

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja antaa lausunto Luonnokseen hallituksen esityksestä automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta. THL tekee luonnokseen teknisiä ja periaatteellisia huomioita, koskien erityisesti polkupyöräpysäköintiä.

THL korostaa, että kaikista Suomen kotimaanmatkoista 60 % tehtiin henkilöautolla Henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan. Pyöräily on kävelyn jälkeen kolmanneksi yleisin kulkutapa, mutta vain 8 % osuudella. Tutkimukset osoittavat, että jopa puolet 1–3 kilometrin matkoista kuljetaan edelleen autolla, vaikka nämä matkat olisivat useimmiten hyvin korvattavissa kävellen tai pyöräillen. Samanaikaisesti suomalaisten pyörän omistusasteen on arvioitu olevan yksi maailman korkeimmista ja noin 80 % (Chen ym. 2022; Suomalainen ym. 2025). Tämä viittaa ristiriitaan pyörän omistamisen ja sen käytön välillä. Huomioitavaa on, että yli puolet suomalaisista ei saavuta liikkumisen suosituksia (Terve Suomi 2024). On vahvaa näyttöä siitä, että säännöllinen liikkuminen lihasvoimin on yhteydessä parempaan fyysiseen toimintakykyyn, vähäisempään kroonisten sairauksien ja ennen aikaisten kuolemien riskiin sekä vähäisempiin terveydenhuollon kustannuksiin jo maltillisellakin liikkumisen tasolla.

Pyöräilyn ympärivuotisten olosuhteiden määrätietoinen parantaminen on keskeinen osa kestävien ja terveyttä edistävien kulkutapojen kehittämistä. THL kannustaa toimenpiteisiin, jossa pyöräily on aidosti turvallista, sujuvaa sekä houkutteleva vaihtoehto mahdollisimman monelle ja monenlaisissa tilanteissa. Nämä tavoitteet ovat linjassa myös hallituksen Suomi liikkeelle -ohjelman kanssa, jonka toimenpiteisiin kuuluvat päiväkot-, koulu-, opiskelu- ja työmatkojen liikunnallistaminen.

Direktiivin vähimmäisvaatimustaso ja kansalliset suositukset

Vähimmäisvaatimusten rinnalla olisi lakia valmistellessa tärkeää huomioida, että Suomen sääolosuhteet poikkeavat EU:n keskitasosta ja vaikuttavat pyörien käyttöasteeseen. THL näkee

hyvänä kansallisen ohjeistuksen, jossa ”RT-kortin mukaan asuinkiinteistöillä on suositeltavaa sijoittaa pysäköintipaikat katettuun tilaan tai katokseen ja osa taas sisätiloihin pidempiaikaista säilytystä varten.” (s.20). Tutkimusten mukaan erityisesti talvella pyöräily vähenee, jota voidaan osittain edistää polkupyöräpysäköinnillä, joka huomioi pyörien suojaamisen sateelta, lumelta ja kylmyydeltä.

Polkupyöräpysäköinti eri rakennuksissa

Sivu 24. THL kannattaa kirjausta, että ”rakennuksiin liittyisi jatkossa lain tasolla vaatimuksia polkupyöräpysäköintipaikkojen määristä.” THL pitää tärkeänä, että tämä koskee myös keskusta-alueiden majoitustoimijoita, kuten hotelleja, sillä sivulla 19. '3.1.3 Polkupyöräpysäköinti rakennuksissa' ja Taulukossa 3 (s. 20) ei ole mainintaa hotelleista, mikäli ne eivät kuulu ryhmään ”Kirjastot, museot, konserttitalit jne.”, mikä ei ole täysin selvää tätä dokumenttia lukiessa. Hotelleissa järjestetään usein erilaisia tilaisuuksia, joihin voisi tulla pyörällä, mutta usein pysäköintipaikkoja on rajoitetusti, ne eivät ole turvallisia (esim. irrallisia rengastelineitä kadulla) tai voivat olla vaikeasti löydettäviä. THL ehdottaa, että laissa olisi jatkossa vaatimuksia myös näille rakennuksille.

Pyöräilyn lisääntymisen ympäristövaikutukset

Kappaleessa '4.2.1.3 Ympäristövaikutukset' (s. 29) ei ole arvioitu ollenkaan polkupyöräpaikoituksen lisäämisen vaikutuksia. Nämä voivat olla ympäristölle edullisia, mikäli pyöräilyn määrä lisääntyisi ja autoilu vähenisi parempien pyöräpaikotusmahdollisuuksien kautta. Hyötyjä voisi tulla pienemmistä CO₂, hiukkas- ja melu -päästöistä, sekä sähköenergian käytön vähäisemmästä lisääntymisestä (vrt. sähköautojen latausmäärän lisääntyminen).

Huomioita rakennuksista, jonne ei tyypillisesti mennä pyörällä

Koskien lakiehdotuksen kohtaa 5§, 5b§, ja 5c§, sivulla 36 on ehdotettu seuraavaa lievennystä: ”Vaatimusta polkupyörien pysäköintipaikasta ei sovelleta, jos kyseessä on sellainen rakennus, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä. Tällainen on esimerkiksi kauppa, supermarketti tai toimisto, joka sijaitsee moottoritien varrella ja johon ei ole pääsyä polkupyörällä. Tätä lievennystä olisi kuitenkin tulkittava suppeasti, eikä tällaisia rakennuksia todellisuudessa arvioida olevan Suomessa kuin muutama. Näin ollen poikkeus tulisi sovellettavaksi erittäin harvoin. Suomessa juuri mainittuihin moottoritien varrella oleviin kauppakeskuksiin on yleensä pääsy pyörällä, niissä asioidaan pyörällä ja niissä työskentelevä henkilökunta voi tehdä työmatkojaan pyörällä.”

THL:n mielestä tämän lievennyksen voisi jättää pois tai vaihtoehtoisesti kannattamme sanamuodon ”johon ei tyypillisesti mennä pyörällä” korvaamista ”jonne ei ole tosiasiallista ja turvallista pääsyä polkupyörällä”. Näemme tämän muutoksen tukevan mahdollisuutta asiointi- ja työmatkapyöräilyyn.

Joensuu Laura
THL - Väestöosasto/Elintavat ja elinympäristöt -yksikkö