

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

Päiväys/Datum

05.03.2026

Dnro/Dnr

TRAFICOM/94401/03.03.01/2026

Viite/Referens

Asiantuntijakutsunne

Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijalausunto / Liikenne- ja viestintävaliokunta perjantai 06.03.2026 klo 11.15 / VNS 12/2025 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kutsunut Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) asiantuntijakuulemiseen ja pyytänyt kirjallista lausuntoa Valtioneuvoston maaseutupoliittisesta selonteosta (VNS 12/2025 vp).

Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa seuraavaa:

Maaseutupoliittinen selonteko täydentää muita kansallisia strategioita ja antaa viitekehyksen niiden tavoitteiden toteuttamisen edellytyksille. Yksi tällainen strategia on Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka toimeenpanossa Traficomilla on keskeinen rooli.

Selonteossa esitetään viisi tavoitekokonaisuutta ja 23 poikkihallinnollisessa yhteistyössä laadittua suositusta. Traficom keskittyy lausunnossaan digitaalisen ja fyysisen saavutettavuuden ajantasaistamista koskevaan tavoitteeseen ja siihen liittyvään neljään suositukseen.

1 Digitalisaatiotavoitteiden yhdenvertainen saavuttaminen

Suositus sisältää toimenpiteitä, joilla varmistetaan kansalaisten yhdenvertaisuutta ja alueellista yhdenvertaisuutta digitalisaatiotavoitteiden saavuttamiseksi.

Traficom pitää maaseutupoliittisen selonteon tavoitetta digitaalisen saavutettavuuden ajantasaistamisesta tarkoituksenmukaisena. Toimivat tietoliikenneyhteydet ja digitaalinen yhdenvertaisuus on keskeinen edellytys myös maaseutualueiden elinvoimalle, palveluiden saatavuudelle ja yritystoiminnan edellytyksille.

1.1 Kansalaisten ja alueellisen yhdenvertaisuuden varmistaminen

Traficom yhtyy selonteon arvioon siitä, että alueelliset erot nopeiden viestintäyhteyksien saatavuudessa kaupunkien ja maaseudun välillä ovat edelleen suuria siitä huolimatta, että teleyritykset ovat viime vuosina investoineet merkittävästi viestintäverkkoihin. Syyskuun 2025 lopussa maksimilatausnopeudeltaan vähintään 1 gigan kiinteän yhteyden saatavuus kattoi 80 % kotitalouksista. Valokuituun perustuvan laajakaistayhteyden saatavuus kasvoi 12 prosenttiyksiköllä aiemmasta vuodesta. Itä- ja Pohjois-Suomessa kiinteän laajakaistayhteyden saatavuustilanne on kuitenkin selvästi heikompi kuin muualla

maassa.

Nopeat 100 Mbit/s matkaviestinverkot ovat Suomessa varsin laajasti kotitalotalouksien saatavilla (4G-verkko 96 % ja 5G-verkko 93 % kotitalouksista), mutta erot kaupunkialueiden ja maaseudun välillä ovat edelleen huomattavia. Heikoin mobiiliverkkojen kattavuus on harvaan asutulla maaseudulla: vain 45 % kotitalouksista on nopean 100 Mbit/s 5G-verkon alueella, toisaalta nopea 100 Mbit/s 4G-verkko on kuitenkin saatavilla 67 % kotitalouksista. Harvaan asutulla maaseudulla on noin 50 000 kotitaloutta, jotka ovat nopean 100 Mbit/s mobiiliverkon ulkopuolella.

1.2 Yleispalvelun kehittäminen ja viestintäpalveluiden toimivuus kiinteistöissä

Selonteossa esitetty yleispalveluvelvoitteen tason tarkastelu on perusteltua toteuttaa tietyin väliajoin sekä silloin, kun palvelujen käyttötarpeet muuttuvat. Nykyinen yleispalvelu takaa kotitalouksille ja mikroyrityksille kohtuuhintaiset ja toimivat viestinnän peruspalvelut (puhe- ja laajakaistaliittymä 5 Mbit/s), mutta etätyöskentelyn ja erilaisten digitaalisten palvelujen käytön lisääntyessä käyttäjien tarpeet myös kasvavat. Traficom seuraa nykyisin yleispalveluun kuuluvien viestintäpalveluiden saatavuutta säännöllisin kenttämittauksin sekä tapauskohtaisella valvonnalla, joka perustuu viraston käsittelemiin asiakasyhteydenottoihin. Virastolle tulevaisuudessa asiakasyhteydenotoissa tulee usein esille toive paremmista viestinnän peruspalveluista sekä alueellisesta yhdenvertaisuudesta viestintäyhteyksissä.

Viestinnän peruspalvelut voidaan toteuttaa teknologianeutraalisti joko mobiili- tai kiinteän verkon avulla. Teknologianeutraalisuuden johdosta Traficom on linjannut, että yleispalveluyhteyden tulee toimia vähintään yhdessä pisteessä kiinteistön sisätiloissa, tarvittaessa ulkoantennia hyödyntäen. Kiinteistön omistaja vastaa tarvittaessa vastaanottoon tarvittavista laitteista sekä kiinteistön sisäverkosta, samoin kuin esimerkiksi televisiolähetysten vastaanotossa. Yleispalveluvelvoitetta arvioitaessa on kuitenkin hyvä tarkastella myös yleispalvelun tarkempaa sisältöä.

1.3 Toimilupavelvoitteiden tarkastelu 2030-luvulla

Traficom pitää perusteltuna arvioida matkaviestinverkkojen toimilupien ehtoja toimilupien uudistamisen yhteydessä. Myös Turvallisuutta ja uutta talouskasvua tietoverkoista -hankeen (TUUTTI-hanke) [välilikatsauksessa](#) tuodaan esille vuonna 2033 päättyvät matkaviestinverkkojen toimitukset ja todetaan, että näihin liittyvät ratkaisut on valmisteltava riittävän ajoissa positiivisen kehityksen varmistamiseksi. Matkaviestinverkon toimituksiin sisältyvät peittovaatimukset turvaavat viestintäpalvelujen saatavuuden erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Nykyiset toimitukset eivät sisällä palvelujen laatua koskevia vaatimuksia, minkä vuoksi ne eivät kaikilta osin vastaa etätyön ja digitaalisten palvelujen kasvaviin tarpeisiin.

1.4 Valokuituverkon rakentamisen tukeminen

Valokuituverkkojen saatavuus on kasvanut pääasiassa markkinaehtoisesti, ja niiden saatavuudessa on edelleen merkittäviä alueellisia eroja. Harvaan asutuilla alueilla rakentamista on vauhditettu myös julkisen tuen avulla. Uusimmalle Traficomin hallinnoimalle tukiohjelmalle varattiin rahoitusta EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF). Traficom myönsi tukea yhteensä 27 miljoonaa 16

verkonrakentajalle 36 hankkeessa. Tukihankkeet sijaitsevat 11 maakunnan ja 28 kunnan alueella. Hankkeet valmistuivat vuoden 2025 loppuun mennessä ja niiden avulla tuotiin valokuituverkko yli 20 000 kotitalouden, vapaa-ajan asunnon tai yrityksen sijaintipaikan saataville. Uutta tukea laajakaistaohjelmasta ei enää ole käytettävissä, mutta valokuituverkkojen rakentamista tuetaan edelleen Maaseuturahastosta. Tuen jakamisesta vastaavat Ruokavirasto ja elinvoimakeskukset. Kuten Tuutti-hankkeessa tuodaan esille, olisi perusteltua jatkossa arvioida, miten kiinteitä laajakaistaverkkoja ja valokuituinfrastruktuuria kehitettäisiin erityisesti alueilla, joilla markkinaehtoinen rakentaminen ei yksin riitä.

1.5 Paikallisen osaamisen vahvistaminen

Traficom kannattaa selonteon esitystä kyläverkkotoimijoiden osaamisen vahvistamisesta. Paikallislähtöinen verkonrakentaminen täydentää markkinaehtoista tarjontaa ja voi tuoda kustannustehokkaita ratkaisuja alueille, joille kaupalliset investoinnit eivät yksin ulotu. Hankkeiden eteneminen edellyttää vähintäänkin paikallista kiinnostusta ja kysyntää valokuituverkkojen palveluille.

2. Liikkumisen, liikenteen ja logistiikan edellytysten vahvistaminen

Suositus sisältää toimenpiteitä, joilla vahvistetaan kestävä liikumisen, liikenteen ja logistiikan edellytyksiä maaseutumaisilla alueilla. Traficom pitää tavoitetta kannatettavana, sillä toimivat liikenneyhteydet ovat keskeisiä alueiden elinvoimalle. Liikennejärjestelmän kehittämisen strategiset linjaukset on tehty valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12). Traficom vastaa useiden tähän suositukseen liittyvien Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteiden toteuttamisesta.

2.1 Kestävän liikumisen turvaaminen

Traficom rooli joukkoliikenteen järjestämisessä on kasvanut 1.1.2026 alkaen, kun aluehallintouudistuksen yhteydessä linja-autoliikenteen järjestämisvastuut siirrettiin alueilta virastoon. Samanaikaisesti myös junaliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät siirtyivät Liikenne- ja viestintäministeriöltä virastoon. Lisäksi virasto vastaa kotimaan lentoliikenteen ostoista. Koska eri liikennemuotojen hankinnat on keskitetty Traficomille, se mahdollistaa jatkossa valtion ostoliikenteen tarkastelun ja kehittämisen kokonaisuutena.

Traficom kannattaa suosituksen 2 joukkoliikennetoimenpiteitä todeten kuitenkin, että ne vaativat toteutuakseen Liikenne 12 -suunnitelman mukaisten määräraha-arvioiden toteutumisen.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on esitetty linja-autoliikenteen tukitasoksi 51,6 M€ vuosittain vuoteen 2030 asti, minkä jälkeen on esitetty 10 M€ pysyvää lisärahoitusta. Määräraha kattaisi suurien ja keskisuurien kaupunkiseutujen sekä pienempien kuntien joukkoliikenteen valtionavustukset sekä Traficomin hankkiman alueellisen joukkoliikenteen. Traficom hankkii kaupunkiseutujen reuna-alueille ja maaseutumaisille alueille kuntien välistä linja-autoliikennettä turvaamaan päivittäisiä asiointi-, työ- ja koulumatkoja. Hankinnat ovat pääsääntöisesti yhteisrahoitteisia kuntien kanssa.

Lisäksi alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen on kaavailtu yhteensä 93 M€ lisäystä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta (SCP) seitsemälle vuodelle.

Rahoitus kohdennettaisiin kuntien välisen linja-autoliikenteen lisäostoihin erityisesti joukkoliikennepuutosalueilla sekä kuntien sisäisen kutsuliikenteen valtionavustuksiin. Tavoitteena on, että vähäpäästöisen liikenteen siirtymä on oikeudenmukainen ja taloudellisesti kohtuullinen kaikille väestöryhmille sekä parantaa vähäpäästöisen liikkumisen ja liikenteen saatavuutta ja sen myötä vähentää liikenneköyhyyttä erityisesti maaseutumailla alueilla.

Traficomissa on käynnistynyt työ, jossa määritellään valtakunnalliset kriteerit alueellisen liikenteen palvelutasoon. Alueellisella liikenteellä tarkoitetaan kaupunkiseutujen reuna-alueiden ja maaseutumaisten alueiden liikennettä. Alueellisen liikenteen palvelusomärittelyt ovat aikaisemmin perustuneet ELY-keskusten toimivalta-alueisiin ja pääasiassa linja-autoliikenteen hankintoihin. Eri liikennemuotojen keskittämisen myötä määrittelyissä on mahdollista ottaa entistä paremmin huomioon kaikki liikennemuodot. Palvelusomärittelyllä asetetaan yhteysväleille tavoitteellinen palvelutaso, jolla turvataan ensisijaisesti välttämättömät asiointi-, työmatka- ja opiskeluyhteydet (ks. liite: Kuva joukkoliikenteen saavutettavuuden osalta heikoimmassa asemassa olevan 5 % väestön alueellisesta jakaumasta).

Selonteossa on hyvin tunnistettu, kuinka liikenneköyhyys on maaseutumaisia alueita koskeva ilmiö, ja kuinka esimerkiksi lasten ja nuorten arjessa aktiivisen liikkumisen määrä voi olla vähäinen. Traficomin kestävän ja turvallisen liikkumisen valtionavustuksilla voidaan osittain vastata myös näistä seikoista syntyviin kehittämistarpeisiin. Erityinen mahdollisuus edistää kävelyä ja pyöräliikennettä myös maaseutumaisissa kunnissa tarjoutuu Liikenne 12-suunnitelmassa esitetyn Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) kautta. Kohdennettua kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointiavustusta myönnetään arviolta yhteensä 52,5 miljoona euroa vuosina 2026–2030. Toimenpide on tärkeä ja vähentää Suomessa ilmenevää liikenneköyhyyttä.

Traficom on toteuttamassa [tietopilottia julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämisestä](#). Tietopohjan muodostamiseksi hankkeessa toteutetaan alueellisesti rajattu kokeilu, jossa tietyistä julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista toimitetaan kuljetusten kysyntää, tarjontaa ja toteutumista koskevia tietoja Traficomille. Kokeilu koskee Pohjois-Pohjanmaan, Lapin, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan hyvinvointialueita (vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset) ja näiden alueiden Kela-kuljetuksia (sairausvakuutuslain mukaiset kuljetukset). Tietopohjan avulla on mahdollista paitsi kehittää joukko- ja palveluliikennettä, myös todentaa henkilökuljetusten todellinen säästöpotentiaali tarkastelemalla mahdollisuuksia kuljetusten yhdistelyyn ja niistä saataviin säästöihin. Hanke ei muuta kuljetusten nykyistä järjestämistapaa, -vastuita tai rahoitusta.

2.2 Logistiikan edellytykset ja liikenneinfrastruktuurin kaksoiskäyttö

Traficom jatkaa liikennejärjestelmänalyysin ja yhteisen tietopohjan kehittämistä. Kehittämiskohteena on mm. tietopohjan alueellisen kattavuuden parantaminen. Yhtenä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteenä alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Yhteismitallinen alueellinen tietopohja parantaa kykyä tunnistaa myös selonteossa mainitut elintarvikehuoltoon ja taloudelliseen huoltovarmuuteen kytkeytyvät maaseutualueilta lähtevät arvoketjut.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja koronapandemia ovat korostaneet liikennejärjes-

telmän varautumisen ja huoltovarmuuden merkitystä. Turvallisuusympäristössä tapahtuneet muutokset ja Suomen Nato-jäsenyys ovat kasvattaneet myös sotilaallisen liikkuvuuden tärkeyttä. Euroopan komissio on ehdottanut Verkkojen Eurooppa -välineen sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden määrärahan merkittävää nostamista seuraavalle rahoituskaudelle. Tämä edistää selonteossa mainittua liikenneinfrastruktuurin kaksoiskäyttöä.

Virasto seuraa myös, miten EU:n komission tekemän ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sotilasalan tarvikkeiden, tavaroiden ja henkilöstön kuljetuksia unionissa helpottavan toimenpidekehityksen perustamisesta käsittely etenee ja tukee omalta osaltaan esityksen vaikutustenarviointia Suomessa.

2.3 Yksityisteiden kunnan parantaminen

Traficom kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityistieihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta alueille.

Yksityisteiden valtionavustusten taso on vaihdellut viime vuosina voimakkaasti. Rahoitus kasvoi vuosina 2019–2022 ja saavutti huippunsa, 40 M€, vuonna 2022. Vuodesta 2023 alkaen rahoitus kuitenkin kääntyi jyrkkään laskuun ja on vuonna 2026 enää 5,5 M€ mahdollistaen lähinnä vain yksityisteiden lauttapaikkojen ja kaikkein kiireellisimpien siltakohteiden avustamisen. Liikenne 12 -suunnitelmassa vuosien 2027–2029 avustuksen keskimääräinen taso on noin 7 M€. Vuodesta 2030 alkaen avustukseen on osoitettu 4 M€ vuotuinen lisäraha, mikä parantaa edellytyksiä perusparannusten tukemiselle myös elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden näkökulmasta ja auttaa hillitsemään yksityistieverkon korjausvelan kasvua.

2.4 Saaristoliikenteen varmistaminen

Yksityisteiden lauttapaikkojen toimintaedellytysten turvaamiseksi Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että näiden avustuksen tulee kattaa vähintään 80 prosenttia todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Lisäksi suunnitelmassa esitetään tarkastelua yksityistielossien käyttö- ja kunnossapitokustannusten avustamisen erottamiseksi omaksi rahoituskokonaisuudekseen. Traficom:n näkemyksen mukaan eriyttäminen selkeyttää yksityistieavustusten kohdentumista, lisää läpinäkyvyyttä ja tukee sekä lossitoiminnan että yksityistieverkon perusparannusten pitkäjänteistä suunnittelua. Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyy lisäksi kirjaus selvityksen laatimiseksi maantielauttojen sekä yksityistielauttojen rajapinnoista ja kriteereistä erityisesti yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

2.5 Muut huomiot

Selonteossa on tarkasteltu palveluverkon muutosten vaikutuksia palvelujen liikenteelliseen saavutettavuuteen. Traficom seuraa saavutettavuuden alueellista kehittymistä, mutta resurssien vähyyden vuoksi seuranta on toistaiseksi ollut suppeaa eikä tarkasteluja ole pystytty tekemään säännöllisesti. Virasto kehittää kuitenkin parhaillaan valtakunnallista liikennemallia (Valma), joka on tavoitteena julkaista syksyllä 2026. Mallin käyttöönotto parantaa mahdollisuuksia seurata liikenteellisen saavutettavuuden alueellista kehittymistä.

Yhtenä selonteon tavoitekokonaisuutena on yhteiskunnallisen maaseututiedon

lisääminen, kokoaminen ja hyödyntäminen. Tähän liittyen suositellaan mm. monipaikkaisuuden tilastoinnin ja seurannan vakiinnuttamista, koska monipaikkaisuus on merkittävä maaseudun toimintaan ja alueiden käyttöön liittyvä ilmiö. Traficom pitää monipaikkaisuuden kehityksen seurantaan tärkeänä, koska se muuttaa väestön liikkumistarpeita ja palvelujen kysyntää ja vaikuttaa siten myös liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin.

Selonteossa suositellaan myös, että maaseudun väestökehityksen vaikutuksia kokonaisturvallisuuden elintärkeille toiminnoille arvioidaan. Toimivat liikenneyhteydet ovat tärkeä tekijä kokonaisturvallisuuden vahvistamisessa. Väestön väheneminen tietyltä alueelta ei välttämättä vaikuta yritystoimintaan ja sitä palvelemaan tavaraliikenteeseen samalla tavalla kuin henkilöliikenteen kysyntään. Esimerkiksi metsä- ja elintarviketeollisuuden raaka-aineet tulevat pääosin harvaan asutuilta alueilta.

Emil Asp
ylijohtaja

Johanna Juusela
johtava asiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 5.3.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Liite

Kuva joukkoliikenteen saavutettavuuden osalta heikoimmassa asemassa olevan 5 % väestön alueellisesta jakaumasta