

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Espoo kiittää mahdollisuudesta lausua ympäristöministeriölle keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3). Espoo pitää keskeisenä, että kuntien ja muiden toimijoiden ilmastopolitiikkaa ohjaava lainsäädäntö ja politiikkatoimet ovat pitkäjänteisiä ja tukevat kuntien hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista.

Kaupunkien edelläkävijyyttä tarvitaan Suomen 2035 ja EU:n 2050 hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi. Espoo on tehnyt aktiivista ja suunnitelmallista työtä ilmastonmuutoksen torjumisessa, varautumisessa ja sopeutumisessa jo yli vuosikymmenen ajan kiristäen ilmastotavoitteitaan useaan otteeseen. Espoon tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä ja kääntää myös kulutuksesta aiheutuvat ilmastopäästöt laskuun tulevina vuosina. Suurten kaupunkien rooli etenkin liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa on merkittävä ja kasvaa edelleen kaupungistumisen jatkuessa.

Suunnitelmassa ehdotetut toimet ovat tärkeitä ja tukevat myös Espoon päästötavoitteiden saavuttamista etenkin liikennesektorilla. Ehdotettujen ilmastotoimien vaikuttavuus edellyttää riittävää resursointia ja ennakoitavuutta sekä toimien jatkuvuuden takaamista.

Epävarmuudet taakanjakosektorin 50 % päästövähennystavoitteen saavuttamiselle vuonna 2030 ovat suuret. Suunnitelmassa esitetään, että Suomelle EU-lainsäädännössä asetetun veloitteen mukainen taakanjakosektorin päästövähennystavoite saavutetaan 0,1 Mt marginaalilla, jos Suomi hyödyntää kertaluontoista lainsäädännön mahdollistamaa joustoa. Muussa tapauksessa jäädytään 0,6 Mt tavoitteesta. Espoo painottaa, että valtion olisi tärkeää varmistaa tavoitteen saavuttaminen lisäisillä, esimerkiksi 1–2 Mt:n päästövähennystoimilla esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden vähentämiseksi. Tämä toisi joustoa myös toimiin liittyviin epävarmuuksiin.

Lisäksi tilannekuva maankäyttösektorin nettonielun kehityksestä on viime vuosina muuttunut merkittävästi, ja kuten suunnitelmassa todetaan, on olemassa selvä riski, että maankäyttösektorin vaje siirtyy katettavaksi taakanjakosektorille. Tämän takia on erityisen tärkeää varmistaa taakanjakosektorin päästövähennystavoitteeseen pääseminen ja päästövähennysten jatkuminen myös 2030 jälkeen.

Liikenne

Avovastaus

Liikenteen päästövähennysten edistäminen edellyttää toimia niin kunnallisella, kansallisella kuin EU-tasolla. Jakeluvelvoitteen palauttaminen ennen vuotta 2024 suunnitelluille tasoille vuodesta 2027 alkaen on keskeinen osa päästövähennysten kokonaisuutta. On tärkeää varmistaa, että mahdolliset joustomekanismit eivät heikennä päästövähennysten vaikuttavuutta.

Liikenne on merkittävä päästölähde Espoossa tällä hetkellä (40 % Espoon alueella syntyvistä ilmastopäästöistä v. 2024) ja sen osuus päästöistä tulee edelleen kasvamaan energiantuotannon muuttuessa yhä vähäpäästöisemmäksi. Hiilineutraaliuteen päästäkseen ja siinä pysymiseen Espoon tulee vähintään puolittaa liikenteen päästöt 2030 mennessä ja jatkaa merkittäviä päästövähennyksiä 2030-luvulla. Espoo on liikenteen sähköistymisen edelläkävijäkaupunki. Vuonna 2024 ladattavien autojen osuus liikennekäytössä olevista henkilöautoista oli 26 % prosenttia (vrt. kansallinen 7 %). Autokannan nopean sähköistymisen edistymisen edellyttää kuitenkin myös valtion ohjausta ja kannustimia.

Espoon kaupunki on yksi MAL-sopimuksen sopimusosapuolista. Katsomme, että liikenteen päästöjen vähentämisessä täytyy tehdä myös seudullisia ratkaisuja. Esimerkiksi kestävä liikenteen suunnitelman (SUMP) sekä kestävä logistiikan suunnitelman (SULP) osalta vaikuttavat ratkaisut kannattaa tuoda osaksi seudullista yhteistyötä.

Suunnitelmassa on esitetty kävelyn ja pyöräilyn valtionavustukseen lisärahoitusta alle 100 000 asukkaan kaupunkiseuduille. Espoo ei kannata lisärahoituksen rajaamista kaupunkien asukasluvun perusteella vaan tukien ohjaamista toimien vaikuttavuuden perusteella. Kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen kehittämisessä on merkittävä päästövähennyspotentiali suurilla kaupunkiseuduilla.

Riittävän latausinfra mahdollistaminen niin valtakunnallisesti kuin taloyhtiöille on liikennesektorin päästövähennysten kannalta kriittistä. Julkisen latausinfra tukitaso (10 M€/vuosi) tulee ylläpitää vähintään suunnitellulla tasolla. Taloyhtiöiden latausinfra-avustusten tuominen takaisin valtion keinovalikoimaan on toivottu ehdotus. Kuitenkin tuen aikataulutaminen jatkamaan suoraan vuoteen 2030 saakka parantaisi ennakoitavuutta. Latauspisteiden rakentaminen taloyhtiöissä ajoittuu usein laajempien energiaremonttien yhteyteen, jotka sisällytetään yleensä pitkän tähtäimen suunnitelmaan (PTS). Tuen mahdollisimman laaja hyödyntäminen edellyttäisi pitkäjänteistä näkymää annettavaan rahoitukseen.

Henkilöautokannan sähköistyessä tavarankuljetusten ja kaupunkilogistiikan osuuden Espoon alueella syntyvistä päästöistä ennakoidaan kasvavan tulevaisuudessa. Espoo pitää erittäin tärkeänä ehdotettua puhtaiden kuorma-autojen hankintatukea vuosille 2026–2030. Myös mikroyrityksille kohdistetut raskaan kaluston hankintatuet olisi hyvä osoittaa vuoteen 2030 asti. Tämä mahdollistaa sen, että kuljetusyritykset voivat suunnitella kalustohankintojaan mahdollisimman pitkäjänteisesti. Hankintatuet mahdollistavat raskaan liikenteen sähköistymisen etenemisen, mikä on edellytys liikenteen päästövähennysten saamiseksi 2030 mennessä ja sen jälkeen.

Romutuspalkkiokampanjan tuominen takaisin keinovalikoimaan nähdään hyvänä. Se on osa laajempaa vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinten kokonaisuutta. Kampanjan jatkaminen suoraan vuosille 2026–2030 ohjaisi selvemmin yksityishenkilöiden päätöksiä sähköauton hankintaan. Romutuspalkkiolla hankittavan auton tulisi olla päästötön ja palkkiolla tulisi edellisten palkkioiden tapaan olla mahdollista hankkia myös polkupyörä tai joukkoliikennelippu. Ajoneuvopäästörajan 140 g/km kiristäminen vähintään 120 g/km tasolle mahdollistaisi suuremmat päästövähennykset ja olisi perusteltua. Konversiotuet henkilöautoille ovat hyväksyttäviä, mutta kuten suunnitelmassa esitetään, sähköistymistä tukevat toimet tulisi olla ensisijaisena keinona henkilöautojen vähähiilisyyden edistämiseksi. Konversio- ja muuntotuissa lisäarvoa tuo asukkaiden erilaisten olosuhteiden ja tilanteiden huomioiminen. Tuki mahdollistaa vähäpäästöisemmän autoilun myös niille, joiden ei ole taloudellisesti mahdollista tai kannattavaa hankkia sähköautoa.

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Espoo näkee hyvänä, että erillislämmitys-osiossa on mainittu myös haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien tukeminen. Lämmitystapamuutoksien edistyessä jäljellä olevat kohteet keskittyvät yhä enemmän haavoittuviin kotitalouksiin ja mikroyrityksiin, joilla ei ole vaadittavia taloudellisia resursseja muutoksiin.

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

Espoo pitää tärkeänä kuntien ja alueiden ilmastotyön vauhdittamista. On kuitenkin tarpeen täsmentää, mitä "kannustaminen ja edistäminen" tarkoittavat suunnitelmassa ja millaisia konkreettisia tukitoimia kuntien ja alueiden ilmastotoimiin kohdennetaan. Esimerkiksi ympäristöministeriön Kuntien ilmastoratkaisut -ohjelma on ollut keskeinen instrumentti kuntien ilmastotyön tueksi ja sen kaltaista yhteistyötä tulisi jatkaa.

On hyvä, että suunnitelmassa verkostojen jatkuvuus nähdään tärkeänä: valtakunnalliset ja EU-tason ilmastoverkostot, kuten EU:n 100 ilmastoneutraalia ja älykästä kaupunkia -missio sekä sopimus pohjaiset KETS- ja MAL-ratkaisut tarjoavat puitteet kuntien, valtion ja EU:n vaikuttavalle yhteistyölle ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Samoin päästötyökalujen, kuten Suomen ympäristökeskuksen lakisääteisten päästötietopalveluiden, ylläpito ja rahoitus on keskeistä tietoperusteisen päätöksenteon ja vaikuttavuuden arvioinnin kannalta. Kuntatasoisten päästötyökalujen rinnalle tarvitaan kuitenkin myös maksuttomia kaavoituksen päästölaskentatyökaluja.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

Kulutuksen hiilijalanjäljen vähentäminen on olennainen osa taakanjakosektorin päästövähennyksiä. Nopeasti kasvavassa Espoossa rakentamisen materiaaleihin sisältyvät, Espoon ulkopuolella valmistuksessa syntyvät päästöt ovat keskeinen kysymys Espoon hiilijalanjäljen kokonaisuudelle varsinkin, kun energiantuotannon ja liikenteen päästöt vähenevät melko nopeasti. Espoo näkee tärkeänä valtion ja kuuden suurimman kaupungin kumppanuuden rakentamisen ja rakennusmateriaalien päästöjen vähentämisessä, koska suurimmissa kaupungeissa kulutetaan valtaosa rakennusmateriaaleista. Erityisesti uuden rakennuslain nojalla määritellyn rakennusten elinkaarenaikaisen hiilijalanjäljen raja-arvosäätelyn kehittäminen ja suurten kaupunkien mahdollisen edelläkävyyden tukeminen rajan nopeammassa kiristämisessä sisältää potentiaalin nopeuttaa rakennusalan puhdasta siirtymää.

Kuluttajien kannustamisen tulee kohdistua ensisijaisesti rakenteisiin ja Espoo näkee hyvänä, että suunnitelmassa esitetään toimia ympäristömerkintöihin, elinkaaripäästöjen näkyvyyteen ja tuotesuunnitteluun. Yksilöiden kannustaminen hiilijalanjäljen puolittamiseen on tärkeää, mutta suunnitelmassa tämän toteutustapa on vielä epäselvä ja sen vaikuttavuutta on näin vaikea arvioida.

Julkiset hankinnat

Avovastaus

Julkisten hankintojen ilmastovaikutuksia tulee ohjata selkeästi ja kunnianhimoisesti.

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

Kaupunkien ja valtion samansuuntainen ja pitkäjänteinen sitoutuminen ilmastotavoitteisiin luo edellytyksiä paitsi päästövähennyksille, myös kansalliselle ja kansainväliselle liiketoiminnalle. Sitoutuminen kunnianhimoisiin ilmastotavoitteisiin lisää ennustettavuutta ja luottamusta, mikä vauhdittaa vähäpäästöisten markkinaehtoisten ratkaisuiden kehittämistä ja investointeja. Microsoftin ja Fortumin Espooseen ja Kirkkonummelle toteuttama datakeskusten hukkalämmön talteenottoprojekti on esimerkki merkittävästä investoinnista, joka mahdollistaa digitalisaatiota, päästövähennyksiä ja tuo työpaikkoja ja elinvoimaa. Kunnianhimoinen ilmastotyö vauhdittaa kehitys- ja innovaatiotoimintaa ja vaikuttaa positiivisesti kaupungin elinvoimaan ja asukkaiden hyvinvointiin.

Espoo korostaa, että ehdotettujen ilmastotoimien vaikuttavuus edellyttää riittävää resursointia sekä rahoitus- ja tukimuotojen ennakoitavuutta. Suunnitelmassa ehdotetut toimet päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ovat tärkeitä kaupungin näkökulmasta ja tukevat niin Espoon kuin kansallisten päästötavoitteiden saavuttamista. Tukimuotoisten toimenpiteiden toteuttaminen ja päästövaikutukset riippuvat valtion ja EU:n sosiaalisen ilmastorahaston ja muiden mahdollisten instrumenttien kautta kohdentuvasta rahoituksesta, joita ei ole suunnitelmassa vielä vahvistettu.

Espoo pitää tärkeänä, että EU:n sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) kautta rahoitettavat toimet kohdistuvat myös suuriin kaupunkeihin. Sosiaalisen ilmastorahaston toimet ovat vielä hyvin ylätasolla suunnitelman luonnoksessa ja vaativat tarkennusta. Se miten tukimekanismit kohdistetaan eri ryhmille jää suunnitelmassa avoimeksi. Energiaremonttien tukien kohdentamisessa tulisi painottaa heikomman vetovoiman alueita kaupunkiseutujen eriytymiskehityksen ehkäisemiseksi. Kuntien vuokra-asuntoyhtiöiden rooli on korostunut kohtuuhintaisen asumisen tarjonnassa. Sosiaalisen ilmastorahaston tukia tulisi kohdentaa myös vuokra-asuntoyhtiöille, jotka ovat merkittävä kohde rahaston tuelle ja pystyvät toteuttamaan sekä energiansäästön että sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta vaikuttavia investointeja. Esimerkiksi Espoon Asunnot Oy:n kiinteistökannan korjaustarve on voimakkaasti kasvava ja tuki energiatehokkuuden alkuinvestointeihin vähentäisi painetta nostaa vuokria pitkällä aikavälillä.

Lisäksi osa tukitoimista on kohdistettu vain lyhyelle ajalle. Tämä luo epävarmuutta suunnitelman vaikuttavuuteen ja aikataululliseen toteuttamiseen. Ennakoitavuuden näkökulmasta olisi tärkeä, että vähintään merkittävimmät päästövähennyksiä tuottavat tuet asukkaiden, yritysten ja kuntien ilmastotoimille osoitettaisiin suoraan 2026–2030 ajalle.

Kokonaisuudessaan Espoo näkee erinomaisena, että suunnitelmassa otetaan huomion ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyys, oikeudenmukainen kohdentaminen ja miten eri ryhmät kokevat ilmastopolitiikan eri tavoin. Erityisesti liikenneköyhyyden tunnistaminen ilmiönä osana ilmastomuutoksen hillintää on tärkeää. Toimenpide-ehdotuksissa olisi kuitenkin näistä näkökulmista tärkeä tunnistaa nykyistä vahvemmin monipuoliset kestävä liikunnan muodot mm. joukkoliikenteen ja kävelyn sekä pyöräilyn osalta, sillä näillä on pelkän ilmastopäästöjen vähentämisen lisäksi myös muita positiivisia vaikutuksia.

Muita huomioita

Avovastaus

Kyrki Helena
Espoon kaupunki