ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

5.3.2026

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Lausuntopyyntö valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä. Samalla haluamme kiittää tekijöitä valmisteluprosessista, joka on mahdollistanut myös sidosryhmille osallistumisen käytännön tekemiseen.

ITS Finland ry on älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi lausuntomme painottaa älykkään liikenteen toimialaan liittyviä näkökulmia. ITS Finlandin näkökulmasta tärkeimmät toimenpiteet liittyvät liikennejärjestelmän digitalisaatioon ja datapohjaisten ratkaisujen ja palvelujen toteuttamiseen, joilla kyetään edistämään kaikkia valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita.

Liikenne 12 -suunnitelman edellisessä versiossa digitalisaation mahdollisuuksia linjattiin seuraavasti: *”Tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia suunnitelman tavoitteita. Strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.”*

Tuo linjaus oli erinomainen, ja sen jälkeen digitalisaation mahdollisuudet ovat vain kehittyneet entisestään. Digitalisaatio on erittäin kustannustehokas tapa edistää liikennejärjestelmän toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteita.

Liikenne 12 -suunnitelma on Suomen liikennepolitiikan keskeinen strateginen asiakirja, jonka kautta ratkaistaan useiden miljardien eurojen investointien kohdentaminen ja luodaan pitkän aikavälin suunta liikennejärjestelmän kehittämiselle. Tästä syystä sen strateginen taso, tulevaisuuskuva ja priorisointiperusteet ovat ratkaisevan tärkeitä.

Visio ja tavoitteet – tarve kunnianhimoisemmalle tulevaisuuskuvalle

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty visio kuvaa hyvin liikennejärjestelmän keskeisiä tavoitteita, kuten toimivuutta, turvallisuutta, kestävyyttä ja saavutettavuutta. Pitkän aikavälin näkökulmasta visio jää kuitenkin varsin varovaiseksi. Nykyinen visio olisi luonteeltaan hyvin perusteltu esimerkiksi vuoden 2030 tavoitetilaksi, mutta vuoteen 2050 ulottuvana strategisena

tulevaisuuskuvana se ei vielä riittävästi kuvaa teknologisen kehityksen avaamia uusia mahdollisuuksia.

Seuraavien vuosikymmenten aikana liikennejärjestelmä muuttuu merkittävästi digitalisaation, tekoälyn ja automaation kehityksen seurauksena. Kehittyvät viestintäverkot, kuten tulevat 6G-verkot, tarkentuva satelliittipaikannus, tekoälyyn perustuvat liikenteen hallinnan ratkaisut sekä autonomiset ajoneuvot, droonit ja muut uudet liikkumisen muodot muuttavat sekä liikennejärjestelmän operointia että sen palveluita. Samalla liikennejärjestelmästä muodostuu yhä vahvemmin digitaalinen kokonaisuus, jossa fyysinen infrastruktuuri ja datainfrastruktuuri toimivat rinnakkain.

Vuoden 2050 visiota olisi perusteltua tarkastella tästä näkökulmasta kunnianhimoisemmin. Älykkäät liikennejärjestelmät, automaatio ja dataperusteinen optimointi voivat merkittävästi parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja saavutettavuutta sekä avata uusia mahdollisuuksia liikennejärjestelmän operointiin. Samalla ne luovat kasvupotentiaalia suomalaisille yrityksille ja vahvistavat Suomen asemaa älykkäiden liikennejärjestelmien kehittäjänä ja viejänä.

Tavoitteissa korostuvat perustellusti turvallisuus, saavutettavuus ja kestävyys. Näiden rinnalla olisi kuitenkin perusteltua nostaa nykyistä selkeämmin esiin myös liikennejärjestelmän tuottavuuden ja tehokkuuden kehittäminen. Digitalisaation, automaation ja datan hyödyntäminen tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia parantaa liikennejärjestelmän toimintaa, palvelutasoa ja kustannustehokkuutta, ja näiden mahdollisuuksien olisi hyvä näkyä nykyistä vahvemmin myös suunnitelman pitkän aikavälin tavoitteissa.

1. Yleisarvio: pitkäjänteinen mutta strategisesti varovainen

Liikenne 12 on liikennealan tärkein yksittäinen suunnitelma. Sen pitkä aikajänne lisää ennakoitavuutta, vakauttaa investointiympäristöä ja parantaa julkisen sektorin ja markkinatoimijoiden suunnittelukykyä. Samalla suunnitelma toimii kehyksenä, jonka kautta ratkaistaan merkittävien investointien kohdentaminen, minkä vuoksi sen strateginen kunnianhimo ja priorisointiperusteet ovat keskeisiä.

Selonteko nojaa vahvasti liikenne-ennusteisiin (forecasting) ja vastaa ennakoituun kysynnän kasvuun. Tämä on ymmärrettävää, mutta samalla se jättää osittain avoimeksi kysymyksen siitä, pyritäänkö tulevaisuutta aktiivisesti muokkaamaan vai otetaanko se annettuna. Aidosti strateginen lähestymistapa edellyttäisi nykyistä vahvempaa tavoitetilalähtöistä (backcasting) ajattelua, jossa määritellään haluttu kehityssuunta ja rakennetaan polku siihen.

Ilman tätä riski on, että järjestelmä lukitaan vastaamaan ennusteita sen sijaan, että ennusteiden suuntaan pyrittäisiin vaikuttamaan esimerkiksi kulkumuotojakauman, logistiikan tehokkuuden tai yhdyskuntarakenteen kautta. Tämä näkyy käytännössä liikennemäärien varsin suurena kasvuennusteena, joka suunnitelmassa otetaan tavallaan annettuna totuutena, johon ei voida aktiivisesti itse vaikuttaa.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

5.3.2026

2. Julkistalouden näkökulma: tuottavuus ratkaisee

Valtiontalouden kehysnäkymä on kiristyvä. Velkaantuminen jatkuu, korkomenot kasvavat ja samanaikaisesti liikenteen veropohja heikkenee sähköistymisen ja autokannan päästökehityksen myötä. Liikennejärjestelmän rahoituspohja muuttuu rakenteellisesti samalla kun investointitarpeet pysyvät korkeina. Tässä tilanteessa Liikenne 12 -suunnitelman keskeinen mittari ei voi olla pelkästään investointien määrä, vaan niiden tuottavuusvaikutus.

Perusväylänpidon tason turvaaminen ja korjausvelan hallinta ovat julkistaloudellisesti perusteltuja, sillä ne ehkäisevät tulevia kertaluonteisia menopiikkejä ja tukevat elinkeinoelämän toimintavarmuutta. Sen sijaan uusien investointien osalta priorisoinnin tulee perustua selkeästi kustannus–hyötyvaikutuksiin ja vaihtoehtoisten ratkaisujen vertailuun.

Tässä neliporrasperiaatteella on keskeinen rooli. Periaatteen tulisi toimia investointipäätösten todellisena porttina. Ennen raskaita infrastruktuuriratkaisuja on systemaattisesti arvioitava kysyntään vaikuttavat toimet, liikenteen hallinnan ratkaisut ja digitaalisen optimoinnin mahdollisuudet. On tärkeää hyödyntää tiedon, tilannekuvan ja liikenteen hallinnan koko keinovalikoima kapasiteetin tehokkaassa käytössä ja häiriöiden hallinnassa.

3. Digitalisaatio – järjestelmän tuottavuusvipu

Liikenne 12 -suunnitelman edellisessä versiossa todettiin, että tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keino edistää kaikkia liikennejärjestelmän tavoitteita. Tämä linjaus on edelleen ajankohtainen, ja digitalisaation merkitys on kasvanut entisestään. Nykyisessä selonteossa digitalisaatio on tunnistettu, mutta se jää osin lisätoimenpiteeksi. Sen tulisi olla kehittämisen sisäänrakennettu elementti. Liikennehallinnon aiemmin esittämä ajatus “tieto on viides liikennemuoto” kuvaa hyvin digitalisaation roolia – tieto ei ole tukitoimi vaan osa infrastruktuuria.

Digitalisaation avulla voidaan:

- lisätä olemassa olevan kapasiteetin käyttö- ja täyttöastetta
- tehostaa järjestelmän matka- ja kuljetusketjuja
- parantaa turvallisuutta ennakoivilla ratkaisuilla
- tehostaa kunnossapitoa ja vähentää elinkaarikustannuksia
- pienentää häiriöistä aiheutuvia taloudellisia menetyksiä

Perusväylänpidon rahoituksessa tulisi varmistaa selkeä ja riittävä osuus liikenteen hallinnan ja digitaalisten ratkaisujen kehittämiseen. Ilman resursointia strategiat eivät muutu toimeenpanoksi.

4. Aktiivinen liikkuminen ja palvelut

Suunnitelmassa aktiivisen liikkumisen rooli jää edelleen erittäin pieneksi suhteessa sen potentiaaliin. Kävelyn, pyöräilyn ja kevyiden sähköisten kulkuvälineiden edistäminen tukee terveyttä, päästövähennyksiä ja liikennejärjestelmän kustannustehokkuutta. Palveluihin ja liikkumisen ohjaukseen kohdistuva rahoitus on kuitenkin edelleen hyvin vähäistä tai oikeastaan

lähes olematonta suhteessa niiden vaikutuksiin. Sähköpyörien myötä pyöräilystä on tullut aiempaakin suositumpaa ja myös realistisempi vaihtoehto myös työmatkoilla.

Vanha totuus on, että kävely- ja pyörätiet ovat Suomen eniten käytetty liikuntapaikka. Suomessa liikkumattomuuden yhteiskunnallisten kustannusten on arvioitu olevan noin 3–4,7 miljardia euroa vuodessa. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on yksi kustannustehokkaimmista tavoista parantaa väestön terveyttä, vähentää terveydenhuollon kustannuksia sekä lisätä liikennejärjestelmän kestävyyttä.

5. MAL-sopimukset ja priorisointi

Kaupungit ovat Suomen taloudellisen kasvun, työpaikkojen, innovaatioiden ja päästövähennysten keskeisiä moottoreita, ja juuri niissä ratkaistaan käytännössä kestävän liikkumisen onnistuminen. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen, asuntotuotannon sijoittuminen joukkoliikennekäytäville, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen sekä toimivat matkaketjut ovat toimenpiteitä, jotka toteutuvat ennen kaikkea kaupunkiseuduilla ja niiden strategisessa suunnittelussa.

Kaupunkien rooli kestävän liikkumisen mahdollistajana on ratkaiseva myös kansallisten ilmasto- ja tuottavuustavoitteiden näkökulmasta. Suurin osa henkilöliikenteen matkoista tehdään kaupunkiseuduilla, ja juuri siellä voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin, palveluiden saavutettavuuteen ja liikkumisen kustannuksiin. Kun maankäyttö, asuminen ja liikenne suunnitellaan samassa kokonaisuudessa, voidaan vähentää liikkumistarvetta, lisätä joukkoliikenteen ja aktiivisten kulkutapojen osuutta sekä parantaa logistiikan tehokkuutta. Tämä vähentää pitkän aikavälin infrastruktuuripaineita ja tukee julkisen talouden kestävyyttä.

On erittäin tärkeää, että kaupunkien rooli tunnistetaan ja tunnustetaan. Kaupunkien rahoitustaso niin joukkoliikenteen, liikkumisen ohjauksen kuin kevyen liikenteenkin osalta on auttamattoman vähäistä suhteessa sen potentiaaliin.

Samalla on tärkeää tunnistaa, että merkittävä osa eli reilu neljäsosa suomalaisista kotitalouksista on autottomia. Helsingissä autottomien kotitalouksien osuus on jo yli 50 % ja muissa suurissa kaupungeissa 30-40 % ja keskisuurissa kaupungeissakin 20-30 %. Liikennejärjestelmän kehittämisen ja rahoituksen tulisi huomioida tasapainoisesti kaikki liikkujaryhmät. Nykyinen Liikenne 12 suunnitelman rahoitus painottuu vahvasti autoliikenteeseen ja väyläinfrastruktuuriin, kun taas liikkumispalveluihin, joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin kohdistuvat panostukset ovat selvästi pienempiä tai jopa olemattomia. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa olisi perusteltua vahvistaa tasapainoa infrastruktuuripohjaisen kehittämisen ja liikkumispalveluja sekä aktiivista liikkumista tukevien ratkaisujen välillä. Tämä tukisi sekä liikennejärjestelmän tehokasta käyttöä että eri väestöryhmien yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

5.3.2026

6. EU-rahoitus ja systemaattinen hyödyntäminen

Selonteko tunnistaa EU-rahoitusinstrumentit, kuten CEF:n, rakennerahastot, Sosiaalisen ilmastorahaston sekä Horisontti Eurooppa- ja Digitaalinen Eurooppa -ohjelmat. EU-rahoituksen hyödyntäminen ei kuitenkaan vielä näyttäydy selkeästi koordinoituna kokonaisuutena.

Nykyään CEF -rahoitusta haetaan aktiivisesti ja suunnitellusti, mutta muut instrumentit eivät ole yhtä systemaattisesti hyödynnettyjä. Liikennesektorille tulisi rakentaa systemaattinen EU-rahoitusstrategia, jossa eri instrumentit kytketään Liikenne 12 -toteutukseen yhtenäisen valmistelurakenteen kautta.

Tässä ajassa, jossa kansallinen rahoitus alan kehittämiseen on varsin rajallista, tulisi muut rahoitusmahdollisuudet hyödyntää suunnitelmallisesti ja maksimaalisesti. Kun jaossa on satoja miljoonia ja jopa miljardeja, niiden hakemisen koordinointi ja suunnitelmallinen hakeminen pitäisi saada ihan uudelle tasolle.

7. Suomalainen osaaminen ja vientivetoisen kasvun mahdollisuus

Suomella on vahvaa osaamista älyliikenteessä, liikenteen hallintajärjestelmissä, sähköisessä liikenteessä, logistiikan optimoinnissa, automaatiossa ja data-alustoissa. Liikenne 12 voi toimia kotimaisena referenssiympäristönä, joka mahdollistaa ratkaisujen skaalaamisen kansainvälisille markkinoille. Julkiset hankinnat tulisi suunnitella siten, että ne tukevat innovatiivisia ja toiminnallisia ratkaisuja sekä elinkaarikustannusten optimointia. Näin liikennejärjestelmän kehittäminen voi tukea kestävää vientivetoista kasvua, jota taloutemme tarvitsee nyt ehkä enemmän kuin koskaan.

8. Liikennejärjestelmän resilienssi ja huoltovarmuus digitaalisessa toimintaympäristössä

Liikennejärjestelmän merkitys osana Suomen kokonaisturvallisuutta on korostunut viime vuosina muuttuneen turvallisuusympäristön vuoksi. Liikenneinfrastruktuuri, logistiset yhteydet ja kuljetusketjut ovat keskeinen osa huoltovarmuutta, kansainvälistä saavutettavuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Samalla liikennejärjestelmä on yhä enemmän myös digitaalinen järjestelmä, jonka toimivuus perustuu tiedon, viestintäyhteyksien ja digitaalisten palvelujen luotettavaan toimintaan.

Liikennejärjestelmän digitalisoituessa myös sen resilienssi ja kyberturvallisuus nousevat keskeiseen rooliin. Reaaliaikainen data, liikenteenhallintajärjestelmät, digitaaliset palvelut sekä automaation lisääntyminen tekevät liikennejärjestelmästä entistä riippuvaisemman tietojärjestelmien toimivuudesta. Tämän vuoksi digitaalinen infrastruktuuri, tietojärjestelmien turvallisuus ja tiedon saatavuus ovat käytännössä osa liikennejärjestelmän kriittistä infrastruktuuria.

Liikenne 12 -suunnitelmassa olisi perusteltua tarkastella liikennejärjestelmän resilienssiä kokonaisuutena, jossa fyysinen infrastruktuuri ja digitaalinen toimintaympäristö muodostavat yhtenäisen järjestelmän. Liikenteen hallinnan järjestelmät, tietoliikenneyhteydet,

paikannusjärjestelmät sekä liikennejärjestelmän tilannekuvaa tuottavat dataratkaisut ovat keskeisiä välineitä häiriötilanteiden hallinnassa ja toimintavarmuuden turvaamisessa.

Digitalisaation avulla voidaan myös parantaa järjestelmän häiriönsietokykyä. Ennakoiva kunnossapito, reaaliaikainen tilannekuva sekä liikenteenhallinnan digitaaliset työkalut mahdollistavat häiriötilanteisiin reagoinnin nopeasti ja kustannustehokkaasti. Samalla ne tukevat myös logististen ketjujen toimintavarmuutta sekä kansainvälisen saavutettavuuden turvaamista.

Suomella on poikkeuksellisen vahvaa osaamista liikennejärjestelmän toimintavarmuuden, huoltovarmuuden ja varautumisen kehittämisessä. Vuosikymmenten aikana Suomessa on rakennettu liikennejärjestelmä, joka toimii luotettavasti hyvin erilaisissa olosuhteissa – vaativassa ilmastossa, pitkien etäisyyksien maassa ja muuttuvassa turvallisuusympäristössä. Tämä on perustunut järjestelmälliseen varautumiseen, viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyöhön sekä teknologisten ratkaisujen hyödyntämiseen liikennejärjestelmän operoinnissa ja häiriötilanteiden hallinnassa.

Tällä osaamisella on kasvavaa merkitystä myös kansainvälisesti. Euroopassa kiinnostus liikennejärjestelmien resilienssiin, kriittisen infrastruktuurin suojaamiseen sekä sotilaalliseen liikkuvuuteen kasvaa nopeasti, ja samat teemat korostuvat myös EU:n rahoitusinstrumenteissa. Suomen kokemus kokonaisturvallisuudesta ja liikennejärjestelmän toimintavarmuudesta muodostaa tässä suhteessa vahvan osaamispohjan. Oikein tuotteistettuna se voi olla merkittävä mahdollisuus suomalaisille yrityksille ja tutkimusorganisaatioille sekä vahva peruste EU-rahoituksen hyödyntämiselle erityisesti hankkeissa, joissa korostuvat liikennejärjestelmien resilienssi, kaksikäyttöisyys ja sotilaallinen liikkuvuus.

9. Liikenteen rahoituspohjan muutos ja ohjausvaikutukset

Liikenteen rahoituspohja on muuttumassa rakenteellisesti liikenteen sähköistymisen ja autokannan päästökehityksen seurauksena. Perinteisiin polttoaineverotuloihin perustuva järjestelmä heikkenee samalla kun liikennejärjestelmän investointi- ja ylläpitotarpeet säilyvät merkittävinä. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta valmistellaan erillisenä kokonaisuutena, mikä on perusteltua. Samalla on kuitenkin tärkeää, että rahoituspohjan muutoksen vaikutukset ja periaatteet näkyvät myös Liikenne 12 -suunnitelmassa, koska verotuksella on keskeinen rooli liikennejärjestelmän kehityksen ohjaamisessa.

Liikenteen verotus ei ole ainoastaan julkisen talouden rahoitusväline, vaan myös merkittävä ohjauskeino, joka vaikuttaa ihmisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetusratkaisuihin. Verotuksella voidaan kannustaa kestäviin liikkumis- ja kuljetusratkaisuihin, jotka tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta, päästövähennyksiä sekä alueiden elinvoimaa. Samalla verotuksella voidaan hillitä kehityssuuntia, jotka lisäävät järjestelmän kustannuksia, ruuhkia tai ympäristöhaittoja.

Liikenteen verotuksen uudistaminen tarjoaa poikkeuksellisen mahdollisuuden vaikuttaa liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehitykseen. Mikäli uudistus toteutetaan pelkästään fiskaalisena ratkaisuna, jonka ensisijainen tavoite on kerätä verotuloja, menetetään merkittävä osa sen ohjauspotentiaalista. Liikennepolitiikan näkökulmasta olisi tärkeää, että verotusta

tarkastellaan osana liikennejärjestelmän kokonaiskehittämistä ja että sen ohjausvaikutukset tukevat Liikenne 12 -suunnitelman strategisia tavoitteita.

Lopuksi

Liikennejärjestelmän kehittäminen tapahtuu ajassa, jossa samanaikaisesti korostuvat julkisen talouden paineet, päästövähennystavoitteet sekä muuttunut turvallisuusympäristö. Nämä tekijät asettavat liikennepolitiikalle merkittäviä haasteita. Samalla ne korostavat tarvetta kehittää liikennejärjestelmää tavalla, joka parantaa sen tuottavuutta, tehokkuutta ja toimintavarmuutta pitkällä aikavälillä.

Samaan aikaan elämme kuitenkin myös poikkeuksellisen nopean teknologisen kehityksen aikaa. Digitalisaatio, tekoäly, automaatio, uudet viestintäverkot sekä kehittyvät data- ja paikannusratkaisut muuttavat liikennejärjestelmää ja avaavat uusia mahdollisuuksia sen suunnitteluun, operointiin ja palvelujen kehittämiseen. Näiden mahdollisuuksien hyödyntäminen voi merkittävästi parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä sekä lisätä koko järjestelmän kustannustehokkuutta.

Suomella on tässä kehityksessä vahva lähtökohta. ITS Finlandin verkostossa toimii laaja joukko yrityksiä, tutkimusorganisaatioita, kaupunkeja ja viranomaisia, jotka kehittävät älykkään liikenteen ratkaisuja niin kotimaahan kuin kansainvälisille markkinoille. Älykkäät liikennejärjestelmät, dataan perustuva liikenteen hallinta, automaatio, digitaalinen infrastruktuuri sekä liikenteen palveluratkaisut ovat alueita, joissa suomalaisella osaamisella on merkittävää kasvupotentiaalia.

Liikenne 12 -suunnitelma on Suomen liikennepolitiikan keskeisin strateginen asiakirja. Sen tulisi paitsi turvata liikennejärjestelmän toimivuus myös luoda edellytyksiä uuden osaamisen, innovaatioiden ja vientikelpoisten ratkaisujen syntymiselle. Kun liikennejärjestelmän kehittämisessä hyödynnetään täysimääräisesti digitalisaation, automaation ja datan mahdollisuudet, voidaan samanaikaisesti vahvistaa liikennejärjestelmän kestävyyttä, parantaa julkisen talouden tehokkuutta sekä tukea suomalaisen liikennealan kasvua ja kansainvälistä kilpailukykyä.

Nykyinen toimintaympäristö sisältää monia haasteita, mutta samalla myös merkittäviä mahdollisuuksia. Näiden mahdollisuuksien tunnistaminen ja hyödyntäminen olisi tärkeää myös liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnittelussa. Liikenne 12 -suunnitelma tarjoaa hyvän perustan liikennejärjestelmän kehittämiselle, ja sen toimeenpanossa olisi tärkeää varmistaa, että Suomi hyödyntää täysimääräisesti sekä teknologisen kehityksen että suomalaisen osaamisen tarjoamat mahdollisuudet.

Kunnioittavasti,

Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

5.3.2026

ITS Finland ry