

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Kiitos mahdollisuudesta lausua Kaisu3-suunnitelmasta. Emme puutu raportin yksityiskohtiin, koska olennaisempaa on ymmärtää raportin laajempia yhteyksiä yhteiskunnan päätöksentekoon.

Kuten monet lausunnonantajatkin ovat jo todenneet, esitetyt toimenpiteet eivät riitä EU:n 50 prosentin päästövähennystavoitteeseen eivätkä vuoden 2035 hiilineutraalisuustavoitteeseen, jonka ilmastolaki vaatii. Hiilinielujen romahtaminen on Suomen erityisongelma, eikä siihen esitetä riittävää ratkaisua. Myöskään liikenteen päästöjen vähentämiseen ei esitetä riittäviä toimia.

Lisäksi rahoitus on tällä hetkellä epävarma, joten edes raportissa esitettyjä toimenpiteitä ei ehkä saada toteutettua. Tähän suuntaan viittaa hallituksen energia- ja ilmastostrategia, josta puuttuu useita KAISU3-suunnitelmassa olevia toimenpiteitä. Kunnianhimon puute on siis kansallisen ilmastotyön perusongelma. Tämä ei kuitenkaan ole asiaa seuraaville enää yllätys.

Sen sijaan on toinen perusongelma, johon ei ole juuri puututtu sen enempää raportissa kuin siihen annetuissa lausunnoissa, ja se on meidän lausuntomme kärki.

Kansallisen ilmastotyön suunnittelussa on se perusongelma, että lukuisat yksityiskohdat eivät muodosta kokonaisuutta, jota olisi mahdollista tarkastella järjestelmällisesti. Suunnittelun lähtökohtana on luonnollisesti voimassa oleva ilmastolaki, joka edellyttää hiilineutraalisuutta vuonna 2035. Kuitenkaan KAISU3-raportti ei mahdollista vertailua erilaisten vaihtoehtojen välillä.

Esimerkiksi: jos turvepeltojen osalta ei olla kovin kunnianhimoisia, mitä lisävaatimuksia se tarkoittaa liikenteen tavoitteille? Kenen edut vaarantuvat, jos Keski-Pohjanmaan maanviljelijät päästetään

helpommalla? Tai toisaalta: miten pitäisi kompensoida menetyksiä, jos turvepeltojen kanssa ollaankin kunnianhimoisia ja iso määrä toimenpiteitä kohdistuu pienen maakunnan ja ihmisjoukon kohdalle?

Toinen esimerkki: jos kaikki autot vaihdetaan sähköautoiksi, ei ole enää mitään merkitystä liikennepolttonesteiden jakeluvelvoitteella. Ja jos kaikki polttoneste onkin päästötöntä biotislettä, sähköauto ei tuo enää lisää päästövähennystä. Nämä kaksi toimenpidettä siis syövät toistensa tehokkuutta. Tehokkuus heikkenee jo paljon maltillisemmissakin skenaarioissa, joten positiiviset ja negatiiviset yhteisvaikutukset on huomioitava päätöksenteossa.

Tarkastelussa ei siis riitä, että kuvataan ratkaisuja, jotka ovat teknisesti mahdollista, ja poliitikot sitten valitsevat tai hylkäävät niistä osan syistä, jotka jäävät ulkopuoliselle tuntemattomiksi. Eri toimenpidevaihtoehdot kytkeytyvät toisiinsa sekä teknisillä että moraalisisilla kytköksillä.

Päästövähennysten riittävyyden ongelmaa on kyllä raportin yhteenvedossa esitelty, mutta asian kunnollinen ymmärtäminen vaatii perusteellista työtä. Vain raportin kirjoittajat itse tuntevat taustalla olevat laskentamallit ja voivat ymmärtää asioiden keskinäisriippuvuudet, eivätkä he ole vastaamassa poliitikkojen ja kansalaisten kysymyksiin silloin, kun nämä asioita pohtivat.

Raportissa on ansiokkaasti kuvattu useita eri malleja, joihin eri lukujen tulokset ja arviot perustuvat. Tämän lisäksi tarvitaan kokonaismalli, joka keskittyy nimenomaan toimenpiteiden vaikutusten, yhteisvaikutusten, hyötyjen ja kustannusten arviointiin ja vaikutusten jakautumisen ymmärtämiseen eri sidosryhmien välillä. Tällainen tarkastelu puuttuu.

Kokonaistarkastelu on kuitenkin välttämätöntä, kun edetään poliittiseen päätöksenteon vaiheeseen. Muuten päätöksiä tehdään aivan mutu-tuntumalla, ja perusteellisen valmistelutyön tuottama yksityiskohtainen ymmärrys päätyy käytännössä roskakoriin.

Poliitikoilla on oikeus saada käyttöönsä tällainen kokonaistarkastelua auttava työkalu punnittujen päätösten tekemiseen.

Ja kansalaisilla on oikeus vaatia, että tulevien sukupolvien kannalta kriittisen tärkeät ilmastopoliittiset päätökset tehdään yksityiskohtiin perustuvan kokonaisharkinnan eikä mutu-tuntuman pohjalta.

Onneksi tällaisia työkaluja on mahdollista kehittää. Esimerkkinä Kausal Oy tarjoaa nopeasti rakennetun visualisaation siitä, miten Syken päästöarviointien päälle rakennettu KAISU3:n WEM- ja

WAM-skenaariot muuttavat tulevaisuuden päästöjä. Tämä malli ei toki tarjoa noita aiemmin esittämiämme toiminnallisuuksia yhteisvaikutuksista ja sidosryhmien huomioimisesta. Kuitenkin kuvaamamme malli ja tarkastelu on mahdollista tämän alustan päälle rakentaa, kun siihen työhön vain ryhdytään. Malliluonnokseen voi tutustua osoitteessa <https://finland-syke.paths.kausal.tech/>

Liikenne

Avovastaus

-

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Tuomisto Jouni

Kausal Oy - Jouni Tuomisto, tutkimusjohtaja, Kausal Oy