



Ota kantaa -palvelu

Kannanotto Suomen sosiaalisen ilmastorahaston toimenpide-ehdotuksiin

Kiitämme mahdollisuudesta ottaa kantaa SCP suunnitelmaan. Tässä näkökulmia Uudeltamaalta:

1. Rahoituksen oikeudenmukainen kohdentaminen

Sosiaalisen ilmastosuunnitelman (SCP) toteutuksessa on varmistettava, että Uudenmaan erityisasema ja haasteet huomioidaan tasapuolisesti suhteessa muuhun maahan. Uusimaa on ollut 2000-luvulla yksi hitaimmin kehittyvistä alueista suhteessa EU:n keskitasoon (9. koheesioraportti) sekä Suomen sisällä hitaimmin kehittynyt alue. Tämä tulee huomioida vihreän siirtymän tukien kohdentamisessa. Uusimaa on jäänyt kokonaan JTF-rahoituksen ulkopuolelle ja merkittävä osa EAKR-rahoituksesta kohdistuu muualle Suomeen. Energiatehokkuushankkeiden ja muun vihreän siirtymän rahoituksen osalta on varmistettava, että Uusimaa ei jää jälleen aliedustetuksi.

Joukkoliikenteen ja energiasiirtymän tukia ei tule rajata vain harvaan asutuille alueille, sillä Uudellamaalla päästövaikutukset ovat merkittävät (20 % Suomen päästöistä) ja siirtymän haasteet suurimmat. SCP-tuen jakautumisen ei tule perustua vain väestötiheyteen tai perinteiseen aluepolitiikkaan, vaan myös päästöjen määrään ja siirtymän vaikutuksiin.

2. Liikenteen päästöjen vähentäminen ja joukkoliikenteen tukeminen

Joukkoliikenteen tukeminen pienemmissä kaupungeissa on tärkeää, mutta Uudellamaalla joukkoliikenne on kriittinen päästövähennyskeino. Kolmannes Uudenmaan päästöistä syntyy liikenteestä, ja energiatuotannon puhdistuessa liikenteen päästövähennysten merkitys kasvaa entisestään.

Kestävien liikkumismuotojen tukea tulisi suunnata vaikuttavuuden perusteella. Merkittävä osa joukkoliikennematkoista tehdään suurilla kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, jossa liikkumisen kustannukset ovat kotitalouksien suurimpia kulueriä asumisen ja energian ohella. On tärkeää varmistaa, että liikenneköyhyyttä ei synny eli ettei liikkumisen kustannukset rajoita työpaikan vastaanottamista tai muita elämisen perusedellytyksiä. Esim. Vantaalla on tutkittu, että maahanmuuttajaväestö käyttää vähemmän joukkoliikennettä. Pääkaupunkiseudulla on 200 t maahanmuuttajaa, jotka merkittävältä osin vähävaraisia ja olisivat potentiaalinen kohderyhmä.

HSL:n rahoituspohjan haasteet, seudun kasvava joukkoliikenneinfravelka ja sitä kautta nousevat lippuhinnat uhkaavat joukkoliikenteen palvelutasoa ja houkuttelevuutta. Joukkoliikenteen tukeminen on välttämätöntä, jotta palvelutaso säilyy ja käyttäjämäärät eivät laske. Samalla on tärkeää kehittää seudun pyöräilyinfrastruktuuria, kuten pyörätieverkostoa, mikä on tunnistettu keskeiseksi päästövähennystoimeksi alueellisessa ilmastotyössä. Esimerkiksi kaupunkipyörien tukeminen on sosiaalisesti kestävä ratkaisu, jolla on myös kansanterveydellisiä vaikutuksia. Kävelyn ja pyöräilyn matkoilla on suurin potentiaali alueilla, joissa tehdään lyhyitä matkoja. Siksi suuria kaupunkiseutuja ei saa sivuuttaa kävelyn ja pyöräilyn tukemisessa.

Pitkien etäisyyksien vuoksi pitkän matkan bussiliikenne tarvitsee tukea, jotta voidaan turvata sosiaalisesti oikeudenmukainen liikkuminen erityisesti Uudenmaan reuna-alueilla.

Autokannan nuorentaminen ei välttämättä vähennä liikennesuoritteita, eikä romutuspalkkio tue uusimaalaista autokantaa, joka on jo maan uusimpia. Voisiko hankintatuet olla tehokkaampi keino, vai hyötyvätkö niistä vain varakkaat? Ruotsin sähköiseen liikenteeseen kohdistuva tukimalli voisi tarjota vertailukohtaa.

Latausinfra ja vaihtoehtoisen jakeluinfra tukeminen raskaalle tieliikenteelle on kriittistä, sillä markkinaehtoinen kehitys ei vielä toteudu riittävässä mittakaavassa.

Valtion rahoituksen supistuminen joukkoliikenteelle sekä raideliikenteen avautuva rahoitusmekanismi ja kuntien kasvava rahoitusosuus voivat vähentää bussiliikenteen tukimahdollisuuksia. Tämä on huomioitava rahoituksen suunnittelussa, jotta joukkoliikenteen saavutettavuus ja houkuttelevuus eivät heikkene.

Kansainvälinen saavutettavuus:

Geopoliittinen tilanne vaikeuttaa varsinkin liikennepäästöjen kohdalla, joka kohdistuu meille: Suomeen lentävät pitkän matkan lentokoneet joutuvat kiertämään Venäjän, joka kuluttaa enemmän polttoainetta. Samalla EU:sta on tulossa ETS:n liittyvää säätelyä, kuten AFIR. Ensimmäisissä vuodetuissa monivuotisissa rahoituskehysuunnitelmissa (2027-) ei ole maininta AFIR:iä tukevasta AFIF-rahastosta. Latausinfrastruktuuriin on siis panostettava.

Meillä ei myöskään vielä ole raideyhteyttä EU-maihin, joten vesi- tai ilmakuljetusväylät ovat merkittävän reitti Eurooppaan. Nämä (lento-, laiva jne.) yhteydet tulevat ja lähtevät Uudeltamaalta, joten meille tulee tästä lasku.

3. Energiaremontit ja energiaköyhyys

Energiatukia tulisi kohdistaa aktiivisesti myös Uudellemaalle, sillä täällä on merkittävä osa Suomen rakennuskannasta. Rakennusten remontointien

kannattavuus on täällä korkeampi kuin muualla Suomessa, missä asuntojen arvon aleneminen voi tehdä energiaremonteista taloudellisesti epävarmoja.

Energiaköyhyys vaikuttaa eri tavoin eri puolilla Uuttamaata – hitaammin kehittyvät reuna-alueet idässä ja lännessä ovat erityisen haavoittuvia. Tämän vuoksi taloyhtiöille tulisi kohdistaa energia- ja latausinfraa tukevaa rahoitusta.

Heikommassa asemassa olevilla alueilla rakennuskanta on usein vanhempaa ja huonommin ylläpidettyä, jolloin korjaustarpeet kasaantuvat. Alueilla, joilla asukkaiden tulotaso on matala, taloyhtiöiden on vaikeampi rahoittaa isoja remontteja, koska osakkailla ei ole varaa maksaa kalliita remonttivastikkeita. Tämä johtaa korjausvelan kasvuun ja vahvistaa segregatiota. Kaupunkien vuokra-asuntoyhtiöt tarjoavat kohtuuhintaista asumista ja sijaitsevat usein alueilla, jotka ovat alttiita eriytymiskehitykselle. Näille alueille kohdennettavat tukitoimet ovat keskeisiä kaupunkiseutujen tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi.

ELY-keskuksen tuki öljylämmityksestä luopumiseen on ollut tehokasta, ja sen jatkaminen sekä laajentaminen muihin lämmitysjärjestelmiin on tärkeää. Myös kunnille suunnattua öljylämmityksestä luopumisen tukea tulisi laajentaa. ARA-tuen päätyminen asuinrakennusten energiatehokkuuden parantamiseen on jättänyt rahoitusaukkoa, joka tulisi täyttää.

Matalan kynnyksen investointituet, kuten ilmalämpöpumppujen tukeminen, voivat olla tehokkaita, sillä ne madaltavat investointikynnystä ja ovat suoraan hyödynnettävissä. Energianeuvonnan merkitys on huomattava, ja sen kysyntää sekä vaikuttavuutta tulisi arvioida tarkemmin. Pienyritysten energiaremontit ovat tunnistettu haasteeksi. Voisiko tukea allokoida erityisesti näille?

4. Taloudelliset reunaehdot ja vihreän siirtymän näkymät

Datakeskus- ja vihreän siirtymän investoinnit voivat tulevaisuudessa nostaa kulutuksen kasvun myötä energian hintaa. Miten varmistetaan hintavakaus ja toimitusvarmuus? Kuinka kustannukset kohdentuvat pitkällä aikavälillä suurissa sähkönkulutuksen hintavaihteluissa ja vaikuttavat energiaköyhyyteen? Saako 2022-2023 kokemuksista analysoitua kohderyhmiä?

Rahoituksen oikeudenmukainen kohdentaminen ja alueellinen vaikutustarkastelu ovat keskeisiä, jotta vihreä siirtymä toteutuu reilusti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla. Mikäli rahoitus hajautetaan liian pieniin kokonaisuuksiin, vaarana on tehottomuus ja resurssien hajanaisuus.

Kunnioittavasti,
Uudenmaan liitto