

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU 3) on strateginen suunnitelma, jonka tehtävänä on määritellä taakanjakosektorin ilmastopoliittiset toimet ja tavoitteet keskipitkällä aikavälillä. Ilmastolain (423/2022) mukaan uusi suunnitelma on laadittava kerran vaalikaudessa.

Ympäristöministeriö on valmistellut keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa rinnakkain kansallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa. Nyt lausunnoilla olevan suunnitelman keskeiset lähtökohdat ovat olleet EU:n ilmastolainsäädännön mukainen päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 sekä Petteri Orpon hallitusohjelman ilmastopolitiikan linjaukset. Suomi on hallitusohjelman mukaan sitoutunut ilmastolain tavoitteisiin saavuttaa hiilineutraalisuus vuoteen 2035 mennessä ja tämän jälkeen siirtyä hiilinegatiiviseksi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä kiittää mahdollisuudesta lausua suunnitelmaluonnoksesta, ja toteaa lausuntonaan seuraavaa. Lausunto on jäsennetty Lausuntopalvelussa esitettyjen alakohtien mukaisesti.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman tarkoituksena on määritellä keinot, joilla vähennetään taakanjakosektorin päästöjä siten, että EU-lainsäädännössä ja kansallisessa ilmastolaissa asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa. Toimenpideohjelmassa on esitetty tätä varten sekä sektorikohtaisia että poikkisektoraalisia politiikkatoimia.

Ilmastosuunnitelmassa esitetään, että suunnitelmassa kuvattujen politiikkatoimien tuloksena vuoden 2030 50 %:n päästövähennysvelvoite voidaan todennäköisesti saavuttaa pienellä marginaalilla, joustot huomioon ottaen. Vuoden 2030 jälkeisestä kehityksestä todetaan, että taakanjakosektorin päästövähennystahti tulee hidastumaan 2030-luvulla, koska jäljellä olevat

päästöt ovat vaikeasti poistettavissa. Suunnitelmassa todetaan, että laskennallisten päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vuoden 2030 jälkeen edellyttäisi merkittävässä määrin uusien vaikuttavien päästövähennystoimien käyttöönottamista.

Suunnitelmassa kerrotaan, että ilmastotavoitteiden saavuttamiseen liittyy useita epävarmuustekijöitä (toimenpiteiden aikataulu ja rahoitus, vaikuttavuusarviot, riippuvuus muista sektoreista ja ulkoisista tekijöistä). Yksi suurimmista epävarmuustekijöistä liittyy suunnitelman mukaan siihen, että maankäyttösektorin mahdollinen päästövaje vuosilta 2021–2025 saattaa siirtyä katettavaksi taakanjakosektorille. Tämänhetkinen arvio Suomen maankäyttösektorin laskennallisesta alijäämästä on erittäin mittava.

HSL toteaa näiden tietojen valossa, että kokonaisuutena ilmastosuunnitelman toimenpiteet ovat liian vaatimattomia suhteessa Suomelle asetettuihin tavoitteisiin ja eritoten suhteessa ilmastomuutoksen etenemiseen ja sen vaikutuksiin.

Liikenne

Avovastaus

Tieliikenteen päästöt muodostavat merkittävän osan taakanjakosektorin päästöistä (35 % vuonna 2023) ja tieliikenne on suurin yksittäinen päästölähde. Siksi tieliikenteen päästöjä vähentävät toimet ovat keskeisiä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Kuten suunnitelmatekstissä mainitaan, pääministeri Orpon hallitusohjelmassa on useita toimenpidelinjauksia, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusennusteeseen verrattuna: jakeluvelvoitteen nousun määräaikainen maltillistaminen, liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa, jakeluvelvoitteen joustomekanismi, polttoaineveron keventäminen, ajoneuvoveron keventäminen suuripäästöisiltä autoilta sekä joukkoliikenteen ALV:n nostaminen. Ilman näitä toimia liikennesektori olisi ollut saavuttamassa sille asetetut tavoitteet, eikä lisätoimia välttämättä tarvittaisi vuoden 2030 osalta.

Liikenteen osalta ilmastosuunnitelmassa esitetään seuraavia politiikkatoimia:

- Sähkö-, metaani- ja vetykuorma-autojen hankintatukien jatko
- Sähkö- ja vetykäyttöisten kuorma- ja linja-autojen hankintatuki mikroyrityksille
- Romutuspalkkiokampanja sekä romutuspalkkio pienituloisille
- Hankintatuki sähköauton hankintaan pienituloisille
- Otetaan uudestaan käyttöön konversiotuki bensiiniauton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi

- MAL-sopimusten toteuttaminen vuosina 2024–2035
- Lisäraha kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksiin alle 100 000 asukkaan kaupunkiseuduille
- Alueellisen joukkoliikenteen tuen korotus sekä palveluiden hankintojen ja kutsuliikenteen kehittäminen
- Julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkaminen 10 M€:lla / vuosi
- Kampanjamuotoinen taloyhtiöiden latausinfra-avustus
- Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroedun jatkaminen

Suunnitelmassa todetaan kuitenkin, että näiden politiikkatoimien vaikutukset eivät kompensoi hallitusohjelmaan kirjattujen toimien aiheuttamaa päästöjen kasvua (0,38–1,03 Mt). Liikenne ei siten ole saavuttamassa sille aiemmin asetettua 50 % päästövähennystavoitetta vuonna 2030.

HSL toteaa, että suunnitelman politiikkatoimet liikenteen osalta ovat itsessään oikeasuuntaisia ja kannatettavia. Kuitenkin hallitusohjelman toimenpidelinjaukset ovat erittäin huolestuttavia päästötavoitteen saavuttamisen kannalta, ja uhkaavat tehdä ilmastosuunnitelman politiikkatoimet tyhjiksi.

Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt muodostuvat ajoneuvojen yksikköpäästöjen ja liikennesuoritteen tulona. Ajoneuvokanta uudistuu hitaasti, ja tieliikenne on siksi vielä pitkään riippuvaista fossiilisista polttoaineista. Vaikka toimenpideohjelma sisältää monia hyviä ajoneuvokannan uudistumista vauhdittavia toimenpiteitä (hankintatuet, romutuspalkkiot, jakelu- ja latausinfra-tuet), tarvitaan myös nopeammin vaikuttavia ja henkilöautosuoritetta vähentäviä toimia.

Lisäksi voidaan todeta, että henkilöautoliikenteen käyttövoimasiirtymä ei ratkaise suurten kaupunkiseutujen ruuhkautumisen ongelmia, joihin joukkoliikenteellä on parempi potentiaali vastata. Joukkoliikenne on yksityisautoiluun verrattuna vähäpäästöistä ja tehokasta, ja sekä raide- että bussiliikenteessä on saavutettu tai ollaan saavuttamassa päästövähennystavoitteet eritoten sähköistymisen myötä. Kaupunkialueilla autovetoisen liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset kustannukset kasvavat kaupunkiseutujen kasvun mukana, jos henkilöautoilun kulkutapaosuutta ei saada siellä pienennettyä.

Ilmastosuunnitelmassa mainitaan liikennejärjestelmän tehostamisen / kulkumuotosiirtymän toimenpiteinä MAL-sopimukset, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma sekä joukkoliikenteen tuet ja kutsuliikenteen kehittäminen. MAL-sopimuksista suunnitelmassa esitetään, että sopimusten toteuttamista jatketaan vuosina 2024–2035. HSL toteaa, että linjaus on hyvin kannatettava, mutta ilman sopimukseen sisältyvien toimenpiteiden rahoitusta MAL-sopimuksilla ei ole vaikutusta ilmastopäästöihin eikä myöskään kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen vahvistaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää päästöjä ilman kallista teknologista siirtymää. Kunnille suunnatun kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitustaso on kuitenkin viime vuosina laskenut, mikä johtaa olosuhteiden pistemäiseen kehittämiseen, ja samalla rahoituksen vaikutukset kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen jäävät hyvin pieniksi. Ilmastosuunnitelmassa esitetään kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmalle lisärahoitusta vain alle 100 000 asukkaan kaupunkiseuduilla, vaikka rahoitus olisi ilmastopäästöjen kannalta vaikuttavinta suurten käyttäjämäärien alueella eli suurilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastosuunnitelmassa esitetään toimenpiteenä myös, että ELY-keskusten järjestämän alueellisen joukkoliikenteen tukea korotetaan. Samaan aikaan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuki on vähentymässä, vaikka tuen vaikuttavuus on juuri kaupunkiseuduilla hyvä ilmastönäkökulmasta katsottuna. Myös joukkoliikenteen osalta valtionavustus siis kohdennetaan muilla kuin ilmastoperusteilla, mikä ei ole ilmastosuunnitelmassa mielekäästä.

Ilmastosuunnitelmassa mainittu kutsuliikenteen kehittäminen on kannatettava toimi myös kaupunkiseuduilla. Sen isäksi erilaiset mikroliikkumisen muodot, kaupunkipyörät ja muut uudet liikkumispalvelut sekä niiden yhdistäminen osaksi kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmää tukevat joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämistä.

HSL esittää, että suunnitelman toimenpideosiota täydennettäisiin seuraavilta osin. Osa teemoista liittyy ajoneuvokannan uudistamiseen ja osa kulkumuotojakaumaan / liikennesuoritteisiin.

- Jakeluvelfoite ja polttoaineerotus: Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelfoitteen ja polttoaineeron nostaminen vähäpäästöisyyteen kannustavaksi.
- Romutuspalkkio: Traficomin arvoinnissa romutuspalkkiosta pienituloisille nostettiin esille mahdollisuus käyttää romutuspalkkio sähköpyörän tai joukkoliikenteen kausilipun hankintaan. Tätä toimea tulisi tarkentaa, sillä kausilippujen hinnassa on vaihtelua alueesta ja lipputyypistä johtuen.
- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu: Hinnoittelun mahdollisuuksien sisällyttäminen valmisteilla olevaan liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistukseen.
- MAL-rahoituksen kohdentaminen ja kasvattaminen: MAL-sopimukset tukevat Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. Sopimusten sisällössä on tärkeää pitäytyä nimenomaan tavoitteessa edistää kestävää yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää niin, että MAL-seuduilla voidaan tukea kestäviä liikkumisvalintoja ja vähentää liikenteen päästöjä. Lisäksi MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta tulee kasvattaa ja sen tulee olla suunnitelmallista.
- Joukkoliikenteen rahoituksen merkittävä kasvattaminen lipun hintojen alentamiseksi: Vuonna 2022 koko maan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä lähes 17,5 % muodostui Helsingin seudulla. Suuren ja kasvavan väestön seutu tarjoaa maan parhaan potentiaalin kestävän liikkumisen

edistämiseksi. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuen kasvattaminen olisikin vaikuttava tapa edetä kohti valtakunnallisen tason päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Esimerkiksi Helsingin seudun MAL2023 -suunnitelmassa joukkoliikennetuen nosto sekä sen kohdentaminen palvelutason parantamiseen ja lipunhintoihin oli yksi vaikuttavimmista keinoista kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi. Kyseessä on samalla myös sosiaalisesti kestävä ilmastotoimi.

- Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksen tason nosto ja kohdistuminen: Kävelyn ja pyöräilyn investointituen määrää on tulevaisuudessa tarpeen nostaa valtakunnallisesti 50–60 miljoonan vuositasolle, ja rahoituksen lisäys tulisi kohdistaa myös suurille kaupunkiseuduille.

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

Kunnat vastaavat alueillaan muun muassa kaavoituksesta, maankäytöstä ja liikennejärjestelmäsunnittelusta. Ilmastosuunnitelmassa esitetään todenmukaisesti, että kaupungistumisen jatkuessa voimakkaana merkittävimmät päästöjen vähentämistä koskevat

ratkaisut liittyvät suurimpien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toimivuuteen ja näiden yhteensovittamiseen. Suunnitelmassa esitetään tähän liittyvinä toimina, että MAL-sopimusmenettelyn soveltamista ja vaikutusten seuranta jatketaan isoilla kaupunkiseuduilla, ja että kaupunkiseudulla keskitytään kestävä kasvun ja kestävä liikennejärjestelmän edistämiseen.

Ilmastosuunnitelmassa todetaan myös, että kuntien ilmastotyön suurimpana haasteena on kaiken kokoisissa kunnissa kunnan taloustilanne. Suunnitelmateksti mainitsee, että liikennesektorilta odotetaan merkittäviä päästövähennyksiä, mutta sektorin ilmastotoimet ovat usein riippuvaisia rahoituksesta. Useiden sektorikohtaisten rahoituslähteiden lakkauttaminen vaikeuttaa kuntien päästövähennystoimia.

HSL toteaa, että suunnitelmassa esitetyt kuntien ja alueiden ilmastotyön vauhdittamisen toimet ovat mittaluokaltaan vaatimattomia. Vaikuttaakin siltä, että ilmastosuunnitelma jättää yhden keskeisen liikenteen ilmastopolitiikan keinon eli kulkutapajakaumaan vaikuttamisen lähes kokonaisuudessaan kunnille ja kaupungeille.

Helsingin seudulla on pitkä perinne tehdä liikennejärjestelmäsuunnittelua osana seudun maankäytön ja asumisen suunnittelua. Seudun MAL-suunnittelussa on panostettu kestävä liikkuemisen edistämiseen ja sitä tukevan kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän luomiseen. Lisäksi Helsingin seudun kaupungeilla ja kunnilla on omia hyvin kunnianhimoisia ilmastotavoitteitaan. Pelkät kuntakentän käsissä olevat toimet eivät kuitenkaan riitä kansainvälisten ja valtakunnallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, vaan tarvitaan vahvaa tukea ja tahtotilaa valtiolta.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

Autokannan sähköistymiseen liittyvät sosiaaliset vaikutukset kuten akkutuotannon lisääntyminen on huomioitu suunnitelmassa. Suunnitelma kuitenkin kiinnittää heikosti huomiota tuotannon maantieteellisestä keskittymisestä johtuviin mahdollisiin haasteisiin. Esimerkiksi sähköbussien kokoaminen ja komponenttien valmistus keskittyy tällä hetkellä merkittävällä markkinaosuudella Kiinaan. Globaalisti epävarmassa turvallisuustilanteessa tällä kehityksellä on huoltovarmuuteen ja kyberturvallisuuteen liittyviä riskejä, jotka tulee huomioida entistä laajemmin.

Muita huomioita

Avovastaus

Yhteenvedona voidaan todeta, että tieliikenteen päästöjä vähentävät toimet ovat hyvin keskeisiä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Siten päästövähennykset ja niitä koskeva toimenpidevalikoima ovat erittäin keskeinen kehittämistarve sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmän että alueiden ja kaupunkiseutujen näkökulmasta. Pelkät kuntakentän toimenpiteet eivät riitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, vaan tarvitaan vahvaa tukea ja tahtotilaa valtiolta. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman toimenpiteet jäävät tältä osin liian vaatimattomalle tasolle.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Lisätietoja:

Johtaja Johanna Wallin

Vastuullisuusasiantuntija Veronica Ahonen

Wallin Johanna
HSL Helsingin seudun liikenne

Ahonen Veronica
Helsingin seudun liikenne HSL