

Asia: VN/1872/2025

## **Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### Lausuntonne

Pyöräilykuntien verkosto pitää myönteisenä asiana, että pyöräpysäköinnille asetetaan valtakunnallisia vähimmäisvaatimuksia. Jokainen pyöräilymatka alkaa ja loppuu pyöräpysäköintiin, joka 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. Suomessa kaikkien isojen kaupunkien pyöräilybarometreissa ja vastaavissa selvityksissä, kun on kysytty "Mikä saisi pyöräilemään enemmän?" on TOP 3:ssa "Parempi ja turvallisempi pyöräpysäköinti" (esim. Helsingin kaupungin pyöräilybarometri 2024). Turvallinen pyöräpysäköinti tukee pyöräilyn kulkutapaosuuden ylläpitoa ja kasvua sujuvuuden ja käyttömukavuuden lisäämisen sekä varkausriskin vähentämisen kautta.

Lakiluonnoksen heikkoutena 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 on ongelmallinen 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 yleistyminen laajentaa edelleen niiden kohteiden joukkoa, joihin on tosiasiallisesti mahdollista ja mielekäästä kulkea pyörällä.

Pyöräilykuntien verkoston mielestä 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 pitäisi Suomessa olla juurikaan.

#### 6 § ja 6 a §

Myös asuinrakennusten osalta luonnoksessa on 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 nkemyksemme mukaan tarkoita, että kansallisen sääntelyn tulisi automaattisesti jättää vähimmäisvaatimus näin avoimen harkinnan varaan.

Perusteluissa erityisen syyn esimerkkinä mainitaan täydennysrakentaminen erittäin ahtaalle tontille. Täydennysrakentamista tapahtuu kuitenkin nimenomaan ensisijaisesti kaupunkialueilla, joissa polkupyörä on usein kaikkein tarkoituksenmukaisin, kilpailukykyisin 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.

Pyöräilykuntien verkoston ehdotukset:

Esitämme, 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.

Esitämme 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.

Esitämme 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.”

Pyöräilykuntien verkoston 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 tosiasiaa 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.”

Pyöräilykuntien verkoston 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 sekä pyöräliikenteen määrä ja potentiaali on suurin.

Muuta:

Pyöräilykuntien verkoston mielestä on hyvä, että lakiin sisällytetään pyöräpysäköinnin vähimmäisvaatimuksia. Muutoin pyöräpysäköinnin minimitaso jää vain valtakunnallisten suunnitteluohjeiden sekä kuntien kaavamääräysten ja rakennusjärjestysten kautta määriteltäväksi, jolloin yhtenäistä valtakunnallista tasoa on vaikeampi saavuttaa. Jatkovalmistelussa tulee kuitenkin varmistaa, että vaatimukset myös toteutuvat käytännössä eivätkä jää laajojen poikkeusmahdollisuuksien vuoksi vain symbolisiksi.

Hirvonen Matti  
Pyöräilykuntien verkosto ry