

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 27.08.2026
alueellinen jätehuoltolautakunta

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Lausunto ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta**TRE:3731/02.04.01/2026****Lisätietoja päätöksestä**

Johdon assistentti Katri Naulo, etunimi.sukunimi@tampere.fi, puh. 040 801 6003

Valmistelijan yhteystiedot

Ympäristöjohtaja Kati Skippari, etunimi.sukunimi@tampere.fi, puh. 050 521 5198

Päätös

Annetaan oheinen lausunto ympäristöministeriölle ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta.

Perustelut

Ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoa 26.8.2026 mennessä.
Lausuntopyyntö: 02.07.2026 VN/6119/2025. Lausunto annetaan lausuntopalvelussa.

Toimivallan peruste

Tampereen kaupungin hallintosäännön 32 §:n mukaan apulaispormestari päättää johtamiensa lautakuntien osalta lausunnon antamisesta muissa kuin muutoksenhakuun liittyvissä asioissa tai lainsäädännön mukaan viranomaiselle kuuluvissa lupa- ja valvonta-asioissa.

Lausunnot

Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma (sosiaalinen ilmastosuunnitelma) on osa kansallista ja eurooppalaista ilmastopolitiikan kokonaisuutta, jossa keskeisenä tavoitteena on edistää vihreää siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Suunnitelman laatiminen liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon (Social Climate Fund), jonka tarkoituksena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä, kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä (ETS2). Rahoituksen käyttöön saamiseksi jäsenvaltioiden edellytetään laativan sosiaalinen ilmastosuunnitelma, jossa kuvataan ne kansalliset toimenpiteet, joilla haavoittuvia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä tuetaan siirtymässä.

Toimenpide Rakennusten energiatehokkuusneuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.1.1.1)

Tampere pitää merkityksellisenä, että energiatehokkuusneuvontaa on sopivassa suhteessa sekä valtakunnallisesti että paikallisemmin. Energiatehokkuusneuvonnassa neuvotaan myös saatavilla olevista tukitoimista. Jotta energiatehokkuusneuvonnasta on mahdollisimman paljon hyötyä, on kaupungeissakin syytä olla käytettävissä myös riittävästi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

tukikeinoja, joiden käytöstä energiatehokkuusneuvonnassa voidaan samalla neuvoa.

Toimenpide Energia-avustukset asunto-osakeyhtiöille (suunnitelman osio 2.1.1.2)

Asunto-osakeyhtiöiden energia-avustuksia on ehdotettu suunnattavan vain sellaisiin asunto-osakeyhtiöihin, jotka sijaitsevat sellaisella postinumeroalueella, jossa "asunto-osakeyhtiön keskimääräinen myyntihinta on alle 1 500 euroa/m²." Rajaus käytännössä merkitsisi sitä, että avustusta myönnettäisiin lähinnä vain kaukana suurien kaupunkien keskustoista oleviin kohteisiin, riippumatta mitenkään esimerkiksi toimeentulotukea saavien asukkaiden osuudesta. Tällä tavalla muotoiltu neliöhintarajaus on ongelmallinen sekä teknisesti että siksi, että raja poissulkisi pitkälti isompien kaupunkien kohteet tämän avustuksen piiristä. Esityksessä ei ole tarkennettu, että minkä ajanjakson hintatietoja käytettäisiin. Esitystä jatkokehittäessä on syytä teknisenä asiana huomioida, että osalta postinumeroalueista on paljonkin tietoa asuntojen keskimääräisestä myyntihinnasta, mutta osalta ei ole kauppätietojen vähydestä johtuen.

Rakennusten energiatehokkuutta tämän avustuksen osalta ei ole rajattu kovinkaan tiukasti, vaan ehdoksi on esitetty: "Energialuokka on C tai huonompi". Tämä on huomattavan väljältä vaikuttava rajaus asiaa koskevan EU-sääntelyn sanoituksiin verrattuna. Sosiaalista ilmastorahastoa käsittelevän EU-asetuksen 2023/955 artiklassa 8 asiaa koskien on kohdassa 1.a) muotoilu "joiden käytössä on energiatehokkuudeltaan kaikkein heikoimpia rakennuksia". Tuen piiristä on jätetty pois vain energialuokka B ja sitä energiatehokkaammat rakennukset. Lakisääteinen uudisrakennuksen energiatehokkuuden minimivaatimus asuinkerrostaloissa nykyisin on juuri B. Vertailuasteikkoon kuuluvat myös energiatehokkuusluokkaa C heikommät luokat D, E, F ja G, joiden mukaisia rakennuksia asuinrakennuskannasta on merkittävä määrä. Tukea voisi vahvemmin kohdentaa asiaa koskevan EU-asetuksen tavoitteiden mukaisten energiatehokkuudeltaan kaikkein heikoimpien rakennusten ja niissä asuvien kotitalouksien suuntaan määrittelemällä tuen kohteeksi nimenomaan energiatehokkuudeltaan nyt esitettyä vielä heikommät rakennukset. Energiatehokkuudeltaan heikompia rakennuksia on myös suurempien kaupunkien asunto-osakeyhtiöissä.

On lähtökohtaisesti hyvä, että rahoitusta pyritään priorisoimaan erityisesti tehokkaimpina pidettyihin toimenpiteisiin. Tehokkaita toimenpiteitä olisi kuitenkin tehtävissä myös kaupungeissa. Olisi perusteltua, että ainakin energiatehokkuudeltaan erityisen huonot kohteet sekä öljylämmityksestä luopuvat kohteet voisivat saada tätä tukea myös suurissa kaupungeissa. Tämä voisi mahdollistaa, jos energia-avustukset kohdennettaisiin esitettyä tarkemmin heikoimman

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

energiatehokkuuden kohteisiin ja jos sen lisäksi myös asuntojen neliöhintarajakriteeriä muutettaisiin tavalla, joka mahdollistaisi tuen saamisen suurissakin kaupungeissa niille taloyhtiöille, joiden rakennukset ovat energiatehokkuudeltaan heikoimpia.

Toimenpide Avustukset energiatehokkuuden parantamiseen valtion tukemille asuntoyhteisöille (suunnitelman osio 2.1.1.3)

Tampere kaupunki katsoo valtion tukemille asunto-osakeyhtiöille suunnattavan tuen energiatehokkuuden parantamiseen olevan valtion tukemille asuntoyhteisöille hyödyllisen ja tarpeellisen. Tampere katsoo että avustus voi olennaisesti vauhdittaa energiakorjauksia sekä alentaa pitkällä aikavälillä asumisen kustannuksia huomattavalle määrälle kaupunkilaisia. Suunnitelmaan tulisi palauttaa ilmalämpöpumput tukikelpoisiksi investoinneiksi. Ilmalämpöpumput ovat kustannustehokas ja nopeasti käyttöön otettava ratkaisu energiankulutuksen, lämmityskustannusten ja päästöjen vähentämiseen erityisesti pienituloisissa kotitalouksissa. Ne soveltuvat laajalle joukolle erilaisia asuinrakennuksia ja tarjoavat mahdollisuuden lieventää päästökaupan laajenemisen vaikutuksia ilman merkittäviä alkuinvestointeja verrattuna moniin muihin lämmitysratkaisuihin. Ilmalämpöpumppujen rajaaminen tukien ulkopuolelle heikentää suunnitelman vaikuttavuutta sekä sosiaalisen oikeudenmukaisuuden että päästövähennysten näkökulmasta. Tämän vuoksi ilmalämpöpumput tulisi sisällyttää takaisin tuettavien investointien joukkoon.

Toimenpide Införande av anropsstyrd kollektivtrafik på Åland (suunnitelman osio 2.2.1.1)

-

Toimenpide Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille (suunnitelman osio 2.2.1.2)

Tampereen kaupunki esittää harkittavaksi sitä, että romutuksen toteuttajalle annettaisiin mahdollisuus valita romutuspalkkion käyttökohteeksi myös polkupyörän hankinta tai että sitä voitaisiin käyttää myös joukkoliikennelippujen hankintaan, mikä voisi tukea kestävästä liikkumisen tavoitteiden edistymistä laajemminkin.

Suunnitelman mukaan romutuspalkkiota voitaisiin myöntää vähintään 10 vuotta vanhan polttomoottoriajoneuvon romuttaville henkilökohtaisen ja kotitalouskohtaisen tulorajan täyttävälle kotitalouksille.

Ajoneuvokohtaisen tuen määräksi esitetään 6 000 euroa. Tuki olisi mahdollista käyttää myös käytetyn täyssähköauton hankintaan tai pitkäaikaisvuokraukseen.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Tampere pitää myönteisenä sitä, ettei tukea olla rajaamassa koskemaan ainoastaan uusia ajoneuvoja, sillä tuen kohderyhmään kuuluvilla haavoittuvassa asemassa olevilla kotitalouksilla ei välttämättä ole taloudellisia edellytyksiä uuden auton hankintaan. Toimenpide saattaa vaikuttaa kansallisten markkinoiden lisäksi muun muassa käytettyjen sähköajoneuvojen tuontiin ulkomailta.

Tuen yksityiskohtaisia ehtoja valmisteltaessa on syytä harkita, miten tällaiseen hankintatukeen liittyviä riskejä tuen valumisesta bulvaaneille minimoidaan, jotta varmistetaan tuen kohdentuminen niiden hyödyksi, joille se on tarkoitettu.

Toimenpide Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.2.1.3)

Hankintatuki kohdistuisi alle 10 työntekijän mikroyritysten linja- ja kuorma-autoihin. Mikroyritysten kalustosta aiheutuvien päästöjen väheneminen tukee myös kaupunkien ilmastotyötä.

Toimenpide Alueellisen joukkoliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.4)

Tampere pitää joukkoliikenteen tukemista keskeisenä keinona ehkäistä liikenneköyhyyttä. Suunnitelmassa tuki kohdistetaan Traficomien ostamaan liikenteeseen haja-asutusalueille suurten kaupunkiseutujen ulkopuolelle. Liikenneköyhyyttä on myös suurissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla, joissa joukkoliikennepalvelut järjestetään kuntien toimesta. Valtion joukkoliikennetukea kaupunkiseuduille on viime vuosina leikattu ja mm. arvonlisävero nostettu 10 prosentista nykyiseen 13,5 prosenttiin. Tampereella on näiden toimenpiteiden seurauksena nostettu joukkoliikenteen asiakashintoja ja karsittu palveluita erityisesti vähäisemmän kysynnän alueilla ja ajankohtina. Alueellista joukkoliikennetukea tulisi kohdistaa myös suurille kaupungeille ja kaupunkiseuduille.

Toimenpide Kutsuliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.5)

Tampere kannattaa kutsuliikenteen kehittämistä. Se voi olla haja-asutusalueilla paljon kehittämispotentiaalia omaava ratkaisu kestävän liikkumisen mahdollistamiseksi. Toimenpiteiden kohdentamisessa tulisi kuitenkin tarkastella saavutettavuutta ja sosiaalista haavoittuvuutta aluekohtaisesti eikä pelkästään kuntatasolla. MAL-kaupunkiseutuja ei tulisi rajata pois tuen piiristä perusteettomasti. MAL-sopimusten vahvana painopisteenä on tiivis ydinseutu, jossa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen on keskeistä. Myös MAL-kaupunkiseuduilla

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

ja suurissa kaupungeissa on alueita, joilla perinteisen joukkoliikenteen palvelutaso on heikompi ja joissa pienituloisten asukkaiden osuus on korkea.

Toimenpide Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit (suunnitelman osio 2.2.1.6)

Tampere pitää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointien edistämistä sinänsä aiheellisena. Ilmastorahastosta jaettavan avustuksen määrä on merkittävä mahdollisuus kehittää suomalaisten kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria ja vaikuttaa liikenneköyhyyteen sekä saavuttaa muutoksia liikkumistavoissa ja sen myötä liikenteen päästöissä. Tampereen kaupunki kuitenkin kiinnittää huomiota suunnitelmaluonnoksessa tehtyihin tuen kohdentamisen rajauksiin ja siten tuen käyttömahdollisuuksiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan ♦?Toimenpiteen kohteena ovat kunnat, joiden pienituloisuusaste on suurempi kuin Suomen kunnissa keskimäärin ja saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikko. Toimenpiteet rajataan pienempiin ja keskisuuriin, alle 100 000 asukkaan kuntiin. Ajantasainen hakukelpoisten kuntien lista julkaistaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin hakuilmoituksen yhteydessä. ♦?

Jos aidosti halutaan kohdistaa rahoituksen vaikutuksia liikenneköyhiin kohderyhmiin, tulisi tuen kohdentamiskriteereitä tarkastella paikallisemmalla tasolla ilman kuntatasolla poissulkevia ehtoja. Olennaista olisi suunnata rahoitusta sellaisiin kohteisiin, jotka edesauttavat haavoittuvien kotitalouksien/väestön edellytyksiä liikkua arjen matkoja kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä tai edellä mainittuja yhdistelemällä. Kuntatason pienituloisuusastetta ja kunnan väkilukua ei voida tässä mielessä pitää onnistuneita kriteereinä.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan 54 % Suomen pienituloisista asui alle 100 000 asukkaan kunnissa, joten 46 % asuu hakukriteereillä poissuljetuissa yli 100 000 asukkaan kaupungeissa. Rajauksella on siten suljettu lähes puolet pienituloisista pois tuen kohderyhmästä. Asukasmäärärajauksessa perusteluna on mainittu valtion tukevan kestävästä liikennejärjestelmän kehittämistä MAL-sopimuksilla sekä mahdollisuus hakea Traficomilta myöntämää kävelyn ja pyöräliikenteen investointitukea. Tampereen kaupunki muistuttaa, että MAL-sopimusten mukainen tuki tulee kohdentaa valtion väyläverkolle, jota seutujen keskuskaupungeissa on niukasti, ja tuki onkin kohdentunut pääasiassa kehyskuntiin. Traficomilta investointituki puolestaan kohdennetaan katuverkon hankkeisiin ja tuesta ovat hyötäneet etenkin suuret kaupungit, joilla on runsaasti katuverkkoa ja hankkeilla suuret käyttäjämäärät. Investointituen rahoitustaso on viime vuosina ollut erittäin pieni, joten rahoitusta on riittänyt rahoitusta saaneille kunnille vain yhteen kohteeseen ja niissäkin yksittäisen hankkeen tukisumma on

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

rajattu 350 000 euroon. Suuret kaupungit ovat sitoutuneet kestävän liikumisen edistämiseen ja tekevät tavoitteellisesti väylien parantamisen suunnittelua verkostomaisesti kuten suunnitelmaluonnoksessa oivallisesti olikin tunnistettu vaikuttavaksi tavaksi kehittää infrastruktuuria. Suurten kaupunkien taloudellinen tilanne on heikentynyt ja käytettävissä oleva oma investointirahoitus on vähentynyt, joten hankkeiden toteutus on hidastunut. Sosiaalisen ilmaston kautta myönnettävällä tuella olisi merkittävä vaikutus myös suurten kaupunkien hankkeiden toteutumiseen. Lisäksi suurissa kaupungeissa yksittäisen hankkeen käyttäjämäärä on asukasmäärän ja asukastiheyden vuoksi luontaisesti melko suuri, joten tuella tavoitettaisiin paljon kohderyhmään kuuluvaa väestöä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita arvioitaessa ei myöskään ole tarkoituksenmukaista pitää kriteerinä joukkoliikenteen palvelutasoa. Joukkoliikenteen hyväkään palvelutaso ei poissulje sitä, etteikö kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita parantamalla voitaisi merkittävästi vaikuttaa liikenneköyhyyden vähenemiseen. Myös hyvän joukkoliikennetarjonnan kaupunkiseuduilta löytyy alueita, joilla kävely tai pyöräily on esimerkiksi lyhyillä matkoilla ja/tai harvan vuorovälin vuoksi joukkoliikennettä käytännöllisempi tapa liikkua koko matka. Huomiona, että kävely ja pyöräily ovat käyttäjälleen täysin ilmaisia, kun taas joukkoliikennematkustaminen aiheuttaa aina kustannuksen. Matkaketjujen merkitys olikin suunnitelmaluonnoksessa hyvin tunnistettu ja nostettu esille rahoituskohteiksi toivottujen pyöräpysäköintihankkeiden kautta. Kaupunkiseuduilla joukkoliikennejärjestelmään liitytään lähes poikkeuksetta kävellen tai pyörällä, joten houkuttelevissa matkaketjuissa korostuvat myös hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet pysäkeille ja asemille.

Kunnilta edellytettävä omarahoitusosuus olisi yhteensä merkittävä kuntapanostus kävelyn ja pyöräilyn infraan muutamassa vuodessa. Niukan kuntatalouden aikoina kunnissa joudutaan kuitenkin arvioimaan, onko omarahoitusosuuden kohdentaminen hakukelpoisiin hankkeisiin poikkeuksellisen suuresta tukiosuudestakaan huolimatta riittävän vaikuttavaa ja siten mahdollista. Tuki on myös kohdennettava katuverkolle, jota pienehköissä kunnissa on verrattain vähän maanteiden kulkiessa kuntien keskustojenkin läpi. Tampereen kaupunki esittää, että rahoituksen kohdentamisen kriteereitä muutettaisiin siten, että kuntakohtaisten kriteerien sijaan määriteltäisiin avustuskelpoisten hankkeiden kriteerit tarkeysjärjestyksessä. Näin toimien tukihakemuksia voisivat jättää myös suuret kunnat, joista on löydettävissä suuriakin hankkeita, joihin tukea voisi kohdentaa. Näin toimien varmistettaisiin, että EU-tuki saadaan täysimääräisesti hyödynnettyä joissakin Suomen kunnissa eikä tukea jää käyttämättä itse valittujen (ei EU:n edellyttämien)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

liian tiukkojen kriteerien vuoksi. Vaihtoehtoisesti tulisi varautua tukiehtojen muuttamiseen ensimmäisen hakukierroksen jälkeen hankekirjon realisoiduttua.

Tuella tavoiteltu ilmastoköyhyyden vähentäminen edellyttää, että rahoitushakuun löytyy vaikuttavia kohteita. Tampereen kaupunki toivoo, että avustusprosessin valmistelussa huomioidaan kuntien tosiasiallinen kyky valmistella ja toteuttaa hankkeita. Mikäli hakukelpoisten kuntien lista julkaistaan haun avautuessa, kovinkaan moni kunta ei ole voinut valmistautua hakuun edistämällä olennaisten hankkeiden suunnittelu- ja toteutusvalmiutta, vaan valmistautuminen alkaa vasta haun avauduttua – jolloin ollaan auttamattomasti myöhässä. Toisaalta eri kunnissa hyvin samanaikaiset suunnittelutarpeet voivat tuoda esiin hyvin käytännönläheisiäkin haasteita mm. suunnittelijoiden saatavuuden osalta. Toivottavaa olisikin, että haun yksityiskohdat ja hankkeilta edellytettävät kriteerit saataisiin määritettyä hyvin lähiaikoina, jolloin kunnille jäisi aikaa kohdistaa omia resurssejaan niin, että mahdollisimman moni hyvä hanke voi päätyä valtionavustushakuun.

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

Esitykseen liittyvässä tilastokatsauksessa kotitalouksista erityisen haavoittuviksi on todettu tulkitun toimeentulotukea saavat kotitaloukset, joita todettiin olleen 257 000 vuonna 2025. Tampereen kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että useissa toimenpiteissä ehtoja on muotoiltu niin, että monet isoissa kaupungeissa asuvat toimeentulotuen saajatkin on käytännössä rajattu toimenpiteiden kohdennuksen ulkopuolelle. Suunnitelmaa olisi syytä kehittää niin, että useammat erityisen haavoittuviksi tulkitut suurien kaupunkien kotitaloudetkin voisivat päästä paremmin näiden tukitoimien piiriin.

Tiedoksi

Kati Skippari, Mika Periviita, Hannu Niukkanen, Lausuntopalvelu
/Ympäristöministeriö

Allekirjoitus

Apulaispormestari Ilkka Porttikivi

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 27.08.2026
alueellinen jätehuoltolautakunta

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§ 39

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)