



04.05.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Ympäristöministeriö
PL 35 (Aleksanterinkatu 7)
00023 VALTIONEUVOSTO

§ 336

Lausunto ympäristöministeriölle luonnoksesta hallituksen esityk- seksi laiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen lataus- pisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjes- telmillä annetun lain muuttamisesta

HEL 2026-004317 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus antoi ympäristöministeriölle seuraavan lausunnon:

Kaupunki pitää lakiesitystä kokonaisuutena kannatettavana. Ehdotetut muutokset edistävät liikenteen sähköistymistä, energiatehokkuutta sekä kestäväää liikkumista ja ne ovat siten linjassa Helsingin kaupungin strategisten tavoitteiden kanssa.

Esitetty uudistus tulee vuoteen 2030 mennessä lakiesityksen perustelujen mukaan kokonaisuudessaan maksamaan minimitoteutuksella noin 440 miljoonasta eurosta 590 miljoonaan euroon ja näistä kustannuksista osa kohdistuu kunnille. Tämän lisäksi kunnille kohdistuu lisäkustannus, joka on 33 miljoonasta eurosta 36 miljoonaan euroa. Perusteluissa todetaan, että edellä mainitut laskelmat eivät pidä sisällään rakennusten omistajien kustannuksia sähköliittymän koon kasvattamisesta, jos sellainen on tarpeen. Tähän mennessä Helsingin kaupunki on arvioinut, että jos kiinteistön sähkökapasiteetti ei riitä ajoneuvojen ja kuljetuspalveluiden tarvitsemaan lataukseen, joudutaan sähköpääkeskus uusimaan. Pelkästään sähköpääkeskuksen päivittämisen keskihinta on noin 15 000 euroa ilman maanrakennuskustannuksia.

Helsingin kaupunki on yksi Suomen suurimmista kiinteistön omistajista. Tarkkoja lakiesityksen kokonaiskustannusvaikutuksia kaupungille on tässä vaiheessa vaikea arvioida, mutta on selvää, että edellä esitetyistä kustannuksista Helsingin kaupungin osuus lienee kohtuullisen suuri ja esitetystä muutoksesta aiheutuu kaupungille miljoonien eurojen kustannuksia. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että kuntia tuetaan lakie-



04.05.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

sityksessä ehdotettujen muutosten käytännön toteuttamisessa luomalla tätä varten esimerkiksi avustusmekanismi.

Kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että lakiesityksen tulkinnanvaraisuus voi johtaa julkisella sektorilla investointeihin latausinfrastruktuuriin kohteissa, joissa käyttöaste jää alhaiseksi. Kaupungin omien ajoneuvojen määrä on vähenevä, ja henkilöstöä kannustetaan muihin liikkumismuotoihin, minkä vuoksi toimipistekohtainen lataustarve on rajallinen. Tällöin investointien kustannustehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus voivat jäädä heikoiksi.

Lisäksi kaupunki katsoo, että latauspisteiden lukumäärään perustuvat vaatimukset ovat osin vanhentuneita, ja ne voivat johtaa hitaiden latauspisteiden toteuttamiseen. Säätelyssä tulisi siirtyä määrällisten kriteerien sijaan paremmin todellista tarvetta ja vaikuttavuutta huomioiviin ratkaisuihin.

Säännöskohtaiset kommentit

2 § Soveltamisala

Soveltamisalaa tulee täsmentää siten, että 5 §:n mukaiset velvoitteet koskevat yksiselitteisesti rakennuksen sisällä olevia pysäköintipaikkoja. Rakennuksen yhteydessä olevat ulkopuoliset pysäköintipaikat tulisi huomioida vain peruskorjausten yhteydessä.

Täsmennys on tarpeen tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi.

5 § Muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa

Ehdotetun lain 5 §:ssä säädettäisiin latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia koskevista vaatimuksista olemassa olevassa rakennuksessa, joka on muu rakennus kuin asuinrakennus ja jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa.

Väliaikaisten rakennusten, kuten väistötilojen, osalta vaatimusten soveltamista tulee tarkentaa. Latauspistevaatimusten soveltaminen sellaisenaan kaikkiin väliaikaisiin rakennuksiin ei ole tarkoituksenmukaista niiden lyhyen käyttöiän vuoksi ja lisää tarpeettomasti kustannuksia. Vaatimusten tulisi perustua tarveharkintaan.

5 a § Julkisen elimen omistama muu rakennus kuin asuinrakennus

Esitetty velvoite esikaapeloida vähintään 50 prosenttia pysäköintipaikoista vuoteen 2033 mennessä on kannatettava.



04.05.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Velvoite tukee julkisen sektorin esimerkkiasemaa ja edistää liikenteen sähköistymistä kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti.

5 b § Uusi muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Latauspisteiden vähimmäismäärän osalta kaupunki pitää perusteltuna sitä, että latauspisteitä on asennettava yksi jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden.

Muutos parantaa latausinfrastruktuurin riittävyyttä erityisesti asiointi- ja toimistorakennuksissa.

9 § Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset

Älykkään latauksen vaatimus on perustua sähköverkon kuormanhallinnan ja energiatehokkuuden näkökulmasta.

Kaksisuuntaisen latauksen osalta vaatimusta tulee täsmentää. Kaksisuuntaisuus ei saa muodostua ehdottomaksi vaatimukseksi kaikissa julkisissa palvelurakennuksissa, koska toteuttaminen lisää merkittävästi kustannuksia eikä pysäköityjen, pääosin yksityisomistuksessa olevien ajoneuvojen akkujen hyödyntäminen rakennuksen energiatarpeisiin ole lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaista.

Ajoneuvojen akkuja ei tule tarkastella yleisinä energiavarastoina kaupungin toiminnoissa. Erityisesti sosiaali- ja terveystieteiden palvelut ovat osa kriittistä palvelutuotantoa, ja niiden ensisijainen käyttötarkoitus on liikkuminen ja palveluiden turvaaminen myös poikkeus- ja kriisitilanteissa. Näin ollen tällaiset ajoneuvot tulee rajata energianhallinnan ja kysyntäjouston ulkopuolelle. Mahdollisia ajoneuvoakkujen energiakäyttöä voidaan tarkastella erikseen sellaisissa ei-kriittisissä käyttötapauksissa, joissa käyttövalmius ei vaarannu.

Edellä esitetyin perusteiden kaksisuuntaisen latauksen osalta tulisi säätää joustavasti siten, että sitä ei edellytetä kaikissa kohteissa, mutta sen toteuttaminen on mahdollista ja perusteltua kohteissa, joissa varautumistarve sitä edellyttää.

10 § Poikkeus koskien rakennuksen laajamittaisen korjaamisen kustannuksia

Lakiluonnoksen 10 §:ssä säädettäisiin rakennusten arvoa koskevasta poikkeuksesta laajamittaisen korjaamisen yhteydessä. Kustannusperusteinen poikkeusmahdollisuus on perusteltua. Säätely on aiempaa selkeämpi ja joustavampi.

14 § Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset



04.05.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Pykälän muotoilua tulee täsmentää.

Nykyiset kiinteistökohtaiset automaatiojärjestelmät eivät tyypillisesti sisällä kaikkia vaadittuja analysoivia toimintoja, vaan ne toteutetaan usein keskitetysti ylemmän tason järjestelmissä, kuten valvomoissa tai erillisissä energianhallintajärjestelmissä.

Lainsäädännöstä tulisi käydä selkeästi ilmi, että vaaditut toiminnot voivat sijaita myös rakennuksen ulkopuolisissa tai keskitetyissä järjestelmissä.

15 § Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisvelvollisuutta koskeva poikkeus

Poikkeamissäännösten soveltamista tulee täsmentää perusteluissa.

Perusteluista tulisi ilmetä selkeästi, millä edellytyksillä poikkeuksia voidaan soveltaa ja millaista selvitystä edellytetään. Lisäksi olisi tarkoituksenmukaista todeta, ettei poikkeuksen hyödyntäminen edellytä ennakkolupaa viranomaiselta, vaan riittää, että tarvittavat perustelut ja selvitykset ovat olemassa ja esitettävissä valvontaviranomaiselle tarvittaessa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Susanna Hyvärinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 60716
susanna.hyvarinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 13.3.2026
- 2 Lausuntopyyntö 13.3.2026, liite, hallituksen esitys

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Ympäristöministeriö

Otteen liitteet
Esitysteksti

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 6.5.2026.

Kaupunginhallitus



04.05.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Asta Vennelä
pöytäkirjanpitäjä



21

Lausunto ympäristöministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta

Pöydälle 20.04.2026

HEL 2026-004317 T 03 00 00

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa ympäristöministeriölle seuraavan lausunnon:

Kaupunki pitää lakiesitystä kokonaisuutena kannatettavana. Ehdotetut muutokset edistävät liikenteen sähköistymistä, energiatehokkuutta sekä kestävästä liikkumisesta ja ne ovat siten linjassa Helsingin kaupungin strategisten tavoitteiden kanssa.

Esitetty uudistus tulee vuoteen 2030 mennessä lakiesityksen perustelujen mukaan kokonaisuudessaan maksamaan minimi toteutuksella noin 440 miljoonasta eurosta 590 miljoonaan euroon ja näistä kustannuksista osa kohdistuu kunnille. Tämän lisäksi kunnille kohdistuu lisäkustannus, joka on 33 miljoonasta eurosta 36 miljoonaan euroa. Perusteluissa todetaan, että edellä mainitut laskelmat eivät pidä sisällään rakennusten omistajien kustannuksia sähköliittymän koon kasvattamisesta, jos sellainen on tarpeen. Tähän mennessä Helsingin kaupunki on arvioinut, että jos kiinteistön sähkökapasiteetti ei riitä ajoneuvojen ja kuljetuspalveluiden tarvitsemaan lataukseen, joudutaan sähköpääkeskus uusimaan. Pelkästään sähköpääkeskuksen päivittämisen keskihinta on noin 15 000 euroa ilman maanrakennuskustannuksia.

Helsingin kaupunki on yksi Suomen suurimmista kiinteistön omistajista. Tarkkoja lakiesityksen kokonaiskustannusvaikutuksia kaupungille on tässä vaiheessa vaikea arvioida, mutta on selvää, että edellä esitetyistä kustannuksista Helsingin kaupungin osuus lienee kohtuullisen suuri ja esitetystä muutoksesta aiheutuu kaupungille miljoonien eurojen kustannuksia. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että kuntia tuetaan lakiesityksessä ehdotettujen muutosten käytännön toteuttamisessa luomalla tätä varten esimerkiksi avustuskoneistuksia.

Kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että lakiesityksen tulkinnanvaraisuus voi johtaa julkisella sektorilla investointeihin latausinfrastruktuuriin kohteissa, joissa käyttöaste jää alhaiseksi. Kaupungin omien ajoneuvojen määrä on vähenevä, ja henkilöstöä kannustetaan muihin liikkumis-
muotoihin, minkä vuoksi toimipistekohtainen lataustarve on rajallinen.



Tällöin investointien kustannustehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus voivat jäädä heikoiksi.

Lisäksi kaupunki katsoo, että latauspisteiden lukumäärään perustuvat vaatimukset ovat osin vanhentuneita, ja ne voivat johtaa hitaiden latauspisteiden toteuttamiseen. Sääntelyssä tulisi siirtyä määrällisten kriteerien sijaan paremmin todellista tarvetta ja vaikuttavuutta huomioiviin ratkaisuihin.

Säännöskohtaiset kommentit

2 § Soveltamisala

Soveltamisalaa tulee täsmentää siten, että 5 §:n mukaiset velvoitteet koskevat yksiselitteisesti rakennuksen sisällä olevia pysäköintipaikkoja. Rakennuksen yhteydessä olevat ulkopuoliset pysäköintipaikat tulisi huomioida vain peruskorjausten yhteydessä.

Täsmennys on tarpeen tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi.

5 § Muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa

Ehdotetun lain 5 §:ssä säädettäisiin latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia koskevista vaatimuksista olemassa olevassa rakennuksessa, joka on muu rakennus kuin asuinrakennus ja jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa.

Väliaikaisten rakennusten, kuten väistötilojen, osalta vaatimusten soveltamista tulee tarkentaa. Latauspistevaatimusten soveltaminen sellaisenaan kaikkiin väliaikaisiin rakennuksiin ei ole tarkoituksenmukaista niiden lyhyen käyttöiän vuoksi ja lisää tarpeettomasti kustannuksia. Vaatimusten tulisi perustua tarveharkintaan.

5 a § Julkisen elimen omistama muu rakennus kuin asuinrakennus

Esitetty velvoite esikaapeloida vähintään 50 prosenttia pysäköintipaikoista vuoteen 2033 mennessä on kannatettava.

Velvoite tukee julkisen sektorin esimerkkiasemaa ja edistää liikenteen sähköistymistä kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti.

5 b § Uusi muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Latauspisteiden vähimmäismäärän osalta kaupunki pitää perusteltuna sitä, että latauspisteitä on asennettava yksi jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden.

Muutos parantaa latausinfrastruktuurin riittävyyttä erityisesti asiointi- ja toimistorakennuksissa.



9 § Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset

Älykkään latauksen vaatimus on perustua sähköverkon kuormanhallinnan ja energiatehokkuuden näkökulmasta.

Kaksisuuntaisen latauksen osalta vaatimusta tulee täsmentää. Kaksisuuntaisuus ei saa muodostua ehdottomaksi vaatimukseksi kaikissa julkisissa palvelurakennuksissa, koska toteuttaminen lisää merkittävästi kustannuksia eikä pysäköityjen, pääosin yksityisomistuksessa olevien ajoneuvojen akkujen hyödyntäminen rakennuksen energiatarpeisiin ole lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaista.

Ajoneuvojen akkuja ei tule tarkastella yleisinä energiavarastoina kaupungin toiminnoissa. Erityisesti sosiaali- ja terveystalouden ajoneuvot ovat osa kriittistä palvelutuotantoa, ja niiden ensisijainen käyttötarkoitus on liikkuminen ja palveluiden turvaaminen myös poikkeus- ja kriisitilanteissa. Näin ollen tällaiset ajoneuvot tulee rajata energianhallinnan ja kysyntäjoustopuolelle. Mahdollisia ajoneuvoakkujen energiakäyttöjä voidaan tarkastella erikseen sellaisissa ei-kriittisissä käyttötapauksissa, joissa käyttövalmius ei vaarannu.

Edellä esitetyin perustein kaksisuuntaisen latauksen osalta tulisi säätää joustavasti siten, että sitä ei edellytetä kaikissa kohteissa, mutta sen toteuttaminen on mahdollista ja perusteltua kohteissa, joissa varautumistarve sitä edellyttää.

10 § Poikkeus koskien rakennuksen laajamittaisen korjaamisen kustannuksia

Lakiluonnoksen 10 §:ssä säädettäisiin rakennusten arvoa koskevasta poikkeuksesta laajamittaisen korjaamisen yhteydessä. Kustannusperusteinen poikkeusmahdollisuus on perusteltua. Säätely on aiempaa selkeämpi ja joustavampi.

14 § Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset

Pykälän muotoilua tulee täsmentää.

Nykyiset kiinteistökohtaiset automaatiojärjestelmät eivät tyypillisesti sisällä kaikkia vaadittuja analyysoivia toimintoja, vaan ne toteutetaan usein keskitetyksi ylemmän tason järjestelmissä, kuten valvomoissa tai erillisissä energianhallintajärjestelmissä.

Lainsäädännöstä tulisi käydä selkeästi ilmi, että vaaditut toiminnot voivat sijaita myös rakennuksen ulkopuolisissa tai keskitetyissä järjestelmissä.

15 § Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisvelvollisuutta koskeva poikkeus



Poikkeamissäännösten soveltamista tulee täsmentää perusteluissa.

Perusteluista tulisi ilmetä selkeästi, millä edellytyksillä poikkeuksia voidaan soveltaa ja millaista selvitystä edellytetään. Lisäksi olisi tarkoituksenmukaista todeta, ettei poikkeuksen hyödyntäminen edellytä ennakkolupaa viranomaiselta, vaan riittää, että tarvittavat perustelut ja selvitykset ovat olemassa ja esitettävissä valvontaviranomaiselle tarvittaessa.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta. Lausuntoa on pyydetty 30.4.2026 mennessä. Lausunnot on pyydetty ministeriöstä lisäaikaa ja sitä myönnettiin 8.5.2026 asti.

Lausuntopyyntö on liitteenä 1 ja luonnos hallituksen esitykseksi liitteenä 2.

Luonnos hallituksen esitykseksi

Hallituksen esityksen taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275 rakennusten energiatehokkuudesta (uudelleenlaadittu), jäljempänä rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tai uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tuli voimaan 28.5.2024 ja se on toimeenpantava jäsenvaltioissa 28.5.2026 mennessä.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Lakimuutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi.

Laissa säädettäisiin rakennusten energiatehokkuusdirektiivin mukaisista vaatimuksista varustaa rakennukset sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä polkupyöräpaikoilla. Vaatimukset koskisivat uusia ja laajamittaisesti korjattavia rakennuksia ja muiden kuin asuinrakennusten osalta myös olemassa olevia rakennuksia. Laissa säädettäisiin uudelleenlaaditun direktiivin mukaisesta vaatimuksesta rakennuksiin automaatio- ja ohjausjärjestelmä. Automaatio- ja ohjausjärjestelmät olisi asennettava laissa säädettyjen edellytysten täyttyessä ja jos se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.



4.5.2026

Asia/21

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan lausunto. Lausunto perustuu saatuun lausuntoon ja sitä on täydennetty yhteistyössä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston kanssa.

Lopuksi

Hallintosäännön 19 luvun 5 §:n mukaan, ellei toisin ole säädetty tai määrätty, kaupungin puhevaltaa käyttää ja kaupungin esitykset ja lausunnot ulkopuoliselle antaa kaupunginhallitus. Asian periaatteellisen ja taloudellisen merkityksen ollessa vähäinen, kaupungin esitykset tai lausunnot antaa se kaupungin viranomainen, jonka tehtäviin asia kuuluu.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Susanna Hyvärinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 60716
susanna.hyvarinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [Lausuntopyyntö 13.3.2026](#)
- 2 [Lausuntopyyntö 13.3.2026, liite, hallituksen esitys](#)

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

[Kaupunginhallitus 20.04.2026 § 309](#)

HEL 2026-004317 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

[20.04.2026 Pöydälle](#)

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Suvi Pulkisen ehdotuksesta.

Esittelijä



4.5.2026

Asia/21

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Susanna Hyvärinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 60716
susanna.hyvarinen(a)hel.fi

[Kaupunkiympäristön toimiala 7.4.2026](#)

HEL 2026-004317 T 03 00 00

Lausunto

Kaupunkiympäristön toimiala pitää esityksen tavoitteita pääosin kannattavina. Ehdotetut muutokset edistävät liikenteen sähköistymistä, energiatehokkuutta sekä kestävästä liikkumisesta ja ovat siten linjassa Helsingin kaupungin strategisten tavoitteiden kanssa.

2 § Soveltamisala

Toimiala katsoo, että soveltamisalaa tulee täsmentää siten, että 5 §:n mukaiset velvoitteet koskevat yksiselitteisesti rakennuksen sisällä olevia pysäköintipaikkoja. Rakennuksen yhteydessä olevat ulkopuoliset pysäköintipaikat tulisi huomioida vain peruskorjausten yhteydessä.

Täsmennys on tarpeen tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi.

5 § Rakennusten varustaminen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla

Toimiala katsoo, että väliaikaisten rakennusten, kuten väistötilojen, osalta vaatimusten soveltamista tulee tarkentaa. Latauspistevaatimusten soveltaminen sellaisenaan kaikkiin väliaikaisiin rakennuksiin ei ole tarkoituksenmukaista niiden lyhyen käyttöiän vuoksi ja lisää tarpeettomasti kustannuksia. Vaatimusten tulisi perustua tarveharkintaan.

5 a § Julkisen elimen omistamat rakennukset

Toimiala pitää esitettyä velvoitetta esikaapeloida vähintään 50 prosenttia pysäköintipaikoista vuoteen 2033 mennessä kannatettavana.

Velvoite tukee julkisen sektorin esimerkkiasemaa ja edistää liikenteen sähköistymistä kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti.

5 b § Latauspisteiden vähimmäismäärä

Toimiala pitää vaatimuksen kiristämistä, jonka mukaan latauspisteitä on asennettava yksi jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden, perusteltuna.



Muutos parantaa latausinfrastruktuurin riittävyyttä erityisesti asiointi- ja toimistorakennuksissa.

9 § Latauspisteiden tekniset vaatimukset

Toimiala pitää älykkään latauksen vaatimusta perusteltuna sähköverkon kuormanhallinnan ja energiatehokkuuden näkökulmasta.

Kaksisuuntaisen latauksen osalta toimiala katsoo, että vaatimusta tulee täsmentää. Kaksisuuntaisuus ei saa muodostua ehdottomaksi vaatimukseksi kaikissa julkisissa palvelurakennuksissa, koska toteuttaminen lisää merkittävästi kustannuksia eikä pysäköityjen, pääosin yksityismistuksessa olevien ajoneuvojen akkujen hyödyntäminen rakennuksen energiatarpeisiin ole lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaista.

Ajoneuvojen akkuja ei tule tarkastella yleisinä energiavarastoina kaupungin toiminnoissa. Erityisesti sosiaali- ja terveystieteiden palveluiden ajoneuvot ovat osa kriittistä palvelutuotantoa, ja niiden ensisijainen käyttötarkoitus on liikkuminen ja palveluiden turvaaminen myös poikkeus- ja kriisitilanteissa. Näin ollen tällaiset ajoneuvot tulee rajata energianhallinnan ja kysyntäjoukon ulkopuolelle. Mahdollisia ajoneuvoakkujen energiakäyttöä voidaan tarkastella erikseen sellaisissa ei-kriittisissä käyttötapauksissa, joissa käyttövalmius ei vaarannu.

Edellä esitetyin perustein kaksisuuntaisen latauksen osalta tulisi säätää joustavasti siten, että sitä ei edellytetä kaikissa kohteissa, mutta sen toteuttaminen on mahdollista ja perusteltua kohteissa, joissa varautumistarve sitä edellyttää.

10 § Poikkeukset kustannusperusteisesti

Toimiala pitää kustannusperusteista poikkeusmahdollisuutta perusteltuna. Sääntely on aiempaa selkeämpi ja joustavampi.

14 § Rakennusautomaatiojärjestelmät

Toimiala katsoo, että pykälän muotoilua tulee täsmentää.

Nykyiset kiinteistökohtaiset automaatiojärjestelmät eivät tyypillisesti sisällä kaikkia vaadittuja analysoivia toimintoja, vaan ne toteutetaan usein keskitetysti ylemmän tason järjestelmissä, kuten valvomoissa tai erillisissä energianhallintajärjestelmissä.

Lainsäädännöstä tulisi käydä selkeästi ilmi, että vaaditut toiminnot voivat sijaita myös rakennuksen ulkopuolisissa tai keskitetyissä järjestelmissä.



19 § Poikkeaminen teknisen ja taloudellisen toteutettavuuden perusteella

Toimiala katsoo, että poikkeamissäännösten soveltamista tulee täsmentää perusteluissa.

Perusteluista tulisi ilmetä selkeästi, millä edellytyksillä poikkeuksia voidaan soveltaa ja millaista selvitystä edellytetään. Lisäksi olisi tarkoituksenmukaista todeta, ettei poikkeuksen hyödyntäminen edellytä ennakkolupaa viranomaiselta, vaan riittää, että tarvittavat perustelut ja selvitykset ovat olemassa ja esitettävissä valvontaviranomaiselle tarvittaessa.

Yhteenveto

Kaupunkiympäristön toimiala pitää lakiesitystä kokonaisuutena kannatettavana ja kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisena.

Sääntelyn selkeyttämiseksi ja käytännön toteutettavuuden varmistamiseksi esitystä tulisi kuitenkin täsmentää erityisesti soveltamisalan, kaksisuuntaisen latauksen vaatimusten, väliaikaisten rakennusten, automaatiojärjestelmien sekä poikkeamismenettelyjen osalta.

Lisäksi toimiala kiinnittää huomiota siihen, että esityksen tulkinnanvaraisuus voi johtaa julkisella sektorilla investointeihin latausinfrastruktuuriin kohteissa, joissa käyttöaste jää alhaiseksi. Kaupungin omien ajoneuvojen määrä on vähenevä, ja henkilöstöä kannustetaan muihin liikukumismuotoihin, minkä vuoksi toimipistekohtainen lataustarve on rajallinen. Tällöin investointien kustannustehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus voivat jäädä heikoiksi.

Toimiala katsoo lisäksi, että latauspisteiden lukumäärään perustuvat vaatimukset ovat osin vanhentuneita, ja ne voivat johtaa hitaiden latauspisteiden toteuttamiseen. Sääntelyssä tulisi siirtyä määrällisten kriteerien sijaan paremmin todellista tarvetta ja vaikuttavuutta huomioiviin ratkaisuihin.

Lisätiedot

Leena-Majja Kimari, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 34947
leena-majja.kimari(a)hel.fi