



Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä

Kirjoittajat: Jenni Vestinen, Heli Siirilä, Suvisanna Correia

Raportin nimi	
Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä	
Asiakkaan nimi ja yhteyshenkilö	
Maa- ja metsätalousministeriö, Antonia Husberg	
Projektin nimi	Projektin lyhytnimi
Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä	MaaElli
Raportin laatijat	Sivujen/liitesivujen lukumäärä
Jenni Vestinen, Heli Siirilä ja Suvisanna Correia	45/12
Avainsanat	Raportin numero
maaseutu, energiäköyhyys, liikenneköyhyys, asukas, kotitalous, maaseutuyritys	VTT-R-00103-25
Tiivistelmä	
<p>Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä – MaaElli -hankkeen tavoitteena oli lisätä tietoa ja ymmärrystä energia- ja liikenneköyhyydestä maaseutukontekstissa sekä löytää keinoja ja toimenpiteitä, joilla aiheeseen voidaan vaikuttaa eri tasoilla. Tutkimus painottui maaseutualueiden asukkaiden näkökulmaan, mutta sisälsi myös yritys näkökulman.</p> <p>Maaseutualueilla energia- ja liikenneköyhyys ovat merkittäviä haasteita, ja ne koskevat suurta osaa väestöstä ja yrityksistä. Vain noin kolmasosa asukaskyselyn vastaajista kertoi, että energian tai kulkemisen osalta ei ole haasteita. Energian osalta suurimmat haasteet muodostivat asunnon riittävä eristäminen kylmää vastaan ja selviytyminen sähkölaskuista. Yleisin keino vähentää energiankulutusta oli lisätä puunkäyttöä. Liikkumisen osalta suurimmiksi haasteiksi muodostuivat korkeat kulkemiskustannukset, joukkoliikenteen puute; vaihtoehtojen puute autoilulle, johon ei ole varaa kuten ennen, sekä riittävän turvallisen liikkumismahdollisuuden puute. Yrityskyselyyn vastanneista alle kolmanneksella ei ollut liikenteeseen, energiaan tai talouteen liittyviä haasteita. Niin asukas- kuin yritysaineistossa nousi esiin infrastruktuurin huono kunto, ja siitä aiheutuvat haitat ajankäyttöön, kustannuksiin ja turvallisuuteen. Lisäksi esiin nostettiin yksityisteiden ylläpidon haasteita.</p> <p>MaaElli-hankkeessa laadittiin seitsemän toimintasuositusta, joista kolme liittyy liikenteeseen sekä liikenteen avulla saavutettaviin palveluihin ja toimintoihin, kaksi suositusta liittyy energiaan, ja kaksi yleisemmin edellytyksiin torjua energia- ja liikenneköyhyyttä maaseutualueilla. Palveluiden suositukset liittyvät maaseutualueiden palveluverkkoon ja palveluiden saavutettavuuden turvaamiseen. Liikenteen osalta suositukset sisältävät maaseutualueille räätälöityjen liikkumiskäytävien kehittämisen, yhteiskunnan järjestämien kuljetusten yhdistelyn ja avaamisen, yksityisautoilun kulujen pienentämisen sekä taksipalveluiden toimintaedellytysten parantamisen. Lisäksi liikenteeseen liittyen suositellaan maaseudun infrastruktuurin parantamista ja yksityisteiden ylläpidon mahdollistamista kohtuuhinnalla.</p> <p>Energian osalta toimintasuositukset liittyvät energiakriiseihin luotaviin mekanismeihin ja korjausrakentamisen tukiin. Molemmissa huomioidaan haavoittuvassa asemassa olevat ja kohdennetaan tuet paremmin niitä tarvitseville. Lisäksi olisi kehitettävä mekanismi tilanteeseen, jossa korjausrakentaminen ei ole järkevää, esimerkiksi romutuspalkkio.</p> <p>Maaseudun toimintakykyyn liittyvät toimintasuositukset sisältävät matalan kynnyksen avun tarjoamisen eri toimijoille maksutta, ja haavoittuvien ryhmien osalta toteutetaan etsivää neuvontaa. Erilaisia matalan kynnyksen apua tulisi suunnitella ja toteuttaa osana varautumista ja turvallisuutta. Suositukset sisältävät myös digitaitojen ja tietoliikenneyhteyksien kehittämisen sekä GDPR-haasteiden poistamisen.</p>	
Luottamuksellisuus	VTT Public
Oulu 28.2.2025	
Laatija	
Jenni Vestinen, johtava tutkija	
VTT:n yhteystiedot	
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy, PL 1000, 02044 VTT	
Jakelu (asiakkaat ja VTT)	
Tilaaaja, ohjausryhmä, VTT ja hankkeen verkkosivut	
<i>VTT:n nimen käyttäminen mainonnassa tai tämän raportin osittainen julkaiseminen on sallittu vain Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:ltä saadun kirjallisen luvan perusteella.</i>	



Hyväksyminen

TEKNOLOGIAN TUTKIMUSKESKUS VTT OY

Päivämäärä: 28.2.2025

Allekirjoitus:

Nimi: Eetu Pilli-Sihvola

Asema: Lead, Future Mobility and Cities

Alkusanat

Tämä on ”Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiöinä – MaaElli” -hankkeen loppuraportti. Hankkeen tavoitteena oli lisätä tietoa ja ymmärrystä energia- ja liikenneköyhyydestä maaseutukontekstissa sekä löytää keinoja ja toimenpiteitä, joilla aiheeseen voidaan vaikuttaa eri tasoilla. Tutkimus painottui asukas- ja kotitalousnäkökulmaan, sekä selvitti aihetta myös yritysten kannalta.

Hanke toteutettiin ajalla 5/2023–2/2025, viestinnän osalta 05/2025 saakka. Hankkeen toteuttivat Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy ja Vaasan yliopisto. Maa- ja metsätalousministeriö on rahoittanut hankkeen Maaseutupolitiikan neuvoston asettaman hankeryhmän esityksestä, Makeran valtakunnallisiin maaseudun tutkimus- ja kehittämishankkeisiin suunnatuista varoista. Hankkeen yhteistyökumppaneina toimivat Suomen evankelis-luterilainen kirkko / Kirkkohallituksen Diakonia ja yhteiskunta -yksikkö ja Maaseudun Terveys- ja Lomahuolto ry / Maaseudun tukihenkilöverkko.

Hankkeen vastuullisena johtajana ja projektipäällikkönä toimi johtava tutkija Jenni Vestinen, VTT. Vaasan yliopistossa hanketta toteutti projektiasiantuntija Heli Siirilä. Hankkeen toteuttamiseen osallistuivat VTT:ltä myös tutkija Suvisanna Correia energiaköyhyyden osalta, ja tutkija Riina Isola ajanjaksolla 5/2023–11/2023. Lisäksi johtava tutkija Tiina Koljonen tuki hankkeen toteuttamista.

Tekijät kiittävät hankkeen ohjausryhmää aktiivisesta osallistumisesta hankkeen aikana kokouksiin, työpajoihin, ideointiin ja kommentointiin. Ohjausryhmään kuuluivat Antonia Husberg, maa- ja metsätalousministeriö; Toni Bärman, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom; Titi Gävert, Kirkkohallitus; Kirsi-Maaria Forssell, Motiva; Ellen Vogt, Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy; Simo Tiainen, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK; Anne Ylönen, Maaseudun Terveys- ja Lomahuolto ry. Tämä raportti sekä muut hankkeessa tuotetut materiaalit, tulokset ja johtopäätökset ovat kuitenkin kirjoittajien omia eivätkä sido ohjausryhmää.

Tekijät kiittävät myös kyselyihin vastanneita sekä haastatteluihin ja työpajoihin osallistuneita.

Oulu 28.2.2025

Tekijät

Sisällysluettelo

Alkusanat	3
Sisällysluettelo.....	4
1. Johdanto.....	5
1.1 Tausta	5
1.2 Hankkeen tavoitteet ja toteutus.....	6
2. Menetelmä.....	7
3. Maaseutu toimintaympäristönä	9
4. Energiaköyhyys	12
4.1 Energiaköyhyyden määritelmä ja mittaaminen.....	12
4.2 Energiaköyhyyden ilmeneminen ja torjunta.....	13
5. Liikenneköyhyys	15
5.1 Liikenneköyhyyden määritelmä ja mittaaminen.....	15
5.2 Liikenneköyhyyden ilmeneminen ja torjunta.....	19
6. Tulosaineisto	20
6.1 Pohjatietojen hankkiminen.....	20
6.2 Asukkaat.....	21
6.3 Yritykset	27
7. Tulosten yhteenveto	29
8. Toimintasuositukset.....	34
9. Pohdinta ja johtopäätökset.....	37
Lähdeluettelo.....	41
Liite 1 Asukaskyselylomake.....	46
Liite 2 Kuvitteelliset esimerkkitaipaukset energia- ja liikenneköyhyyden ilmenemisestä maaseutualueella	56

1. Johdanto

1.1 Tausta

Energia- ja liikenneköyhyydellä on merkittäviä vaikutuksia yksilöille ja yhteiskunnalle. Venäjän ja Ukrainan välinen sota loi poikkeuksellisen tilanteen, jossa energiansaannin rajoitteet nostivat hintoja Euroopassa. Lisäksi liikennepolttoaineiden hinta oli nousussa. Tässä tilanteessa Suomessakin kotitalouksien elinkustannukset nousivat nopeasti, ja energian hankinnan vaikeudet ovat todennäköisesti koskettaneet aiempaa huomattavasti suurempaa osaa kotitalouksista. Erityisesti pienituloisille pientalojen lämmityskustannukset nousivat kohtuuttomiksi lämmitysmuodosta riippuen. Energia, polttoaineet ja energiaköyhyys nousivat näiden muutosten myötä Suomessa merkittäviksi puheenaiheiksi.

Euroopan unionissa energiaköyhyys määritellään tilanteeksi, jossa kotitalous ei pysty hankkimaan välttämättömiä energiapalveluita (Directorate-General for Energy n.d.). Energiapalveluilla tarkoitetaan energian tuottamia hyödykkeitä kuten talojen lämmitystä, valaistusta tai lämmintä vettä. Asumiseen liittyvää energiaköyhyyttä on tutkittu Euroopassa huomattavasti enemmän kuin liikenneköyhyyttä. Suomessa liikenneköyhyytustutkimusta on tehty muun muassa teoreettisesta näkökulmasta (esim. Tiikkaja 2021) ja maaseudun liikkumispalvelujen kehittämisen näkökulmasta (esim. Eckhardt 2020). Liikenneköyhyydellä tarkoitetaan muun muassa ilmiötä, jossa ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa niihin paikkoihin, joissa päivittäisiä tarpeita on mahdollista tyydyttää (Tiikkaja ym. 2018). Joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden rajallisuus aiheuttaa henkilöautoriippuvuutta erityisesti maaseudulla. Kaikilla ei ole mahdollisuutta omistaa tai ajaa henkilöautoa, mikä on riski sosiaaliselle syrjäytymiselle, ja hankaloittaa palveluiden saavutettavuutta. (Titheridge ym. 2014). Maaseutualueilla liikennehaasteita tuovat myös pitkät etäisyydet, harva asutus sekä vähäiset henkilö- ja tavaravirrat (Eckhardt ym. 2017, Pangbourne ym. 2020). Maaseudun liikkumispalveluiden tavoitteet liittyvät alueiden saavutettavuuteen ja riittävän palvelutason ylläpitämiseen (Eckhardt ym. 2017). Haastavaan tilanteeseen vaikuttavat myös ikääntyvä väestö ja palveluiden keskittyminen suurempiin asutuskeskuksiin, jolloin matkat palveluiden luo pitenevät.

Energia- ja liikenneköyhyys ovat monimuotoisia ilmiöitä, joita ei voida arvioida yksittäisillä mittareilla, eikä niistä aiheutuviin ongelmiin ole selkeitä ratkaisuja. Energia- ja liikenneköyhyys kytkeytyvät yleiseen toimeentuloköyhyyteen, eikä niitä ole helppoa erottaa toisistaan. Vuonna 2022 oli Suomessa 873 000 henkilöä köyhyys- tai syrjäytymisriskissä (Tilastokeskus 2024b). Vuosina 2023–2024 tehdyt leikkaukset ja muutokset muun muassa sosiaalitukiin uhkaavat heikentää tilannetta entisestään. Energia- ja liikenneköyhyyden käsitteiden merkityksellisyys piilee siinä, että köyhyyden seurauksia voidaan näiden avulla eritellä tarkemmin ja löytää toimivampia tuki- ja ratkaisukeinoja.

Covid19-pandemian myötä osa työssä käyvistä ja opiskelijoista ryhtyi täysin etätöihin ja -opintoihin. Kaikille tämä ei ollut mahdollista, ja kulkeminen oli hoidettava samalla kun joukkoliikenteen tarjonta väheni. Pandemian jälkeen hybridityöskentelystä on tullut yleistä useissa ammateissa, vähentäen päivittäistä kulkemistarvetta. Pandemian aikaan myös digitaalisten palveluiden käyttö lisääntyi merkittävästi. Kaikki eivät ole kuitenkaan pysyneet kehityksen mukana, ja digiköyhyydestä kärsiville palveluiden saavuttaminen voi olla haastavampaa ja kalliimpaa.

1.2 Hankkeen tavoitteet ja toteutus

Hankkeen tavoitteena oli lisätä tietoa ja ymmärrystä energia- ja liikenneköyhyydestä maaseutukontekstissa sekä löytää keinoja ja toimenpiteitä, joilla aiheeseen voidaan vaikuttaa eri tasoilla. Hankkeen tavoitteet on jaoteltu seuraaviin tutkimuskysymyksiin ja niiden alakohtiin:

1. Miten energia- ja liikenneköyhyys ilmenevät maaseudulla?
 - a. Miten energia- ja liikenneköyhyys määritellään maaseudulla, keitä se koskee, ja onko liikenne- ja energiaköyhyydellä yhteys?
 - b. Miten energiakulujen muutos näyttäytyy maaseudulla eri asukas- / käyttäjäryhmissä?
 - c. Onko maaseudun asukkailla vaihtoehtoa liikenneköyhyydelle?
2. Miten maaseudun energia- ja liikenneköyhyyteen voidaan vaikuttaa?
 - a. Mitkä ovat näkymät ja tärkeimmät kehityskohteet?
 - b. Millä keinoin voidaan vaikuttaa arkeen?
 - c. Mitkä ovat toimintasuositukset päätöksenteon tueksi?

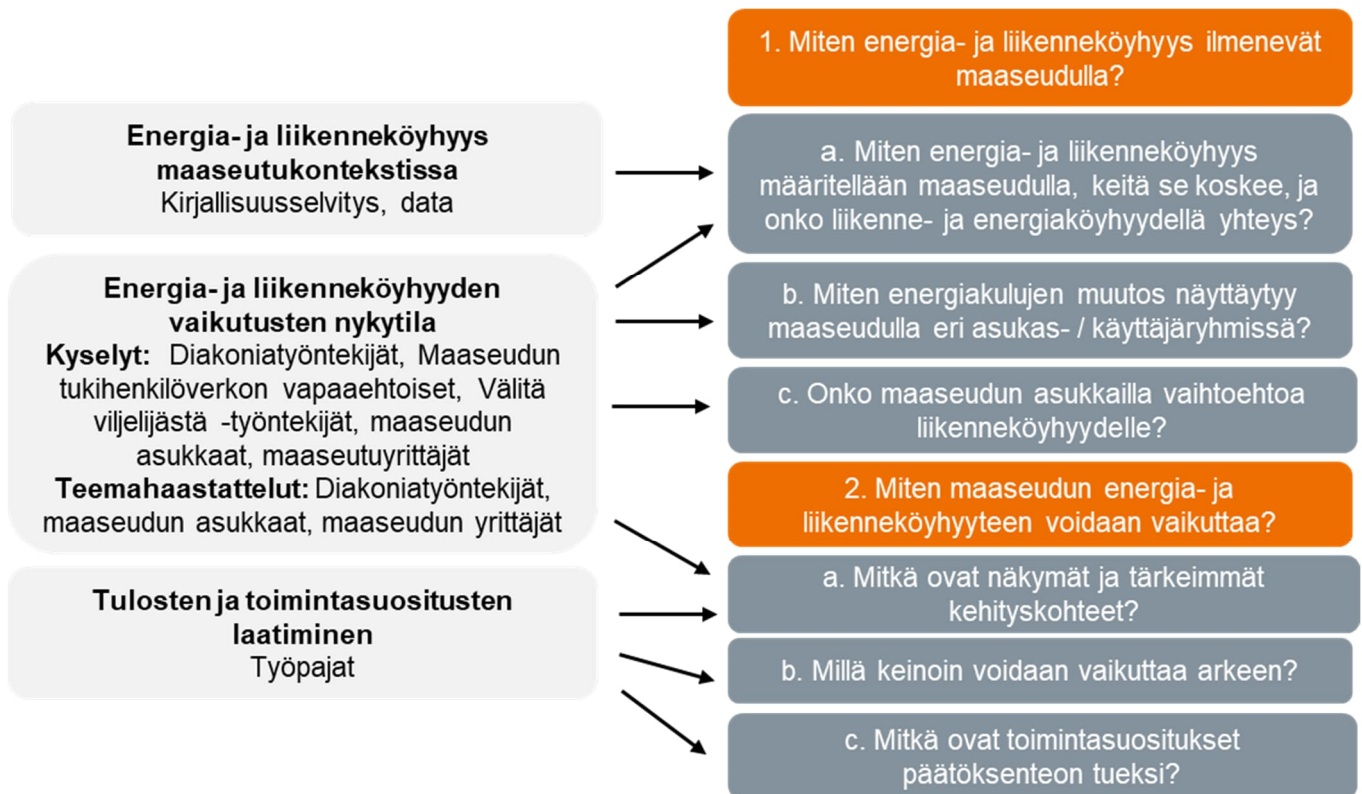
Hanke keskittyi käsittelemään aihetta maaseutualueiden asukkaiden ja kotitalouksien näkökulmasta, mutta hankkeessa selvitettiin myös maaseutualueilla toimivien yritysten energia- ja liikenneköyhyyttä. Liikkumisen energia sisältyy joissain lähteissä energiaköyhyyden käsitteeseen. Koska MaaEli-hankkeessa on käsitelty liikenneköyhyys erikseen sen laajassa merkityksessä, liikenneköyhyys sisältää liikenteen energian.

Tässä raportissa käsitellään hankkeen tutkimusmenetelmät (luku 2), aihepiirin taustaa maaseudun osalta (luku 3), sekä energiaköyhyyden (luku 4) ja liikenneköyhyyden (luku 5) määritelmiä, mittareita ja ilmenemistä. Hankkeessa kerätty aineisto esitetään luvussa 6, sekä havaintoja ja yhteenvetoa niistä esitetään luvussa 7. Lopuksi esitetään hankkeen toimintasuositukset (luku 8), sekä pohdinta ja johtopäätökset (luku 9).

2. Menetelmä

Tutkimuksen menetelmiä ovat kirjallisuuskatsaus, kyselyt, teemahaastattelut sekä työpajat. Teemahaastatteluja tehtiin diakoniatyöntekijöille sekä maaseudun asukkaille ja yrittäjille.

Energia- ja liikenneköyhyttä käsitteleviä kyselyitä tehtiin seuraaville kohderyhmille: seurakuntatyöntekijät, maaseudun tukihenkilöverkon vapaaehtoiset, Välitä viljelijästä -verkoston työntekijät, maaseutuyrittäjät sekä maaseudun asukkaat. Kuva 1 havainnollistaa, miten eri tutkimusmenetelmiä on pääasiassa käytetty tutkimuskysymyksiin vastaamiseen. Taulukko 1 kuvaa aineistokeruun ja -työstämisen kohderyhmiä, menetelmiä, vastaajien tai osallistujien lukumäärää sekä valitun menetelmän tarkoitusta.



Kuva 1. Käytetyt tutkimusmenetelmät tutkimuskysymyksittäin.

Taulukko 1. Käytetyt empiirisen aineiston keräämismenetelmät ja -tarkoitukset sekä niiden kohderyhmät ja osallistujamäärät.

Kohderyhmä	Menetelmä	Vastaajien/ osallistujien lkm	Aihe/tarkoitus
Diakoniatyöntekijöitä eri puolilta Suomea	Teams- ja puhelinhaastattelut	8	Taustatietoa kyselyiden laatimiseen
Välitä viljelijästä -työntekijät	Webropol-kysely	12	Taustatietoa yrityskyselyn laatimiseen
Seurakuntien diakoniatyöntekijät ja papit	Webropol-kysely	17	Taustatietoa kyselyiden laatimiseen

Kohderyhmä	Menetelmä	Vastajien/ osallistujien lkm	Aihe/tarkoitus
Maaseudun tukihenkilöverkon vapaaehtoiset	Webropol-kysely	16	Taustatietoa yrityskyselyn laatimiseen
Eri maaseutualueiden asukkaat koko Suomessa	Webropol-kysely. Tarjolla myös tulostettavana pdf-tiedostona	742	Empiirisen pääaineiston keruu
Eri alojen yrittäjät maaseutualueilla	Webropol-kysely	59	Empiirisen pääaineiston keruu
Asukaskyselyssä haastateltavaksi ilmoittautuneita	Puhelinhaastattelut	10	Kyselytulosten syventäminen
Yrityskyselyssä haastateltavaksi ilmoittautuneita	Puhelinhaastattelut	8	Kyselytulosten syventäminen
Ohjausryhmä ja kutsutut asiantuntijat	Asiantuntijatyöpaja Teamsissa (15.5.2024)	16	Ratkaisunäkemyksen hahmottelu
Maaseutuparlamentin osallistujat	Kaikille avoimet asukas- ja yritystyöpajat (27.–28.9.2024)	13 +12	Näkemyksen ja mielipiteiden keruu alustavien tulosten pohjalta
Ohjausryhmä ja kutsutut asiantuntijat	Validointityöpaja (14.11.2024)	15	Toimintasuositusten validointi

Asukashaastateltavat (10 kpl) ja yrityshaastateltavat (8 kpl) olivat kattavasti eri puolilta Suomea. Haastattelut toteutettiin puhelimitse loppupalven ja alkukesän 2024 aikana.

Asukaskyselyyn saatiin kattavin aineisto, yli 700 vastausta, jonka vuoksi koettiin relevanttina käsitellä vain se aineisto SPSS-tilasto-ohjelmalla. SPSS-ohjelmalla etsittiin pääasiassa mahdollisia korrelaatiota pääasiassa khiin neliö -testillä. SPSS-ajoja tehtiin useiden muuttujien välillä.

3. Maaseutu toimintaympäristönä

Suomessa on julkaistu vuonna 2013 kaupunki-maaseutuluokitus, joka kuvaa eri alueiden kehitystä riippumattomasti kunta- tai muista hallinnollisista rajoista. Luokitus jakaa Suomen alueet seitsemään eri luokkaan: kolmeen kaupunkialueluokkaan (sisempi kaupunkialue, ulompi kaupunkialue, kaupungin kehysalue) sekä neljään maaseutualueluokkaan (kaupungin läheinen maaseutu, maaseudun paikalliskeskus, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu). Luokituksesta ilmenee, millä tavoin kaupunki- ja maaseutualueiden olosuhteet vaihtelevat eri teemojen tai tilastojen mukaan tarkasteltuna. (Suomen ympäristökeskus 2023).

Vuonna 2022 Suomen väestöstä vakituisesti asui kaupunkialueilla 73 prosenttia ja maaseutualueilla 26 prosenttia, ja kolmannes Suomen yrityksistä sijaitsi maaseutualueilla (Tilastokeskus 2024a, Luonnonvarakeskus 2021). Ennusteiden mukaan maaseutualueilla vähenee lasten ja nuorten, työkäisten sekä nuorten eläkeläisten määrä, kun kasvua olisi vain yli 75-vuotiaiden määrässä (esim. Airikkala ym. 2022).

Asukkaiden määrä per neliökilometri vaihtelee huomattavasti. Harvaan asutulla maaseudulla asukkaita on 1,80 neliökilometrillä, ydinmaaseudulla 10,20, kaupungin läheisellä maaseudulla 23,76 ja kaupungeissa 76,94 asukasta neliökilometrillä. Maan keskiarvo on 18,20 asukasta neliökilometrillä. (Tilastokeskus 2018, viitattu lähteessä Husberg ym. 2022).

Väestötiheys heijastuu väistämättä palveluverkkojen tiheyteen ja palvelujen saavutettavuuteen sekä lopulta esimerkiksi liikennepalveluiden tarjontaan, liikkumisen kustannuksiin tai liikkumiseen kuluvaan aikaan. Esimerkiksi peruskoulun ala-asteelle (katso taulukko 2) harvaan asutulla maaseudulla keskimääräinen matka on 18,2 kilometriä, kun Suomessa vastaava keskiarvo on 3,3 kilometriä (Tilastokeskus 2018, viitattu lähteessä Husberg ym. 2022)

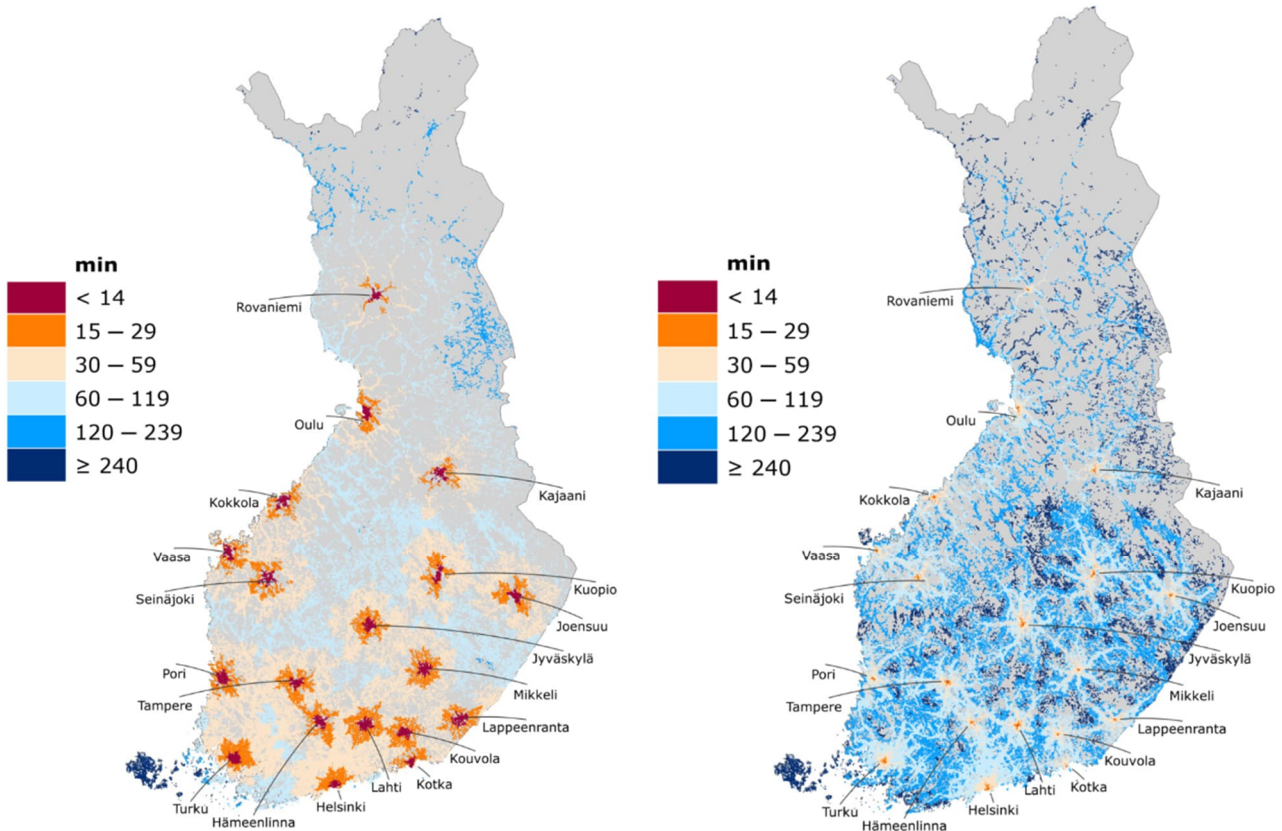
Taulukko 2. Keskimääräinen matka (keskiarvo) keskeisiin lähipalveluihin paikkatietopohjaisen kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan vuonna 2016. (Tilastokeskus 2018, viitattu lähteessä Husberg ym. 2022)

Keskimääräinen matka (keskiarvo kilometreinä) keskeisiin lähipalveluihin	Maaseudun paikalliskeskukset	Kaupungin läheinen maaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu	Koko maa
Terveysasema (Manner-Suomi)	2,4	8,4	6,1	14,3	3,8
Apteekki	2,0	8,1	6,2	13,6	3,4
Lähikauppa	1,2	5,3	4,0	8,8	2,0
Kirjasto	2,0	7,0	4,9	13,0	3,2
Otto-automaatti	1,6	8,0	5,6	13,8	3,1
Päiväkoti	1,2	4,6	4,5	12,9	2,2
Peruskoulun ala-aste	1,6	7,8	7,5	18,2	3,3
Peruskoulun yläaste	4,8	10,5	9,1	15,8	4,4
Lukio	3,5	13,2	10,6	21,0	5,5

Maaseutubarometrissä selvitettiin kansalaisten internetpaneelikyselyllä, toteutuuko vastaajien mielestä peruspalveluiden (sosiaali-, terveys-, opetus, liikunta- ja kulttuuripalvelu) helppo saatavuus. Helppo saatavuus toteutui harvaan asutun maaseudun asukkaista hyvin tai erittäin hyvin 43 prosentin mielestä, kun koko maan osalta vastaava luku oli 56 prosenttia. Ydinmaaseudun ja kaupungin läheisen maaseudun

tilanne ei ollut juuri harvaan asuttua maaseutua parempi (46 % ja 47 %), mutta niissä pudotus oli selkeä vuoden 2020 tulokseen verrattuna (61 % ja 73 %). (Vihinen ym. 2024).

Maakuntakeskusten saavutettavuuden matka-aikoja on kuvattu henkilöauton ja joukkoliikenteen osalta kuvassa 2. Joukkoliikenteellä matka-ajat ovat pitkiä koko maassa maakuntakeskusten ja pääliikenneväylien ulkopuolella. Henkilöautolla pitkä matka-aika koskee erityisesti saaristoa ja pohjoisinta Lappia.



Kuva 2. Matka-aika (minuutteina) lähimpään maakuntakeskukseen henkilöautolla (vasemmanpuoleinen kartta) ja joukkoliikenteellä (oikeanpuoleinen kartta) (Traficom 2024a).

Suomessa on yksityisteitä noin 370 000 kilometriä ja näillä noin 12 000 siltaa (vrt. valtion teitä on noin 80 000 kilometriä). Arvioiden mukaan yksityisteiden varrella sijaitsee noin 250 000 omakotitaloa, 190 000 kesämökkiä, 30 000 yritystä sekä 40 000 maatilaa. Vakituksia asujia arvioidaan olevan noin puoli miljoonaa ja kaikkinsa yksityisteiden käyttäjiä noin kaksi miljoonaa. Suhteellisesti eniten yksityisteitä on Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnissa. (Traficom 2024b).

Maaseutubarometrissä kysyttiin, toteutuuko toimiva ja hyväkuntoinen tiestö. Tämä toteutui hyvin tai erittäin hyvin harvaan asutulla maaseudulla 25 prosentin, ydinmaaseudulla 37 prosentin ja kaupungin läheisellä maaseudulla 36 prosentin mielestä, kun koko maan osalta vastaava luku oli 53 prosenttia. Kaikilla alueilla oli selkeää laskua vuoden 2020 maaseutubarometrin tuloksiin verrattuna. (Vihinen ym. 2024). Myös logistiikkaselvityksen mukaan infrastruktuurin teknisessä kunnossa on tapahtunut laskua. Vuonna 2023 vastaajayritysten koko maan keskiarvo oli 2,23 (asteikolla 1–5), kun vuonna 2020 vastaava luku oli 2,84. Logistiikkayritykset arvioivat tien teknisen kunnan huonoimmaksi Lapin, Kainuun, Keski-Suomen ja Satakunnan maakunnissa. Parhaimmaksi kunto arvioitiin Uudenmaan, Kymenlaakson, Etelä- ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa. (Solakivi ym. 2023).

Lisäksi haja-asutusalueilla saattaa kotitalouksien vesihuolto perustua talouden omiin järjestelmiin tai jopa osittain talkoilla hallinnoitujen paikallisten vesiosuuskuntien toimintaan (esim. Luukkonen 2013).

Viemäriverkoston ulkopuolella asuu noin kymmenesosa suomalaisista, ja tämä koskee erityisesti haja-asutusalueiden asukkaita (Suomen ympäristökeskus 2019). Kunnallisen vesi- ja jätevesihuollon ulkopuolella asuminen edellyttää asukkaalta osaamista tai taloudellisia resursseja, jotta arjen yksi keskeisimmistä perustarpeista tulee tyydytetyksi.

Lainsäädäntö ohjaa sähkön jakeluverkonhaltijoita parantamaan sähköverkon toimintavarmuutta. Toimintavarmuuden lisäämisen vaativat investointikulut heijastuvat suoraan sähkön siirtohintaan. Vuonna 2022 noin 15 prosenttia Suomen kaikista käyttöpaikoista on alueella, joka ei tavoita toimintavarmuutta. Nämä alueet sijaitsevat haja-asutusalueilla. (Energiavirasto 2023). Sähkön siirtohinnat eroavat eri yhtiöiden välillä. Tämän vuoksi sähkön kokonaishinnan suhteen lähtötilanne ei ole ollut sama kaikilla kotitalouksilla, kun sähköenergian hinnat nousivat talvella 2022–2023.

Muita köyhyyskäsitteitä

Köyhyystutkimuksella on Suomessa ja kansainvälisesti pitkät perinteet. Osana MaaElli-hanketta tehtiin kirjallisuus- ja artikkelikatsausta siitä, millä tavalla köyhyystutkimuksessa on käsitelty yksilöiden ja kotitalouksien energiankulutukseen ja liikkumiseen liittyviä tarpeita ja sisältöjä. Tarkasteltavaa aineistoa haettiin mm. suomalaisten tiedelehtien yhteisestä Journal.fi-tietokannasta, Finna-tietokannasta sekä THL:n, Kelan ja Diakonian tutkimussivuilta. Hakumääreinä käytettiin muun muassa sähkö*, energia*, liik* ja köyh*.

Kirjallisuuskatsauksen perusteella voi todeta, että yksilöiden ja kotitalouksien energiankäyttötarpeet tai liikkumistarpeet jäivät vähäiselle huomiolle köyhyystutkimuksessa. Köyhyyttä käsitellään kokonaisvaltaisesti köyhytenä, joka heijastuu pääasiassa elämisen jokaiseen osa-alueeseen.

Virrankari & Isola (2021) selvittivät kirjoituskilpailun aineistosta, mitä köyhyyttä kokeneet ihmiset kokivat voivansa tavoitella itselleen. Näistä tehtyjen poimintojen perusteella voi todeta, että osa priorisoi liikkumisen kulut mukaan pakollisiin kuukausimenoihin, kun osa taas koittaa löytää eri keinoja käyttää mahdollisimman vähän rahaa liikkumiseen. Kotona tapahtuvaa energiansäästöä ei mainittu lainkaan esimerkeissä.

Köyhyystutkimuksessa saatetaan tunnistaa, kuinka liikkumisen kalleus, vaikeus tai mahdottomuus voi heijastua esimerkiksi sosiaali- ja terveyspalveluiden (sote-palvelut) käyttämättä jättämiseen (mm. Zitting ym. 2020). Krögerin ym. (2019) hoivaköyhyyttä selvittäneen tutkimuksen mukaan lähes neljännes (24 %) vastaajista koki kodin ulkopuolella liikkumisen vaikeuksista ja puutteista johtuvaa hoivaköyhyyttä. Tutkimuksessa oli määritelty päivittäisten asioiden hoitamiseen kahdeksan eri osa-alueita, ja tulosten mukaan eniten oli liikkumisesta johtuvaa hoivaköyhyyttä. Kodin kunnostus ja pihatyöt (20 %) ja siivous (20 %) tunnistettiin seuraavaksi yleisimpinä. Vähiten oli lääkkeiden ottamiseen (8 %) ja pankkiasioiden hoitamiseen (10 %) liittyvää hoivaköyhyyttä.

Digiköyhyys liittyy digitaalisten palvelujen voimakkaaseen yleistymiseen ja tämän myötä palvelunkäyttäjiltä vaadittavaan osaamiseen ja laitteistoon. Jos henkilöllä ei ole tietoteknisiä laitteita, verkkoyhteyttä tai osaamista näiden käyttöön, voi pahimmillaan henkilö menettää keinot käyttää pankkitiliään tai varata aikaa lääkäriin. Lisäksi varsinkin monilla maaseutualueilla kärsitään heikoista verkkoyhteyksistä, jolloin välttämättä ihmisen digitaidotkaan eivät ole syy digiköyhyydestä kärsimiseen. (mm. Korhonen & Huerta 2025, Rantamäki & Kattilakoski 2025).

4. Energiaköhyys

4.1 Energiaköhyhyden määritelmä ja mittaaminen

Euroopassa energiaköhyys kytkeytyy lämmitystarpeeseen, toimeentuloköhyhyteen ja siitä seuraaviin vaikeuksiin, kuten heikkokuntoisissa rakennuksissa asumiseen. Energia voi tällöin viedä kohtuuttoman suuren osuuden kotitalouden tuloista. Euroopan unionin politiikoissa energiaköhyys määritellään tilanteeksi, jossa *kotitalous ei pysty hankkimaan terveydelle ja hyvinvoinnille välttämättömiä energiapalveluita* (Directorate-General for Energy n.d.). EU-direktiivin (EU 2023b) mukaan tarkoitetaan ”*energiaköhyhydellä sitä, että kotitaloudella ei ole mahdollisuutta käyttää olennaisia energiapalveluja, kun tällaiset palvelut tarjoavat perustason ja kohtuullisen elintason ja terveyden, mukaan lukien riittävä lämmitys, kuuma vesi, jäähdytys, valaistus ja sähkölaitteiden käyttöön tarvittava energia, kulloisessakin kansallisessa tilanteessa, olemassa olevassa kansallisessa sosiaalipolitiikassa ja muissa asiaankuuluvissa kansallisissa politiikoissa, mikä johtuu useista tekijöistä, joita ovat ainakin se, että ne eivät ole kohtuuhintaisia, riittämättömät käytettävissä olevat tulot, suuret energiamenot ja asuntojen heikko energiatehokkuus.*”

Tietyt energiapalvelut ovat välttämättömiä inhimillisesti arvokkaalle elämälle. Esimerkiksi sopiva asuinlämpötila ja energia ruoanlaittoon ovat tärkeitä terveyden ylläpitämiselle.

Energiaköhyhyden ohella puhutaan myös kotitalouksien energiahaavoittuvuudesta eli riskivyohtyhykkeestä joutua varsinaisen energiaköhyhyden piiriin. Energiaköhyhydelle haavoittuvuus kuvaa tekijöitä, joista voi seurata energiaköhyhyden tilanne kotitaloudessa (Bouzarovski ym. 2018). Euroopassa energiaköhyhyttä on perinteisesti pidetty ongelmana, joka esiintyy kylmien talvien maissa ja huonolaatuisissa rakennuksissa asuville pienituloisille kotitalouksille (Castaño-Rosa ym. 2022).

Euroopan komission alainen Energiaköhyhyden seurantakeskus Energy Poverty Advisory Hub – EPAH kehittää ja päivittää säännöllisesti kansallisia ja paikallisia energiaköhyhyysindikaattoreita. EPAH suosittelee tällä hetkellä 21 kansallista indikaattoria, joista neljä on ensisijaista indikaattoria (Gouveia ym. 2022). Kuvan kokonaistilanteesta saa hyödyntäen useampaa mittaria. Muun muassa maantieteellisistä olosuhteista ja energiainfrastruktuurista johtuen kaikki mittarit eivät sovellu yhtä lailla kaikkialle. Taulukossa 3 on esitetty ensisijaiset indikaattorit sekä yksi toissijainen indikaattori, sekä niiden tilanne Suomessa tilastojen mukaan.

Taulukko 3. Ensisijaiset energiaköhyhyden indikaattorit sekä rakennuksen puutteet.

Mittari	Tilanne Suomessa
Riittämätön sisälämpötila talviaikaan	2,6 % kotitalouksista ei pystynyt pitämään kotiaan riittävän lämpimänä vuonna 2023 (Eurostat 2025b)
Energialaskujen viivästykset	7,4 % kotitalouksilla oli maksuviiveitä sähkölaskuissa vuonna 2023 (Eurostat 2025a)
Absoluuttiset energiamenot ovat alle puolet valtakunnallisesta mediaanista (M/2)	29 % kotitalouksista vuonna 2020 (EPAH 2020)
Energiamenojen osuus kotitalouksien tuloista on yli kaksinkertainen valtakunnalliseen mediaaniosuuteen verrattuna (2M)	24,1 % kotitalouksista vuonna 2020 (EPAH 2020)
Rakennuksen puutteet (vuoto, kosteus, laho)	Vuonna 2023 väestöstä 5,3 % asui asunnossa, jossa katto vuotaa, seinät, lattiat tai eristys ovat kosteat tai jossa on lahoa ikkunanpuitteissa tai lattiassa (Eurostat 2024)

Eurostatin tilastojen mukaan Suomessa energiaköhyhyysaste oli suhteellisen alhainen. Vuonna 2023 suomalaisista kotitalouksista 2,6 prosenttia ei pystynyt pitämään kotiaan riittävän lämpimänä, kun vuonna 2021 luku oli puolet pienempi. Näissä tilastostoissa yksinhuoltajat korostuivat (5,4 % vuonna 2023).

(Eurostat 2025b). Liian kylmä lämpötila sisätiloissa on yhdistetty kohonneeseen verenpaineeseen, astmaoireisiin ja mielenterveysoireisiin sekä lisää talven aikaista sairastuvuutta ja kuolleisuutta. Maailman terveysjärjestö WHO (2018) on määrittänyt 18 °C sisätilojen vähimmäislämpötilaksi terveyden kannalta. Tätä korkeampi vähimmäislämpötila voi olla tarpeen haavoittuville ryhmille, kuten vanhuksille ja lapsille.

Vuonna 2023 Suomen väestöstä 5,3 prosenttia asui asunnossa, jossa katto vuotaa, seinät, lattiat tai perustukset ovat kosteat tai jossa on lahoa ikkunanpuitteissa tai lattiassa. Vastaava luku yksihuoltajien osalta oli 10,1 prosenttia. (Eurostat 2024). Kotitalouksista 7,4 prosentilla oli maksuviiveitä sähkölaskuissa vuonna 2023. Vastaava luku yksihuoltajien osalta oli 17,7 prosenttia. (Eurostat 2025a)

Energiamenoja kuvaavien indikaattorien osalta Suomen arvot ovat korkeita eurooppalaisessa kontekstissa. Kuitenkin energiamäärän kvantitatiivinen arviointi on haastavaa, sillä alhaiset absoluuttiset energiamenot (M/2) ei huomioi talojen energiatehokkuutta, kotitalouden olosuhteita ja ilmastovaihtelua (EPAH 2020). M/2-indikaattori antaakin Suomelle liian ison tuloksen (Numminen 2024). Energiamenojen osuus kotitalouden tuloista (M2) -indikaattorin tulokseen vaikuttaa puolestaan kansallinen tulotaso (EPAH 2020).

4.2 Energiaköyhyyden ilmeneminen ja torjunta

Energiaköyhyyttä kohtaavat etenkin pienituloiset, ikääntyneet, yksinhuoltajat sekä toimintarajoitteiset (Simcock ym. 2021). Myös asuintalon huono eristys ja maaseutu ympäristö on tunnistettu energiaköyhyyden riskitekijöiksi (Martiskainen ym. 2021). Lisäksi energiaköyhyydelle altistavia tekijöitä ovat muun muassa iso energiatehoton asunto ja korkea energian hinta (Oja ym. 2013). Suomessa talviajan energiaköyhyys koskee pääasiassa pienituloisia kotitalouksia, jotka sijaitsevat harvaan asutulla maaseudulla, ja jotka asuvat öljy- tai sähkölämmitteisessä omakotitalossa (Castaño-Rosa ym. 2022). Vuodenaikojen vaikutus energiaköyhyyteen on merkittävä. Esimerkiksi Pohjois-Karjalan osalta tehdyssä energiaköyhyysselvityksessä tammikuussa 29,5 prosenttia väestöstä koki energiaköyhyyttä, kun vastaava luku heinäkuussa oli vain 0,3 prosenttia (Lehtonen ym. 2024). Maaseudulla euromääräiset energiamenot ovat lähes kaksinkertaiset kaupunkimaisiin kuntiin verrattuna, mikä johtuu lämmitysmuodon lisäksi omakotitaloasumisen myötä suuresta lämmitettävästä pinta-alasta (Oja ym. 2013).

Maaseutualueilla energiaköyhyyden riskiä lisäävät aluekehitykseen liittyvät seikat, kuten muuttotappio, heikentynyt elintaso, asuntojen laskevat hinnat ja yleisesti kasaantuvat sosiaaliset haasteet. Maaseutualueet ovat myös kaupunkialueita haavoittuvaisempia pitkäkestoiseen energiaköyhyyteen, koska kiinteistöjen arvonlaskun myötä energianinvestointien ja lainansaannin mahdollisuudet heikkenevät. (Lehtonen ym. 2024). Runsten ym. (2015) ovat arvioineet ympäristöministeriön selvityksessä energiaköyhyyteen joutumisen riskiä maakunnittain huomioiden pieni- ja alle keskituloisten asuntokuntien osuuden ja seutukunnan väestönkehityksen. Noin 60 000–100 000 kotitaloutta Suomessa arvioitiin kuuluvan energiaköyhyyden riskiryhmiin. Energiaköyhyyden riski on suurin väestöään menettävillä alueilla, kuten Etelä-Savossa, Pohjois-Karjalassa ja Kainuussa. Suuri riski energiaköyhyyteen on lisäksi Pohjois-Savossa, Etelä-Karjalassa, Kymenlaaksossa, Etelä-Pohjanmaalla ja Satakunnassa. Pienin riski energiaköyhyyteen on Uudellamaalla, Pohjanmaalla sekä Pohjois- ja Keski-Pohjanmaalla (Runsten ym. 2015). Vaikka selvitys on jo kymmenen vuotta vanha, se on edelleen ajankohtainen nykytiedon valossa.

Suomessa energiaköyhyyttä ei ole perinteisesti koettu ongelmaksi sosiaaliturvan, energiatehokkuuden ja kaukolämmön vuoksi (Castaño-Rosa ym. 2022, Oja ym. 2013). Energiaköyhyyttä vähentävään sosiaaliturvaan sisältyy yleinen asumistuki, eläkkeensaajan asumistuki, toimeentulotuki, opintotuki ja sosiaalinen luototus.

Suomessa kotitalouksien lämmitys talviaikaan on elintärkeää, ja sitä on turvattu monin keinoin. Pohjoisessa lämmitystarveluku on suurempi kuin eteläisessä Suomessa. Sähkö- ja maakaasumarkkinalaissa energiayhtiölle on määritetyt tarkat huomioitavat asiat ennen energijakelun katkaisua maksuvaikeuksissa olevalta kotitaloudelta (VNS 2022). Suomessa tarjotaan maksutonta energianeuvontaa Energiaviraston ja Motivan toimesta, ja kunnat voivat saada asumisneuvonta-

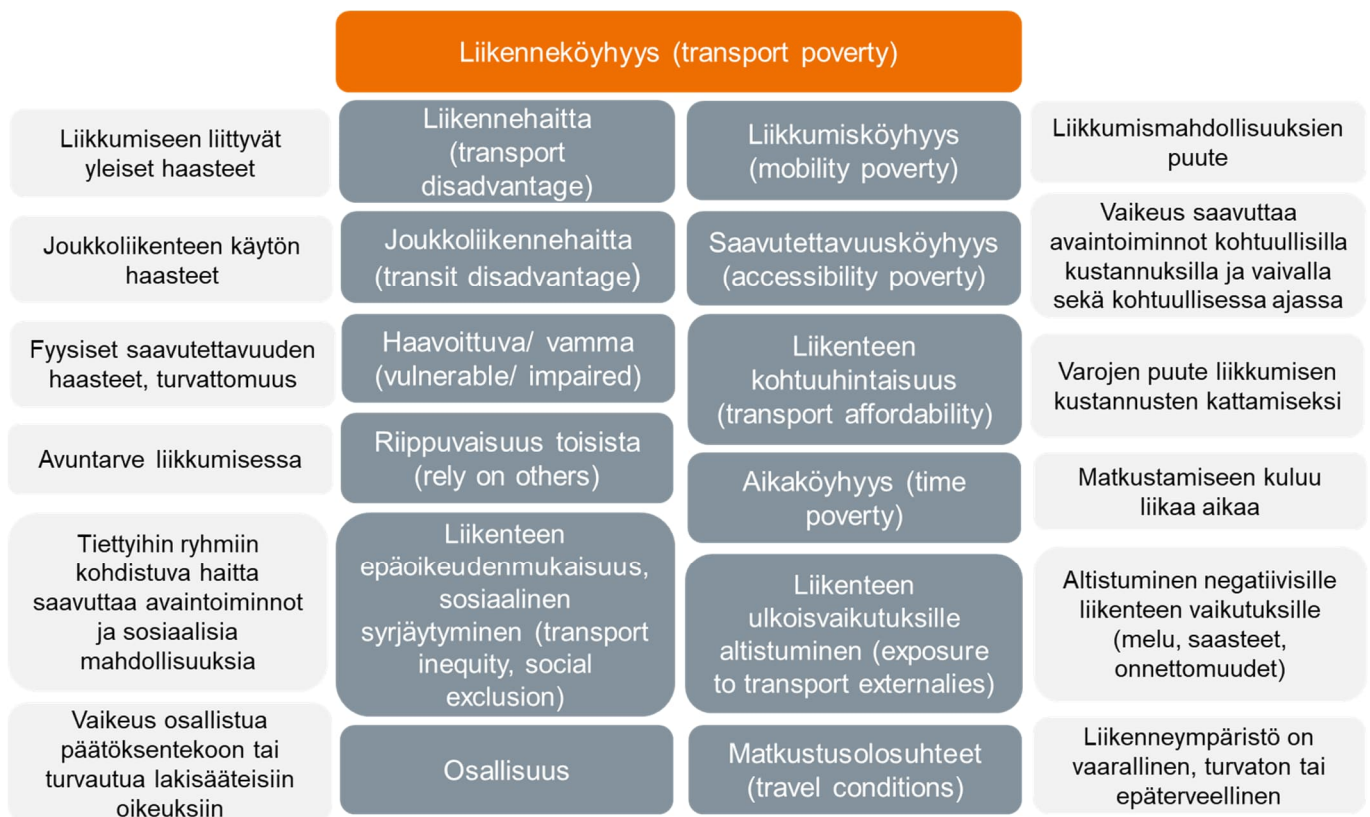
avustusta. Peruskorjausstrategian tavoite on vähentää F- ja G-energialuokkien asuinrakennusten määrä lähes nolleen vuoteen 2030 mennessä (Huttunen ym. 2024). ARA-järjestelmästä energiakorjaustukea voivat saada yhtiöt ja yhteisöt. Henkilöasiakkaista vain iäkkäille ja vammaisille on tarjolla korjausavustusta asuntoihin, kun vielä aiemmin 2020-luvulla on myönnetty muillekin henkilöasiakkaille muun muassa energia-avustusta. (ARA 2025).

Jo vuonna 2015 varoitettiin, että energiaköyhyydestä voi Suomessa tulla olennaisesti vakavampi ongelma, jos energian reaalihintaa kasvaa parinkin vuosiprosentin verran ja riskiryhmien reaaliensiot eivät samalla kasva (Runsten ym. 2015). Energiahinnoissa tapahtuneiden muutosten vuoksi Omakotiliitto (2022, 2023) on kantanut huolta kasvaneista energiakustannuksista. Omakotiliiton (2022) kyselyn mukaan energiakustannukset ovat säännöllinen rasite kotitaloudessa jopa neljännekselle vastaajista. Omistusasunnon yleinen asumistuki lakkasi vuoden 2025 alusta (Kela 2024), ja maaseudulla valtaosa asuu omistusasunnoissa. Lisäksi haja-asutusalueilla ei ole kaukolämmön mahdollisuutta.

5. Liikenneköyhyys

5.1 Liikenneköyhyden määritelmä ja mittaaminen

Liikenneköyhyydelle ei ole olemassa vakiintunutta määritelmää, ja liikenneköyhyttä tai sen indikaattoreita on tutkittu kohtalaisen vähän niin Suomessa kuin muualla Euroopassa. Liikenneköyhydestä puhuttaessa viitataan yleensä yksilöihin ja kotitalouksiin. Liikenneköyhyden on tunnistettu sisältävän useita eri näkökulmia ja lähestymistapoja (Kuva 3). Liikenneköyhyden määritelmä sisältää useita näkökulmia liikkumisen mahdollisuuksiin liittyen, kuten esimerkiksi liikkumismahdollisuuksien puute, liikkumisen kustannukset ja siihen kuluva aika sekä fyysiset haasteet liikkumisessa. Määritelmään liittyy palveluiden ja avaintoimintojen saavuttamisen, osallisuuden ja syrjäytymisen näkökulmia. Myös liikenneympäristön olosuhteet ja liikenteen negatiivisille vaikutuksilla altistuminen sisältyvät liikenneköyhyteen.



Kuva 3. Liikenneköyhyden ulottuvuuksia (muokattu lähteistä Delbosc & Currie 2011, Liimatainen 2022, Lucas ym. 2016, Xia ym. 2016).

Liimatainen (2022) on määritellyt liikenneköyhyden sisältämään saavutettavuusköyhyden lisäksi liikenteen ulkoisvaikutukset: ”Liikenneköyhyys tarkoittaa, että henkilöllä ei ole mahdollisuutta toteuttaa päivittäisiä liikkumistarpeitaan kohtuullisella vaivalla, kohtuullisessa ajassa, kohtuullisin kustannuksin ja liikenteen haittavaikutuksille kohtuuttomasti altistumatta.” Euroopan unioni (EU 2023a) on määrittänyt liikenneköyhyden tarkoittamaan ”sitä, että henkilöt ja kotitaloudet eivät pysty kattamaan yksityisen tai julkisen liikenteen kustannuksia tai se on heille vaikeaa tai henkilöillä ja kotitalouksilla ei ole mahdollisuutta tai heillä on vaikeuksia saada liikennepalveluja, jotka ovat tarpeen, jotta he saisivat pääsyn olennaisiin sosioekonomisiin palveluihin ja toimiin, kansalliset ja maantieteelliset olosuhteet huomioon ottaen”. Euroopan unionin määritelmä sisältää liikkumisköyhyden, liikenteen kohtuuhintaisuuden ja osin saavutettavuusköyhyden sekä ottaa paikalliset olosuhteet huomioon.

Liikenneköyhyyden määrittelyyn ei ole vakiintuneita mittareita, ja kansainvälisessä kirjallisuudessa on esitetty useita niin määrällisiä kuin kokemukseen perustuvia mittareita (Taulukko 4). Nämä eivät välttämättä ole sellaisenaan sopivia Suomen tai maaseudun olosuhteisiin. EU:n liikenneköyhyysmääritelmäkin on tunnistanut kansallisten ja maantieteellisten olosuhteiden eroavaisuuden merkityksen. Lisäksi kotitalouksien tarpeet ja edellytykset liikkua ovat erilaiset. Liikenneköyhyyteen ei ole yhtä syytä tai osatekijää, vaan se on monimutkainen eri syiden ja seurausten vuorovaikutus (Mejía Dorantes & Murauskaite-Bull 2022). Näin ollen määrällisten mittareiden raja-arvoja voi olla vaikea määrittää. Skotlannissa, missä on paljon maaseutualueita, on huomioitu liikenneköyhyyttä arvioitaessa kotitalouden tulot, henkilöauton saatavuus sekä pääsy joukkoliikenteen palveluihin (Sustrans 2016). Harvaan asutuilla alueilla on kiinnitettävä erityistä huomioita henkilöautoriippuvaisuudesta johtuen pakotettuun auton omistamiseen (Forced Car Ownership) (Tiikkaja ym. 2018). Sillä tarkoitetaan tilannetta, jossa kotitalous rajallisista taloudellisista resursseista ja aineellisesta puutteesta huolimatta omistaa ja käyttää autoa ainoana mahdollisena keinona saavuttaa oleellisia palveluita ja toimia (Mattioli 2017). Liikenneköyhyyden vähentämisen kannalta kriittisiä ovat ne henkilöt tai kotitaloudet, jotka ovat sekä mittareiden että subjektiivisen kokemuksen mukaan liikenneköyhiä (Tiikkaja ym. 2018).

Taulukko 4. Liikenneköyhyyden mittareita sekä tilanne Suomen ja maaseudun osalta (mittarit koottu lähteistä: Alonso-Epelde ym. 2023, Church ym. 2000, Lucas ym. 2016, Mejía Dorantes & Murauskaite-Bull 2022)

Mittari	Tilanne Suomessa ja maaseudulla
Liikkumiskustannukset yli: 10 % menoista tai 10 % tuloista työmatkoihin tai kaksinkertaiset kansallisesta mediaanista (2M)	Vuonna 2022 liikenne vastasi kotitalouksien kulutusmenoista maaseutumaisissa kunnissa 16,2 % (koko maa: 13,9 %) (Tilastokeskus 2024c)
Autottomien kotitalouksien osuus	Vuonna 2023 Suomen väestöstä 10,7 %:lla ei ollut varaa henkilöautoon (Eurostat 2025c)
Pakotettu auton omistaminen	MaaElli-hankkeen asukaskysely (luku 6.2): auton omistuksen vuoksi on vaikeuksia muiden perustarpeiden maksamisessa
Matkan pituus	Harvaan asutulla maaseudulla matkan pituus on suurin: 49,6 km/henkilö/vrk (koko maa: 34,3) (Kallio ym. 2024)
Matka-aika	MaaElli-hankkeen asukaskysely (luku 6.2): liian pitkä matka-aika vaikeuttanut kulkemista.
Tehtyjen matkojen lukumäärä/ kk	Harvaan asutulla maaseudulla matkaluku pienin: 1,9 matkaa/henkilö/vrk (koko maa: 2,4) (Kallio ym. 2024)
Joukkoliikenteen saatavuus	Harvaan asutulla maaseudulla tehdään 3 % matkasuoritteesta joukkoliikenteellä (koko maa: 18 %) (Kallio ym. 2024). Alle 20 000 asukkaan kunnissa 16 % tyytyväisiä joukkoliikennereittien olemassaoloon (koko maa: 55 %) (Kiiskilä ym. 2024). MaaElli-hankkeen asukaskysely (luku 6.2): joukkoliikenteen puute, epäsovivat aikataulut ja korkea hinta (kulkemisen haasteet).
Etäisyys kotoa lähimmälle joukkoliikennepysäkille tai pysäkiltä palveluihin (400 m)	Alle 20 000 asukkaan kunnissa 45 % joukkoliikenteen käyttäjistä tyytyväisiä etäisyyteen ja kulkuyhteyteen pysäkille tai asemalle (koko maa: 72 %) (Kiiskilä ym. 2024). MaaElli-hankkeen asukaskysely (luku 6.2): liian pitkä etäisyys joukkoliikennepysäkille (vaikeuttanut kulkemista)

Yleinen tyytyväisyys liikkumiseen	Alle 20 000 asukkaan kunnissa tyytyväisyys vähäisempää kuin isommissa kunnissa, paitsi taksiliikenteen osalta (Kiiskilä ym. 2024)
Kokemus liikenneköyhydestä	MaaElli-hankkeen asukaskysely (luku 6.2): mahdollisuus kulkea päivittäisten tarpeiden kannalta kohtuullisessa ajassa, vaivalla, kustannuksilla
Liikkumisen vaikutus elämänlaatuun	MaaElli-hankkeen asukaskysely (luku 6.2): mitä matkoja jätetty väliin kulkemisen vaikeuden tai korkean hinnan vuoksi

Osaan taulukon 4 mittareista löytyy tietoa suoraan tai mittariin liittyen Eurostatin ja Tilastokeskuksen tilastoista sekä Traficomien selvityksistä. Muiden mittareiden osalta on kerätty joko suoraan mittarin mukaista tai siihen liittyvää tietoa MaaElli-hankkeen asukaskyselyssä (kts. luku 6.2).

Suomessa kotitalouksien kulutusmenoista kohdistui liikenteeseen keskimäärin 13,9 prosenttia vuonna 2022. Kaupunkimaisissa kunnissa liikenteen menot olivat 13,0 prosenttia, ja sekä taajaan asutuissa että maaseutumaisissa kunnissa 16,2 prosenttia (Tilastokeskus 2024c). Siten kansainvälisessä kirjallisuudessa ehdotettu kymmenen prosentin raja liikenneköyhyden määrittämiseen ei vaikuta sopivalta Suomen olosuhteisiin.

Eurostat on selvittänyt autottomuutta varallisuuden näkökulmasta. Vuonna 2023 henkilöautoon ei ollut varaa 10,7 prosentilla Suomen väestöstä, 15,5 prosentilla yksinhuoltajista eikä 46,6 prosentilla yksin asuvista pienituloisista henkilöistä (= tulot ovat alle 60 prosenttia mediaanista). Näissä luvuissa oli huomattavaa kasvua vuoteen 2021 verrattuna, jolloin henkilöautoon ei ollut varaa 8,2 prosentilla Suomen väestöstä ja 32,4 prosentilla yksin asuvista pienituloisista (Eurostat 2025c). MaaElli-asukaskyselyssä selvitettiin pakotettua auton omistamista.

Vuoden 2023 syksyllä keskimääräinen matkasuorite henkilöä kohden vuorokaudessa oli suurin harvaan asutulla maaseudulla (49,6 km), ja lähes yhtä suuri ydinmaaseudulla (45 km). Näiden ero oli selkeä verrattuna kaupunkialueisiin ja koko maan keskiarvoon (Taulukko 5). Keskimääräinen vuorokauden matkaluku oli harvaan asutulla maaseudulla selkeästi pienin (1,9). Muilla maaseutualueilla luku ei poikennut paljoa maan keskiarvosta tai kaupunkialueiden matkamääristä. (Kallio ym. 2024). MaaElli-hankkeen asukaskysely selvitti, aiheuttaako matka-aika kulkemisen haasteita.

Harvaan asutulla maaseudulla ja maaseudun paikalliskeskuksissa tehdään matkasuoritteesta kolme prosenttia joukkoliikenteellä, eikä muillakaan maaseutualueilla joukkoliikenteen matkasuoritteen osuus ole merkittävästi korkeampi (Taulukko 5). Luvut ovat selvästi kaupunkialueita ja koko maan tilannetta alhaisempia. (Kallio ym. 2024). Alle 20 000 asukkaan kunnissa 16 prosenttia oli tyytyväisiä joukkoliikenneyhteyksien olemassaoloon ja 45 prosenttia joukkoliikenteen käyttäjistä oli tyytyväisiä etäisyyteen ja kulkuyhteyteen pysäkillä tai asemalla, kun vastaavat luvut koko maan osalta olivat 55 prosenttia ja 72 prosenttia (Taulukko 4) (Kiiskilä ym. 2024). MaaElli-hankkeen asukaskysely selvitti muun muassa aiheuttaako joukkoliikenteen puute, epäsovivat aikataulut, korkea hinta tai liian pitkä etäisyys joukkoliikennepysäkillä haasteita kulkemiseen.

Taulukko 5. Matkasuoritteet syksyllä 2023 maaseutualueiden ja koko maan keskiarvon osalta (Kallio ym. 2024).

Matkasuorite tai osuus kotimaan matkasuoritteesta	Maaseudun paikalliskeskukset	Kaupungin läheinen maaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu	Koko maa
Matkaa/henkilö/vrk	2,6 matkaa	2,3 matkaa	2,3 matkaa	1,9 matkaa	2,4 matkaa
Km/henkilö/vrk	25,5 km	37,1 km	45 km	49,6 km	34,4 km

Henkilöauto, matkustaja	6 %	15 %	29 %	21 %	18 %
Henkilöauto, kuljettaja	84 %	73 %	62 %	70 %	57 %
Joukkoliikenne	3 %	5 %	4 %	3 %	18 %
Pyöräily	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Jalankulku	3 %	2 %	2 %	1 %	3 %
Muu	2 %	3 %	3 %	3 %	3 %

Subjekttiivisena mittarina pidettävää tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään on selvitetty Traficomin tutkimuksessa. Sen mukaan alle 20 000 asukkaan kunnissa tyytyväisyys on vähäisempää kuin isommissa kunnissa (Taulukko 6). Eriyisen tyytymättömiä ollaan kulkutavan valinnan mahdollisuuteen ja eri kulkutapojen yhteentoimivuuteen sekä joukkoliikenneyhteyksien olemassaoloon. Ainoa poikkeus oli taksiliikenne, jossa suuret kaupunkiseudut olivat tyytymättömämpiä kuin alle 20 000 asukkaan kunnat. (Kiiskilä ym. 2024). Kokemusta liikenneköyhyydestä selvitettiin MaaElli-hankkeen asukaskyselyssä saavutettavuusköyhyyden näkökulmasta kysymällä, onko mahdollisuutta kulkea päivittäisten tarpeiden kannalta kohtuullisessa ajassa, kohtuullisella vaivalla ja kohtuullisilla kustannuksilla.

Taulukko 6. Tyytyväisyys liikennejärjestelmään vuonna 2023 (Kiiskilä ym. 2024).

Kysymys (vastausvaihtoehdot olleet ”tyytyväinen” tai ”erittäin tyytyväinen”, ellei muuta ilmoitettu)	Alle 20 000 asukkaan kunta	20 000–40 000 asukkaan kaupunkiseudut	Koko maa
Tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti	58 %	69 %	73 %
Tyytyväisyys työ- ja opiskelumatkoilla	45 %	52 %	62 %
Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin	60 %	73 %	74 %
Tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin	44 %	53 %	57 %
Tyytyväisyys joukkoliikennepalveluihin	17 %	26 %	50 %
Etäisyys ja kulkuyhteys pysäkille tai asemalle	45 %	58 %	72 %
Joukkoliikenneyhteyksien olemassaolo	16 %	27 %	55 %
Tiedon saaminen joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista	30 %	39 %	63 %
Joukkoliikenteellä liikkumisen toistuvuus: ”ei koskaan”	73 %	64 %	38 %
Tyytyväisyys taksipalveluihin	50 %	54 %	45 %
Tyytyväisyys henkilöautoilun olosuhteisiin	44 %	52 %	52 %

Liikkumisen vaikutusta elämänlaatuun voi tarkastella esimerkiksi osallisuuden sekä oleellisten palveluiden ja aktiviteettien saavuttamisen näkökulmista (Mejía Dorantes & Murauskaite-Bull 2022). MaaElli-hankkeen asukaskyselyssä selvitettiin, onko jätetty matkoja väliin kulkemisen vaikeuden tai korkean hinnan vuoksi, ja minkälaisia matkoja. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12-ohjelma) saavutettavuustavoitteen mukaan liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin (Traficom 2023).

Saavutettavuus on myös yrityksille tärkeää. Liikenneyhteydet ja saavutettavuus ovat yrityksille merkittävä sijaintiin, toimintaedellytyksiin ja kilpailukykyyn vaikuttava tekijä (Kauppakamari 2016). Traficom saavutettavuuskyselyn mukaan yritykset pitävät tärkeimpänä tavarakuljetusten saavutettavuuden parantamiseen vaikuttava tekijänä perusväylänpidon tehostamista (53 % vastaajista). Seuraavaksi tärkein tekijä oli kuljetuspalveluiden hintojen alentaminen (17 %). (Traficom 2024c).

5.2 Liikenneköyhyyden ilmeneminen ja torjunta

Liikenneköyhyys koskee erityisesti pienituloisia, henkilöitä, joilla on fyysisiä tai henkisiä rajoitteita sekä vähemmistöryhmiä (Kuva 4). Maaseutualueilla asuvat, lapset ja lapsiperheet sekä autottomat kotitaloudet kohtaavat liikenneköyhyyttä. Myös monia muita ryhmiä, kuten ikääntyneet ja yksinhuoltajat, on tunnistettu liikenneköyhyyden osalta haavoittuviksi ryhmiksi. Covid-19 pandemian myötä havaittiin, että ne työntekijät, jotka eivät voi tehdä etätöitä, ovat suuremmassa riskissä joutua liikenneköyhyyteen (Mejía Dorantes & Murauskaite-Bull 2022). Tähän ryhmään kuuluu paljon matalapalkkaisia ja naisvaltaisia aloja.



Kuva 4. Liikenneköyhyydelle haavoittuvia ryhmiä (koottu lähteistä: Kamruzzaman & Hine 2011, Kiss 2022, Martiskainen ym. 2021, Mejía Dorantes & Murauskaite-Bull 2022, Simcock ym. 2021, Tiikkaja ym. 2018).

Liikenneköyhyyttä torjutaan Suomessa monin tavoin, vaikkakaan toimet eivät ole kaikkialla riittäviä liikenneköyhyyden estämiseksi. Erilaiset liikenteen palvelut, kuten joukkoliikenne, palveluliikenne, Kela- ja hyvinvointialueiden kyydit sekä koulukyydit mahdollistavat kohtuuhintaisen tai tietyn edellytyksin jopa maksuttoman liikkumisen. Kevyen liikenteen väylät mahdollistavat turvallisemman kävelyn ja pyöräilyn. Turvallisuutta lisääviä ja liikenteen ulkoisvaikutuksia vähentäviä toimenpiteitä ovat muun muassa tiestön kunnossapito, liikenteen päästöjen vähentäminen ja meluntorjunta. Tiestön kunnossapito edesauttaa usein myös kävelyä ja pyöräilyä, Yksityisteiden ylläpitoon on mahdollista saada tukea. Asiointipisteet, joissa on tarjolla kunnan ja valtion viranomaisten palveluita sekä mahdollisesti järjestöjen ja yritysten palveluita, vähentävät liikkumistarvetta ja parantavat palveluiden saatavuutta.

Yrityksille on tarjolla liikennetukea. Pienten ja keski suurten yritysten on mahdollista saada alueellista kuljetustukea. Kalustonhankintatukea voi saada sähkö-, vety- ja kaasukäyttöiselle paketti- ja kuorma-autolle. Vuonna 2022 maksettiin lisäksi polttoainetukea.

6. Tulosaineisto

Hankkeessa toteutettiin verkkokyselyt yhteensä viidelle kohderyhmälle sekä puhelinhaastatteluja kolmelle kohderyhmälle. Näillä haluttiin kerätä pohjatietoja tai hankkeen empiiristä pääaineistoa. Seuraavat alaluvut kertovat tarkemmin kohderyhmistä, saaduista vastausmääristä ja vastausten hyödyntämisestä.

6.1 Pohjatietojen hankkiminen

Kesällä 2023 toteutettiin diakoniatyöntekijöiden haastatteluja puhelimitse (n=8), jotta saatiin pohjatietoa ja tilannekuvaa maaseudun energia- ja liikenneköyhyyden nykytilasta. Diakoniatyöntekijät koettiin olevan hyvä pohjatiedon lähde, koska kirkon diakoniatyön yksi päätehtävistä on ollut jo vuosikymmenien – tai vuosisatojen – ajan auttaa vaikeuksissa olevia ihmisiä. Diakoniatyötä tehdään koko Suomessa ja seurakunnat ovat tänäkin päivänä keskeinen toimija maaseudun arjessa. (Evankelis-luterilainen kirkko 2024).

Haastateltavat olivat eri puolilta Suomea ja heidän työuransa pituudet vaihtelivat. Vastajaat valittiin heidän joukosta, jotka ilmoittautuivat vapaaehtoisiksi haastateltavaksi Kirkkohallituksen diakonia-työntekijöille välittämän haastattelupyynnön perusteella.

Tämän jälkeen syksyllä 2023 julkaistiin kyselyt:

- kirkon diakoniatyöntekijöille ja papeille (vastausmäärä n=17, vastausmäärä erittäin matala)
- Maaseudun tukihenkilöverkon vapaaehtoisille (n=16, vastausmäärä matala)
- Välitä viljelijästä -työntekijöille (n=12, vastausprosentti 75)

Kahdessa ensimmäisessä kyselyssä vastausmäärät jäivät huomattavan alhaisiksi. Kyselyillä pyrittiin keräämään näkökulmia ja sisältöjä varsinaisten asukas- ja yrityskyselyiden laadintaan. Pienistä vastaajamääristä huolimatta, saadut vastaukset toivat riittävää syvyyttä ja monipuolisuutta tulevien kyselyiden ja haastattelujen valmisteluun sekä toisaalta tukivat pohjaoletuksia tarkasteltavista aihepiireistä.

Maaseudun tukihenkilöverkon vapaaehtoisille sekä Välitä viljelijästä -työntekijöille osoitetut kyselyt toivat pohjatietoa erityisesti maaseudun yritysten ja yrittäjien arjesta. Maaseudun tukihenkilöverkon vapaaehtoiset auttavat puhelimitse, verkkochatissa tai konkreettisesti täsmäapuna (Maaseudun tukihenkilöverkko n.d.). Tämän vastaajajoukon vastausmäärä jäi alhaiseksi. Vastauksien perusteella Maaseudun tukihenkilöverkon vapaaehtoiset kokivat, että kaikki maaseudun yritykset eivät ole kohdanneet talous- tai muita vastaavia isoja haasteita, mutta haasteita kokevien määrän arvioivat olleen kasvussa.

Välitä viljelijästä -työntekijät tarjoavat varhaisen tuen palveluna maksutonta, matalan kynnyksen apua maatalousyrittäjille, poronhoitajille ja kalastajille. Toiminta organisoidaan Maatalousyrittäjien eläkelaitos Melan työnä, ja kyseisiä työntekijöitä on jokaisessa maakunnassa. Tarjottava apu keskittyy muun muassa neuvontaan yrittämisen haasteissa, joten työntekijöille on muodostunut käsitys autettavien määrän kehityksestä ja avuntarpeen sisällöistä. (Mela 2023)

Välitä viljelijästä -vastaajat kokivat, että energia- ja kuljetusasiat puhututtavat yhteydenottajia nyt enemmän kuin ennen. Enemmistö vastaajista koki näiden haasteiden kasvaneen eniten yhden tuotantoalan kotieläintiloilla ja monialaisilla tiloilla. Arvioiden mukaan haasteiden vuoksi ei tehdä kaikkia tarvittavia korjauksia tai huoltoja, jäädytetään investoinnit tai säästetään peltoviljelyssä. Tuenhakijan väsymys (100 %) sekä tietämättömyys omista oikeuksista (92 %) koettiin olevan suurimmat syyt siihen, että tuettavilla on jäänyt jokin taloudellinen etu hyödyntämättä tai saamatta.

Kyselyiden avoimet vastaukset toivat esille tärkeitä näkökulmia, joista alla muutama siteeraus.

Diakoniakyselystä:

Yleinen tilanne syrjäseudulla: Ihminen asuu vanhassa omakotitalossa, jonka lämmitys- ja sähköt ovat suuria. Tukea näihin ei juurikaan saa, erityisesti koska talo lasketaan omaisuudeksi, vaan vaatimuksena on muuttaa keskustajamaan edullisempaan asumismuotoon vuokralle. Vuokra-asumiseen saisi asumistukea. Omakotitaloa on hankala tai jopa mahdotonta myydä tai sillä ei ole myyntiarvoa; asumisarvo omistajalleen kylläkin. Ihminen on siis motissa omistamassaan (lähes arvottomassa) talossa saamatta tukea asumiseensa. Usein edullisia vuokra-asuntoja ei myöskään ole palvelujen lähellä, vaikka talon saisikin myytyä.

Tukihenkilöverkon vapaaehtoisten kyselystä:

Tiloilla menee paljon energiaa (esim. sähkö, öljy). Täytyisi jotenkin kompensoida näitä menoja. Tuotantopanoksiin täytyisi saada tukea, koska nämä pyrkii nousemaan jatkuvasti ja jossakin se raja tulee vastaan. Pankkien suhtautumiseen on tullut muutoksia taloudellisessa ahdingossa olevien yrittäjien/yritysten vaikeuksiin. Kun olet maksaja (lainojen korot ja lyhennykset) olet hyvä lypsettävä, mutta jos ne alkaa tökkiä, pankit ovat lyhytjännitteisiä. Asennemuutoksia maataloustuottajia kohtaan, heitä syyllistetään mm. ilmastomuutoksen suhteen.

Välitä viljelijästä -työntekijäkyselystä:

Yrittäjien sosiaaliturva on Suomessa todella heikko. Tukiverkko ei tunnista yrittäjien ongelmia, useimmiten vain todetaan, että yrittäjänä toimimiseen kuuluu yrittäjäriski. Viimesijaisessa sosiaaliturvassa lasketaan helposti kuvitteellinen yrittäjätulo ja kieltäytytään tällä perusteella maksamasta tukia. Työvoimapalveluissa yrittäjälle ei katsota kuuluvan palveluita niin kauan, kuin yritys on toiminnassa. Tukiverkko ei tunnista sitä, että maatalousyritykset kannattavat heikosti eikä omaisuutta voi noin vain realisoida vaarantamatta samalla koko yrityksen toimintaa jatkossa. Onhan tämä aika erikoista, että palkansaajat pohtivat yleislakkoa, kun heille tulisi ensimmäinen sairauspäivä palkattomaksi. Yrittäjien omavastuu sairastuessa on ollut jo pitkään viisi vuorokautta.

6.2 Asukkaat

Suomen maaseutualueilla asuvilta täysi-ikäisiltä henkilöiltä kerättiin tutkimusaineistoa kyselyllä ja syvähaastatteluilla. Vuodenvaihteessa 2023–2024 toteutettiin avoin, valtakunnallinen Webropol-kysely. Sitä levitettiin sähköpostiviestein ja sosiaalisen median kanavissa ohjausryhmän jäsenten kautta niiden sidosryhmille, maaseudun kehittäjätahoille (esim. Leader-ryhmät, Maa- ja kotitalousnaiset), energia- tai liikenneköyhydestä kiinnostuneille tahoille (esim. asumiseen liittyvät järjestöt) sekä lehdistötiedotteella. Vastaajajoukko rajattiin täysi-ikäisiin, koska he pääasiassa vastaavat kotitalouksien sopimuksista ja hankinnoista.

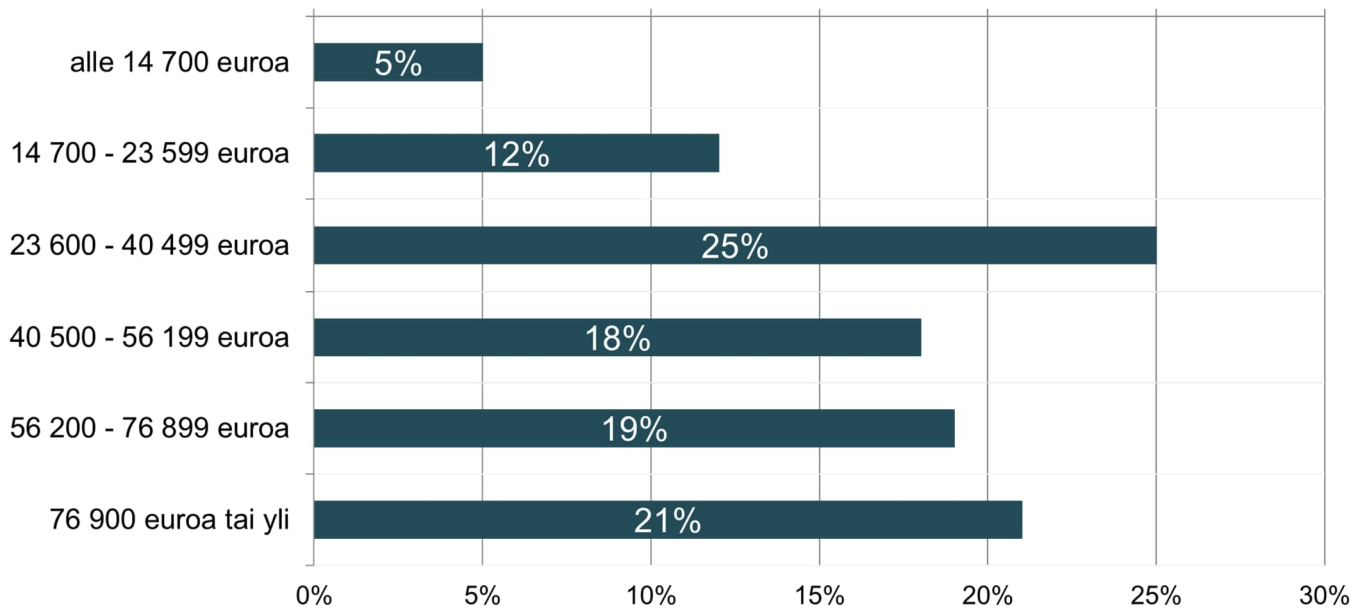
Asukaskyselyyn (liite 1) pystyi vastata sähköisesti verkkolomakkeella. Lisäksi muutama diakoniatyöntekijä tulosti kyselyn asiakkailleen vastattavaksi, ja hanketyöntekijä tallensi vastaukset Webropol-lomakkeelle. Tällä menetelmällä digilaitteettomatkin pystyivät osallistua tutkimukseen.

Kyselyvastaaja sai ilmoittautua vapaaehtoiseksi haastateltavaksi. Haastateltavat valittiin kattamaan laajasti eri kriteerejä, esimerkiksi missä päin Suomea asuu, mikä lämmitysmuoto on käytössä tai onko talouden käytössä autoa. Kymmenen haastattelua toteutettiin puhelimitse loppupalvesta 2024.

Kyselyvastaajista suuri enemmistö (78 %) oli työikäisiä aikuisia ja noin viidennes (22 %) yli 64-vuotiaita. Haja-asutusalueella asui 67 prosenttia, maaseudun taajamassa tai kirkonkylässä noin neljännes (23 %). Kymmenesosa asui kaupungissa tai kaupunkimaisessa taajamassa. Naiset vastasivat kyselyyn enemmän (67 %) kuin miehet (32 %).

Yhden hengen talouksia vastaajissa oli viidennes. Suurin osa (64 %) edusti kahden hengen talouksia tai sitä suurempia talouksia (16 %). Alaikäisiä asui kolmanneksessa vastaajatalouksista, ja enimmäkseen alaikäisiä oli yksi tai kaksi. Yli puolet (55 %) vastaajista kävi palkkatöissä tai toimi yrittäjänä (14 %). Eläkkeellä oli neljännes (24 %). Vastaajat jakautuivat tasaisesti eri ansio- ja pääomatulotasolle (Kuva 5): jokaiseen tuloluokkaan sijoittui 17–25 prosenttia vastaajatalouksia (kyselyssä alin kvintiili jaettiin kahtia, jotta saataisiin paremmin esille pienten tulotasojen eroja).

MaaElli-hankkeen asukaskysely:
Talouden ansio- ja pääomatulot vuodessa ennen verojen vähentämistä
 (sis. palkka-, yrittäjä- ja omaisuustulot sekä saadut tuet) (n = 728)



Kuva 5. Talouden ansio- ja pääomatulot vuodessa ennen verojen vähentämistä (sis. palkka-, yrittäjä- ja omaisuustulot sekä saadut tuet). Vastaajien määrä: 728.

Jopa 89 prosenttia vastaajista asui omakotitalossa. Rivi- tai paritalossa asui 8 prosenttia ja kerrostalossa kaksi prosenttia. Omistusasuminen oli erittäin yleistä (89 %), vuokralla asui alle kymmenesosa (9 %). Vastaajat asuvat melko isoissa rakennuksissa, kun lähes puolella vastaajista oli joko 3–4 huonetta (46 %) tai yli viisi huonetta (45 %). Pienissä asunnoissa asui vähän vastaajia: kaksioissa alle kymmenesosa ja yksiöissä alle prosentti.

Alentunutta toimintakykyä kysyttiin, jotta voidaan selvittää mahdollisesti alentuneen toimintakyvyn heijastumista arjen toimien toteuttamisen sekä talouden vaikeuksiin. Toimintakyvyn alenemaa kysyttiin kolmessa eri aihepiirissä:

- Kodin lämmitykseen liittyvien töiden tekemiseen (esim. polttopuiden teko ja kantaminen)
- Kulkemiseen (esim. autolla kuljettajana, polkupyörällä tai joukkoliikenteellä)
- Digitaalisten palveluiden käyttöön ja tiedonhakuun.

Keskimäärin 80 prosentilla vastaajatalouksista ei yhdelläkään perheenjäsenellä ollut toimintakyvyn alenemaa. Eniten oli lämmitystöihin vaikuttavaa alenemaa (vaikuttaa hieman 21 %, ja vaikuttaa voimakkaasti 6 %). Näihin vastauksiin verrattuna on huomionarvoista, että lähes kolme neljäsosaa (71 %) vastaajatalouksista käyttää puuta yhtenä lämmitysmuotonaan. Puu onkin yleisin lämmitysmuoto. Suora sähkölämmitys oli 44 prosentissa vastaajatalouksista, lämpöpumppuenergian jäädessä 26 prosenttiin ja esimerkiksi öljylämmityksen kahdeksaan prosenttiin.

Energia

Vastaajilla oli käytössä pääasiassa kahta erilaista sähkösopimusta. Yleisin oli vakiohintainen sopimus (51 %), ja tuntihintainen eli pörssisähkösopimus (32 %). Alle kymmenyksellä (8 %) oli käytössä sopimusmuoto, jossa on vakiohinnan lisäksi laskun määräytymiseen vaikuttava käyttövaikutus.

Kyselyllä haluttiin selvittää, millaisia haasteita talven 2022–2023 sähköenergianhinnan muutokset aiheuttivat kotitalouksille. Lähes kolmanneksella vastaajista (29 %) ei ollut haasteita ja arki jatkui entisellään. Enemmistö (44 %) vähensi sähkönkulutusta, ja selviytyi laskujen maksusta hyvin. Kuitenkin yhteensä yli neljännekselle vastaajista energianhinnan nousut aiheuttivat aitoja ongelmia, kun 23 prosenttia vähensi sähkönkulutusta, mutta laskujen maksaminen oli silti vaikeaa, ja sähkölaskut ovat ajaneet neljällä prosentilla talouden ongelmiin.

13 prosentille vastaajista oli kertynyt viimeksi kuluneen 12:n kuukauden aikana maksurästejä (Kuva 6), eli talous ei ollut pystynyt maksamaan ajallaan kodin käyttölaskuja (mm. lämmitys, sähkö, vesi). Viidenneksellä ei ollut varaa pitää kotia riittävän lämpimänä, eikä viidenneksellä kodin lämmitysjärjestelmä ollut riittävän tehokas pitämään asuntoa lämpimänä (18 %). Lähes kolmannes (32 %) koki, ettei asunto ole riittävän eristetty kylmää vastaan. Alle viidenneksellä (18 %) oli kodin rakenteiden kanssa jokin ongelma kuten vuotava katto, kosteat seinät, lattiat tai eristys; lahoa ikkunanpuitteissa tai lattiassa.

MaaElli-hankkeen asukaskysely: EU-EPAH energiaköyhyysindikaattorit asukaskyselyssä (n = 739)



Kuva 6. EU-EPAH energiaköyhyysindikaattorit asukaskyselyssä.

Vastaajien keskuudesta tunnistettiin kolme eniten hyödynnettyä keinoa vähentää energiakulutusta. Yleisintä oli lisätä puunkäyttöä esimerkiksi lämmityksessä tai ruoanlaitossa (70 %), vähentää kaikessa sähkönkäyttöä (53 %) ja suunnitella tarkasti sähkönkäytön ajankohtia (44 %). Vajaa kolmannes (29 %) oli säästänyt muussa kuluttamisessa sähkölaskujen vuoksi. Viidennes oli investoinut talon energiatehokkuuteen (esim. lämmitys, lämmöneristys, jäähdytys). Alle kymmenesosa ei ollut vähentänyt energiakulutustaan.

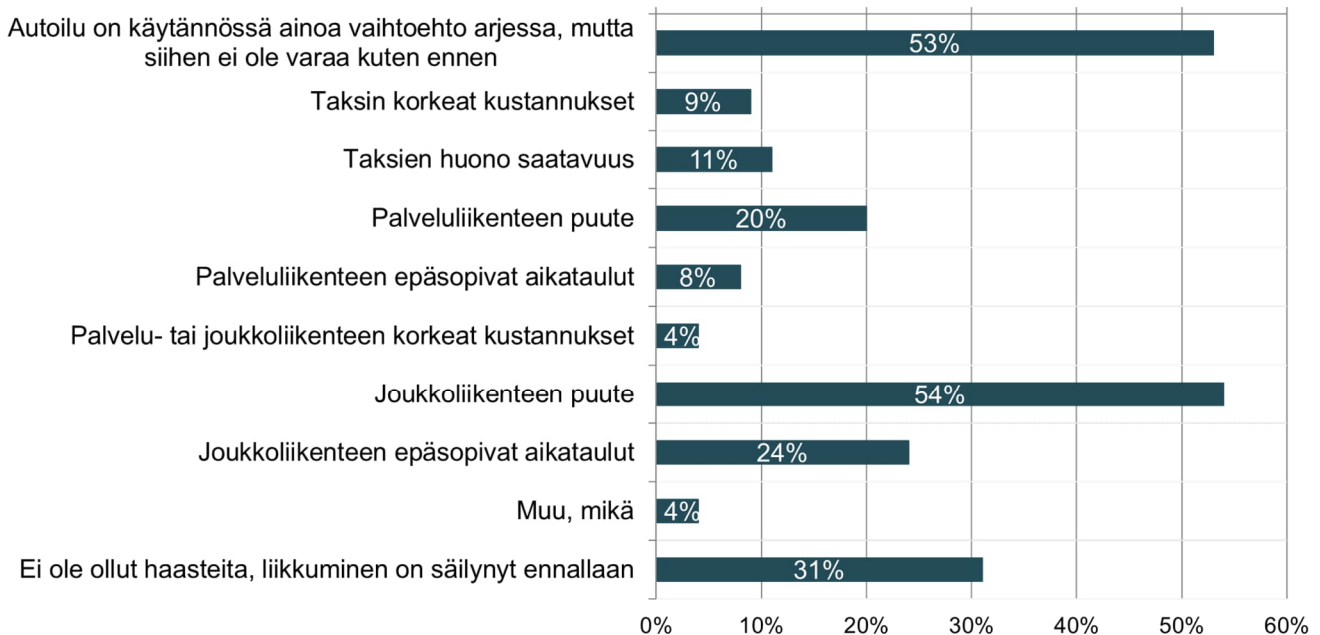
Liikenne

Kyselyvastaukset tukevat käsitystä maaseudun autovaltaisuudesta. Autottomia vastaajatalouksia oli vain kolme prosenttia. Lähes puolessa talouksista (47 %) oli kaksi autoa ja 39 prosentilla yksi auto. Kymmenyksellä vastaajatalouksista oli kolme autoa tai enemmän. Enemmistö (57 %) oli vähentänyt autoilua, mutta samaan aikaan kolmannes (36 %) oli jatkanut autoilua entiseen tapaan. Käytettyjä keinoja autoilukuluissa säästämisen olivat yleisimmin huoltojen ja korjauksien vähentäminen (18 %) sekä ajoneuvon laittaminen seisonavakuutukseen (14 %). Kymmenes (11 %) koki, että auton omistuksen vuoksi oli vaikeuksia muiden perustarpeiden maksamisessa (esim. energia, ruoka, vuokra/asuntolaina). Tämä on yksi liikenneköyhyiden mittari (Forced Car Ownership).

Liikenneköyhyteen sisältyy kustannusten lisäksi liikennepalvelut ja niiden käyttäminen. Siksi kyselyllä haluttiin selvittää, millaisia kulkemisen hintaan tai palvelutarjontaan liittyviä haasteita on ollut vuosien 2022–2023 aikana (Kuva 7). Yli puolet (53 %) vastasi autoilun olevan käytännössä ainoa vaihtoehto arjessa, mutta siihen ei ole varaa kuten ennen. Joukkoliikenteen puutteen koki haasteena jopa 54 prosenttia. Neljännes (24 %) koki joukkoliikenteen aikataulut epäsopiviksi. Usealla maaseutupaikkakunnalla on palveluliikenne tärkeässä roolissa – viidesosa vastaajista koki haasteeksi palveluliikenteen puutteen ja noin 8 prosenttia palveluliikenteen epäsopivat aikataulut. Vain neljä prosenttia kaikista vastaajista koki haasteeksi palvelu- tai joukkoliikenteen korkeat kustannukset. Kolmanneksella (31 %) ei ollut haasteita lainkaan ja liikkuminen oli säilynyt ennallaan.

MaaElli-hankkeen asukaskysely: Kulkemisen hintaan tai palvelutarjontaan liittyviä haasteita

Vastaajien määrä: 737, valittujen vastausten lukumäärä: 1598



Kuva 7. Kulkemisen hintaan tai palvelutarjontaan liittyviä haasteita asukasvastaajilla.

Kun tiedusteltiin, mikä on eniten vaikeuttanut kulkemista vuosien 2022–2023 aikana, yli kolmanneksella (36 %) vastaajista ei ollut liikkumisen vaikeuksia. Kuitenkin yli kolmannes (35 %) koki riittävän turvallisen liikkumismahdollisuuden puuttumisen ongelmana (esim. kapea tienpiennar, ei valaistusta, tiestön riittämätön talvikunnossapito). Kyselyn avoimissa vastauksissa, haastatteluissa ja työpajoissa kertyi aineistoa tiestön kunnon ja yksityisteiden osalta. Aineistojen mukaan tiestön kunto on laskenut ja siitä seuraa monenlaista hidastetta ja vaikeutta arkeen kuten hitaampaa ajoa, autonosia rikkoutuu nopeammin ja sääolosuhteet on huomioitava tarkasti ajomatkaa suunniteltaessa. Yksityisteiden

kunnossapitokustannukset ovat nousseet. Tiekunnilla on myös useammin vaikeuksia löytää urakoitsijaa esimerkiksi auraukseen ja linkoukseen. Osa kunnista on leikannut osittain tai kokonaan yksityisteille osoitettavat tuet. Tiekunnilla on myös ilmennyt vaikeuksia saada pankkilainaa.

Myös liian pitkät etäisyydet joukkoliikennepysäkille (28 %) ja liian pitkät matka-ajat (20 %) vaikuttavat kulkemista, ja nämä ovat yksi liikenneköyhyyden indikaattoreista. Liian rankka matka fyysisesti (esim. pyöräily, kävely, pomppuinen pitkä matka) oli vaikeuttanut kulkemista 19 prosentilla vastaajista. Heikko tiedonsaanti palveluliikenteestä (aikataulut, pysäkit, hinnat, maksutavat) vaikeutti 15 prosentilla ja heikko tiedonsaanti joukkoliikenteestä vaikeutti arkea kahdeksalla prosentilla.

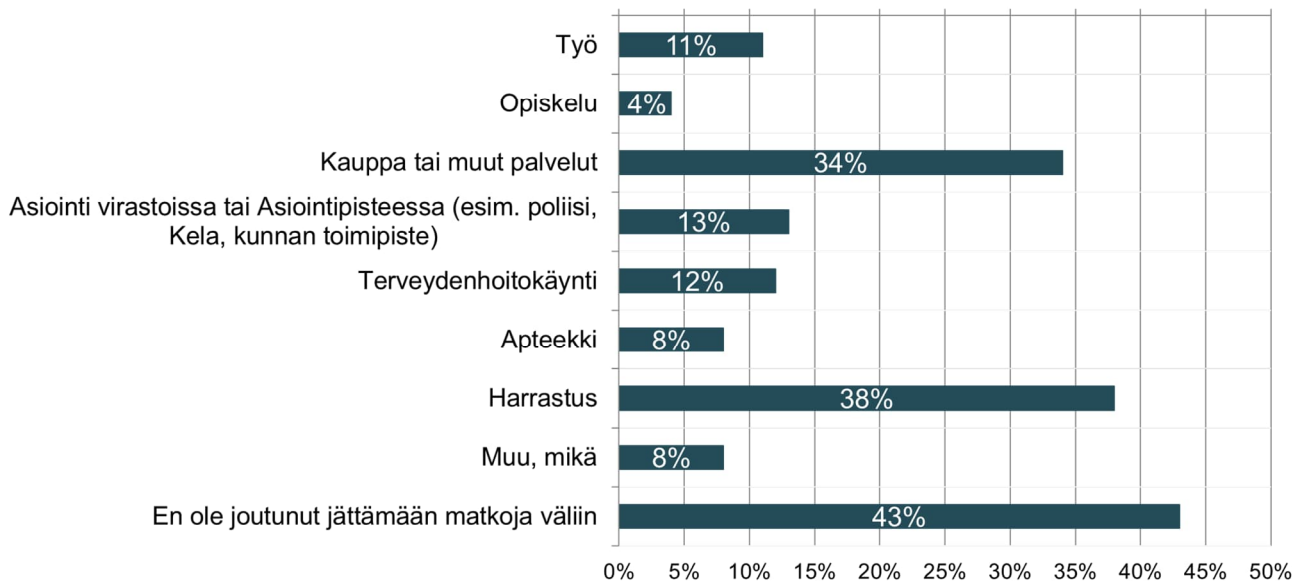
Kulkemishaasteiden ratkaisemiseksi on ollut yleisintä suunnitella reitit ja tarpeet tarkasti (44 %), hoitaa asioita ja tapaamisia sähköisesti (36 %) sekä jättää väliin kulkemista säännöllisesti (25 %). Samaan aikaan lähes kolmanneksella (30 %) ei ole ollut lainkaan haasteita kulkemisessa.

Jos kulkemista oli jätetty väliin, jätettiin eniten liikkumatta harrastuksen (38 %) ja kauppa- tai muun asiointin (34 %) vuoksi (Kuva 8). Tosin lähes puolet (43 %) ei ollut joutunut jättämään matkoja väliin lainkaan.

MaaElli-hankkeen asukaskysely:

Jos olet joutunut jättämään väliin kulkemista korkean hinnan tai vaikeuden vuoksi, niin mitä matkoja?

Vastaajien määrä: 727, valittujen vastausten lukumäärä: 1 226



Kuva 8. Mitä kulkemista on jätetty väliin korkean hinnan tai vaikeuden vuoksi.

Liikenneköyhyyden saavutettavuusmääritelmä sisältää liikkumisen ajallisen, sujuvan ja taloudellisen käytettävyyden. Kyselyssä pyydettiin ottamaan kantaa väitteeseen, jonka mukaan vastaajalla on mahdollisuus kulkea päivittäisten tarpeiden kannalta kohtuullisessa ajassa, kohtuullisella vaivalla ja kohtuullisilla kustannuksilla. Kustannukset nousivat keskeisimmäksi haasteeksi, kun puolestaan liikkumisen edellyttämää vaivaa ja aikaa valtaosa ei kokenut ongelmaksi: Yli puolet (59 %) koki, ettei pysty kulkemaan kohtuullisilla kustannuksilla päivittäisten tarpeiden kannalta liikkumiskustannusten osalta. Noin kolme neljästä koki pystyvänsä liikkumaan kohtuullisessa ajassa (77 %) ja kohtuullisella vaivalla (73 %) päivittäisten tarpeiden kannalta. Kulkemiseen vaikuttavaa toimintakyvyn alenemaa (esim. autolla kuljettajana, polkupyörällä tai joukkoliikenteellä) koki 12 prosenttia hieman ja neljä prosenttia voimakkaasti.

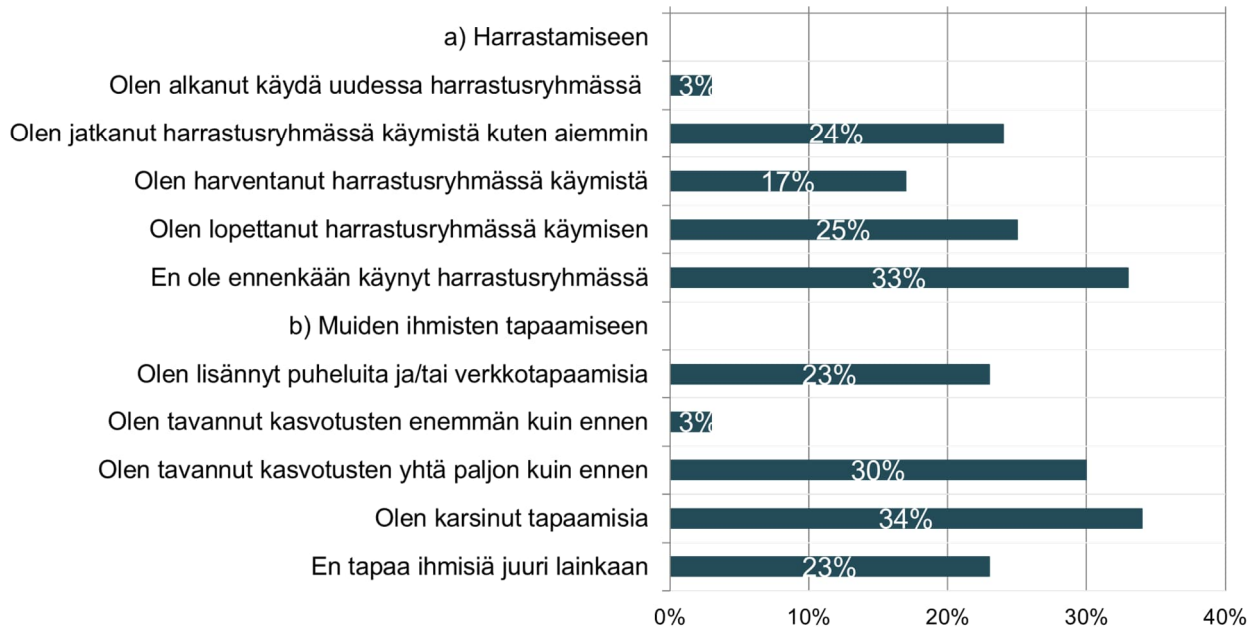
Arjen kokonaisuus

Kaikkienensa kotitalouksien arki ja raha-asiat ovat kokonaisuus, jossa yksi iso kuluerä heijastuu kaikkialle. Siksi kyselyssä tiedusteltiin monipuolisella vastausvalikoimalla, mitä keinoja vastaajatalouksissa on käytetty tulojen saamiseksi tai menojen karsimiseksi. Suosituimmat keinot olivat myydä omia tavaroita (28 %), tehdä enemmän töitä (27 %) ja pyytää maksuajan pidennystä laskuille (21 %). Enemmistö (41 %) ei ollut hankkinut lisätuloja. Yhteensä noin kymmenesosa oli jättänyt maksamatta laskuja tai ottanut velkaa pankista tai pikaluotottajalta. Jos sukulaisten tai tuttavien apua pyydettiin, niin sitä pyydettiin hieman enemmän laskuihin (13 %) kuin tavaroina tai palveluina (8 %).

Kyselyllä haluttiin saada tietoa myös, ovatko taloudelliset muutokset heijastuneet muuttopäätöksiksi tai heijastuneet maaseudun yhteisöllisyyteen. 14 prosenttia vastaajista oli laittanut kotinsa myyntiin tai vastaaja oli muuttanut muualle. Päätökseen oli vaikuttanut omakotitalon ylläpitämisen vaativuus (7 %), henkilökohtaiset syyt (6 %), kulkemisen suuret kustannukset (6 %) tai kodin suuret energiakustannukset (6 %). Talousasiat ovat heijastuneet myös yhteisöllisyyteen. Jopa neljäsosa oli lopettanut harrastusryhmässä käymisen ja lähes viidesosa (17 %) harventanut harrastuskäyntejään. Vain kolme prosenttia vastaajista oli alkanut käydä uudessa harrastusryhmässä.

Jopa kolmannes (34 %) oli karsinut tapaamisia muiden ihmisen kanssa, ja lähes yhtä monella (30 %) tapaamisten määrä on säilynyt ennallaan (Kuva 9). Puheluita ja verkkotapaamisia on lisännyt yli viidesosa (23 %).

MaaElli-hankkeen asukaskysely:
Taloudellisten tekijöiden heijastuminen harrastamiseen ja muiden ihmisten tapaamiseen.
 Vastaajien määrä: 718, valittujen vastausten lukumäärä: 1 533



Kuva 9. Asukasvastaajilla taloudellisten tekijöiden heijastuminen harrastamiseen ja muiden ihmisten tapaamiseen.

Asukashaastattelut tukivat kyselystä saatuja tuloksia. Monet olivat nipistäneet niin sanotusta ylimääräisestä kulutuksesta sekä miettineet tarkemmin energiankäyttöään ja liikkumistaan. Liikenteen turvallisuuden osalta tuli esille, että pienikin turvattomaksi koettu osuus kuljettavassa matkassa saattaa aiheuttaa sen, että koko matkan haluaa tehdä henkilöautolla. Tämä vaikutti erityisesti lasten kuljettamiseen. Pyörällä saatettiin kulkea vain kesäisin, koska muun muassa pimeys ja lumesta kapenevat kulkuväylät lisäävät turvattomuuden tunnetta.

Enemmistö kyselyvastaajista (86 %) ilmoitti, ettei taloudessa kenelläkään ollut alentunutta toimintakykyä digitaalisten palveluiden käyttöön ja tiedonhakuun liittyen. Kuitenkin 12 prosenttia koki alentuneen toimintakyvyn vaikuttavan hieman ja kolme prosenttia vaikuttavan paljon. Erityisesti hankkeen työpajoissa digihaasteet nousivat säännöllisesti ja voimakkaasti esille. Työpajoissa ja haastatteluissa kertyi näkemyksiä, millaisia ongelmia digihaasteet aiheuttavat, ongelmien juurisyistä ja ratkaisuvaihtoehdoista sekä ketkä tilanteesta kärsivät.

6.3 Yritykset

Loppupalvesta 2024 toteutettiin kysely maaseudun yrityksille. Kyselylinkkiä jaettiin sähköpostiviestein ja sosiaalisen median kanavissa muun muassa ohjausryhmän jäsenten kautta niiden sidosryhmille sekä aihepiiristä kiinnostuneille tahoille. Moni taho kieltäytyi kyselyn levittämisestä tai pyysi tästä maksua, mihin ei oltu varattu resursseja. Vastauksia kertyi 59 kappaletta, ja tätä voidaan pitää erittäin matalana tuloksena.

Kyselyn alussa kysyttiin pohjatietoina yrityksen sijainti ja kokoluokka. Tämän jälkeen lomake jakautui kahteen eri kyselypolkuun sen mukaan, onko yrityksen päätoimiala jokin *maaseutuelinkeino* (esim. eläin-, kasvi- tai viljatila, koneurakointi, metsätalous, elintarvike, maatilamatkailu, hevosala) vai *palvelu tai muu teollisuus maaseutualueella* (esim. parturi-kampaamo, kauppa, ravintola, hotelli, muu matkailu, sote-alan palvelut, siivous, it-ala, autohuolto, teollisuus).

Myös yrityskyselyvastaajat saivat halutessaan ilmoittautua vapaaehtoiseksi haastateltavaksi. Yrityshaastateltavissa oli taksi- tai kuljetusalan yrittäjiä ja -etujärjestö, eri tuotantosuuntien maatalousyrittäjiä, matkailuyrittäjiä, konsulttialan yrittäjiä sekä kyläkauppia. Yhteensä tehtiin kahdeksan syvähaastattelua keväät-kesällä 2024, kaikki puhelimitse.

Yrityskyselyvastaajat olivat joka puolelta Suomea, pääasiassa 1–2 hengen yrityksistä (yhteensä 73 %). Alle viidennes työskenteli maatilataloudessa tai sen liitännäiselinkeinossa. Heistä puolet koki, ettei omalla yrityksellä ole ollut haasteita sähköenergia- polttoaine- tai lämmityskulujen maksamisessa. Hieman haasteita oli ollut kolmanneksella, ja paljon haasteita oli keskimäärin alle 15 prosentilla, eniten näistä sähköenergiakuluissa. Nousseisiin kuluihin on kuitenkin reagoitu lähes joka maatilalla. Yleisintä on ollut suunnitella tarkemmin sähkönkäyttöä ja etsiä keinoja vähentää energiankulutusta (90 %), säästää peltoviljelyssä (esim. lannoitus, kalkitus, kasvinsuojelu, kunnostus) (50 %), jättää tekemättä osa huolloista tai korjauksista (50 %), jäädyttämällä investoinnit (50 %) tai jättämällä tekemättä osan kulkemisesta tai kuljetuksista (50 %). Yritykset ovat hakeneet erilaisia tukia melko vähän; suosituinta on pankkilainoitus.

Muilla aloilla toimivista yrityksistä valtaosa oli kuljetusalalta. Yrityksillä reagointi nousseisiin kuluihin on tapahtunut muun muassa suunnittelemalla tarkemmin ajoja ja reittejä (71 %) sekä kolmasosa on jättänyt kuljetuksia väliin ja jäädyttänyt investoinnit. Asiakasmäärien tai asiakkaiden asiointikertojen laskusta kertoi 65 prosenttia. Energiakustannuksia on karsittu suunnittelemalla sähkönkäyttöä ja etsimällä keinoja vähentää sitä (53 %) ja kilpailuttamalla sähkönsopimus (49 %). Tukia oli haettu vähän, ja suosituimmat rahoituskeinot olivat pankki-, leasing- ja oma rahoitus.

Kyselyllä pyrittiin saamaan tietoa liikkumiskustannusten nousun heijastumisesta työmatkaliikkumiseen. Työmatkoja oli melko harvalla, koska monella yritys sijaitsi kodin yhteydessä. Esimerkiksi puolisoikin saattoi olla yritystoiminnassa mukana eikä ollut lainkaan ulkopuolista palkattua työvoimaa. Mahdolliset työmatkat tehtiin yleensä moottoriajoneuvolla, vain seitsemisen prosenttia työntekijöistä kulkee kävellen tai pyörällä.

Yli puolella (54 %) yrityskyselyyn vastanneista ei ole ulkopuolista työvoimaa. Ulkopuolista työvoimaa käyttävistä yrityksistä kulkemishaasteet ovat vaikuttaneet työvoiman saatavuuteen noin viidenneksellä ja työaikoja on soviteltu kulkemisen vuoksi kymmenyksellä yrityksistä.

Heijastuminen arkeen

Kyselyllä pyrittiin selvittämään, miten mahdolliset talous-, energia- ja liikennehaasteet heijastuvat muuhun arkeen ja miten tilannetta on koetettu ratkaista. Noin kolmannes (31 %) koki, ettei ollut talous-, energia- tai liikennehaasteita. Lähes yhtä moni (29 %) koki, ettei haasteet olleet vaikuttaneet lähi-ihmissuhteisiin. Jopa yli viidennes (22 %) ilmoitti haasteiden jopa lisänneen keskustelua vaikeista asioista ja tuonut läheisiä yhteen. Kuitenkin puhumattomuutta tai riitelyä ilmeni neljänneksellä (25 %) tai katkenneita ihmissuhteita seitsemällä prosentilla.

Maaseudulla lähi-ihmissuhteiden lisäksi lähiyhteisöt ovat tärkeässä roolissa. Siksi kyselyllä selvitettiin, onko energia- tai liikennehaasteet heijastuneet (kylä)yhteisössä toimimiseen tai harrastamiseen. Suurimmalla osalla yritysvastaajista (34 %) haasteet eivät ole vaikuttaneet, tai haasteita ei ole (29 %). Kuitenkin 27 prosenttia on jättäytynyt pois yhteisöllisestä tai harrastustoiminnasta. Vajaa viidennes on mukana yhteisöllisessä toiminnassa, mutta vaikenee omasta tilanteesta.

Yrittäjät ovat hakeneet siviilihenkilöinä hyvin vähän avustuksia tai tukia. Yleisintä (17 %) oli pyytää omaisilta tai tuttavilta rahaa, ruokaa, tavaraa tai palveluksia. Yksittäiset vastaajat olivat kysyneet ja saaneet apua seurakunnan diakoniatyöltä tai paikallisista auttavista yhdistyksistä. Kelan sähkötukea ei ollut hakenut kukaan.

Haastattelut ja kyselyiden avoimet vastaukset

Puhelimitse toteutetuilla haastatteluilla syvennettiin kysely- ja muita tuloksia ja havaintoja. Useampi haastateltava toi esille, että lähivuosien aikana yritystoiminnassa ei ole enää kertynyt säästöjä, joilla tehdä investointeja jatkossa. Tämä näkemys välittyi laajasti eri toimijoilta, mutta erityisesti niiltä toimijoilta, joilla julkinen sektori on keskeinen hintoihin ja yrittäjätuloon vaikuttava taho. Samaan aikaan he kokivat myös pankkien lainoitusehtojen tiukentuneen. Lisäksi tuli esille, kuinka pienetkin, suoraan toimialasta riippumattomat yksityiskohdat voivat vaikuttaa yritysten tai asukkaiden arkeen. Tällaisia olivat esimerkiksi heikon asuntotilanteen heijastuminen siihen, ettei työntekijälle löydy vuokra-asuntoa tarpeeksi läheltä, tai liikkumisongelman estäessä nuoren työharjoitteluun maaseutuyrityksissä. Liikkumisongelmat liittyvät siihen, ettei nuorella ole vielä ajokorttia, julkiset kulkuyhteydet eivät tavoita työharjoittelupaikkaa tai mopoilu veisi aikaa kohtuuttoman paljon.

Useat haastateltavat sekä kyselyn avoimet vastaukset toivat painokkaasti esille, kuinka tieinfran huono kunto tai heikentynyt kunnossapito heijastuvat arkeen ja toisaalta millaisia asioita kohdataan yksityisteiden ylläpidossa. Tiestön nykykunto kasvattaa kaluston hankinta- ja kunnossapitokustannuksia, kun on hankittava jämerämpää kalustoa sekä huollettava tai korjattava sitä enemmän. Myös ajonopeuksia joutuu laskea sekä on huomioitava tarkemmin sääolosuhteet ja mahdollisen henkilökunnan ajotaito.

Kuljetusalan ammattilaisille turvallisuus on tärkeää. Turvallisuutta heikentää muun muassa heijausliikettä aiheuttavat reunakallistumat tai routavauriot sekä toisaalta kuljettajaan vaikuttavat värinä tai olosuhteiden vuoksi pidentyneet ajovuorot.

Kyläkauppojen osalta on huolta muun muassa nousevista energiatehokkuusvaatimuksista (esim. F-kaasuasetus). Aineiston mukaan kaikilla maaseudun kyläkaupoilla ei ole F-kaasuasetuksen edellyttämää investointikykyä. Maa- ja metsätalousministeriö on jakanut kyläkauppataukea useana vuonna, mutta se koetaan matalaksi ja tuki ei riitä kaikille hakijoille.

7. Tulosten yhteenveto

Energiaköyhyyden vakiintunutta määritelmää (katso luku 4.1.) voidaan pitää toimivana myös suomalaisen maaseudun näkökulmasta. Liikenneköyhyyteen ei ole vakiintunutta määritelmää. EU:n määritelmä liikenneköyhyydestä on laaja, ja kattaa myös alueellisen näkökulman (katso luku 5.1). Kuitenkin määritelmässä ei ole huomioitu maaseudun liikkumisen keskeisiä haasteita, kuten turvallinen liikkuminen, yksityistiet ja toimintakyky, joka voi esimerkiksi tarkoittaa ajokyvyyttömyyttä tai digikyvyyttömyyttä. Näin ollen maaseudun liikenneköyhyyden voisi määritellä tarkoittamaan sitä, että *henkilö tai kotitalous ei pysty kattamaan liikkumisen ja mahdollisen yksityistien ylläpidon kustannuksia, liikkumaan turvallisesti tai saamaan toimintakyvyn huomioivia kohtuuhintaisia liikennepalveluita oleellisten palveluiden ja toimien saavuttamiseksi maaseutualueille tyypilliset ja paikalliset olosuhteet huomioiden*.

Kirjallisuuden mukaan riskejä liikenne- ja energiaköyhyydelle lisäävät pienituloisuus sekä ikääntyminen, yksinhuoltajuus ja toimintarajoitteet (Simcock ym. 2021), sekä maaseutu ympäristö (Martiskainen ym. 2021). Lisäksi liikenneköyhyyden riskiryhmiin on tunnistettu kuuluvan muun muassa autottomat taloudet ja etniset ryhmät. MaaElli-asukaskyselyssä liikenneköyhyyden osalta nousi esille lapsiperheet, kun heillä pakotettu auton omistaminen oli muita yleisempää. Energiaköyhyydelle merkittävä altistava tekijä on alentunut toimintakyky, joka vaikuttaa kodin lämmitykseen.

Toimintakyvyn puutteiden yhteyksiä tarkasteltiin laajemminkin huomioiden erityisesti haja-asutusalueella ja maaseudun taajamassa tai kirkonkylässä asuvat asukaskyselyn vastaajat. Kolmanneksella (34 %) näistä vastaajakotitalouksista on toimintakyvyn puutteita. Ristiintaulukointi tuloluokan kanssa osoitti, että toimintakyvyn haasteilla ja tuloluokalla on tilastollisesti erittäin merkitsevä yhteys. Kahdessa alimmassa tulokvintilissä on enemmän toimintakyvyltään rajoitteisia kotitalouksia (52 %), kuin sitä ylemmissä tuloluokissa yhteensä (22 %). Lähes kolmannes (30 %) ilmoitti, että jollain kotitalouden jäsenellä on kodin lämmitykseen liittyvien töiden tekemiseen vaikuttava alentunut toimintakyky. Tällä oli tilastollisesti merkitsevä yhteys puuenergian käytön kanssa. Polttopuut saatetaan tehdä itse, ja puulla lämmittäminen vaatii myös säännöllistä fyysistä työtä. Kulkemiseen vaikuttava alentunut toimintakyky oli kaikkiaan 16 prosentilla tarkastelluista vastaajatalouksista. Tilastollisesti merkittävä yhteys löytyi palveluliikenteen ja joukkoliikenteen puutteella, liian pitkällä matka-ajalla, liian rankalla matkalla ja liian pitkällä etäisyydellä joukkoliikenteen pysäkille sekä taksien saatavuudella ja korkeilla kustannuksilla. Alentuneella toimintakyvyllä liittyen digitaalisten palveluiden käyttöön ja tiedonhakuun oli erittäin vahva yhteys joukkoliikenteen aikataulujen ja tiedonsaannin vaikeuden kanssa.

Maaseutualueille suunnatussa MaaElli-asukaskyselyssä energiaköyhyydestä kärsi huomattavasti suurempi joukko kuin kansallista tilannetta selvittävässä tilastossa (Taulukko 7). Eurostat (2025b) tilaston mukaan 2,6 prosenttia suomalaisista kotitalouksista ei pystynyt pitämään kotiaan riittävän lämpimänä vuonna 2023. MaaElli-hankkeen asukaskyselyn vastaajista kuitenkin 20 prosenttia ilmoitti, ettei ole varaa pitää kotia riittävän lämpimänä, 18 prosentilla ei ole riittävän tehokasta lämmitysjärjestelmää pitämään asuntoa lämpimänä ja jopa 32 prosentilla asunto ei ole riittävän eristetty kylmää vastaan. Eurostatin (2025a) mukaan vuonna 2023 maksuviiveitä sähkölaskuissa oli suomalaisista kotitalouksista 7,4 prosentilla ja MaaElli-asukaskyselyn mukaan 13 prosentilla. Eurostatin (2024) mukaan väestöstä 5,3 prosenttia ja MaaElli-asukaskyselyvastaajista 18 prosenttia asui asunnossa, jossa katto vuotaa, seinät, lattiat tai eristys ovat kosteat tai jossa on lahoa ikkunanpuutteissa tai lattiassa.

Taulukko 7. Energiaköyhyysmittareiden kansalliset tilastoarvot ja MaaElli-asukaskyselyn tulokset

Mittari	Tilanne Suomessa	MaaElli-asukaskysely
Kotitalous ei pysty pitämään kotiaan riittävän lämpimänä	2,6 % kotitalouksista vuonna 2023 (Eurostat 2025b)	20 % kotitalouksista (18 % ei riittävän tehokasta lämmitysjärjestelmää) (32 % ei riittävää eristystä kylmää vastaan)
Maksuviiveitä sähkölaskuissa	7,4 % kotitalouksilla vuonna 2023 (Eurostat 2025a)	13 % kotitalouksista
Asuu asunnossa, jossa katto vuotaa, seinät, lattiat tai eristys ovat kosteat tai jossa on lahoa ikkunanpuitteissa tai lattiassa	Väestöstä 5,3 % vuonna 2023 (Eurostat 2024)	18 % kotitalouksista

Liikenneköyhyden osalta ei ole vakiintuneita mittareita, ja Suomessa ei myöskään tilastoida niitä sellaisenaan. Kuitenkin Tilastokeskus, Eurostat ja Traficom selvitykset tuottavat liikenneköyhyden arviointia tukevaa aineistoa (kts. Taulukko 4), ja MaaElli-asukaskysely tuotti sitä erityisesti maaseutualueiden näkökulmasta (Taulukko 8). Vuonna 2023 Suomen väestöstä 10,7 prosentilla ei ollut varaa henkilöautoon (Eurostat 2025c), ja vuonna 2022 liikenne vastasi kotitalouksien kulutusmenoista maaseutumaisissa kunnissa 16,2 prosenttia (koko maa 13,9 %) (Tilastokeskus 2024c). MaaElli-asukaskyselyn mukaan 11 prosenttia kertoi omistavansa auton, vaikka sen vuoksi oli vaikeuksia muissa elämisen kuluissa, ja 53 prosenttia kertoi, että henkilöauto on ainoa vaihtoehto arjessa, mutta siihen ei ole varaa kuten ennen. Lisäksi 59 prosenttia koki, ettei pysty liikkumaan kohtuullisilla kustannuksilla päivittäisten tarpeidensa kannalta. Kaikki edellä mainitut aineistot tukevat näkemystä, että autoilun kustannukset aiheuttavat haasteita. Lisäksi maaseudun matkasuoritteet ovat suuria pitkien etäisyyksien vuoksi, esimerkiksi harvaan asutulla maaseudulla 49,6 km/henkilö/vrk, kun koko maan keskiarvo on 34,3 km/henkilö/vrk (Kallio ym. 2024). Tämä lisää entisestään liikkumiskustannuksia ja kulkemiseen käytettyä aikaa. MaaElli-asukaskyselyn vastanneista 20 prosenttia ilmoitti liian pitkän matka-ajan vaikeuttavan liikkumista.

Maaseudulla ei ole usein vaihtoehtoja autoilulle, kun joukkoliikennettä ei ole tarjolla riittävästi tai lainkaan. Harvaan asutulla maaseudulla tehdään kolme prosenttia matkasuoritteesta joukkoliikenteellä, kun koko maan osalta vastaava luku on 18 prosenttia (Kallio ym. 2024). Alle 20 000 asukkaan kunnissa 16 prosenttia on tyytyväisiä joukkoliikennetyhteyksien olemassaoloon, kun koko maan osalta vastaava luku on 55 prosenttia (Kiiskilä ym. 2024). Alle 20 000 asukkaan kunnissa 45 prosenttia joukkoliikenteen käyttäjistä on tyytyväisiä etäisyyteen ja kulkuyhteyteen pysäkille tai asemalle, kun koko maan osalta vastaava luku on 72 prosenttia (Kiiskilä ym. 2024). MaaElli-hankkeen asukaskyselyssä kysyttiin seikkoja, jotka haittaavat liikkumista. Näitä ovat joukko- ja palveluliikenteen osalta joukkoliikenteen puute (58 %), liian pitkä etäisyys joukkoliikennepysäkille (28 %), joukkoliikenteen epäsopivat aikataulut (24 %), palveluliikenteen puute (20 %) joukkoliikenteen heikko tiedonsaanti (15 %), palveluliikenteen heikko tiedonsaanti (8 %), palveluliikenteen epäsopivat aikataulut (8 %) ja palvelu- tai joukkoliikenteen korkeat kustannukset (4 %).

Taulukko 8. Liikenneköyhyyden mittareihin liittyvä tietoa tilastoista, selvityksistä ja MaaElli-hankkeen asukaskyselystä

Mittari	Tilanne Suomessa ja maaseudulla	MaaElli-asukaskysely
Pakotettu auton omistaminen		11 % kotitalouksista ja 14 % lapsiperheistä on auton omistuksen vuoksi vaikeuksia muiden perustarpeiden maksamisessa (53 % henkilöauto ainoa vaihtoehto arjessa, mutta siihen ei varaa kuten ennen)
Matka-aika		20 % liian pitkä matka-aika vaikeuttaa liikkumista
Joukkoliikenteen saataavuus	Harvaan asutulla maaseudulla 3 % matkasuoritteesta joukkoliikenteellä (koko maa 18 %) (Kallio ym. 2024). Alle 20 000 asukkaan kunnissa 16 % tyytyväisiä joukkoliikennereittien olemassaoloon (koko maa 55 %) ja 30 % tyytyväisiä tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista (koko maa 63 %). (Kiiskilä ym. 2024).	Liikkumista haittaa: joukkoliikenteen puute (58 %), joukkoliikenteen epäsopivat aikataulut (24 %), palveluliikenteen puute (20 %), joukkoliikenteen heikko tiedonsaanti (15 %), palveluliikenteen heikko tiedonsaanti (8 %), palveluliikenteen epäsopivat aikataulut (8 %), palvelu- tai joukkoliikenteen korkeat kustannukset (4 %).
Etäisyys kotoa lähimmälle joukkoliikennepysäkille tai pysäkiltä palveluihin	Alle 20 000 asukkaan kunnissa 45 % joukkoliikenteen käyttäjistä tyytyväisiä etäisyyteen ja kulkuyhteyteen pysäkille tai asemalle (koko maa 72 %) (Kiiskilä ym. 2024).	Kulkemista vaikeuttaa liian pitkä etäisyys joukkoliikennepysäkille (28 %)
Kokemus liikenneköyhyydestä		59 % ei pysty liikkumaan kohtuullisilla kustannuksilla, 18 % kohtuullisella vaivalla tai 16 % kohtuullisessa ajassa
Liikkumisen vaikutus elämänlaatuun		25 % on jättänyt kulkemista väliin korkean hinnan tai vaikeuden vuoksi Taloudelliset syyt: 34 % on karsinut tapaamisia muiden ihmisten kanssa sekä 17 % harventanut ja 25 % lopettanut harrastuksessa käynnin

Nykytilanteessa liikenneköyhyyttä kokevilla maaseudun asukkailla ei juurikaan ole mahdollisuuksia vaikuttaa tilanteeseensa. Liikkumisen mahdollisuudet ovat kuitenkin moniulotteinen kokonaisuus, johon vaikuttavat asuinalue, tarjolla olevat liikenteen palvelut ja omat henkilökohtaiset mahdollisuudet. Maaseutualueiden joukko- ja palveluliikenteen tarjonta vaihtelee merkittävästi. Taksi koetaan usein kalliiksi tavanomaiseen liikkumiseen. Auton ollessa ainoa vaihtoehto kohtuuhintaiseen liikkumiseen riittämättömän palvelutarjonnan vuoksi, vaikuttaa liikenneköyhyyteen merkittävästi onko autoa käytettävissä, onko sen käyttöön varaa, sekä onko ajokorttia tai ajokykyä. Tietyissä tilanteissa voi hyödyntää yhteiskunnan järjestämiä kuljetuspalveluita (hyvinvointialueet, Kela), mutta ne eivät välttämättä kata kaikkia liikkumistarpeita.

Liikkumisen haasteet sekä talousvaikeudet vaikuttavat elämään laajasti. Asukaskyselyn mukaan neljännes (25 %) on jättänyt kulkemista väliin korkean hinnan tai vaikeuden vuoksi, ja vastaajista kolmannes (34 %) on karsinut tapaamisia muiden ihmisten kanssa taloudellisten tekijöiden vuoksi. Yhteisöllisyyskin on kärsinyt, kun vastaajista lähes viidennes (17 %) on harventanut harrastusryhmissä käyntiä ja jopa neljännes (25 %) on lopettanut aiemman harrastuksensa.

Kyselyvastaajista neljatoista prosenttia oli muuttanut tai suunnittele muuttamista. Näillä vastaajilla suurimmat syyt muuttopäätökseen olivat omakotitalon ylläpitämisen vaativuus, kodin suuret energiakustannukset, muut henkilökohtaiset syyt sekä kulkemisen suuret kustannukset.

Yritykset

Yritykset osalta haasteita aiheuttivat erityisesti energia- ja polttoainekustannusten nousu, ja niistä seuranneet säästötarpeet. Infrastruktuurin huono kunto vaikuttaa niin alentuneisiin ajonopeuksiin, kalustoon liittyviin kustannuksiin kuin kuljettajien terveyteen. Lisäksi kaupanalalla haasteita aiheuttaa F-kaasuasetus, joka edellyttää suuria investointeja, joihin kaikilla ei ole varaa.

Lähes jokainen yrityskyselyyn vastannut maatilataloudessa tai sen liitännäiselinkeinossa toimiva yritys oli jollain tavalla reagoinut nousseisiin energiakustannuksiin, vaikkakin noin puolella yrityksistä oli haasteita energiakustannusten vuoksi. Keinovalikoimaan on kuulunut esimerkiksi energiankulutuksen vähentäminen eri keinoin, säästäminen peltoviljelyssä ja huolloissa tai korjauksissa, sekä investointien jäädyttäminen ja kuljetusten jättäminen väliin.

Muilla aloilla toimivista yrityksistä valtaosa oli kuljetusalalta, ja yritykset reagoivat nousseisiin kustannuksiin muun muassa suunnittelemalla tarkemmin ajoja ja reittejä (71 %) sekä jättämällä kuljetuksia väliin ja jäädyttämällä investoinnit.

Esimerkkikuvaukset

MaaElli-aineistoista havaittiin, että ongelmat kasaantuvat usein lumipalloefektin tavoin samoille kotitalouksille ja vaikuttavat laajasti elämän eri tasoilla, ja muun muassa osallisuuteen ja elämänlaatuun. Tästä on esimerkit kuvattuna liitteessä 2. Ne eivät kuvaa kenenkään yksittäisen henkilön tai perheen tilannetta, vaan esimerkit perustuvat MaaElli-hankkeen eri aineistoissa esiin tulleisiin haasteisiin, joita on koottu kuvitteellisiksi esimerkkitapauksiksi.

Ensimmäisessä kuvitteellisessa esimerkissä pienituloinen ja iäkäs nainen asuu yksin puu-/sähkölämmitteisessä talossa 30 kilometriä kuntakeskuksesta. Hänellä ei ole enää ajokorttia eikä autoa, mikä aiheuttaa liikenneköyhyyttä. Alueella ei ole riittävää joukkoliikennettä, ja taksien saatavuus on toisinaan heikkoa. Taksien kustannukset ja Kela-matkojen omavastuutkin koetaan kalliiksi. Näin ollen liikkuminen vähenee, ja väliin jää jopa terveydenhuoltokäyntejä, apteekkimatkoja sekä muiden ihmisten tapaamisia. Palveluliikennettä on riittävästi kauppa-asiointiin hoitamiseen. Palveluliikenteen aikataulu ei kuitenkaan mahdollista, että yhdellä matkalla olisi mahdollistaa hoitaa useampia asioita. Matka kuntakeskukseen on pitkä ja kuoppainen, ja siten fyysisesti raskas, jolloin käyntejä pyritään minimoimaan. Palveluliikenne toimii päiväaikaan, jolloin ei ole mahdollista esimerkiksi ostaa kauppojen alennushinnoiteltuja tuotteita ilta-alennuksesta. Liikenneköyhyyttä lisää myös yksityistien ylläpitoa hallinnoivan tiekunnan korkea vuosimaksu, joka saattaa olla tuhat euroa. Kuitenkin yksityistien kunto heikkenee, ja huolena on, pääsevätkö kyydit ja apu aina perille.

Naisen fyysinen toimintakyky on heikentynyt iän myötä, mikä vaikuttaa puulla lämmittämiseen. Polttopuita ei enää ole mahdollista tehdä itse, jonka lisäksi ne pitää ostaa taloudellisen tilanteen vuoksi pienissä, kalliimmissa erissä. Puulla lämmittäminen on myös työlästä, ja välillä lämmitys hoidetaankin sähköllä. Osaaminen sähkösopimusten vertailuun on heikkoa, minkä vuoksi sähkölasku on korkeampi kuin olisi tarpeen. Myöskään energiankulutukseen/-säästämiseen ei ole riittävää osaamista. Keskitalven korkeat sähkölaskut tuottavat haasteita, ja asumistukikaan ei huomioi erikseen talvikauden korkeaa energiankulutusta. Lisäksi monet omavastuut (esim. lääkkeet, terveydenhuolto) nollaantuvat vuodenvaihteessa. Siksi alkuvuodesta on pohdittava lämmittääkö talon riittävän lämpimäksi vai ostaako lääkkeitä. Liian alhainen asumislämpötila puolestaan aiheuttaa terveysaasteita ja heikentää talon kuntoa. Korjauksiin ei ole varaa eikä pankkilainaa saa asunnon matalan arvon vuoksi, voi korjaamattomuus johtaa myöhemmin sisäilmaongelmiin.

Digitaalisten palveluiden käytössä on ongelmia, eikä digilaitteisiin ja verkkoyhteyteen ole varaa. Alueen 3G-verkko on ajettu alas, ja käytössä oleva 2G-yhteys on todella heikko. Koska palveluiden fyysinen

saavutettavuus on heikkoa liikkumishaasteiden vuoksi, ei kyseisellä henkilöllä ole voimassa olevaa henkilöllisyystodistusta. Vahvaan tunnistautumiseen tarvitaan henkilöllisyystodistus, jonka hankkiminen edellyttää asiointia valokuvaamossa ja poliisilla. Puuttuvan henkilöllisyystodistuksen vuoksi estyy tai hankaloituu useiden digitaalisten palveluiden käyttö, kuten pankkiasointi tai Kelan tukien hakeminen, mikä entisestään heikentää taloustilannetta. Myös osaamisessa tukien hakemiseen on puutteita. Monissa palveluissa verkkoasiointi olisi edullisempaa kuin paikan päällä hoidettuna. Digitaidottomuus myös vaikeuttaa tiedonetsintää, esimerkiksi erilaisista palveluista ja tapahtumista sekä joukko- ja palveluliikenteen aikatauluista.

Toisessa kuvitteellisessa esimerkissä nelihenkinen perhe asuu sähkölämmitteisessä vanhassa talossa. Se sijaitsee 10 kilometriä kuntakeskuksesta, jossa on toisen lapsen päivähoido ja toisen lapsen koulu. Kodista on 30 kilometriä keskuskaupunkiin (eri suuntaan kuin kuntakeskus), jossa sijaitsee perheen toisen aikuisen työpaikka. Toinen aikuisista on työtön. Perheellä on yksi auto, ja molemmilla aikuisilla on ajokortti.

Perhe asuu alueella, jossa ei ole riittävää joukko- tai palveluliikennettä, jolloin koko perheen kulkeminen on yhden henkilöauton varassa. Varaa toiseen autoon ei ole, koska perheen toinen aikuinen on työtön. Auton ylläpito on kallista perheen tulotasoon nähden. Kilometrejä kertyy päivittäin paljon, kun päiväkotikäinen tulee kuljettaa eri suuntaan kuin työn puolesta kuljetaan. Autoilun kustannukset sisältyvät toimeentulon perusosaan, eikä hakemisesta huolimatta perhe ole saanut hyvinvointialueelta täydentävää tai ehkäisevää toimeentulotukea auton ylläpitäviin korjauskuluihin. Talvikausien korkeiden lämmityskustannusten vuoksi perhe hakee toimeentulotukea.

Koululaiselle on käytössä kunnan järjestämä koulukuljetus. Liikenneympäristö koulukyydin pysäkillä koetaan kuitenkin turvattomaksi, minkä vuoksi koululainenkin kuljetetaan toisinaan autolla pysäkillä tai kouluun asti. Koska työssäkäyvä aikuinen tarvitsee autoa työmatkoihinsa päivittäin, ei työttömällä ole juurikaan mahdollisuutta käyttää autoa. Tämä vaikeuttaa työnhakuakin, kun ei ole mahdollisuutta kulkea työhaastatteluihin. Lisäksi ei ole järkevää ottaa vastaan hyvin pienipalkkaista tai väliaikaista työtä, tai osallistua kuntouttavaan työtoimintaan, sillä ne kaikki edellyttävät toisen auton hankkimista. Yhden auton aikatauluttaminen ja pitkien matkojen korkeat kustannukset aiheuttavan sen, että kuljetaan harvoin harrastuksiin, kavereiden luo tai muihin sosiaalisiin tapahtumiin.

Perheellä on käytössä pörssisähkö. Iso omakotitalo ja käyttövesi lämpenee sähköllä, ja energiankulutus on suurta. Perheen talous ei kestä suuria muutoksia sähkölaskussa, minkä vuoksi arjen aikataulutusta vaikeuttaa sähkönhinnan seuranta ja sen mukainen sähkönkulutus. Sähkölaskut ovat välillä niin suuria, että lasketaan kodin lämpötilaa sekä supistetaan muuta kulutusta, kuten ruokaostoksia. Näillä voi puolestaan olla vaikutuksia perheen terveyteen ja kodin kuntoon. Energiaremontti olisi tarpeeseen, mikä vähentäisi myös sähkön kulutusta, mutta siihen ei ole varaa eikä lainaa saa, koska asuinalueen asuntojen arvo on laskenut.

Perhe on asunut talossa pitkään. Kuitenkin viime vuosina tapahtuneet muutokset, kuten energian hinnannousu, polttoaineen hinnannousu, omistusasumisen asumistuen lakkautus ja vähentynyt joukkoliikenne, ovat tehneet asumisesta taloudellisesti haastavaa kyseisellä alueella ja kyseisessä talossa. Perhe haluaisi myydä talonsa ja muuttaa vuokralle keskuskaupunkiin, mutta kiinteistö ei mene kaupaksi. Lisäksi kiinteistön arvo on laskenut niin paljon, että siitä saatava summa ei riittäisi kattamaan jäljellä olevaa pankkilainaa.

8. Toimintasuositukset

Toimintasuositukset pohjautuvat hankkeessa saatuun aineistoon kokonaisuudessa sekä työpajatyöskentelyyn. Suositukset jakaantuvat kolmeen teemaan. Suositukset 1–3 liittyvät liikenteeseen sekä liikenteen avulla saavutettaviin palveluihin ja toimintoihin. Suositukset 4 ja 5 liittyvät energiaan. Suositukset 6 ja 7 liittyvät liitännäistekijöihin, jotka heijastuvat energia- ja liikenneköyhyyden ilmenemiseen tai ratkaisuihin erityisesti maaseutu ympäristöissä.

Toimintasuositukset on tiivistetty merkittävästä määrästä tietoa sekä pienistä ja suurista yksityiskohdista. Hanketoteutuksen aikana kertyi myös ratkaisuideoita. Osa näistä oli järjestelmä- ja kansallisen tason ratkaisuideoita, osa taas paikallisista lähtökohdista kumpuavia ruohonjuuritason konkreettisia ideoita. Konkreettisina ideoina ehdotettiin muun muassa energiaköyhyyden vähentämiseksi kylän varahalkopinoa, kunnan hukkapuuja jakelua sekä väistötilojen luomista kovien pakkasten ajaksi. Liikenneköyhyyden vähentämiseksi ehdotettiin muun muassa mahdollisiin pakkasväistötiloihin siirtymisen suunnittelua ennakkoon sekä kovien pakkasten aikoina autojen käynnistysvaikeuksiin avunsaantia.

MaaElli-hankkeen laatimien toimintasuositusten pääasiallinen kohde on järjestelmä- ja kansallisen tason ratkaisut. Ratkaisuissa on pitkälti kyse rahoituksesta, mutta pelkästään se ei aina riitä ja toisaalta ilman rahoitustakin voi vähentää tai tunnistaa energia- tai liikenneköyhyyttä.

Toimintasuositusten toteuttamisen lähtökohtana on, että laaditaan suomalaiset maaseutualueet tunnistavat energia- ja liikenneköyhyyksien määritelmät ja mittarit. Viralliset määritelmät ja mittarit auttavat tunnistamaan, keitä energia- ja/tai liikenneköyhyys koskee sekä ketkä ovat vaarassa joutua niiden piiriin.

Määritelmässä ja mittareissa on tarve huomioida maaseudun erityispiirteet, sekä näiden alueiden rajatumpi määrä ratkaisuvaihtoehtoja. Maaseudun palveluihin, liikenteeseen ja energiaan liittyvässä päätöksenteossa myös vaikuttavuusarvioinnit auttavat lisäämään maaseutunäkökulman huomioimista. Näitä ovat esimerkiksi maaseutuvaikutusten arviointi, lapsivaikutusten arviointi, suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi SOVA, liikenteen maaseutuvaikutusten arviointi.

1. Oleellisten palveluiden saavutettavuus turvattava kaikille

- a) Hyvinvointialueiden palveluverkon määrittelyssä** on huomioitava laajasti liikenteelliset olosuhteet ja vaikutukset asiakkaille, henkilöstölle sekä hyvinvointialueiden ja Kelan korvaamiin asiakasmatkoihin.
- b) Pääsy kaupan palveluihin turvattava. Edistettävä kyläkauppojen säilymistä, muunlaisia kaupan palveluita (esim. kauppa-auto, kotiinkuljetus) sekä asiakkaiden ja työntekijöiden kulkemismahdollisuuksia.**
- c) Sujuvat ja turvalliset koulumatkat sekä nuorten mahdollisuus harrastuksissa kulkemiseen** huomioitava liikkumispalveluiden kehittämisessä.

2. Maaseudun liikkumismahdollisuuksia ylläpidettävä ja kehitettävä

- a) Nykyajan maaseudulle räätälöityjä liikkumispalveluita ja -tapoja on kehitettävä, kokeiltava ja otettava käyttöön**
- Yhteiskunnan kuljetuksia on yhdisteltävä ja avattava kaikille käyttäjäryhmille kuljetuspalveluiden säilyttämiseksi ja kustannusten hillitsemiseksi
 - Kehitettäviä palveluita voisivat olla esimerkiksi kutsuhjautuva liikenne, kyläautopalvelu ja eri tavoin organisoidut kimpakyydit. Kimpakyytien mahdollistaminen myös yhteiskunnan korvaamille kyydeille auttaisi erityisesti maaseutualueilla.
 - Vähennettävä hallinnollisia haasteita vertaisliikkumisen yleistymiseksi (esim. lainsäädännön ja verotuksen tarkastelu)
- b) Haettava ratkaisuja, joilla yksityisautoilun kuluja on mahdollista pienentää maaseutualueilla**
- Mahdollisia ratkaisuja ovat esimerkiksi suora rahallinen tuki pienituloisille sosiaalisen ilmaston kautta, verohelpotukset maaseutualueilla (esim. korotettu työmatkavähennys). Huomioitavia liikkujaryhmiä ovat lisäksi esimerkiksi nuorten harrastematkat ja eläkeläiset.
- c) On luotava suunnitelma maaseudun taksipalveluiden toimintaedellytysten parantamiseksi sekä tilanteeseen, jossa maaseutualueilla ei ole taksipalveluita tarjolla tarvittavaa määrää tai lainkaan**
- Toimintaedellytyksiä voisi parantaa esimerkiksi rahallinen tuki maaseudun taksiliikenteen harjoittajille, siirtymän korvaaminen kuljetusryttäjille ja invatakseista maksettava korkeampi taksa.

3. Maaseudun infrastruktuuria parannettava sekä yksityisteiden säädöksiä ja tukiperusteita uudistettava

- a) Olemassa olevan tieverkon korjaamisen ja kunnostamisen priorisointitapaa päivitettävä**
Maaseudun liikenneinfrastruktuurin parantaminen heijastuu turvallisuuteen, hyvinvointiin ja terveyteen sekä yksilöiden, yritysten ja yhteiskunnan kustannuksiin.
- b) Haettava ratkaisuja yksityisteiden ylläpidon mahdollistamiseksi, kohtuuhinnalla**
Mahdollisia ratkaisuja ovat esimerkiksi tieisännöinnin edistäminen, rahoituksen lisääminen, yksityistiekulujen huomioiminen kiinteistöverossa (pienempi vero), tiekunnille alv-vähennysoikeuden lisääminen.

4. Luotava mekanismeja energiakriiseihin varautumiseen

a) On luotava haavoittuvassa asemassa olevat kotitaloudet aidosti huomioivia mekanismeja energiakriiseihin varautumiseen ja resilienssin kasvattamiseen.

Kysymällä ”Onko kotinne riittävän lämmin?” tai tiedustelemalla sisälämpötilaa voitaisiin tavoittaa kotipalvelun piirissä olevia energiaköyhyydestä kärsiviä kotitalouksia. Kysymys voitaisiin liittää esimerkiksi videosoiton ja kotikäynnin kysymyksiin kuukausittain syksyn ja talven aikana. Yksi mahdollisuus voisi olla lämpötilan mittaus. Mahdollisten havaintojen eteenpäin välittämisen tietosuojaesteitä on poistettava, jotta esim. energianeuvojat voisivat saada tiedon käyttöönsä.

b) Tuleviin energiakriiseihin varautumisessa otettava opiksi talven 2022–2023 energiatuista

Perustuet eivät riitä kriiseissä, ja pienituloiset kärsivät eniten kriiseistä. Tukien ehdot olivat sellaiset, että harva aidosti pienituloinen sai tukea. Esimerkiksi kynnyksrajat ja omavastuuosuudet jäivät korkeiksi sekä verovähennyksiin perustuvat tuet eivät hyödyttäneet 0-veroprosentin henkilöitä.

5. Korjausrakentamisen tukien kohdistamista uudistettava

a) Korjausrakentamisen tukien jatkossa kohdistuttava haavoittuville ryhmille. Tuki olisi progressiivinen, sisältäen muun muassa mahdollisuuden sadan prosentin tukeen ja maksimitulorajojen määrittelyn.

Talojen hyvä kunto ja energiatehokkuus lisäävät resilienssiä ja säilyttävät talon arvoa. Kotitalouksien ennakoiva tukeminen korjausrakentamisessa voisi olla tehokkaampaa kuin sähkölaskujen tukeminen.

b) Kehitettävä mekanismi tilanteeseen, jossa korjausrakentaminen ei ole järkevää. Tällainen vaihtoehto voisi olla romutuspalkkio.

6. Matalan kynnyksen apua ja neuvontapalveluita lisättävä

a) Tarjottava maaseudun yrityksille ja asukkaille energia-, liikenne- ja digihaasteisiin maksuttomia ja kaikille saavutettavia neuvontapalveluita, tarvittaessa liikkuvina palveluina. Haavoittuvien ryhmien osalta on toteutettava etsivää neuvontaa.

Tarvitaan räätälöityä materiaalia ja koulutusta eri ammattiryhmille siitä, miten voi selvittää ja tunnistaa asiakkaan energia- tai liikenneköyhyyttä

b) Konkreettista matalan kynnyksen apua suunniteltava ja toteutettava

Osana varautumista ja turvallisuutta kuntien ja aihepiirin muiden toimijoiden kannattaa kerätä ajatuksia ja ideoita kuntalaisilta, kuinka voidaan lisätä apua energia- ja liikennearjessa, huomioiden erityisesti haavoittuvat ryhmät haja-asutusalueilla.

7. Verkkopalveluiden käytön edellytyksiä parannettava ja tietosuojahaasteet ratkaistava

a) Oleellisten verkkopalveluiden hyödyntämisessä huomioitava laajasti tietoliikenne-yhteyksien ja digiosaamisen vaihtelevat edellytykset sekä jatkettava niiden kehittämistä

b) Ratkaistava myös GDPR:n eli tietosuojalainsäädännön aiheuttamat haasteet

Haasteita ilmenee palveluja käyttävillä siviiliasiakkailla sekä omassa työssään energia- tai liikenneköyhyyttä tunnistavilla ammattilaisilla.

9. Pohdinta ja johtopäätökset

Maaseutualueilla energia- ja liikenneköyhyys ovat merkittäviä haasteita, ja koskevat suurta osaa väestöstä ja yrityksistä. Vain noin kolmasosa asukaskyselyn vastaajista kertoi, että energian tai kulkemisen osalta ei ole haasteita. Energian osalta suurimmat haasteet muodostivat asunnon riittävä eristäminen kylmää vastaan ja selviytyminen sähkölaskuista. Yleisin keino vähentää energiankulutusta oli lisätä puunkäyttöä. Liikkumisen osalta suurimmiksi haasteiksi muodostuivat korkeat kulkemiskustannukset, joukkoliikenteen puute; vaihtoehtojen puute autoilulle, johon ei ole varaa kuten ennen, sekä riittävän turvallisen liikkumismahdollisuuden puute. Yrityskyselyyn vastanneista alle kolmanneksella ei ollut liikenteeseen, energiaan tai talouteen liittyviä haasteita.

Niin asukas- kuin yritysaineistossa nousi esiin infrastruktuurin huono kunto, ja siitä aiheutuvat haitat ajankäyttöön, kustannuksiin ja turvallisuuteen. Myös maaseutubarometrin (Vihinen ym. 2024) mukaan toimiva ja hyväkuntoinen tiestö ei toteutunut yhtä monen mielestä harvaan asutulla maaseutualueella tai muilla maaseutualueilla kuin kaupungeissa. Hankkeen aineistossa tuotiin esiin yksityisteiden ylläpidon haasteita. Yksityisteitä on merkittävä määrä maaseutualueilla. Käytännössä tämä tarkoittaa, että maaseudun asukas tai yritys saattaa joutua vastaamaan ajoneuvo- ja polttoainekulujen lisäksi käyttämänsä tien ylläpitokuluista. Siten voidaankin todeta, että maaseutualueilla yksi liikenneköyhyyden todennäköisyyttä kasvattava tekijä on yksityisteiden suuri määrä.

Vuotuiset keskilämpötilat ja ilmankosteus ovat nousussa. Uudis- ja korjausrakentamisessa tarvitaan muuttuvien olosuhteiden huomioimista, kuten energiatehokkuuskorjauksia, jäähdytystä ja uusiutuvan energian omatuotantoa asuintaloissa (esim. aurinkopaneelit). Huomionarvoista on se, että uudenlainen rakentamistapa ja siirtymään liittyvä sopeutuminen ovat lähinnä teknologisesti osaavan ja maksukykyisen väestön ulottuvilla. Samaan aikaan pienituloiset omistus- ja vuokra-asujat voivat jäädä siirtymän väliinputoajiksi ja kokea asuinolojen kurjistumista.

Myös liikenteessä ilmastonmuutos on keskeisessä roolissa, ja sen hidastamiseksi suunnatut tavoitteet kasvihuonekaasujen alentamiseksi edellyttävät siirtymistä kohti vähäpäästöisempää ajoneuvokantaa. Maaseutualueilla tavoitteiden saavuttaminen on kuitenkin haastavaa, sillä sähkön ja uusiutuvien polttoaineiden lataus- ja jakeluinfrassa on puutteita. Lisäksi MaaElli-aineiston mukaan taloushaasteet niin maaseutualueiden yrityksillä kuin asukkailla vaikeuttavat investointeja ja kulkemista, ja sen myötä myös puhtaamman kaluston hankkimista.

Asukaskyselyyn vastanneista joka kuudennessa (16 %) kotitaloudessa on jäsen, jolla on kulkemiseen vaikuttava alentunut toimintakyky. Tilastotarkastelussa sillä todettiin vahva korrelaatio julkisen liikenteen käytön haasteiden kanssa. Tämä vaikuttaa maaseutu ympäristössä erittäin loogiselta seuraukselta, sillä kulkeminen on hyvin henkilöautopainotteista. Jos toimintakyky alenee, voi siitä seurata esimerkiksi kyvyttömyys ajaa henkilöautoa tai pyörällä. Tällöin kulkeminen on saatavilla olevan palveluntarjonnan varassa, mikä on usein riittämätöntä maaseutualueilla, jolloin joukko- ja palveluliikenteen sekä taksin käytön haasteet korostuvat.

Erilaiset toimintakyvyn ja osaamisen rajoitteet digilaitteiden ja -palveluiden käytössä sekä verkkoyhteyksien puutteet nousivat aineistossa eri asiayhteyksissä, erityisesti työpajoissa. Tämä kuvaa sitä tilannetta, kuinka työssään digiköyhyyttä kohtaavien eri alojen ammattilaisten on tuotava kuuluviin myös heidän ääntänsä, jotka eivät digitaalisessa arjessa pysty sitä saamaan kuuluviin. Digitaalisten palveluiden tarjonnan voimakas yleistymisen on suhteellisen tuore ilmiö, joten siihen liittyvien ongelmien tunnistaminen ja muotoileminen ovat vasta alkuvaiheessa. On myös havaittu, että haavoittuvammassa asemassa olevien asiakkaiden tarpeita ei ole onnistuttu huomioimaan hyvinvointiyhteiskunnan digitaalisten palveluiden toteutuksessa (Virtanen ym. 2022). Maaseutualueilla verkkoyhteyksissä on puutteita, ja 3G-verkon alasajo vaikuttaa jo tavallisiin yhteydenottoihin ja arjen turvaan (MANE 2024). Digitaalisten palveluiden tarjonnan voimakas lisääntyminen yhdistettynä tiukentuviin tietosuojavaatimuksiin aiheuttaa vaikeita tilanteita niin julkisten kuin yksityisten palveluiden hankkimisessa. Erityisen haasteellinen tilanne on silloin, kun sairauden hoitaminen vie voimat ja samaan aikaan täytyisi ottaa haltuun digitaaliset ajanvaraus-, tieto- ja yhteydenpitokanavat.

MaaElli-hankkeessa laadittiin seitsemän toimintasuositusta, joista kolme liittyy liikenteeseen sekä liikenteen avulla saavutettaviin palveluihin ja toimintoihin, kaksi suositusta liittyy energiaan, ja kaksi yleisemmin maaseutualueiden edellytyksiin torjua energiaa ja liikenneköyhyyttä. Palveluiden suositukset liittyvät maaseutualueiden palveluverkkoon ja palveluiden saavutettavuuden turvaamiseen. Liikenteen osalta suositukset sisältävät maaseutualueille räätälöityjen liikkumisratkaisuiden kehittämisen, yhteiskunnan järjestämien kuljetusten yhdistelyn ja avaamisen, yksityisautoilun kulujen pienentämisen sekä taksipalveluiden toimintaedellytysten parantamisen. Lisäksi liikenteeseen liittyen suositellaan maaseudun infrastruktuurin parantamista ja yksityisteiden ylläpidon mahdollistamista kohtuuhinnalla.

Energian osalta toimintasuositukset liittyvät energiakriiseihin luotaviin mekanismeihin ja korjausrakentamisen tukiin. Molemmista huomioidaan haavoittuvassa asemassa olevat ja paremmin kohdennetaan tuet niitä tarvitseville. Lisäksi olisi kehitettävä mekanismi tilanteeseen, jossa korjausrakentaminen ei ole järkevää, esimerkiksi romutuspaikkio.

Maaseudun toimintakykyyn liittyvät toimintasuositukset sisältävät matalan kynnyksen avun tarjoamisen eri toimijoille maksutta, ja haavoittuvien ryhmien osalta toteutetaan etsivää neuvontaa. Lisäksi erilaisia matalan kynnyksen apua tulisi suunnitella ja toteuttaa osana varautumista ja turvallisuutta. Suositukset sisältävät myös digitaitojen ja tietoliikenneyhteyksien kehittämisen sekä GDPR-haasteiden poistamisen.

Toimintasuositukset on jaoteltu teemoittain, mikä auttaa tunnistamaan keinoja vähentää energia- ja liikenneköyhyyttä sekä tarttumaan helpommin toimenpiteisiin. Kuitenkin maaseutualueiden sekä asukkaiden ja kotitalouksien tilanteet tulisi huomioida kokonaisuuksina, tunnistaa asioiden kytkeytyminen ja vaikutukset toisiinsa. Esimerkiksi taloushaasteissa kamppailevien on tehtävä valintoja mihin resurssinsa kohdistaa, ja kärsiikö enemmän energia- vai liikenneköyhyydestä tai muista vaikutuksista. Laajemmassa mittakaavassa monet maaseutualueille kohdistuvat haasteet vaikuttavat alueiden vetovoimaisuuteen ja elämisen laatuun. Maaseutualueilla asuva joutuu kantamaan esimerkiksi riskiä siitä, että oman asuinalueen työpaikat ja palvelut vähenevät tai lähtevät, jolloin asunnon kiinteistön arvo laskee, sekä matkat pitenevät ja liikkumiskustannukset kasvavat.

Tulosten hyödyntäminen

Maaseudun energia- ja liikenneköyhyyden vähentäminen koskee lukuisia toimijoita: kansallisia, alueellisia ja paikallisia viranomaisia, asukkaita ja yrityksiä, kolmannen ja neljännen sektorin toimijoita sekä tutkimus- ja kehitystoimintaa. Eri toimijat hyötyvät hankkeen ratkaisuehdotuksista sekä voivat hyödyntää MaaElli-hankkeen aineistoa ja tuloksia.

Kansalliset viranomaiset voivat hyödyntää tuloksia lainsäädännössä sekä määrittäessään eri toimenpiteitä ja tukia. Tulokset tuottavat tietoa myös maaseudun olosuhteista ja haasteista, joita tulisi huomioida esimerkiksi inklusiivisuuden näkökulmasta. Viranomaiset voivat hyödyntää toimintasuosituksia ja tausta-aineistoa määrittäessään esimerkiksi Euroopan unionin sosiaalinen ilmatorahaston (EU 2023a) käyttökohteita Suomessa. Hyvinvointialueita kannustetaan huomioimaan myös palveluverkon laajuuden ja sijainnin liikenteelliset, vaikutukset niin asiakkaille kuin työntekijöillensä.

Paikalliset ja alueelliset liikenteen kehittäjät saavat lisätietoa maaseutualueiden asukkaiden ja yritysten liikenteellisistä haasteista sekä toimintaehdotuksia maaseutualueet huomioivaan liikenteen kehittämiseen. Ehdotettu julkisen sektorin kyytien yhdistäminen ja avaaminen mahdollistaa kustannustehokkaamman ratkaisun maaseutualueiden kyytien järjestämiseen.

Kolmannen ja neljännen sektorin toimijat voivat hyödyntää tuloksia paikallisia ratkaisuja ja toimintaa kehittäessä. Lisäksi he hyötyvät, mikäli maaseudun olosuhteita ja neuvontapalveluita kehitetään toimintasuositusten mukaisesti. Maaseutualueiden yritykset ja asukkaat hyötyvät, kun heidän toiminta- ja asuinympäristönsä erityispiirteet huomioidaan laajemmin eri tasoilla sekä tukia, toimintoja ja palveluita kehitetään niiden mukaisesti.

MaaElli tuotti tietoa laajasti maaseudun energia- ja liikenneköyhyydestä, ilmiön laajuudesta, keskeisistä haasteista sekä ehdotti useita toimintasuosituksia. Tieto hyödyttää tiedeyhteisöä tuottamalla uutta tietoa aihepiiriin maaseudun näkökulmasta.

Tulosten tarkastelu

Tutkimuksen teema oli hyvin laaja, ja aineistoa kertyi paljon. Vaikka asukaskyselyyn saatiin lähes 750 vastausta, ei aineisto mahdollista tilastollista tarkastelua kaikkien parametrien osalta. Esimerkiksi yksinhuoltajat korostuvat energiaköyhyyden osalta haavoittuvaksi kohderyhmäksi Eurostatin tilastoissa, mutta MaaElli-asukaskyselyssä yksinhuoltajien (taloudet, joissa yksi aikuinen ja alaikäisiä lapsia) matala vastausmäärä ei mahdollistanut tilastollista analyysiä.

Kyselyt toteutettiin sähköisesti, jolloin digiköyhyyttä kokevat henkilöt eivät olleet hyvin edustettuina vastauksissa. Asukaskyselyssä on mukana muutama (n= alle viisi) paperilomakkeella täytetty vastaus, koska muutamat diakoniatyöntekijät olivat toimittaneet asiakkailleen kyselylomakkeen tulostettuna. Yrityskyselyn osalta oli haasteita saada tietoa kyselystä leviämään maksutta. Näin ollen sen vastausmäärä jäi pieneksi, ja yritystuloksia käsitellään pääasiassa laadullisesti. Suurin osa vastaajista oli kuljetusalalta, jolloin kuljetusalan osalta on mahdollista toteuttaa toimialakohtaista tulosten määrällistä tarkastelua.

Yritysten energia- ja liikenneköyhyyttä ei ole sellaisenaan tutkittu, määritelty tai laadittu mittareita. Yritystoiminnan pitäisi lähtökohtaisesti olla itsessään kannattavaa, jolloin köyhyysmäärittely voi tuntua vieraalta. Kuitenkin joitain tukia myönnetään esimerkiksi pk-yrityksille ja yrityksen toimialan tai sijainnin mukaan edistämään yritystoimintaa haastavammissa toimintaympäristöissä. Yritystoiminnasta laaditaan erilaisia barometrejä ja selvityksiä, ja esimerkiksi logistiikan ja saavutettavuuden osalta niihin sisältyy joitain samankaltaisia teemoja kuin liikenneköyhyydessä. Eri toimialojen yritysten energia-, liikkumis- ja kuljetustarpeet myös vaihtelevat merkittävästi: esimerkiksi suuren viljatilán energia- ja kuljetustarpeet ovat moninkertaiset verrattuna parturi-kampaajan työhön. Tällöin yhdenmukainen tiedonkeruu sekä tietojen vertailu ja analysointi vaikeutuvat, mikä havaittiin myös MaaElli-hankkeen aikana.

Jatkotutkimusaiheet

Tarve maaseudun energia- ja liikenneköyhyyttä käsittelevälle jatkotutkimukselle on ilmeinen. Luvussa 8 toimenpidesuosituksen saatteessa nostetaan esille, että on laadittava suomalaiset maaseutualueet tunnistavat energia- ja liikenneköyhyyksien määritelmät ja mittarit. Tämän lisäksi tiedonkeruuta ja -julkaisua sekä tilastointia on kehitettävä tukemaan maaseutunäkökulman selvittämistä energia- ja liikenneköyhyyden osalta. Tällä hetkellä tietoa on heikosti saatavilla paikallisen tai alueellisen tarkastelun tueksi.

Liikenneköyhyyden vähentämisen osalta on Suomessa käynnissä kehitystyötä, joka edistää osaltaan jo toimenpidesuosituksen 2 toteutumista a)-tavoitteen osalta. Kela- ja hyvinvointialueiden matkojen tietopohjaa kehittävä hallituksen esitys on ollut lausunnolla alkuvuonna 2025, ja sen on tarkoitus mennä eduskunnan käsittelyyn syksyllä 2025 (Valtioneuvosto 2024). Toteutuessaan tietopohjan kehittäminen antaisi kaivattua tietoa maaseudun sote-liikenteen nykytilanteesta ja kehityskohteista. Saatua aineistoa on syytä tarkastella myös maaseudun liikenneköyhyyden vähentämisen näkökulmasta.

Suomessa aiemmin tunnistettu ongelma on, että lähes kaikki vuosiomavastuut lähtevät kertymään samaan aikaan eli vuoden alusta. Vuosiomavastuiden kertyminen koskee muun muassa poliklinikamaksuja, reseptilääkeostoja ja Kela-matkoja. Vuoden alussa myös lämmityskustannukset ovat suurimmillaan. Ilmiö itsessään on alueneutraali eli koskee missä tahansa päin Suomea asuvaa henkilöä, mutta maaseutualueilla muun muassa tarvittavat (sote-)palvelut ovat kauempana, energiakustannukset suuremmat, ja tulotaso matalampi. Lisäksi omavastuut ovat henkilökohtaisia, jolloin useampi hienoisessa taloudessa voi maksuihin kuluu merkittäviä määriä rahaa. Suomen hallitus on valmistellut syksyllä 2025 alkavaa kokeilua, jossa pienituloisille tulisi mahdollisuus lääkkeiden vuosiomavastuun luotottamiseen. Tämän lisäksi voisi tutkia myös muita malleja, kuten porrastettua vuosiomavastuun kertymistä. Lisäksi voisi selvittää laajemminkin vuosikellon mukaista kustannuskertymää maaseutualueiden kotitalouksissa ja keinoja sen tasaamiseen.

Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys kytkeytyy osaksi laajempia teemoja, kuten huoltovarmuutta ja resilienssiä sekä elämänlaatua. Näiden teemojen nykytilannetta, kehitystarpeita, keskinäisiä yhteyksiä ja vaikutusmekanismeja tulisi tutkia erilaisten maaseutualueiden näkökulmasta. Esimerkiksi maaseudun ruoantuotanto on osa huoltovarmuutta, omavaraisuutta ja ruokaturvaa. Kriittiset infrastruktuurit, kuten liikennejärjestelmä ja energiainfrastruktuuri, varmistavat yhteiskunnan perustoiminnot. Infrastruktuurien hyvä kunto parantaa resilienssiä. Maaseudun resilienssiä parantaa myös paikallinen palveluntarjonta ja kansalaisten osallisuus sekä tulevaisuudessa yhä enemmän kansalaisten digitaidot. Elämänlaatuun vaikuttavat muun muassa liikenteen osalta palveluiden ja toimintojen saavutettavuus, mutta elämänlaatua tulisi tarkastella laajemmin sisältäen esimerkiksi toimintarajoitteet.

Lähdeluettelo

- Airikkala, M. (toim.), Castrén A., Helminen V., Karhinen S., Kosonen K-J, Kuivalainen V., Lindholm M., Mattila H, Mäntysalo R., Nieminen H., Piippo T., Rehunen A & Sahlberg M. (2022). Alue- ja yhdyskuntarakenteen mahdolliset tulevaisuudet. PERUS-SKENE-hankkeen loppuraportti. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:58. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164317/VNTEAS_2022_58.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Alonso-Epelde, E., García-Muros, X. & Gonzalez-Eguino, M. (2023). Transport poverty indicators: A new framework based on the household budget survey. *Energy Policy* 181, 113692. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113692>
- ARA (2025). Päättyneet avustukset henkilöasiakkaille. Päivitetty 12.2.2025. <https://www.ara.fi/fi/henkiloasiakkaat/avustukset-henkiloasiakkaille/paattyneet-avustukset>
- Bouzarovski, S. (2018). ENERGY POVERTY (Dis)Assembling Europe's Infrastructural Divide Report. Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-69299-9>
- Castaño-Rosa, R., Taylor, J., Pelsmakers, S., Gullman, M., Sukaden, H. (2022). Energy Poverty in Finland: Reality and Challenges in the Face of Climate Change. In: Rubio-Bellido, C. & Solís-Guzmán, J. (eds.). *Energy Poverty Alleviation: New Approaches and Contexts*. In *Energy Poverty Alleviations: New Approaches and Contexts*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-91084-6_8
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7 (2000). 195–205. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X)
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011). Transport problems that matter - social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography* 19. 170–178. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.003>
- Directorate-General for Energy (n.d.). Energy poverty. Verkkosivu. Viitattu 21.2.2025. https://energy.ec.europa.eu/topics/markets-and-consumers/energy-consumers-and-prosumers/energy-poverty_en
- Eckhardt, J. (2020). Mobility as a service for public-private partnership networks in the rural context. Väitöskirja. Oulun yliopisto, Oulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:9789526227528>
- Eckhardt, J., Nykänen, L., Aapaoja, A. & Niemi, P. (2017). Liikku MSPalvelut maaseudun elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden mahdollistajana. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-03429-17. https://projectsites.vtt.fi/sites/maaseutumaas/www.vtt.fi/sites/maaseutumaas/Documents/MaaseutuMaaS_raportti_revised_final2.pdf
- Energiavirasto (2023). Yhteenvetoraportti vuoden 2022 sähkönjakeluverkon kehittämissuunnitelmista. <https://energiavirasto.fi/documents/11120570/22104830/Yhteenvetoraportti+vuoden+2022+s%C3%A4hk%C3%B6njakeluverkon+kehitt%C3%A4missuunnitelmista.pdf/859c5434-0979-9c27-6f5e-8a1a53f8472e/Yhteenvetoraportti+vuoden+2022+s%C3%A4hk%C3%B6njakeluverkon+kehitt%C3%A4missuunnitelmista.pdf?t=1687176575693>
- EPAH (2020). National indicators. Energy Poverty Advisory Hub. Päivitetty 2020. <https://energy-poverty.ec.europa.eu/epah-indicators>
- EU (2023a). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/955. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32023R0955>

EU (2023b). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/1791. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/1791/oj>

Eurostat (2024). Total population living in a dwelling with a leaking roof, damp walls, floors or foundation, or rot in window frames or floor. Update 7/12/2024. https://doi.org/10.2908/ILC_MDHO01

Eurostat (2025a). Arrears on utility bills. Update 14/02/2025. https://doi.org/10.2908/ILC_MDES07

Eurostat (2025b). Inability to keep home adequately warm. Update 14/02/2025. https://doi.org/10.2908/ILC_MDES01

Eurostat (2025c). Persons who cannot afford a personal car. Update 14/02/2025. https://doi.org/10.2908/ILC_MDDU05

Gouveia, J.P., Palma, P., Bessa, S., Mahoney, K. & Sequeira, M. (2022). Energy Poverty National Indicators: Insights for a more effective measuring. Energy Poverty Advisory Hub. October 2022. https://energy-poverty.ec.europa.eu/system/files/2024-05/EPAH_Energy%20Poverty%20National%20Indicators%20Report_0.pdf

Husberg A., Muilu T., Vihinen H. & Voutilainen O. (2022). Säädosehdotusten maaseutuvaikutusten arviointi. Maaseutuvaikutusten arviointiohje lainvalmistelijoille. Maa- ja metsätalousministeriö 2022. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164311/MMM_2022_17.pdf

Huttunen, R., Kinnunen, M., Lemström, B., Hirvonen, P. & Kuuva, P. (toim.) (2024). Finland's Integrated National Energy and Climate Plan Update. Publications of the Ministry of Economic Affairs and Employment 2024:30, Helsinki. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165742>

Kallio, R., Kärkinen, T. & Mutikainen, J. (2024). Henkilöliikennetutkimus syksy 2023: Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2024. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2023_raportti.pdf

Kamruzzaman M. & Hine, J. (2021). Participation index: a measure to identify rural transport disadvantage? *Journal of Transport Geography* 19, 882–899. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.004>

Kauppakamari (2016). Alueiden kilpailukyky 2016: Yritysten näkökulma. Keskuskauppakamari, Helsinki. <https://kauppakamari.fi/wp-content/uploads/2020/06/alueiden-kilpailukyky-2016-1.pdf>

Kela (2024). Yleisen asumistuen maksaminen omistusasuntoihin päättyy 31.12.2024. Julkaistu 6.8.2024. <https://www.kela.fi/ajankohtaista/yleisen-asumistuen-maksaminen-omistusasuntoihin-paattyy-31.12.2024>

Kiiskilä, K., Tuominen, J., Ahomäki, M. & Partanen, E. (2024). Kansalaisen tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023. Kyselytutkimuksen tekninen raportti. Traficomin julkaisuja 13/2024. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_2023.pdf

Kiss, M. (2022). Understanding transport poverty. European Parliamentary Research Service. PE 738.181. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf)

Korhonen, S. & Huerta, E. (2025). Kohtaamisista opittua. Havaintoja ruohonjuuritasolta. Esityskalvot 4.2.2025. https://mansikkary.fi/wp-content/uploads/Digikoyhyys-webinaarin-esitys_final.pdf

Kröger, T., Van Aerscht, L. & Puthenparambil J. M. (2019). Ikääntyneiden hoivaköyhyys. *Yhteiskuntapolitiikka* 84 (2019): 2, 124–134. https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/137957/YP1902_Krogerym.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Lehtonen, O., Hiltunen, A. P., Okkonen, L. & Blomqvist, K. (2024). Emerging spatial clusters of energy poverty vulnerability in rural Finland—Byproducts of accumulated regional development. *Energy Research & Social Science*, 109, 103418. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2024.103418>

Liimatainen, H. (2022). Liikenneköyhyyden ilmenemismuodot ja miten ongelmiin voidaan puuttua. Kalevi Sorsa -säätiö. <https://sorsafoundation.fi/wp-content/uploads/kss-liikennekoyhyys6-web.pdf>

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Transport Vol 169 Issue TR6*. 353–356. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>

Luonnonvarakeskus (2021). Maaseutuyritysten lukumäärä. Päivitetty 10.11.2021. <https://www.luke.fi/fi/tilastot/indikaattorit/maaseutuohjelman-indikaattorit/maaseutuyritysten-lukumaara>

Luukkonen, H. (2013). Vesiosuuskunnat, kuntien vesihuoltolaitokset ja kunnat. Kuntaliiton verkkojulkaisu. Kuntaliitto, Helsinki. https://svosk.fi/wp-content/uploads/2022/02/vesihuolto_opas_ebook.pdf

Maaseudun tukihenkilöverkko (n.d.). Maaseudun tukihenkilöverkko. Verkkosivu. Viitattu 27.2.2025. <https://tukihenkilo.fi/>

MANE (2024). 2G ja 3G yhteyksien purkaminen vaikuttaa kansalaisten turvallisuuteen – tilanne on korjattava. Kannanotto, maaseutupolitiikan neuvosto. Julkaistu 08.11.2024. <https://www.maaseutupolitiikka.fi/uutiset/2g-ja-3g-yhteyksien-purkaminen-vaikuttaa-kansalaisten-turvallisuuteen-tilanne-on-korjattava>

Martiskainen, M., Sovacool, B.K., Lacey-Barnacle, M., Hopkins, D., Jenkins, K.E.H., Simcock, N., Mattioli, G., Bouzarovski, S. (2021). New dimensions of vulnerability to energy and transport poverty. *Joule* 5, 3–7. <https://doi.org/10.1016/j.joule.2020.11.016>.

Mattioli, G. (2017). "Forced car ownership" in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion*, 5(4), 147-160. <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>

Mejía Dorantes, L. & Murauskaite-Bull, I. (2022). Transport poverty: a systematic literature review in Europe, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2022, doi:10.2760/793538, JRC129559.

Mela (2024). Varhaisen tuen palvelut. <https://www.mela.fi/tyokykypalvelut/varhaisen-tuen-palvelut/>

Numminen, S., Kajoskoski, T., Kaltampanidis, Y., & Jalas, M. (2024). Energy vulnerability of detached home owners in Finland : An explorative study. *Energy and Buildings*, 310, Article 114082. <https://doi.org/10.1016/j.enbuild.2024.114082>

Oja, L., Vaahtera, A., Vehviläinen, I., Ahvenharju, S. & Hakala, L. (2013). Selvitys energiaköyhyydestä: Kotitalouksien energiakustannukset. Ympäristöministeriön raportteja 21:2013. Ympäristöministeriö, Helsinki. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10138/41424/YMra21_2013_Selvitys_energiakoyhydesta_FINAL.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Omakotiliitto (2022). Asumismenot 2022 -selvitys: Asumismenojen osuus kotitalouksien tuloista kasvaa tänä vuonna rajusti. Julkaistu 24.8.2022. <https://www.omakotiliitto.fi/tutkimukset/2022/08/24/asumismenot-2022-selvitys-asumismenojen-osuus-kotalouksien-tuloista-kasvaa-tana-vuonna-rajusti/>

Omakotiliitto (2023). Asumismenot 2023: Korkojen nousu kirittää asumismenojen kasvua. Julkaistu 22.8.2023. <https://www.omakotiliitto.fi/tutkimukset/2023/08/22/asumismenot-2023-korkojen-nousu-kirittaa-asumismenojen-kasvua/>

Pangbourne, K., Mladenović, M.N., Stead, D., & Milakis, D. (2020). Questioning mobility as a service: Unanticipated implications for society and governance. *Transportation Research Part A*, 131, 35–49. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.033>

Rantamäki, N. & Kattilakoski, M. (2025). Tutkittua tietoa digiköyhyydestä ja ehdotuksia sen ratkaisemiseksi. Esityskalvot 4.2.2025. <https://mansikkary.fi/wp-content/uploads/Esitys-4.2.2025-FINAL.pdf>

Runsten, S., Berninger, K., Heljo, J., Sorvali, J., Kasanen, P., Vihola, J. & Uotila, U. (2015). Pienituloisen omistusasujan energiaköyhyys: Energiaköyhyyden jatkoselvitys liittyen asuntojen lämmitysremontteihin ja energiakuluihin. Ympäristöministeriön raportteja 6/2015. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10138/153653/YMr_6_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Simcock, N., Jenkins, K.E.H, Lacey-Barnacle, M., Martiskainen, M., Mattioli, G. & Hopkins, D. (2021). Identifying double energy vulnerability: A systematic and narrative review of groups at-risk of energy and transport poverty in the global north. *Energy Research & Social Science*, 82, 102351. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102351>

Solakivi, T., Ojala, L., Laari, S., Töyli, J., Toivonen, N. & Metsäaho, V. (2023). Logistiikkaselvitys 2023. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, sarja E-5:2023. https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/176199/Logistiikkaselvitys_2023_TuKKK_E-5_2023_FINAL.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Suomen evankelis-luterilainen kirkko (2024). Tietoa diakoniasta. <https://evl.fi/plus/seurakuntaelama/diakonia/tietoa-diakoniasta/>

Suomen ympäristökeskus (2019). Haja-asutuksen jätevedet. Julkaistu: 28.10.2019. <https://www.vesi.fi/vesitieto/haja-asutuksen-jatevedet/>

Suomen ympäristökeskus (2023). Kaupunki-maaseutuluokitus. Päivitetty 16.2.2023. <https://www.ymparisto.fi/fi/rakennettu-ymparisto/kaupunkiseudut-ja-kaupungistuminen/kaupunki-maaseutuluokitus>

Sustrans (2016). Transport Poverty in Scotland. Sustrans, Bristol. https://www.sustrans.org.uk/media/2880/transport_poverty_in_scotland_2016.pdf

Tiikkaja, H. (2021). Liikenneköyhyys ja tyytyväisyys liikkumiseen Suomessa. Lisensiaatintyö. Tampereen yliopisto, Tampere. <https://trepo.tuni.fi/handle/10024/125182>

Tiikkaja, H., Pöllänen, M., & Liimatainen, H. (2018). Liikenneköyhyys Suomessa – näkökulmia liikkumisen sosiaaliseen kestävyyteen. Esiselvitys. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tutkimusraportti 94. 54 s. <https://trepo.tuni.fi/handle/10024/116657>

Tilastokeskus (2024a). 11s3 -- Väestö asuinpaikan kaupunki-maaseutu-luokituksen sekä sukupuolen ja iän mukaan, 2000–2023. Päivitetty 29.5.2024. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vaerak/statfin_vaerak_pxt_11s3.px/

Tilastokeskus (2024b). 873 000 henkilöä köyhyys- tai syrjäytymisriskissä vuonna 2022. Tiedote 28.3.2024. <https://stat.fi/julkaisu/cln2vlqod3dee0bvz2nohmdt8>

Tilastokeskus (2024c). Kotitalouksien kulutusluokat taajama-asteen mukaan. Päivitetty 11.4.2024. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ktutk/statfin_ktutk_pxt_14q7.px/

Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Hernández, D.O., & Ye, R. (2014). Transport and poverty: a review of the evidence. (UCLTI Publications). London: UCL Transport Institute, University College London. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1470392/>

Traficom (2023). Saavutettavuuskysely yrityksille 2022. Taustamuistio. <https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/SAAVUTETTAVUUSKYSELY%20YRITYKSILLE%202022.pdf>

Traficom (2024a). Suomen ja alueiden sisäinen, välinen sekä kansainvälinen saavutettavuus. Päivitetty 1.11.2024. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/suomen-ja-alueiden-sisainen-valinen-seka-kansainvalinen-saavutettavuus>

Traficom (2024b). Yksitystiet. Päivitetty 4.11.2024. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yksitystiet>.

Traficom (2024c). Yritysten saavutettavuus. Tilannekuva. Päivitetty 6.11.2024. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yritysten-saavutettavuus>

Valtioneuvosto (2024). Julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittäminen (hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta). LVM017:00/2024 Säädösvalmistelu. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2024>

Vihinen, H., Korhonen, K., Saukkonen, T., Voutilainen, O. & Kaseva, J. (2024). Mitä mieltä maa-seudusta?: Maaseutubarometri 2023. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 79/2024. Luonnonvarakeskus. Helsinki. 151 s. <https://julkuri.luke.fi/handle/10024/555325>

Virrankari, L. & Isola, A-M. (2021). Miten käy mahdollisuuksille köyhyydessä? Yhteiskuntapolitiikka 86 (2021): 3. https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/142700/YP2103_Virrankari%26Isola.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Virtanen, L., Kaihlanen, A-M, Kouvonen, A., Safarov, N., Laukka E., Valkonen, P., & Heponiemi T. (2022). Hyvinvointiyhteiskunnan digitaaliset palvelut yhdenvertaisiksi — 9 kriittistä toimenpidettä haavoittuvassa asemassa olevien huomioimiseksi. THL – Päätösten tueksi 1/2022 <https://www.julkari.fi/handle/10024/143708>

VNS (2022). VNS 6/2022 Valtioneuvoston selonteko. Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastategia. https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/VNS_6+2022.pdf

WHO (2018). Housing and health guidelines. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. ISBN 978-92-4-155037-6 <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/276001/9789241550376-eng.pdf>

Xia, J, C., Nesbitt, J., Daley, R., Najnin, A., Litman, T. & Tiwari, S.P. (2016). A multi-dimensional view of transport-related social exclusion: A comparative study of Greater Perth and Sydney. Transportation Research Part A 94 (2016). 205–221. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.09.009>

Zitting, J., Wiens V & Kainulainen S. (2020). Huono-osaisuus rasittaa kuntien taloutta. Yhteiskuntapolitiikka 85 (2020): 3. https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/140094/YP2003_Zittingym.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Kysely maaseutualueiden kotitalouksille energiasta ja liikenteestä

Tällä kyselyllä haetaan lisätietoa ja ymmärrystä kotitalouksien energia- ja liikennehaasteista sekä ratkaisuehdotuksista erilaisilla maaseutualueilla. Vastaukset joka puolelta Suomea ovat odotettuja ja lämpimästi tervetulleita. Aiheesta kaivataan tietoa sekä käytännön arjesta kumpuavia kokemuksia ja korjausehdotuksia.

Kysely on avoinna **maanantaihin 15.1.2024 asti**. Vastaaminen vie noin 5 - 15 minuuttia.

Mikäli olet hiljattain muuttanut tai elämäntilanteesi on muutoin muuttunut, vastaa ensisijaisesti talven 2022 - 2023 tilanteen mukaan.

Tuloksia hyödynnetään aiheesta tehtävien toimenpide- ja politiikkasuositusten muotoilussa. Kyselyvastaukset käsitellään anonyymisti (lisätietoa hanke-esittelyn yhteydessä).

MaaElli-hankkeen esittely

Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä (MaaElli) -hankkeen tavoitteena on lisätä tietoa ja ymmärrystä energia- ja liikenneköyhyydestä maaseutualueilla. Lisäksi etsitään keinoja ja toimenpiteitä, joilla aiheeseen voidaan vaikuttaa eri tasoilla.

Energiaköyhyys tarkoittaa mm. sitä, että kotitalous ei pysty hankkimaan välttämättömiä energiapalveluita kuten talon lämmitystä, valaistusta tai lämmintä vettä. Liikenneköyhyys tarkoittaa, että ihmisellä ei ole mahdollisuutta kulkea kohtuullisella vaivalla, kustannuksilla ja ajassa päivittäisten tarpeidensa edellyttämällä tavalla.

Hanketta toteuttavat Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy ja Vaasan yliopisto. Maa- ja metsätalousministeriö on rahoittanut hankkeen Maaseutupolitiikan neuvoston asettaman hankeryhmän esityksestä, Makeran valtakunnallisiin maaseudun tutkimus- ja kehittämishankkeisiin suunnatuista varoista. Hanke jatkuu helmikuuhun 2025.

Vastaamalla kyselyyn annat suostumuksesi tutkimukseen osallistumiseen sekä vahvistat lukeneesi ja ymmärtäneesi tutkimustiedotteen ja sen liitteenä olevan tietosuojailmoituksen:
https://publications.vtt.fi/julkaisut/muut/2023/MaaElli-Tiedote_tutkimuksesta-Tietosuojailmoitus.pdf

Lisätiedot kyselystä:

Projektiasiantuntija Heli Siirilä, Vaasan yliopiston InnoLab
etunimi.sukunimi@uwasa.fi

<https://www.uwasa.fi/fi/tutkimus/hankkeet/maaseudun-energia-ja-liikennekoyhyys-ilmioina-maelli>

Lisätiedot hankkeesta:

Tutkimustiimin vetäjä Jenni Eckhardt, VTT Oy
etunimi.sukunimi@vtt.fi

<https://cris.vtt.fi/en/projects/maaseudun-energia-ja-liikennekoyhyys-ilmioina>

Taustatiedot

Ikäsi

- alle 18-vuotias
- 18-64 -vuotias
- yli 64-vuotias

Kysely on tarkoitettu täysi-ikäisille. Alle 18-vuotiailla kysely ohjautuu nyt kiitos-sivulle ja vastaaminen päättyy.

Asuinseutusi

- Haja-asutusalue
- Maaseudun taajama tai kirkonkylä
- Kaupunki / kaupunkimainen taajama

Postinumerosi

Postinumerosi _____

Sukupuolesi

- Nainen
- Mies
- Muu
- En halua vastata

Talouden koko: täysi-ikäisten määrä (18-vuotta tai yli)

- 1 henkilö
- 2 henkilöä
- 3 henkilöä tai enemmän

Talouden koko: alaikäisten määrä (alle 18-vuotiaat)

- Ei ole alaikäisiä
- 1 alaikäinen
- 2 alaikäistä

- 3 - 5 alaikäistä
- yli 5 alaikäistä

Päätoimenkuvasi

- Eläkeläinen
- Palkkatyössä
- Yrittäjä
- Perhe- tai muu työvapaa
- Työtön
- Muu (esim. varusmies tai siviilipalvelus, opiskelija)

Talouden ansio- ja pääomatulot vuodessa ennen verojen vähentämistä (sis. palkka-, yrittäjä- ja omaisuustulot sekä saadut tuet)

- alle 14 700 euroa
- 14 700 - 23 599 euroa
- 23 600 - 40 499 euroa
- 40 500 - 56 199 euroa
- 56 200 - 76 899 euroa
- 76 900 euroa tai yli

Asuinmuoto

- Omakotitalo
- Rivitalo tai paritalo
- Kerrostalo
- Muu

Asunnon omistusmuoto

- Oma
- Asumisoikeus
- Vuokralla
- Muu

Asunnon huonemäärä

- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 tai yli

Onko jollain taloutenne jäsenellä alentunut toimintakyky, joka vaikuttaa

	Ei ole	Kyllä on, vaikuttaa hieman	Kyllä on, vaikuttaa voimakkaasti
Kodin lämmitykseen liittyvien töiden tekemiseen (esim. polttopuiden teko ja kantaminen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kulkemiseen (esim. autolla kuljettajana, polkupyörällä tai joukkoliikenteellä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digitaalisten palveluiden käyttöön ja tiedonhakuun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kotitalouden energia

Lämmitysmuoto (Voit valita 1 - 2 vaihtoehtoa)

- Puu
- Suora sähkö
- Lämpöpumppuenergia
- Polttoöljy
- Kaukolämpö
- Muu
-

Millainen sähkösopimus kotitaloudessasi on?

- Vakiohintainen, sama joka tunnilla
- Vakiohinta + käyttövaikutus

- Yösähkö
 - Tuntihintainen (pörssisähkö)
 - Kuuluu vuokrasopimukseen
 - En tiedä
 - Muu, millainen?
-

Millaisia haasteita talven 2022 - 2023 sähköenergianhinnan muutokset aiheuttivat kotitaloudellesi?

- Ei haasteita, arki jatkui entisellään
- Vähensin sähkönkulutusta, ja selviydyin laskujen maksusta hyvin
- Vähensin sähkönkulutusta, mutta laskujen maksaminen oli vaikeaa
- Sähkölaskut ovat ajaneet talouteni ongelmiin
- Sähköntoimittaja katkaisi sähköt maksurästien vuoksi

Kotitaloutesi energiahaasteet

	Kyllä	Ei
Onko kotitaloudellasi ollut 12:n viimeksi kuluneen kuukauden aikana maksurästejä, eli se ei ole pystynyt maksamaan ajallaan kodin käyttölaskuja (mm. lämmitys, sähkö, vesi)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onko kotitaloudellasi varaa pitää koti riittävän lämpimänä?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onko asuntosi riittävän eristetty kylmää vastaan?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onko lämmitysjärjestelmä riittävän tehokas pitämään asunnon lämpimänä?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onko asunnossasi jäähdytysjärjestelmä?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onko kodissasi jokin seuraavista ongelmista: Vuotava katto, kosteat seinät, lattiat tai eristys; lahoa ikkunanpuitteissa tai lattiassa?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mitä keinoja olet käyttänyt energiankulutuksen vähentämiseksi? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

- Olen suunnitellut tarkasti sähkönkäyttöä ja ajankohtia (esim. pyykinpesu, vedenlämmitys, ruoanlaitto, astianpesukoneen käyttö)
 - Olen vähentänyt sähkönkäyttöä (esim. valaistus, lämpimän ruoan valmistus)
 - Olen lisännyt puunkäyttöä (esim. lämmitys, ruoanlaitto)
 - Olen säästänyt muussa kuluttamisessa sähkölaskujen vuoksi
 - Olen investoinut talon energiatehokkuuteen (esim. lämmitys, lämmöneristys, jäähdytys)
 - Muuta, mitä?
-
- En ole vähentänyt energiankulutusta

Autoilu ja muu kulkeminen

Jatkuvasti liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä taloudessa

- 0
- 1
- 2
- 3 tai enemmän

Miten taloudellinen tilanteesi on vaikuttanut autoiluun liikennekäytössä olevien ajoneuvojen osalta? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

- Autoilua on vähennetty
- Katsastukset, verot, vakuutukset on maksettu myöhässä
- Katsastus on tekemättä, vakuutus tai vero ovat maksamatta
- Huoltoja ja korjauksia on jätetty väliin
- Ajoneuvo tai ajoneuvoja on laitettu seisonavakuutukseen
- Auton omistuksen vuoksi on vaikeuksia muiden perustarpeiden maksamisessa (esim. energia, ruoka, vuokra/asuntolaina)
- Ei ole vaikuttanut kielteisesti

Millaisia kulkemisen hintaan tai palvelutarjontaan liittyviä haasteita taloudessasi on ollut vuosien 2022 - 2023 aikana? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

- Autoilu on käytännössä ainoa vaihtoehto arjessa, mutta siihen ei ole varaa kuten ennen
- Taksin korkeat kustannukset

- Taksien huono saatavuus
 - Palveluliikenteen puute
 - Palveluliikenteen epäsopivat aikataulut
 - Palvelu- tai joukkoliikenteen korkeat kustannukset
 - Joukkoliikenteen puute
 - Joukkoliikenteen epäsopivat aikataulut
 - Muu, mikä
-
- Ei ole ollut haasteita, liikkuminen on säilynyt ennallaan

Onko jokin seuraavista vaikeuttanut kulkemista vuosien 2022-2023 aikana? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

- Ei ole riittävän turvallista liikkumismahdollisuutta (esim. kapea tienpenaar, ei valaistusta, tiestön riittämätön talvikunnossapito)
 - Liian pitkä matka-aika
 - Liian rankka matka fyysisesti (esim. pyöräily, kävely, pomppuinen pitkä matka)
 - Palveluliikenteen heikko tiedonsaanti (aikataulut, pysäkit, hinnat, maksutavat)
 - Joukkoliikenteen heikko tiedonsaanti (aikataulut, pysäkit, hinnat, maksutavat)
 - Liian pitkä etäisyys joukkoliikennepysäkeille
 - Muu, mikä
-
- Mikään näistä ei ole vaikeuttanut liikkumista

Miten olet ratkaissut kulkemishaasteita? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

- Suunnittelen reitit ja tarpeet tarkasti
- Jätän väliin kulkemista säännöllisesti
- Otan riskin ajamalla ajoneuvolla, jota ei ole huollettu tai jossa ei ole vakuutusta / katsastusta / maksettuja ajoneuvoveroja
- Hyödynnän kimppakyytejä tai naapuriapua
- Käytän palveluliikennettä tai joukkoliikennettä autoilun sijaan
- Anomalla vammaispalvelulain tai sosiaalihuoltolain mukaista kuljetuspalvelua (tai aiemmilta sote-organisaatioilta)
- Hoidan asioita sähköisesti ja tapaan muita virtuaalisesti
- Muutoin, miten?

Ei ole ollut haasteita

Jos olet joutunut jättämään väliin kulkemista korkean hinnan tai vaikeuden vuoksi, niin mitä matkoja? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

Työ

Opiskelu

Kauppa tai muut palvelut

Asiointi virastoissa tai Asiointipisteessä (esim. poliisi, Kela, kunnan toimipiste)

Terveydenhoitokäynti

Apteekki

Harrastus

Muu, mikä

En ole joutunut jättämään matkoja väliin

Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä:

Minulla on mahdollisuus kulkea päivittäisten tarpeiden kannalta

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
kohtuullisessa ajassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kohtuullisella vaivalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kohtuullisilla kustannuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vaikutukset arkeen

Mitä näistä keinoista olet käyttänyt vuosien 2022 - 2023 aikana, tulojen saamiseksi tai menojen karsimiseksi ? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

Olen pyytänyt laskuille maksuajan pidennystä

Olen pyytänyt tuttavilta tai sukulaisilta apua laskuihin

Olen jättänyt maksamatta vuokran tai vastikkeen

Olen pyytänyt tuttavilta tai sukulaisilta muuta apua (tavaraa, palveluita)

Olen jättänyt maksamatta muita kuin asumiseen liittyviä

Olen hakeutunut velkaneuvontaan

- laskuja
- Olen tehnyt enemmän töitä (esim. keikkatyöt, lisävuorot töissä)
- Olen hakenut taloudellisia tukia tai muita avustuksia elämisen kuluihin (esim. Kela, hyvinvointialue, seurakunta)
- Olen myynyt omia tavaroitani
- Olen ottanut velkaa pankista tai pikaluottoja
- Olen laittanut kodin myyntiin / muuttanut muualle
- En ole hankkinut lisätuloja
- Muuta, mitä
-

Jos olet laittanut kodin myyntiin tai muuttanut muualle v. 2022-2023 tai olet muuttamassa v. 2024 aikana, mitkä tekijät olivat syynä? (Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon)

- En ole muuttanut enkä muuttamassa
- Kodin suuret energiakustannukset
- Omakotitalon ylläpitämisen vaativuus (esim. lumityöt tai remonttitarpeet)
- Kulkemisen suuret kustannukset
- Huonot liikennepalvelut
- Työ- tai opiskelupaikka
- Muut henkilökohtaiset syyt
- Muu syy tai en halua kertoa syytä

Miten taloudelliset tekijät ovat heijastuneet

a) Harrastamiseen

- Olen alkanut käydä uudessa harrastusryhmässä
- Olen jatkanut harrastusryhmässä käymistä kuten aiemmin
- Olen harventanut harrastusryhmässä käymistä
- Olen lopettanut harrastusryhmässä käymisen
- En ole ennenkään käynyt harrastusryhmässä

b) Muiden ihmisten tapaamiseen

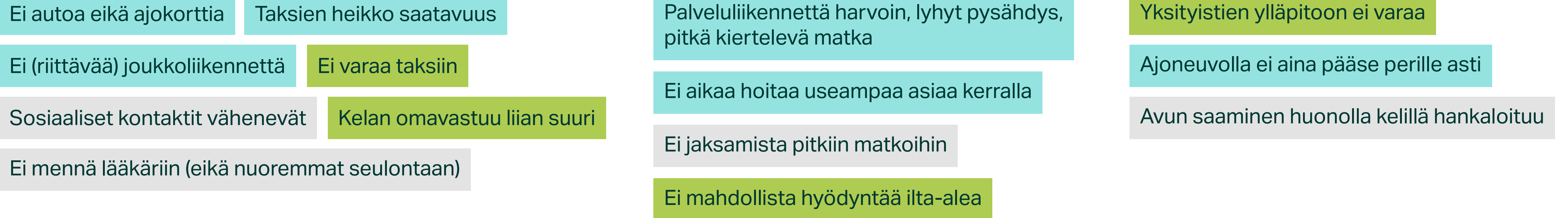
- Olen lisännyt puheluita ja/tai verkkotapaamisia
- Olen tavannut kasvotusten enemmän kuin ennen
- Olen tavannut kasvotusten yhtä paljon kuin ennen
- Olen karsinut tapaamisia
- En tapaa ihmisiä juuri lainkaan

LIITE 2

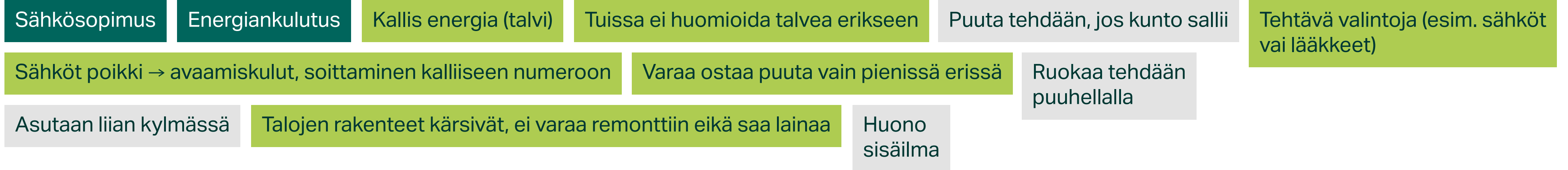
KUVITTEELLINEN ESIMERKKITAPAUS ENERGIA- JA LIIKENNEKÖYHYDEN ILMENEMISESTÄ MAASEUTUALUEELLA:

Nainen 78 v, pieni eläke, asuu yksin 30 km kuntakeskuksesta yksityistien varrella, puu-/sähkölämmitteinen talo

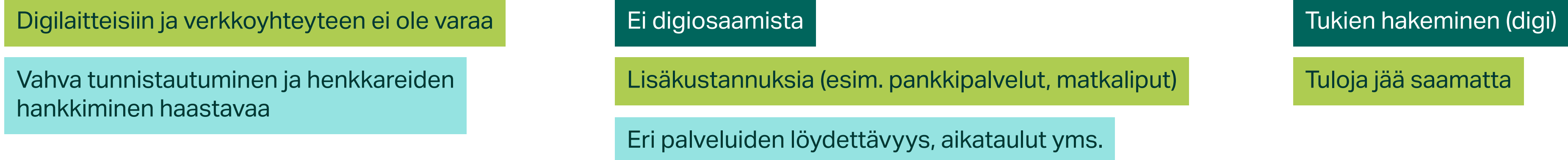
LIKKUMINEN



ENERGIA



DIGI



KUVITTEELLINEN ESIMERKKITAPAUS ENERGIA- JA LIIKENNEKÖYHYDEN ILMENEMISESTÄ MAASEUTUALUEELLA:

Kaksi ajokortillista aikuista, joista toinen työssäkäyvä ja toinen työtön. Päiväkoti-ikäinen ja alakouluikäinen lapsi.

Omistavat sähkölämmitteisen vanhan talon ja henkilöauton. Kuntakeskukseen (päivähoito ja koulu) 10 km.

Keskuskaupunkiin (työ) 30 km toiseen suuntaan.

LIKKUMINEN



Ei (riittävää) joukko- tai palveluliikennettä

Palveluihin pitkä matka (ml. päivähoito)

Koulujen ja koulukuljetusten aikataulut eivät mahdollista harrastukseen jäämistä kuntakeskukseen

Ei ole järkevää tai mahdollista ottaa vastaan pienipalkkaista työtä tai kuntouttavaa työtoimintaa

Auto välttämättömyys, ylläpito kallista

Päivähoito-, harraste- ja asiointimatkat kalliita

Liikenneympäristö koetaan turvattomaksi (esim. koulukyydin pysäkille)

Työttömän hankala päästä työhaastatteluihin ja hoitaa muita asioita, kun ei ole varaa kahteen autoon

Autoilun kustannukset sisältyvät toimeentulotuen perusosaan

Lisää autoilun kuluja

Ei ole varaa käydä harrastuksissa

Pitkät etäisyydet, jolloin perheen harrastuskyytien yhteensovittaminen haastavaa

Lisätöiden tekeminen voi olla kannattamatonta tai se vähentää muun perheen liikkumismahdollisuuksia

Sosiaaliset kontaktit vähenevät

Liikunta voi vähentyä

ENERGIA



Kallis energia

Sähkökatkot

Omistusasuntoon ei saa asumistukea

Arki hankaloituu (esim. milloin sähkö halpaa, milloin voi pyykätä)

Velkaantuminen kasvaa, kun priorisoidaan sähkölaskuja

Asutaan liian kylmässä

Huono sisäilma

Tehtävä valintoja (vaikutus esim. ruokaostoksiin)

Talojen rakenteet kärsivät

Ei varaa (energia)remonttiin, eikä saa lainaa

Ruoan terveellisyys tai riittävyys

Anotaan maksuaikaa laskuille