

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

KAISU-luonnoksessa toimenpiteitä kuvaavissa osuuksissa käytetään pääasiassa ilmaisuja kuten "voitaisiin", "pyritään", "tavoitellaan" ja "selvitetään mahdollisuutta", jotka viittaavat mahdollisiin, mutta ei vielä päätettyihin tai toimeenpantuihin toimiin. Tällainen muotoilu jättää epäselväksi toimenpiteiden sitovuuden ja vaikeuttaa niiden hyväksyttävyyden, vaikuttavuuden ja uskottavuuden arviointia. Epämääräinen ilmaisu antaa vaikutelman, ettei suunnitelma ole

konkreettinen, mikä voi heikentää sidosryhmien ja kansalaisten luottamusta sen toteutettavuuteen. Suunnitelmassa olisi hyödyllistä erottaa selkeästi toisistaan jo päätetyt ja toimeenpanossa olevat toimet, hyväksytyt mutta vielä toimeenpanemattomat toimet sekä toimet, joiden toteutumisesta vasta neuvotellaan. Tällainen jaottelu lisäisi suunnitelman läpinäkyvyyttä ja parantaisi sen arvioitavuutta sekä viestisi vahvemmin suunnitelman tavoitteellisuudesta ja toimeenpanokyvystä.

Tässä suunnitelmassa ei ole tarpeellista toistaa skenaarioissa esitettyjä päästövähennemäolettamia. Sen sijaan skenaarioista ja muista taustamateriaaleista johdetut toimenpiteet voisi laittaa leipätekstiin taulukkomuotoon, josta käy ilmi kullakin toimenpiteellä tavoiteltava CO2 vähenemä ja näin tehdä läpinäkyväksi mistä kunkin teeman lopussa

esitetty vähenemä muodostuu.

Liikenne

Avovastaus

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman liikenneosuus ei vastaa ilmastotavoitteiden edellyttämää tasoa.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää ja näitä tavoitteita tulee edistää tasapainoisesti. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan on hyvä kytkeä Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet ja niiden edistäminen.

Kestävän liikennejärjestelmän kehittämisessä kaupunkiseudut ovat keskeisessä roolissa suuren päästövähennyspotentiaalin ja usein kustannustehokkaiden ja vaikuttavien toimenpiteiden vuoksi.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee huomioida elinkeinoelämän kuljetustarpeet sekä kaupunkilogistiikan vaatimukset, erityisesti kaupunkien sisääntuloväylillä.

MAL-sopimukset ovat keskeinen väline kestävän kaupunkiliikenteen edistämiseksi. Sopimusten kautta voidaan toteuttaa pieniä kustannustehokkaita toimenpiteitä, jotka tukevat kestävästä liikkumisesta ja parantavat liikenneturvallisuutta. Jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen rahoituksen nosto on keskeinen keino liikenteen

päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Suunnitelmassa olisi hyvä tarkistaa tulevan aluehallintouudistuksen muutokset vastuorganisaatioihin, esimerkiksi ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät siirtyvät vuoden 2026 alusta alkaen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja jakeluinfran kehittäminen vaatisi myös valtiolta aktiivisempaa roolia EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) velvoitteiden täyttämiseksi. Liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutuminen edellyttää eri osapuolten välistä tiivistä yhteistyötä mm. liikennejärjestelmätyössä ja MAL-sopimusmenettelyssä.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU) on ansiokkaasti tunnistettu liikenneköyhyyden riski ja sen vaikutukset haavoittuviin ryhmiin, kuten haja-asutusalueilla asuviin, pienituloisiin ja saamelaisiin. Kuitenkin

liikenneköyhyys esitetään lähinnä ilmastotoimien seurauksena, ei rakenteellisena ongelmana, joka liittyy pitkälti yksityisautoiluun perustuvaan liikennejärjestelmään ja yhdyskuntarakenteeseen. Rakenteelliset ongelmat sulkevat monia ihmisiä kestävän ja saavutettavan liikkumisen ulkopuolelle – riippumatta siitä, kokevatko he liikenneköyhyyttä

vai eivät. Luvussa 9.3.2 on käsitelty strategian yhdenvertaisuusarviointia - olisi tärkeä sanoittaa riskit siitä, että kestävästä liikkumisesta voi muodostua etuoikeus sen sijaan, että se olisi perusoikeus, koska myönteiset vaikutukset on arvioitu kohdistuvan lähinnä hyvätuloisille.

Maatalous

Avovastaus

Maatalouden osalta suunnitelma esittelee laajasti mahdollisia päästövähennystoimia, mutta jää epäselväksi, onko niiden toteuttamiseen konkreettista poliittista tai taloudellista sitoutumista. Toimenpiteiden esittely jää osin luettelomaiseksi, eikä suunnitelmassa riittävästi erotella jo päätettyjä toimia niistä, jotka ovat vasta valmistelussa tai ehdotuksia.

Varsinaiset politiikkatoimet on listattu hyvin niukasti suunnitelmaan. Maatalouden toimenpidemahdollisuudet ovat tiukasti sidoksissa tukipolitiikkaan. On tärkeää, että maatalouden

ilmastonmuutoksen torjunta- ja sopeutumiskeinojen ohjaus ja kannustus nostetaan seuraavan ohjelmakauden suunnittelussa (aktiivisesti/keskeisesti) esille. Varsinais-Suomen osalta sopeutumisen keinoja tarvitaan erityisesti lauhjojen talvien eroosiovaikutuksiin Saaristomeren valuma-alueella.

Arvioitu päästövähennys maataloudessa vuoteen 2030 mennessä on vain 0,12 Mt CO₂-ekv, mikä on pieni suhteessa sektorin kokoon ja päästövähennyspotentiaaliin. Suunnitelmassa todetaan, ettei EU:n yhteisellä maatalouspolitiikalla (YMP) voida edistää kaikkia tarvittavia toimia. Tämä korostaa kansallisten lisätoimien ja rahoituksen tarvetta, joita

voisi vielä tarkentaa ja konkretisoida suunnitelmassa.

Maatalousluonnon monimuotoisuuden turvaaminen on tunnistettu, mutta siihen liittyvät toimet ovat jääneet vähäisiksi. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja ekosysteemien resilienssin kannalta konkreettisten toimenpiteiden esittäminen olisi tärkeä lisäys suunnitelmassa. Toimet heijastuvat myös maatalouden kykyyn sopeutua ilmastonmuutoksen

edetessä.

Ilmastopolitiikan näkökulmasta suunnitelmaa olisi tarpeen vahvistaa selkeämmällä priorisoinnilla kustannustehokkaista ja vaikuttavista toimista. Lisäksi olisi toivottavaa kuvata vahvempi rahoituspohja YMP:n ulkopuolisille ilmastotoimille, konkreettisempi aikataulutus ja vastuutus toimenpiteille sekä selkeämpi kytkentä hiilineutraaliustavoitteeseen ja

vuoden 2040 päästövähennystavoitteisiin.

Turvepeltojen viljely korotetulla pohjaveden pinnalla tai turvepellon vettäminen on esitetty suunnitelmassa toimenä. Se onkin LUKEn suositusten mukainen tehokas toimi maatalouden ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Tähän on suunnitelmassa kuitenkin esitetty tavoitteeksi hyvin maltillinen 2500 hehtaarin tavoitepinta-ala. Tavoite jää vähäiseksi,

kun otetaan huomioon, että skenaarioissa on käytetty kymmenien tuhansien hehtaarien pinta-aloja.

Kaisussa ei ole mainittu peltojen vuokraukseen liittyviä haasteita, vaikka ne ovat keskeisiä sekä maatalouden tilusrakenteen kehittämisessä että kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Lyhytaikaiset

vuokrasopimukset johtavat usein siihen, että vuokrapeltojen maan kasvukunnosta ei huolehdita yhtä pitkäjänteisesti kuin viljelijän omistamilla pelloilla. Maan heikentynyt kasvukunto lisää peltomaan ilmastopäästöjä.

Vuokraviljelyn yleistymistä hillitseviä politiikka toimia tulisi pohtia kuten myös keinoja edistää peltojen siirtymistä aktiiviviljelijöiden omistukseen. Tähän voidaan vaikuttaa lainsäädännön keinoin

sekä uudistamalla tukipolitiikkaa siten, että se kannustaa pitkäaikaisiin ja vastuullisiin maankäyttöratkaisuihin.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Ei lausuttavaa.

Työkoneet

Avovastaus

Ei lausuttavaa.

Jätehuolto

Avovastaus

Ei lausuttavaa.

F-kaasut

Avovastaus

Ei lausuttavaa.

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

Ei lausuttavaa.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

KAISU-luonnoksessa tunnistetaan ansiokkaasti kuntien keskeinen rooli ilmastotavoitteiden saavuttamisessa sekä se, että monissa kunnissa tehdään kunnianhimoista ilmastotyötä. Samalla suunnitelmassa todetaan,

että kuntien taloudellinen tilanne on merkittävä este ilmastotoimien toteuttamiselle. Tämä on tärkeä havainto, mutta suunnitelmassa ei kuitenkaan käsitellä sitä, miksi kunnille ei ole osoitettu taloudellista tukea

KAISUn tavoitteiden toteuttamiseen, vaikka taakanjakosektorin päästöihin voidaan vaikuttaa kunnissa.

Suunnitelmassa olisi tärkeää arvioida, miten kuntien ilmastotyötä, ja etenkin niitä kuntia, jotka eivät vielä ole aloittaneet ohjelmallista ilmastotyötä, voitaisiin tukea jatkossa esimerkiksi

valtionavustuksin, kannustimin tai sosiaalisen ilmastorahaston kautta. Tämä lisäisi suunnitelman uskottavuutta ja tukisi sen toimeenpantavuutta erityisesti

paikallistasolla. Lisäksi olisi tärkeää kuvata, miten kuntien ilmastotoimien vaikuttavuutta seurataan ja miten ne kytkeytyvät kansallisiin päästövähennystavoitteisiin.

oin 80 % kansallisesta päästökokonaisuudesta liittyy jollain tavalla ELY-keskusten tehtäviin noin 200 lain ja asetuksen toimeenpanon kautta. Aluehallinnon viranomaistyön kautta on mahdollista vaikuttaa merkittävällä

tavalla ilmastopoliittisiin tavoitteiden saavuttamiseen. Tätä näkökulmaa ei ole KAISU3:ssa kovin hyvin tunnistettu, vaikka hallinnosta voidaan löytää ohjauskeinoja lähes kaikkiin suunnitelmassa esitettyihin toimenpiteisiin.

KAISU3:ssa voisi selkeämmin tunnistaa ja kuvata aluehallinnon viranomaisten, erityisesti ELY-keskusten ja tulevien virastojen (EVK, LVV), rooli ilmastopoliitiikan toimeenpanossa. Lisäksi suunnitelmassa voisi huomioida asiantuntijaresurssien turvaaminen osana hallinnon kehittämistä ja hallintouudistusta, jotta ilmastovaikuttavuus voidaan

tunnistaa ja toteuttaa tehokkaasti uusissa virastoissa.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

Ei lausuttavaa.

Julkiset hankinnat

Avovastaus

Julkisiin hankintoihin voitaisiin kehittää sovellettavaksi kansallinen taksonomia, jossa esim. yli 1 Milj. eur hankintoihin tulisi pakolliseksi ilmasto-, luonto ja vesistövaikutusten arviointi.

Muut poikkisektorit

Avovastaus

On myönteistä, että KAISU3 tunnistaa kiertotalouden merkityksen osana taakanjakosektorin päästövähennystoimia ja ilmastotavoitteita. Kuitenkin kiertotalouden potentiaali jää suunnitelmassa pitkälti hyödyntämättä.

Strategiasta puuttuvat konkreettiset toimenpiteet, mittarit ja ohjauskeinot, joilla kiertotaloutta edistettäisiin systemaattisesti.

Kiertotalous ei ole vain tekninen ratkaisu, vaan edellyttää muutoksia tuotanto- ja kulutusmalleihin, lainsäädäntöön ja taloudellisiin kannustimiin. KAISU3 viittaa kestäväen kulutuksen ja tuotannon edistämiseen, mutta ei

määrittele, miten tämä toteutetaan käytännössä.

Kiertotalouden ilmastohyödyt voisivat olla suuremmat, jos suunnitelmassa edistettäisiin myös laajempia rakenteellisia uudistuksia, kuten lainsäädännön, verotuksen ja julkisten hankintojen uudelleensuuntaamista sekä vahvistettaisiin eri hallinnonalojen välistä yhteistyötä vähähiilisen kiertotalousmallin mukaisen yhteiskunnan rakentamiseksi. Esimerkiksi

materiaalivirtojen optimointi kuten luonnonvarojen käytön vähentäminen, kaskadi-periaatteen soveltaminen ja materiaalien etusijajärjestyksen noudattaminen voisi tuoda merkittäviä päästövähennyksiä. Näiden edistämiseksi tarvitaan kuitenkin uusia toimia erityisesti verotuksen ja sääntelyn keinoin.

Lopuksi haluamme korostaa, että kestävyyskriisien ratkaiseminen edellyttää systeemistä muutosta. Tällaisen muutoksen mahdollistaminen tai edes sen tahtotilan näkyväksi tekeminen olisi tärkeää sisällyttää strategiaan. Ilman rakenteellista muutosta yksittäisten toimenpiteiden vaikuttavuus jää väistämättä jokseenkin rajalliseksi.

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

Strategiassa tulisi selkeämmin perustella, miksi ilmastotavoitteiden saavuttamista edistetään ensisijaisesti julkisia menoja lisäämällä. On tärkeää arvioida, ovatko valitut keinot taloudellisesti ja yhteiskunnallisesti kestäviä pitkällä aikavälillä. Erityisesti olisi syytä tarkastella, miksi taloudellisesti tehokkaita ja ilmastopoliittisesti vaikuttavia keinoja, kuten ilmastolle haitallisten tukien vähentämistä ja siirtämistä ilmastopolitiikan toteuttamiseen, ei ole nostettu osaksi keinovalikoimaa. Tämä kysymys on keskeinen paitsi julkisen talouden kestävyden, myös ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuuden ja vaikuttavuuden näkökulmasta.

Muita huomioita

Avovastaus

KAISU-luonnos on kokonaisuutena erittäin laaja, ja sen suuri sivumäärä vaikeuttaa olennaisen sisällön hahmottamista. Suunnitelma sisältää runsaasti taustatietoa ilmastopolitiikasta ja muista päästösektoreista, jotka eivät suoraan liity taakanjakosektorin uusiin päästövähennystoimiin. Koska kyseessä on jo kolmas keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma, ei kaikkia ilmastopolitiikan taustatietoja ole tarpeen avata uudelleen tässä yhteydessä. Olisi perusteltua arvioida, voisiko suunnitelmaa tiivistää poistamalla toistoa ja supistamalla yleisiä taustakuvauksia, jotka löytyvät jo muista asiakirjoista, kuten Ilmastovuosikertomuksesta.

Suunnitelman selkeyttä ja vaikuttavuutta lisäisi, jos se keskittyisi tiiviimmin taakanjakosektorin uusiin toimenpiteisiin, niiden perusteluihin ja vaikuttavuusarviointiin. KAISU 3 on tärkeä ja ajankohtainen väline ilmastopolitiikan ohjauksessa, mutta sen strateginen ydin hukkuu yksityiskohtien ja yleisen ilmastopolitiikan kuvailun alle. Ilmastopoliittisesti

olisi perusteltua tiivistää suunnitelmaa, vahvistaa toimeenpanon konkretiaa ja varmistaa, että suunnitelma tukee sidosryhmien osallistumista ja sitoutumista sen toteuttamiseen. KAISU3ssa olisi toivottavaa lisätä oma osuus sille, mitä ilmastopoliittinen toimimattomuus ja eri sitovien ilmastotavoitteiden laiminlyönti tai toteutumattomuus voi aiheuttaa kansantaloudelle ja hyvinvoinnille.

Salminen Pekka
Varsinais-Suomen ELY