Asia: Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä-suunnitelmasta vuosille 2026–2037 VNS 10/2025 vp

Finnet-liitto ry (jäljempänä ”Finnet”) kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa (jäljempänä ”LiVi”) mahdollisuudesta asiantuntijalausunnon antamiseen koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026 – 2037 (VNS 10/2025 vp)

Selvyyden vuoksi todettakoon, että tämä lausunto annetaan Finnetin ja sen kaikkien jäsenyhtiöiden puolesta:

> ElmoNet Oy, FNE-Finland Oy, JAPO, Kaisanet Oy, Karjaan Puhelin Oy, Kemiön Puhelin Oy, LP Vahvavirta Osuuskunta, Lennu, Lounea Oy, LPOnet Osk Anl, MPY Telecom Oyj, Paraisten Puhelin Oy, Pietarsaaren Seudun Puhelin Oy, Savonlinnan BLC Osuuskunta, Vakka-Suomen Puhelin Oy ja Ålands Telefonandelslag.

Lausunnon pääkohdat

Finnet pitää tärkeänä, että valtioneuvosto on liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellessaan ottanut huomioon myös digitaalisen infran roolin osana liikenteen digitalisaatiota ja automatisointia sekä myös turvallisuutta.

Finnet näkee myös myönteisenä, että valtioneuvoston selonteossa viitataan EU:n digikompassin tavoitteisiin, jotka ovat digi-infran osalta erittäinen kunnianhimoiset ja joista tärkein on tavoite ulottaa gigabittiset yhteydet jokaiseen Suomalaiseen kotitalouteen saakka jo vuoteen 2030 mennessä. Finnet haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että vaikka viime vuosina on investoitu valokuituverkkoon jo useampi miljardi, ja varsinkin parina viimeisenä vuotena yli 500 M€ vuosittain, ja vaikka gigabittisten yhteyksien saatavuus on noussut jo 80%:n kaikista laajakaista liittymistä, joiden saatavuus on jo 80% kaikista kotitalouksista, niin silti näyttää siltä, että markkinaehtoisesti gigabitin tavoitteeseen ei päästä.

Giabittisten yhteyksien ulkopuolelle varsinkin Itä-Suomessa ja muilla harvaan asutuilla alueilla on arvioitu jäävän 300-400 000 kansalaista (ks. Traficomin karttakuva viimeiseltä sivulta) ja useita satoja tuhansia vapaa-ajan asuntoja. Jos haluamme ulottaa gigabittiset yhteydet kaikille kotitalouksille ja samalla teiden varsille, niin tarvittava yhteyskunnan tuki on vain reilun prosentin luokkaa, eli noin 300 - 400 M€, nyt lausuttavana olevan liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisesta kehyksestä, jonka kokonaisbudjetti on luokkaa 27 Mrd euroa.

Vaikka asia ei sinänsä ole esillä lausuttavana olevasta selonteossa, niin erittäin tärkeä on myös huolehtia siitä, että sääntelyllä tai tiukoilla määräyksillä tienvarsirakentamiseen liittyen ei vaikeuteta tai aiheuteta lisäkustannuksia

verkkojen tai niiden laitteistojen sijoittamiselle – viime kädessä sekä tienpitäjä että tien käyttäjät hyötyvät tienvarsilla olevista huippuyhteyksistä.

Selonteossa olevien olevien kannanottojen yksityiskohtaisempi käsittely

Sivulla 10 on todettu, että ”*joka toinen vuosi tehtävän kyselytutkimuksen mukaan kansalaisten tyytyväisyydessä liikenneolosuhteisiin ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Tyytyväisyydessä on kuitenkin havaittavissa lievää laskua erityisesti pienemmillä kaupunkiseuduilla ja alle 20 000 asukkaan kunnissa*” Tässä yhteydessä olisi hyödyllistä todeta, että kyseiset pienemmät paikkakunnat ovat myös niitä, joista monen toimijan fyysistä palveluverkkoa mm. pankki, kela, on voimakkaasti karsittu ja ajomatkat lähimpiin palvelupisteisiin ovat kasvaneet, joka vaikuttaa huomattavasti tyytyväisyyteen liikenneolosuhteisiin. Olisikin tärkeää, että fyysisen palveluverkon karsimisen paikkaamiseksi olisi varmistettava, että palvelujen saatavuus digitaalisesti olisi korkealla tasolla, jolloin turhia asiointimatkoja voitaisiin vähentää.

Sivulla 11 on todettu, että ”*Liikenteen automaation ja digitalisaation keskeisenä muutosindikaattoreita ovat mm. tieto- ja viestintäteknologian ja sen sovellusten laajeneva käyttö liikenteen palveluissa. Digitalisaatio on yleistynyt nopeasti, mutta hyötyjen täysimääräinen realisointi edellyttää määrätietoisia toimia koko liikennesektorilla erityisesti vallitsevien toimintamallien osalta.*

Tieliikenteen automaation osalta parhaillaan on valmisteilla myös lainsäädännön muutos, jonka on tarkoitus mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen turvallinen käyttö yleisillä teillä Suomessa.

Matkaviestinverkkojen ns. peruspeitto kattaa tällä hetkellä käytännössä lähes koko tie- ja rataverkon. Sekä nopean kiinteän että nopean matkaviestinverkon saatavuudessa on kuitenkin alueellisia eroja. Lisäksi haasteena on nykyisten 4G ja 5G-verkkojen kapasiteetin riittämättömyys junaratojen varrella, sillä hetkellinen kapasiteettitarve täydelle matkustajajunalle saattaa olla erittäin suuri. ”

Tämän kohdan osalta on todettava, että gigabittisten valokuituverkkojen ulottaminen kaikkiin kotitalouksiin vapauttaa matkaviestinverkon kapasiteettia sekä liikenteen digitalisaation, automaation että turvallisuuden tarpeisiin. 2030-luvulla itsestään ajavat autot ja niissä olevat matkustajat tarvitsevat katkeamatonta luotettavaa langatonta tietoliikennettä, joka korostuu erityisesti onnettomuus-, ajoneuvon rikkoontuessa ja myös turvallisuutta uhkaavissa tilanteissa, joissa soitto hätäkeskukseen tai autopalvelukeskukseen tapahtuu automaattisesti ajoneuvon järjestelmien perusteella ja samalla myös välitetään onnettomuuspaikalta runsaasti dataa, jota tarvitaan, kun suunnitellaan pelastus- tai korjaustehtävää.

On myös todettava, että ainoa varmaksi todettu keino mobiiliverkon kapasiteetin kasvattamiseen on tukiasemien varustaminen kuituyhteyksillä ja lisätukiasemien rakentaminen, jotta yksittäisen tukiaseman kuormaa pystytään pienentämään ja siten parantamaan tukiaseman alueella olevien palvelutasoa.

Sivulla 12 todetaan ” *Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohdat, kuten satamat, terminaalit ja ratapihat sekä lentokentät vastaavat sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden vaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi raskaisiin sotilaskuljetuksiin.”*

Samanlaiset geopolitiikasta ja liikenteen digitalisaatioista aiheutuvat vaatimukset tekevät myös valokuituyhteyksistä kaksoiskäyttöteknologiaa ja tärkeän osan puolustusvoimien kyvykkyyttä sekä huoltovarmuutta. Tätä voisi käyttää vipuna, kun mietitään harvaan asuttujen alueiden valokuituyhteyksien rakentamista julkisella hankerahoituksella.

Sivulla 14 todetaan ”*Kaupungistumiskehitys jatkuu Suomessa myös tulevina vuosikymmeninä. Väestön ikääntyminen kuitenkin hidastaa kaupungistumista, sillä vanhemmat ikäluokat muuttavat vähemmän kuin nuoremmat. Metropolikehitys vahvistuu ja siihen kytkeytyvä kaupunkiverkko laajenee ja seutujen yhteystarpeet kasvavat etenkin suurimpien kaupunkiseutujen välillä. Helsingin seudun vaikutusalue on laajentunut merkittävästi viime vuosikymmeninä. Pääkaupunkiseudun ja Etelä-Suomen muiden kaupunkikeskusten, kuten Tampereen, Turun, Lahden, Hämeenlinnan, Kouvolan ja Kotkan sekä kaupunkien välisten maaseutualueiden voidaan nähdä kytkeytyneen toiminnallisesti yhdeksi metropolialueeksi. Kaupungistumisen jatkuminen aiheuttaa tulevaisuudessa erityistarpeita kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiselle.*” ja siellä todetaan myös ”*Tulevaisuudessa etätyön mahdollistamat nykyistä pidemmät ja harvemmin tehtävät työmatkat saattavat yleistyä. Eniten etätyötä tehdään kuitenkin kaupunkiseuduilla ja etätyön onkin arvioitu voivan vähentää henkilöautoliikenteen liikennesuoritetta erityisesti kaupunkiseuduilla. Lisäksi monien kuntien väestömäärä vaihtelee merkittävästi mm. etätyön, kausityön ja vapaa-ajan asumisen vuoksi. Monipaikkaisuuden yleistyminen saattaa haastaa perinteiset suunnittelujärjestelmät ja palvelut, jotka on kehitetty vakituisten asukkaiden tarpeiden perusteella.*”

Tästä kohden jätetään huomiotta nykyihmisten todella merkittävä vapaa-ajan liikkuminen harrastusten ja myös vakituisen asunnon ja vapaa-ajan asunnon välillä. Miljoonat suomalaiset viettävät suuren osan vuodesta muualla kuin vakituisella asuinpaikalla ja monen mökkipaikkakunta sijaitsee pienemmällä paikkakunnalla, jonka väki- ja liikennemäärät voivat jopa moninkertaistua sesonkiaikana. Sama kuormitus näkyy myös langattomissa laajakaistoissa, jotka nekin kuormittuvat hetkellisesti ja niiden kapasiteetti voi jopa estää

pidempiaikaiset viipymiset vapaa-ajan asunnon paikkakunnalla, koska etätöiden tekeminen ei aina onnistu. Tämäkin ongelma ratkaistaisiin tukemalla harvaan asuttujen alueiden valokuiturakentamista myös vapaa-ajan asunnoille – samalla vapautetaan dataliikennettä mobiiliverkoista liikkuvan käytön tarpeisiin.

Sivulla 78 todetaan ”*Liikennejärjestelmän digitalisaation edellytyksenä ovat kattavat viestintäverkot, joiden kehittämisessä on tavoitteena varmistaa, että liikenneväylillä ja solmupisteissä on käytettävissä kattavat ja kulloiseenkin tarpeeseen riittävät viestintäyhteydet. Tietoa hyödyntämällä ja automaatiota edistämällä mahdollistetaan myös alan yritysten liiketoiminnan kasvumahdollisuuksia.*

Valtio linjaa koko Suomen tietoverkkoyhteyksistä ja niiden kehittämisestä TUUTTI-hankkeessa vuoden 2026 loppuun mennessä.

Valtio edistää viestintäverkkojen kehittämistä huomioiden digitaalisen kompassin48 tavoitteet, eri liikennemuotojen digitalisaation ja automaation viestintätarpeet ja olemassa olevien viestintäverkkoratkaisujen sovellettavuuden liikenteen tarpeisiin. Valtio edistää 6G-viestintäratkaisujen soveltuvuutta liikennevertikaaleille huomioiden myös ei-maanpäällisen verkkokomponentin tarjoaminen.

Valtio kannustaa VR-Yhtymää hakemaan ratkaisuja, joilla matkaviestintäverkkojen kuuluvuus junissa paranee. Valtio edistää osaltaan VR-Yhtymän ja yritysten välistä yhteistyötä junakuuluvuus-ongelman ratkaisemiseksi.”

Tähän voisi todeta, että digikompassin tärkein tavoite ei ole se, että meillä on käytettävissä kattavat ja kulloiseenkin tarpeeseen riittävät viestintäyhteydet vaan tavoite on, että meillä on yhden gigan valokuituyhteys jokaisessa kodissa ja mielellään vielä symmetrinen yhteys. Tästä tavoitteesta toteutuu noin 90% markkinaehtoisesti ja loppu pystytään varmistamaan 3-400 Me tukirahoitukselle, joka vivuttaa reilusti yli puolen miljardin kokonaisinvestoinnit niiden noin 300- 400 000 kotitalouden ja samoilla alueilla olevien vapaa-ajan asuntojen gigabittisten yhteyksien rakentamiseksi. Samalla parantaen nykyisten mobiiliverkkojen kapasiteettia ja mahdollistaen 6G investoinnit kaikkialle Suomeen.

Lopuksi muutamia tilastotietoja Suomen hyvinkin epätasaisesti kehittyneiden valokuituyhteyksien tilanteista. Vuoteen 2030 mennessä siis Suomen kartan pitäisi olla tumman punainen sekä valokuitusaatavuuden että gigaisten yhteyksien osalta.

Lisätietoja

Jarmo Matilainen

Finnet-liitto ry



