

Lapin liitto  
28.1.2022

Ympäristöministeriö  
lausuntopalvelu.fi  
Viite: lausuntopyyntö VN/16951/2020

## Lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta

Lapin liitto katsoo keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman olevan kattava ja toimenpiteiltään pääosin riittävä. Keskeiset huomiomme kohdistuvat erilaisten alueiden ja ihmisryhmien toisistaan poikkeavien lähtökohtien huomioimiseen. Tämä on mielestämme keskeistä, jotta toimet koetaan oikeudenmukaisina ja hyväksyttävänä, jolloin ne sitouttavat ja synnyttävät myös omaehtoista toimintaa päästöjen vähentämiseksi. Pyrimme lausunnessamme osoittamaan kohtia, jossa tämä erilaisuus tulisi erityisesti huomioida, sekä mahdollisia keinoja oikeudenmukaisuudenkokemuksen ja toimenpiteiden hyväksyttävyyden varmistamiseen. Lisäksi esitämme suunnitelmaa täydentäviä ideoita päästövähennysten aikaansaamiseksi.

### 1. Suunnitelman tavoitteet

Ei lausuttavaa.

### 2. Liikenne

Lapin liitto pitää suunnitelman tavoitteita liikenteen osata kunnianhimoisina ja oikeansuuntaisina. Tavoitteita laadittaessa on kuitenkin hyvä tunnistaa ja huomioida eri alueiden eroavaisuudet ja erityisesti Lapin pitkät välimatkat ja alhaisempi tulotaso. Lisäksi elinkeinoelämän kuljetustarpeet eri alueilla tulee tunnistaa ja kilpailukyvyn edellytysten säilyttäminen tulee huomioida toimenpiteitä laadittaessa. Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden ei tulisi hankaloittaa alueiden kehitystä haja-asutusalueilla tai pienemmissä kuntakeskuksissa.

Yksityisautoilun määrän kasvun pysäyttäminen 2020 tasolle Lapissa on haasteellista mm. pitkistä etäisyyksistä johtuvasta liikkumisen välttämättömyydestä, julkisen liikenteen heikosta saatavuudesta ja hinnasta verrattuna yksityisautoiluun. Autokannan uusiutumisen haasteena on myös koko maahan verrattuna keskiarvoa suurempi pienituloisten määrä. Lisäksi autokannan muuttumista päästöttömäksi tai vähäpäästöiseksi hidastaa biokaasutuotannon ja -jakeluverkoston puute ja sähköautojen latausinfra heikkous, etenkin suurten taajamien ulkopuolella. Nämä tekijät on huomioitava liikenteen päästöjen vähentämisessä.

### Sähköautoilun tuet porrastettava ja siirtymä tehtävä oikeudenmukaiseksi ja helpoksi

Lapin liitto esittää, että sähköautoilun edistämisen tuet porrastetaan siten että suurin tuki kohdistuisi alueille joissa sähköautoiluun siirtyminen on haasteellisinta ja autoilu välttämätöntä. Alueiden elinkeinoelämän erilaiset kuljetus- ja liikkumistarpeet tulee huomioida toimenpiteissä kilpailukyvyn edellytysten säilymiseksi. Päästöttömään liikenteeseen siirtymisen oikeudenmukaisuuden turvaamiseksi tulisi myös harkita korotettuja tukia pienituloisille sekä päästövähennystoimista aiheutuvien kohtuuttomien haittojen kompensointia.

Suunnitelmassa esitetty vaihtoehtoisten käyttövoimien riittävän jakeluinfraktuurin rakentaminen on keskeinen ja erittäin kannatettava toimenpide. Lapin harvaan asutulla alueella jakeluverkko ei



ole vielä tarpeeksi kattava, jotta riittävän hyvä saavutettavuus alueiden välillä esimerkiksi sähköautoilla olisi mahdollista. Tukien on syytä kohdistua erityisesti niille alueille, joihin ei ole julkista jakeluverkostoa markkinaehtoisesti vielä riittävällä tasolla rakentunut ja lisäksi korotettuna niille alueille, joissa julkinen liikenne ei ole riittävää. Tuen tulisi kohdistua ja olla riittävän tasoinen paitsi yksityislataukseen taloyhtiöissä, myös julkiseen latauspisteverkostoon sekä julkisen sektorin toimijoiden, että elinkeinoelämän kautta. Fossiilittoman polttoaineiden lisääntyessä tulee myös varmistaa, että niiden käyttö Lapin ääriolosuhteissa on mahdollista.

Sähköautojen hankintatuen tasossa on otettava huomioon se, että pitkien etäisyyksien alueilla autolta vaaditaan pidempää toimintasädettä, mikä tarkoittaa kalliimpaa hintaa. Tuen tulisi olla korkeampi alueilla, jossa olosuhteiden vuoksi hankintahinta on kalliimpi. On syytä myös harkita sähköauton hankkimisen lisäkannusteita pienituloisille alueilla, jossa julkinen liikenne on heikkoa ja välimatkat pitkiä. Mikäli sähköauton hankkiminen ei taloudellisista syistä tai asuinympäristön infran puutteista johtuen ole mahdollista, välttämättömän liikkumisen aiheuttama fossiilisten polttoaineiden hinnan noususta mahdollisesti aiheutuva kohtuuton lisäkustannus tulisi jollain tavalla, esimerkiksi verotuksessa kompensoida.

Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edellytysten säilyttämiseksi elinkeinoelämän alueellisesti erilaiset kuljetustarpeet ja tasavertainen mahdollisuus siirtyä päästöttömään kuljetukseen tulee ottaa ilmastotoimissa huomioon. Esimerkiksi tulisi selvittää alueellisen kuljetustuen määrän korotus alueilla, jossa siirtyminen vähäpäästöisiin kuljetuksiin aiheuttaa yrityksille muita alueita korkeampia kustannuksia.

Jotta sähköautokanta lisääntyisi merkittävästi myös muualla kuin taajamissa, tulisi selvittää yksityisen, yhteiskäytössä olevan latausinfran tukimahdollisuudet myös omakotitaloalueille ja mahdollisuus tarjota oma kotilatauspiste julkiseen käyttöön maksua vastaan. Alueilla, jolla joukkoliikennettä ei saada järjestettyä riittäväksi, tulisi myös kehittää tukimuotoja sähkökäyttöisiin yhteisautoihin ja kimpppyteihin.

Myös valinta-arkkitehtuuriin ja valintojen muokkaukseen tulisi kiinnittää huomiota, jotta valintatilanteessa yksilön valinta kohdistuu vähäpäästöiseen liikkumiseen: julkiseen liikenteeseen, mikäli sitä on saatavilla sekä sähkö- ja kaasuautoiluun. Sähköautoilusta tulisi tehdä yhtä helppoa kuin fossiilisesta autoilusta kehittämällä latauskokemusta: latauspisteiden saatavuuden tarkastamiselle tulisi olla yksi yhteinen digitaalinen järjestelmä, ja siitä pitäisi pystyä tarkistamaan vapaat latauspisteet ja varaamaan latausaika. Latauksen tulisi myös toimia fossiilisten tankkauksen tapaan suoraan omalla pankki/luottokortilla.

### **Pitkät välimatkat huomioitava biokaasutuotannon – ja jakeluverkoston kehittämisessä**

Biokaasun tuotannon ja jakelun kehittämiskäytännöissä on otettava huomioon, mahdollistettava ja tuettava alueiden erilaisista olosuhteista johtuvia, sekä yhdyskuntajätteen että maatalouden biohajoavien jätteen biokaasutuotannon erilaisia ratkaisumalleja. Pitkien välimatkojen vuoksi tulee myös etsiä ratkaisuja mm. kotitalouksien ja elinkeinotoiminnan biojätteen keruun ja kuljetusten yhdistämisen esteiden poistamiseksi sekä laitoslajittelun kehittämiseksi. Lisäksi tulee mahdollistaa ja panostaa maatalouden biohajoavien jätteen yhteisen, hajautetun ja liikkuvan biokaasun tuotantomallin kehittämiseen.

Kaasutankkausverkoston kehittymisen edellytys on biokaasun tuotanto riittävän lähellä. Biokaasun tuotannon kehittämisessä tulee ottaa huomioon, että Lapissa eivät toimi samat ratkaisut kuin etelässä, jossa biohajoavaa materiaalia tuottavat yksiköt, kuten yritykset, kotitaloudet ja maatilat ovat lähellä toisiaan ja maatilat ovat suuria, jolloin biokaasulaitos saadaan suurten massojen ja lyhyiden kuljetusmatkojen sekä määrän ja läheisyyden vuoksi kannattavaksi. Lapissa biokaasun tuotantoa

ei ole syntynyt pitkien välimatkojen ja suhteellisesti pienien, paikallisten ja alueellisten biomassojen- ja niiden hajasijoittumisen vuoksi.

Lapissa ei ole yhtään yhdyskuntien biojätteiden mädätyslaitosta, vaan niistä alueilta, joista biojätettä nyt kerätään (Rovaniemen ja Kemian taajamat), ne kuljetetaan Ouluun. Lapin liiton selvityksen mukaan Lapin alueelle olisi perusteltua perustaa oma yhdyskuntajätteiden mädätyslaitos. Laitos vähentäisi jätteiden kuljetuksen ja polton päästöjä ja mahdollistaisi osaltaan biokaasun jakeluverkoston kehittämistä Lappiin, mutta sen perustaminen edellyttää julkista tukea. Kuitenkin, vaikka mädätyslaitos Lappiin saataisiin, toiminta on riskialtista ja on kohtuutonta, että kunnat joutuisivat tämän riskin kantamaan. Markkinaehtoisessa toiminnassa erityisesti elinkeinotoiminnan biojätteet voivat ohjautua edelleen Ouluun, mikä veisi pohjaa pois Lapin laitoksen kannattavuudelta ja kaasutankkausverkostolta. Tähän tulisi etsiä ratkaisuja mm selvittämällä ja poistamalla kotitalouksien ja elinkeinotoiminnan biojätteiden keruun ja kuljetusten yhdistämisen esteitä sekä kehittämällä laitoslajittelua.

Myöskään keskeistä biokaasun raaka-ainetta, karjanlantaa, ei etäisyyksien vuoksi voi kuljettaa yhteen isoon, keskitettyyn laitokseen, vaan tähän tarvitaan uusia ratkaisuja. Biokaasun tuotannon ja jakelun kehittämiskäytännöissä onkin otettava huomioon ja mahdollistettava ja tuettava alueiden erilaisista olosuhteista johtuvia erilaisia ratkaisumalleja. Lapissa voisi esimerkiksi toimia malli, jossa tilat keräisivät lannasta raakakaasun talteen ja se haettaisiin tiloilta rekalla, jossa olisi jalostus- ja puhdistuskalusto mukana. Sama rekka voisi kerätä yhdyskuntien ja mahdollisesti myös muun elinkeinotoiminnan biojätteitä ja näin kuljetus ja koko tuotanto saataisiin kannattavaksi. Näin pystyttäisiin vastaamaan kestäväällä tavalla uuden jätelainsäädännön biojätteiden kiristytviin erilliskeräysvaatimuksiin sekä yhdyskunta että elinkeinopuolella. Esimerkiksi energiaveron uudistuksessa em. ”Lapin mallin” toteutumista vaikeuttaa, jos vero pitäisi maksaa jo siinä vaiheessa, kun raakakaasu haetaan tilalta eli ennen kuin tulo syntyy.

### **Joukkoliikenteelle Lapissa lisää tukea ja uusia avauksia, myös teiden kunnossapito on huomioitava**

Joukkoliikenteen edellytyksiä tulee tukea ja kehittää myös suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ulkopuolisilla alueilla. Myös matkailun, monipaikkaisuuden ja etätyön tarpeet on otettava tässä huomioon, Matkailun ja paikallisväestön liikkumisen tarpeisiin vastaamisen yhdistämistä tulisi innovatiivisesti edistää. Liikenteen ilmastotoimissa tulee huomioida väylien kunnossapidon edellytykset ja rautatieliikenteen kehittäminen myös Lapissa. Maakuntien rooli tulisi tunnistaa valtion ja kunnan ohella kestävä liikumisen edistäjänä erityisesti maakunnallisten liikennejärjestelmätynön kautta. Tällä hetkellä Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on tunnistettu ainoastaan valtion ja kuntien rooli: ”Yhteistyössä valtion ja kuntien kesken edistetään kestäväää liikennettä kuten kävelyä ja pyöräilyä, joukkoliikennettä ja liikenteen erilaisia palveluita”

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on Lapin liiton näkemyksen mukaan kannattavaa. Keskeistä on korottaa suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtionavustuksen tason lisäksi myös muiden alueiden joukkoliikenteen kehittämistä. Kestäväää liikkumista tulee edistää myös muilla kaupunkiseuduilla, aluekeskuksissa sekä matkailukeskuksissa. Nykyinen tukijärjestelmä julkisen liikenteen järjestämiseen harvaan asutuilla alueilla on tasokorotuksesta huolimatta riittämätön, jotta julkisen liikenteen saatavuus -ja hinnat ohjaisivat pois yksityisautoilusta. Lapissa matkailu on merkittävä ihmisten liikuttaja, mutta julkisen liikenteen puuttuessa se ohjautuu yksityisautoiluun ja tilausliikenteeseen, eikä näin edistä julkisen liikenteen kannattavuutta. Valtion tulisiikin tukea ja kannustaa julkisen liikenteen järjestäjiä ja matkailusektoria käynnistämään yhteisiä kokeiluja ja kehittää kannusteita tilausliikenteen ja julkisen liikenteen tarpeiden yhdistämiseen digitaalisuutta hyödyntäen.



Lapin osalta keskeisessä roolissa kestävän liikkumisen kannalta on myös väylien kunnossapidon haasteet. Erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta on keskeistä, että myös alempi asteinen tieverkko on elinkeinoelämän kuljetusten vaatimassa kunnossa. Korjausvelan kasvu tulee saada pysähtymään ja riittävä rahoitus tulee varmistaa myös alemman asteisen tieverkon kunnossapitoon. Lapin osalta puutteellinen rataverkko ei mahdollista tavaraliikenteen siirtämistä kokonaisuudessaan tieverkolta rataverkolle. Päästövähennysten saamiseksi on kuitenkin keskeistä kehittää muun muassa Kemi–Kolari ratayhteyden sähköistystä sekä Oulu–Kemi–Rovaniemi–Kemijärvi rataosan kapasiteetin lisäämistä ja nopeuden nostamista. Kansallisia resursseja on hyvä kohdentaa TEN-T-ydinverkkokäytävän palvelutason kehittämiseen erityisesti sen pohjoisemmilla raideyhteyksiväleillä.

Etätyön lisäämisessä päästövähennyskeinona on kiinnitettävä huomiota etätyön edellytyksenä olevaan laajakaistaverkon kattavuuteen. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota etätyön käytäntöihin ja ohjauskeinoihin, jotta etätyön lisääntyminen ei aiheuta liikkumistarpeen -ja päästöjen kasvua.

### 3. Maatalous

Maatalouden päästövähennystoimia suunniteltaessa on keskeistä kiinnittää huomiota tuotannon kannattavuuteen koko maassa ruokaturvan takaamiseksi. On myös keskityttävä päästöjen vähentämisen ja kiertotalouden edistämisen kannusteisiin, jotta tarvittaville investoineille on vakaa taloudellinen pohja. Päästöjä synnyttäviä kannusteita tulee purkaa siten että niistä ei aiheudu taloudellisia menetyksiä, vaan syntyy vastaavia, korvaavia kannusteita päästöjen vähentämiseen. Kaikissa ohjaustoimissa tulee huomioida myös Lapin erityisolosuhteet ja alueellinen ruokaturva. Myös porotalouden erityispiirteet, suuri haavoittuvuus ja sopeutumistarve ilmastonmuutokseen tulee huomioida toimia suunniteltaessa.

Lapin maatalouden erityispiirteitä ovat mm. turvepeltojen suuri osuus ja toisaalta peltojen nurmituotantovaltaisuus, kasvipeitteisyys ja arktiset olosuhteet, vähäinen kasvivalikoima eteläiseen Suomeen verrattuna sekä pitkät välimatkat. Poronhoito on vanhin edelleen elinvoimaisista pohjoisen elinkeinoista. Se on erityisesti pienemmissä pohjoisen kylissä tärkeä työllistäjä ja kylien elinvoimaisuuden ylläpitäjä. Myös kulttuurin, perinteiden ja matkailun näkökulmasta elinvoimainen porotalouselinkeino on Lapille ja koko Suomelle tärkeä.

On huomioitava, että vaikka turvemaiden osuus on Lapissa korkea, ne ovat käytännössä kaikki monivuotisella nurmella, joten viljelykasvin valinnalla tilannetta ei saada parannettua. Sen sijaan sadon määrään panostamalla päästöintensiteettiä voidaan pienentää, ja panostukset tähän tähtäävään tutkimus- ja kehittämistyöhön ovat erittäin kannatettavia. Lisäksi merkittävä turvemaiden poistuma viljelykäytöstä Lapissa voisi aiheuttaa erityisesti kuivina vuosina nurmirehun saatavuuden ongelmia. Tämä taas lisäisi kustannuksia ja päästöjä, jos rehu pitäisi hankkia muualta Suomesta. Säätosalaajitus veden pinnan nostamiseksi ei ole käyttökelpoinen menetelmä Lapissa, koska umpijäinen salaoja sulaa pahimmillaan vasta heinäkuussa. Huomionarvoista on myös se, että merkittävä osa Lapin pelloista tuottaa heinää poroille. Näissä viljelytekniikka ja tavoitteet ovat hyvin erilaisia, kuin nurmirehun tuotannossa kotieläimille.

Heikkotuottoisten turvemaiden vaihtoehtoista käyttöä tulee jo kannattavuuden parantamisenkin nimissä edistää ja siihen tulisi kehittää kannustavia työkaluja. Maataloudesta ja turvetuotannosta vapautuvat eloperäiset alueet tulisi pystyä hyödyntämään siten, että ne sitovat hiiltä tuottaen samalla tuloa maanomistajalle esimerkiksi hajautetun bioenergiatuotannon tai hiilensidontamarkkinoiden tai biodiversiteettipalveluiden kautta. Näihin on myös mahdollista kehittää PK-yrittäjyyttä.

Lappi maakuntana tavoittelee ruokaomavaraisuuden nostoa nykyisestä n. 10 % tasosta 30 %, lähiruoan lisäämistä sekä jalostusasteen nostoa. Nämä tavoitteet osaltaan vastaavat ilmastonmuutoksen haasteisiin, mutta edellyttävät myös maatalouden kilpailukyvyyn säilyttämistä ja kehittämistä, mikä on huomioitava ilmastotoimissa. Lapin maatalous aikoo myös vastata ilmastonmuutoksen haasteisiin pitämällä turvemaat kasvipeitteisenä, siirtymällä uusiutuvaan energiaan sekä kiinnittä-



mällä huomiota koko tuotantoketjun kestävyteen, hyviin viljelytapoihin ja maan kasvukunnosta huolehtimiseen.

#### 4. Rakennusten erillislämmitys

Lapin liitto esittää harvaan asutuille alueille takausta tai muuta mekanismia energiajärjestelmän uudistumista edistävään korjausrakentamiseen. Näin remontoija voisi saada lainan myös alueilla, jolla kiinteistön markkina-arvo ei riitä vakuudeksi ja lainaa on muutoinkin vaikea saada heikon asuntokaupan ja asuntojen alhaisen arvon vuoksi. Lisäksi Lapin liitto esittää tukijärjestelmää loma-asuntojen energiaremonttien tekemiseen.

Suunnitelman mukaan korjausrakentamisen energiatehokkuus- ja järjestelmäkohtaisia vaatimuksia tiukennetaan tulevissa säädösmuutoksissa 10 %:lla, mikä on sinällään kannatettava toimenpide. On kuitenkin huomioitava, että harvaan asutuilla alueilla kiinteistön tehtyjen kauppojen perusteella määräytyvä markkina-arvo ei useinkaan riitä pankeille remontin vaatiman lainan vakuudeksi, jolloin remontit jäävät tekemättä ja kiinteistön kunto ja arvo laskee edelleen. Tämä vaikuttaa paitsi päästöihin, myös työvoiman saatavuuteen ja väestön vähenemiseen entisestään, kun riittävän tasoista asuntokantaa ei ole tarjolla. Tähän olisi syytä hakea ratkaisua esimerkiksi takausmekanismeilla.

Lapin loma-asuntokanta on paikoin melko ikääntynyttä, eivätkä suunnitellut tukimekanismit kohdistu vapaa-ajan asumiseen, mutta ilmeisesti korjausvelvoite merkittävien remonttien yhteydessä kuitenkin koskee. Tukimekanismin puuttuessa ja korjauksen kustannusten noustessa lisääntyvien velvoitteiden myötä ja matkailun yhä kärsiessä ja toipuessa koronasta, on todennäköistä, että iso osa erityisesti yksityisomistuksessa olevasta loma-asuntokannasta jättää remontin tekemättä. Tämä vaikeuttaa päästötavoitteiden saavuttamista ja uhkaa heikentää matkailuelinkeinon edellytyksiä alueella.

#### 5. Työkoneet

Ei lausuttavaa.

#### 6. Jätehuolto

Lapin liitto edellyttää, että jätteenpolton päästöjen vähentämisessä ja erityisesti mahdollisessa jätteenpolttoverossa otetaan huomioon erilliskeräyksen järjestämisen haasteet Lapissa. Haasteista johtuen Lapissa on muuta maata vaikeampi vähentää polttoon päätyvän jätteen määrää. Samanaikaisesti on etsittävä Lapin olosuhteisiin räätälöityjä, innovatiivisia ratkaisuja erilliskeräyksen järjestämiseen ja tehostamiseen, erityisesti muovin, mutta myös muiden jätejakeiden, kuten tekstiilijätteiden ja biojätteiden kohdalla.

Sekä suunnitellussa jätearvoketjun ja jätteenpolton Green Dealissa että erityisesti mahdollisessa jätteenpolttoverossa on huomioitava Lapin haastavat olosuhteet erilliskeräyksen järjestämiseen. Lapin pitkät välimatkat, harva asutus, matkailuelinkeino ja erityisesti matkailuyritysten hajasijoittuminen yhdessä yritys- ja kotitaloussektorien toisistaan eriytettyjen keräysjärjestelmien kanssa aiheuttaa suuria haasteita jo pelkästään lakisääteisten erilliskeräysvelvoitteiden toteuttamiseen. Mahdollinen jätteenpolttovero ei saisi kohdistua niiden alueen jätteisiin, joissa jätemäärät ovat suhteellisesti suurempia erilliskeräyksen järjestämisen haasteiden vuoksi.

Harvaan asuttujen alueiden haastavat olosuhteet tulisi ottaa huomioon myös kehitettäessä ratkaisuja erilliskeräyksen tehostamiseen, jotta polttoon päätyvä jätemäärä pienenesi. Esimerkiksi kulut-

tajamuovipakkausten keräyspisteiden sijoittelussa tulee asukasmäärän lisäksi ottaa huomioon matkailijamäärät. Vuonna 2019 Lapissa oli 3,1 miljoonaa rekisteröityä yöpymistä, mikä moninker- taistaa myös kierrätyspalveluiden käyttäjien määrän suhteessa Lapin 176 495 hengen asukasmää- rään, jonka perusteella nykyiset palvelut on mitoitettu. Tästä johtuen Pyhällä, Luostolla, Saariseläl- lä, Ylläsjärvellä, Sallatunturissa ja Utsjoella ei ole yhtään kuluttajille suunnattua pakkausmuovin keräyspistettä. Näille alueille ei myöskään ole näköpiirissä kiinteistökohtaisen keräyksen merkittä- vää lisäystä jätelainsäädännön muutoksen perusteella.

Muovipakkausten keräyksen tehostamistavoitteissa tulee kiinnittää huomiota myös harvaan asuttu- jen alueiden Pk-yritysten pakkausmuovien keräyksen järjeistämiseen. Nykykäytäntöjen vallitessa yritysmuovin asianmukainen kierrätys on lähes mahdoton järjestää suurimmassa osassa Lappia: muovit pitäisi tunnistaa ja lajitella laadittain (8 eri muovilaatua) sekä kuljettaa yrityksen toimesta Uusiomuovin järjestämään yritysmuovien terminaaliin Kemiin tai Rovaniemelle. Muovien kuljetta- minen, varsinkaan lajiteltuna eri laatuihin, ei Lapin olosuhteissa ole kannattavaa, eikä alalla ole Lapissa sen vuoksi keräyspalveluja. Käytännössä Lapin yritysmuovien terminaaleihin ei tule ollen- kaan vaatimusten mukaisesti lajiteltua yritysmuovia.

Jotta yritysmuovit liikkuisivat, niistä maksettava hinta pitäisi olla kerääjälle kannattava ja vastaanot- topisteiden verkosto tiheämpi Lapissa. Lisäksi tulisi luopua velvollisuudesta lajitella muovi eri jakei- siin ja kehittää muovin laitoslajittelua, jolloin eri muovilaadut voitaisiin kerätä yhdessä tai jopa toi- sen jätejakeen, kuten biojätteen kanssa. Näiden ratkaisujen pilotointiin ja käyttöönottoon tulisi suunnata haasteellisille alueille kohdennettua tukea. Myös muita yrityksessä tapahtuvan yrityksen, sen työntekijöiden ja asiakkaiden muovin lajittelua vaikeuttavia, epäselviä ja epätarkoituksenmu- kaisia käytäntöjä tulee selvittää ja purkaa. Lisäksi tulisi selvittää ja helpottaa jätehuollon yhteistyötä raja-alueilla.

## 7. F-kaasut

Ei lausuttavaa.

## 8. Teollisuus ja muut päästöt

Ei lausuttavaa.

## 9. Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Lapin liitto toivoo, että maakunnallisen ilmastotyön johto olisi ensisijaisesti maakuntien liitolla. Alu- eiden erilaisuus tulee huomioida kuntien ja alueiden ohjauksessa ja valtakunnallisesti järjestetyssä neuvonnassa ja viestissä. Neuvonnan saatavuutta ja tunnettuutta on tarpeen kehittää. Puuraken- tamiseen tulisi ohjata lisää tukea ja kannusteita. Etätyö ja monipaikkaisuus päästövähennyskeinoi- na edellyttää laajakaistarakentamisen täysimääräistä tukemista.

Lapin liitto pitää ilmastoratkaisujen oikeudenmukaisuuden ja hyväksyttävyyden ja siten myös ta- voitteiden toteutumisen näkökulmasta keskeisenä, että maakunnallisen ilmastotyön johto on de- mokraattisella taholla eli maakuntien liitolla. Lapissa tehdään erittäin tiivistä ja tuloksekasta yhteis- työtä maakuntaliiton ja ELY-keskuksen välillä myös ilmastoasioissa, esimerkiksi yhteisellä strate- giatiimillä. Yhteistyö on tiivistä myös muiden maakunnallisten kehittäjätahojen, kuten oppilaitosten, tutkimusorganisaatioiden ja elinkeinoelämän järjestöjen kanssa. Lappiin on myös perustettu kes- keisistä sidosryhmistä- ja asiantuntijatahoista koostuva Vihreän siirtymän jaosto maakunnan yh- teistyöryhmän alaisuuteen ohjaamaan ja edistämään Lapin green deal-tiekartan toteutumista.

## Viestinnässä ja neuvonnassa tulee huomioida erilaisten alueiden ja ihmisten lähtökohdat

Lapin liitto pitää hyvänä sitä, että suunnitelmassa halutaan turvata paikallisesti parhaiten toimivien ilmastoratkaisujen edistäminen ja skaalaaminen kuntia, seutuja ja maakuntia koskevalla velvollisuudella laatia ilmastosuunnitelmat sekä näille suunnatulla rahoituksella. Vastaavasti paikallisuus ja alueiden erilaisuus tulisi huomioida myös valtakunnallisesti järjestetyssä neuvonnassa ja viestissä. Esimerkiksi alueellinen energianeuvonta, joka nyt järjestetään Lapin, Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun muodostamalle suuralueelle Ylivieskasta käsin. Etäteknologiasta huolimatta on selvää, että neuvonta on paremmin tunnettua, saatavilla ja paikallisia olosuhteita ymmärtävää ja siten toimijoita aktivoivampaa, mitä lähempänä kohderyhmää se on. Vaikka ko. organisaation neuvonta on laadukasta, on se käytännössä Lapissa vielä melko tuntematonta.

Myös valtakunnallinen viestintä ilmastotoimista on tehty pääasiassa kaupunkiseutujen ehdoilla, jolloin siinä korostuvat sellaiset päästövähennystoimet, jotka ovat Lapille haasteellisia, esimerkiksi julkisen liikenteen kehittäminen. Paikallisia olosuhteita ymmärtämätön viestintä voi pahimmillaan aiheuttaa vastareaktion epäoikeudenmukaisuuden kokemuksi ja ilmastotoimien vastustamista. Ilmastoviestinnän tulisi huomioida sekä erilaiset alueet että erilaiset kohderyhmät, erilaiset ihmiset ja elämäntilanteet. Tärkeää olisi, että viestinnällä ei aliarvioida ihmisten huolta ja tahtoa toimia ja että sillä tuodaan esille, mitä on jo tehty ja saatu aikaan, kannustetaan toimimaan, korostetaan erilaisia valintamahdollisuuksia ja tekojen hyötyjä sekä annetaan tulevaisuususkkoa. Viestinnällä ei saa antaa kuvaa, että vastuu on yksin kuluttajien, vaan viestintää tulee merkittävästi kohdistaa myös elinkeinoelämälle ja julkisille tahoille heidän roolistaan, mahdollisuuksistaan ja keinoistaan ohjata kuluttajien valintoja kestävämmäksi. Myös ilmastotoimien kustannus-, ilmasto- ja sosiaalisista sekä elinkeinovaikutuksista paikallisyhteisön näkökulmasta tarvitaan enemmän räätälöityä tietoa.

Puurakentamisen edistäminen kunnissa on kannatettavaa. Siihen tulisi ohjata huomattavasti nykyistä enemmän rahoitusta kohdentuen myös konkreettiseen rakentamiseen. Myös puurakentamisen koulutusta ja osaamista tulee kehittää. Lisäksi, vaikka informaatio-ohjausta tehdään ja neuvontaa on saatavilla, tulisi edelleen etsiä keinoja julkisessa rakentamisessa puurakentamisen myyttien kumoamiseen ja tietopohjaiseen päätöksentekoon puurakentamisesta päätettäessä sekä tiedon - ja neuvonnan löydettävyyteen. Maakuntiin voitaisiin esimerkiksi luoda energianeuvonnan tyyppinen puurakentamisen tiedotus – ja neuvontaverkosto ja merkittäville rakennushankkeille voitaisiin asettaa velvollisuus ja tukimuoto selvittää Motivan tai muun asiantuntijatahon avulla puurakentamisen soveltuvuus ja vaikutukset, tai laatia hankevaihtoehdoille LCA. Kuntia voisi kannustaa puurakentamisen edistämiseen myös huomioimalla puurakentamisen osuus hyvityksenä HINKU-laskennassa.

## Etätö ja monipaikkaisuus Lapissa edellyttävät laajakaistan täysimääräistä tukemista

Suunnitelmassa ehdotettu keino harvaan asutuille alueille vähentää liikkumisen tarvetta suosimalla etätöitä ja hyödyntämällä digitalisaatiota edellyttää laajakaistarakentamisen oikeudenmukaista tukemista. Kansalliselle laajakaistaohjelmassa ei tulisi edellyttää kuntarahoitusosuutta etenkään, kun EU:n elpymisväline, jolla investointeja tuettaisiin, on 100 % EU:n tukea. Menettelytapa olisi hyvä olla kutakuinkin samankaltainen, kuin maaseutuohjelman kautta laajakaistainvestointeihin kanavoidussa elpymisrahassa viime vuoden aikana.

Myös monipaikkaisuuden edistäminen on kannatettavaa. Sen edellytyksiä erityisesti Lapin näkökulmasta on panostaminen nopeisiin tietoliikenneyhteyksiin, riittävään ekologiseen autoiluun ja liikkumisen infraan. Jotta osa-aikainen asuminen ja monipaikkaisuus olisi laajemmin mahdollista, tulisi esimerkiksi julkisten palvelujen tuotannossa ja rahoituksessa huomioida kausittain alueilla asuvat ihmiset. Monipaikkaisuutta olisi myös pystyttävä seuraamaan.

Suunnitelmassa on tunnistettu maakuntien liittojen rooli ilmastotyössä. Maakunnan liitolle tulee turvata riittävät resurssit esimerkiksi maakuntakaavoitukseen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun, jotta niiden avulla voidaan turvata kestävä yhdyskunta- ja aluerakenne.

## 10. Kulutuksen hiilijalanjälki

Ympäristömerkintöjen edistäminen on tärkeä toimenpide kulutuksen suuntaamisessa kestävämmäksi. Ympäristömerkkien edistämiseksi tulisi sekä kuluttajille että yrityksille tuoda tietoa eri ympäristömerkkien painotuksista, luotettavuudesta ja vaikuttavuudesta ja huolehtia siitä, että myös pk-yrityssektorilla on edellytykset ottaa käyttöön ympäristöjärjestelmiä sekä laskea ja pienentää hiilijalanjälkeään. Kuluttajalle vähäpäästöisen tuotteen valinta pitää olla helppoa ja muuta edullisempaa ja kotitalouksien vastuullista sijoittamista tulisi edistää.

### Pienten yritysten ympäristömerkkien käyttöönottoa tulee helpottaa

Ympäristömerkkien edistämässä on huomioitava, että Suomen ja erityisesti Lapin elinkeinoelämä on hyvin pienyritysvaltaista. Usein ympäristöjärjestelmiin liittyminen on kallista ja työlästä ja pienillä yrityksillä ei välttämättä ole resursseja ottaa selville eri ympäristömerkkien luotettavuutta ja soveltuvuutta ja ottaa käyttöön merkkejä. Osana ympäristömerkkien käytön edistämistä tulisikin tarjota tukea, neuvontaa ja merkkien käyttöönottoa helpottavia työkaluja, toimintamalleja sekä kokoavia yhteenliittymiä tai verkostoja, jotta pienet yritykset pääsevät mukaan merkkeihin, eikä niiden kilpailukyky merkkien puutteessa vaarannu. Tästä hyvä esimerkki on Visit Finlandin STF-merkki, jonka osaksi Lapin liitto on kehittänyt matkailun hiilijalanjälkilaskurin. Vastaava merkki ja hiilijalanjäljen laskentatyökalu olisi tärkeä kehittää myös esimerkiksi varmistamaan pienten jätehuoltoyritysten ilmastokestävyys ja mahdollisuus tarjota palveluja ilmastoasioiden huomioimista ja hiilijalanjäljen laskentaa enenevässä määrin vaativille asiakkaille.

### Avoin ja kattava päästökerroinkirjasto edellytys hiilijalanjäljen laskennalle

Yritysten ja niiden tuotteiden hiilijalanjäljen laskemisen edistäminen on myös tärkeää, jotta kuluttajat saavat luotettavaa tietoa valintojensa tueksi ja jotta yritykset hahmottavat, mihin päästövähennystoimet kannattaa suunnata. Tätä tulisi edistää muodostamalla avoin päästökerroinkirjasto yritysten ja niiden tuotteiden hiilijalanjäljen laskennan helpottamiseksi- ja yhtenäistämiseksi. Jo tätä ennen on tärkeä saattaa julkisesti kaikkien yritysten käytettäväksi julkisten laitosten, kuten LUKE:n tuottamia eri tuotteiden hiilijalanjälki – ja päästökerrointietoja. Tämä olisi tehtävä pikaisesti, vaikka tiedot eivät vielä olisikaan täydelliset, koska on tärkeää kannustaa yrityksiä ennemmin tekemään jotain vaikka vajavaisten tietojen varassa, kuin olemaan tekemättä mitään tietojen täydellisyyttä odottaessa.

Kulutuksen hiilijalanjäljen pienentämiseksi on myös kannatettavaa kehittää ohjauskeinoja. Vähäpäästöisen tuotteen valinta pitää olla helppoa, eikä se saa olla suurempipäästöistä kalliimpaa. Lisäksi kulutusmenojen kasvun hillitsemiseksi olisi syytä selvittää keinoja ohjata kotitalouksen rahankäyttöä vastuulliseen sijoittamiseen sekä vähähiilisiin palveluihin.

## 11. Julkiset hankinnat

Ei lausuttavaa

## 12. Muut poikkisektorit; kiertotalous

Kiertotalouden edistäminen vaatii Lapissa erityishuomiota pitkien välimatkojen, suhteellisten pienten jätemäärien ja jätettä tuottavien pisteiden hajasijoittumisen vuoksi. Lapin asukkailla, täällä matkailevilla ja Lapin elinkeinoelämällä tulisi olla yhtäläiset mahdollisuudet kierrättää jätteensä. Lapin jätehuollon ja erilliskeräyksen järjestäminen tarvitsee olosuhteet huomioivia, joustavia ratkai-



suja ja panostusta sekä yhteistyötä niiden hakemiseen. Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota kaivostoiminnan sivuvirtojen hyödyntämisen pullonkaulojen ratkaisemiseen sektorirajat ylittäen. Valtakunnallisen jätesuunnitelman toteuttamisessa on päästövähennysten kannalta Lapin näkökulmasta tärkeää kiinnittää huomiota pitkien välimatkojen, harvan asutuksen ja yritystoimipaikkojen hajasijoittumisen sekä jätehuollon vastuiden eriyttämisen yhdessä aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseen sekä erityisesti matkailijoiden kasvaviin vaatimuksiin kierrätysmahdollisuuksista. Vaikka Lapin yhdyskuntien ja pk-sektorin jätemäärät ovat valtakunnallisesti katsottuna pieniä, tulisi myös täällä turvata muun maan kanssa samantapaiset mahdollisuudet kierrätykseen ilman, että se aiheuttaa muuta maata merkittäväsi suurempaa kustannusrasitetta kunnille, kuntalaisille tai elinkeinoelämälle. Elinkeinoelämän ja kuntien vetovoiman näkökulmasta jätehuollon ja erilliskeräyksen muuta maata vastaavan tason turvaaminen on myös kilpailukytekijä.

### **Kaivostoiminnan sivuvirrat saatava kiertoon**

Kaivosten sivuvirtojen hyödyntämisellä voitaisiin korvata merkittävässä määrin neitseellisiä raaka-aineita. Koko Suomen nostetusta kaivannaisista n. 40 % nostetaan Lapista. Koko Suomen kaivossektorin kaivannaisista n. 48 % on sivukiveä ja Lapissa nostetusta kaivannaisista 70 % on sivukiveä. Kaivosten sivukiviä voitaisiin käyttää esimerkiksi korvaamaan rakentamisessa käytettävää neitseellistä luonnonkiviainesta, jota Suomessa käytetään vuosittain lähes 100 miljoonaa tonnia. Myös rikastushiekkojen hyödyntämistä mm. teiden pohjarakenteissa sekä erilaisten geopolymeerien raaka-aineena ja kriittisten metallien raaka-ainelähteenä tulisi edistää.

Keskeistä kaivosten sivuvirtojen hyödyntämisen kehittämisessä ovat keinot, joilla hyödyntäminen saadaan taloudellisesti kannattavaksi, turvalliseksi ja helpoksi. Esimerkiksi sivuvirtojen hyödyntämiseen liittyvien lupaprosessien helpottamista tulisi selvittää, samoin kuin mahdollisuuksia vaikuttaa verotuksellisin keinoin neitseellisten raaka-aineiden käytön hintaan ja kiertotalouteen pohjautuvien liiketoimintamallien kustannuksiin. Lisäksi kiertotaloutta voisi edistää parantamalla lainsäädännöllisten vaatimusten ymmärrettävyyttä sekä vahvistamalla viranomaisten keskinäistä vuoropuhelua kiertotalouden pullonkaulojen ratkaisemiseksi. Myös paikallisten teollisten symbioosien kehittäminen, kiertotalouden liiketoimintamallien konseptointi sekä elinkeinon ja viranomaisten vuoropuhelun vahvistaminen ovat keinoja edistää kaivannaisjätteiden kiertotaloutta.

## **13. Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi**

Ei lausuttavaa

## **14. Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset**

Ilmastotoimien vaikutusten ennakoarvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota toimien oikeudenmukaisuuteen kaikkien keskeisten ilmastotoimijoiden eli maakuntien, kuntien, yritysten ja yksityishenkilöiden näkökulmasta. Mikäli ilmastotoimet koetaan epäoikeudenmukaisina, heikentää se merkittävästi toimijoiden sitoutumista toimiin ja voi aiheuttaa vastareaktioina kaikkien ilmastotoimien vastustamista ja ilmastotoimien tarpeen vähättelyä, millä on suora vaikutus ilmastotoimien onnistumiseen.

Liikkumisen osalta tulisi huomioida julkisen liikenteen ulottumattomissa asuvien asukkaiden liikkumisen tarpeet. Pahimmassa skenaariossa osa ihmisistä on vaarassa syrjäytyä liikkumismahdollisuuksien puutteesta johtuen. Niiden kohdalla, joilla ei ole mahdollisuutta hankkia sähköautoa, eikä mahdollisuutta käyttää julkista liikennettä, on huomioitava fossiilisten polttoaineiden hinnan nousun myötä aiheutuva liikkumisen kustannusten nousu ja ehkäistävä sitä kautta syntyvä eriarvioisuus.

Vaikutusten arvioinnissa tulee myös huomioida elinkeinoelämän tarpeet, kuten kuljetukset ja liikuminen (mukaan luettuna matkailusektori) ja siihen kohdistuvien kustannusten nousu erityisesti alueilla, joissa etäisyydet ovat pitkät ja siirtymä vähäpäästöiseen liikkumiseen muuta maata kalliimpaa. Toimissa on myös huomioitava siirtymäaika, jolloin sähköautojen alueellinen latauspisteverkosto ja sähköautojen hintataso ei vielä ole kehittynyt riittäväksi tasolle, jotta sähköautoiluun voidaan siirtyä.

## 15. Muita huomioita

Yhtenä keinona päästövähennysten ja niiden sosiaalisen hyväksyttävyyden saavuttamiseksi sekä paikallisen elinkeinotoiminnan uudistamiseksi voisi toimia vapaaehtoisen kompensatiokaupan edistäminen. Sitä tällä hetkellä jarruttaa kuitenkin kaksoislaskenta, jossa saavutettu hiilinielu laskeaan sekä päästöjä kompensoivan yrityksen, että valtion nielutavoitteiden hyväksi. Toisaalta hiilinielujen omistajat eivät kuitenkaan saa korvausta valtion hiilensidontatavoitteisiin laskettavien hiilinielujen ylläpidosta.

Päästöjä kompensoivan yrityksen hiilineutraaliväittämän tulisi perustua sellaisiin ilmastohyötyihin, joita valtio ei laske omaan tavoitteeseensa, ja kompensatiopalveluja tarjoavan yrityksille tulisi luoda edellytykset tarjota aidosti lisäistä hiilensidontaa. Tämä ei nykytilanteessa Suomessa ole mahdollista. Mikäli tähän siirtymistä ei kuitenkaan nähdä järkevänä, vaan kaikki Suomessa toteutettu hiilensidonta haluttaisiin edelleen laskea kansallisiin tavoitteisiin, tulisi valtion toimia hiilinielujen ostajana maanomistajille. Voitaisiin myös harkita järjestelmää, jossa molemmat mallit toimisivat ja kansallisen laskennan ulkopuolelle jäävät, yritysten kompensatioina maksama hiilensidonta jätetään rekisterin perusteella Suomen valtiota sitovien hiilensidontatavoitteiden laskennan ulkopuolelle ja hyvitysjärjestelmä toimisi kansallisena ilmastopoliittikkatoimena, joka auttaa valtiota pääsemään tavoitteeseensa.

## 16. Organisaation toimet ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi

Lapin liitto edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden toteutumista proaktiivisesti koordinoimalla ja edistämällä Lapin green deal-tiekartan toteuttamista ja vihreää siirtymää osana Lapin maakuntaohjelmaa. Tehtävän toteuttamiseksi on perustettu maakunnan yhteistyöryhmän päätöksellä Vihreän siirtymän jaosto sekä Kestävän kehityksen asiantuntijan toimi. Ilmastotavoitteet ovat keskeisiä Lapin liiton vastuulla olevassa maakunnallisessa alueiden käytön suunnittelussa (maakuntakaavoituksessa), merialuesuunnittelussa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä aluekehitysrahoituksessa. Lisäksi Lapin liitto toteuttaa maakunnan ilmastotyötä tukevia hankkeita mm. tuulivoiman edistämiseksi, kiertotalouden ja kuntien ilmastotyön tukemiseksi sekä matkailun päästöjen vähentämiseksi.



Mika Riipi  
Maakuntajohtaja

