

Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä ilmastolaista

Yleisesti laki on hyvä

Esitys ilmastolaiksi on yleisesti ottaen hyvä, vaikkei kansainvälisesti vertailtuna erityisen kunnianhimoinen olekaan.

Pidämme lain perimmäisiä tavoitteita päästöjen vähentämisestä hyvinä ja erittäin tärkeänä sitä, että ne on kirjattu lakiin. 60 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 ja 80 prosentin vähennys vuoteen 2040 mennessä ovat realistiset ja välttämättömät ilmastomuutoksen hillinnän kannalta. Joskin vuoden 2030 vähennystavoite voisi olla hieman korkeammalla kuten 65 prosentissa. Päästövähennyksillä on valtava kiire. Laki lisää ilmastopolitiikan jatkuvuutta ja toivottavasti myös sen vaikuttavuutta.

Tieteellistä tutkimusta hyödyntäminen on positiivista

Kirjaus ilmastopaneelistä ja tieteellisen tutkimustiedon käytöstä päätöksenteossa on erittäin tärkeä. Hienoa, että tämä on mukana laissa. Myös ilmastovuosikertomusta koskevat kirjaukset ovat hyviä.

Kunnat tulisi velvoittaa toimiin

Ilmastolain tulee koskea kaikkia viranomaisia ja viranomaistoimia hoitavia tahoja, kuten kuntia ja hyvinvointialueita. Kunnat tulisi velvoittaa asettamaan 1,5 asteen mukaiset päästövähennystavoitteet, laatimaan ilmastosuunnitelman ja raportoimaan ilmastotoimistaan.

Esimerkiksi liikennesektorin päästöissä kuntien rooli on todella iso. Kaavoituksella ja liikennejärjestelmäratkaisuilla pitkälti määritetään vähäpäästöisten liikennemuotojen suosio. Toistaiseksi kunnat näyttävät tässä epäonnistuneen ja kaataneen säännöllisesti metsää uusien asuinalueiden tieltä rakentaen lisää autoilukaupunkia.¹

Muutoksenhaku varmistaisi lain tavoitteiden toteutumisen

On erittäin ongelmallista, että laista on poistettu aiemmin mukana ollut muutoksenhaun mahdollisuus. Ilman muutoksenhakumahdollisuutta ilmastotavoitteiden sitovuus jää hataraks ja viranomaisten hyvän tahdon varaani.

¹ YLE Uutiset: Muuttoliike nielee kaupunkien reunojen hupenevia lähimetsiä – autojen kasvava tarve vaikeuttaa ilmastopäästöjen vähentämistä, 15.3.2022 <https://yle.fi/uutiset/3-12341992>

Muutoksenhaku olisi tärkeää, jotta esimerkiksi Väyläviraston ja muiden valtion ja kuntien elinten päätöksiä voidaan arvioida ilmastolain näkökulmasta tarvittaessa myös oikeusistuimissa.

Väyläviraston toiminta on hyvä esimerkki hyvin heikosta ilmastovaikutusten tunnistamisesta: vaikka meillä on valtakunnalliset tavoitteet liikenteen päästöjen vähentämisestä ja erityinen tavoite vielä vähentää autoliikenteen suoritetta kaupunkiseuduilla, suunnittelee ja toteuttaa Väylävirasto eritasoliittymiä, moottoriteitä ja muita autoilua sujuvoittavia toimenpiteitä erityisesti kaupunkiseuduilla.

Ennakkotietojen mukaan tulevassa Väyläviraston 8-vuotisessa investointiohjelmassa on varattu 1136 miljoonaa tieliikenteen investointeihin. Tästä vain 30 miljoonaa ollaan osoittamassa pyöräliikenteen ja jalankulun investointeihin. Tämä on vaivaiset 2,6 %. Ei ole ihme, että ihmiset valitsevat auton, jos valtaosa investoinneista menee autoliikenteeseen. Autoliikenteen on investoitu jo 70 vuotta yhtä suurella innolla. 8-vuotiselle investointiohjelmalle ei voi hakea muutosta ilmastolain perusteella, vaikka se selvästi on ilmastolain tavoitteiden vastaista toimintaa.

Sama tilanne on kunnissa. Niilläkin on kauniit tavoitteet kestävien kulkumuotojen edistämisestä, mutta heikot toimenpiteet verrattuna autoliikenteen toimenpiteisiin. Muutoksenhakuun tulisi tarjota myös varsin monelle toimijalle mahdollisuus. Esimerkiksi liikennealaa koskeviin asioihin tulisi voida hakea muutoksia eri liikennealan toimijoiden.

Pyöräliikenteen edistäminen puuttuu perusteluista

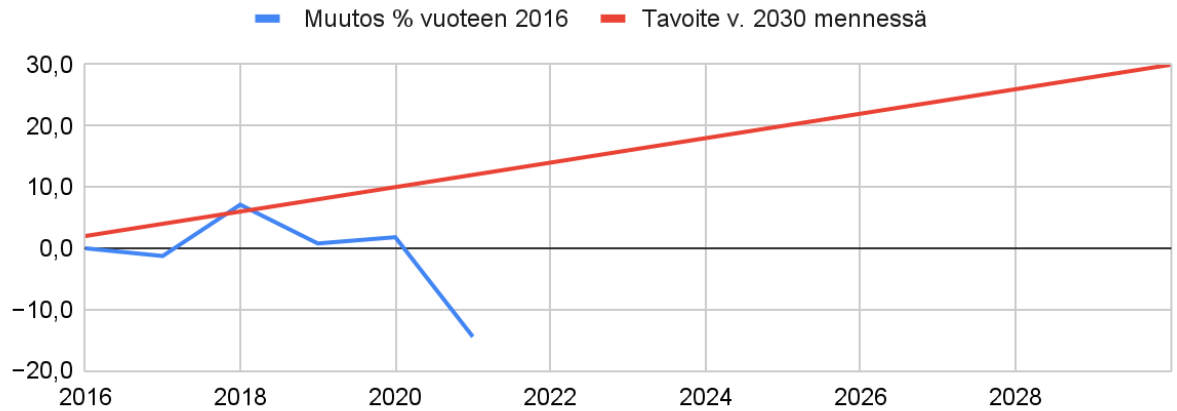
Siinä missä perusteluosio kyllä tunnistaa fossiilittoman liikenteen tavoitteet ja puhuu autoista ja sähköautoista, ei sanaa pyörä tai pyöräily löydy. On ainoastaan maininta, että "Liikenteen päästöjen vähentämiseksi monet kunnat pyrkivät lisäämään sähköautojen latausmahdollisuuksia sekä parantamaan julkisen liikenteen tarjontaa ja toimivia kevyen liikenteen verkostoja."

Tämä kuvaa hyvin sitä, että pyöräliikenteen edistämisessä edelleen tavoitteet ovat heppoiset ja toimenpiteet vielä heppoisemmat. Käytetään vanhentuneita termejäkin kuten kevyt liikenne eikä hahmoteta liikennejärjestelmien merkitystä ihmisten valintoihin. Olisi toivottavaa, että lain perusteluihin olisi selvemmin kirjattu, että eri liikennemuotojen suosio määrittyy pitkälti kaavoituksen ja infraratkaisujen perusteella.

Pyöräliikenteen määrä on laskenut dramaattisesti

Pyöräliikenteen tilanne on juuri nyt erittäin huolestuttava. Tuoreet Pyöräliiton keräämät tiedot seitsemän suuren kaupungin automaattilaskentapisteistä kertovat, että vuonna 2021 pyöräliikenteen määrä romahti korona-tilanteen vuoksi (kuva 1). On epätodennäköistä, että pyöräliikenteen suosio palaa heti ennalleen.

Pyöräliikenteen määrän muutos ja tavoite Suomessa



Kuva 1: Pyöräliikenteen määrän muutos ja tavoite Suomessa. Mukana 48 automaattista laskentapistettä Helsingistä, Tampereelta, Oulusta, Jyväskylästä, Porista, Lahdesta ja Vaasasta.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi