

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Pyöräliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa VN/1872/2025, joka koskee luonnosta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta. Luonnoksessa ehdotetaan muun muassa toimeenpantavaksi EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimuksia liittyen polkupyöräpysäköintiin uusien sekä laajamittaisesti korjattavien rakennusten osalta. Pyöräliitto pitää myönteisenä sitä, että pyöräpysäköinnille asetetaan valtakunnallisia vähimmäisvaatimuksia.

Pyöräpysäköinti on olennainen osa toimivaa, turvallista ja energiatehokasta liikenneympäristöä. Riittävä pyöräpysäköinti tukee arjen pyöräilyä, työ- ja asiointimatkoja sekä pyörän käyttöä osana matkaketjuja. Luonnoksessa mainitun tutkimuksen lisäksi myös polkupyörävarkauksien vaikutusta pyöräilyn määrään käsittelevää tutkimusta voidaan pitää olennaisena pyöräpysäköinnistä keskusteltaessa. Cohen ym. (2024) osoittavat, että pyörävarkaus johtaa usein pyöräilyn vähenemiseen tai loppumiseen sekä siirtymään vähemmän kestäviin kulkutapoihin. Myös Helsingin kaupungin julkaisema pyöräilybarometri (2024) nostaa esiin polkupyörävarkauksien ja ilkvallan merkityksen kulkutavan valinnassa. Turvallinen pyöräpysäköinti voi siten tukea pyöräilyn kulkutapaosuuden ylläpitoa ja kasvua myös varkausriskin vähentämisen kautta.

Luonnoksen ongelmana on kuitenkin se, että samalla kun se tuo lakiin pyöräpysäköinnin vähimmäisvaatimuksia, se hyödyntää direktiivin sallimia lievennyksiä hyvin laajasti. Tämä vaarantaa sen, että sääntelyn käytännön vaikutus jää vähäiseksi juuri niissä kohteissa, joissa pyöräpysäköinnillä olisi suurin merkitys. Direktiivi tuo jäsenvaltioille liikkumavaraa, mutta se ei edellytä käyttämään poikkeuksia näin laajasti.

5 §, 5 b § ja 5 c §

Muiden kuin asuinrakennusten osalta ongelmallinen on ehdotus, jonka mukaan rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, polkupyöräpaikkoja tulisi olla vain niin monta kuin on asianmukaista. Luonnoksen omissa perusteluissa kuitenkin todetaan, että tällaista lievennystä tulisi tulkita suppeasti ja että tällaisia rakennuksia arvioidaan olevan Suomessa vain muutama. Luonnos toteaa myös, että jopa moottoritien varrella sijaitseviin kauppakeskuksiin on yleensä pääsy pyörällä, niissä asioidaan pyörällä ja niissä työskentelevä henkilökunta voi tehdä työmatkojaan pyörällä. Kun luonnos itse tunnistaa poikkeuksen käytännössä hyvin harvinaiseksi, sitä ei tulisi kirjoittaa lakiin näin väljänä. Lisäksi sähköpyörien yleistymisen laajentaa edelleen niiden kohteiden joukkoa, joihin on tosiasiallisesti mahdollista ja mielekäästä kulkea pyörällä.

Pyöräliiton näkemyksen mukaan ilmaisu "rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä" tulisi joko poistaa tai rajata merkittävästi täsmällisemmäksi. Pelkkä oletus vähäisestä pyörällä saapumisesta ei saa muodostua perusteeksi poikkeukselle. Poikkeuksen tulisi olla mahdollinen vain tilanteissa, joissa rakennukseen ei ole tosiasiallista ja turvallista pääsyä polkupyörällä. Tällaisia rakennuksia ei kuitenkaan Suomessa liene ollenkaan.

6 § ja 6 a §

Asuinrakennusten osalta luonnoksessa on myös ongelma. Luonnoksen mukaan uusiin asuinrakennuksiin ja laajamittaisesti korjattaviin asuinrakennuksiin olisi lähtökohtaisesti tarjottava vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti. Samalla kuitenkin kunnan rakennusvalvontaviranomainen voisi erityisestä syystä mukauttaa vaatimusta, ja laajamittaisen korjauksen yhteydessä, jos kahta paikkaa asuntoa kohden ei ole mahdollista toteuttaa, paikkoja olisi oltava vain niin monta kuin on asianmukaista. Direktiivin sallima jousto ei Pyöräliiton näkemyksen mukaan tarkoita, että kansallisen sääntelyn tulisi automaattisesti jättää vähimmäisvaatimus näin avoimen harkinnan varaan.

Perusteluissa erityisen syyn esimerkkinä mainitaan täydennysrakentaminen erittäin ahtaalle tontille. Juuri täydennysrakentamista tapahtuu kuitenkin ensisijaisesti kaupunkialueilla, joissa polkupyörä on usein kaikkein tarkoituksenmukaisin ja energiatehokkain kulkumuoto. Tämän vuoksi ei ole perusteltua lieventää vaatimusta juuri niissä ympäristöissä, joissa pyöräpysäköinnin vaikutukset olisivat suurimmat. Liian väljä poikkeamismahdollisuus uhkaa käytännössä poistaa koko vähimmäisvaatimuksen merkityksen.

Lisäksi ilmaus "niin monta kuin on asianmukaista" jää liian avoimeksi. Näin väljä sanamuoto ei ohjaa toteutusta riittävän yhdenmukaisesti, vaan jättää pyöräpysäköinnin määrän käytännössä hyvin laajan harkinnan varaan.

Pyöräliiton ehdotukset

Pyöräliitto esittää, että muiden kuin asuinrakennusten osalta laista poistetaan poikkeus rakennuksista, joihin "ei tyypillisesti mennä pyörällä". Jos poikkeus kuitenkin säilytetään, se tulee rajata koskemaan vain rakennuksia, joihin ei ole tosiasiallista ja turvallista pääsyä polkupyörällä.

Pyöräliitto esittää lisäksi, että 6 §:n ja 6 a §:n säännöksiä rakennusvalvonnan mahdollisuudesta mukauttaa polkupyöräpysäköinnin vaatimuksia "erityisestä syystä" kavennetaan olennaisesti. Säännöksen tulee olla aidosti poikkeuksellinen, eikä se saa muodostua yleiseksi tavaksi sivuuttaa vähimmäisvaatimukset.

Pyöräliitto esittää myös, että ilmaisua "niin monta kuin on asianmukaista" täsmennetään. Muutoin sääntely jää liian tulkinnanvaraiseksi eikä turvaa pyöräpysäköinnin toteutumista riittävällä tavalla.

Pykäläkohtaiset muutosesitykset

5 §, 5 b § ja 5 c §

Nykyinen ehdotettu poikkeus:

"Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista."

Pyöräliiton esitys:

Poikkeus poistetaan.

Tai vaihtoehtoisesti:

"Poikkeus voidaan soveltaa vain rakennuksiin, joihin ei ole tosiasiallista ja turvallista pääsyä polkupyörällä."

Perustelu:

Nykyinen sanamuoto on liian väljä ja mahdollistaa poikkeuksen soveltamisen tilanteissa, joissa rakennukseen tosiasiaassa kuljetaan pyörällä tai olisi mahdollista kulkea pyörällä. Tämä heikentää tarpeettomasti direktiivin mukaisten vähimmäisvaatimusten vaikutusta.

6 § ja 6 a §

Nykyinen ehdotettu säännös:

“Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia.”

Pyöräliiton esitys:

Säännöstä kavennetaan esimerkiksi seuraavasti:

“Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi poikkeuksellisesti mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia vain, jos vaatimuksen toteuttaminen on osoitettavissa mahdottomaksi”

Lisäksi ilmausta

“niin monta kuin on asianmukaista”

tulee täsmentää esimerkiksi siten, että poikkeustilanteessakin pyöräpysäköintiä on toteutettava mahdollisimman lähelle pääsäännön mukaista tasoa.

Perustelu:

Nykyinen sanamuoto jättää rakennusvalvonnalle liian laajan harkintavallan ja vaarantaa vähimmäisvaatimusten tosiasiallisen toteutumisen erityisesti täydennysrakentamisen kohteissa kaupunkialueilla, joissa pyöräpysäköinnin tarve on usein suurin.

Lopuksi

Pyöräliitto pitää tärkeänä, että lakiin sisällytetään pyöräpysäköinnin vähimmäisvaatimuksia. Jatkovalmistelussa tulee kuitenkin varmistaa, että vaatimukset myös toteutuvat käytännössä eivätkä jää laajojen poikkeusmahdollisuuksien vuoksi suurelta osin symbolisiksi.

Rättyä Hemmo
Pyöräliitto ry - Toiminnanjohtaja