



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Ympäristöministeriö
PL 35 (Aleksanterinkatu 7)
00023 VALTIONEUVOSTO

§ 535

Lausunto ympäristöministeriölle keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

HEL 2025-010913 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus antoi ympäristöministeriölle keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (jäljempänä KAISU) on keskeinen osa Suomen ilmastopolitiikan toimeenpanoa. Helsinki tavoittelee 85 prosentin päästövähennystä suorien päästöjen osalta vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna sekä nettonollapäästöjä vuoteen 2040 mennessä. Kaupungin ilmastotyössä painottuu myös epäsuorien päästöjen vähentäminen erityisesti niillä sektoreilla, joihin kaupungilla on toimivaltaa, kuten rakentamisessa ja julkisissa hankinnoissa. Valtakunnallinen ilmastopolitiikka muodostaa perustan kunnallisten ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, ja sen tulisi kohdistua erityisesti niille sektoreille, joilla kuntien vaikutusmahdollisuudet ovat rajalliset.

Liikenne

Liikenne on noussut Helsingin suurimmaksi päästölähteeksi vuonna 2025 ja sen osuuden on ennustettu olevan yli 60 prosenttia kaikista suorista päästöistä vuonna 2030. Myös valtion tasolla liikenne on taa-kanjakosektorin merkittävin päästölähde (35 prosenttia päästöistä vuonna 2024).

Helsingissä on merkittävää potentiaalia liikenteen päästöjen vähentämiseen suurten liikennemäärien, lyhyiden etäisyyksien ja toimivan joukkoliikenteen vuoksi. Kaupungin omat keinot suoriin päästövähennyksiin ovat kuitenkin rajalliset. Esimerkiksi kaupunkirakenteen ja liikenneyhteyksien kehittämisestä johtuvat vaikutukset liikkumiseen tapahtuvat verrattain hitaasti: valtaosa Helsingin liikenteestä tapahtuu



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

vuonna 2030 ja 2040 nykyisillä kaduilla ja teillä. Helsinki myös kasvaa nopeasti, ja vaikka kasvu painottuu alueisiin, joilla mahdollisuudet liikua kestäväillä kulkutavoilla ovat suuret, kasvavasta väestömäärästä aiheutuu myös lisää liikennesuoritetta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen mukaisten toimenpiteiden on arvioitu lisäävän liikenteen CO₂ -päästöjä. Myös hallitusohjelman mukaiset toimet esimerkiksi jakeluvelvoitteen maltillisuudesta ja polttoaineveron keventämisestä sekä joukkoliikenteen ALV:n nostamisesta ovat lisänneet CO₂ -päästöjä. Liikenteen päästöjen arvioidaan jopa kasvavan vuoden 2030 tilanteessa 0,2 Mt CO₂ suhteessa niin kutsuttuun WEM-skenaarioon (with existing measures). Tämä on ilmastotavoitteiden näkökulmasta huolestuttavaa etenkin, kun myös ehdotettuihin politiikkatoimiin ja niiden vaikutuksiin sisältyy merkittävästi epävarmuuksia. Valtion tulee aktiivisesti hakea vielä vaikuttavampia ja oikeudenmukaisesti kohdentuvia keinoja, jotta päästövähennystavoitteisiin päästään aikataulussa.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä (05/2021) kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (nk. Fossiilittoman liikenteen tiekartta) on vartenotettavia keinoja, joita ei ole sisällytetty KAISU:uun. Erityisesti jakeluvelvoitteen kasvattaminen sekä valtion liikenneinvestointien suuntaaminen kestävään liikkumiseen ja kuljettamiseen olisivat tarpeellisia lisätoimenpiteitä.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksella tulee olla merkittävä rakenteellinen ja pitkäjänteinen rooli liikenteen päästöjen vähentämiseksi. KAISU-suunnitelmassa ei ole otettu kantaa verotusratkaisuihin eikä myöskään mainittu valmisteilla olevan uudistuksen ja KAISU-suunnitelman välistä kytkentää. Liikenteen verotuksen yhdessä mahdollisten tienkäyttö- ja ruuhkamaksujen kanssa tulisi ohjata liikkumista ja logistiikkaa entistä enemmän päästöjä vähentävään suuntaan. Samalla vähennettäisiin muita liikenteestä aiheutuvia haittoja, jotka kohdistuvat erityisesti suuriin kaupunkeihin.

Joukkoliikenteen tukemiseen liittyen on mainittu toimenpiteenä alueellisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen kehittäminen. Ehdotetussa muodossaan kyseinen sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) kautta rahoitettava tuki kohdistuisi kuitenkin vain heikon tai olemattoman joukkoliikennesaavutettavuuden alueille. SCF-rahoituksen tulisi edistää sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja siksi sitä tulisi ohjata energia- ja liikenneköyhyyden riskiryhmille ja estää tästä aiheutuvaa eriytymisen kasvua myös kaupungeissa. Päästöjen vähentämisen näkökulmasta on välttämätöntä, että valtio tunnistaa roolinsa myös suurten kaupunkien joukkoliikenteen tukemisessa entistä suuremmalla osuudella. Kaupunkiseuduille suunnattiin aiemmin noin 13,25 M€/vuodessa tukea, kun



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

vuodesta 2023 alkaen tuki on ollut 9,75 M€/vuosi. Helsinki näkee, että KAISU-suunnitelmaan tulee lisätä SCF-keinoista irrallinen fossiilittoman liikenteen tiekarttaan sisältyvä toimenpide suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

MAL-sopimuksiin osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa, jotta myös pidemmällä aikavälillä kaupunkien väestönkasvu tukeutuu energiatehokkaisiin kulkumuotoihin.

Investointitukia tarvitaan erityisesti raskaalle liikenteelle, jossa käyttövoimamuutos tapahtuu selvästi henkilöautoja hitaammin. Onkin hyvä, että suunnitelmassa on tunnistettu raskaaseen kalustoon kohdistuvia keinoja. Esimerkiksi sähkö-, metaani- ja vetykäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen jatkaminen vuosina 2026-2030 on erittäin kannatettavaa. Samoin mikroyrityksille erikseen suunnattava SCF-tuki sähkö- ja vetykäyttöisten kuorma- ja linja-autojen hankintaan on tarpeellinen toimenpide.

Romutuspalkkiokampanjan käynnistäminen on kannatettavaa, mutta palkkion myöntämisen ehtoihin tulee tehdä muutoksia. Palkkio tulee suunnata ainoastaan täyssähköautoille, kuten esimerkiksi Ruotsissa tällä hetkellä. Jos palkkio pidetään esityksen mukaisesti mahdollisena myös alle 140 g/km CO₂-päästöjä synnyttävälle polttomootoriautoille, se saattaa jopa lisätä liikenteen päästöjä. Romutuspalkkioita tulisi harvita suunnattavaksi myös käytettyihin nollapäästöisiin autoihin. Lisäksi olisi hyvä, että romutuspalkkiota voitaisiin selvittää kohdennettavaksi myös julkisen liikenteen lippuihin ja sähköpyörän hankintaan, erityisesti kun työsuhdepyörien verovapaus poistuu vuoden 2026 alusta.

Taloyhtiöiden latausinfra-avustus 2026–2027 on välttämätön toimenpide, jotta sähköistymiskehitystä voidaan nopeuttaa ja latauskapasiteetin niukkuudesta syntyvää pullonkaulaa helpottaa. Helsingissä aiempaa nk. ARA-avustusta hyödynnettiin yli 1000 taloyhtiöön eli lähes kolmannekseseen myönnettyistä kohteista. LATAAVA-hankkeen (latausinfrastruktuurien vaikuttavuuden arviointi) johtopäätöksen mukaisesti latausinfrastruktuurien olisi hyvä kohdentaa erityisesti alueille, joilla latureita on vähemmän. Toisin kuin aiemman ARA-tuen kohdalla, tukea olisi kustannustehokkuuden näkökulmasta tulevaisuudessa perusteltua tarjota myös hidaslataukseen.

On tärkeää, että suunnitelmassa tuodaan esiin liikenteen sähköistymisen myönteiset vaikutukset ilmanlaatuun ja terveyteen. Pakokaasupäästöjen ja meluhaittojen väheneminen parantaa erityisesti kaupunkilaisten hyvinvointia. Liikkumattomuuden arvioidaan aiheuttavan vuosittain noin 300 miljoonan euron kustannukset Helsingissä. Ilmanlaatu- ja terveyshyötyjä voidaan kasvattaa edelleen vähentämällä ajosuoritetta



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

ja siirtämällä matkoja kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Helsingissä noin 70–80 prosenttia matkoista tehdään jo muilla kuin henkilöautoilla, mikä tuo merkittäviä hyötyjä ympäristön ja terveyden näkökulmasta. Kulkutapamuutosta tulisi jatkossakin edistää sähköistämisen rinnalla.

Rakennusten erillislämmitys

Lämmityksen päästöt ovat laskeneet merkittävästi Helsingissä johtuen kaukolämmön päästövähennysinvestoinneista. Öljylämmityksen osuus kaupungin suorista päästöistä on kuitenkin pysynyt vakaana, noin 3–4 prosentin tasolla kokonaispäästöistä jo useiden vuosien ajan. Kaupungin toimivalta öljylämmityksen päästövähennysten edistämiseksi on rajallinen ja siksi Helsinki pitääkin rakennusten erillislämmityksen valtakunnallisia päästövähennyskeinoja tärkeinä ja pääosin kannatettavina. Öljy- ja maakaasulämmityksestä luopumisen edistämiseksi on tärkeää jatkaa luopumista tukevia avustuksia sekä niitä täydentävää kotitalousvähennystä, jotta öljylämmityksestä voidaan tavoitteen mukaisesti luopua vuoteen 2030 mennessä. Sen sijaan kevyen polttoöljyn bio-osuuden tavoitetaso laskeminen aiemmin esitetystä 30 prosentista 15 prosenttiin on merkittävä askel taaksepäin. Olisi tärkeää esittää toimia myös rakenteellisen energiatehokkuuden parantamiseksi. Rakennusten päästöjen oletetaan nykyisellään laskevan päästökaupan ohjauksen avulla, mutta keskeistä olisi edistää myös toimia esimerkiksi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin kunnianhimoisempaan kansalliseen toimeenpanoon.

Työkoneet

Työkoneet ovat keskeinen osa toimivan kaupungin rakentamista ja kunnossapitoa. Helsinki on sitoutunut päästöttömien työmaiden Green Deal -sopimukseen, jossa vähennetään työmaiden päästöjä määrätietoisesti. Sopimuksen vaatimukset ovat erittäin kunnianhimoisia, ja esimerkiksi käyttövoimamuutoksille asetettuja tavoitteita ei tämänhetkisen näkemyksen mukaan tulla vielä saavuttamaan vuonna 2026. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää päästötöntä raskasta kalustoa, jonka saatavuus markkinoilla on valtakunnallisiin tavoitteisiin nähden tällä hetkellä erittäin heikko.

Siirtymävaiheessa uusiutuva diesel ja polttoöljy ovat välttämättömiä täydentäviä ratkaisuja. Lisäksi varautumiseen liittyvät kysymykset tulee ottaa huomioon ajoneuvokaluston hankinnassa. Helsinki päätti nostaa uusiutuvien polttoaineiden osuuden 100 prosenttiin oman kalustonsa käytössä vuoden 2025 alusta sekä dieselin että polttoöljyn osalta. Pitkän aikavälin tavoitteena on siirtyä täysin sähköiseen kalustoon, mutta



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

erityisesti työkoneiden ja raskaan kaluston osalta sähköisten vaihtoehtojen saatavuus ei ole toistaiseksi kasvanut odotetusti.

Tämän vuoksi Helsinki pitää valitettavana, että suunnitelmassa esitetään uutena toimena kevyen polttoöljyn bio-osuuden nostamista vain 15 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Kyseessä on selkeä tason lasku verrattuna aiempiin linjauksiin – esimerkiksi edellisessä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa tavoitteeksi asetettiin 30 prosentin bio-osuus, ja KEITO-hankkeen politiikkaskenaariossa on esitetty vastaavaa korotusta. Jakeluvelvoitteen heikentäminen ei tue työkoneiden päästö- vähennystavoitteiden saavuttamista siirtymäkaudella.

Yksi keskeisimmistä esteistä sähköisiin työkoneisiin siirtymiselle on rahoituksen saatavuus. Korkean hankintahinnan vuoksi rahoituslaitokset eivät myönnä rahoitusta yhtä helposti täyssähköisille ajoneuvoille ja työkoneille kuin polttomoottorikäyttöisille. Tämä hidastaa siirtymää, vaikka sähköisen kaluston käyttökustannukset ja elinkaarikustannukset ovat monessa tapauksessa merkittävästi alhaisemmat. Valtion tulisi aktiivisesti tukea kaupunkia ja yrittäjiä viestinnässä rahoitussektorille ja ohjata rahoituslaitoksia tarjoamaan suotuisampia rahoitusehtoja vähäpäästöiselle kalustolle.

Valtion tulee aktiivisesti tukea ja koordinoita alan toimijoiden yhteistyötä, jotta markkinoille syntyy painetta kehittää vähäpäästöistä kalustoa. Sähköisille työkoneille tulisi luoda oma tukijärjestelmä vastaavasti kuin sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisille kuorma-autoille. Tukijärjestelmän tulisi keskittyä erityisesti ajoneuvoluokkiin, joissa sähköisten vaihtoehtojen tarjonta on vähäistä. Lisäksi pidetään kannatettavana työkonealan yhteistyöryhmän ja tiekarttatyön käynnistämistä, jotka tukevat sidosryhmien välistä vuoropuhelua. Tämä edellyttää selkeää vastuunjakoa sekä riittävää resursointia.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Helsinki on tehnyt pitkäjänteistä ja vaikuttavaa ilmastotyötä jo vuosikymmenten ajan. Kaupunki on sitoutunut kunnianhimoiseen päästövähennystavoitteeseen ja saavuttanut vuosina 1990–2024 yhteensä -54 prosentin päästövähennyksen suorista kasvihuonekaasupäästöistä. Työtä tehdään muun muassa energiantuotannon murroksen, kestävän liikkumisen, rakennusten energiatehokkuuden, kiertotalouden ja ilmastokestävän maankäytön keinoin. Helsinki toimii aktiivisesti myös alueellisessa ja valtakunnallisessa ilmastoyhteistyössä, esimerkiksi MAL-sopimuksen, KETS-sopimuksen (kunta-alan energiatehokkuussopimus) ja kansainvälisten ilmastoverkostojen kautta.

On tärkeää, että kansallisessa suunnitelmassa tunnistetaan kuntatason ilmastotyön merkitys ja tuodaan esiin sen tukemisen keinot. Suunnitel-



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

ma tuo hyvin esiin useita toimia kuntien ilmastotyön vauhdittamiseksi. Useiden esitettyjen toimien vaikutukset jäävät kuitenkin vielä rajallisiksi, mikä korostaa kunnianhimoisen lainsäädäntökehikon, ennakoitavan investointiympäristön ja riittävien kannustimien tarvetta. Näillä edellytyksillä voidaan tukea yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä kehittämistä ja ehkäistä hiiliriippuvuuksien (nk. carbon lock-in) syntymistä ilmastoystävällisen kaupungin rakentamisessa.

Samalla on tärkeää varmistaa, että ilmastotoimien sosiaalinen oikeudenmukaisuus huomioidaan nykyistä vahvemmin. Esimerkiksi ARA:n aiemmassa energiatehokkuustukien ja latausinfrastruktuurien kohdentumisessa Helsingin sisällä on havaittu, että tuet ovat painottuneet alueille, joilla olisi ollut resursseja toteuttaa toimenpiteet myös ilman valtion tukea. Jatkossa tukien suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota myös alueelliseen ja sosioekonomiseen tasa-arvoon, jotta ilmastotoimet edistävät hyvinvointia kaikkialla yhteiskunnassa.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Ilmastotyölle on ollut vahingollista, että hallitus poisti kuntien ilmastosuunnitelmavelvoitteen ja tuen sille. Suunnitelmat tulisi palauttaa ja kuntia tukea ilmastotyössä entistä enemmän.

Helsingin kaupunki katsoo, että kulutusperäisten päästöjen vähentämiseen tähtäävät toimet ovat suunnitelmassa riittämättömiä ja edellyttävät laajempaa käsittelyä. Suunnitelmassa kuvataan kulutusperäisten päästöjen lisävähennyspotentiaalia, jonka on arvioitu olevan Syken selvitysten mukaan noin -0,9 Mt CO₂ ja kiertotaloustoimien osalta -0,8 Mt CO₂ vuoteen 2035 mennessä verrattuna perusskenaarioon. Ilmastopaneelin raportissa esitetyt arviot ovat tätäkin korkeampia, mikä korostaa taa-kanjakosektorilla edelleen olevaa vähennyspotentiaalia. Toisaalta kulutuksen päästökehitystä tarkastellaan suorien päästöjen osalta, mikä antaa todellisuutta myönteisemmän kuvan, sillä tuotannon edellyttämän luonnonvarojen kulutuksesta aiheutuu myös välillisiä päästöjä, joita ei tiettävästi huomioida.

Mahdollisia keinoja kulutuksen päästöjen vähentämiseksi käsitellään suppeasti, eikä niiden resursointia ja toimeenpanoa ole tarkennettu.

Helsinki vähentää kulutusperäisiä päästöjä aktiivisesti oman toimivaltansa puitteissa, mutta vaikuttavien tulosten saavuttaminen edellyttää myös valtakunnallisia toimia, kuten vero-ohjausta, arkisten kulutuspäätösten suunnanmuutoksen tukemiseksi.

Julkiset hankinnat



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsingin kaupunki on edistänyt julkisten hankintojen ilmastopäästöjen vähentämistä jo pitkään. Kaupungin vastuullisuuteen painottuva hankintastrategia ohjaa kaikkia hankintoja ilmastoviisauteen, mikä näkyy muun muassa merkittävien hankintakategorioiden päästökriteereissä. Esimerkiksi liikenteen päästöjä vähennetään siirtymällä täyssähköisiin henkilöautoihin ja käyttämällä uusiutuvaa dieseliä sekä polttoöljyä. Kaupunkikonsernissa tavoitellaan myös liha- ja maitotuotteiden kuluksen puolittamista vuoteen 2025 mennessä. Kiertotaloutta edistetään asettamalla vaatimuksia esimerkiksi käytettyjen kalusteiden sisällyttämisestä hankintasopimuksiin.

Suunnitelmaehdotuksessa esitetyt politiikkatoimet julkisten hankintojen osalta jäävät vielä yleiselle tasolle. Suunnitelmassa tulisi osoittaa kannustimia ja ohjauskeinoja julkisille organisaatioille tavoitteiden asettamiseksi ja toimenpiteiden toteuttamiseksi.

Helsinki kannattaa ympäristö- ja sosiaalisten näkökohtien nostamista hankintalain tavoitteisiin. Kansallisten julkisten hankintojen ekologisten tavoitteiden luominen on kannatettava hanke, joka toivottavasti yhtenäistää ja kirittää kansallisia toimia julkisten hankintojen kestävyyslisäämiseksi. Helsingin kaupunki peräänkuuluttaa periaatepäätösten (ml. tuleva valtioneuvoston periaatepäätös julkisten hankintojen ekologisista tavoitteista) roolin kirkastamista ja selkeää viestintää julkiselle sektorille, jotta varmistetaan, että kaikki julkiset hankintayksiköt toimivat kansallisten tavoitteiden mukaisesti.

Helsinki on huolissaan kestävien hankintojen kehittämiseen osoitetun kansallisen rahoituksen vähenemisestä. Esimerkiksi KEINO-osaamiskeskukseen (Kestävien ja innovatiivisten julkisten hankintojen verkostomainen osaamiskeskus) lakkauttaminen on heikentänyt kuntien mahdollisuuksia ilmastopäästöjen vähentämiseen hankintojen keinoin. Rahoituksen jatkuvuus ja osaamisen tuki ovat välttämättömiä vaikuttavan hankintatyön mahdollistamiseksi.

Muut poikkisektorit

Helsinki pitää tärkeänä, että kansallisessa suunnitelmassa vahvistetaan ilmastokestävän rakentamisen tukitoimia sekä varmistetaan riittävät resurssit energianeuvonnan jatkuvuudelle. Uudis- ja korjausrakentaminen määrittävät rakennuskannan hiilijalanjäljen ja ilmastokestävyyden vuosikymmeniksi, joten on olennaista, että puolueetonta neuvontaa on tarjolla erityisesti korjausrakentamisen yhteydessä. Tällöin taloyhtiöt voivat yhdistää energiatehokkuuden ja ilmastokestävyyden toimenpiteitä suunniteltuihin remontteihin. Neuvonnassa tulisi huomioida myös rakennusten sään ääri-ilmiöihin varautuminen, kuten viilennysratkaisut ja hulevesien hallinta.



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsingissä ilmastokestävää korjausrakentamista tuetaan maksuttomalla ja riippumattomalla asiantuntijaneuvonnalla, jota kaupungin energia-asiantuntijat tarjoavat taloyhtiöille remonttien eri vaiheissa. Palvelu kattaa mm. energiaremonttien vaihtoehtojen selvittämisen, esimerkit muista onnistuneista toteutuksista ja ratkaisut sään ääri-ilmiöiden varautumisen sekä muuttuvaan ilmastoon sopeutumisen.

Helsinki pitää myös tärkeänä, että puurakentaminen tunnistetaan osaksi vähähiilisen rakentamisen keinovalikoimaa. Puun jalostusarvo tulisi säilyttää korkeana, sillä pitkäikäisiin rakenteisiin käytettynä puu toimii myös tehokkaana hiilivarastona. Puurakentamisen edistäminen edellyttää kuitenkin teollisen rakentamisen tuotannon kannattavuuden parantamista ja osaamisen vahvistamista. Lisäksi sääntelyn ja määräysten tulee tukea puurakentamisen yleistymistä tavalla, joka huomioi turvallisuusvaatimukset mutta ei tarpeettomasti rajoita alan kehittymistä.

Ilmastokestävän rakentamisen lisäksi poikkisektoreihin kuuluu vapaaehtoiset hiilimarkkinat, joiden kehittämisessä kunnilla voi olla merkittävä mahdollistava rooli. Kunnat voivat edistää ilmastoyksiköiden tuottamista vapaaehtoisille hiilimarkkinoille muun muassa maankäytön suunnittelun ja sujuvan luvituksen keinoin sekä vahvistamalla omia hiilinielujään. Lisäksi kunnalliset hankinnat voivat tukea hiiltä sitovien materiaalien, kuten biohiilen ja hiilinegatiivisen betonin, käyttöä ja näin mahdollistaa ilmastoyksiköiden tarjonnan yksityisille markkinoille. Vapaaehtoisien hiilimarkkinoiden toimivuus edellyttää selkeää kansallista ohjausta, yhdenmukaisia kriteereitä sekä toimijoiden luottamusta vahvistavaa sääntelykehikkoa. Suunnitelmassa tulisi esittää konkreettisia toimenpite-ehdotuksia näiden edellytysten luomiseksi ja markkinoiden kehittämiseksi.

Muita huomioita

Suunnitelma keskittyy taakanjakosektorin veloitteen saavuttamiseen ja käsittelee niukasti maankäyttösektorin vajeen vaikutuksia. Suunnitelma osoittaa kuinka maankäyttösektorin mahdollinen vaje voi siirtyä taakanjakosektorin katettavaksi ja taakanjakosektorille kohdistuvana lisävähennystarpeena, mikäli vajetta ei pystytä kuroma lisätoimin tai ostamalla joustoyksiköitä muilta jäsenmailta. Helsinki pitää tärkeänä, että päästöjä ja päästövähennystoimia tarkasteltaisiin sektorirajat ylittäen kustannustehokkuuden arvioimiseksi. Taakanjako-, päästökauppa- ja maankäyttö-sektorien päästövähennystoimien suunnittelussa tulisi priorisoida kustannustehokkuudeltaan korkeimmat toimet (ml. joustojen hyödyntäminen), jotta kansalliset ilmastovelvoitteet saavutetaan mahdollisimman vaikuttavasti ja taloudellisesti kestävästi. Lisäksi suunnitelman ei tulisi perustua oletuksiin muilta jäsenmailta hankitta-



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

vien yksiköiden saatavuudesta tai hinnasta, sillä niiden tarjonta on epävarmaa ja riippuvainen muiden jäsenmaiden tilanteesta.

Päästövähennystavoitteiden toteutuminen sisältää merkittäviä epävarmuuksia. Tämän vuoksi ilmastotoimien suunnittelussa on tavoiteltavaa tähdätä tavoitetasoa korkeampiin päästövähennyksiin, jotta varmistetaan riittävä varmuusmarginaali. On tärkeää, että suunnitelman toimeenpanossa varmistetaan riittävät resurssit ja hallinnonalojen välinen yhteensovitus siiloutuneen toteutuksen ehkäisemiseksi.

Suunnitelmassa ei tuoda esiin ilmastotoimien lykkäämisen tai tekemättä jättämisen yhteiskunnallisia ja taloudellisia kustannuksia. Ilmastopoliitiikan vaikuttavuutta ja kiireellisyyttä olisi perusteltua tarkastella myös siitä näkökulmasta, mitä toimien lykkääminen maksaa – esimerkiksi lisääntyvinä ilmastoriskeinä, investointien epävarmuutena, kasvavina sopeutumiskustannuksina ja mahdollisesti Suomeenkin suuntautuvana ilmastopakolaisuutena. Erityisesti kaupunkien näkökulmasta hillintätoimien lykkääminen kasvattaa sopeutumisen kustannuksia esimerkiksi kaupunkien infrastruktuurille aiheutuvina vaurioina. Helsinki pitää tärkeänä, että myös nämä vaikutukset tunnistetaan osana kansallista ilmastopoliitiikan suunnittelua.

Helsingin kaupunki haluaa erityisesti korostaa, että lausuntojen valmistelulle tulee varata riittävästi aikaa myös ajankohtina, jolloin henkilöstön laajamittainen poissaolo, kuten kesälomakausi, voi rajoittaa osallistumismahdollisuuksia.

Käsittely

Vastaehdotus 1:

Mia Haglund: EHDOTUS 1:

Kappale 7 ensimmäinen virke muutetaan muotoon: "Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksella tulee olla merkittävä rakenteellinen ja pitkäjänteinen rooli liikenteen päästöjen vähentämiseksi."

EHDOTUS 2:

Kappale 8 kolmanneksi virkkeeksi lisätään: "SCF-rahoituksen tulisi edistää sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja siksi sitä tulisikin ohjata energia- ja liikenneköyhyyden riskiryhmille ja estää tästä aiheutuvaa eriytymisen kasvua myös kaupungeissa."

EHDOTUS 3:

Kappale 14 viimeiseksi virkkeeksi lisätään: "Olisi tärkeää esittää toimia myös rakenteellisen energiatehokkuuden parantamiseksi. Rakennusten päästöjen oletetaan nykyisellään laskevan päästökaupan ohjauksen avulla, mutta keskeistä olisi edistää myös toimia esimerkiksi rakennus-



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

ten energiatehokkuusdirektiivin kunnianhimoisempaan kansalliseen toimeenpanoon."

EHDOTUS 4:

Uudeksi kappaleeksi 23 lisätään: "Ilmastotyölle on ollut vahingollista, että hallitus poisti kuntien ilmastosuunnitelmavelvoitteen ja tuen sille. Suunnitelmat tulisi palauttaa ja kuntia tukea ilmastotyössä entistä enemmän."

Kannattaja: Tuomas Rantanen

Vastaehdotus 2:

Tuomas Rantanen: Lisätään lausuntoon kappaleeseen 7 oheinen isoilla kirjaimilla tehty lisäys: "Liikenteen verotuksen YHDESSÄ MAHDOLLISTEN TIENKÄYTTÖ- JA RUUHKAMAKSUJEN KANSSA tulisi ohjata liikkumista ja logistiikkaa..."

Kannattaja: Elisa Gebhard

1. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5

Otto Meri, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 10

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Ville Jalovaara, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Niilo Toivonen, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä Mia Haglundin vastaehdotuksen äänin 5 - 10.

2. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tuomas Rantasen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 6

Ville Jalovaara, Otto Meri, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 9

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Tuuli Kousa, Johanna



25.08.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Laisaari, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Niilo Toivonen, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä Tuomas Rantasen vastaehdotuksen äänin 6 - 9.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.7.2025
- 2 Lausuntopyyntö 2.7.2025, liite, suunnitelma luonnos
- 3 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto kaupunginhallitukselle

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Ympäristöministeriö

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 2.9.2025.

Kaupunginhallitus

Asta Vennelä
pöytäkirjanpitäjä