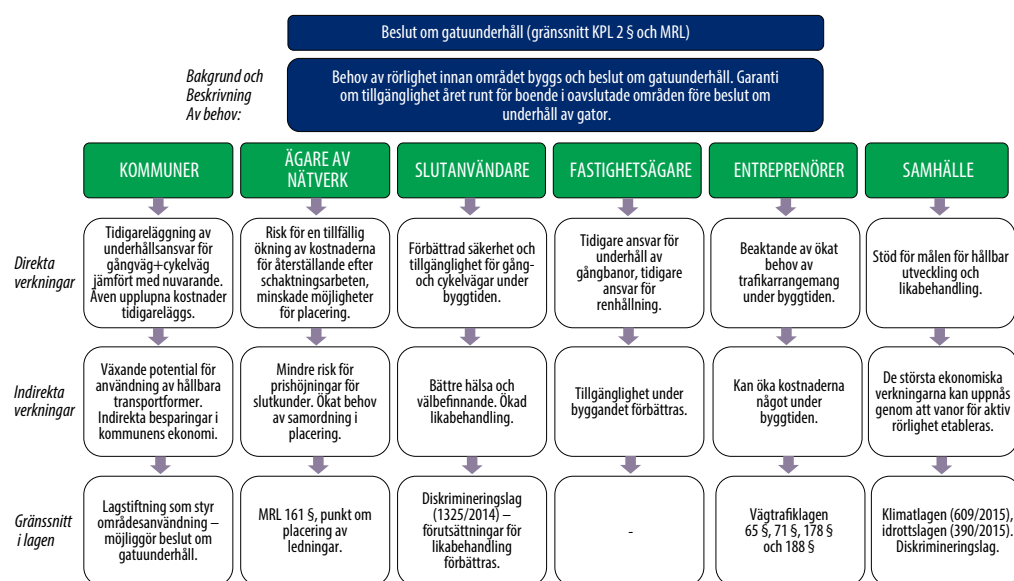
Behov	Beaktande i underhållslagen eller på annat sätt	Effekter / krav	Informationshanterings roll
Synlighet för nya transportsätt i planeringen och identifieringen av behov	Gränssnitt KPL & MRL; planering av markanvändning, delat gatuutrymme, identifiering av behov av mikromobilitet Behov av mikromobilitet för underhåll: vilken är den dimensionerande faktorn för kvalitetskrav? Inte för strikt definition i lagen, inte heller för lös...	Behovet av underhåll och krav på utrymmen genom nya rörlighetsbehov bör beaktas i tidigare planering Organisering av information om situation i realtid Vilka är de realistiska möjligheterna att möta behov i olika transportformer?	Det skulle fortfarande krävas mycket agerande för att få det att fungera ur hela processens perspektiv (planering av markanvändning – underhåll) Intern dialog och informationshantering -> vad det innebär om saker ignoreras. Man har bara inte uppfattat saker. Information är centralt: väderinformation - > vilket skick varje plats har. Vinterförhållanden och kunskap om dem. Även städerna behöver information -> information bör också produceras för städerna. Esbo har fått en del information om robotar.
Inhämta, underhålla och dela information	KPL bör återspegla kravet på någon nivå. I synnerhet mer specifikt för underhållsrelaterad information. Det är inte rättvist om ansvaret för insamling av information överförs till entreprenörer. Kostnaden för insamling av data i gränssnittet för avtal måste också ersättas Ägande och delning av information måste lösas på ett rättvist sätt, med beaktande av olika parter I lagen om transportservice finns skyldighet att producera information -> kan även KPL ha liknande innehåll?	Hellre ligga i spetsen för digitaliseringen snarare än "att följa andra" Det ska inte vara för betungande, information ska överföras automatiskt Datasäkerheten måste beaktas Krav i lagen -> resurser och finansiering måste ses över samtidigt. Verkliga livet tas i beaktande Finns det en samlad bild av den reglering som kommer från EU?	Informationshantering har en mycket central roll! Skalbara modeller och lösningar bör övervägas med hjälp av befintliga lösningar (Ryhti-projektet). Information via en lucka, Ryhti-projektet strävar efter detta Spelregler för att äga och dela information behövs Digital omvandling kommer att ske, vare sig vi vill det eller inte
Åstadkomma gemensamma spelregler	KPL: hur gör man med dem som inte agerar enligt spelreglerna. Kan man stå på KPL:s sida? Vägtrafiklagens sida? Vi undersöker möjligheterna att öka kommunernas möjligheter att reglera tjänster för mikromobilitet	I Norge (?) -> kan man reglera (konkurrensutsättning) nya transporttjänster. Licensmodeller också någonstans? Skäl att utreda mer	Geomarkörer fungerar redan för att begränsa skotrarnas verksamhetsområden. Samma systematik i t.ex. parkering

Workshop 4 smågrupp 4D Säkerhet, tillgänglighet, resekedjor och smidighet i KPL, anteckningar om resultat

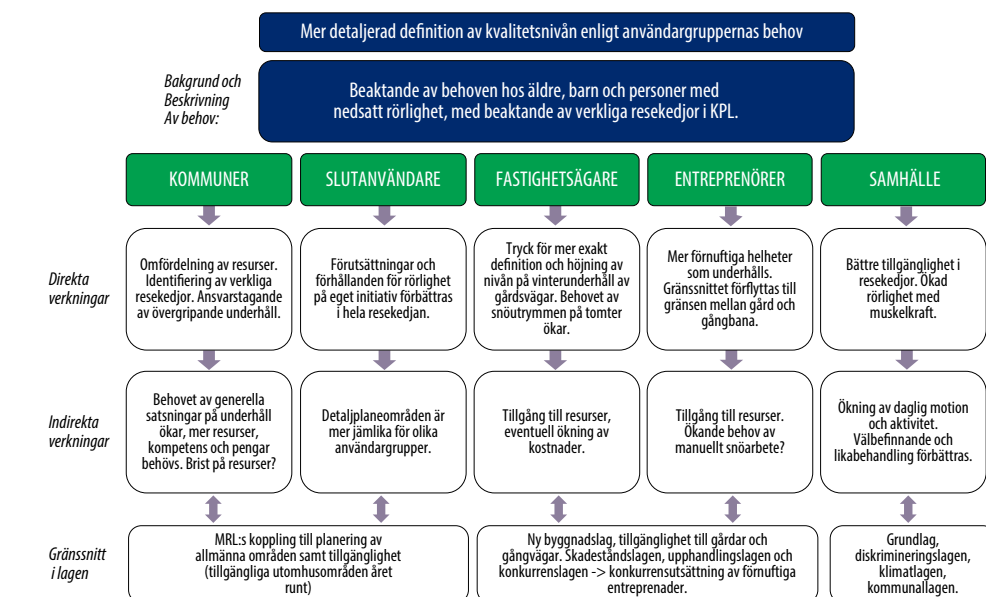
Behov	Beaktande i underhållslagen eller på annat sätt	Effekter / krav	Informationshanterings roll
Säkra byggarbetsplatser för alla transportformer	<p>Vägledning om tillfälliga ruttor, för närvarande av mycket dålig kvalitet.</p> <p>KPL: rutternas kvalitet och trafikflöde definieras på något sätt.</p> <p>Vägtrafiklagen: T.ex. Det ska alltid finnas ljus på stängsel runt byggarbetsplats. Om detta krav hade funnits skulle två cyklister ha överlevt i år.</p> <p>Resultat av schaktningsarbete ska vara tillfredsställande och jämnt</p>	<p>Hur definieras kvalitet och smidighet?</p> <p>Energiomställning: mycket grävande framöver -> mycket tydliga och standardiserade lösningar önskas. Till exempel vilken vägbro uppfyller alla tillgänglighetskrav och man skulle kunna använda endast dessa.</p>	<p>Betydande roll. T.ex. koordinering av schaktningsarbeten skulle hjälpa mycket, men det är oerhört svårt.</p> <p>Genom EU:s förordning åläggs medlemsstaterna direkta skyldigheter att producera information om underhåll, t.ex. tillfälliga trafikarrangemang.</p>
Produktion av tillgänglighetsinformation	<p>EU strävar starkt efter att automatisering av transporter, multimodala resekedjor och den gröna omställningen ska ha hög prioritet.</p> <p>Hur exakt kan en lag eller förordning definiera saker?</p> <p>Vad är en tillfredsställande nivå? Någon slags klarhet. Kommer det att finnas en lägsta servicenivå i lagen? Vad innehåller den? Vilken information produceras för den och vilken synlighet har den?</p> <p>Vi måste ändra hjärnan mot framtiden – hur kan vi ändra vårt nuvarande sätt att tänka mot en digital verksamhetsmiljö där bland annat tillgänglighet är rätt prioritet? Det är alltid lättare att gå i spetsen och det är också bra för marknaden.</p> <p>Ett exempel på tillgänglighetskrav som definierats exakt är till exempel statsrådets förordning om byggnaders tillgänglighet (241/2017)</p>	<p>Identifiera gränssnitt mellan olika lagar och upptäcka luckor och även undvika överlappningar. MRL och vägtrafiklagen har ett starkt samband.</p> <p>I planering av markanvändning och gator skapas enormt många förbehåll och möjligheter till underhåll och tillgänglighet.</p> <p>Resekedjor är en enorm helhet. Förmedling av information genom hela resekedjan. Användarperspektivet med.</p>	<p>Man vill producera bättre och mer information om samhällets tillgänglighet</p>

Bilaga 6. Kontrolltabeller för effekt

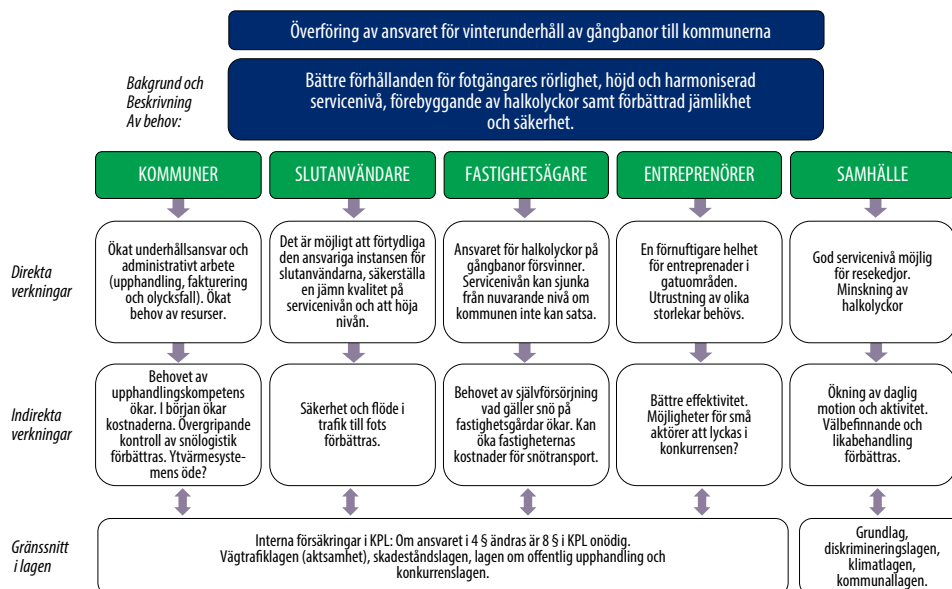
Figur 7. Konsekvensbedömning av förändringsbehov, beslut om gatuunderhåll av gång- och cykelbanor



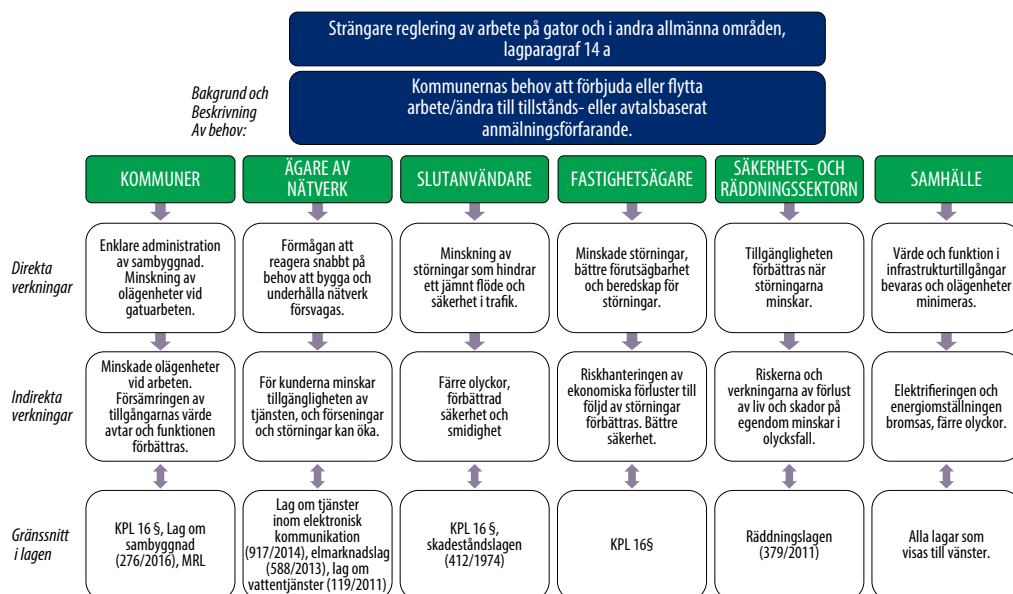
Figur 8. Konsekvensbedömning av behovet av förändring, mer detaljerad definition av kvalitetsnivån enligt användargruppernas behov



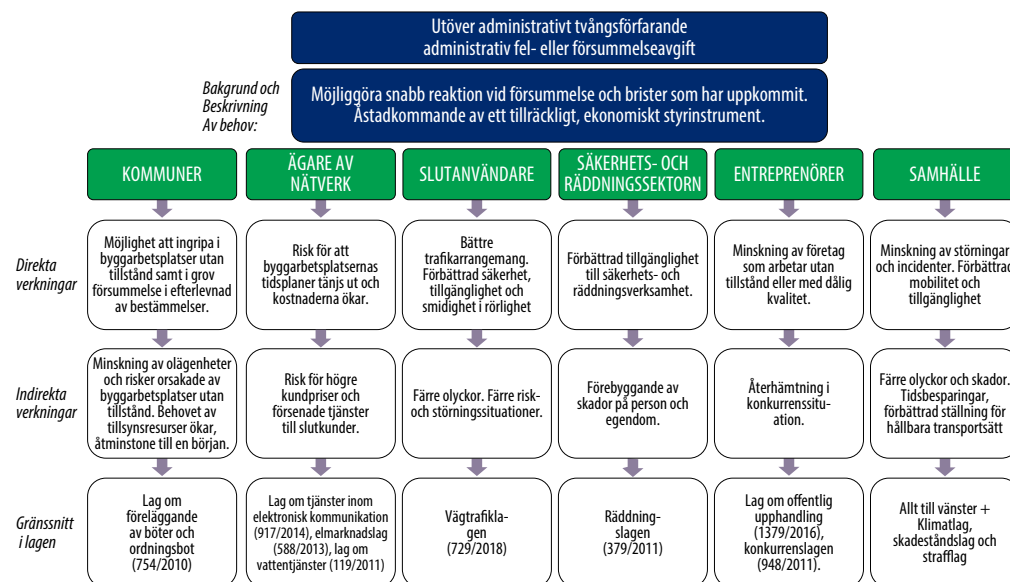
Figur 9. Konsekvensbedömning av behovet av förändringar, överföring av ansvaret för vinterunderhåll av gångbanor till kommunerna



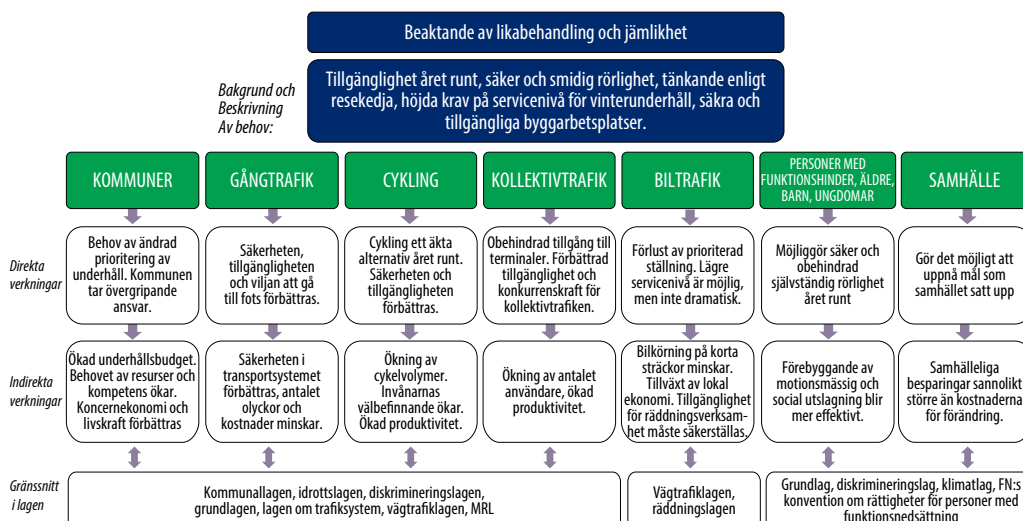
Figur 10. Konsekvensbedömning av förändringsbehovet: kommunernas behov att förbjuda eller skjuta upp arbete som utförs på gatan eller i annat allmänt område



Figur 11. Konsekvensbedömning av förändringsbehovet: administrativ försummelse- eller felavgift utöver administrativt tvångsförfarande



Figur 12. Konsekvensbedömning av förändringsbehovet: beaktande av likabehandling och jämlikhet



Tabell 15. Utvecklingsbehov för informationshantering och digitalisering, beaktande av dem i underhållslagen och deras inverkan

Beskrivning av behov	Beaktande i underhållslagen	Förväntad effekt
Uppgifter om utfall och förhållanden i underhåll och renhållning	Krav på realtidsdata om mobilitetsvillkor för olika transportformer	Ruttplanering i realtid och uppgifter om förhållanden förbättrar säkerheten och smidigheten i mobilitet med olika trafikslag
Information om tillstånd för byggarbetsplats	Definition av krav för datatyper som gäller byggarbetsplatser (plats, varaktighet och kontaktuppgifter). Skyldighet att förmedla information.	Ruttplanering i realtid (kollektivtrafik, aktörer inom räddning och säkerhet). Bättre tillgänglighet. Enklare övervakning av byggarbetsplatser.
Uppgifter om placering av nät	Beaktande av Traficoms bestämmelser om tillhandahållande av nätinformation	Förbättrad arbetssäkerhet och förebyggande av skador.
Faktiska uppgifter om resekedjor och underhållsklassificeringar av dem	Krav på att identifiera faktiska rutter och definiera underhållsklassificeringar enligt faktisk användning, inte gatuhierarki.	Höjd servicenivå för olika trafikslag och användargrupper längs hela resekedjan.
Förutseende och identifiering av behov	Vilka förändringar kan förväntas? Ett krav på kommunerna att följa olika förändringsfaktorer och samla in uppgifter.	Förbättrat sambyggande och minskade störningar.
Uppgifter om byggarbetsplatsernas förhållanden	Krav på att samla in, underhålla och sprida information om förhållandena på byggarbetsplatser. Krav på kundgränssnitt för bedömning av byggarbetsplatsernas kvalitet/funktion.	Ökat antal byggarbetsplatser som uppfyller kraven och enklare övervakning.
Information om skick per produkt	Krav på att samla in, underhålla och dela information om skick för olika typer av tillgångar/nätverk.	Förbättrad tillgänglighet för information om tillgångarnas skick. Programmering, förutsägbarhet och sambyggande förbättras.
Platsinformation om egendom som ska underhållas och renhållas	Krav om platsinformation för tillgångar som ska underhållas och renhållas, underhåll och delning av data.	Användning av platsinformation, maskinseende och artificiell intelligens i underhållsarbete. Förbättrad effektivitet och servicenivå. Plattformsekonomiska lösningar utvecklas.

Beskrivning av behov	Beaktande i underhållslagen	Förväntad effekt
Uppgifter om biologisk mångfald	Insamling, underhåll och delning av datatyper om biologisk mångfald.	Den biologiska mångfalden bevaras bättre i detaljplaneområden.
Platsinformation för närtransport av snö	Krav på att fastställa platsinformation för snöutrymmen (MRL och gränssnitt för planering).	Mängden snö som transporteras minskar.
System för kundrespons	Beaktande av växelverkan och dess styrande verkan	Snabb reaktion på kundernas behov är möjlig och förbättras (automatisering).
Information om faktorer som stör underhåll och renhållning	Anmälningsplikt? Behovet av information om faktorer som stör eller äventyrar underhåll och renhållning (t.ex. skotrar och tillfälliga konstruktioner).	Smidighet och säkerhet i underhåll och renhållning förbättras.
Informationsbehov av nya sätt att röra sig samt tjänster för detta	Utöver information om förhållanden och avvikelser, även behov av förhandsinformation om underhållsarbete, samma behov även för t.ex. gatuparkering (uppmaning om flyttning).	Bättre samordning av underhålls- och renhållningsuppgifter och näringsverksamhet, minskning av störningar, förbättrad säkerhet.
Statistik över fall- och halkolyckor.	Krav på registrering av olyckor i underhållslagen eller lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng(14 §).	Förbättrad statistik över nationellt betydande olyckskategorier, mål-inriktning av åtgärder, fördelning av resurser för underhåll.

Tabell 16. Begränsning av klimatförändringen, biologisk mångfald och hållbar utveckling: behov, beaktande och konsekvenser

Beskrivning av behov	Beaktande i underhållslagen/ lagstiftningen	Inverkan
Mångfalden i naturen	Information om värdefulla naturobjekt m.m. utom synhåll. Beaktande av informationskrav.	Värdefulla områden kan beaktas bättre i det praktiska arbetet (byggarbetsplatser).
Biologisk mångfald & återställande	Lagen ger visst stöd för återställande i underhålls- och renhållningsverksamhet, så att grönområden inte "städas upp" i strid med biologisk mångfald och mål för återställande. Definition av datatyper behövs också i frågor om återställande.	Genom en växande förståelse för betydelsen av återställande bevaras/ökas den biologiska mångfalden.
Förebyggande av klimatförändring	Bevarande av den snabbhet som krävs för grön omställning i underhållslagen, kravet på att identifiera behov med i lagen.	Kommunernas behov av resurser och kompetens ökar/omfördelning av resurser. Förutseende och reaktion på kommande förändringsbehov förbättras.
Främjande av hållbar utveckling	Hållbara trafikslag prioriteras året runt med beaktande av tillgänglighet, säkerhet, smidighet och resekedjornas behov i underhållslagen.	Minskade utsläpp från trafiken och att uppnå utsläppsmålen.
Stävande av klimatförändringar	Planering av snöutrymmen och snölogistik med utgångspunkt i generalplanen och tillägg av krav i lagen om användning av områden.	Möjliggöra ökning av hållbara transportformer genom bättre förhållanden för rörlighet (bättre underhållsvänlighet).

KÄLLOR

Ändring av underhållslagen -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
1	Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till ändring av underhållslagen RP 281/2014, text och motivering i proposition till ändring	Rapport
2	Helsingfors stads förslag till statsrådet om ändring av underhållslagen, Helsingfors stadsstyrelse, 9.3.2020, huvudinnehåll i förslaget (32 sidor)	Rapport
3	Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till ändring av lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden, RP 281/2004	Proposition

Utveckling av underhåll och renhållning -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
4	Gatuhållning, utveckling och samordning, Helsingfors stads byggnadskontor, 28.2.2011. Förslag till utveckling av gatuhållning, inklusive förslag till ändring av lagen.	Rapport
5	Övergripande hantering av ansvar i innerstaden – möjligheter och verkan, rapport, Helsingfors stads byggnadskontor, 10.1.2012. Rapporten innehåller några lagförslag.	Rapport
6	Kostnadslösningar som ökar kostnaderna för gatuunderhåll, Helsingfors stads byggnadskontor, 2010:9.	Rapport
7	Kadun siisteyden laatuvaatimukset, Lehtikoinen A., 7.2.2011, Aalto-universitetet. En avhandling om kvalitetskrav för gaturenthållning i Helsingfors, som anknyter till övergripande ansvar.	Avhandling
8	Principen om en aktör inom underhåll och renhållning av centrumområdet i Uleåborgs stad, Matero M. 2010, Uleåborgs yrkeshögskola. Avhandling om att staden tar övergripande ansvar för centrumområdet.	Avhandling
9	Ansvar för underhåll av gångbanor i Kouvola, tekniska nämndens protokoll 11.02.2022. Erfarenheter i Kouvola av överföring av ansvar för vinterunderhåll av gångbanor.	Protokoll
10	Främjande av vintercykling i Lappland, städerna Torneå, Kemi, Sodankylä och Rovaniemi, 28.02.2022.	Rapport

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
11	Lösningorienterat initiativ för att jämna ut ojämlikhet i privata fastighetsägares lagstadgade ansvar för underhåll av trottoardelar i Brahestads rutplaneområde, invånarinitiativ 25.2.2021	
12	Förslag om att staden övertar ansvaret för vinterunderhåll och renhållning av gator, som hör till tomtägare i området Böle - Gumtäkt - Majstad - Gammelstaden, Helsingfors stad 2015	Beslut
13	Problem med vinterunderhåll av gator till riksdagens talman, skriftligt spörsmål 1080/2005 rd	Handling
14	När du halkar på en isig gata är det oklart vem som bär ansvaret – i Japan hör sandning till fotgängaren och skulle kunna ge stora besparingar, Yles artikel på webbplatsen Yle.fi 25.1.2022	Nyhet
15	Vinterunderhåll i Savilahti, Timo Perälä, 30.11.2019. Innehåller god praxis för vinterunderhåll i Finland och runt om i världen	Rapport
16	Artikel om jämställt underhåll, Yles artikel på webbplatsen yle.fi 11.11.2016	Artikel
17	Artikel om jämställt underhåll, Yles artikel på webbplatsen yle.fi 28.2.2015	Artikel
18	Feministiskt underhåll: Vänsterförbundets fullmäktigeledamot vill förnya snöplogningen i Åbo: "Låt oss ploga gatorna feministiskt", nyhet på webbplatsen iltalehti.fi 1.4.2021	Artikel
19	Så blev jämställdhet en fråga för snöröjarna, artikel på webbplatsen maskinentreprenoren.se 17.3.2022 om jämställd snöplogning	Artikel
20	Snöröjning som en väg till ett jämställt samhälle, artikel på webbplatsen dagensarena.se 20.12.2019 om jämställt underhåll	Artikel
21	Säsongen för städning av gator närmar sig – uppmaning genom mobilapp att flytta bilen, meddelande på webbplatsen stinfo.fi	Pressmeddelande
22	Snö omger bilar och blockerar trottoarer i Helsingfors – Det finns en lösning, men den begravdes i tjänstemännens skrivbordslådor för sju år sedan, artikel på webbplatsen rakennuslehti.fi 1.2.2019	Artikel
23	Kelkkakaistatutkimus E.S. (Studie om fil för snöskoter) för Lahtinen Oy, Samuel Lahtinen, Seinäjoki yrkeshögskola, 2013. Enkät till kommuner om partiell sandning, nytta och hinder. I fem kommuner av 146 svarande användes partiell sandning	Avhandling
24	Det är populärt med sparkstötting i Nordamerika – I vintras såldes fler parkstöttingar från Esla på export än i hemlandet: "Värmer i hjärtat", nyhet på webbplatsen yrittajat.fi 8.2.2022	Nyhet
25	Sparkstöttingen har fått nya vänner, "man behöver inte åka Tesla när man kan åka Esla", nyhet på webbplatsen selkosanomat.fi 10.2.2021	Nyhet

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
26	Invånarinitiativ för att avlägsna snö från grindarna till egnahemsfastigheter, invånarinitiativ och stadsstrukturnämndens svar 15.3.2022, Joensuu stad. Merkostnaderna för öppnande av tomtanslutningar i Joensuu uppskattades till 560 000 euro/år och ytterligare 40 arbetsmaskiner.	Protokoll
27	Svar på invånarinitiativ, problem som orsakas av snöplogning vid tomtanslutningar, Uleåborgs stad 19.6.2019.	Protokoll
28	Responser om avlägsnandet av plogvallar hjälper att utveckla verksamheten i framtiden, Vasa stads webbplats nyhet 17.3.2022	Nyhet
29	Snöstoppare för plogningsutrustning, fullmäktigeinitiativ i Limingo 17.5.2022	Protokoll
30	En lavin av respons om vinterunderhåll i området norra Kuopio till entreprenören – ordförande i hyresgästkommittén: Riktigt dåligt, nyhet på webbplatsen yle.fi 2.2.2022	Nyhet
31	Invånarinitiativ för ändring av grunderna för konkurrensutsättning för plogning och skärpning av kravet på snöstoppare, Kempele kommun, 13.3.2018	Initiativ
32	Nytt försök i Joensuu – man kan få hjälp med plogning av tomtanslutningar för äldre, nyhet webbplats yle.fi 5.1.2023	Nyhet
33	Tomtanslutningar plogas för första gången i vinter, Vasa stads invånartidning 1/2022	Artikel
34	Staden plogar tomtanslutningar för äldre nästa vinter, nyhet webbplats jyvaskylasinfonia.fi 24.10.2022. Totalt 1429 anslutningar, merkostnadskalkyl 220 000 €/år.	Nyhet
35	Snösedel hjälper äldre, nyhet på webbplatsen seutumajakka.com 6.1.2023. 12 500 € reserverats för boende över 75 år i egnahemshus.	Nyhet
36	Tjänst i plattformsekonomi för snöarbete? Workin-tjänst för hemhushåll, produktbeskrivning på webbplatsen workin.fi, hämtad 6.1.2023	www-sida
37	Interaktion, dataflöden och nya idéer för framtiden – plattformsekonomi är här för att stanna, artikel i Polemiikki 01/2019 s.19–21	Artikel
38	Digitala plattformsekosystem och kommunernas livskraft – en fallstudie från Japan, Toni Rynnänen, Torsti Hyyryläinen & Ryo Umeda, Stiftelsen för kommunal utveckling, publikationer 39/2021	Rapport
39	Ansvarsfördelning för underhåll och renhållning på gator där man bygger spårväg, utlåtande av Pirkanmaan Kiinteistöliitto 8.11.2019	Utlåtande
40	Användarvänlighet i underhåll, Timo Perälä, Ismo Heikkinen, artikel i tidningen Tie&Liikenne 2/2013, s.22	Artikel
41	Tips och guider från Egnahemsförbundet, Vad ska man göra när det snöar mycket och plogbilen lämnar en snövall i anslutningen till uppfarten? Webbplats Omakotiliitto.fi	Artikel

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
42	Underhållets betydelse för att öka cykling på vintern, Mika Terhelä, Trafikledsverket, 11.11.2021	Proposition
43	Separat avtal för superunderhållsklassen på huvudcykelvägarna i Uleåborg, Timo Perälä, Pekka Tahkola, 27.1.2022	Video
44	T-OMHA / Utveckling av tillståndshandlingen av gång- och cykelleder, Trafikledsverkets publikationer 43/2022	Rapport
45	Enhetligt vinterunderhåll av huvudcykellederna i stadsregionen, case Uleåborgsregionen, Ossi Patrikainen, 9.9.2019	Examensarbete
46	Trafikledsinfrastrukturens goda skick är en av grundpelarna i kommunens livskraft, artikel på webbplatsen tieyhdistys.fi, hämtad 6.1.2023	Artikel
47	Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki (EVA-HEL), Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D., Aalto-universitetet, 11/2022	Rapport
48	Trafiksäkerhetsstrategi 2022–2026, Kommunikationsministeriets publikationer 2022:3	Rapport
49	Jämförelse av användning av elsparkcykel och lagstiftning i Finland, Sverige och Norge, Joni Utriainen, Tammerfors universitet, Verne liikenteen tutkimuskeskus, 2020	Rapport

Tema Arbeta som utförs på gator och i andra allmänna områden

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
50	Ledning av arbete som utförs på gator och i andra allmänna områden, 2006, Kommunförbundet	Rapport
51	Gemensam kommunalteknisk byggarbetsplats, avtal mellan beställare 2017, Kommunförbundet, Finsk Energiindustri, Ficom, Vattenverksföreningen	Rapport
52	Samordning och effektivisering av schaktningsprocessen, enkätundersökning och åtgärdsförslag, Alatyppö V., Sipilä J., Kommunförbundet, 2020	Rapport
53	Kostnadskonsekvenser av sambyggande vid nätinvesteringar -Expertutredning, 9.3.2022, Traficom	Rapport
54	Nätprojekt för sambyggande, Slutrapport, 15.01.2022, Kehto forum, Elisa, Dna, Telia, Finnet-förbundet, Traficom, VVY, Kommunförbundet, Ficom, Finsk Energiindustri	Rapport
55	God praxis inom sambyggande, Reiniko Oy; Jukka Niemelä, Kommunikationsministeriets publikationer 37/2010	Rapport
56	Begreppsmodell av nätverksinfrastruktur, Melama H. och Lehenberg J., 2018	Rapport

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
57	Helsingfors stads YKT-process, Processutveckling – en tillväxtrapport om skapande och samarbete över förvaltningsgränserna Helsingfors stadsbyggnadskontor, 2013:8	Rapport
58	Rekommendation om fördelning av kostnaderna för sambyggande mellan el- och telekommunikationsföretag, Energiindustri och Ficom, 22.06.2017	Rapport
59	Direktivet om samordning av bredbandsbyggande. Teknisk-ekonomisk utredning KM, 2015. I utredningen bedöms väsentliga teknisk-ekonomiska konsekvenser av nationellt ikraftträdande i Finland av det s.k. bredbandsdirektivet 2014/61/EU.	Rapport
60	Yhteinen kunnallistekninen työmaa ja suuret kaukolämpöjohdot: yhteisrakentamisen kehittäminen Lahdessa, Heikinoja A. 2022. De största utmaningarna riktades till tidsplanen, samordning av planer samt kostnader i samband med riskfördelning och konfliktsituationer.	Avhandling
61	Katuhankkeiden toimintamallin kehittäminen, Purontakainen N. 2020, Metropolia. Avhandling om målet för smidigare gatuarbeten i Helsingfors stad.	Avhandling
62	Parhaat käytännöt katutyömaan hukan ja aiheutuneen haitan minimoimiseksi, Viitanen V. 2020, Aalto-yliopisto. Del av projektet "Toimivat katuhankkeet" i Helsingfors stad	Avhandling
63	Toimivat katuhankkeet – slutrapport av studien. Seppänen, O. Peltokorpi, A., Junnila, S., Mustonen, L. 2020, Aalto-universitetet. Sammanfattning av fyra arbetspaket som var: 1) kartläggning av nuläget, 2) bästa verksamhetsmodeller, 3) ekonomiska konsekvenser och 4) utveckling av verksamhetsmodellen i workshoppar.	Rapport
64	Allvarliga brister i jordkabler i distributionsnätet, Tukes nyheter tukes.fi webbsidor 10.10.2018.	Nyhet
65	Anvisningar för arbete i närheten av telekablar webbplatsen johtotietopankki.fi.	Anvisning
66	Bedömning av negativa konsekvenser av gatuarbeten, Helsingfors stads byggnadskontor, utvärderingspromemoria 13.3.2020.	Promemoria
67	Bortkastad tid, bensinkostnader och oförutsägbarhet – väg- och gatuarbeten kostar utomstående tiotals miljoner euro, Yles artikel 19.11.2017 på webbplatsen yle.fi.	Nyhet
68	Helsingin kaupungin työmaaopas på webbplatsen www.tyomaaopas.fi	www-sidor
69	Utredning om den nuvarande situationen och utvecklingsbehoven i passiv infrastrukturdelning, slutrapport. Traficoms publikationer 12/2020.	Artikel
70	§ 136 Initiativ i fullmäktige: Utveckling av schemaläggning av gatu-reparationer och evenemang i Kajana stad och affärsverk, Kajana stads miljötekniska nämnd 24.11.2021.	Protokoll

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
71	Utredning om den nuvarande situationen och utvecklingsbehoven i passiv infrastrukturdelning, slutrapport. Traficoms publikationer 12/2020	Rapport
72	Fördelningsmodell för kostnader vid sambyggnad av el- och telenät, Ficom ry, Energiindustri rf, 22.06.2017	Rapport
73	Användning av passiv infrastruktur, sammandrag av utlåtanden, Traficom 11.3.2020	Utlåtande
74	Begreppsmodeller för nätverksinfrastruktur, Heikki Melama, Jani Lehenberg, Sitowise, 12.10.2018	Rapport
75	Erfarenheter av sambyggnad, Traficoms webbplats, hämtad 6.1.2023	www-sida
76	Utredning Ordning på kommunernas infrastruktur, privat och offentligt partnerskap, Företagarna i Finland, 09/2021	Rapport
77	Vesihuollon investointitarpeet vuoteen 2040, Vattenverksföreningens publikationsserie nr 63 Helsingfors 2020	Rapport
78	Energinätens roll i energiomställningen, färdplan till 2035, Afry Management Consulting, 9.8.2022	Rapport
79	Fjärrvärmestatistik 2021, Energiindustri rf, 2022	Rapport
80	Sekundärt bruk av lands- och järnvägsområden, Juridisk utredning om förfaranden för placering av konstruktioner, KM:s publikationer 3/2018	Rapport

Informationshantering, gatuarbeten -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
81	Föreskrift om lämnande av information om nät och planer för byggande av nät (71/2020 M), 5.5.2020, Traficom	Föreskrift
82	Lähtötietojen vaikutukset putki- ja johtosiirtojen onnistumiseen, Tuomola J. 2020, Tammerfors universitet	Avhandling
83	Hantering av kabel- och kabelinformation på ett intelligent sätt med byggprojekt. Laatunen K. presentation 24.1.2018	Proposition
84	Platsinformation för kablar är kritisk information. Artikel på webbplatsen erillisverkot.fi 29.5.2018	Artikel
85	Hantering av faror på arbetsplatsen och trafiksimuleringar, del 1. Haveri O. och Mäkinen J. presentation på KehtoForum 28.3.2019	Proposition
86	Kommunikation om gatubyggnadsprojekt i stadsbyggnad, Vainionpää J. HAMK, 2021	Avhandling
87	Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om datasystemet för byggd miljö och ändring av markanvändnings- och bygglagen, RP 140/2022	Proposition

Underhåll och renhållning, förlust av biologisk mångfald, klimatförändringar och hållbar utveckling -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
88	Ekologisk kompensation, Inkeri Vähä-Piikkiö, Helsingfors stadskansli, stadsinformation	Rapport
89	LUMO-programmet, Helsingfors åtgärdsprogram för trygghet av den biologiska mångfalden 2021–2028, stadsmiljönämnden 20.4.2021, Stadsmiljösektorns publikationer 2021:16	Rapport
90	Ekologisk kompensation förhindrar inte förlust av biologisk mångfald – kompensationer för projekt som förstör naturen har inte täckt försämringen, webbplatsen uutinenhel.fi, 22.9.2021	Nyhet
91	Cirkulär ekonomi är nyckeln till att stoppa förlusten av biologisk mångfald, Tim Forslund, artikel på webbplatsen sitra.fi, 24.2.2021	Artikel
92	Arkitektens kunskap om naturen, biologisk mångfald i stadsplanering, Laura Uimonen, Tammerfors universitet, 2020	Rapport
93	Tammerfors stads program för biologisk mångfald 2021–2030, Tammerfors stad 2021	Rapport
94	Biologiskt nedbrytbar halkbekämpning ersätter salt för att skydda grundvattnet, Lahtis stads pressmeddelande, 23.10.2017	Pressmeddelande
95	Anpassningen till klimatförändringen i Finland – nuläge och framtidsperspektiv, publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2022:55	Rapport
96	Förslag till hanteringsplan för bekämpning av invasiva främmande arter av nationell betydelse, publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2020:32	Rapport
97	Främjande av biologisk mångfald i den byggda miljön genom underhåll, case Kyrkdalens park i Kyrkslätt, Timo Barman, HAMK, 2021	Avhandling
98	Utvecklingsmöjligheter för underhåll av öppna grönområden, Riikka Syötrinki, presentation Naturkommuner: Webbinarium om vård av öppna grönområden och traditionella biotoper 5.10.2021	Proposition
99	Luontokunnat.fi webbplatsmaterial, hämtat 6.1.2023	www-sida
100	Förvaltning av naturdata, enkät till kommuner 11/2020, Päivi Tiihonen, Kommunförbundet. Indikatorverkstad för kommuner, evenemang 25.3.2021	Proposition
101	Risker och kostnader i Finland av klimatförändring, utvalda exempel, Gaia Consulting Oy, 15.10.2018	Rapport
102	Nationell plan för anpassning till klimatförändringen 2022, jord- och skogsbruksministeriet, 2014	Rapport

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
103	Berlins underhåll elektrifieras, nyhet på webbplatsen Koneviesti.fi, 30.12.2021	Nyhet
104	Vinterunderhåll av cykelbanor bör anpassas till klimatet – nu orsakas upp till en femtedel av cyklisternas fall av krossad sten, pressmeddelande från Finlands Cykelförbund 14.2.2020	Press-meddelande
105	Miten väistämättömään ilmastomuutokseen voidaan varautua? Sammandrag av Finlands anpassningsforskning inom olika sektorer, jord- och skogsbruksministeriet, 6/2011	Rapport
106	Sopeuttamisen suuntaviivat ilmastopolitiikassa, Finlands klimatpanel, rapport 2/2020	Rapport
107	Risker och sårbarheter i befintlig infrastruktur i klimatförändringen, Lahtis stad 2018	Press-meddelande
108	Hållbar urbanisering förutsätter minskade utsläpp från trafik, boende och byggande, pressmeddelande på webbplatsen vn.fi 6.9.2022 PERUS-SKENE projektresultat	Press-meddelande
109	Städerna löser hållbarhetsutmaningarna i fråga om grön stadsmiljö, stadsplanering och välfärd, pressmeddelande på webbplatsen vn.fi 13.12.2022 arbetet med utmaningen Hållbar stad	Press-meddelande
110	Nya nationella strategin för biologisk mångfald på remiss – förlusten av biologisk mångfald ska stoppas före 2030, pressmeddelande på webbplatsen vn.fi 14.12.2022	Press-meddelande
111	Räkningen för fysiskt inaktivitet stiger – kostnader för samhället på grund av fysiskt inaktivitet och dålig fysisk kondition, Vasankari T., Kolu P, Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 31/2018	Rapport
112	Stads- och trafikplanering som lösning på inaktivitet bland befolkningen, doktorsavhandling, Mikko Kärmeniemi, Uleåborgs universitet, 4.6.2021	Avhandling
113	Klimatguide, trafik och gator, anpassning, artikel, ansökan 6.1.2023	Artikel
114	Klimatbudget för infrastrukturbyggande, Mikko Autere, Villmanstrands tekniska universitet, 9.10.2021	Examens-arbete
115	Hanteringsstruktur för dagvatten och verktyg för detta, rapport klimat-resilient stad, 2014	Rapport
116	Promenader är den mest populära formen av fritidsmotion, artikel på webbplatsen THL.fi	Artikel
117	Gång och cykling samband med bättre välbefinnande, Mobility choices predicting subjective well-being, Emilia Taskinen, Aalto-universitetet, 24.2.2020	Examens-arbete

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
118	Professor skulle satsa pengar på vardagsidrott i stället för tävlingsidrott – den populäraste idrottsplatsen är inte en stadion utan en cykelväg, nyhet på webbplatsen yle.fi 8.4.2015	Nyhet
119	Underhåll av cykelvägar lönar sig, artikel i tidningen Poljin 1/2014, Perälä T.	Artikel
120	Arbetsgruppen för finansiering av grön omställning, Slutrapport, Statsrådets publikationer 2022:73	Rapport
121	Program för hållbar ekonomisk tillväxt, finansministeriets webbplats, pressmeddelande 25.6.2021	Pressmeddelande
122	Sammandrag av sektorspecifika färdplaner för ett koldioxidsnålt samhälle, Arbets- och näringsministeriets publikationer 2020:52	Rapport

Arbete på gator och i allmänna områden, tillfälliga trafikarrangemang -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
123	Tillfälliga trafikarrangemang, Partanen K. 2018. Metropolia. Målet med arbetet var att ta fram ett processdiagram för att underlätta genomförandet av trafikarrangemang för en oerfaren arbetsledare. Målstäderna var Helsingfors, Vanda och Esbo.	Avhandling
124	Anvisningar och bestämmelser för tillfälliga trafikarrangemang, Uleåborgs stads webbplats	Anvisning
125	Användning av allmänna områden, tillfälliga trafikarrangemang och gatuarbeten. Huvudstadsregionens föreskrifter och anvisningar	Anvisning
126	Tillfälliga trafikarrangemang på gator och allmänna områden, Förbundet för kommunalteknik, 2013:1	
127	Sulku- ja varoituskäytöt, laatuvaatimukset ja käyttö, toteuttamisvaiheen ohjeistus, Trafikverkets anvisningar 2/2018	Anvisning
128	Liikenne tietyömaalla, Tienrakennustyömaat, Trafikledsverkets anvisningar 11/2021	Anvisning
129	Utformning och uppförande av trafikmärken, krav på konstruktioner och kvalitet, Trafikverkets anvisning 20/2013	Anvisning
130	Suraku 8 anvisningskort; tillgänglig miljö, tillfälliga trafikarrangemang	Anvisning
131	Cyklisters behov i verkställande av tillfälliga trafikarrangemang under arbetet, Nätverket av cykelkommuner, 11.12.2020, bakgrundspromemoria	Anvisning
132	Anvisningar för planering av cykeltrafik: byggarbetsplatser och evenemang, Helsingfors stadsmiljösektors publikationer 12/2021	Anvisning

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
133	Tillgänglighet i tillfälliga trafikarrangemang, Juutilainen A. Stadia, 2006. En utredning om byggarbetsplatsers tillgänglighet genomfördes i projektet Helsingfors för alla.	Avhandling
134	Inverkan av gatuarbeten på trafiksäkerheten, Telén B. 2019, Metropolia. I avhandlingen undersöktes inverkan av byggarbetsplatser på trafiksäkerheten. Dessutom utreds olyckor på byggarbetsplatser och orsakerna till dem.	Avhandling
135	Tillfälliga trafikarrangemang för gång- och cykelvägar i Åbo stad. Suhonen M. 2019, Åbo yrkeshögskola. Avhandlingen granskade nuläget för tillfälliga gång- och cykelvägar i Åbo samt utredde utvecklingsmål för dem. Dessutom granskade arbetet verksamhetssätt i andra städer.	Avhandling
136	Helsingfors anlitade kvalitetsinspektörer för gatuarbeten inför sommaren – många otillåtna byggarbetsplatser påträffades och platsskyltar saknaartikel i Rakennuslehti på webbplatsen rakennuslehti.fi, publicerad 12.6.2020	Nyhet
137	Inverkan av gatuarbeten på trafiksäkerheten, Telén B. Metropolia yrkeshögskola, 2019	Avhandling
138	Helsingfors stad och polisen intensifierar samarbetet i övervakningen av trafikarrangemangen på byggarbetsplatserna, pressmeddelande sttinfo.fi webbsidor 17.5.2022	Pressmeddelande
139	Man död efter att ha cyklat mot byggarbetsplatsens stängsel – förman bötfälld, nyhet på webbplatsen Yle.fi 25.10.2016	Nyhet
140	Fotgängare dog på gatubygge – huvudentreprenörens arbetsledare och underentreprenör bötfälldes, nyhet på webbplatsen sttinfo.fi 20.5.2021	Nyhet
141	Kvalitetsinspektörer: Obehöriga strövar omkring på Helsingfors dåligt avgränsade byggarbetsplatser, artikel på webbplatsen Rakennuslehti.fi 30.6.2020	Artikel
142	Högsta domstolen 2016:95, Grovt vållande till kroppsskada när fotgängare föll ner i en grop på en saneringsplats, webbtjänsten Finlex.fi	Rättsfall

Vinterunderhåll, halk- och fallolyckor -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
143	Halkolyckor och förebyggandet av dem ur ett perspektiv för funktionell jämställdhet och likabehandling, Kommunikationsministeriets publikationer 02/2022	Rapport
144	Ersättningskrav för gatuunderhåll och ersättningspraxis i städer, Finlands Kommunförbund, 2009.	Rapport

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
145	Sjukvården klarar inte onödiga halkolyckor – så här håller du dig upprätt i hala vinterförhållanden. Pressmeddelande om kampanjen Håll dig på benen 17.1.2022 på webbplatsen Liikunneturva.fi	Press-meddelande
146	Förebyggande av halkolyckor skulle spara sjukvårdskostnader tiofaldigt, KM:s pressmeddelande 5.10.2006 på webbplatsen lvm.fi	Press-meddelande
147	Minskade olyckor på arbetsresor genom att utveckla en varningsmodell för vägförhållanden, Hippi M. Hartonen S. Arbetshälsoinstitutet, Meteorologiska institutet, 2017	Rapport
148	Halkdetektering på gång- och cykelvägar, Trafikledsverkets publikationer 46/2021	Rapport
149	Program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030 samt kostnadsutredning, Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2020:33	Rapport
150	Opas liukastumisvahinkojen korvaamisesta, Fine försäkrings- och finansrådgivningen, handbok på webbplatsen fine.fi. Innehåller exempel på rättspraxis	Handbok
151	Fastighetsägarens ansvar vid halkskador, artikel på webbplatsen Herculex.fi	Artikel
152	Vem ersätter halkolyckor? Artikel på webbplatsen Talojuristit.fi, 17.12.2020. Några rättsfall med (KKO 1995:69, KKO 1997:151, KKO 1995:169)	Artikel
153	Dags för blixthalka – ska en styrelseledamot vara orolig för ansvaret? Artikel på webbplatsen Kak-laki.fi, Marina Furuhjelm, 26.1.2021	Artikel
154	Asunto-osakeyhtiön vahingonkorvausvastuu jalankulkijan liukastumisesta – KKO:1998:28	Rättsfall
155	Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäiseminen, Merja Penttinen & Johannes Mesimäki 25.11.2021, VTT	Rättsfall
156	Kaatumistapaturman vaikutukset ikääntyvän kotona selviytymiseen, Vägförvaltningens rapporter 5/2001	Rättsfall
157	Statistik över cyklisters olyckor, VTI rapport 801, 2013	Rättsfall

Renhållning, nedskräpning, publikenemang -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
158	Valviras anvisning om offentliga tillställningar, Valviras anvisning 14/2011	Anvisning
159	Ansvarsfrågor som gäller det offentliga rummet i invånarnas kulturverksamhet på eget initiativ, Riitta Lundman, Åbo stads forskningsöversikter 2/2013	Rapport

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
160	Administrativa åtgärder för ingripande i verksamhet som strider mot nedskräpningsförbudet, Maria Kuismin, Tammerfors universitet 2019	Examensarbete
161	Varför skräpar en stadsbo? Helsingfors stads forskningsöversikt 3/2008	Rapport
162	Metod för bestämning av sammansättningen i sopor som läggs i soptunnor i allmänna områden och städas bort från marken, Finlands Kommunförbund, Tommi Kaartinen, Juho Mäkelä, 2022. Rapporten inkluderar också kostnader för renhållning från kommunerna.	Rapport
163	Lagmotion LM 43/2020 rd om fördubbling av ordningsbot för nedskräpning	Initiativ
164	Medborgarinitiativ om straffbarhet för nedskräpning inklusive påföljdsavgift, 2.8.2021	Initiativ
165	Lagmotion 32/2011 rd, Lag om tillsyn över nedskräpningsförbudet och en administrativ nedskräpningsavgift	Initiativ
166	Initiativ i fullmäktige för att minska nedskräpningen i vår hemstad, Tammerfors stad 11.8.2020	Initiativ
167	Prydligt evenemang. Miljöguide för evenemangsarrangörer. Helsingfors, Esbo och Vanda städer, 2020	Handbok
168	Påföljdsavgift för nedskräpning skulle effektivera inlärningen, nyhet på webbplatsen Kaleva.fi 20.8.2021	Nyhet
169	Skulle hotet om ordningsbot tillrättavisa människor som skräpar ner? nyhet på webbplatsen Kaleva.fi 9.5.2021	Nyhet

Underhåll, tillgänglighet och likabehandling -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
170	Alla ska ha likvärdiga möjligheter att röra sig i staden, pressmeddelande. Helsingforsregionens cyklister, 15.3.2022	Pressmeddelande
171	Likvärdigt och säkert på gång- och cykelvägar året runt, blogg på webbplatsen Kotitapaturma.fi, 3.1.2022	Blogg
172	Diskrimineringsombudsmannens berättelse till riksdagen 2022 B 7/2022 rd, punkt 1.2.5 "Ett tillgängligt samhälle innebär jämlikhet för alla"	Rapport
173	"Det är ett helvete på vintern" – Helsingfors tillgänglighet får en bredd av läsarna, artikel i HS 3.1.2023	Artikel
174	Tillgänglighet förverkligas fortfarande inte i enlighet med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, artikel på webbplatsen Invalidiliitto.fi 22.8.2019, Ylva Krokfors	Artikel

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
175	Hur förverkligas rättigheterna för personer med funktionsnedsättning i Finland? Resultaten av Handikappforums enkät 2018 i tabellform, Hannu T. Vesala & Elias Vartio	Rapport
176	Resultat av enkät som genomförts av Handikappforum och Människorättscentrum - Tillgänglighet, Handikappforum, 2019	Rapport

Underhåll, informationshantering och digitalisering -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
177	Färdplan för infrastrukturens produktivitet, Kalle Vaismaa, Kaisu Laitinen, Maiju Örmä, Jouni Wallander, Antti Koskinen, Juha-Matti Junnonen, Arto Saari, Trafikledsverket 2020	Rapport
178	Möjligheter att utnyttja automatisering i tjänster för vägunderhåll, Anne Valkonen, HAMK 2017	Avhandling
179	Digitalt överlämningsmaterial för underhåll av grönområden, mot ett mer fungerande informationsflöde, Anu Anttonen, HAMK 2021	Avhandling
180	Autonomi i maskiner kräver nytt säkerhetstänkande, VTT:s nyhet på webbsidor vtt.fi 23.2.2021	Artikel
181	Mobila maskiner, utvecklingsväg, Jorma Tirkkonen, Business Finland översikt 01/2018	Rapport
182	Digitalisering som främjare av produktivitet inom infrastrukturen, webbplats för det treåriga ProDigia-projektet om digitalisering av underhåll, 12 pilotprojekt	www-sidor
183	Anskaffning av datamodeller, förstudie, Iina Juurinen, 6.9.2021, Tammerfors universitet	Rapport
184	Forskningsprogram ProDigial, Esbo: Verksamhetsmodell för lägesbilden för regionutvecklingen i Kera, rapport 12.12.2022	Rapport
185	Verksamhetsmodell för bevis på kvalitet, Case Lahden Hennala, Juha-Matti Junnonen, Tammerfors universitet 2022	Rapport
186	Den framtida utvecklingen av maskiner styrs av klimatpåverkan och säkerhet, artikel på webbplatsen tieyhdistys.fi, Ville Järvinen, hämtad 5.1.2023	Artikel
187	Digitaliseringen effektiviserar gatuunderhållet i Villmanstrand och Imatra, pressmeddelande 13.07.2022, Villmanstrands stad	Pressmeddelande
188	Pågående Ryhti-projekt. Utvecklande utvärdering av Ryhti-projektet, slutrapport 25.5.2022. Frisky & Anjoy Netum Oy.	Artikel

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
189	Lag om datasystemet för den byggda miljön RP 140/2022. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om datasystemet för byggd miljö och ändring av markanvändnings- och bygglagen.	Lagförslag
190	Hur ska plattformsekonomin främjas inom transportsektorn? Artikel på webbplatsen Aalto.fi 22.4.2021	Artikel
191	Ordning på gatorna i Vasa med mobilspel, nyhet på webbsidor Vaasa.fi 14.4.2021	Nyhet
192	Effekterna av att data från den offentliga sektorn är avgiftsbelagda och avgiftsfria, Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2022:55	Rapport
193	Kundorienterad planering av digitala tjänster, version 2.0 / 31.1.2020, Suomidigi	Rapport
194	Kommunala digitaliseringsprojekt, FM:s webbplats vm.fi, hämtad 6.1.2023	www-sida
195	Virtuell teknik i fjärrrådgivning. Slutrapport om VR/AR-serviceprojektet för installation, underhåll och fältunderhåll, Anni och Risto Linturi	Rapport
196	Autonom sopmaskin, Trombia Free, webbplats, hämtad 6.1.2023	www-sida
197	Ny översyn av RTTI-förordningen (EU) 2015/962. presentation, Kommunikationsministeriet 11.03.2021	Proposition

Planering av underhåll och renhållning -tema

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
198	Helsingfors stads dimensionering av gatuutrymme, planeringsanvisning, 2014	Anvisning
199	Planering av gångtrafik, Trafikledsverkets anvisningar 24/2022, avsnittet underhåll s. 138–140.	Anvisning
200	Behovet av snöutrymmen i städer. Gatustrukturer som är svåra att underhålla. Artiklar i tidningen Tie&Liikenne 7/2011, s. 5–9, Ville Alatypö, Jarkko Valtonen	Artikel
201	Effektivering av snölogistiken i städer, Anne Keskinen, Aalto-universitetet, 2012	Examensarbete
202	Dimensionering av snöutrymmen, Mika Venetvaara, Uleåborgs yrkeshögskola, 2014	Avhandling
203	Vinterunderhåll i Savilahti, Timo Perälä, 30.11.2019. Innehåller god praxis för vinterunderhåll i Finland och runt om i världen	Rapport

Nr	Källa, författare och innehåll	Länk
204	Beaktande av vinterförhållanden i stadsplaneringen, Miia Pivot, Uleåborgs yrkeshögskola, 2015	Avhandling
205	Vägledning för planering, byggande och underhåll av tillgängliga allmänna områden i gatu-, grön- och gårdsområden, Suraku projektets slutrapport, 2005	Rapport
206	Utomhusområdenas tillgänglighet, anvisningar på sidorna invalidiliitto.fi och länkar till Suraku-materialet	www-sida
207	Material och utredningar på webbplatsen Helsingfors för alla, 2002–2011	www-sida
208	Anvisningar för underhållsplaner för gator och andra allmänna områden, Finlands Kommunförbund 2007	
209	RAMS-material för underhållsklassificering av grönområden, webbplats vyl.fi	www-sida
210	Utredning Ordning på kommunernas infrastruktur, privat och offentligt partnerskap, Företagarna i Finland, 09/2021	Rapport
211	Investeringsbehov i vattenförsörjning till år 2040, Vattenverksföreningens publikationsserie nr 63, Helsingfors 2020	Rapport
212	Anvisningar för gatuplanering, webbplats, SKTY, 2020	www-sida
213	Strukturella utvecklingsbehov för cykelleder, Helsingfors stadsmiljösektors publikationer 2019:33	Rapport
214	Granskning av underhållsklassificeringen för trafikleder i Kuopio centrum, Kallio R., Karhula K., Kuopio stad 2017. Enligt granskningen var kostnadseffekterna av vinterunderhåll 400 €/år, med beaktande av höjningar och minskningar i klassificeringarna.	Rapport
215	Granskning av underhållsklassificeringen av gator och leder för lätt trafik i Kuopio stad, Perälä T., Kuopio stad 2012	
216	Nätgranskning av vinterunderhållet på gångvägarna i östra Helsingfors, Lintusaari M. 2015. Ändring av underhållsklasser för beaktande av fotgängares behov - kostnadspåverkan +14 %	Proposition
217	Bästa praxis för att främja cykling och gång, PYKÄLÄ-projektet	Rapport
218	Förbättrade gång- och cykelförhållanden på vintern i Helsingfors. Kommunaltekniska dagar 2017, Tarja Myller & Tuomas Lautaniemi	Proposition



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet

ISBN: 978-952-361-054-5 PDF
ISSN: 2490-1024 PDF

Alexandersgatan 7, Helsingfors | PB 35, FI-00023 Statsrådet | ym.fi