

26.8.2026

Ympäristöministeriö

Lausuntopyyntö ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/6119/2025

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä. ITS Finland ry on älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi lausuntomme painottaa älykkään liikenteen toimialaan liittyviä näkökulmia.

Tällaisena tiukkana taloudellisena aikana ITS Finland pitää sosiaalista ilmastorahastoa hienona mahdollisuutena edistää Suomen liikennejärjestelmän päästötavoitteiden toteutumista ja parantaa haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten liikkumismahdollisuuksia.

Liikennetoimenpiteisiin kohdistetaan kansalliset ja paikalliset rahoitusosuudet mukaan lukien lähes 300 miljoonaa euroa. Rahoitusta voi pitää jopa poikkeuksellisen suurena panostuksena tärkeisiin teemoihin ja nyt olisi tärkeää varmistaa, että rahoitus kohdistuu sellaisiin rakenteisiin, joilla saadaan pysyviä vaikutuksia.

Luonnoksen omien arvioiden perusteella vaikutus liikenteen kokonaispäästöihin jää kuitenkin vähäiseksi. Myöskään liikenneköyhyyttä ei ratkaista pysyvästi, jos rahoituksella tuotetut palvelut lakkaavat rahastokauden päättyessä.

Rahoitusta ei siksi tulisi käyttää ensisijaisesti yksittäisiin tukiin ja määräaikaisiin kokeiluihin, vaan pysyviin rakenteellisiin uudistuksiin. Jokaiselta toimenpiteeltä tulee edellyttää tietoon perustuvaa toteutusta, yhteentoimivuutta, monistettavuutta sekä uskottavaa suunnitelmaa toiminnan jatkumisesta SCF-rahoituksen jälkeen. Seuraavassa on ITS Finlandin lausunto kohdistettuna lausuntopyynnön alaotsikoiden mukaisesti. Lausuntomme kohdistuu sosiaalisen ilmastorahaston liikenneosioon.

Införande av anropsstyrd kollektivtrafik på Åland, osio 2.2.1.1

ITS Finland kannattaa Ahvenanmaalle suunniteltua kutsuohjattua joukkoliikennettä. Toimenpide vastaa hyvin rahaston tavoitteeseen parantaa haavoittuvien käyttäjien liikkumismahdollisuuksia alueella, jolla joukkoliikenteen tarjonta on vähäistä. Erityisen myönteistä on, että tavoitteena ei ole ainoastaan kokeilla kutsuliikennettä, vaan integroida palvelu olemassa olevaan joukkoliikennejärjestelmään sekä valmistella palvelun siirtämistä jatkuvaksi toiminnaksi. Myös mahdollisuus hyödyntää avointa kutsuliikennettä myöhemmin laakisääteisten henkilökuljetusten järjestämisessä on tärkeä rakenteellinen tavoite.

26.8.2026

Ahvenanmaan toimenpide toimii tältä osin hyvänä esimerkkinä siitä, miten SCF-rahoituksella voidaan tavoitella pysyvää muutosta liikennejärjestelmään. Ahvenanmaan kokemukset tulisi kytkeä osaksi valtakunnallista kutsuliikenteen kehittämistä ja vastaavasti muualla Suomessa syntyvien ratkaisujen tulee olla Ahvenanmaan hyödynnettävissä. Tällöin hankkeen hyötyjä saadaan toivottavasti levitettyä 200 käyttäjän minimitavoitetta laajemmalti.

Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille, osio 2.2.1.2

ITS Finland pitää ymmärrettävänä pienituloisten ja auton käytöstä riippuvaisten kotitalouksien tukemista erityisesti joukkoliikenteen puutosalueilla. Romutuspalkkion päästövaikutus ja kustannustehokkuus jäävät kuitenkin varsin vaatimattomiksi. Henkilöautojen romutuspalkkio on suunnitelmassa esitetyssä muodossaan ensisijaisesti sosiaalinen tukitoimi, ei kustannustehokas ilmastotoimi. Toimenpiteeseen esitetään 112,3 miljoonaa euroa, mutta sen arvioitu kumulatiivinen päästövähennys vuosina 2028–2032 on vain noin 45 000 tonnia hiilidioksidia. Suunnitelman omilla luvuilla yhden vähennetyn hiilidioksiditonnin hinnaksi muodostuu siten noin 2 500 euroa. Romutuspalkkion laskennallinen kustannus on noin 50-kertainen verrattuna luonnoksen ETS2-vaikutusten käytettyyn 50 euron tonnihintaan nähden. Vertailu ei sellaisenaan mittaa toimenpiteen sosiaalisia hyötyjä, mutta osoittaa, ettei romutuspalkkiota voida pitää kustannustehokkaana päästövähennystoimena.

Romutuspalkkion varsinainen peruste onkin pienituloisten kotitalouksien tukeminen sähköauton hankinnassa. Tavoite voi olla sosiaalipoliittisesti perusteltu, mutta toimenpiteen luonnetta ei tulisi peittää ilmastoperustelulla, sillä rahoitukseen nähden saavutettava päästövaikutus on hyvin vähäinen.

Myös itse romutuspalkkion ehtoihin liittyy sellaisia rakenteellisia epävarmuuksia, että niitä pitäisi vielä arvioida perusteellisemmin ennen toteutusta. Avoimia kysymyksiä ovat erityisesti lopulliset vaikutukset niin päästöihin kuin vähävaraisuuden poistumiseenkin liittyen, kuten esimerkiksi:

- Tuettu sähköauto voidaan myydä eteenpäin. Jos autolle ei aseteta vähimmäisomistusaikaa, tuki voi muuttua käytännössä jälleenmyyntieduksi eikä pysyvästi parantaa vähävaraisen liikkumista.
- Kymmenen vuotta vanhan käyttökelpoisen auton romuttaminen voi olla ilmaston ja kotitalouden kannalta kannattamatonta. Kymmenen vuotta vanha auto on Suomessa itse asiassa selvästi keskiarvoa uudempi. Romutettavan auton ajosuorite, päästöt ja tekninen kunto pitäisi huomioida.
- 50 000 euron hintakatto on todella korkea. Jopa 6 000 euron tuen jälkeen rahoitettavaa jäisi 44 000 euroa. Laina, korko, vakuutukset, huollot ja voimakas arvonalenema voivat heikentää kotitalouden taloutta enemmän kuin pienemmät käyttökustannukset sitä parantavat. Tuki voi näin pahimmillaan johtaa ylivelkaantumiseen. Hintakaton pitäisi olla selvästi alempi ja rahoituksen perustua todelliseen maksukykyyn sekä kokonaiskustannuksiin.

26.8.2026

Huonosti laadittuna romutuspalkkio voi pahimmillaan lisätä kotitalouden velkariskiä ja tuottaa erittäin kalliin päästövähennyksen. Nykymuotoisena riskit väärinkäyttöön ja ei-halluttuihin vaikutuksiin on olemassa.

Kertaluonteisen tuen rinnalla tulee kehittää pysyvämpiä leasing-, takaus- ja sosiaalisen luottotuksen malleja. Jos tuen kysyntä tai vaikuttavuus jää arvioitua heikommaksi, rahoitusta tulee voida siirtää vaikuttavampiin toimenpiteisiin.

Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille, osio 2.2.1.3

ITS Finland kannattaa raskaan kaluston hankintatukea. Se on selkeästi romutuspalkkiota vaikuttavampi päästötoimenpide. Raskaan kaluston suuri ajosuorite ja energiankulutus mahdollistavat merkittävät päästövähennykset ja tuki voi olla mikroyritykselle ratkaiseva investointipäätöksessä.

Tukea tulee kohdentaa ajoneuvoihin, joilla on suuri vuotuinen ajosuorite ja jotka korvaavat korkeapäästöistä dieselkalustoa. Samalla tulee varmistaa latausvalmius ja tuen todellinen kannustevaikutus.

Tuen tulee mahdollistaa myös leasing- ja palvelumallit sekä esteettömien pienoislinja-autojen ja pakettiautojen hankinta. Kaluston sähköistämiseen tulee yhdistää reittioptimointi, kuljetusten yhdistely ja energiankulutuksen seuranta.

Tavoitteena tulee olla yksittäisten ajoneuvohankintojen lisäksi päästöttömän raskaan kaluston markkinan, latausinfrastruktuurin ja mikroyrityksille soveltuvien rahoitusmallien pysyvä kehittäminen.

Raskaan kaluston hankintatuen rinnalla on jo käytettävissä InvestEU-ohjelmaan perustuva kestävien investointien takausjärjestelmä, joka voi parantaa pk- ja mikroyritysten rahoituksen saatavuutta, alentaa vakuusvaatimuksia ja mahdollistaa pidempiä laina-aikoja. Takaus voi kattaa 70–80 prosenttia rahoituksesta, ja järjestelmän piiriin kuuluvat vihreät investoinnit, kuten sähköajoneuvot ja latausinfrastruktuuri.

ITS Finland katsoo, että tämän takausjärjestelmän hyödyntämistä tulisi edistää aktiivisesti osana sosiaalisen ilmastonrahaston toimenpiteiden toimeenpanoa. Hankintatuki ja takaus eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan ne voivat muodostaa toisiaan täydentävän kokonaisuuden, jolla voidaan vahvistaa toimenpiteen vaikuttavuutta ja varmistaa, ettei investointi jää toteutumatta vakuuksien puuttumisen vuoksi.

Alueellisen joukkoliikenteen tuki, osio 2.2.1.4

ITS Finland kannattaa joukkoliikenteen parantamista alueilla, joilla palvelutaso on heikko ja liikenneköyhyyden riski suuri. Tavoitteeksi ei kuitenkaan tulisi asettaa ensisijaisesti 42 määrällisen linjan käynnistämistä, vaan alueellisten liikkumispalvelujen pysyvää uudistamista.

26.8.2026

Ennen uuden liikenteen hankkimista tulee tarkastella kokonaisuutena nykyistä joukkoliikennettä, markkinaehtoista kaukoliikennettä, kutsuliikennettä, koulukuljetuksia, Kela-matkoja, sote-kuljetuksia ja kuntien palveluliikennettä. Uusien yhteyksien tulee täydentää olemassa olevaa runko- ja kaukoliikennettä, toimia tarvittaessa kutsuohjattuina syöttöyhteyksinä sekä mahdollistaa julkisesti tuettujen kuljetusten yhdistäminen kaikille avoimeen liikenteeseen. Julkisella rahoituksella ei tule rakentaa päällekkäistä liikennettä eikä syrjäyttää toimivaa markkinaehtoista tarjontaa.

SCF-rahoituksella tulee luoda pysyviä suunnittelu-, hankinta-, integraatio- ja rahoitusmalleja erillisten määräaikaisten linjojen sijasta. Jokaiselta kokonaisuudelta tulee edellyttää integroitumista reitti-, aikataulu-, lippu- ja matkaketjujärjestelmiin sekä uskottavaa suunnitelmaa toiminnan jatkamisesta rahastokauden jälkeen.

Vaikuttavuutta tulee arvioida linjojen määrän sijasta saavutettavuuden, käytön, kuljetusten yhdistämisen, kustannustehokkuuden ja jatkuvuuden perusteella. Rahaston tulee toimia alueellisen liikennejärjestelmän uudistamisen käynnistäjänä, ei määräaikaisen lisäliikenteen rahoituslähteenä.

Kutsuliikenteen tuki, osio 2.2.1.5

ITS Finland pitää kutsuliikenteen tukea yhtenä suunnitelman tärkeimmistä toimenpiteistä. Kolmivuotiset hankkeet ovat aiempia lyhyitä kokeiluja parempi lähtökohta, mutta nekin jäävät kokeiluiksi ilman pysyvää vastuutahoa ja rahoitusmallia.

Kutsuliikenteen osalta on tärkeää varmistaa, että kokonaisuus rakennetaan tulevaisuutta hyödyntäväksi. Eli tavoitteeksi ei tule asettaa 29 erillisen kokeilun toteuttamista, vaan valtakunnallisesti monistettavien ja pysyvien toimintamallien luomista. Hankkeessa olisi tärkeää hyödyntää jo markkinoilla toimivien yritysten osaaminen eli ensisijaisesti pyrkiä ottamaan käyttöön olemassa olevia sovelluksia ja järjestelmiä.

Kaikki kutsuliikenteen kokeilut tulisi integroida osaksi alueiden joukkoliikennejärjestelmiä sekä myös osaksi käynnissä olevaa Tietopilottia ja sen jatkotoimia. Kytkeytyminen nykyisiin joukkoliikennejärjestelmiin ja julkisesti tuettujen kuljetusten kokonaisuuteen on paras keino jatkuvuuden edistämiseksi.

Hankkeilta tulee edellyttää:

- koulukuljetusten, sote-kuljetusten, Kela-matkojen, palveluliikenteen ja avoimen joukkoliikenteen yhteensovittamista
- kysyntään perustuvaa kalusto- ja palvelumitoitusta
- paikkatiedon, mallinnuksen ja simuloinnin hyödyntämistä
- yhteisiä tietomalleja ja avoimia rajapintoja
- suunnitelmaa palvelun jatkamisesta SCF-kauden jälkeen
- yhteisiä kustannus-, saavutettavuus-, käyttö- ja päästömittareita.

26.8.2026

Kutsuliikennehankkeet tulee toteuttaa yhtenä valtakunnallisena uudistusohjelmana. Tuloksena tulee syntyä yhteinen suunnittelu-, hankinta-, teknologia- ja rahoitusmalli. SCF-rahoituksella ei pidä rakentaa 29 erillistä sovellusta, tilausjärjestelmää ja palvelumallia, vaan sellainen modulaarinen kokonaisuus, joka voidaan ottaa käyttöön missä tahansa Suomessa.

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit, osio 2.2.1.6

ITS Finland kannattaa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamista. SCF-rahoituksessa järkevämpi lähtökohta olisi priorisoida saavutettavuus- ja turvallisuuskokonaisuuksia, ei niinkään uusia kilometrejä. Rahoitus voisi sisältää kohteesta riippuen:

- puuttuvan väyläosuuden
- vaarallisen risteyksen korjaamisen
- valaistuksen ja talvihoidon parantamisen
- turvallisen pyöräpysäköinnin
- joukkoliikenteen liityntäyhteyden
- opastuksen ja liikkumisen ohjauksen.

Nykyisessä muodossa luonnos on liian rakentamis- ja kilometrilähtöinen. Aiempien valtakunnallisten strategiatöiden perusteella suurempi ongelma on olemassa olevan verkon katkonaisuus, laatu, turvallisuus ja ympärivuotinen käytettävyys. SCF-rahoitus tuottaisi todennäköisesti enemmän pysyvää hyötyä, jos se kohdennettaisiin näiden konkreettisten saavutettavuuspuutteiden poistamiseen. Tavoitteeksi pitäisi asettaa esimerkiksi 50 valmiiksi saatettua, ympärivuotista matkaketjua 50 väyläkilometrin sijasta.

Toimenpiteiden arvioidut vaikutukset, osio 3

Luonnoksen mukaan liikennetoimenpiteillä saavutetaan vuonna 2032 yhteensä noin 46 kilotonnin päästövähennys ja vuosina 2028–2032 kumulatiivisesti noin 98 kilotonnin vähenys. Vaikutus jää pieneksi suhteessa liikenteen kokonaispäästöihin, Suomen päästövähennystarpeeseen ja toimenpiteisiin käytettävään lähes 300 miljoonan euron rahoitukseen.

Tämän vuoksi vaikuttavuutta ei tule arvioida vain rahastokauden aikaisten päästövähennysten tai suoritelmäärien perusteella. Arvioinnissa on erotettava toisistaan:

- rahastokauden aikaiset vaikutukset
- rahastokauden jälkeen jatkuvat vaikutukset
- liikennejärjestelmään syntyvät pysyvät rakenteelliset muutokset.

Hankittujen ajoneuvojen, avattujen linjojen, käynnistettyjen kokeilujen tai rakennettujen väyläkilometrien määrä ei vielä osoita rahaston onnistumista. Olennaista on, väheneekö liikenneköyhyys pysyvästi, paraneeko saavutettavuus, saadaanko julkisesti tuettuja kuljetuksia yhdistettyä ja jatkuvatko palvelut ilman SCF-rahoitusta. Rahaston vaikuttavuutta tulee arvioida ennen kaikkea sen perusteella, mitä lähes 300 miljoonan euron panostuksesta jää pysyvästi osaksi Suomen liikennejärjestelmää.

26.8.2026

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

Sosiaalinen ilmastorahasto tarjoaa Suomelle poikkeuksellisen mahdollisuuden toteuttaa uudistuksia, joihin normaalissa vuosittaisessa budjettirahoituksessa on vaikea osoittaa riittäviä voimavaroja. Juuri tämän vuoksi rahoitusta ei tulisi käyttää ensisijaisesti nykyisten toimintatapojen määräaikaiseen laajentamiseen.

Rahaston lisäarvo ei synny siitä, että muutaman vuoden ajan ostetaan enemmän liikennettä tai toteutetaan suuri määrä erillisiä kokeiluja. Sen tulee syntyä pysyvästä muutoksesta tavassa, jolla liikennepalveluja suunnitellaan, hankitaan, yhdistetään ja rahoitetaan.

ITS Finland ehdottaa liikennetoimenpiteille yhteistä toteutuskehystä, johon kuuluvat:

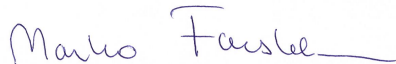
- julkisesti tuettujen kuljetusten yhteensovittaminen
- yhteiset tietomallit ja avoimet rajapinnat
- tietoon ja simulointiin perustuva suunnittelu
- valtakunnallisesti monistettavat toimintamallit
- jatkuvuussuunnitelma rahoituksen ehtona
- vaikuttavuuteen perustuva seuranta ja rahoituksen uudelleenkohdentaminen.

Lähes 300 miljoonan euron liikennekokonaisuus on riittävän suuri synnyttämään todellisen järjestelmämuutoksen, mutta vain, jos rahoitus suunnataan pikavoittojen sijasta yhteentöimiviin, monistettaviin ja pysyvästi rahoitettavissa oleviin ratkaisuihin.

Rahaston onnistumista tulee arvioida ennen kaikkea sen perusteella, mitä jää jäljelle rahaston päätyttyä: toimivatko palvelut edelleen, onko kuljetuksia saatu yhdistettyä, ovatko digitaaliset ratkaisut yhteentöimivia ja ovatko haavoittuvien käyttäjien liikkumismahdollisuudet parantuneet pysyvästi.

Rahaston todellinen arvo ei ole siinä, kuinka monta hanketta sen avulla käynnistetään, vaan siinä, kuinka monta pysyvää ongelmaa sen avulla ratkaistaan.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry