

Asia: VN/11385/2020

Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnos

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- tai etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

• **Mikäli vastasit yhtyäsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse**

-

1) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen (strategian luku 2.1)

-

Avoin vastaus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja nielujen kasvattamista koskien

Nykyisellään esimerkiksi Väyläviraston investointiohjelmassa on suuria puutteita päästönäkökulman huomioinnissa. Päästövaikutuksia lasketaan, mutta tämä ei vaikuta suoraan investointipäätöksiin. Niinpä kaupunkiseuduille tehdään edelleen lisää moottoriteitä, jotka kannustavat ajamaan lisää yksityisautoilla.

2) Uusiutuvan energian edistäminen (strategian luku 2.2)

Yhdyn tämän osa-alueen linjauksiin

Avoin vastaus uusiutuvan energian edistämistä koskien

-

3) Vety ja sähköpolttoaineet (strategian luku 2.3)

Yhdyn tämän osa-alueen linjauksiin

Avoim vastaus vetyä ja sähköpolttoaineita koskien

-

4) Energiatehokkuuden edistäminen (strategian luku 2.4)

-

Avoim vastaus energiatehokkuuden edistämistä koskien

Ehdotamme, että ARAn myöntämää sähköautojen latauspisteiden tukea laajennetaan koskemaan myös sähköpyöriä sekä keveitä sähköajoneuvoja. Nämä tulisi SPEKin suositusten mukaisesti ladata pyöräkellareissa, sille ne ovat palo-osastoituja tiloja eikä siellä mahdollisesti syttyvä akku aiheuta välitöntä vaaraa ihmisille.

Jotta lataaminen olisi myös varkausturvallista tulee pyörävarastot käytännössä varustaa yhteiskäytössä olevilla latauskaapeilla, joihin on pääsy esim. omalla pin-koodilla tai sähköavaimella. Latauskaapeissa akkupalo ei myöskään leviä heti ja kaappien virransyöttö voidaan katkaista automaattisesti tulipalon syttyessä.

Sähköpyörien myynti kasvaa rajusti ja niiden yleistymisen yksi pullonkaula on taloyhtiöiden latausmahdollisuuksien heikkous. Sähköpyörien tiedetään korvaavan varsin hyvin automatkoja, joten niiden käytön lisääminen on tehokas ilmastotoimi.

Sähköpyörien latauspisteitä ei taloyhtiöihin synny kovinkaan helpolla jos valtio ei niiden rakentamista tue. Samalla olisi toki hyvä tukea pyörävarastojen yleistä esteettömyyttä.

Tehokas tapa vähentää liikenteen päästöjä ja polttonesteiden kulutusta on laskea nopeusrajoituksia. Valtion tulisi säätää mahdollisimman pian taajamien yleisrajoitukseksi 30 km/h:ssa. Tämä parantaisi merkittävästi myös liikenneturvallisuutta, vähentäisi tiestön kulumista ja melua.

Valtion tulisi myös harkita tieverkon nopeuksien laskua kuten Ruotsissa on tehty. Nopeuksien lasku esim. 80 km/h:sta 70 km/h:ssa parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi polttoaineen kulutusta. Yksi vaihtoehto olisi myös talvinopeusrajoitusten ympärivuotistaminen. Näin päästäisiin eroon myös osasta venäläistä öljyä.

Luonnoksessa toistetaan väitettä "Suomi on harvaan asuttu maa ja auto on monelle ihmiselle välttämätön liikkumisväline nyt ja tulevaisuudessa."

Väite on vähän erikoinen. Suomelaisten matkat ovat kuitenkin varsin lyhyitä ja autoilun "välttämättömyys" on synnytetty asia tekemällä muista vaihtoehdoista niin huonoja. Jos juna Pieksämäeltä Joensuuhun kulkee kahdesti päivässä, niin ei ihme, ettei moni sitä valitse. 20 vuotta sitten välillä kulki vielä 4-5 junaa päivässä.

Samoin jos autolla tehtävä matka on kaupungissa nopein ja kätevin, niin silloin valitaan auto. Autoilun välttämättömyydestä tietoisien toiminnan tulosta ja nyt suunta pitää kääntää kestävien matkaketjujen vahvistamiseksi ja niiden suosion lisäämiseksi.

5) Energian toimitus- ja huoltovarmuus (strategian luku 2.5)

-

Avoim vastaus energian toimitus- ja huoltovarmuutta koskien

Tässä olisi hyvä korostaa, että pyöräilyn ja jalankulun edistäminen parantavat merkittävästi huoltovarmuutta. Ne ovat liikennevälineitä, jotka toimivat vaikka öljyn toimitukset loppuisivat tai sähköä ei tulisi töpselistä. Samalla on varmistettava järjestelyt, joilla joukkoliikenne pidetään kriisitilanteissa toiminnassa erityisesti pitkillä matkoilla.

Kaupunkien liikennejärjestelmän muutos jalankulkuun ja pyöräilyyn painottuvaksi tapahtuu muuttamalla liikenneympäristö niitä suosivaksi.

6) Ydinenergian käyttö (strategian luku 2.6)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus ydinenergian käyttöä koskien

-

7) Energiamarkkinoiden kehittäminen (strategian luku 2.7)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus energiemarkkinoiden kehittämistä koskien

-

8) Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky (strategian luku 2.8)

-

Avoim vastaus tutkimusta, innovointia ja kilpailukykyä koskien

Pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseen ja tutkimukseen tulisi varata noin 4 miljoonan vuosittainen erillisrahoitus järjestöille, tutkimuslaitoksille jne. Tällä hetkellä pyöräliikenteen ja jalankulun tutkimukseen ja innovaatiotoimintaa on ollut hyvin hankala löytää rahoitusta ja sen vuoksi sen määrä on Suomessa todella vähäistä verrattuna vaikkapa Ruotsiin tai Hollantiin.

Lisäksi pyöräliikenteen edistämistoimiin muualla kuin kuntasektorilla ei ole olemassa suoraa rahoitusta. Esimerkiksi kestävien koulumatkojen, pyörämatkailun ja yleisen pyöräilyn edistämisen rahoitus on hyvin hajanaista ja riippuvainen vuosittaisista päätöksistä. Pitkäjänteinen toiminta on käytännössä mahdotonta ja osittain rahoitus ohjautuu tehottomastikin.

9) Verotus (strategian luku 2.9)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus verotusta koskien

-

10) Ilmastonmuutokseen sopeutumisen vahvistaminen (strategian luku 2.10)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus ilmastomuutokseen sopeutumista koskien

-

11) EU-vaikuttaminen (strategian luku 2.11)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus EU-vaikuttamista koskien

-

1) Ilmastotavoitteiden saavuttaminen (strategian luku 3.1)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus ilmastotavoitteiden saavuttamista koskien

-

2) Valtiontalousvaikutukset (strategian luku 3.2)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus valtiontalousvaikutuksia koskien

-

3) Kansantalousvaikutukset (strategian luku 3.3)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoim vastaus kansantalousvaikutuksia koskien

-

4) Perus- ja ihmisoikeusvaikutukset (strategian luku 3.4) sekä sukupuolivaikutukset (strategian luku 3.5)

En ota kantaa näihin osa-alueisiin

Avoim vastaus perus- ja ihmisoikeusvaikutuksia sekä sukupuolivaikutuksia koskien

-

5) Vaikutus energiajärjestelmään (strategian luku 4)

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus energiajärjestelmävaikutuksia koskien

-

Suomen vetyst strategia

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Avoin vastaus Suomen vetyst strategiaa koskien

-

Avoin vastaus muita Ilmasto- ja energiastrategian osia koskien

-

Koistinen Matti
Pyöräliitto ry