

Kaupunkiympäristötoimiala

23.1.2019

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriön lausuntopyyntö VN/7112/2018

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi 2030

Ympäristöministeriö on tehnyt luonnoksen kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi 2030 ja pyytää Turun kaupungilta lausuntoa asiassa 25.1.2019 mennessä. Kansallisen ilmansuojeluohjelman tavoitteena on esittää Suomen ilmansuojelun nykytilanne, sen tavoitteet ja velvoitteet sekä toimenpiteet ilmanlaadusta aiheutuvien terveys- ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Lausuntopalautteessa toivotaan erityisesti näkemyksiä luvun 6 lisätoimenpide-ehdotusten toimeenpanosta sekä muita toteuttamiskelpoisia ehdotuksia ilmansaasteista aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.

Turun kaupunki antaa asiassa seuraavan lausunnon:

Lisätoimenpiteiden tarpeellisuus

Päästöjen historiallista kehitystä ja peruslinjan mukaisia projektioita kuvaavat tekstikappaleet antavat melko positiivisen kuvan Suomen tilanteesta. Asukaslukuun suhteutettuna päästöt ovat kuitenkin edelleen huomattavan suuria: esimerkiksi pienhiukkasten tai typen oksidien päästöt ovat samaa suuruusluokkaa kuin Puolassa ja huomattavasti, jopa monin kerroin, suuremmat kuin vaikkapa Ruotsissa tai Saksassa.

Vaikka maantieteellisistä syistä ilma on Suomessa useimmiten verraten puhdasta, ovat ilmansaasteiden ympäristö- ja terveysvaikutukset merkittäviä. Ilmansaasteille herkkien eliölajien taantuminen on selvästi nähtävissä esimerkiksi kaupunkien ympäristöissä. Terveysvaikutusten tutkimiseen käytettävissä olevat aineistot ja menetelmät ovat viime vuosina kehittyneet nopeasti, ja uusia yhteyksiä löydetään jatkuvasti. Onkin luultavaa, että CAFE 2013 -selvityksen mukainen arvio ilmansaasteiden aiheuttamista taloudellisista menetyksistä Suomessa (2,3 – 5,3 miljardia euroa vuodessa) osoittautuu tutkimustiedon lisääntyessä aliarvioksi.

Kaupunkien asukkaiden ja ympäristön hyvinvoinnin kannalta on siten erittäin tärkeää, että organisaatiorajat ylittävällä yhteistyöllä ja riittävän kunnianhimoisilla toimenpiteillä pyritään selvästi päästökattodirektiiviä nopeampaan päästöjen vähentämiseen ja että esitetyt lisätoimenpiteet toteutetaan täysimääräisesti.

Tieliikenne

Toimenpide-ehdotukset ovat yhteneviä kaupungin tavoitteiden kanssa. Kasvavilla kaupunkiseuduilla teknologiset uudistukset eivät yksin riitä, vaan myös kulkutapajakauman on muututtava, jotta merkittäviä päästövähennyksiä voisi tapahtua. Tämä vaatii voimakkaita ja yhdensuuntaisia toimia kaikilla sektoreilla.

Tieliikenteen päästöjen vähentäminen tukee samalla ilmastotyötä sekä lukuisia muita tavoitteita, kuten meluntorjuntaa ja kaupunkitilan järkevää käyttöä. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä voidaan saavuttaa merkittäviä kansanterveydellisiä hyötyjä kunnon kohenemisen kautta. Ilmansaasteiden haittakustannusten lisäksi tulisikin arvioida myös muita passiivisen elämäntavan haittakustannuksia.

Käyttäytymistä voidaan ohjata verotuksellisin keinoin. Tällä hetkellä esimerkiksi diesel-polttoaineen verotuksen toteutus yksityisautoilussa polttoaineen käyttömäärästä riippumattomalla ajoneuvoikohtaisella maksulla ei kannusta vähentämään ajosuoritetta. Vero tulisi kytkeä ajokilometreihin esimerkiksi katsastuksen tietojen perusteella. Paras ratkaisu olisi lisätä vero suoraan polttoaineen hintaan, ja irrottaa myös ammattiautoilijoiden tuki polttoaineen käytöstä.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman lisäksi talousohjauksen tulisi olla yhtenevä kaikissa hankkeissa. Mittavat väylähankkeet lisäävät ajosuoritteita ja pahentavat ruuhkia ja ilmanlaatuongelmia taajamissa. Valtion rahoittamien investointien painopiste tulisi siirtää älykkäämpiin ihmisten ja tavaroiden liikkuvuutta tukeviin hankkeisiin, joissa ajoneuvosuoritteet eivät lisäännä. Myös valtion tukemissa rataym. hankkeissa tulisi hyödyntää niiden koko potentiaali kestävän liikkumisen edistämiseksi, sillä kulkutapajakauman muuttuminen edellyttää usein lukuisia hankkeen rinnalla toteutettavia muita toimenpiteitä, joiden suunnittelua ja toimeenpanoa voidaan edellyttää.

Kehittämistä tarvitaan lisäksi tieliikenteen suunnittelukäytännöissä, joissa suoritteiden jatkuva kasvu on ollut itsensä toteuttava ennuste. Eräs edullinen keino tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi on myös nopeusrajoitusten alentaminen.

Puun pienpolto

Suomen ilmastopolitiikkaa ja sen vaikutuksia ilmansuojeluun kuvaavassa kappaleessa todetaan mahdollinen ristiriita bioenergian käytön lisäystavoitteen ja ilman epäpuhtauspäästöjen vähentämistavoitteen välillä. Kuitenkin kaikki polttoprosessit aiheuttavat myös kasvihuonekaasupäästöjä. Puun varastoiman hiilidioksidin vapautuminen ilmakehään, mustahiilipäästöt sekä puunkorjuun vaikutukset kasvupaikan hiilinieluun ovat ilmastolle haitallisia. Näin ollen on erittäin tärkeää tuoda esille todellista tutkimukseen perustuvaa tietoa puunpolton ilmastovaikutuksista ja pyrkiä hillitsemään myös bioenergian tarpeetonta käyttöä.

Informaatio-ohjaus on kustannustehokas keino vaikuttaa puun pienpolton päästöihin. Eräs tehokas keino toimenpide-ehdotusten jalkauttamiseksi voisi olla puun pienpolton teemojen kytkeminen vahvasti Oulun mallin mukaiseen rakennusvalvonnan ennakoiwaan laadunohjaukseen ja mallin levittäminen muihin kaupunkeihin. Oulun mallissa uudis- ja korjausrakentajille järjestetään koulutustilaisuuksia projektin alkuvaiheessa. Lisäresursoinnin tarve on hyvin vähäinen, sillä menettely vähentää rakennusvalvonnan resurssitarvetta lupakäsittelyssä.



23.1.2019

Muiden sektoreiden suunnittelu ja päätöksenteko

Luonnoksessa nostetaan esille ilmansuojelun kytkeminen kuntastrategioihin. Modernit kaupungit ovat hallinnollisesti monimutkaisia kokonaisuuksissa, joissa on lukuisia luottamuselimiä, organisaatioyksiköitä ja konserniyhtiöitä. Useita toimintoja hoidetaan kuntien yhteistyönä esimerkiksi seudullisten lautakuntien tai omistussuhteiden kautta ja alueelliset sekä hallinnolliset rajat vaihtelevat toiminnoittain. Monimutkaisen kokonaisuuden hallitsemiseksi kaupungeissa onkin viime vuosina kehitetty johtamisjärjestelmiä, joissa keskeisiä elementtejä ovat esimerkiksi strategia, strategiset ohjelmat, niistä johdetut strategiset ja operatiiviset sopimukset, talousarvio ja tuloskortit sekä kärkihankkeet. Esimerkiksi Turun kaupungin ilmastosuunnitelma on pyritty kytkemään osaksi tätä kokonaisuutta.

Kuntien ympäristönsuojeluviranomaisilla on ilmansuojelun kannalta keskeinen rooli mm. lupaprosessien kautta, mutta kuntien strategisessa kehittämisessä rooli voi olla vähäisempi. Kuntien ympäristönsuojelun hallintoa koskevan lainsäädännön ajantasaisuus tulisi kokonaisuudessaan arvioida nykyaikaiseen strategiseen johtamiseen peilaten. Myöskään SOVA-lain soveltaminen kuntien strategiaan ohjelmiin ei ole selvä, eikä kattavia vaikuttavuusarvioita yleensä tehdä. Tulisi siis miettiä, mitkä ovat strategisten ohjelmien vähimmäissisältövaatimukset ilmansuojelutyön onnistumisen kannalta ja miten kuntia kannustetaan sisällyttämään ne järjestelmällisesti strategioihinsa.

Muut toimet

Toimenpiteiden jalkautuminen edellyttää hyvää paikallistason osaamista ja resursointia, ja kuntien ilmansuojelutyön tukeminen on tässä avainasemassa. Myös ilmanlaadun seuranta on syytä kehittää edelleen. Suomen nykyiset noin sata mittausasemaa tuottavat luotettavaa tietoa ilmanlaadusta, mutta kaupungeissa vaihtelu on pienipiirteistä ja yksittäiset mittaukset edustavat usein verrattain pientä aluetta. Reaaliaikaista mittausdataa voisi täydentää esimerkiksi laajentamalla FMI-ENFUSER mallijärjestelmän käyttöä.

Lopuksi

Luonnoksessa on tunnistettu vaikuttavia toimenpiteitä ilmansuojelun edistämiseksi, niihin liittyviä synergioita ja eri toimijoiden rooleja. Toimeenpanon kannalta keskeistä onkin eri toimijoiden välisen hyvän yhteistyön jatkaminen ja vahvistaminen.

Turussa xx.1.2019

Christina Hovi
toimialajohtaja