

23.2.2026

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 8/2025 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry:n lausunto valtioneuvoston selonteosta kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

ITS Finland kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta koskien kansallista energia- ja ilmastostrategiaa.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu noin 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 henkilöä. Yhdistyksen tarkoituksena on edistää älykkään liikenteen ja logistiikan palvelujen toteuttamisen ja liiketoiminnan yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi digitalisaation keinovalikoiman yhteiskunnallista vaikuttavuutta koko liikennejärjestelmän turvallisuuden, sujuvuuden, tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamisessa. Yhdistys edistää toimialan älykkään ja kestävän liiketoiminnan kasvua ja kansainvälistymistä.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

ITS Finland ry on älykkään ja kestävän liikenteen asiantuntijaverkosto, jonka vuoksi lausuntomme keskittyy pääasiassa liikennesektorin toimenpiteisiin. ITS Finland ry pitää valtioneuvoston selontekoa energia- ja ilmastostrategiasta tärkeänä askeleena kohti hiilineutraalia Suomea. Strategiassa on tunnistettu sähköistymisen ja energiajärjestelmän monipuolistamisen merkitys. Samalla korostamme, että liikennejärjestelmän päästöjen vähentämisen ja energiatehokkuuden parantamisen rajaaminen pelkästään käyttövoimavaihtoihin on näkökulmana liian kapea, kallis ja hidas. Tarvitsemme tehokkuutta ja tuottavuutta korostavan näkökulman, jossa hyödynnetään koko älykkään ja kestävän liikennejärjestelmän keinovalikoima. Liikenne on paitsi energiajärjestelmän osa myös itsenäinen järjestelmä, jonka toimivuus, kulkutapajakauma ja palvelurakenne ratkaisevat päästökehityksen suunnan. Ilman liikennejärjestelmätason muutosta sähköistyminen yksin ei riitä saavuttamaan kustannustehokkaasti vuoden 2030 eikä 2035 tavoitteita.

Liikenteen näkökulmasta erityisen tärkeää on kaupungeissa tehtävä työ. YK:n mukaan hiilidioksidipäästöistä 70 %:a syntyy kaupungeissa, vaikka kaupungit kattavat vain 2 %:a maapinta-alasta. Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti kehitettävä asiakaslähtöisiä vaihtoehtoja nykyiselle yksityisautokeskeiselle liikennejärjestelmälle. Kaupungeissa kestävän ja aktiivisen liikenteen kulkumuoto-osuutta tulee nostaa oleellisesti, ja tämän tulisi näkyä myös strategian liikennettä koskeissa tavoitteissa. Suurilla kaupunkiseuduilla autottomuus on jo merkittävä ilmiö. Helsingissä noin 54 prosenttia asutuskunnista ei omista autoa ja Tampereella vastaava osuus on

23.2.2026

noin 34 prosenttia. Tämä tarkoittaa, että kaupungeissa liikkumispalveluilla voidaan aidosti rakentaa tulevaisuuskestävä liikennejärjestelmä, joka tukee sekä päästötavoitteita, kaupunkien kestävä kehitystä ja kuntalaisten taloutta tukevia ratkaisuja. Liikenne 12 -suunnitelmassa tunnistetut kulkumuotosiirtymät, liikennesuorituksen hallinta ja palvelupohjaiset ratkaisut muodostavat jo valmiin strategisen kehyksen, jota tulisi johdonmukaisesti kytkeä energia- ja ilmastostrategian toimeenpanoon. Nyt tämä kytkentä jää selonteossa liian vähälle huomiolle. Käyttövoimaratkaisujen rinnalla tulee ottaa käyttöön koko monipuolinen keinovalikoima, joista keskeisimmät seuraavassa tiivistysti esitettyinä:

1. Joukkoliikenteen, liikkumispalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn vahvistaminen

- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen yhdessä muiden liikkumispalvelun kanssa tekevät siitä aidon vaihtoehdon yksityisautoilulle.
- Aktiiviliikunnan – kävelyn ja pyöräilyn – roolia on syytä vahvistaa strategisella tasolla, koska ne tukevat yhtä aikaa terveyttä, ilmastotavoitteita ja liikennejärjestelmän tehokkuutta. Liikenteen sähköistymisessä on huomioitava myös kehittyvät kaksipyöräiset, jotka tekevät kaikista kaupungeista ja kaupunkiseuduista potentiaalisia pyöräilykaupunkeja.
- Yhteiskäyttöiset liikkumispalvelut (kutsuhajattu liikenne, kaupunkipyörät, jaetut ajoneuvot) tarjoavat merkittävän päästövähennyspotentiaalin, kunhan niihin panostetaan. Strategiassa tulisi huomioida kannusteet ja sääntely, jotka edistävät näiden palveluiden käyttöönottoa ja skaalautumista.

2. Liikennejärjestelmätason tehokkuus digitalisaation avulla

- Digitalisaatio tarjoaa mahdollisuudet nostaa koko liikennejärjestelmän tuottavuutta: matka- ja kuljetusketjut voidaan yhdistää saumattomiksi kokonaisuuksiksi ja ajoneuvojen käyttö- ja täyttöasteita voidaan parantaa merkittävästi. Älykkäät ohjaus- ja dataratkaisut mahdollistavat liikenteen sujuvuuden, resurssien paremman hyödyntämisen sekä päästöjen vähentämisen kustannustehokkaasti.
- Logistiikka ja erityisesti kaupunkilogistiikka ovat keskeisessä roolissa liikenteen päästöjen vähentämisessä. Päästövähennyksiä voidaan saavuttaa useilla rinnakkaisilla keinoilla: kuljetusten yhdistelyllä ja terminaaliratkaisuilla, reittioptimoinnilla ja digitaalisella ohjauksella, kaluston sähköistämällä ja vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, jakeluikkunoiden ja -aikojen ohjauksella sekä maankäytön ja logistiikan paremmalla yhteensovittamisella.

3. Liikenteen verotus ja hinnoittelu

- Käynnissä oleva liikenteen verotuksen kokonaisuudistus on keskeinen mahdollisuus kytkeä ilmastotavoitteet, liikennejärjestelmän tehokkuus ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus yhteen.
- Liikenteen verotus ja ruuhkamaksut ovat tehokkaita ja nopeasti vaikuttavia ohjauskeinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi sekä koko liikennejärjestelmän toimivuuden parantamiseksi. Energia- ja ilmastostrategiassa sekä pitkän ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa liikenteen hinnoittelun roolia tulisi edistää osana keinovalikoimaa.
- Liikenteen päästöt syntyvät ensisijaisesti ajosuoritteesta ja kulkutapavalinnoista. Hinnoittelun avulla voidaan vaikuttaa molempiin: ohjata liikkumista ajallisesti ja alueellisesti ruuhka-aikeiden ulkopuolelle, lisätä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta sekä nopeuttaa siirtymää vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Toisin kuin monet tukimuotoiset ohjauskeinot, hinnoittelu tuottaa samalla julkista tuloa, joka voidaan kohdentaa

23.2.2026

liikennejärjestelmän kehittämiseen, joukkoliikenteen parantamiseen tai sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vahvistamiseen.

4. Kotimaiset ratkaisut vs. päästöyksiköiden ostaminen

- Strategiassa todetaan, että mikäli kansallisiin päästötavoitteisiin ei päästä, niin ”Tarvittaessa voidaan myös hankkia päästöyksiköitä muilta jäsenmailta päästövähennysvelvoitteen kattamiseksi.” Tämä merkitsee merkittävää taloudellista riskiä ja olisi suorastaan järjenvastaista tekemistä.
- On huomattavasti kestävämpää ja kansantaloudellisesti järkevämpää panostaa etunojassa päästöttömiin ja älykkäisiin ratkaisuihin, jotka voidaan hankkia kotimaisilta toimijoilta. Näin luodaan työpaikkoja, investointeja ja vientimahdollisuuksia Suomeen sen sijaan, että päästökompensaatiomaksut valuisivat ulkomaille.
- Samalla voidaan kasvattaa suomalaisen liikennealan ”hiilikädenjälkeä”: ratkaisuja, joita kehitetään kotimarkkinoilla, voidaan viedä muualle maailmaan edistämään globaaleja ilmastotavoitteita.

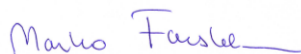
Lopuksi

ITS Finland korostaa, että energiasiirtymän rinnalla tarvitaan liikennejärjestelmän kokonaisvaltainen tehostaminen. Digitalisaatio, jakamis- ja kiertotalouden ratkaisut, joukkoliikenteen kehittäminen, aktiiviliikkumisen tukeminen ja yhteiskäyttöiset palvelut muodostavat kokonaisuuden, joka vähentää päästöjä, nostaa tuottavuutta ja vahvistaa kansalaisten liikkumismahdollisuuksia. Liikenteen osalta nykyinen hyvin yksioikoinen keinovalikoima keskittyy lähinnä odottamaan, että polttomootoriautot korjautuvat pikkuhiljaa sähköautoilla – siitä puuttuu strategialta toivottava strateginen uudistumisen ote.

Strategian merkittävin linjaus löytyy heti johdannossa eli ”Kansainvälisen ilmastohyödyn eli hiilikädenjäljen kasvattaminen pitääkin asettaa Suomen ilmastopolitiikan tavoitteeksi kansallisten päästöjen vähentämisen ohella. Etusija tulisi antaa toimille, jotka auttavat tuottamaan maailmalle uusia kilpailukykyisiä ratkaisuja ja joiden mahdollisuudet maailmanlaajuisesti ovat erityisen suuria.”

Suomessa löytyy erinomaista osaamista liikenteen älykkäissä ja kestävässä ratkaisuissa. Tuo koko potentiaali tulee ottaa käyttöön kotimarkkinoilla strategian linjauksen mukaisesti. Liikenteen näkökulmasta keskeistä on huolehtia, että emme joudu tilanteeseen, jossa varoja ohjataan päästöyksiköiden ostoon ulkomailta. Se olisi vastuuttominta energia- ja ilmastopolitiikkaa mitä kuvitella saat-
taa.

Kunnioitavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry