

# Liikkumisen arkea Muu-Suomessa

Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo

Mia Vepsäläinen  
Mervi Johanna Hiltunen

JOENSUUN YLIOPISTO – MAANTIETEEN LAITOS  
UNIVERSITY OF JOENSUU – DEPARTMENT OF GEOGRAPHY

JULKAISUJA – PUBLICATIONS  
No 9 Joensuu 2001

<b>JULKAISIJA</b>	-	<b>PUBLISHER</b>
JOENSUUN YLIOPISTO	-	UNIVERSITY OF JOENSUU
MATEM. LUONNONTIET.TIEDEKUNTA	-	FACULTY OF SCIENCE
<b>TOIMITTAJA</b>	-	<b>EDITOR</b>
YT JARMO KORTELAINEN	-	Dr JARMO KORTELAINEN
<b>VAIHDOT</b>	-	<b>EXCHANGES</b>
JOENSUUN YLIOPISTON KIRJASTO/ VAIHDOT	-	JOENSUU UNIVERSITY LIBRARY/ EXCHANGES
PL 107, 80101 JOENSUU	-	P.O. BOX 107, FIN-80101 JOENSUU, FINLAND
PUH. 013-251 2677	-	TEL. +358-13-251 2677
FAX. 013-251 2691	-	FAX. +358-13-251 2691
EMAIL: VAIHDOT@JOENSUU.FI	-	EMAIL: VAIHDOT@JOENSUU.FI
<b>MYYNTI</b>	-	<b>SALES</b>
JOENSUUN YLIOPISTON KIRJASTO/ JULKAISUJEN MYYNTI	-	JOENSUU UNIVERSITY LIBRARY/ SALES OF PUBLICATIONS
PL 107, 80101 JOENSUU	-	P.O. BOX 111, FIN-80101 JOENSUU, FINLAND
PUH. 013-251 2652	-	TEL. +358-13-251 2652
FAX. 013-251 2691	-	FAX. +358-13-251 2691
EMAIL: JOEPUB@JOENSUU.FI	-	EMAIL: JOEPUB@JOENSUU.FI
<b>OIKEUDET</b>		<b>COPYRIGHT</b>
ISSN	-	1455-3880
ISBN	-	978-952-458-929-1
UDK	-	396.1
UDK	-	911.3
UDK	-	379.85
JOENSUU 2001	-	JOENSUUN YLIOPISTOPAINO

# Tiivistelmä

Mia Vepsäläinen  
Mervi Johanna Hiltunen

Liikkumisen arkea Muu-Suomessa.  
Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo.

Joensuun yliopisto, 2001, 156 sivua  
Maantieteen laitos, julkaisuja; numero 9  
ISSN 1455-3880  
ISBN 978-952-458-929-1

Avainsanat: liikkuminen, tienpito, sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo, arkielämä

Tutkimus perustuu tarpeeseen luoda liikennemääriin pohjautuvan tienpidon resurssien jaon rinnalle sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon näkökulmiin perustuvia kriteereitä. Tutkimus tuottaa laadullista tietoa arkipäivän liikkumisesta Muu-Suomessa, Ruuhka-Suomen ulkopuolella. Poliittiset linjaukset liikkumisen tasa-arvosta ovat ristiriidassa konkreettisten toimenpiteiden ja arkitodellisuuden kanssa. Tämä tutkimus nostaa esiin näitä epätasa-arvoisuuden piirteitä ja arjen liikkumisen edellytyksiä, jotta ne voitaisiin paremmin ottaa huomioon päätöksenteossa.

Tutkimuksen keskeinen käsite on liikkumisen tasa-arvo, johon sisältyvät liikkumisen esteettömyyden ja saavutettavuuden käsitteet. Tutkimuksessa tarkastellaan liikennepoliittisissa linjauksissa esitettyjä alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon tavoitteita päätöksenteon eri tasoilla. Empiirisessä osuudessa tarkastellaan erilaisen tienkäyttäjien arkielämän liikkumista sekä liikkumiseen liittyviä tarpeita, ongelmia ja arvostuksia haja-asutusalueella, kuntakeskuksessa, kaupungin rajataajamassa ja lähiössä. Alueet on valittu Itä-Suomesta siten, että tutkimustulosten voidaan katsoa soveltuvan vastaaville alueille myös muualla Suomessa pääkaupunkiseudun ja suurimpien kasvukeskusten ulkopuolella. Tutkimusaineisto koostuu liikennepoliittisista asiakirjoista, aikaisemmista tutkimuksista ja selvityksistä sekä asiantuntijoiden ja asukkaiden haastatteluista.

Johtopäätöksissä tarkastellaan poliittisten linjausten ja arjen liikkumisen edellytysten ristiriitoja sekä käydään asiantuntijoiden kanssa vuoropuhelua mahdollisuuksista edistää liikenteen ja tienpidon sosiaalista ja alueellista tasa-arvoa.

# Abstract

Mia Vepsäläinen  
Mervi Johanna Hiltunen

Everyday mobility in Provincial Finland.  
Social and regional equality of transport and road management.

University of Joensuu, 2001, 156 pp.  
Department of Geography, publications; 9  
ISSN 1455-3880  
ISBN 978-952-458-929-1

Key words: mobility, transport, road management, social and regional equality

The existing division of road management resources is based on the amounts of traffic. This research is based on a need to create new criteria which would be grounded on the standpoints of social and regional equality and which would correlate with the present resource allocation. The study introduces qualitative data of everyday mobility in Provincial Finland, outside Congested-traffic Finland. The governmental (national or local) policies on the equality of mobility are in conflict with concrete measures and everyday reality. The research highlights the nonequal aspects and the prerequisites of everyday mobility, so that they could better be taken into account in decision-making.

The key concept of the study is *equality of mobility*, which includes the concepts of *unhampered accessibility* and *availability of transport*. The research examines the aims of regional and social equality proposed in governmental policies at the different levels of decision-making. The empirical section investigates the everyday mobility of various road users as well as the needs, problems and priorities related to transport in a scattered settlement, a municipality centre, a suburb, and a population centre outside a town. The areas were chosen in Eastern Finland in such a way that the research results may be applied also to similar areas elsewhere in Finland outside the Helsinki metropolitan area and other areas outside the biggest centres of growth. The research material consists of documents on governmental policies, earlier research and studies, and interviews of inhabitants and experts. The conclusions contain an analysis of the conflicts between the governmental policies and the preconditions of everyday mobility, and also a dialogue between different experts about the possibilities of developing the social and regional equality of transport and road management.

# Esipuhe

Tämän tutkimuksen tekeminen on ollut haastavaa ja mielenkiintoista. Erityisen arvokasta ja opettavaista on ollut tehdä työtä kahden tutkijan voimin. Aina tarvittaessa on ollut keskustelukumppani lähellä, jonka kanssa on voinut vaihtaa ajatuksia ja pohtia tutkimuksen teemaa ja sen yksityiskohtia. Mia Vepsäläinen on tehnyt työtään kokopäiväisesti, Mervi Hiltunen osa-aikaisesti. Sisällysluetteloon on merkitty otsikon jälkeen sulkuihin kyseisen luvun tai kappaleen kirjoittamisesta vastuussa olevan tutkijan nimikirjaimet (MV/MH). Tutkimuksen syntymiseen on tekijöiden lisäksi tarvittu lukuisa joukko muita ihmisiä. Tässä yhteydessä haluamme kiittää heitä kaikkia.

Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiirin johtajaa Matti Tuiremoa ja suunnittelu-päällikkö Petri Kerästä tahdomme kiittää ennakkoluulottomasta asenteesta yliopistotutkimusta kohtaan. Tavanomaisen konsulttityön sijaan he halusivat teettää työn yliopistossa, tavoitteenaan rahoittaa kriittinen ja uskottava tutkimus liikkumisen sosiaalisesta ja alueellisesta tasa-arvosta. Toivottavasti olemme onnistuneet vastaamaan tuohon tavoitteeseen. Tutkimustyötä on ohjannut Joensuun yliopiston maantieteen laitoksen professori Jarmo Kortelainen, jonka vankka yhteiskuntatieteellinen kokemus on luotsannut meitä monien karikkojen ohi.

Tutkimuksen alkuvaiheessa keväällä 2000 muodostettiin tutkimusteeman kannalta keskeisten alojen asiantuntijoista työryhmä, jonka tehtävänä oli keskustella ja antaa palautetta tutkimuksen tematiikasta ja työn etenemisestä. Kokoonnuimme tutkimusprojektin aikana kolme kertaa. Edellä mainittujen henkilöiden lisäksi asiantuntijatyöryhmään kuuluivat ylitarkastaja Tytti Viinikainen Tiehallinnon keskushallinnosta, lääninsosiaalitarastaja Marketta Kolarin Itä-Suomen lääninhallituksesta, liikennehallintopäällikkö Kari Hiltunen Itä-Suomen lääninhallituksesta, kunnanjohtaja Jarmo Muinieka Iloantsista sekä toimistusjohtaja Esa Komulainen Pohjois-Karjalan kaupunkamarista. Kiitämme työryhmää innostuneesta työskentelystä ja asiantuntevista kommentteista.

Tutkimusaineiston hankinnassa ovat auttaneet useat henkilöt Savo-Karjalan tiepiiristä sekä ylitarkastaja Liisa Joenperä Itä-Suomen lääninhallituksen liikenneosastolta. Kiitokset heille avusta ja asiantuntemuksesta. Haluamme kiittää myös Savonlinnan kampuksen tutkijayhteisöä, etenkin tutkija Jukka Sihvosta ja yliassistentti Virpi Turusta tutkimuksen etenemisen kannalta ratkaisevista vinkeistä. Kiitämme Joensuun yliopiston Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskusta toimitiloista sekä maantieteen laitoksen kanslisti Kaarina Huotilaista tutkimusprojektin hallinnon hoitamisesta. Kiitokset Sisko Porterille kielenkääntämisestä.

Erityinen kiitos kuuluu kaikille haastatetuille asukkaille Metsäkulmassa, Marjovaarassa, Teerimäessä ja Sammalkalliossa. Nimenne ja asuinpaikkanne on kirjassa muutettu mutta tunnistatte varmasti itsenne kirjan sivuilta. Ilman teitä tätä tutkimusta ei olisi kannattanut julkaista.

Savonlinnassa maaliskuussa 2001

Mia Vepsäläinen ja Mervi Hiltunen



# Sisällys

<b>1 JOHDANTO (MV)</b> .....	<b>9</b>
<b>Tutkimuksen tarve</b> .....	<b>9</b>
<b>Tutkimuksen viitekehys</b> .....	<b>10</b>
<b>Tutkimuksen tavoitteet, rakenne ja menetelmät</b> .....	<b>10</b>
<b>2 LIKKUMISEN MUUTOKSET HAASTEENA LIIKKENEPOLITIIKALLE (MV)</b> .....	<b>13</b>
Etäläsnäolo .....	13
<b>Suomalaisen liikennepolitiikan ja –suunnittelun kritiikki</b> .....	<b>16</b>
Liikenteen ja maankäytön tarpeet integroiva yhdyskuntasuunnittelu .....	17
<b>3 LIKKUMISEN TASA-ARVOON LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ (MV)</b>	<b>19</b>
<b>Sosiaalinen kestävyys ja liikkumisen tasa-arvo (MV)</b> .....	<b>19</b>
<b>Liikkumisen sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo (MV)</b> .....	<b>20</b>
<b>Liikkumisen esteettömyys (MH)</b> .....	<b>23</b>
Joensuun Marjala – esteetön kaupunginosa .....	26
<b>Saavutettavuus (MV+MH)</b> .....	<b>26</b>
<b>Tulevaisuuden liikennepolitiikka? (MV)</b> .....	<b>28</b>
<b>4 LIIKKENEPOLIITTISET TASA-ARVOTAVOITTEET (MV)</b> .....	<b>31</b>
<b>Euroopan unionin liikennepoliittiset linjaukset (MV)</b> .....	<b>31</b>
EXTRA2: Eurooppalaisen liikkumiskäyttämisen arviointi .....	34
<b>Liikennepolitiikka Suomessa (MV)</b> .....	<b>35</b>
Tietoyhteiskuntakehitys .....	36
<b>Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) toimintalinjat</b> .....	<b>36</b>
Työryhmämietintöjä .....	39
<b>Tiehallinto: Tienpidon linjaukset 2015</b> .....	<b>40</b>
Savo-Karjalan tiepiiri: Tienpidon suunnitelma 2000–2010 .....	42
<b>Liikennepolitiikka ja –järjestelmät aluetasolla (MH)</b> .....	<b>43</b>
<b>Liikennejärjestelmien kehittäminen maakunnissa</b> .....	<b>43</b>
Liikennejärjestelmät ja aluekehitys Itä-Suomessa .....	45
<b>Lääninhallitusten tukemat liikennepalvelut</b> .....	<b>45</b>
<b>Liikennejärjestelmät paikallistasolla (MH)</b> .....	<b>46</b>
<b>Palveluliikenne yleistyy osaksi joukkoliikennettä</b> .....	<b>46</b>
Palveluliikenteen malleja .....	48
<b>Yksityisautot yhteiskäytössä</b> .....	<b>50</b>
Kimppakyytijärjestelmiä .....	50
<b>Yleiset ja yksityiset tiet kunnissa</b> .....	<b>52</b>
<b>Asukaslähtöinen liikennesuunnittelu</b> .....	<b>53</b>
Yhteisrahoitteiset ja asukasaloitteiset liikennehankkeet .....	54

<b>5 TAPAUSTUTKIMUKSET (MV)</b> .....	<b>55</b>
<b>Metsäkulma – kylä haja-asutusalueella (MV)</b> .....	<b>57</b>
<b>Elämä ja liikkuminen</b> .....	<b>59</b>
Takaisin lapsuuden maisemiin: Hellä ja Onni .....	59
Elsa, Metsäkulman vanhin asukas .....	64
Impivaaran perhe, kolme sukupolvea saman katon alla .....	67
<b>Yhteenveto – Metsäkulma</b> .....	<b>75</b>
<b>Marjovaaran kuntakeskus (MV)</b> .....	<b>76</b>
<b>Elämä ja liikkuminen</b> .....	<b>77</b>
Louhelan perhe, liikkumista taajamassa ja sen ulkopuolella .....	77
Elina ja Metku, ikuiset ystävykset.....	86
Juhani, poikamiehenä Marjovaarassa .....	90
<b>Yhteenveto – Marjovaara</b> .....	<b>94</b>
<b>Teerimäki – taajama kaupungin rajalla (MV+MH)</b> .....	<b>95</b>
<b>Elämä ja liikkuminen</b> .....	<b>96</b>
Myllylän perhe, töitä, opintoja ja harrastuksia .....	96
Maarit ja Kristian, elämän nopeita muutoksia.....	103
<b>Yhteenveto – Teerimäki</b> .....	<b>106</b>
<b>Sammalkallion lähiö (MH)</b> .....	<b>107</b>
<b>Elämä ja liikkuminen</b> .....	<b>109</b>
Ulla liikkuu pyörätuolilla .....	109
Riku pyöräilee päivittäin kaupunkiin .....	112
Suomalaisen perhe liikkuu paljon .....	114
<b>Yhteenveto –Sammalkallio</b> .....	<b>117</b>
Lapsiperhe kaupungissa – tutkijan päiväkirjasta .....	118
<b>6 LIKKUMISEN TASA-ARVON EDISTÄMINEN (MV+MH)</b> .....	<b>121</b>
<b>Liikkumisen arkea haja-asutusalueilla</b> .....	<b>121</b>
<b>Liikkumisen tasa-arvo taajamissa ja kaupungeissa</b> .....	<b>132</b>
<b>Tienpidon rahoituksen ohjaus ja peruspalvelutason määrittely</b> .....	<b>138</b>
<b>Liikkumisen sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon liittyviä     jatkotutkimustarpeita</b> .....	<b>142</b>
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>144</b>
<b>LIITTEET (MH)</b> .....	<b>150</b>
Euroopan komission rahoittamia tietoverkostoja liikenteestä ja liikkumisesta .....	151
Järjestöt liikenteen ja liikkumisen asiassa .....	153
Tieverkon hoitoluokitus .....	156



# 1 JOHDANTO

## Tutkimuksen tarve

Liikennejärjestelmän voimakas kehittäminen Suomessa 1950-60-luvuilla liittyi hyvinvointivaltion rakentamiseen ja alueellisen oikeudenmukaisuuden ja tasa-arvon tavoitteisiin. Tieverkon rakentaminen ilman julkisen liikenteen erityistä kehittämistä ja eri liikennemuotojen yhdistämisen edistämistä johti siihen, että harjoitettu liikennepolitiikka tuki voimakkaasti autoistumista. Tämä kehitys on jatkunut aina näihin päiviin saakka. Nykyistä liikennejärjestelmämme luonnehtii maankäytön perustuminen eri toimintojen eriytymiseen, huomion keskittäminen työmatkaliikenteen ruuhkahuippuihin ja käsitys henkilöautosta kulkuvälineenä, joka viime kädessä turvaa liikkumismahdollisuudet. Eri väestöryhmät ovat kuitenkin henkilöauton käytön suhteen hyvin epätasa-arvoisessa asemassa ja työnteon mallit ovat muuttumassa (IndEco 1995). Samalla myös tienpidon rahoitustilanne on tiukentunut, joten olemme tilanteessa, jossa liikenneverkkojen pelätään rappeutuvan ja ihmisten liikkumismahdollisuuksien heikentyvän merkittävästi varsinkin syrjäseuduilla. Toisaalta kasvukeskuksissa on törmätty niinkään liikkumisen tasa-arvoa heikentäviin liikenteen sujuvuus- ja tilantarveongelmiin, lisääntyneeseen onnettomuusriskiin, terveys- ja viihtyvyyshaittoihin sekä liikenteen estevaikutuksiin. Suomen liikennejärjestelmän keskeisimpiä ongelmia ja haasteita ovatkin tyydyttävän palvelutason säilyttäminen haja-asutusalueella sekä kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien saaminen tarpeita vastaavaan kuntoon (esim. Liikenneministeriö 1998a).

Tasa-arvon turvaamisesta liikenteessä ja tienpidossa puhutaan useissa eri julkilausumissa aina hallitusohjelmaa myöten mutta sen konkreettista sisältöä ollaan kuitenkin vasta määrittelemässä. Tasa-arvon määrittely edellyttää ihmisten todellisten liikkumistarpeiden ja niiden edellytysten tuntemusta. Suunnittelijan ja päättäjän on pystyttävä asettumaan erilaisten tienkäyttäjien arkielämän liikkumisen tasolle ja arvioimaan tätä kautta tarvittavia resursseja, jotta liikkumisen edellytykset tulisivat turvatuksi tyydyttävällä tavalla myös alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta. Tähän saakka tienpidon resursseja on jaettu pitkälti liikennemäärien perusteella. Väestön keskittyessä suuriin kasvukeskuksiin on kuitenkin muodostunut tarve taata tienpidon peruspalvelutaso myös harvaan asutuilla alueilla huolimatta pienistä liikennemääristä.

Liikenteen ja tienpidon yhteyksiä aluekehitykseen on niinkään ajankohtaista arvioida. Tieverkon turvaamisen ja kunnossapidon ei voi sinällään olettaa pitävän asukkaita syrjäseuduilla, mutta liikennejärjestelyillä kokonaisuudessaan on epäilemättä suuri vaikutus elinmahdollisuuksiin eri alueilla. Aluekehityksen ja liikenteen suhteen osalta keskeiseen asemaan nousevat myös elinkeinoelämän, kuntien ja maankuntien tarpeet ja kehittämistavoitteet. Etenkin Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnat ovat ottaneet yhdeksi keskeisimmistä kehittämisen painopistealueistaan tietoyhteiskunnan valmiuksien parantamisen, työelämän muutoksiin vastaamisen ja

etätyön edistämisen (Itä-Suomen tavoite 1-ohjelma 2000-2006). Näihin tavoitteisiin liittyy erilaisia liikenteellisiä vaikutuksia, joista on esitetty ristiriitaisia arvioita. Esimerkiksi etätyön edistämistä on monissa yhteyksissä perusteltu liikkumistarpeen ja sitä kautta ympäristörasitteen vähenemisellä. Kuitenkin on olemassa tutkimustuloksia, joiden perusteella etätyöntekijän liikkumistarpeen väheneminen on vähintäänkin kyseenalaista (Heinonen 1998a). Liikenteen ja tienpidon suunnittelussa onkin otettava huomioon paitsi nykytilanteen vaatimukset myös mahdolliset kehitysnäkymät ja liikkumisen edellytykset tulevaisuudessa.

## Tutkimuksen viitekehys

Tämän tutkimuksen käsitteellisen viitekehysten muodostavat liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemät Liikenteen toimintalinjat 2020 ja niissä esitetyt tienpidon tavoitealueet: talous, alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo, ympäristö ja turvallisuus. Nämä tavoitealueet pohjautuvat alkujaan YK:n Ympäristön ja Kehityksen Maailmankomission – Brundtlandin-komission raportissa (1987) määriteltyyn kestäväan kehityksen periaatteeseen. Tässä tutkimuksessa korostuu alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon näkökulma, johon voidaan laajasti tulkittuna sisällyttää myös muut tavoitealueet (kuva 1).



Kuva 1: Tienpidon tavoitealueet alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon kysymyksenä (<http://www.tielaitos.fi/savo-karjala/pts/2010.htm>, 2.5.2000, muok. MV).

Alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon edistäminen sekä kestäväan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen tukeminen on kirjattu myös Tiehallinnon pitkän tähtäyksen suunnitelmissa yhdeksi keskeisimmistä tavoitteista. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan yleisten liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista käytännössä. Tarkastelu keskittyy pitkälti tieliikenteeseen. Tutkimuksessa käsitellään tasa-arvokysymyksiä tienpidon, julkisen liikenteen ja palvelujen saavutettavuuden näkökulmista.

## Tutkimuksen tavoitteet, rakenne ja menetelmät

Tutkimus tuottaa laadullisen tutkimuksen keinoin apuvälineitä tienpidon suunnittelulle. Laadulliset menetelmät mahdollistavat liikenteen ja tienpidon alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon liittyvien kysymysten tarkastelun erilaisten

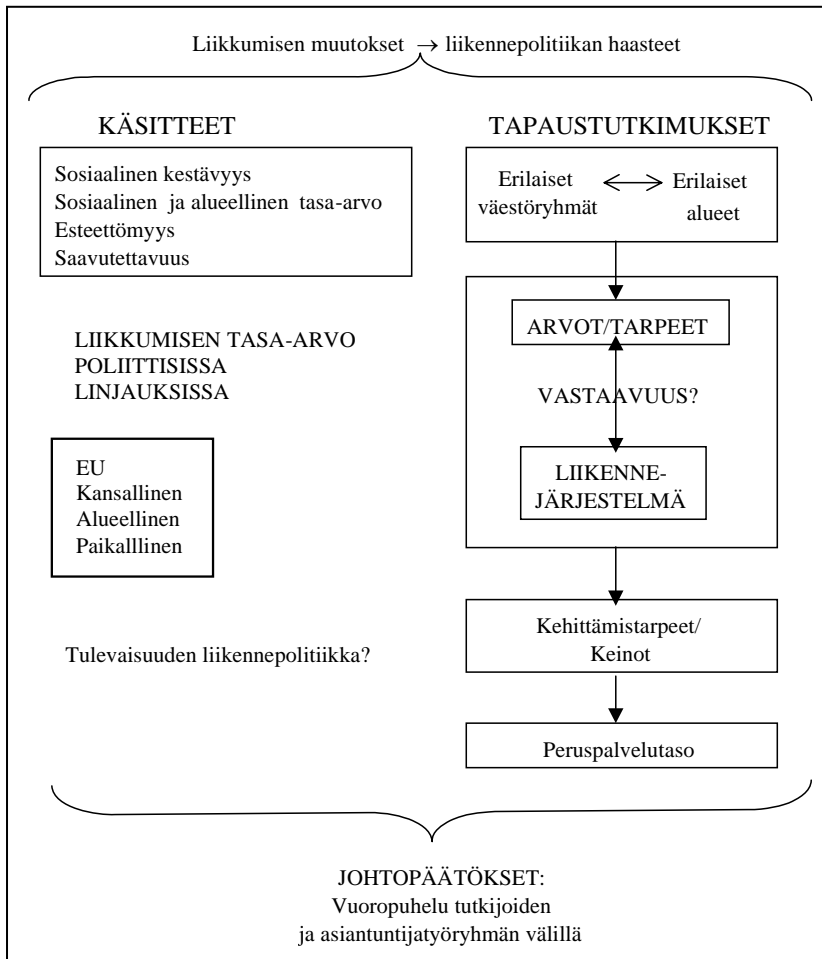
tienkäyttäjien tarpeiden ja arvojen näkökulmasta. Tavoitteena on luoda realistinen kuva ihmisten arkielämän liikkumisen ja muun liikenteen (mm. tavarakuljetusten) sekä aluekehitystavoitteiden muodostamista vaatimuksista liikennejärjestelmille. Tutkimus keskittyy Ruuhka-Suomen ja suurten kasvukeskusten ulkopuolisille alueille. Keskeisiä tutkimuskysymyksiä ovat:

- Millaisia erilaisia arvoja ja tarpeita tienpitoon ja joukkoliikenteeseen liittyy eri alueilla ja erilaisten liikkujien näkökulmista?
- Miten arkielämä ja poliittiset linjaukset vastaavat toisiaan?
- Millä kriteereillä voitaisiin määrittellä tienpidolta sekä yleensäkin liikennejärjestelmiltä vaadittava peruspalvelutaso erilaisilla alueilla?
- Millaisia ovat sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon näkökulmasta katsottuna mahdolliset tienpidon ja joukkoliikenteen tulevaisuuden haasteet (tietoyhteiskuntakehitys, etätyö, kestävä kehitys)?

Tutkimuksessa esitetään erilaisia näkökulmia huomioitavaksi liikennejärjestelmien suunnittelussa ja toteutuksessa, tienpidon peruspalvelutason määrittämisessä sekä päätettäessä liikennepoliittisista linjauksista ja liikenteen määrärahojen jakamisesta.

Tutkimusraportin alkuosassa luodaan pohjaa empiiriselle osuudelle käsittelemällä liikkumisen viimeaikaisia muutoksia ja liikennejärjestelmiin kohdistuvia haasteita (luku 2). Lisäksi raportin alussa käsitellään tutkimukseen liittyviä keskeisiä käsitteitä (luku 3). Luvussa 4 tarkastellaan eri hallinnontasoilla laadittuja liikennejärjestelmiä koskevia tavoiteasiakirjoja ja niiden yhteyttä käytäntöön. Lukuihin 2-4 on sisällytetty erillisiä katsauksia (laatikot harmaalla pohjalla), joiden tarkoituksena on tarvittaessa antaa lisäinformaatiota erilaisista tutkimusteemaan liittyvistä aihepiireistä. Liitteenä (1-3) olevat harmaat laatikot ovat niinkään tarkoitettu lisätiedoksi.

Tutkimuksen toisessa osassa tarkastellaan konkreettisia esimerkkejä tienpidon sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon näkökulmasta (luku 5). Esimerkit on valittu Savo-Karjalan tiepiirin alueelta siten, että tutkimustulosten voi katsoa soveltuvan myös muille vastaaville alueille Suomessa. Tapaustutkimusalueita ovat syrjäinen maaseutukylä, kuntakeskus, keskisuuren kaupungin rajataajama ja lähiö. Näiltä alueilta on haastateltu eri ikäisiä, erilaisessa elämänvaiheessa olevia asukkaita. Haastattelujen pohjalta kirjoitetut tarinat nostavat esiin lapsiperheiden, lasten, nuorten, vanhusten, ikääntyvien, liikuntarajoitteisten ja yksin asuvan miehen näkökulmia liikkumisen arkipäivään. Johtopäätösluvussa (luku 6) paitsi kirjataan tutkimustuloksia, käydään myös keskustelua syntyneistä kysymyksistä tutkimusprojektin asiantuntijatyöryhmän kanssa. (ks. Tutkimuksen rakenne, kuva 2).



Kuva 2: Tutkimuksen rakenne

## 2 LIIKKUMISEN MUUTOKSET HAASTEENA LIIKENNEPOLITIIKALLE

Viime vuosikymmeninä länsimaista tavara-, henkilö- ja tietoliikenteen kehitystä on leimannut voimakas kasvu, jonka odotetaan myös jatkuvan. Liikenteen vähenemisen uskotaan olevan mahdollista ainoastaan kaikkein syrjäisimmillä seuduilla väestökadon ja perinteisten elinkeinojen loppumisen myötä, elleivät ne korvaannu kasvavalla vapaa-ajan liikkumisella. (Masser ym. 1992, 30-34.)

Tavaraliikenteessä liikkuu entistä enemmän kalliimpia ja kevyempiä erikoistuotteita, jotka vaativat aikaisempaa suurempaa joustavuutta, yksilöllisyyttä ja eri liikennemuotojen yhdistämistä sekä yhä useammin myös kansainvälisiä yhteyksiä. Lisäksi informaatioteknologian rooli tavarakuljetusten järjestämisessä on kasvanut. Henkilöliikennettä puolestaan leimaa väestön ikääntyminen ja vanhusväestön aiempaa huomattavasti aktiivisempi liikkuminen. Toisaalta yksilöllisyyden lisääntyminen, perheiden pieneneminen, uudet perhemuodot, kotitalouksien kulutusmahdollisuuksien lisääntyminen, naisten suurempi työssäkäynti ja työaikojen jousto lisäävät liikkumista ja paineita henkilöauton käyttöön työ- ja vapaa-ajan liikenteessä. Vapaa-ajan lisääntyminen johtaa erilaisten vapaa-ajan harrastusten kysynnän lisääntymiseen sekä vapaa-ajan liikkumisen merkittävään kasvuun. (Nijkamp 1992, 4-5.) On ennustettu, että vuonna 2020 eurooppalaisten vapaa-ajan harrastukset voivat kattaa jopa 40% kaikesta maalla tapahtuvasta liikenteestä (kilometreinä) ja 60% lentoliikenteestä. Kasvava tietoliikenne voi joko korvata tai lisätä fyysistä liikennettä. (Masser ym. 1992, 25, 30-34) (ks. katsaus Etäläsnaolo.)

### Etäläsnaolo

Etäläsnaololla tarkoitetaan paikasta ja ajasta riippumatonta virtuaalista läsnäoloa, joka toteutuu erilaisten etätoimintojen kautta yleisesti tieto- ja viestintätekniikoita hyväksikäyttäen. Etätoimintojen piiriin tulee koko ajan lisää toimintoja, jotka on tähän asti totuttu hoitamaan fyysisen läsnäolon muodossa. (Heinonen 2000, 18-19.) Suomea voidaan tässä suhteessa pitää jopa edelläkävijämaana matkapuhelinten runsaan käytön, yhä useammasta kodista löytyvän tietokoneen sekä maan kattavan tietoliikenneverkon etätyölle luomien edellytysten vuoksi. Vuonna 1997 noin 12% suomalaisista palkansaajista (n. 200 000 henkilöä) etätyöskenteli ainakin joitakin tunteja kuukaudessa (<http://www.uta.fi/telework/etatyoinfo.htm>, 25.1.2000).

Etätoimintoja ei kuitenkaan voida hoitaa teknologiasta riippumatta. Kun teollisuusyhteiskunnassa paikan kahleet murrettiin autolla, seurauksena oli autoriippuvuus. Tietoyhteiskunnassa uhkana voi vastaavasti olla teknologiariippuvuus sekä niiden syrjäytymien, joilla ei ole mahdollisuutta ja kykyä liikkua joko fyysisesti tai virtuaalisesti. Toisaalta tieto- ja viestintätekniikat voisivat vähentää ”pakkoliikkumista” sekä tuoda vaihtoehtoja vapaaehtoiseen liikkumiseen. Etätoimintojen lisääntymisen toivotaankin tulevaisuudessa vähentävän fyysistä liikennettä. Vaikutus ei kuitenkaan ole yksiselitteinen. Tietoliikenteen avulla yhä laajemmalla alueella luodut kontaktit saattavat johtaa myös fyysisiin tapaamisiin. (Heinonen 1998a; 2000, 17, 70.)

Esimerkiksi etätyökokeiluissa eräs tärkeimpiä motiiveja on ollut työmatkaliikenteen vähentäminen. Useissa tutkimuksissa onkin todettu henkilöliikenteen vähenemistä etätyön myötä. Tutkimustuloksia on kuitenkin saatettu tulkita väärin. Etätyöntekijät saattavat muuttaa asumaan etäämmäksi työpaikastaan ja aiheuttaa näin yhtä paljon työmatkaliikennettä kuin aiemminkin (työmatkojen määrä vähenee, mutta työmatkaetäisyys kasvaa). Toisaalta on mahdollista, että etätyöntekijät lisäävät muunlaista liikennettä (esim. palvelujen hakeminen, sosiaaliset kontaktit). Etätyöskentelyyn voidaan myös käyttää vai osa päivästä, jolloin työmatka tehdään joka tapauksessa. Lisäksi muut henkilöt saattavat täyttää etätyöntekijän vapauttaman tieliikennetilän, jos esimerkiksi etätyöntekijän perheenjäsen ottaa vapaana olevan auton käyttöönsä. (Heinonen 1998a; 1998b, 106.)

Yhdeksi keskeisimmäksi etätyön tai yleensäkin etäläsnäolon yleistymisen eduksi on esitetty, että ne tasoittavat kaupunkiliikenteen ruuhkahuippuja. Tämä voi kuitenkin merkitä julkisen liikenteen toimintaedellytysten huonontumista ja yksityisautoilun merkityksen korostumista entisestään, ellei pystytä kehittämään uusia, joustavaa ja epäsäännöllistyvää työaikaa vastaavia kulkumahdollisuuksia (Lehtonen ym. 1996, 91). Etätoimintojen yleistymisen myötä on tullut ajankohtaiseksi kysyä, minkälaisia vaatimuksia toimintojen eriaikaisuus asettaa liikennejärjestelmille, joilla on perinteisesti pyritty vastaamaan ruuhka- ja joukkoliikenteen tarpeisiin. Esimerkiksi etätyön myötä on mahdollista ajoneuvosuorituksen, ruuhka-ajan liikennemäärien ja energian kulutuksen väheneminen, ruuhka-ajan joukkoliikenteen tasoittuminen, infrastruktuurin huollon ja laajentamistarpeen väheneminen, maankäytön paineiden lieventyminen, liikenneonnettomuuksien määrän väheneminen ja niihin liittyvien taloudellisten ja sosiaalisten kustannusten pieneminen sekä kevyen liikenteen suosion kasvu. Koska etätyö ei ole suoraan julkishallinnon kontrolloitavissa, liikenteellisten hyötyjen suuruus, ruuhkaisuuden todellinen väheneminen sekä etätyön vaikutukset kimppakäyttöihin ja joukkoliikenteen käyttöön ovat vaikeasti ennustettavissa. (Heinonen 2000, 29, 53.)

Myös etätyölle monissa yhteyksissä annettu rooli alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon edistäjänä on kyseenalainen, sillä uudet järjestelmät tulevat käyttöön ensimmäiseksi alueilla, joissa on riittävästi kysyntää kannattavuuden takaamiseksi. Ei siis voida varmuudella sanoa, että etätyön yleistyminen vaikuttaisi myönteisesti aluerakenteeseen ja maaseudun elinvoimaisuuteen. (Masser ym. 1992, 30-34.) Etätyöntekijä ei myöskään välttämättä halua muuttaa pois urbaanien palvelujen ääreltä. Tietoyhteiskunnan eräs polttavimmista paradokseista onkin yhtäaikainen tieto- ja viestintätekniikoiden mahdollistama ajasta ja paikasta irtaantuminen sekä fyysinen keskittyminen osaamiskeskuksiin. Suomessa tämä ilmiö näkyy muuttoliikkeen suuntautumisena pääkaupunkiseudulle. Aluepoliittisesti olisikin edullista tukea työmahdollisuuksia pienemmillä paikkakunnilla. Uuden tekniikan avulla ainakin osan työstä voisi hoitaa muuallakin. Muuttamisen motiiviksi voisi työn perässä muuttamisen sijasta muodostua esimerkiksi asumisen laadun parantaminen tai puhtaan ja turvallisen ympäristön hakeminen – elämän laadun kohentaminen. (Heinonen 2000, 20, 74-75.) Tämän edellytyksenä on, että palveluja on mahdollista saada myös muualla kuin kasvukeskuksissa. Vähintä mitä yksittäinen etätyöntekijä asuinalueellaan tarvitsee ovat kauppa-, posti-, koulu-, päivähoito- ja terveydenhoitopalvelut sekä toimivat liikenneyhteydet eli hoidettu tie- sekä julkisten kulkuneuvojen verkko. Tämän hetken kehityksen valossa on kuitenkin aiheellista kysyä, onko todellisuudessa tapahtumassa päinvastoin. Palvelut, joiden varassa etätyöntekijät olisivat voineet toimia kasvukeskusten ulkopuolella, ovat häviämässä. Edellytykset alueellista tasa-arvoa edistävän etätyön tai yleensäkin informaatioyhteiskunnan kehittymiseen ovat heikkenemässä. (Kivimäki 2000.)

Liikenne liittyy aina ihmisten muuhun toimintaan, joten sitä ei voi tarkastella erillään yhteiskunnan sosiaalisesta, taloudellisesta ja poliittisesta kehityksestä. Masser ym. (1992) ovat tarkastelleet Euroopassa tulevaisuudessa liikkumiseen vaikuttavia sosioekonomisia, väestöön, elämäntapaan, talouteen, ympäristöön, aluekehitykseen ja kaupunkien ja maaseudun yhteyksiin liittyviä tekijöitä (taulukko 1).

Taulukko 1: Yhteiskunnallisten muutosten vaikutus liikenteeseen (Masser ym. 1992, 22).

<b>Yhteiskunnan osa-alue</b>	<b>Yhteiskunnallinen kehitys</b>	<b>Vaikutukset fyysiseen ja tietoliikenteeseen</b>
Väestö	Syntyvyyden aleneminen, uusi kansainvälinen muuttoliike Itä- ja Etelä-Euroopasta, väestön ikääntyminen.	Kasvava liikenteen ja kommunikatioyhteyksien tarve, kasvava tarve joukkoliikenteeseen, henkilöauton käytön suhteellinen väheneminen.
Elämäntavat	Pienenevä kotitalouksien koko, naisten suurempi osallistuminen työelämään, uudet elämäntavat, lyhyempi työaika.	Henkilöauton omistuksen lisääntyminen, lisääntyvä liikkuvuus, henkilökohtaisen tietoliikenteen käytön yleistyminen, enemmän vapaa-ajan liikumista ja lomamatkoja.
Talous	Perinteisen tuotantoteollisuuden ja maatalouden väheneminen, palvelujen lisääntyminen, tuotannon ja jakelun uudelleenorganisointi, talouden vapautuminen, globalisoituminen.	Tavarakuljetusten lisääntyminen etenkin teillä, yhtenäiset logistiikkajärjestelmät, tietoliikenteen käytön lisääntyminen työssä, lisääntyvä kansainvälinen tavara- ja henkilöliikenne, sääntelyn purkaminen.
Ympäristö	Liikenteen energian käyttö ja päästöt lisääntyvät, liikenne vaatii entistä enemmän tilaa, liikenteen melu ja turvallisuus ratkaisemattomia ongelmia.	Nopeusrajoitukset, tiukemmat päästörajat, autonkäyttörajoitukset, kevyen liikenteen suosiminen, paremmat julkisen liikenteen yhteydet, mahdollisesti tiukempi liikenteen sääntely.
Aluekehitys, kaupunkien ja maaseudun yhteydet	Euroopan eri alueiden erojen kasvu, keskeisten alueiden kasvu nopeaa, vanhojen teollisuusalueiden ja syrjäisten alueiden suhteellinen taantuma. Jatkuva kaupungistuminen koko Euroopassa, uusi kaupunkien hierarkia, alueiden sisäinen hajautuminen, mahdollinen uudelleenkaupungistuminen taantuneilla kaupunkialueilla.	Liikenteen keskittyminen keskusalueille, mahdollisesti erityistä huomiota syrjäalueiden kehittämiseen. Kasvava ruuhkautuminen, tiukempi liikenteen sääntely, julkisen liikenteen edistäminen.

Monet muutokset suosivat erityisesti nuorten ja aktiivisten henkilöiden liikkumista. Kehityksellä on kuitenkin myös kääntöpuolensa sillä perinteisten perheeseen, naapuruuteen ja yhteisöön liittyvien siteiden murtuminen voi merkitä vanhojen ja sairaiden henkilöiden syrjäytymistä ja yksinäisyyden lisääntymistä, erilaisten

intressien entistä voimakkaampaa vastakkainasettelua ja vähemmistöjen syrjinnän lisääntymistä. (Masser ym. 1992, 20-21, 24.) Mainitut muutokset lisäävät luotettavuuden, joustavuuden ja eri liikennemuotojen yhdistämisen tarvetta ja luovat muutospaineita perinteisille liikennejärjestelmille (Nijkamp 1992, 4-5; ks. myös Himanen ym. 1992, 273-274).

Vastaavia muutostrendejä on liikenne- ja viestintäministeriön tutkimuksen ”Liikenneskenaariot 2025” mukaan havaittavissa myös Suomessa, jossa tavara- ja henkilöliikenteen kuljetussuorite asukasta kohti on Euroopan suurin (Liikenneministeriö 1999c; Mäki ym. 2000, 12). Suomen liikennejärjestelmän suunnittelun kannalta keskeisiä yhteiskunnallisia tekijöitä ovat aluerakenteen muutokset (muutoliike, tulo- ja lähtöalueiden liikenteen tarpeisiin vastaaminen, yhdyskuntarakenteen hajanaisuus), kansainväliset tekijät (sijainti EU:n reuna-alueella, yhteydet Venäjälle, ilmastosta johtuvat erityisominaisuudet), kansan- ja valtiontalouden kehitys, liikenteen tuleva kysyntä, liikenteen hinnoittelu, väestön vanheneminen sekä tekniikan kehittyminen. (Liikenneministeriö 1998a.)

## Suomalaisen liikennepolitiikan ja –suunnittelun kritiikki

Suomessa harjoitettu liikennepolitiikka on perinteisesti tukenut voimakkaasti autoistumista, joka on länsimaisessa ajattelussa liitetty tiiviisti hyvinvointiin. Esimerkiksi eri valtioiden autoistumisastetta käytetään kuvaamaan niiden kehitystä, jolloin ajatuksellisesti autoistunein valtio on myös hyvinvoivin. Vaikka Suomessa on jo 1960-luvulta lähtien esiintynyt kannanottoja liikennepolitiikan yksityisautoilu-painotuksen muuttamisesta eri liikennemuotojen yhteistoiminnan edistämiseen, suunnitteluprosessit toteutetaan edelleen, erillishankkeita lukuun ottamatta, kunkin liikennemuodon sisällä. Suunnitelmat yhdistetään yleensä vasta valmistelun loppuvaiheessa lähinnä liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnittelun yhteydessä. Liikennepolitiikan suunnittelu- ja päätöksentekoprosessia onkin arvosteltu lyhytjänteisyydestä, eri liikennemuotojen yhteistyön ja koordinoinnin puutteesta, alueellisen liikennepolitiikan puuttumisesta ja sen toteuttamisessa tarvittavan maakuntien ja keskushallinnon ohjauksen epäselvyydestä. (Valli 1998, 30-33.)

Toisaalta liikennepolitiikkaa on arvosteltu siitä, että liikennejärjestelmään liittyvät ongelmat on nähty liikennekeskeisesti, jolloin väylän pitäjän tehtävänä on ollut tarjota väylän käyttäjille mahdollisimman hyvä palvelu eli nopea yhteys. Muut kysymykset on otettu huomioon vasta valmiiden päätösehdotusten yhteydessä, jos esitettyjä ratkaisuja kohtaan on ilmennyt vastustusta. Käytännössä tämä on merkinnyt muiden kuin väylän käyttäjien hyvinvoinnin ja tasa-arvoisuuden näkökulmien jäämistä huomiotta. Lisäksi mahdollisuuksia vaikuttaa liikkumiseen on pidetty rajallisina. Huomio on kiinnitetty itse matkoihin, ei niitä synnyttäviin ihmisten päivittäisiin toimintoihin. Keskeisenä kritiikin kohteena on ollut myös se, että liikennejärjestelmien kehittäminen on liitetty taloudellisen kasvun edistämiseen. Taloudellisen kasvun on katsottu johtavan väistämättä liikenteen kasvuun. Esimerkiksi maakunnissa liikenneinvestoinnit on koettu taloudellista vaurautta tuottavina. Tämä on johtanut siihen, ettei investointien järkevyyttä olla aina mietitty riittävästi, vaan on haluttu toteuttaa kaikki hankkeet esimerkiksi ympäristövaikutuksista piittaamatta. Lisäksi perinteisen liikennepolitiikan keskeisenä ongelmana



on pidetty sen erillisyyttä maankäytön suunnittelusta. (Mts. 60-65.) (ks. katsaus Liikenteen ja maankäytön tarpeet integroiva yhdyskuntasuunnittelu).

### **Liikenteen ja maankäytön tarpeet integroiva yhdyskuntasuunnittelu**

Liikenteen ja etenkin yksityisautoilun kasvu on kiistattomassa yhteydessä yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Asutuksen leviäminen yhä etäämmäs kaupunkien ja taajamien reuna-alueille lisää tarvetta liikkua ja vaikeuttaa lähipalvelujen järjestämistä. Yhdyskuntarakenteen hajautuessa palvelujen saavutettavuus heikkenee ja liikkuminen on entistä riippuvaisempaa omasta autosta. Kestävän kehityksen näkökulmasta tiivis yhdyskuntarakenne olisikin hajautunutta parempi vaihtoehto. Tutkimukset aiheesta ovat pääasiassa keskittyneet kaupunkeihin, joissa yksityisautoilusta aiheutuneet ongelmatkin kasaantuvat. Ideaalina nähdään tiivis, kompakti kaupunki, jonka toiminnot on hajautettu eri kaupunginosiin siten, että palvelut ovat mahdollisimman lähellä jokaista asukasta. Kestävässä kaupungissa liikkuminen tapahtuu pääasiassa kävellen, polkupyörällä ja julkisilla liikennevälineillä. Työpaikka- ja tavaraliikenteessä pyritään vain välttämättömään. Tiiviissä kaupungissa julkinen liikenne on kannattavaa ja infrastruktuuria (tiet, kadut, viemäri-, vesi- ja sähköverkot) pystytään hyödyntämään tehokkaasti. Tällaista ideaalia kaupunkia ei kuitenkaan ole missään olemassa. (Apel ym. 1998; Difu-Berichte 1998, 10.)

Euroopasta löytyy esimerkkejä kaupungeista, joissa on suunnittelun keinoin jo pitkään edistetty ympäristöystävällistä liikkumista ja kompaktin kaupungin syntymistä. Yleiseurooppalaiseen kaupunkikehitykseen verrattuna näissä kaupungeissa on pystytty vähentämään yksityisautoilua, joukko- ja kevyt liikenne ovat hyvin järjestettyjä ja maankäytön tarve asumiselle ja liikenteelle on vähäisempi kuin yleensä. Silti asukasluvut ovat vakiintuneet tai peräti kasvaneet. Tällaisia kaupunkeja ovat esimerkiksi Delft Hollannissa, Bernin seutu Sveitsissä, Oxford Englannissa ja Freiburg Saksassa (<http://www.difu.de/forschung>; <http://www.quartier-vauban.de>, 30.1.2001). Tiiviin kaupungin ei suinkaan tarvitse olla täyteen ahdettu, epäinhimillinen betonikaupunki. Asutusta voi tiivistää myös viihtyisiin asuinalueisiin, joissa pääasiallinen rakennusmuoto ovat pienkerrostalot, rivitalot ja kaksikerroksiset omakotitalot pienehköillä puutarhatonteilla. Viheralueita ja lasten leikkipaikkoja mahtuu asutuksen sekaan. Liikennenympäristö on rauhoitettu nopeusrajoituksin ja hidastein. (Difu-Berichte 1998, 10.)

Ekologisesti ja sosiaalisesti kestävässä kaupungissa tai taajamassa maankäytön ja liikenteen suunnitteluprosesseja ei ole erotettu toisistaan. Jotta kaupunkirakentamisessa päästäisiin ympäristön ja asumisviihtyisyyden kannalta hyviin tuloksiin, tulisi myös valtioneuvoston poliittisten päätösten ja lainsäädännön tukea kestävästä yhdyskuntakehityksestä. Kehittämisen reunaehtoihin kuuluvat asunto- ja yhdyskuntarakentamisen ohjaus, teiden rakentamisen ohjaus sekä liikenne- ja verotuspolitiikka. Verotuksen avulla pystytään ohjaamaan esimerkiksi työmatkaliikennettä sekä maa-alueiden ja energian käyttöä. (Mts.) Maankäytön ja liikenteen tarpeet integroivassa suunnittelussa korostuu erilaisten asukasryhmien tarpeiden tuntemus ja sosiaalisen tasa-arvon vaatimus. Suunnitteluprosessit edellyttävät eri tahojen ja osallisten (asukkaiden, elinkeinoelämän, järjestöjen, viranhaltijoiden ja päättäjien) tasaverstaista yhteistyötä.

1980-luvun lopulta lähtien, kestävä kehityksen käsitteen poliittisen läpimurron seurauksena, ryhdyttiin liikennepoliitikassa kiinnittämään aikaisempaa enemmän huomiota liikenteen kasvun hallintaan, liikennemuotojen valintaan vaikuttaviin tekijöihin, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen, teollisuuden ja

palvelujen toimintaan sekä taloudelliseen ohjaukseen (Mts. 64, 92.) Lisäksi viime vuosikymmenten nopea tietoteknologian kehitys on nostanut tietoliikenteen perinteisten liikennemuotojen rinnalle liikennepolitiikkaan ja –suunnitteluun. Tästä kertoo muun muassa liikenneministeriön nimen muuttaminen liikenne- ja viestintäministeriöksi 1.9.2000.

Kestävän kehityksen periaatteen myötä suunnitteluun on sisällytetty ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA), joka sisältää ympäristö-, talous-, ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnin. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tehtyihin sosiaalisten vaikutusten arviointeihin (SVA) liittyy kuitenkin monia ongelmia ja arviointi tehdään vain muutoshankkeita suunniteltaessa. Tarvetta arviointiin saattaisi usein olla myös hankkeiden ulkopuolella. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi on myös osoittautunut vaikeaksi ja siinä on usein puutteita. Useissa hankkeissa on käynyt ilmi, että sosiaalisista vaikutuksista saatavaa tietoa ei oteta huomioon suunnitelmia tehtäessä tai ratkaisuvaihtoehtoja muodostettaessa. Sosiaalisia vaikutuksia ei liitetä riittävän selvästi osaksi maankäyttö-, luonto- ja taloudellisia vaikutuksia. Yhteistyö eri sektoreiden välillä ontuu ja käsiteltävien tapausten ainutkertaisuus jää usein huomiotta. SVA:ssa joudutaan kartoittamaan erilaisia arvoja ja näkökulmia sekä hyväksymään tiedon epävarmuus. Tällaista subjektiivisia arvoja sisältävää tietoa pidetään usein vähempiarvoisena kuin objektiivista, mitattavaa tietoa. (Välimäki & Kauppinen 2000, 3-4; Juslén 1995, 25-28.)

Lisäksi ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi tehdään useimmissa hankkeissa liian suppeasti. Terveysvaikutuksia arvioidaan mittaamalla melu- ja päästöarvoja ja vertaamalla niitä yleisiin ohjearvoihin, joiden sopivuutta kyseiseen tilanteeseen ei välttämättä arvioida. Sosiaalisten vaikutusten arviointi on puolestaan yleensä toteutettu asukaskyselynä, vaikka se kattaa vain osan sosiaalisten vaikutusten tunnistamisesta ja arvioinnista. Esimerkiksi haastatteluihin ei yleensä ole käytettävissä riittävästi voimavaroja. Sosiaalisen asiantuntemuksen käyttö puuttuu yhteistyöverkoston ja koulutuksen puutteen vuoksi. Erityisesti puutteena on kokemus laadullisten menetelmien käytöstä ja niillä tehtyjen arviointien tulosten tulokinnasta. Osallistumismahdollisuudet prosessin aikana on useimmiten järjestetty, mutta osallistumisen vaikuttavuus on puutteellista. Usein ongelmana on myös puutteellinen paikallisten olojen, historian, nykytilan ja tulevaisuuden tarkastelu. (Välimäki & Kauppinen 2000, 85-88.)

Tiehallinnon tiehankkeiden ihmisiin ja ihmisyhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin ohjeissa korostetaan, että tiehankkeissa tulisi käydä vuoropuhelua alueen asukkaiden kanssa hankkeen tarpeellisuuden kartoittamisesta lähtien hankkeen loppuun viemiseen saakka. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin on katsottu kuitenkin jääneen Tiehallinnon tähänastisissa suunnitelmissa vähäiseksi, koska ihmisen käyttäytymistä ja toimintaa on ollut vaikea mallintaa ja kuvata. Arviointiprosessin kehittämisessä korostetaankin ihmis- ja yhteisövaikutusten asiantuntijoiden panosta, kykyä paneutua niihin toiveisiin ja pelkoihin, joita olosuhteiden muutos ihmisissä aiheuttaa sekä hankkia tietoa myös sellaisten väestöryhmien tarpeista, jotka eivät itse kykene tuomaan omia näkemyksiään suunnittelijoiden tietoon. (Tielaitos 2000b, 7-8, 40-41.)

## 3 LIIKKUMISEN TASA-ARVOON LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ

Kestävä kehitys ja sosiaalinen kestävyys luovat perustan liikkumisen alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden käsitteille. Tasa-arvoisen liikenne- ja elinympäristön tavoittelemiseen liittyvät myös esteettömyyden ja saavutettavuuden käsitteet. Keskeisten käsitteiden avaaminen luo pohjaa luvun lopussa tarkasteltaville tulevaisuuden liikennepoliittisille strategioille.

### Sosiaalinen kestävyys ja liikkumisen tasa-arvo

Liikennejärjestelmän kestävyiden kriteereiden määrittelyssä (ks. taulukko 2) törmätään helposti eri näkökulmien ristiriitaisuuksiin. Esimerkiksi vanhusväestön autoilun lisääntyminen ja sitä kautta saavutettu elämänlaadun paraneminen on ristiriidassa muiden, etenkin ekologisesti kestävään liikennejärjestelmään liittyvien kriteereiden kanssa (Murray 1998).

Taulukko 2: Liikennejärjestelmän kestävyiden kriteerit (IndEco 1995).

YMPÄRISTÖ-KRITEERIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alhaiset päästöt</li> <li>- Uusiutumattomien luonnonvarojen mahdollisimman vähäinen käyttö</li> <li>- Eliölajien mahdollisimman vähäinen häirintä, maan säästeliäs käyttö</li> </ul>
TALOUDELLISET KRITEERIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tarkoituksenmukainen työllisyys</li> <li>- Elämän laadun parantaminen olemassa olevien resurssien käyttöä tehostamalla</li> <li>- Muita yhteiskunnan aloja tukeva järjestelmä (julkisen rahoituksen tarve/tuotto)</li> <li>- Ajan ja kustannusten minimointi (erityisesti rutiinimatkoilla)</li> </ul>
SOSIAALISET KRITEERIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saavutettavuus – ihmiset voivat mennä minne haluavat</li> <li>- Ihmisten välisen sekä ihmisen ja luonnon välisen kanssakäymisen edistäminen</li> <li>- Elämän, terveyden ja yhteisöllisyyden suojelu sekä edistäminen</li> <li>- tasa-arvo yhteiskunnissa, niiden välillä sekä nykyisten ja tulevien sukupolvien välillä</li> </ul>
JÄRJESTELMÄÄN LIITTYVÄT KRITEERIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ”ylenpalttisuus” – on olemassa useita tapoja minkä tahansa liikkumistarpeen toteuttamiseen ja järjestelmä kestää virheitä ja katkoksia</li> <li>- liikennejärjestelmän moninaisuus perustuu eri liikenne- muotoihin jotka käyttävät erilaisia polttoaineita ja materiaaleja</li> <li>- yhtenäisyys – huolimatta ”ylenpalttisuudesta” ja moninaisuudesta järjestelmä on yhtenäinen; osat toimivat yhdessä</li> </ul>

Kestävän kehityksen käsitteen sisältö on riippuvainen kulloinkin yhteiskunnassa vallitsevista sosiaalisista ja aineellisista tarpeista ja arvoista. Tämän hetken ongelmaksi kestävän kehityksen tavoitteessa onkin nähty taloudellisen kasvun ja teknologisen kehityksen sekä ympäristönäkökulman korostuminen sosiaalisten ja kulttuuristen näkemysten jäädessä vähemmälle huomiolle. Myös liikenteen suhteen korostetaan usein uuden teknologian kautta avautuvia mahdollisuuksia vähentää liikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja. On kuitenkin huomattava, että vaikka päästöjen puhdistaminen onnistuisikin, muut liikenteen haitat kuten estevaikutukset tai vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja ihmisten hyvinvointiin eivät ole helposti torjuttavissa. (Maijala & Kukkonen 1994, 23,33; Himanen 1996, 9-11; Adams 2000, 95.)

Tämän tutkimuksen kannalta keskeinen kestävän kehityksen ulottuvuus on sosiaalinen/kulttuurinen kestävyys, jonka edellytyksenä on katsottu olevan ihmisten perustarpeiden (ravinto, vesi, suoja) ja yhdyskunnallisten ja kulttuuristen tarpeiden (turvallisuus, vapaus, koulutus, työpaikka, virkistys) jatkuva tyydyttäminen. Sosiaalisesti kestävän kehityksen tulee lisätä ihmisten omaa elämänhallintaa, pitää yllä ja vahvistaa heidän yhteisöllistä identiteettiään. Lisäksi sosiaalisen kestävyysperiaatteeseen kuuluu, että kehityksen tulokset jaetaan oikeudenmukaisesti. Kulttuurisesta näkökulmasta kehityksen on myös oltava sopusoinnussa vallitsevien kulttuuristen arvojen kanssa. (Rannikko 1997, 144.)

Sosiaalinen kestävyys, kuten kestävän kehityksen käsite yleensäkin, on epä-määräinen ja sen sisällöstä voidaan esittää erilaisia tulkintoja. Kestävän kehityksen käsitteen on katsottu muodostavan kehityspoliittikan tarpeisiin sopivan iskulauseen, joka lupaa uudistuksia määrittelemättä tarkemmin niiden sisältöä ja pakottamatta sitoutumaan todellisiin muutoksiin (Koskinen 1994, 22-27). Monitulkintaisuus ei kuitenkaan ole yksiselitteisesti kielteinen asia, sillä näkemysten ristiriita pakottaa eri osapuolet keskustelemaan ja perustelemaan omia näkökantojaan. Sekä muutosvaatimukset että vallitsevat käytännöt on perusteltava. Parhaassa tapauksessa eri osapuolet kuuntelevat ja ymmärtävät toisiaan. Kestävyyden kriteerit muodostuvat ja täsmentyvät eri toimintojen yhteydessä kertyvien kokemusten myötä. (Haila 1998.) Tässä tutkimuksessa liikennejärjestelmien sosiaalista kestävyyttä tarkastellaan sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon, oikeudenmukaisuuden sekä esteettömyyden ja saavutettavuuden käsitteiden kautta.

## Liikkumisen sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo

Liikkumisen tasa-arvon määrittelyssä voidaan puhua yksilön, tietyn ryhmän tai alueen liikkumisresursseista/liikkumisen mahdollisuuksista tai niiden puuttumisesta – liikkumisen sosiaalisesta ja alueellisesta tasa-arvosta (kuva 3).



Kuva 3: Näkökulmia liikkumisen alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon tarkasteluun (Litman 2000, 2, 18; Murray 1998; Liikenneministeriö 1998a, 24).

Liikenneministeriön julkaisussa ”Liikennejärjestelmän osatavoitteiden mittarit” (1998) on tarkasteltu liikkumisen sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon tavoitteiden mahdollista sisältöä ja osatavoitteita. Sosiaalisella tasa-arvolla voidaan yksinkertaisimmillaan tarkoittaa sitä, että kaikille väestöryhmille tarjotaan liikkumisen mahdollisuus ikään, sukupuoleen, liikuntakykyyn, taloudelliseen asemaan jne. katsomatta. Alueiden välisellä tasa-arvolla voidaan puolestaan yksinkertaisimmillaan tarkoittaa sitä, että eri alueilla on tietyt perusyhteydet ja liikennepalvelut. Tämän tavoitteen voi katsoa koskevan vain asuttuja seutuja ja perustuvan näin ollen ihmisten tasa-arvoiseen asemaan ja tavoitteeseen sosiaalisesta tasa-arvosta. Hyötyjen (mahdollisuuksien) jakautumisen ohella alueellisessa ja sosiaalisessa tasa-arvossa on myös kysymys haittojen (aika, vaiva, kustannukset, turvallisuus- ja terveyshaitat) sekä vaikutusmahdollisuuksien jakautumisesta eri alueiden ja ihmisryhmien välillä. (Pesonen ym. 1998, 23-24, 26.) Liikennepolitiikassa tasa-arvon kysymysten voidaan siis katsoa liittyvän olemassa olevaan liikennejärjestelmään, asetettaviin tavoitteisiin sekä itse suunnitteluprosessiin. Mikä on tilanne nyt, mitä halutaan tulevaisuudelta (tahtotila) ja ketkä saavat osallistua tahtotilasta päättämiseen? (Metsäranta 2000.)

Liikkumisen tasa-arvon määritelmistä käy ilmi, ettei liikkumisen tasa-arvolla voida tarkoittaa hyötyjen ja haittojen tasajakoa, vaan korkeintaan tietyn perustason takaamista kaikille ja kaikkialla. Tämä näkökulma johtaakin kysymykseen siitä, tuleeko oikeudenmukaiseen lopputulokseen pääsemiseksi tinkiä tasapuolisuudesta ja mitä ovat ne kriteerit, joiden perusteella esimerkiksi eri tienkäyttäjärhmiä voidaan kohdella eri tavoin. Mikä on liikkumismahdollisuuksien ja liikenteen haittojen oikeudenmukainen taso kussakin tilanteessa?

Oikeudenmukaisuusnäkökulmasta liikennejärjestelmän käyttäjien ryhmitteilyssä voi olla joissakin tapauksissa tarpeellista miettiä, voidaanko esimerkiksi haja-asutusalueella katsoa tienpidon kannalta erilaisiksi ryhmiksi ne, jotka ovat asuneet ja hankkineet toimeentulonsa alueelta koko ikänsä ja ne, jotka tietoisesti ovat ha- keutuneet alueelle vasta viime vuosina. Voidaan myös kysyä, onko/tulisiko loma-

asutuksen ja pysyvän asutuksen liikennöintiolosuhteiden turvaaminen olla tasa-arvoisessa asemassa? (ks. myös Mikkola 2000, 74). Liikenteen haittojen näkökulmasta puolestaan voidaan todeta, että toisten ryhmien liikkumisen edellytysten parantaminen voi haitata ja jopa estää toisten liikkumisen. Toisaalta on myös syytä kysyä, milloin tasa-arvoa on järkevää parantaa liikennejärjestelmään liittyvillä toimenpiteillä. (Pesonen ym. 1998, 23-24.)

Yhteiskunnallisen oikeudenmukaisuuden käsitteen mukaan ihmisillä tulisi olla yhdenvertaiset mahdollisuudet hyvinvoinnin luomiseen, elämän perusedellytysten hankkimiseen ja yhteiskunnalliseen osallistumiseen (ks. esim. Narsakka 1996, 11). Ihmisten tarpeiden tyydyttäminen ts. hyvinvoinnin hankkiminen puolestaan edellyttää toimimista tietyillä yhteiskunnallisilla areenoilla kuten työssä, koulussa ja yhteisössä sekä tiettyjen peruspalveluiden hankkimista. Nämä vaativat yleensä liikkumista. Tästä näkökulmasta hyvinvoinnin voidaan siis katsoa määräytyvän suurelta osin liikkumismahdollisuuksien kautta. Liikkumista onkin usein pidetty osana ihmisen perusoikeuksia ja tarpeita. Samalla yksityisautoiluun on liitetty vapauden ja mahdollisuuksien mielikuvia. Kuitenkin yksityisautoilua suosivien liikennejärjestelmien voidaan katsoa johtaneen yhä suurempaan riippuvaisuuteen moottoriajoneuvoista. Liikkumisesta on tullut itseisarvo ja liikkumismahdollisuudet määrittävät eri alueiden ja sosiaaliryhmien asemaa. Yksilön näkökulmasta keskimääräistä paremmat liikkumismahdollisuudet koetaan lähes aina etuna. Samanaikaisesti joukkoliikenteen toimintaedellytysten heikentyessä ja liikenteen estevaikutusten kasvaessa autottomien henkilöiden syrjäytymisriski on kuitenkin kasvanut. (Himanen 1996, 10; Adams 2000, 96.)

Liikkumisen merkitys ihmisen hyvinvoinnille ei kuitenkaan liity yksistään ympäristön ja henkilön ominaisuuksien mukaan määräytyviin liikkumismahdollisuuksiin vaan myös siihen, mitä ihmiset itse haluavat ja onko liikkumisella positiivista merkitystä henkilölle. Erityisen merkittävässä asemassa on matkustamiseen käytetyn ajan kokeminen. Esimerkiksi monelle pitkiä työmatkoja tekevälle matkaan käytetty aika on kustannus halutusta hyvinvoinnista. Tiettyä asuinpaikkaa pidetään tärkeämpänä kuin lyhyitä matkoja. Toisaalta pitkät matkat voidaan käyttää hyödyksi mm. lukemalla, keskustelemalla tai rentoutumalla. (Litman 2000,2; Berge 1999.) Liikkumisen merkitykset ovat henkilökohtaisia ja arvo- sekä elämäntapasidonnaisia. Merkitykset ovat siis myös muuttuvia esimerkiksi ihmisen elämänskaaren eri vaiheiden mukaan.

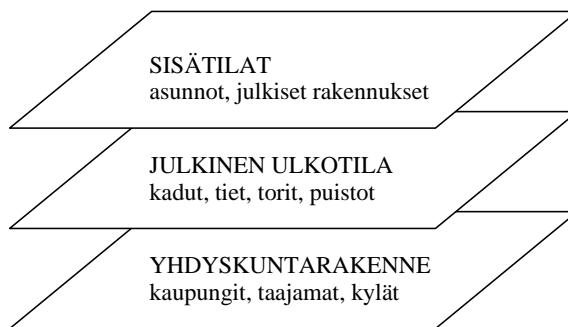
Liikkumisen ja hyvinvoinnin suhteeseen tulee liikenteen hyötyjen ohella liittää myös sen mahdolliset sivuvaikutukset ja niiden jakaantuminen. Hyvinvointi liitetään tällöin elinympäristön laatuun. Elinympäristön laatuun suoraan vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi liikenteen päästöt ja melu sekä näistä aiheutuvat terveys- ja viihtyvyyshaitat, haittojen ja onnettomuusriskien alueellinen ja väestöryhmittäinen jakaantuminen, liikennealueiden muilta toiminnoilta viemä tila sekä liikkumisen estevaikutukset. Epäsuoria vaikutuksia ovat esimerkiksi maankäytön muutosten kautta toteutuvat kehityskulut, kuten kaupunkirakenteen hajoaminen ja seutuistuminen sekä toiminnallinen hajaantuminen ja erikoistuminen (asuin- ja työpaikka-alueet, liikekeskusta, automarketit jne.). Lisäksi liikenteeseen tulee liittää myös hyvinvoinnin taloudellinen näkökulma – liikenteen resurssien ja kustannusten jakaantuminen. (Päivänen & Viinikainen 2000; Ojala 2000, 30-31.)

## Liikkumisen esteettömyys

Tasa-arvoisen elinympäristön tavoitteisiin sisältyy liikkumisen esteettömyys. Esteettömyys korostuu taajama- ja kaupunkiympäristössä, mutta kysymys on väestön ikääntymisen myötä ja alueellisen tasa-arvon näkökulmasta yhä tärkeämpi myös haja-asutusalueilla. Esteettömyyden käsite on laajentunut koskemaan kaikkia kansalaisia, ei pelkästään liikuntarajoitteisia. Esteettömyyttä perustellaan yhä useammin sillä tosiasialla, että se helpottaa jokaisen arkielämää ja liikkumista. Esteettömyyden ajatus ei ole uusi (esim. Levón & Sanaksenaho 1976), mutta vasta viime vuosina käsite on sisäistetty ja sitä on alettu korostaa suunnittelun yhtenä peruslähtökohtana. Seuraavassa esteettömyyden käsitettä on pohdittu fyysisen, toiminnallisen ja sosiaalisen esteettömyyden näkökulmista. Ihmisen elinympäristön esteet liittyvät kaikkiin näihin osa-alueisiin.

### Fyysinen esteettömyys

Fyysistä ympäristöä on totuttu suunnittelemaan ja rakentamaan terveen, normaalisti liikkumaan kykenevän, keski-ikäisen, autoilevan asukkaan näkökulmasta. Eriarvoisuuden aspekti on viime vuosina noussut – ainakin retorisella tasolla – yhdyskunta ja liikennesuunnittelun haasteeksi. Aisti- ja liikuntavammaiset, ikääntyvät ja vanhukset, lapsiperheet ja autottomat asukkaat ovat esimerkkejä asukasryhmistä, joiden tarpeet ja mielipiteet fyysisen ympäristön kehittämisessä olisi otettava nykyistä paremmin huomioon. Fyysistä esteettömyyttä voidaan tarkastella kolmella eri tasolla (kuva 4).



Kuva 4: Fyysisen esteettömyyden tarkastelutasot.

#### 1. Sisätilat

Asuntojen ja rakennusten esteettömyys tähtää yksityisen ja julkisen sisätilan toimivuuteen, helppokäyttöisyyteen ja muunneltavuuteen (esim. Rakennustietosäätiö 1998, Töyrylä & Ropponen 1999, Ojala 2000, 44-45 ). Puhutaan elinkaariasumisen mahdollistamisesta, jolloin asunto on muunneltavissa asukkaan iän ja tarpeiden mukaan. Kerrostaloissa korostuu porraskäytävien esteettömyys ja hissien rakentaminen myös vanhoihin taloihin. Julkiset rakennukset kuten virastot, koulut, terveyskeskukset, kirjastot, matkustusterminaalit ja kauppa-

keskukset tulisi suunnitella sisääntuloiltaan ja kulkureiteiltään esteettömiksi. Sama koskee myös pienempiä kauppoja ja liikkeitä. Yhä useammin myös työpaikkojen, etenkin toimistotilojen suunnittelussa huomioidaan liikkumisen esteettömyys.

## 2. Julkinen ulkotila

Kaupunki- ja taajamaympäristön fyysistä esteettömyyttä voidaan tarkastella myös julkisen ulkotilan osalta. Julkista tilaa on kaikki se rakennettu- ja luonnon ympäristö, mikä periaatteessa on jokaisen vapaasti käytettävissä. Kadut, tiet, torit, aukiot, puistot, virkistysalueet, kauppakeskukset ja katetut käytävät ovat esimerkkejä julkisista tiloista. Suunnittelun kohteena ovat sellaiset yksityiskohdat kuten väylien pintarakenteet, luiskat, opasteet, valaistus ja näkemäalueet sekä kadunkalusteiden käytettävyys, laatu ja esteettisyys (Tuomikoski 1993). Moottoriajoneuvojen ajoväylillä, kaduilla ja teillä, esteettömyys on itsestäänselvyys. Parantamisen varaa löytyy kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien esteettömyydestä, yleensäkin alueilta joissa liikutaan jalan, polkupyörällä, rullaluistimilla, potkukelkalla, lastenvaunuilla, rollaattorilla tai pyörätuolilla. Kulkuväylien kunnossapito eri vuodenaikoina on edellytys sujuvalle ja esteettömälle liikkumiselle.

## 3. Yhdyskuntarakenne

Edelleen fyysistä esteettömyyttä voidaan tarkastella yhdyskuntarakenteen tasolla. Analysoinnin kohteena ovat yhdyskuntarakenteen osa-alueet (asuin-, teollisuus-, keskusta-, virkistys- ja viheralueet) sekä näiden keskinäinen sijainti ja niitä yhdistävät väylät. Lisäksi tarkastelun kohteena ovat sellaiset tilallista jatkuvuutta rikkovat reunat ja esteet kuten rantaviivat, joet, moottori- ja valtatiet, muurit ja seinämät, jotka rajoittavat ihmisten liikkumista (Lynch 1971). Yhdyskuntarakenteen esteettömyyttä tarkasteltaessa huomio kiinnittyy välimatkojen pituuteen ja reittien esteettömyyteen. Esteettömyys korostuu jälleen kerran erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta.

Fyysiset esteet ovat rakennettuun ympäristöön ja luonnonmaantieteellisiin olosuhteisiin liittyviä. Tarkasteltaessa fyysistä esteettömyyttä on rakennetun ympäristön lisäksi huomioitava luonnonympäristön topografia sekä vuorokaudenaikojen, vuodenaikojen ja sääolosuhteiden vaihtelu. Pohjoisen sijainnin ja talven – kylmyyden, pimeyden ja lumen – läsnäolo on sekä rajoite että mahdollisuus suomalaiselle kaupunki-, taajama- ja maaseutukulttuurille ja vaatii fyysisen ympäristön suunnittelussa ja kehittämisessä oman erityisen huomionsa.

### **Toiminnallinen esteettömyys**

Ympäristön toiminnallinen esteettömyys liittyy palvelujen määrään ja monipuolisuuteen sekä niiden sijaintiin ja saavutettavuuteen (ks. kappale Saavutettavuus). Palvelut voidaan karkeasti jakaa julkisiin ja yksityisiin. Julkiset hyvinvointipalvelut on Suomessa järjestetty asianmukaisesti mutta eri asukasryhmät ovat erilaisessa asemassa palvelujen saavutettavuuteen nähden. Eriarvoisuus voi johtua



asuinpaikan sijainnista, liikkumista rajoittavasta vammasta, julkisen liikenteen puutteista, autottomuudesta, heikosta sosiaalisesta asemasta ja yhä enemmän myös arkirutiinien aiheuttamasta kiireestä. Julkisten ja yksityisten palvelujen (erityisesti kauppa-, posti- ja pankkipalvelujen) keskittyminen on lisännyt tarvetta liikkua. Välimatkojen ja etäisyyksien kasvu lisää kiirettä ja eriarvoisuutta. Tähän kehitystrendiin on haettu kompensatiota tietoyhteiskunnan mahdollisuuksista ja sähköisten tietoliikennepalvelujen edistämisestä. Ihmiset ovat kuitenkin eriarvoisessa asemassa myös tietotekniikan käytön suhteen (ks. katsaus Tietoyhteiskuntakehitys).

Raide-, lento-, linja-auto- ja taksiliikenteen matkaketjut ovat osa elinympäristön toiminnallisuutta. Kauko- ja paikallisliikenteen esteettömillä matkaketjuilla tarkoitetaan matkanteon sujuvuutta, kulkuneuvojen hyvää saavutettavuutta ja aikataulujen yhteensopivuutta. Esteettömään matkaketjuun sisältyvät sujuva liityntä- ja syöttöliikenne sekä kaluston, pysäkkien ja terminaalien esteettömyys. Lisäksi esteettömyyteen kuuluvat turvallinen liityntäpysäköinti henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuvat kevyen liikenteen yhteydet asemille ja pysäkeille (Liikenneministeriö 2000a, 25). Esteettömään matkaketjun aikana esimerkiksi pyörätuolilla liikkuvan pitäisi pystyä selviytymään matkasta ilman avustajaa. Käytännössä pitkä matkaketju voi olla liikuntarajoitteiselle mahdoton toteuttaa ilman ulkopuolista apua.

### **Sosiaalinen esteettömyys**

Sosiaaliseen ympäristöön lukeutuvat kaikki ne julkiset ja yksityiset, konkreettiset ja virtuaaliset foorumit, joilla asukkaat tai asukasryhmät kohtaavat. Julkissa ja yksityisissä kaupunki- ja taajamatilassa sosiaalinen vuorovaikutus on ikä- ja sukupuolisidonnaista. Julkinen tila on aina myös vallan ja hallinnan näyttämö ja valitettavan usein ristiriitojen, pelkojen ja vaarojen näyttämö (Koskela 1999, Ojala 2000, 38). Väkivalta ja liikenneonnettomuudet ovat riskitekijöitä, jotka kuuluvat kaupunki- ja taajamaelämään. Niiden vähentäminen ja turvallisuuden lisääminen on sosiaaliseen esteettömyyteen pyrkimistä.

Mahdollisuus liikkua turvallisesti ja vapaasti on perusedellytys sosiaaliselle toiminnalle ja ihmisten kohtaamiselle. Sosiaalisen esteettömyyden ajatuksena on poistaa tai vähentää mahdollisia esteitä asukkaiden vuorovaikutuksen tieltä (Ahola & Tahvanainen 1997, 18-19.). Liikenteen ja tienpidon sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta tämä tarkoittaa kaikkien asukasryhmien yhtäläisiä mahdollisuuksia päästä liikkumaan. Liikkumisen tarpeiden kartoittaminen ja määrittelemine on hyvä lähtökohta sosiaalisen esteettömyyden edistämiseksi. Sosiaalisen ympäristön esteettömyyden tavoittelussa korostuvat eri kulttuurien, eri väestöryhmien ja suvaitsevaisuuden tukeminen. Sosiaalinen esteettömyys on eri asukasryhmien ja yksilöiden yhteiskuntaan integroitumisen edistämistä ja syrjäytymisuhan poistamista niin lähiössä kuin maaseudun kyläyhteisössä. Se on myös yhteisöllisyyteen panostamista ja osallisuuteen kannustamista. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteydessä painottuvat päätöksenteon läpinäkyvyys ja vuorovaikutteisuus sekä pyrkimykset demokratian kehittämiseen ja laajentamiseen. Ihmisten arkikokemuksilla ja tarpeilla on merkitystä toimivia ja esteettömiä liikennejärjestelmiä suunniteltaessa ja tienpitoa kehitettäessä (Liikenneministeriö 2000b, Mäki ym. 2000).

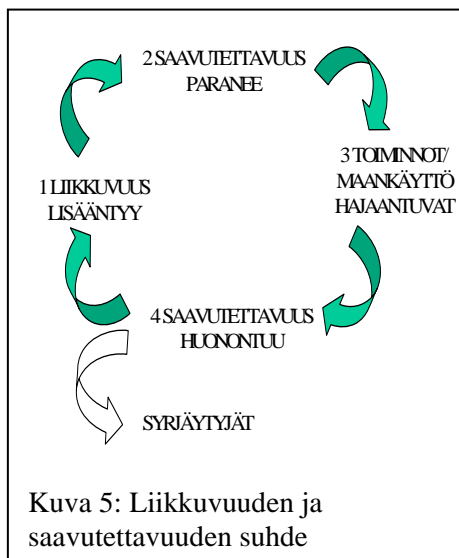
### Joensuun Marjala – esteetön kaupunginosa

Marjalan kaupunginosa sijaitsee noin kuusi kilometriä Joensuun keskustasta länteen. Asuinalue on suunniteltu noin 3000 asukkaalle. Ennen rakentamisen aloittamista, 1990-luvun alussa, alueella asui viitisenkymmentä asukasta, vuoden 1999 lopussa noin 900. (Töyrylä & Ropponen 1999, 10; Joensuun kaupunki 2000, 1.) Marjalan suunnittelun lähtökohdaksi otettiin esteettömyys, muunneltavuus ja viihtyisyys. Alueella pidettiin asunotomiesitut kesällä 1995 teemalla ” Malliksi Marjala – kaupunki kaikille”. Liikkumisen esteettömyyttä on pyritty toteuttamaan asuntojen ja ulkotilojen suunnittelussa ja rakentamisessa. Tilaratkaisujen on toivottu tukevan fyysisen esteettömyyden ohella myös sosiaalista esteettömyyttä. Alueesta on haluttu tietoisesti luoda mielikuvaa tulevaisuuden asuinalueena, jossa asumisen, työnteon ja vapaa-ajan voi vaivattomasti yhdistää. Marjalalle luotua imagoa esteettömänä etätyön asuinalueena on myös kritisoitu. Kyseinen imago ei välttämättä sovi asuinalueelle, joka sijaitsee kaukana keskustasta, jossa asukasrakenne on muodostumassa ongelmallisen yksipuoliseksi, palvelujen järjestäminen etenee hitaasti ja rakentamisen tasoa ja määrää on jouduttu laskemaan. (Huttunen 1997, 106, 130.)

Monilta uuden lähiön sosiaalisilta ongelmilta on todennäköisesti välttytty Joensuun kaupungin käynnistämän Marjalan monipalveluhankkeen myötä. Kaupungin peruspalveluvirasto käynnisti EU:n tuella vuonna 1995 yhdessä teknisen viraston ja atk-keskuksen kanssa alueelle viisivuotisen hankkeen. Monipalveluhankkeen ensisijaisena tavoitteena oli luoda asuinalueelle welfaremix-ajatukseen perustuva peruspalvelujen toimintamalli yhteistyössä viranhaltijoiden ja asukkaiden kesken. Toisena tavoitteena oli kokeilla ja tutkia, miten uudessa palvelumallissa voidaan hyödyntää informaatioteknologiaa ja kolmantena päätavoitteena oli jatkaa esteettömän Marjalan suunnittelua ja rakentamista yhdessä asukkaiden kanssa. Esteettömyyden käsitettä haluttiin laajentaa koskemaan fyysisen elinympäristön lisäksi sosiaalisen vuorovaikutuksen ja palvelujen esteettömyyttä. Projektin aikana syntyneellä, kaupungin eri hallintokuntien ja asukkaiden verkostoituneella työskentelymallilla katsotaan olevan hyvät mahdollisuudet jatkaa. (Joensuun kaupunki 2000, Karjalainen 2000.)

### Saavutettavuus

Viime aikoina, erityisesti liikenteen aiheuttamien ympäristöongelmien näkökulmasta, ajatus liikkumisesta sinänsä perusoikeutena on kyseenalaisitettu. Eri yhteyksissä on haluttu painottaa saavutettavuutta liikkumismahdollisuuksien sijasta (ks. esim. Himanen 1996, 10). Yksilön liikkumisessa saavutettavuuden käsite ilmaisee yksinkertaistaen sitä, miten helposti henkilö pääsee lähtöpaikastaan perille tavoittelemaansa kohteeseen tai miten esimerkiksi tavoiteltu palvelu pääsee henkilön luo. Saavutettavuutta voidaan siten tarkastella myös elinkeinoelämän näkökulmasta (tavarantoimitus). (Reneland 1998.) Viime aikoina on entistä merkittävämpään asemaan nousut myös kysymys ”etäsaavutettavuudesta” yhä useamman mahdollisuuden ollessa aivan käden ulottuvilla tietoverkkojen välityksellä (vrt. etäläsnäolo). Tietoteknologia ei kuitenkaan tule poistamaan saavutettavuuteen liittyvää liikkumisen tarvetta. Liikkuvuuden ja saavutettavuuden kehämäistä suhdetta voidaan jäsentää kuvan 5 avulla.



Kuvaan voidaan sijoittaa esimerkiksi kauppapalvelut: ihmisten lisääntyneen liikkuvuuden (1) myötä palveluja on mahdollista hakea aikaisempaa kauempaa (2). Tämä on mahdollistanut kaupan suuryksiköiden ns. automarketien perustamisen (3) ja suosion kasvun, joka puolestaan on johtanut lähikauppojen katoamiseen ja sitä kautta kauppapalvelujen saavutettavuuden huonontumiseen (4) erityisesti niiden väestöryhmien osalta, joilla ei ole mahdollisuutta yksityisautoiluun (syrjäytyjät). Toisaalta kehitys on johtanut myös henkilökohtaisen liikkuvuuden

lisäämisen tarpeeseen (1). (Adams 2000, 107.)

Saavutettavuudessa on kyse lähtö- ja päätepisteen välisestä matkasta (mistä-mihin?). Voidaan kysyä millä keinoin matka tehdään (kulkumuoto) ja milloin matka tehdään tai on mahdollista tehdä (vuorokauden aika, arkipäivä/viikonloppu, vuodenaika)? Lisäksi voidaan kysyä kenellä on mahdollisuus tehdä matka (yksilön ikä, sukupuoli, terveys, varallisuus)? (Reneland 1998.)

Saavutettavuus on käsitteenä lähellä esteettömyyttä. Saavutettavuus rajataan yleisesti koskemaan spatiaalisia (tilaan liittyviä), fyysisiä suhteita ja etäisyyksiä ulkotilassa. Esteettömyyttä puolestaan voidaan tarkastella myös sisätilassa. Ruotsissa saavutettavuuden käsitettä on tarkasteltu laajan ”yhteiskunnallinen saavutettavuus” (sambällstillgänglighet) -käsitteen avulla. Yhteiskunnallinen saavutettavuus sisältää seuraavat ulottuvuudet, joita voidaan verrata esteettömyyden eri tasoihin:

- fyysinen saavutettavuus: ulkoiset esteet tai epäselvät opasteet eivät ole esteinä liikkumiselle (fyysinen esteettömyys)
- psyykinen saavutettavuus: yksilön muodostama ymmärrys ja käsitys elinympäristöstään ja rohkeus käyttää sitä monipuolisesti (sosiaalinen esteettömyys)
- sosiaalinen saavutettavuus: kyky tavata ihmisiä, ottaa osaa kulttuurielämään, saada työpaikka (yhteisöllisyys, sosiaalinen esteettömyys)
- organisatorinen saavutettavuus: saada matkustusmahdollisuuksia koskevaa tietoa ja palveluja (toiminnallinen esteettömyys)
- taloudellinen saavutettavuus: varallisuus käyttää julkisia tai yksityisiä liikennevälineitä. (Reneland 1998, 8; Päivänen & Viinikainen 2000, 11.)

Saavutettavuus ei ole liikenteen maksimointia vaan liikkumistarpeiden ja -mahdollisuuksien kohtaamista. Häiriöt liikennejärjestelmissä (esim. ruuhkat, väylien huono kunnossapito, väyläverkoston rikkonaisuus ja matkaketjujen esteet) pidentävät matkustusaikaa ja heikentävät saavutettavuutta. (Vägvärket 2001, 16-17.) Esteet saavutettavuuden tiellä ovat yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, liikennejärjestelmiin, vuodenaikoihin ja yksilön subjektiivisiin ominaisuuksiin liittyviä.

## Tulevaisuuden liikennepolitiikka?

Viime vuosikymmeninä on nostettu esille tarve omaksua uusi, myöhäismoderni näkökulma liikennejärjestelmien ongelma-asettelussa. Kun aikaisemmin saavutettavuuden ongelmaa on pyritty ratkaisemaan edistämällä ihmisten liikkumista (erityisesti yksityisautoilua), uudessa näkökulmassa liikkuvuuden lisääntymisen katsotaan olevan ristiriidassa saavutettavuuden tavoitteen kanssa. Huomio kiinnitetäänkin liikenteen syntyyn ja liikennejärjestelmän kehittämiseen siten, että liikkumistarve vähenee. (Valli 1998, 64; vrt. Himanen ym. 1992, 280.)

Myöhäismodernissa ajattelussa tavoitellaan liikennejärjestelmän tehokkuutta sen sijaan, että pyrittäisiin vastaamaan lisääntyvään liikenteen kysyntään rakentamalla uusia väyliä (ks. Liite 1, EPOMM). Keinona tehokkuuden lisäämiseen on useissa yhteyksissä esitetty liikenteen taloudellista ohjausta. Esimerkkinä tästä ovat muun muassa Euroopan komission liikenteen hinnoittelua käsittelevät tiedonannot (Euroopan komissio 1995; 1998). Taloudellisella ohjauksella on katsottu voitavan vaikuttaa yksilön liikkumiseen matkojen lukumäärän ja kustannuksiltaan edullisten kulkumuotojen valinnan suhteen. Kansallisella tasolla taloudellisten ohjauskeinojen omaksuminen on kuitenkin ollut hidasta, koska ylimääräiset kustannukset koetaan kansantaloutta ja kilpailukykyä huonontavina. Toisaalta taloudelliseen ohjaukseen liittyy ongelmia erityisesti sosiaalisen tasa-arvon toteutumisen suhteen (ks. katsaus EXTRA2). Viime aikoina onkin korostettu, että kestäväan kehitykseen pyrkiminen edellyttää sekä taloudellista ohjausta että suunnittelun kehittämistä, ihmisen toiminnan nostamista keskeiseksi suunnittelun mittariksi sekä maankäytön strategioiden kehittämistä ja vaihtoehtojen luomista nykyiselle liikkumiselle. Lisäksi on tarpeellista kiinnittää nykyistä enemmän huomiota eettisiin ja oikeudenmukaisuusnäkökulmiin. (Valli 1998, 92-94.)

Liikennepolitiikassa näyttäisikin olevan vahvistumassa ns. yhteiskunnallinen näkökulma, jonka mukaan tulevaan kehitykseen voidaan ja tulee vaikuttaa poliittisin toimin ja linjauksin. Eri tahojen liikennepoliittisissa linjauksissa korostuvat liikenteen kestäväan kehitykseen tähtäävät näkökulmat. Liikennejärjestelmät pyritään liittämään osaksi muuta yhteiskuntaa ja tavoitteena on muuttaa ongelmia aiheuttavaa toimintaa ja kehitystrendejä. (ks. Valli 1998, 68, 86, 95-96.) Esimerkiksi tienpidon suhteen perinteisessä funktionaalisessa suunnittelujärjestelmässä, joka perustuu sektoroituneeseen ajatteluun, tie on nähty erillisenä, yksittäisenä ja välttämättömänä tuotteena muiden joukossa. On uskottu, että kun jokainen tekee omasta erityisalastaan parhaan mahdollisen, on kokonaishyvä saavutettu. Tien laatutaso määritellään mittoina: ajoradan leveytenä, liittymätiheytenä, ajoneuvonopeuksina jne. Tie on tavoite sinänsä, tie elää omaa eriytynyttä elämäänsä ja sen hyvyys tai huonous on riippuvainen sen omista laatutekijöistä (Tielaitoksen selvityksiä 1994, 9). Tämä ajattelu on nyt voimakkaassa muutoksessa, josta kertoo esimerkiksi tiehallinnon sosiaalisten vaikutusten arviointiohjeiden esipuheessa esitetty ajatus: ”Tielaitos pystyy oikein toimiessaan tekemään tälle yhteiskunnalle paljon muutakin kuin vain hyviä teitä” (Tielaitos 2000b).

Liikennepolitiikka on nyt ja tulevaisuudessa tasapainoilua taloudellisen kasvun, ympäristön ja tasa-arvon näkökulmien välillä. Puhtaassa kasvustrategiassa

pääasiallisena tavoitteena on taloudellinen kasvu ja valtio puuttuu mahdollisimman vähän markkinoiden toimintaan sekä liikennejärjestelmien muotoutumiseen. Kasvupainotteisessa linjauksessa nähdään välttämättömäksi modernisoida olemassa oleva infrastruktuuri ja kalusto, kasvun ja kansainvälisen kilpailukyvyn edistämiseksi. Tasa-arvo -strategiassa ensisijaisena tavoitteena on yhteiskunnan sosiaalisen ja alueellisen epätasa-arvoisuuden vähentäminen. Kasvun ja tasa-arvon tavoitteiden mahdollisessa ristiriitatilanteessa tasa-arvo-strategian kannattajat asettavat liikennejärjestelmien tasa-arvoisen saavutettavuuden ja oikeudenmukaisuuden taloudellisen kasvun edelle. Ympäristöstrategiassa korostetaan elämänlaatua ja ympäristönäkökulmia. Strategiaan kuuluu jossakin määrin teknologian käytön rajoittaminen ja talouden toimien kontrollointi. Alhaisempi talouskasvu hyväksytään etenkin tilanteissa, joissa kasvutavoitteet ovat ristiriidassa ympäristötavoitteiden kanssa. (Mts, 35-37; ks. myös Himanen ym. 1992, 279.)

Kasvustrategian korostumista tulevaisuudessa pidetään yleisesti todennäköisimpänä mutta tämä näkemys voidaan myös kyseenalaistaa. Rajoittamattoman kasvun vaikutusten voi katsoa olevan niin negatiivisia, että tuskin missään Euroopan maassa, jossa kestävän kehityksen periaate on läpäissyt koko poliittisen järjestelmän, ryhdytään ajamaan puhdasta kasvupolitiikkaa. Liikenteen suhteen puhtaan kasvustrategian suosiminen lisäisi alueiden eriarvoistumista. Syrjäiset alueet taantuisivat entisestään, mikä näkyisi muun muassa maaseudun autioitumisena ja joukkoliikenteen järjestämisongelmina. Kehityksestä hyötyvillä alueilla ongelmaksi muodostuisivat puolestaan lisääntyvä ruuhkaisuus, maan saatavuus ja ympäristöhaitat. Oletettavaa siis on, että kasvustrategiaan tullaan tulevaisuudessakin yhdistämään elementtejä muista strategioista. Vaatimukset ympäristö- ja tasa-arvönäkökulmien entistä keskeisemmästä roolista ovat lisääntyneet ja etenkin ympäristönäkökulma on saavuttanut vankan jalansijan myös liikennepolitiikassa. Koska myös ympäristö- ja tasa-arvo -näkökulmiin liittyy monia keskinäisiä ristiriitaisuuksia, keskeisen tulevaisuuden haasteen muodostaakin tasa-arvokysymysten nostaminen muiden näkökulmien rinnalle liikennepoliittiseen päätöksentekoon ja liikennesuunnitteluun. (Masser ym. 1992, 36-37.)



## 4 LIIKENNEPOLIITTISET TASA-ARVOTAVOITTEET

Liikennejärjestelmää koskeva päätöksenteko voidaan jakaa kansainväliseen, kansalliseen, alueelliseen ja paikalliseen päätöksentekoon, joita koordinoivat ja joihin osallistuvat eri toimijatahot. Tässä luvussa tarkastellaan näiden eri tahojen roolia liikennepoliitikassa sekä keskeisiä linjauksia suhteessa liikenteen ja tienpidon sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon kysymyksiin (kuva 6).



Kuva 6. Liikennepoliittiset toimijatahot

### Euroopan unionin liikennepoliittiset linjaukset

Euroopan unionin liikennepoliitikan kantavana periaatteena on komission vuonna 1992 julkaisemassa valkoisessa kirjassa<sup>1</sup> esitelty ”kestävä liikkuvuus”, jolla tarkoitetaan liikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä ottaen huomioon sen taloudelliset, ympäristölliset ja sosiaaliset vaikutukset. Kokonaisvaltaisuuden periaatteella tarkoitetaan tavoitetta tarkastella liikennesektoria yhtenäisenä, eri liikennemuodot mahdollisimman sujuvasti ja tarkoituksenmukaisesti yhdistävänä kokonaisuutena (intermodaalisuus). Keskeisiä tavoitteita ovat liikenneverkkojen yhteensopivuuden ja kilpailukyvyn parantaminen sekä ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden edistäminen. (European Commission 1992; [http://europa.eu.int/comm/transport/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html), 22.6.2000)

Käytännössä tätä uutta yhteistä liikennepoliittikkaa on toteutettu muun muassa kehittämällä yleiseurooppalaisia liikenneverkostoja niin, että EU:n eri alueiden sosiaalinen ja taloudellinen yhdenvertaisuus lisääntyy. Tavoitteena on toteuttaa

<sup>1</sup> Valkoiset kirjat sisältävät tiettyjä osa-alueita koskevia virallisia, yhteisön toimintaa koskevia ehdotuksia. Niitä käytetään avuksi EU:n toiminnan kehittämisessä.

kaikki liikennemuodot yhdistävä yleiseurooppalainen liikenneverkosto (TEN-verkosto) vuoteen 2010 mennessä. EU:n tuki suunnataan erityisesti TEN-verkoston ja sen saavutettavuuteen liittyville hankkeille. (<http://mintc.fi>, 6.6.2000.) Euroopan näkökulmasta Suomi on syrjäinen alue ja sen integroiminen TEN-verkkoon lisää alueellista tasa-arvoisuutta. Valtakunnallisessa mittakaavassa tämä kehitys on kuitenkin merkinnyt maan sisällä alueiden epätasa-arvoisuuden lisääntymistä. Suomessa TEN-verkkoon kuuluu Turusta Venäjälle kulkevan E18-tien kehittäminen. Hanke on määritelty Tiehallinnon mittavimmaksi kehityshankkeeksi (<http://www.tieh.fi/hanke.htm>, 23.2.2001). Eurooppatien merkitys ihmisten liikkumiselle jää kuitenkin varsin paikalliseksi koko Suomea ajatellen.

Kuluvalla ohjelmakaudella (2000-2006) EU:n rahoitusta suunnataan aikaisempaa enemmän myös muuhun kuin maantieliikenteeseen. Lisäksi rahoitusta on mahdollista saada pienimuotoisiin maaseudun ja syrjäisten alueiden liikennehankkeisiin. Maaseudun osalta hankkeissa korostuu elinkeinojen toimintaedellytysten parantaminen ja kaupunkialueilla kaupunkiympäristön ja ihmisten elämänlaadun parantaminen. Tavoitteena on myös parantaa maaseutu- ja kaupunkialueiden yhteyksiä. Maaseutualueiden on voitava nauttia erityispalveluista, joita ainoastaan kaupungit voivat tarjota ja kaupunkilaisten on saatava ostaa maaseudulla tuotettuja elintarvikkeita, voitava nauttia sen luonnosta sekä matkailu- ja virkistysmahdollisuuksista. (Komission tiedonantoja 1.7.1999; European Commission 1996.) Näillä perusteilla liikennehankkeita ei toistaiseksi ole Suomessa juurikaan tuettu.

Riittävän tehokas henkilöliikennejärjestelmä nähdään Euroopan komissiossa välttämättömäksi sekä kansantalouksien että kansalaisten elämänlaadun kannalta. Liikennejärjestelmän suunnittelun lähtökohtana tulee olla kansalaisten tarpeet ja sen tulee olla riittävän joustava vastatakseen muuttuviin vaatimuksiin. (Komission tiedonanto 21.12.1998; European Commission 1996.) Komissio korostaakin erityisesti eri kuljetusmuotojen helppoa saavutettavuutta liikuntaesteisten sekä muutoin alentuneen liikkumiskyvyn omaavien ryhmien näkökulmasta. (European Commission 1992; ([http://europa.eu.int/comm/transport/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html), 22.6.2000.) Euroopan komissio antoi toukokuussa 2000 tiedonannon vammaisten yhdenvertaisten oikeuksien edistämiseksi EU:n alueella. Erilaisilla ja eriasteisesti vammautuneita kansalaisia on EU:n väestöstä 10 prosenttia (noin 37 miljoonaa ihmistä). Komissio haluaa parantaa esimerkiksi liikuntarajoitteisten liikkumis- ja osallistumismahdollisuuksia edistämällä joukkoliikenteen kaluston ja matkaketjujen esteettömyyttä sekä yhdenmukaistamalla saavutettavuus- ja turvallisuusstandardeja rakentamisessa. ([http://europa.eu.int/eur-lex/fi/com/pdf/2000/com2000\\_0284fi01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/fi/com/pdf/2000/com2000_0284fi01.pdf), 13.11.2000; Lähiöuutiset 2000, 9.)

Komissio on vihreässä kirjassaan<sup>2</sup> ”Kansalaisten verkko” käsitellyt toimia julkisen liikenteen kehittämiseksi. Kirjan perusajatuksena on, että liikenteestä johdettavat elämänlaadulliset ja ympäristölliset ongelmat on vältettävissä vain nostamalla julkisen liikenteen kehittäminen etusijalle liikennejärjestelmien suunnittelussa. ”Kansalaisten verkossa” tuodaan selkeästi esille autottomien, lasten, vanhusten ja

---

<sup>2</sup> Vihreät kirjat ovat komission tiedonantoja eri aiheista. Ne on tarkoitettu taustatiedoksi ja keskustelun lähtökohdaksi lähinnä tiettyyn toimintaan osallistuville eri osapuolille, organisaatioille ja yksityishenkilöille, joita kehoitetaan osallistumaan neuvotteluprosessiin.



liikuntaesteisten sekä maaseudulla ja syrjäisillä alueilla asuvien tarpeiden ja yhtäläisten mahdollisuuksien huomioiminen. Tavoitteena tulee olla julkisen liikenteen verkostojen kehittäminen siten, että ne ovat kaikkien saavutettavissa ja hinnoiltaan kohtuullisia, palvelut ovat kattavia ja esteettömiä sekä liikennemuodosta toiseen vaihtaminen on vaivatonta ja joustavaa. Verkkojen toteutusvastuun katsotaan olevan paikallisella, alueellisella ja kansallisella tasolla. EU:n rooli verkkojen toteutuksessa on tiedottava, edistävää ja salliva sekä liikennepolitiikan että muiden julkiseen liikenteeseen vaikuttavien toimien osalta. (European Commission 1996.)

Vuonna 1998 komissio julkaisi myös tiedonannon liittyen Kansalaisten verkon kehittämistoimiin (Komission tiedonanto 10.7.1998). Tiedonannon mukaan kestävämmän liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja yksityisautoriippuvuuden vähentämiseksi tulisi parantaa julkisen liikenteen palvelujen laatua ja saavutettavuutta sekä kykyä vastata muuttuviin liikkumistarpeisiin, tehdä kevyt liikenne houkuttelevammaksi luomalla sille paremmat olosuhteet, vähentää liikkumisen tarvetta maankäytön suunnittelulla, poistaa psykologisia esteitä henkilöautoilulle vaihtoehtoisten kulkumuotojen käytöltä, rajoittaa auton käyttöä erityisesti ruuhka-alueilla, liittää liikenne osaksi muuta yhdyskuntasuunnittelua, edistää uusia, joustavia työaikajärjestelyjä sekä kehittää ovelta ovelle liikennejärjestelmiä. (<http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/lvb/124215.htm>, 31.1.2001.)

Kansalaisten verkon toteutumista pyritään edistämään levittämällä tietoa hyvistä käytännöistä eri puolilla Eurooppaa, lisäämällä julkisen liikenteen järjestämiseen liittyvän päätöksenteon ”läpinäkyvyyttä” sekä suuntaamalla rahoitusta mahdollisimman tehokkaasti. Tiedon levittämisen osalta on meneillään pilottiprojekti viidellätoista kaupunkialueella eri puolilla Eurooppaa. Suomesta mukana on Oulun kaupunki. Tavoitteena on mitata kaupunkien liikennejärjestelmien toimivuutta, analysoida järjestelmien vahvuuksia ja heikkouksia sekä keskinäisen vertailun kautta löytää parantamiskohteita ja -keinoja. (ks. myös liite 1). ([http://europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/lt\\_29\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/lt_29_en.htm), 22.6.2000.)

Liikenteen hinnoittelua (verot, tietullit, vakuutukset) koskevassa vihreässä kirjassa (1995) ja sen pohjalta laaditussa valkoisessa kirjassa (1998) komissio käsittelee liikenteen ulkoisten kustannusten sisäistämistä eli maksujen ja verojen uudelleenkohdentamista siten, että haitan aiheuttaja maksaa muille aiheuttamistaan kustannuksista. Ulkoisiksi kustannuksiksi katsotaan kaikki sellaiset haitat, joista joku muu kuin toimija itse joutuu kärsimään. Tällaisia ovat muun muassa ruuhkautuminen, ilmansaasteet, melu ja turvallisuuden heikkeneminen (Valli 1998, 65). Maksujen oikeudenmukaisuuden edellytyksenä katsotaan olevan paikallisten olosuhteiden, etenkin maaseudun ja muiden syrjäisten alueiden liikenneongelmien huomioiminen (Euroopan komissio 1995; 1998). Liikenteen hinnoittelun kehittämistä pidetään yhtenä keskeisimmistä yhteisen liikennepolitiikan tehtävistä lähitulevaisuudessa (European Commission 1999, 61). Komission esityksiä voidaan kuitenkin kritisoida siitä, että niissä jätetään suurelta osin käsittelemättä kysymys ulkoisten kustannusten sisäistämisen sosiaalisista vaikutuksista (EXTRA2 1999, 6).

EU:n asiakirjoissa pohditaan paljon liikenteen vähentämistä erityisesti ympäristönäkökulmasta. On kuitenkin syytä huomioida, että liikenteen vähentämiseen liittyy myös sosiaalisen tasa-arvon kysymyksiä. Esimerkiksi itäsuomalaisessa liikkumisen arkipäivässä ongelmana saattaa olla peruspalvelujen saavutettavuus millä

tahansa liikkumismuodolla. Liikenteen rajoittamiseen pyrkivät toimenpiteet voivatkin huonontaa entisestään jo nyt heikoimmassa asemassa olevien ryhmien liikkumismahdollisuuksia (ks. katsaus, EXTRA2).

### **EXTRA2: Eurooppalaisen liikkumiskäyttämisen arviointi**

Extra tutkimusprojekti toteutettiin osana laajempaa eurooppalaista tutkimushanketta, jossa etsitään keinoja kestävämmälle liikennepolitiikalle. Extrassa tarkasteltiin mahdollisesti liikenteellisesti epätasa-arvoisessa asemassa olevien ryhmien liikkumiskäyttämistä (nuoret, vanhuksat, naiset ja pienituloiset). Tavoitteena oli analysoida liikenteen hinnoittelun muutosten vaikutusta näiden ryhmien liikkumiseen. Tutkimus perustuu Komission vihreään kirjaan liikenteen oikeudenmukaisesta ja tehokkaasta hinnoittelusta (Euroopan Komissio 1995). Tutkimuksessa on analysoitu erilaisten sosiaaliryhmien liikkumiskäyttämistä Suomessa, Iso-Britanniassa, Italiassa, Hollannissa ja Norjassa. (EXTRA2 1999, 2000.)

Vihreän kirjan mukaan tienkäyttäjät maksavat liikkumisestaan huomattavasti vähemmän suoraa ja epäsuoraa maksuja, kun mitä aiheuttavat yhteiskunnalle kustannuksia. Tästä syystä liikenteen maksujen lisäämisen katsotaan edistävän kestävästä liikennepolitiikkaa. Kirjassa ei Extran raportin mukaan kuitenkaan olla riittävästi huomioitu liikenteen ulkoisten kustannusten (esim. saastuminen, onnettomuudet ja ruuhkat) hintoihin sisällyttämisestä aiheutuvia sosiaalisia vaikutuksia. Vihreässä kirjassa lisämaksujen katsotaan kohdistuvan suurimmaksi osaksi hyvätuloisiin, jotka käyttävät yleensäkin enemmän rahaa liikkumiseensa. Extrassa tutkimuskohteena olleille ryhmille, joilla jo nyt on huonommat liikkumismahdollisuudet, kustannusten nousu voi ratkaisevasti vähentää liikkumismahdollisuuksia ja sitä kautta johtaa elämän laadun alenemiseen sekä työllistymismahdollisuuksien vähenemiseen. Hinnoittelun kehittämisessä tulisikin huomioida maksujen porrastaminen käyttäjäryhmittäin. Toisaalta monien liikenteellistä epätasa-arvoa kokevien ryhmien näkökulmasta henkilöauton käyttöä ei voida rajoittaa tai sen kustannuksia lisätä ilman, että samalla kehitetään julkisen liikenteen tarjontaa ja laatua. Esimerkiksi naiset voivat olla riippuvaisia henkilöautosta, koska kokevat turvattomuutta liikkueessaan ilta-aikaan julkisen liikenteen välineillä. Tällöin kestävästä liikkumisesta ei voida edistää tekemällä henkilöauton käyttö kalliimmaksi vaan julkinen liikenne turvallisemmaksi. (EXTRA2 1999, 6, 36-37; 2000.)

Extran raportin keskeisimpiä johtopäätöksiä liittyen liikenteen kestävyteen:

- Yksityisautoilua voidaan rajoittaa vain silloin, jos sitä vastaan on tarjottavana varteentotettavia vaihtoehtoja.
- Pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuuden parannuskeinona voidaan nähdä informaatioteknologian laajempi käyttö.
- Liikenteen kustannusten jakaminen tasan eri käyttäjien kesken voi vaikuttaa negatiivisesti jo nyt epätasa-arvoisessa asemassa olevien ryhmien liikkumiseen.
- Liikenteen kestävyden parantamiseksi on olemassa keinoja, jotka eivät rankaise jo ennestään epäedullisessa asemassa olevia ryhmiä. Tällaisia keinoja ovat muun muassa julkisen liikenteen parantaminen ja tehokkaampi maankäytön suunnittelu.
- Tiehinnoittelun avulla tuloja voidaan jakaa uudelleen parantamaan köyhien, vanhusten ja naisten liikkuvuutta esimerkiksi tekemällä julkinen liikenne turvallisemmaksi.
- Sääntelyllä on keskeinen merkitys silloin kun se suuntautuu kaikkein haitallisimpaan tienkäyttöön (esim. ajaminen automarketteihin ja kauppakeskuksiin kaupungin ulkopuolelle) tai saa aikaan positiivisia vaikutuksia (esim. autoilun kieltäminen kaupunkien keskustoissa). (EXTRA2 2000.)

## Liikennepoliitikka Suomessa

Suomen yleiset liikennepoliittiset suuntaviivat ja tavoitteet on määritelty hallitusohjelmassa, joka asettaa liikennepoliitikan lähtökohdaksi kestäväen kehityksen periaatteen. Liikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta kehittämällä tuetaan kansantalouden kasvua, tasapainoista alueellista kehitystä ja parannetaan ympäristön tilaa. Sosiaalisen tasa-arvon kysymykset tuodaan hallitusohjelmassa esille lähinnä ikääntyvän väestön ja vammaisten liikkumistarpeiden huomioimisena. Erityisesti pyrkimyksenä on edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja soveltuvuutta eri käyttäjäryhmille. Tasapainoisen alueellisen kehityksen tukemisessa painotetaan muun muassa tietoyhteiskunnan rakenteiden kehittämistä, kaupungin ja maaseudun vuorovaikutuksen edistämistä, erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen kehittämistä ja rakenteellisten ongelmien ratkaisemista. Tavoitteena on tarjota maan eri osiin alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tukevat yhteydet ja liikennepalvelut. Liikenneverkkojen kunto ja arvo on tarkoitus säilyttää nykytasolla. Lisäksi kiinnitetään huomiota rajat ylittävän yhteistyön lisääntymiseen ja siihen varautumiseen. Tavoitteena on kehittää kansainvälisiin liikenneverkkoihin kuuluvia yhteyksiä ja parantaa keskusten välisiä yhteyksiä. (<http://www.mintc.fi>, 6.6.2000.)

Erillismaininta Itä- ja Pohjois-Suomen kehittämistä jätettiin kuitenkin pois vuoden 2001 valtion talousarvioesityksen yleisperusteluista. Tämä on tulkittu näiden alueiden näkökulmasta ”huonoksi signaaliksi”. Maan eri osien katsotaan tulevan entistä eriarvoisemmiksi. (Itä-Savo 5.9.2000.) Myös tietoyhteiskunnan rakenteiden kehittämiseen liittyy tasa-arvon kannalta alueellisia ja sosiaalisia ongelmia (ks. katsaus Tietoyhteiskuntakehitys).

Valtakunnallista liikennepoliittista suunnittelua johtaa liikenne- ja viestintäministeriö, jonka lisäksi liikenteeseen liittyviä poliittisia linjauksia sisältyy ainakin ympäristöministeriön (ympäristön suojele, ympäristöterveys, yhdyskunnat, alueiden käyttö ja luonnonsuojelu), sisäasiainministeriön (alueellinen kehittäminen), maa- ja metsätalousministeriön (maa- ja metsätalouden kuljetustarve) sekä kauppa- ja teollisuusministeriön (kaupan ja teollisuuden kuljetustarve) toimialoihin.

### Tietoyhteiskuntakehitys

Kun tietoyhteiskunnan rakenteiden kehittäminen nostetaan valtakunnalliseksi tavoitteeksi, on aiheellista kysyä, korvaavatko tietoyhteiskunnan rakenteet rapistuvien liikenneyhteyksien elinkeinoille aiheuttamat menetykset ja mistä tulevat käyttäjät maaseudun tietoinfrastruktuurille. Osalle kansalaisista, etenkin vanhusväestölle voi olla käytännössä mahdotonta oppia käyttämään uusia tietoteknologiaan perustuvia palveluja. Ilman toimivia peruspalveluja, joihin kuuluu myös liikennejärjestelmä, ei maaseudulle myöskään saada uusia asukkaita ja tietoteknologian käyttäjiä.

Toisaalta tietotekniikan käyttöön haja-asutusalueella liittyy myös selkeitä käytännön ongelmia. Esimerkiksi kiinteiden puhelinlinjojen mahdollinen korvaaminen gsm-yhteyksillä ei ole syrjäseutujen näkökulmasta yksiselitteisesti hyvä asia. Muutokset toisivat lisää varmuutta puhelinliikenteeseen parantaessaan matkapuhelinten kuuluvuutta mutta hidastaisivat tietoliikenneyhteyksiä. Todellista, sähköisen asioinnin ja etätöiden ongelmitta mahdollistavaa vaihtoehtoa kiinteille yhteyksille ei vielä pystytä tarjoamaan. Jos kiinteä puhelinverkko puretaan, on vaarana syrjäseutujen putoaminen tietoyhteiskuntakehityksestä. (Tormulainen 2000.)

Tietoverkkoihin liittyy myös keskittymisen uhakuva. Palveluja voidaan keskittää, koska käyttäjät voivat olla niihin yhteydessä tietoverkkojen välityksellä, jolloin palvelujen tasa-arvoinen saavutettavuus uhkaa heikentyä (Muiniekka 16.10.2000). Parantuneisiin telekommunikaatioyhteyksiin liitetään usein myös mahdollisuus vähentää fyysistä liikkumista tavoitteena ekologisen kestävyuden edistäminen. Tämä johtaa helposti erilaisiin liikkumiseen kohdistuviin ympäristöveroihin. Verojen kohteeksi jäävät erityisesti muutenkin syrjäytymisvaarassa olevat ihmiset, joilla ei ole mahdollisuutta korvata liikkumistaan teknologian avulla. Esimerkiksi autokuljetuksista riippuvaisilla syrjäseutujen kotitalouksilla voi olla vaikeuksia maksaa korkeampia polttoaineveroja. Kriittisestä näkökulmasta tarkasteltuna tietoteknologian kehitys ja laajeneminen lisäävät sosiaalisia eroja. Syrjäytymisvaarassa ovat muun muassa ne, jotka eivät pysty vastaamaan kasvaviin työelämän vaatimuksiin tai kouluttautumistarpeeseen. Tuloksena on tuloerojen kasvu. (Andersson 1993, 263-264.)

### Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) toimintalinjat

Liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemät liikennejärjestelmän yleisavoitteet liittyvät talouteen, alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon sekä ympäristöön ja turvallisuuteen. Alueellisella tasa-arvolla tarkoitetaan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tukevan liikennejärjestelmän suunnittelua sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen edellyttämien yhteyksien ja liikennepalveluiden tarjoamista maan eri osiin (taulukko 3). Tämä tarkoittaa kasvavan ja laskevan väestömäärän alueiden erilaisten tarpeiden huomioimista. (Pesonen ym. 1998, 10; ks. Liikenne- ja viestintäministeriö 1999b.) Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen tukeminen viittaa liikennejärjestelmien suunnittelun integroimiseen osaksi alueellista kehittämistä, joka on sinänsä hyvä tavoite, muttei suoranaisesti maan eri osien välistä tasa-arvoa edistävä asia (Mikkola 2000, 77).

Alueellisen tasa-arvon edistämiseen voidaan liittää myös näkökulmia liikennejärjestelmän taloudellisista tavoitteista, joissa painotetaan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja yritysten kilpailukykyyn edistämistä sekä kotimaassa että

kansainvälisesti. Liikennejärjestelmän kehittämisen hyötyjen kohdistamisen erityisesti elinkeinoelämälle voidaan katsoa johtavan myös kansalaisten hyvinvointiin. (Pesonen ym. 1998, 10; ks. Liikenneministeriö 1999b.)

Taulukko 3: Liikennejärjestelmän alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo, eri näkökulmia (Liikenneministeriö 1999b, muok. MV).

YMPÄRISTÖ JA TURVALLISUUS	ALUEELLINEN JA SOSIAALINEN TASA-ARVO	TALOUS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ihmisiin kohdistuvien haittojen minimointi</li> <li>- Liikennejärjestelmän sopeutuminen rakennettuun ympäristöön</li> </ul>	<p>Liikkumisen alueellinen tasa-arvo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liikennejärjestelmä tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä</li> <li>- Maan eri osiin tarjotaan yhdyskuntarakenteen edellyttämät yhteydet ja liikennepalvelut</li> </ul> <p>Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kaikille väestöryhmille tarjotaan liikkumisen mahdollisuus ja peruspalvelujen saatavuus</li> </ul>	<p>Liikennejärjestelmän taloudellisuus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Yhteiskunnan ja käyttäjien kustannusten optimaalisuus</li> <li>- Mahdollistaa elinkeinoelämän järkevän sijoittumisen alue- ja yhdyskuntarakennetta kehittävällä tavalla</li> <li>- Vahvistaa kansainvälistä kilpailukykyä</li> </ul>

Keskeisenä keinona kasvavan väestömäärän alueiden lisääntyvän liikennetarpeen tyydyttämisessä ja sujuvuusongelmiin vastaamisessa nähdään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen sekä yleensäkin maankäytön ja liikenteen suunnittelu liikkumistarpeen minivoivalla tavalla. Mahdollisesti lisääntyvän etätyön uskotaan tasoittavan ruuhka- ja liikenteen väylä-, pysäköinti- ym. kapasiteetin kasvattamistarvetta. (Liikenneministeriö 1999b; 1998a; <http://www.mintc.fi>, 6.6.2000.) Etätyön vaikutukset liikkumiseen ovat kuitenkin vaikeasti ennustettavia (ks. katsaus Etäläsnäolo).

Laskevan väestömäärän alueilla LVM:n haasteena on liikenteen turvaaminen ja alemman tieverkon huonon kunnon aiheuttamaan tyytymättömyyteen vastaaminen siten, ettei liikennepolitiikalla vaikuteta muuttoliikkeen kasvamiseen. Tavoitteena on turvata maaseudun joukkoliikenne ja liikkumisen peruspalvelut myös haja-asutusalueilla. Henkilöautoliikenteen osuuden työmatka- ja asiointiliikenteessä uskotaan kuitenkin säilyvän suurena ja turvaavan viime kädessä liikkumismahdollisuudet haja-asutusalueilla. Päivittäisen liikennöitävyyden turvaamisen alemmalla tieverkolla katsotaan vaativan väestökadosta ja mahdollisesta liikenteen vähenemisestä huolimatta suunnilleen saman rahamäärän kuin tähänkin asti. (Liikenneministeriö 1999b; 1998a; <http://www.mintc.fi>, 6.6.2000.)

Alue- ja yhdyskuntarakenteen edellyttämien yhteyksien ja liikennepalvelujen takaamisen suhteen ongelmana on, ettei niiltä vaadittavaa peruspalvelutasoa ole tarkemmin määritelty. Erityisesti kysymys alemman tieverkon palvelutasosta on ollut viime aikoina paljon esillä julkisuudessa ja sen katsotaankin muodostavan lähivuosien keskeisen tiepoliittisen keskustelunaiheen. Usealta taholta on esitetty

huolestuneita kannanottoja alemman tieverkon rahoituksen vähenemisestä. Sen katsotaan olevan ristiriidassa valtakunnallisten liikennepoliittisten linjausten kanssa ja lisäävän alueellista epätasa-arvoa, toimintojen keskittymistä eteläiseen Suomeen ja muutamaasi kasvukeskuksiin sekä tiestön jyrkkää jakautumista kahtia: säilytettäviiin ja rappeutuviin (Itä-Savo 26.5.2000). Tasa-arvokysymysten suhteen liikenne ja viestintäministeriössä esillä olleet ajatukset teiden kunnossapidon tiukemmasta luokittelusta siten, että osa tiestöstä päästettäisiin reilusti rappeutumaan, kuulostavat vähintäänkin arveluttavilta, paitsi asukkaiden näkökulmasta myös taloudellisten vaikutusten vuoksi (Mähönen 2000). Alemman tieverkon (sekä yleiset että yksityiset tiet) kunto on merkittävä maa- ja metsätalouden kuljetusten sujuvuudelle. Etenkin metsäteollisuuden kuljetusten epävarmuustekijät, mahdollinen tarve välivarastointiin ja suurempien varastojen pitämiseen tehtaalla kelirikkoaikana, lisäävät merkittävästi kustannuksia ja heikentävät teollisuuden kilpailukykyä (Helsingin Sanomat 30.9.2000).

Liikkumisen sosiaalista tasa-arvoa pyritään LVM:n toimintalinjojen mukaan edistämään tarjoamalla kaikille väestöryhmille (riippumatta iästä, sukupuolesta, liikuntakyvystä, taloudellisesta asemasta jne.) liikkumisen mahdollisuus ja peruspalvelujen saavutettavuus. Näihin tavoitteisiin pyrittäessä pidetään tärkeänä kevyen liikenteen ympäristön turvallisuuden ja esteettömyyden lisäämistä, joukkoliikenteen käytön edistämistä, uusien joustavien julkisen liikenteen palveluiden kehittämistä sekä eri liikennemuotojen yhteistyön parantamista. Esitettyjä keinoja ovat muun muassa palveluliikenteen sekä matkakeskusverkon ja yleensäkin matkustusinformaatiojärjestelmän kehittäminen, älykorttien käytön edistäminen ja uusien lipputuotteiden kehittäminen. Keskeistä on koko matkaketjun saaminen toimivaksi kaikille käyttäjille. (Pesonen ym. 1998, 10; Liikenneministeriö 1999b; <http://www.mintc.fi>, 6.6.2000.) On kuitenkin todettu, että joukkoliikenteen kehittämiseen ei ohjata rahoitusta riittävästi, jotta siitä voisi muodostua todellinen vaihtoehto yksityisautoilulle (Helsingin Sanomat 9.9.2000). Vastaava ristiriita linjausten ja rahoituksen suhteen on myös kevyen liikenteen infrastruktuurin kehittämisessä. Esimerkiksi vuosille 1999-2000 ehdotettu kevyen liikenteen lisärahoitus ei ole toteutunut (ks. katsaus Työryhmämietintöjä).

Sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon voidaan liittää myös ympäristöön ja turvallisuuteen liittyviä tavoitteita. Tavoitetta ihmisiin kohdistuvien haittojen minimoinnista ja liikennejärjestelmien sopeuttamisesta rakennettuun ympäristöön voidaan tulkita myös liikenteen hyötyjen ja haittojen oikeudenmukaisen jakautumisen kysymyksenä (taulukko 3). (Pesonen ym. 1998, 10; Liikenneministeriö 1999b; <http://www.mintc.fi>, 6.6.2000.)

Kaiken kaikkiaan liikennejärjestelmän kehittämisen nykyisellä rahoitustasolla katsotaan johtavan siihen, että liikennejärjestelmä tukee tulevaisuuden yhdyskuntarakennetta ja päätieverkon nykyinen kunto sekä hoitotaso säilyvät. Alemman tieverkon kunto kuitenkin heikkenee, turvallisuuden parantaminen hidastuu, moniongelmaisten, 1960-70-luvuilla rakennettujen pääteiden laatutasoa ei pystytty parantamaan riittävän nopeasti ja liikenteen sujuvuus heikkenee, kun teiden kapasiteettia ei pystytty lisäämään liikenteen kasvun tahdissa. (Liikenneministeriö 1998a, 118-120.)

## Työryhmämietintöjä

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamia yleisiä liikennepoliittisia tavoitteita on tarkennettu aihealueittain erityisissä työryhmissä, joista tässä käsitellään liikenneinfrastruktuurin ministerityöryhmän, joukkoliikennestrategiatyöryhmän ja kevyen liikenteen työryhmän muistioita.

*Liikenneinfrastruktuurin ministerityöryhmä* on ehdotuksessaan liikenneinfrastruktuurin ylläpidoksi ja kehittämiseksi (1998) todennut, että nykyrahoitustason säilyessä liikenneverkkojen kunnan lievä lasku tulevaisuudessa tulee hyväksyä. Tämä tarkoittaa alempiasteisella tieverkolla huonokuntoisten teiden määrän lisääntymistä. Tästä aiheutuvat ongelmat koskettavat lähinnä vähenevän väestön alueita liikkumisen mukavuuden alenemisena ja jossain määrin myös kustannusten nousuna. Toisaalta tieliikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi joudutaan hyväksymään nykyistä enemmän nopeusrajoituksia taajamissa ja päätieverkolla. Ryhmän esityksen mukaan tienpidossa tulee asettaa etusijalle liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys ympäri vuoden. Tämä puolestaan vaikeuttaa liikenneverkkojen kehittämishankkeiden toteuttamista, jotka olisivat ajankohtaisia erityisesti kasvavan väestömäärän alueilla. Keskeinen peruste linjaukselle onkin alueellisen tasa-arvon turvaaminen. Muistion taustaselvityksen mukaan: ”ei ole tarkoituksenmukaista, että usein muutoinkin ongelmallisten alueiden vaikeuksia lisätään antamalla liikenneväylien tason huonontua hyväksytystä tasosta, mikä saattaisi kiihdyttää muuttoliikettä”. Ryhmän mukaan liikenneverkon kunnolle tuleekin asettaa tietty minimitaso, joka tulee täyttää. Tieverkon kehittämishankkeissa ryhmän mukaan päälinjana tulee olla olemassa olevan verkon parantaminen ensisijaisesti ns. moniongelmaisten teiden osalta. (Liikenneinfrastruktuurin työryhmä 1998, 18-21, 136-138.)

*Joukkoliikennestrategia –työryhmän* muistion (2000, 14) mukaan LVM on sitoutunut noudattamaan henkilöliikenteen osalta politiikkaa, joka luo edellytykset kaikkien väestöryhmiin liikkumistarpeiden hoitamiseksi, suosii kevyttä liikennettä ja edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palveluiden saatavuutta. (ks. Liikenneministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2001-2004). Työryhmä tiivistää nämä yleistavoitteet kahteen tavoitteeseen: joukkoliikenteen markkinaosuuden säilyttämiseen ja liikenteen peruspalvelujen turvaamiseen. Maaseudulla keskeisenä tavoitteena on liikkumismahdollisuuksien turvaaminen, kun taas kaupungeissa ja pitkän matkan liikenteessä tavoite painottuu joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvattamiseen. Työryhmän mukaan joukkoliikennettä on kehitettävä järjestelmänä, jossa eri liikennemuodot täydentävät toisiaan. Erityisesti tulee edistää kaikille avoimen joukkoliikenteen käyttöä myös yhteiskunnan maksamissa kuljetuksissa. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota koko joukkoliikennejärjestelmän laadun parantamiseen ja ovelta ovelle –matkojen sujuvuuteen. Tämä merkitsee infrastruktuurin, informaation, liikennejärjestelmän yhtenäisyyden sekä joukkoliikenteen esteettömyyden, helppokäyttöisyyden ja palvelun/kaluston laadun kehittämistä. (Joukkoliikennestrategiatyöryhmä 2000.)

*Kevyen liikenteen työryhmä* esittää laatimassaan toteuttamisohjelmassa vuosille 1999-2002 kevyen liikenteen väylien rakentamisen nopeuttamista lisärahoituksen turvin. Toteutettavien hankkeiden valinnassa tulee painottaa verkostollista joustavuutta ja turvallisuutta erityisesti koulu- ja työmatkareiteillä. Lisäksi tavoitteena on väylien talvikunnossapidon parantaminen. Työryhmä katsoo esitettyjen toimenpiteiden edistävän erityisesti liikkumisen sosiaalista tasa-arvoa lisäämällä autottomien väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia sekä vähentämällä ihmisiin kohdistuvia haittavaikutuksia. (Liikenneministeriö 1998b, 135, 140.) Lisärahoitus ei kuitenkaan ole tähän mennessä toteutunut.

## Tiehallinto: Tienpidon linjaukset 2015

Tienpidon linjauksissaan Tiehallinto pyrkii sovittamaan yhteen liikennejärjestelmän ylläpidolle ja kehittämiselle asetetut yleiset yhteiskunnalliset tavoitteet sekä yhteistyötahojen ja tienkäyttäjien odotukset nykyisen suuruisella rahoitustasolla (Tielaitos 2000a, 18). Linjauksien laadintaa ohjaa aikaisempaa selvemmin näkemys siitä, että tienpito ei ole pelkästään liikkumismahdollisuuksien tarjoamista, vaan myös maankäytön ohjailua ja yhteysverkostojen luomista ja ylläpitoa. Tienpidon ei katsota pelkästään luovan liikenneyhteyksiä vaan myös muokkaavan ihmisyhteisöjä. (Tielaitos 2000b.)

Sosiaalisen tasa-arvon suhteen Tiehallinnon tavoitteena on turvata henkilöliikenteen toimintaedellytykset eri väestöryhmille kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla. Lisäksi tavoitteena on edistää etenkin suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä sekä muissa taajamissa kevyttä liikennettä. Sekä sosiaaliseen että alueelliseen tasa-arvoon liittyen Tiehallinnon tavoitteena on parantaa yleistä liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenteestä ympäristölle ja ihmisille aiheutuvia haittoja. (Tielaitos 2000a, 21.)

Alueellisen tasa-arvon suhteen tienpidon tavoitteeksi on määritelty valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioiminen, alueellisen tasa-arvon toteuttamisen edistäminen sekä tienpitotoimenpiteiden vaikutusten arviointi aluerakenteen ja alueiden käytön näkökulmasta. Tienpidon tavoitteena on ottaa huomioon väestön ja elinkeinoelämän erilaiset tarpeet kasvavan ja vähenevän väestömäärän alueilla. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten osalta tienpidossa pyritään turvaamaan tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja kuljetukset koko maassa kaikkina vuodenaikoina. Tienkäyttäjille pyritään tarjoamaan samanlaisissa liikenneolosuhteissa samanlaista tienpitoa koko maassa. (Mts. 21, 36.)

Tienpidon linjauksissa korostetaan Tiehallinnon yhteiskunnallista vastuuta, johon kuuluu kyky tunnistaa tienpidon ratkaisujen vaikutukset yhteiskunnan kehitykseen ja yksittäisten kansalaisten hyvinvointiin. Elinkeinoelämän ja yhteiskunnan talouden tukemisen katsotaan olevan keskeisessä asemassa unohtamatta kuitenkaan sosiaalisen ja alueellisen tasapuolisuuden vaatimusta. Linjauksissa korostetaan asiakaslähtöisyyttä. Tienpidon tuotteiden ja palvelujen ajoitus, laatu, tarjonta sekä saatavuus tulee perustua eri ryhmien tavoitteiden, tarpeiden ja odotusten sekä heidän toimintansa tuntemiseen. Asiakaslähtöisyyteen kuuluu myös tuotteista, palveluista ja toiminnasta viestittäminen sekä mahdollisuus osallistua tuotteiden ja palvelujen suunnitteluun. (Mts. 22-24.)

Tienpidon tuloksellisuutta arvioidaan tällä hetkellä muun muassa taloudellisuuteen, liikenneturvallisuuteen, liikenteen toimivuuteen, tieverkon kuntoon ja ympäristövaikutuksiin liittyvillä kriteereillä. Kestävän kehityksen näkökulmasta näissä kriteereissä korostuu taloudellinen kestävyys mutta myös ympäristönäkökulmalla on sijansa. Sen sijaan sosiaaliselle kestävyydelle ei tällä hetkellä näyttäisi olevan turvallisuusnäkökulmaa laajempia kriteereitä. Esteettömyyden ja saavutettavuuden arviointi jää sivurooliin, muiden kriteereiden kautta pääteltäväksi. Tällöin näiden käsitteiden syvin olemus, ihmisten arkielämän kokemuksena, jää myös tarkastelematta.



Asiakaslähtöisyyttä kehitettäessä onkin mietittävä tarkkaan, keitä asiakkailta tarkoitetaan. Perinteisessä sektoroituneessa ajattelumallissa asiakkailta on usein tarkoitettu pitkälti autoilijoita (henkilöauto- ja raskas liikenne). Nykytilanteessa, alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon lähtökohdista, asiakasnäkökulmaa pitäisi syventää ja puhua asiakaslähtöisyyden rinnalla myös *asukaslähtöisyydestä*, jolloin kaikilla, sylvivauvasta vaariin, voidaan ajatella olevan liikennejärjestelmään liittyviä tarpeita.

Käytännön tienpidossa, nykyisellä rahoitustasolla, Tiehallinnon tienpidon linjauksissa asetettujen tavoitteiden toteuttamisen katsotaan merkitsevän yleisen tieverkon laajuuden sekä hoidon säilymistä pääosin nykyisellään kuitenkin siten, että tieverkon kunnan heikkeneminen pysäytetään. Tiestön hoidon taso on vilkkaila, merkittävällä liikenneväylillä selvästi parempi kuin vähäliikenteisillä teillä. Vähäliikenteisillä teillä peruspalvelutasoa pyritään ylläpitämään turvaamalla muun muassa säännöllinen linja-autoliikenne, koululaiskuljetukset, työmatkaliikenne ja perustuotannon kuljetukset. Kaupunkiseutujen ja taajamien lisääntyvän liikenteen vuoksi myös tienpidon toimenpiteitä kohdennetaan näille alueille entistä enemmän. Painopiste on liikennejärjestelmän kehittämisessä kokonaisuutena sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamisessa. Pääteiden kehittämisen painopiste on runkoverkolla, joka käsittää liikenteellisesti merkittävimmät valtakunnalliset ja kansainväliset yhdysväylät. Mahdollisuudet seutu- ja yhdystieverkon kehittämiseen ovat vähäiset. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi pyritään lisäksi lisäämään tienkäyttäjille tarjottua ajantasaista tietoa tie- ja liikenneoloista. (Tielaitos 2000a, 27-34.)

Tiehallinnon alueellisilla yksiköillä (tiepiireillä) on kuitenkin alueellista liikumavaraa valtakunnallisten linjauksien sisällä. Paikallisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaan voidaan tienpitoa painottaa eri tavoin. Alueellisia tarpeita ja niistä johdettuja paikallisia tienpidon painotuksia tarkastellaan tiepiirien omissa pitkän aikavälin suunnitelmissa. (Mts. 21, 36.)

Tiepiiritason esimerkkinä tässä yhteydessä käsiteltyjen Savo-Karjalan tiepiirin tienpidon pitkän tähtäyksen linjauksien laadinnassa on toteutettu laajaa alueellista sidosryhmätyöskentelyä (ks. katsaus Savo-Karjalan tiepiiri: Tienpidon suunnitelma 2000-2010). Tavoitteet ovatkin hyvin linjassa muiden alueellisten toimijoiden tavoitteiden kanssa (ks. katsaus Liikennejärjestelmät ja aluekehitys Itä-Suomessa). Ongelmana näyttää olevan lähinnä alueen tieverkon rahoitustarpeen perustelut valtakunnan mittakaavassa. Tiepiirin linjauksissa on mainittu myös panostaminen suurimpien kaupunkiseutujen sisääntulo- ja ohikulkuteiden kehittämiseen. Sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon näkökulmasta myös tiepiirin sisäisen rahanjaon suhteen onkin syytä käydä arvokeskustelua vilkkaammin liikennöityjen teiden ja alemman tieverkon kunnan suhteesta. Kyseessä on arvovalinta liikennemäärä- ja tasa-arvo –perusteisen ajattelun välillä. On kuitenkin syytä huomata, että myös vilkkaimmin liikennöityjen tieosuuksien parantamiseen voi liittyä tasa-arvoperustelua (liikenteen haittojen vähentäminen).

Vastaavaan johtopäätökseen tiepiiritasolla tehtävästä rahanjaon kriteereiden määrittelystä on päätyttyä myös Mikkola (2000) Pirkanmaan alueen tienpidon alueellista tasa-arvoa tarkastelleessa tutkimuksessaan. Mikkolan mukaan alueen tiehankkeet ovat keskittyneet voimakkaasti Tampereen kaupunkiseudun alueelle ja

kehityksen jatkuminen samansuuntaisena merkitsee Pirkanmaan reuna-alueiden tieinfrastruktuurin arvon laskua tulevaisuudessa. Erot kasvualueiden ja muun maakunnan välillä ovat suuria. Esimerkiksi teiden talvihoidossa ongelmaksi koetaan pääteiden ja alemman tieverkon hoitotason ero. Monet tienkäyttäjät kokevat, että pääteiden hyviä ajo-ominaisuuksia ylläpidetään alempien hoitoluokkien kustannuksella. Alemman tieverkon osalta tavoitteeksi määritelty päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen ei näin ollen ole riittävä kriteeri käyttäjien tyytyväisyyden säilyttämiseksi. Mikkola esittääkin määritelmän täsmentämistä esimerkiksi asettamalla kriteereitä sille, kuinka paljon talvikelit voivat hidastaa sallittuja ajonopeuksia. Toisaalta voidaan ajatella, että vähäliikenteisillä teillä siirryttäisiin tulevaisuudessa nopeiden tietoliikenneyhteyksien mahdollistamana entistä enemmän erillisestä tilauksesta tapahtuvaan täsmähoitoon. (Mts, 62, 65.)

**Savo-Karjalan tiepiiri: Tienpidon suunnitelma 2000–2010**  
Esimerkki alueellisesta tiehallinnosta

Tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelmassa (PTS) osoitetaan millä strategialla, resursseilla ja toimenpiteillä sekä millä aikavälillä tiepiiri aikoo saavuttaa valtakunnalliset ja alueelliset tienpidon tavoitteet. PTS toimii tiepiirin lyhyemmän aikavälin suunnittelun lähtökohtana. Suunnitelman laadintaan ovat vaikuttaneet hallituksen kestävän kehityksen ohjelma, liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemät liikenteen toimintalinjat 2020 sekä liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä, ympäristöministeriön ympäristöohjelma 2005, Tiehallinnon pitkän tähtäyksen suunnitelman tavoitteet, Tiehallinnon ympäristöpolitiikka ja ympäristön toimenpideohjelma, Savo-Karjalan tiepiirin ympäristöohjelma sekä maakunnalliset kehittämisohjelmat/ –suunnitelmat ja alueelliset ympäristöohjelmat. (Savo-Karjalan tiepiiri 1999, 9-10; Savo-Karjalan tiepiiri 2000, 23.)

Savo-Karjalan tiepiirin toimintaympäristön keskeisimpiä muutoksia ovat viime vuosina olleet: perustienpidon rahoituksen voimakas väheneminen (90-luvun alkuvuosina rahoitusta saatiin yli 400 milj. mk, vuonna 1999 vajaa 300 milj. mk), väestön muuttaminen pois Pohjois-Savosta ja Pohjois-Karjalasta, muuttoliike haja-asutusalueilta taajamiin, Kuopion ja Joensuun seutujen liikenteen määrän kasvu, muuttotappioalueiden liikenteen vähäinen kasvu ja jopa väheneminen, väestön ikääntyminen erityisesti taantuvilla alueilla, palvelujen keskittyminen, maakunta- ja talousaluekeskuksiin suuntautuvan asiointiliikenteen kasvu sekä yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja henkilöauton käytön tarpeen kasvu. Lisäksi aluetta luonnehtii matkailun, maatalouden, metsäteollisuuden, marjanviljelyn ja kaivannais-talouden muuta Suomea suurempi merkitys. Elinkeinojen kuljetuksille ovat tärkeitä päätiet, tieyhteydet Venäjälle ja alempiasteisen tiestön kunto. (Savo-Karjalan tiepiiri 2000.)

Tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelmassa tienpidon päämäärät on jaettu Liikenne- ja viestintäministeriön yleistavoitteiden mukaisesti kolmeen alueeseen: talouteen, ympäristöön ja turvallisuuteen sekä alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon. Tienpidon päämääränä on, että tehdyt toimenpiteet tukevat alueen taloudellista kasvua sekä elinympäristön kehittymistä nykyistä terveellisemmäksi, turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi siten, että aiheutetaan mahdollisimman vähän vaurioita luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa edistetään tukemalla kestävän alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymistä sekä turvaamalla eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia. Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty toimintalinja, jossa painottuvat elinkeinoelämän kuljetukset sekä

elinympäristön parantamiseen tähtäävät toimenpiteet. Toimintalinjan laatiminen on toteutettu yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. (Mts.)

Valitussa toimintalinjassa tiestön hoito pidetään käytännössä nykytasolla. Henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat nykyiseen verrattuna suurimmilla kaupunkiseuduilla, vilkkailla pääteillä ja muilla teillä. Muutos johtuu pääteiden ja kaupunkien sisääntulo- ja ohikulkuteiden parantamisesta sekä pääteiden talvihoidon tason nostosta. Alemmalla tieverkolla erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten ja linja-autoliikenteen kannalta tärkeillä reiteillä parannetaan teiden kantavuutta ja tasaisuutta. Seutu- ja yhdysteillä lisätään asukkaiden tarpeista lähtevää täsmähoitoa. Pienissä kaupungeissa ja taajamissa liikkumisolosuhteet säilyvät ennallaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat kaupungeissa ja taajamissa sekä vilkkailla pääteillä kyläkeskusten ja koulujen kohdalla. Taajamasaneerausten lisäksi rakennetaan kevyen liikenteen väyliä ja toteutetaan muita liikenneturvallisuuden ja esteettömän liikkumisen kannalta tehokkaita toimenpiteitä. Kevyen liikenteen väylien talvihoitoon kiinnitetään huomiota taajamien vilkkaimmilla työmatka- ja koulureiteillä. Alemmalla tieverkolla kevyen liikenteen liikkumisolosuhteet eivät muutu nykyiseen verrattuna. (Mts.)

Valitun toimintalinjan katsotaan tukevan selkeästi alue- ja yritystalouden tavoitteita ja erityisesti perustuotannon kuljetusten sujuvuutta koko tieverkolla. Toimintalinja tukee myös kohtalaisesti matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja uuden yritystoiminnan syntymistä sekä tavoitetta parantaa kuntakeskusten välisiä ja maakuntien ulkoisia yhteyksiä. Lisäksi toimintalinjan katsotaan tukevan eri liikennemuotojen yhteistyön tavoitetta erityisesti perustuotannon kuljetusten sekä merkittävien terminaalien ja logistiikkakeskushankkeiden osalta. Alueellista tasa-arvoa toteutetaan takaamalla koko liikenneverkon käytettävyys liikennemääristä riippumatta kaikkina vuodenaikoina. Toimintalinja tarjoaa hyvät liikkumismahdollisuudet erityisesti henkilöauton käyttäjille suurimmilla kaupunkiseuduilla ja keskusten välillä. Toisaalta myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteet paranevat uusien kevyen liikenteen väylien ansiosta. Toisaalta toimintalinjan katsotaan haittaavan jossain määrin yhdyskuntarakennetta koskevien tavoitteiden toteutumista. Teiden estevaikutukset eivät kokonaisuutena vähene. Toimintalinja ei myöskään tue yhdyskunta- ja taajamarakennetta eheyttävien liikennetarkaisujen toteuttamista. Sen vaikutuksesta riippuvuus henkilöautosta kasvaa, mikä vaikuttaa kielteisesti autottomien liikkumismahdollisuuksiin. Uusien teiden rakentaminen ja olemassa olevien teiden parantaminen aiheuttaa muutoksia, jotka voivat heikentää paikallisesti asuin- ja elinympäristön laatua. Lisäksi liikenteestä aiheutuu edelleen paikallisia melu- ja päästö- ja pölyhaittoja. (Mts.)

## Liikennepolitiikka ja –järjestelmät aluetasolla

Tässä kappaleessa tarkastellaan maakuntaliittojen ja lääninhallitusten harjoittamaa liikennepolitiikkaa sekä julkisen sektorin ylläpitämien liikennejärjestelmien merkitystä ja kehittämistä aluetasolla.

### Liikennejärjestelmien kehittäminen maakunnissa

Maakuntien liitot pyrkivät edistämään liikenneolosuhteita maakuntatasolla osana seutukaavoitusta ja alueellista kehittämistä. Liikenteen infrastruktuurien kehittäminen nähdään tärkeäksi elinkeinoelämän ja teollisuuden toimintakyvyn, matkailun edistämisen, kasvavien ja taantuvien kaupunkiseutujen sekä maaseudun

ja saariston kehittämisessä. Suomen maantieteellisiä erityispiirteitä ovat sen merentakainen ja syrjäinen sijainti Euroopan keskusalueisiin nähden sekä pitkä raja Venäjän kanssa. Pitkien kuljetusetäisyyksien aiheuttamaa lisäkustannusta vienti- ja kotimaan liikenteessä joudutaankin kompensoimaan liikenneverkkoja kehittämällä sekä panostamalla vahvasti liikenneverkon hoitoon ja kunnossapitoon. Maakuntien alueellisen ja kansainvälisen kilpailukyvyyn kohentamiseksi tarvitaan tie- ja rataverkon, logistiikan, satamien ja vesiväylien, energiaverkon sekä lento- ja tietoliikenteen ylläpitoa ja parantamista. (Sisäasianministeriö 1998.)

Uuseimmissa maakunnissa on parhaillaan tekeillä, ja joissakin jo valmistunut, kattavat liikennejärjestelmiä koskevat suunnitelmat. Suunnitelmissa lähestytään liikennejärjestelmää kokonaisuutena, johon kuuluvat alueen tie-, rautatie-, lento- ja vesiliikenne. Tarkastelun kohteena ei ole pelkästään liikenteen infrastruktuuri ja liikenneverkko, vaan suunnitelmissa paneudutaan myös eri liikennemuotojen kehittämiseen. Tieliikenteen osalta mukana tarkastelussa ovat henkilöauto-, linja-auto-, taksi-, palvelu-, raskas- ja kevyt liikenne. Liikennejärjestelmien laatiminen on tiiviisti sidoksissa väestökehitykseen, maankäytön suunnitteluun ja elinkeinoelämän tarpeisiin alueella. Suunnitteluprosessissa ovat mukana maakuntien liitot, lääninhallitukset, kunnat, tiepiirit, ympäristökeskukset, kauppakamarit, TE-keskukset sekä eri liikennealan toimijat (esim. VR, Merenkululaitos, Finnair, Linja-autoliitto jne.). Suunnittelutyössä lähdetään liikkeelle maakunnan liikennejärjestelmän nykytilan kartoittamisesta ja päädytään tulevaisuuden kehittämissuunnitelmiin ja -strategioihin. (Riikonen 23.1.2001.) Alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa on hyvä mahdollisuus käsitellä liikennejärjestelmiä osana maankäytön suunnittelua sekä yhteiskunnan sosiaalista, taloudellista ja poliittista kehitystä. Eri asia on, toimiiko sektoriyhteistyö käytännössä ja toteutuvatko suunnitelmien linjat konkreettisten hankkeiden yhteydessä.

Liikennejärjestelmiä tarkastellaan myös maakuntien strategisissa aluekehittämisohjelmissa. Etelä- ja Länsi-Suomen maakuntien vahvana suuntauksena on kasvava kansainvälistyminen ja sen edellytyksenä liikenteen infrastruktuurien parantaminen. Kaakkois- ja Itä-Suomen maakuntien kehittämissuunnitelmissa tähdennetään Suomen ja Venäjän välisen transitoliikenteen kehittämisen tärkeyttä. Metsätalousvaltaisten maakuntien strategisissa tavoitteissa korostetaan metsäautotieverkkojen sekä raskaan tie- ja raideliikenteen tarvitseman infrastruktuurin kunnossapitoa ja kehittämistä. Kaupunkiseutujen ja taajamien kehittämisessä painotetaan tieliikenteen osalta sisääntulo- ja ohitusteiden sekä kevyen liikenteen väylien rakentamisen ja parantamisen tarpeellisuutta. Keski-, Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnissa ollaan huolissaan alemman tieverkon huonosta kunnosta ja joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksistä harvaan asutuilla seuduilla (ks. katsaus Liikennejärjestelmät ja aluekehitys Itä-Suomessa). Lapissa tienpidon määrärahojen väheneminen on jo selkeästi vaikeuttanut elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämismahdollisuuksia. Huolestumista herättävät määrärahojen alueelliset jakoperusteet, investointipäätösten valuminen maakuntien ja läänien ulkopuolelle ja yksityisteiden avustusjärjestelmän romuttaminen. (Sisäasianministeriö 1998.)

### **Liikennejärjestelmät ja aluekehitys Itä-Suomessa**

Itäsuomalaisten seutukuntien sijainti kaukana eteläisen Suomen kasvukeskuksista asettaa haasteita elinkeinoelämälle ja alueen liikenneverkon kehittämiseksi. Omia erityispiirteitä liikenneverkon kehittämiseksi antaa vesistöjen rikkoma maisema ja alueen vahva rooli puuntuotantoalueena. Laaja vesitieverkko ja taajamien sijoittuminen vesireittien varsille antavat toisaalta poikkeuksellisen hyvät edellytykset vesiliikenteen hyödyntämiselle sekä alueen matkailun kehittämiseksi. Alemman tieverkon kunnolla on Itä-Suomen alueella keskimääräistä suurempi merkitys elinkeinoelämälle. Kyseinen tiestö palvelee erityisesti raaka-aineiden, kuten turpeen, soran, raakapuun ja maidon kuljetuksia kuljetusketjujen alkupäässä. Raskaat kuljetukset edellyttävät tieverkolta riittävää kantavuutta ja talvihoidon tasoa. Alueen kelirikkoinen alempi tieverkko aiheuttaa katkoksia mm. raakapuun kuljetuksiin, mikä heijastaa vaikutuksiaan laajalle Itä- ja Kaakkois-Suomen metsäteollisuuteen. (Itä-Suomen Tavoite 1 –ohjelma-asiakirja 11.5.2000, 58-61.) Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirien yhteenlaskettu osuus koko maan alueelta tapahtuvasta raakapuun hankinnasta on yli 40 % (Mäki 2000, 26-27).

Itä-Suomen kehittäminen edellyttää rakenteisiin kohdistuvia kehittämistoimia, joilla varmennetaan alueen perusinfrastruktuurin toimivuus sekä luodaan uusia edellytyksiä elinkeinoelämän kehittymiselle ja sijoittumiselle alueelle. Esimerkiksi liikenneyhteyksiä kehittämällä parannetaan eri väestöryhmien ja erilaisissa yhdyskunnissa asuvien yhtäläisiä mahdollisuuksia osallistua työelämään ja koulutukseen sekä edistetään palvelujen saatavuutta ja ihmisten osallistumista asuinyhteisöjen toimintaan. Väestön muutto kasvukeskuksiin on vaarantamassa olemassa olevan yhdyskuntarakenteen säilymisen ja ylläpidon muuttotappioalueilla. Kestävän kehityksen näkökulmasta onkin välttämätöntä, että oleva yhdyskuntarakenne, mukaan lukien liikennejärjestelmät, pyritään säilyttämään ja erilaisin toimenpitein sopeuttamaan uuteen tilanteeseen. (Itä-Suomen Tavoite 1 –ohjelma-asiakirja 11.5.2000, 58.)

### **Lääninhallitusten tukemat liikennepalvelut**

Liikennehallinnon alalla lääninhallitusten tehtäviin kuuluu turvata joukkoliikennepalvelut ja vastata liikennehallinnon valtionosuustehtävistä sekä edistää ja rahoittaa kaupunkien sisäistä paikallisliikennettä ja seutulippujärjestelmiä. Lääninhallitukset kehittävät joukkoliikennetiedotusta, asiointi- ja palvelulinjoja sekä liityntäliikennettä. Ne edistävät kuntien sektorikohtaisten kuljetusten yhdistämistä ja myöntävät taksi-, tavara- linjaliikenne- ja sairaankuljetusluvut.

(<http://www.intermin.fi/suom/laanit>, 12.7.2000.)

Joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu etupäässä alueen linja-auto- ja taksiyrittäjien, kuntien ja lääninhallitusten yhteistoiminnan tuloksena. Julkinen liikenne on järjestetty siten, että yrittäjät hoitavat itsekannattavan liikenteen asiakastuloilla (linjaliikenne) ja viranomaiset ostavat sitä täydentävää liikennettä (ostoliikenne). Suurimmat Suomen kaupunkiseudut pystyvät vahvan väestöpohjansa ansiosta takaamaan suhteellisen kattavan joukkoliikenteen peruspalvelutason säilymisen. Näillä alueilla linjaliikenne tarjoaa jo selkeän ja kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle. Edulliset seutuliput alentavat matkakustannuksia työmatkaliikenteessä ja niiden yleistymisen on lisännyt matkustajamääriä. Ongelmallisia alueita ovat asukas pohjaltaan pienemmät kaupunkiseudut, taajamat ja harvaan asut-

tu maaseutu. Maaseudulla ei ole kaikkialla mahdollista harjoittaa lipputuloperusteista liikennettä, jolloin lääninhallitukset ja kunnat pyrkivät säilyttämään minimitaso-vaatimukset täyttävät joukkoliikenteen peruspalvelut ostoliikenteenä. (Länsi-Suomen lääninhallitus 2000, 124-126.)

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi lääninhallitukset ovat yhteistyössä mm. liikennöitsijöiden, kuntien, liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon, maakuntien liittojen, VR:n, Linja-autoliiton ja Matkahuollon kanssa. Vanha kalusto, liikennöitsijöiden innovatiivisuuden puute, investointien vähyys ja yksityisautoilun kasvu ovat yleisiä ongelmia joukkoliikenteen negatiiviseen kierteseen. Kannattavuuden rajoilla toimiva kierre pyritään saamaan positiiviseksi: uusia matkustajia – uudempaa kalustoa – parempaa palvelua – edullisemmat lippujen hinnat – lisää matkustajia. Uusia matkustajia houkuttelevat esimerkiksi lippujärjestelmien (seutu- ja kaupunkiliput, älykkäät maksujärjestelmät), tiedottamisen, matkustusmukavuuden ja matkanteon sujuvuuden, liityntäliikenteen lisäämisen ja matkakeskusten rakentamisen avulla.

## **Liikennejärjestelmät paikallistasolla**

### **Palveluliikenne yleistyy osaksi joukkoliikennettä**

Liikenne- ja viestintäministeriö, lääninhallitusten liikenneosastot, kunnat ja Kansaneläkelaitos ovat mukana kehittämässä ja rahoittamassa nopeasti yleistyvää palveluliikennetoimintaa eri puolilla Suomea. Palveluliikenteen kehittämisprojekteja on käynnissä, ja toimivia järjestelmiä olemassa useissa seutukunnissa (Liikenneministeriö 1999a). Yksilölliset kuljetustarpeet lisääntyvät väestön ikääntyessä ja perinteinen joukkoliikenne ei palvele kaikkia asiakkaita riittävästi. Mahdollisuuksia oman elämän hallintaan sekä yhteiskunnalliseen osallistumiseen ja vaikuttamiseen pidetään nykyisin hyvin tärkeinä kansalaisten perusoikeuksina. Perinteinen joukkoliikenne ei pysty vastaamaan näihin haasteisiin kaikkialla järkevällä kustannustasolla. (Liikenneministeriö 2000c, yhteenveto).

Palveluliikenne on kaikille avoin, joustava paikallisliikenteen muoto, jossa henkilökohtaiseen palveluun ja liikuntarajoitteisten kulkumahdollisuuksiin on panostettu tavallista joukkoliikennettä enemmän. Palveluliikenne voi toimia kiinteällä aikataululla ja reitillä tai perustua kokonaan tai osittain kutsuohjaukseen. Kalusto koostuu yleensä matalalattiaisista pikkubusseista ja/tai takseista, joihin saa kyytiin myös pyörätuoli-asiakkaita. (Länsi-Suomen lääninhallitus 2000, 130.) Kutsuohjauksella joukkoliikenteellä tarkoitetaan asiakkaiden tilausten perusteella välitettyä palveluliikenteen muotoa. Kutsuohjattua joukkoliikennettä voidaan ohjata telemaattisesti matkojenyhdistelykeskuksesta (MYK) tai suoraan autonkuljettajan kautta siten, että asiakas soittaa autoon ja tilaa haluamansa kyydin. Suomessa toimii tällä hetkellä neljä matkojenyhdistelykeskusta; Tuusulassa, Seinäjoella, Kuopiossa ja Pietarsaareissa. (Huttunen 8.9.2000.) Telemaattiset ratkaisut (tilausten vastaanotto ja välitys, kuljetusten yhdistely, reittien suunnittelu ja kommunikointi ajoneuvojen kanssa) ovat välttämättömiä matkojen välityksen sujuvuuden ja taloudellisuuden kannalta (Liikenneministeriö 2000c, yhteenveto).

Kutsuohjattu palveluliikenne tähtää taloudellisesti ja ekologisesti tarkoituk- senmukaiseen liikkumiseen matkoja yhdistämällä. Esteettömät, ovelta ovelle palve- levat kimpakyyti-kuljetukset edistävät myös liikkumisen tasa-arvoa asuinpaikasta ja liikuntakyvystä riippumatta. Matkoja yhdistämällä turvataan erityisesti haja- asutusalueilla kohtuuhintaisten joukkoliikennepalvelujen verkko ja palvelujen saa- vutettavuus. Yhdisteltäviä matkoja ovat esimerkiksi koululaisten ja esikoululaisten kuljetusmatkat, Kansaneläkelaitoksen korvaamat terveyskeskus- ja sairaalamatkat, vammaispalvelulain mukaiset asiointi- ja virkistysmatkat sekä kehitysvammaisten työharjoitteluun liittyvät matkat. (Itä-Suomen lääninhallitus 2000, 71.) Toistaiseksi näyttää siltä, että useimmissa maissa kutsujoukkoliikenne ei ole itsekannattavaa (Liikenneministeriö 2000c, 5). Yhteiskunnan satsaukset palveluliikenteeseen ovat silti pidemmän päälle kannattavia, sillä vähentyneet mahdollisuudet liikkua, osal- listua tai elää itsenäisesti lisäävät esimerkiksi vanhusten, liikuntarajoitteisten tai avohoidossa asuvien mielenterveyspotilaiden laitoshoidon tarvetta.

Palveluliikenne on räätälöitävä asukaspuhjan, yhdyskuntarakenteellisten reunaehtojen ja kuljetustarpeiden mukaan kullekin alueelle sopivaksi. Kaupungeis- sa, suurissa kuntakeskuksissa, taajamaryypäissä, syrjäisen maaseudun tai saariston alueilla liikkumisen ehdot ja tarpeet ovat erilaiset. Palveluliikenteen toimintamallit ovat useimmiten kuntavetoisia mutta joukkoon mahtuu myös yksityisten liikennöi- sijöiden palveluliikennemalleja (ks. katsaus Palveluliikenteen malleja). Parhaimmat lähtökohdat kutsuohjatulle palveluliikenteelle syntyvät, kun liikenne suunnitellaan tukemaan alueen valmiita joukkoliikennepalveluja, ja kehittäminen tapahtuu yh- teistyössä seudun taksi- ja linja-autoyrittäjien kanssa.

Kokemukset palveluliikenteestä ovat osoittaneet, että eri instituutioiden ja organisaatioiden aiheuttama kitka on suurempi este kutsuohjatun joukkoliikenteen edistämiseksi kuin esimerkiksi teknologiset ja telemaattiset esteet. Organisaatioiden ongelmat liittyvät poliittiseen kädenvääntöön ja sosiaalisiin suhteisiin. Kutsujouk- koliikenteen kehittämisessä kuultavia tahoja ovat matkustajat, kuljetuspalvelujen tuottajat (liikennöitsijät, kuljettajat), viranomaiset (jotka ostavat/rahoittavat kulje- tuspalveluja) ja kunnallispoliittiset päättäjät. (Liikenneministeriö 2000c, 13-14.)

Toimiakseen hyvin, palveluliikenteeseen olisi satsattava kerralla riittävästi resursseja. Esimerkiksi kaupunkialueilla liian harvoin tai vain joinakin päivinä toimiva palveluliikenne ei välttämättä edusta varteenotettavaa matkustusvaihtoeh- toa ja asiakasmäärät voivat jäädä pieniksi ja toiminta kannattamattomaksi. Palvelu- liikenne kaupungeissa vaatii runsaasti tarkoituksenmukaista linja-autokalustoa (esteettömiä pikkubusseja) ja riittävän tiheitä vuorovälejä (10-15 minuutin välein). Vasta silloin kyseinen liikennemuoto palvelee myös työ-, asiointi-, koulu ja harras- tusmatkoilla. Ja vasta silloin palveluliikenteellä voi olla kaikkien asukasryhmien liikkumisen tasa-arvoa edistävää sekä yksityisautoilua ja ruuhkia vähentävää mer- kitystä. Kunnilla tai yksittäisillä liikennöitsijöillä on harvoin mahdollisuus lohkaista tarvittavia varoja kattavaan palveluliikenteeseen. Valtion avustukset ja erilaiset yhteisrahoituksen muodot ovat välttämättömiä. Tulevaisuudessa on hyvinkin mah- dollista, että pienten tai keskisuurten kaupunkien joukkoliikenne hoidetaan ruuhka- aikojen ulkopuolella kokonaan palveluliikenteenä.

## Palveluliikenteen malleja

### Sampo-kutsujoukkoliikenne Keski-Uudellamaalla Esimerkki yrittäjä-vetoisesta palveluliikenteen kehittämishankkeesta

SampoBussi on Linja-autoliiton omistama tavaramerkki. Järjestelmä liittyy Euroopan komission rahoittamiin SAMPO- ja SAMPLUS- hankkeisiin (System for Advance Management of Public Transport Operations). Kyseisissä hankkeissa on kehitelty kutsuohjatun joukkoliikenteen telematiikkaratkaisuja Euroopan eri maissa. Linja-autoliiton jäsenyritykset tarjoavat kuntien ja Kelan kuljetustarpeisiin monikäyttöauton palveluja SampoBussi-tuotemerkin alla. (<http://www.linja-autoliitto.fi>, 29.8.2000; Liikenneministeriö 2000c)

Kutsuohjattu Sampo-joukkoliikennejärjestelmä toimii esimerkiksi Keski-Uudellamaalla, Tuusulan, Keravan, Järvenpään ja Nurmijärven alueilla. Järjestelmän vaikutusalueella asuu noin 120 000 ihmistä, joista suurin osa kuntakeskuksissa ja taajamissa. Keski-Uudellamaalla on myös paljon Suomelle tyypillistä haja-asutusta. Sampo-matkoja ajetaan alueella vuosittain lähemmäs 40 000. Asiakasrekisterissä on noin 6 500 asukkaan osoite- ja yhteystiedot. Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen alkoi EU-kokeiluna maaliskuussa 1997. Aluksi matkojen välityskeskus toimi Jyväskylässä ja mukana kokeilussa olivat Keski-Uusimaa ja Seinäjoen seutu. Kokeilun loputtua kesäkuussa 1998 Keski-Uudellamaalla toimiva Korsisaaren linja-autoyhtymä tarjosi toiminta-alueensa kunnille omaa konseptiaan palveluliikenteen järjestämiseksi. Myöhemmässä vaiheessa jatkettiin EU-rahoitteista kutsujoukkoliikenteen kehittäminen SAMPLUS-projektin muodossa.

Sampo-liikenne on tällä hetkellä jo vakiintunutta toimintaa, jonka pohjaksi on räätälöity oma tietokoneohjelmisto digitaalisine karttoineen. Matkojen välityskeskus toimii Tuusulassa. Kyytijärjestelmä perustuu yhteistyöhön paikallisten taksien ja invataksien kanssa, lisäksi Sampo-liikenteen käytössä on kuusi pikkubussia. Aluksi taksikuskit pelkäsivät, että uusi kyytijärjestelmä vie ajokeikkoja. Sitten pelko on osoittautunut turhaksi, taksikuskiensa työt ovat lisääntyneet ja toiminta-alue laajentunut. Suurimmat asiakasryhmät ovat koululaisia, vanhuksia, vammaisia ja työmatkalaisia. Kelan maksamat matkat muodostavat merkittävän osan Sampo-kyyydeistä. Liityntämatkat linja-auto- ja rautatieasemille sekä linja-autojen reittiliikenteen pysäkeille ovat niinkään vilkkaasti käytettyjä Sampo-matkoja. Pikkubussi voi kerätä myös esimerkiksi jääkiekkonurjat harjoituksiin jäähallille ja kyyditä lapset harrastuksesta takaisin kotipysäkeille.

Palveluliikenne toimii arkisin klo 6.30-22 ja lauantaisin klo 8-18. Kyyti on tilattava kaksi tuntia ennen lähtöä ja se maksaa vuonna 2000 yhden vyöhykkeen sisällä 18 markkaa aikuiselta. Asiakkaan on ilmoitettava joko lähimmän Sampo-pysäkin numero tai kotiosoite, jolloin matkojen välittäjä voi ilmoittaa kuljettajalle asianomaisen pysäkin. Välittäjän työ vaatii paikallista aluetuntemusta, inhimillistä päättelykykyä ja sosiaalista vuorovaikutusta, joita tietokoneohjelmat eivät voi täysin korvata. Lähtökohtana on, että asiakas saa aina tarvitsemansa kyydin toivomiensa pysäkkien välillä. Pikkubussi tai taksi hakee asiakkaan pysäkiltä tai tarvittaessa omalta kotiovelta. Kunnan sosiaalitoimi myöntää kotihakuoikeuksia esimerkiksi liikuntavammaisille kuntalaisille. Sampo-järjestelmän yrittäjä ja alueen kunnat ovat tehneet sopimukset, joiden pohjalta kunnat maksavat yrittäjälle tietyn summan tietystä määrästä matkoja. Kunnat saavat joukkoliikennetukea lääninhallituksilta. Yrittäjä hoitaa matkojen välityksen ja ajot pikkubusseilla tai ohjaa ajot takseille. Yrittäjän intressinä on yhdistää mahdollisimman monta matkaa samalle ajolle. (Heinonen 30.6.2000.)



## Esimerkkejä kuntien vetämistä palveluliikennehankkeista

### Kymppitaksi Tuusniemellä

Pohjois-Savossa, Tuusniemen kunnassa toimiva Kymppitaksi-järjestelmä on osa Kuopion matkojenyhdistelykeskuksesta käsin johdettua kutsujoukkoliikennettä. Kymppitaksi on asiointimatkoja varten suunniteltu liityntäliikennesovellus, joka kuljettaa kunnan asukkaita Tuusniemen kuntakeskukseen tai Kuopioon lähteviin ja palaaviin linja-autoihin kolme kertaa viikossa. Asiakkaat tilaavat taksikyydin puhelimitse Kuopion matkojenyhdistelykeskuksesta, josta lähetetään viesti faksilla tai puhelimella Tuusniemen takseille. Matka maksaa asiakkaalle 20 mk (edellisenä vuonna taksa oli 10 mk, josta nimi Kymppitaksi on peräisin). Taksinkuljettajilla on sopimus kunnan kanssa ja he saavat kuljetuksista reittitaksan mukaisen korvauksen. (Huttunen 8.9.2000.)

### Kimppakyydillä Lieksassa ja Kiteellä

Lieksan ja Kiteen kaupungit ovat keväästä 1999 asti olleet mukana Pohjois-Karjalan joukkoliikenneprojektissa, jonka taustatahoja ovat Liikenneministeriö, Kela ja Itä-Suomen lääninhallitus. Projektin tavoitteena on turvata näillä maaseutumaisilla kaupunkiseuduilla palvelujen saavutettavuus ja yhdistellä Kelan asiakasmatkoja. Itä-Suomen läänissä on tavoitteena järjestää toimiva palveluliikenne kaikkiin alueen maaseutukuntiin vuoteen 2003 mennessä. (Itä-Suomen lääninhallitus 2000, 71.) Kimppakyydiksi ristitty palveluliikenne toimii vain tilauksesta ja palvelu on ovelta ovelle. Pohjois-Karjalan joukkoliikenneprojektin yhteydessä on kehitetty Kyytivahti-välitysjärjestelmää, jonka hallinnasta, käyttäjäkoulutuksesta ja ylläpidosta vastaa Kiteen Aluetaksi Oy. Kyytien välitysjärjestelmä toimii siten, että asiakas soittaa reittikohtaiseen tilausnumeroon ja puhelu yhdistyy kyseistä reittiä hoitavalle taksiautoilijalle. Asiakas tilaa matkan suoraan auton kuljettajalta, joka suunnittelee tilausten pohjalta ajettavan reitin. Tarvittaessa reitti ajetaan invataksilla ja asiakkaille on tarjolla avustajan palvelut. (Pohjois-Karjalan joukkoliikenne –projekti 2000, 30-33.) Kyydin tilaus maksaa asiakkaalle 3,30 mk + paikallispuhelumaksu. Matkan hinta vaihtelee aikuisilta 20-30 mk välillä matkan pituudesta riippuen, lasten lipun hinta on 10 mk. Kimppakyyti palvelee kaikkia kuntalaisia sekä paikkakunnilla matkailevia. Kimppakyytiautot kulkevat myös Kolin alueella sekä Joensuun ja Kolin välillä. Joensuusta Kolin tulevia talviliikunnan harrastajia palvelee talvilauantaisin liikennöivä Lumiset-kuljetus. (<http://www.lieksa.fi/palvelut/sospa/dokum/kimppak.htm#Lieksa>, 2.1.2001.)

Kimppakyyti-järjestelmä on helpottanut varsinkin ikääntyneiden, vammaisten sekä syrjäkyläisten autottomien asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Kimppakyydillä pääsee myös Pohjois-Karjalan keskussairaalaan, mikäli kuntalainen on terveydentilansa tai huonojen kulkuyhteyksien vuoksi oikeutettu kunnan kustantamaan taksikyytiin. (Mts, 2.1.2001.) Lieksassa lähdettiin hakemaan 10 %:n säästöä vammaispalvelukuluihin. Tavoite toteutui yli odotusten toiminnan ensimmäisen puolen vuoden aikana, jolloin säästöä kertyi noin 40 prosenttia. (Pohjois-Karjalan joukkoliikenne -projekti 2000, 12.) Asiakaspalaute on ollut pääsääntöisesti positiivista (Paavola 2000). Sairaalakyytien yhdistelyn osalta tulokset ovat olleet maan parhaita. Meno-paluu kuljetuksissa on keskimäärin 2,7 matkustajaa. Onnistumisen taustalla on eri viranomaistahojen ja palvelujen tuottajien yhteistyö sekä asiakkaita tyydyttävä tuote. (Joenperä 19.6.2000.)

## Yksityisautot yhteiskäytössä

Palveluliikenteen ohella kehitetään etenkin kaupunkiseuduilla yhä enemmän kimpakyyteihin tai autojen yhteiskäyttöön perustuvia järjestelmiä. Monet näistä järjestelmistä ovat kotitalouksien tai yksityisyrittäjien ylläpitämiä. Yhä useampi työnantaja on myös kiinnostunut työntekijöidensä työmatkaliikkumisesta.

### Kimppakyytijärjestelmiä

Kimppakyytejä (Carpooling) syntyy usein luonnostaan sellaisten työpaikkojen yhteyteen, joissa on runsaasti työntekijöitä ja joihin pendelöidään ympäryskunnista. Esimerkiksi maaseutukuntien yläasteiden ja lukioiden opettajat asuvat usein lähikaupungissa ja kulkevat työmatkoja yhdessä. Huonot linja-autoyhteydet aamuisin kaupungin suunnasta ympäryskuntiin ovat varmasti eräs syy kimpakyytiläisten järjestäytymiselle. Satunnaisia kimpakyytiporukoita syntyy yhä useammin myös oppilaitosten ja yliopistojen opiskelijajärjestöjen organisoimina. Järjestelmät perustuvat useimmiten ilmoitustaululle jätettäviin lappusiin, joissa autoileva kertoo matkansa ajankohdan, määränpään ja yhteystietonsa. Oulun yliopistollisessa sairaalassa (OYS) järjestetty kimpakyytikokeilu on tiettävästi ensimmäinen laajasti organisoitu kimpakyytijärjestelmä Suomessa.

”Oulun yliopistollisen sairaalan kimpakyytijärjestelyt” –projekti toteutettiin vuosina 1998-1999. Kokeilun aikana tavoitteena oli luoda järjestelmä, joka lisää kimpakyydin käyttöä työmatkoilla sekä selvittää kimpakyydin esteitä ja edistämiskeinoja. Kimpakyydillä tarkoitettiin kahden tai useamman eri kotitalouksissa asuvan henkilön matkustamista yhdellä henkilöautolla. Kiinnostus kimpka-autoiluun oli sairaalan työntekijöiden keskuudessa suurta, mutta varsinainen osallistuminen kokeiluun jäi melko vähäiseksi. Kokeilun perusteella todettiin, että OYS:n tapauksessa keskeinen este kimpakyytien syntymiselle oli työaikajärjestelmien erilaisuus sairaalan sisällä. Esteenä nähtiin myös lasten kuljettaminen päivähoitoon ja asiointimatkat työpäivän päätteeksi. (Suunnittelukolmio 1999.) Eräs este kimpakyydeille lienee se, että yhä useampi suomalainen kokee nautinnolliseksi saada ajaa työmatkat yksin ja rauhassa, omassa autossa, ilman sosiaalisia velvoitteita (Kalanti 1998).

Kimppakyydin yleistymisen yhteiskunnallisia perusedellytyksiä ovat kustannusten jakamisen laillistaminen kyytiläisten kesken. Nykyisin autonomistaja tai sitä kuljettava ei saa lain mukaan pyytää tai ottaa vastaan rahaa mukana kulkevilta kyytiläisiltä. Kimppakyydin vakuusturvan ja työmatkojen verotuskohtelun selvittäminen ovat niinkään keskeisiä edellytyksiä kulkumuodon yleistymiselle. Muita edistämiskeinoja ovat esimerkiksi aiheesta kampanjointi, työnantajan tekemät työmatkojen liikenteen hallintasuunnitelmat sekä pysäköintitiedot kimpakyytiautoille. Oulun kokeilu vakuuttaa, että kimpakyytijärjestelmien edistäminen työmatkaliikenteessä luo merkittäviä vuosittaisia säästöjä ajoneuvosuoritteessa ja polttoaineen kulutuksessa. (Suunnittelukolmio 1999, 65, 68.)

### Kimppakyytikeskus

Saksassa yleinen kimpakyytikeskus (Mitfahrzentrale) -liiketoiminta ei ole Suomessa, kaupunkien välisessä pitkän matkan liikenteessä yleistynyt. Yksityisyrittäjyyteen perustuva järjestelmä on Saksassa satunnaisen matkailijoiden ja erityisesti nuorison ja opiskelijoiden suosiossa. Kyydin haluavat tai sitä tarjoavat soittavat kyytikeskukseen, joita on suuremmisissa kaupungeissa useita. Keskukset välittävät palkkiota vastaan autokyytejä kaikkialle maan

sisällä ja myös ulkomaille. Naisille on turvallisuussyistä heidän omasta toivomuksestaan perustettu omia keskuksia, joissa sekä kuljettajat että matkustajat ovat pelkästään naisia. Auton omistaja saa keskuksen ovelta mukaansa kyytiläisiä jakamaan polttoainekustannuksia ja kyytiläinen pääsee päämääräänsä edullisemmin kuin omalla autolla tai julkisella kuluneuvolla. Kyytiläiset maksavat matkansa suoraan kuljettajalle. Järjestelmän asiakkaat voivat halutessaan lunastaa edullisen matkavakuutuksen.

### Autojen yhteiskäyttö

Car sharing eli autojen yhteiskäyttö on järjestelmä, jossa käyttäjillä on mahdollisuus käyttää kaikkia järjestelmän autoja tarpeen mukaan, eikä jokaisen tarvitse omistaa omaa autoa. Car sharing –järjestelmät ovat lähtöisin Sveitsin ja Saksan tiheästi asutuilta kaupunkiseuduilta (Karimo & Tarkkala 1999,16). Euroopassa on noin neljäkymmentä autojen yhteiskäyttöä välittävää yritystä, jotka toimivat yli 550 kaupungissa. Asiakkaita näillä yrityksillä on noin 56 000. Toiminnan kattojärjestö, European Car Sharing Network (ecs) perustettiin vuonna 1991. (<http://www.carsharing.org>, 26.1.2001.)

Suomessa toimii tällä hetkellä yksi autojen yhteiskäyttöä välittävä yritys. Pääkaupunkiseudulla toimivassa järjestelmässä autot sijoitetaan lähelle käyttäjien koteja ja työpaikkoja. Käyttäjät maksavat kuukausimaksun lisäksi auton käyttöön kuluneesta ajasta ja ajetuista kilometreistä. Kun käyttäjä haluaa auton käyttöönsä, tekee hän varauksen puhelimitse, lähitulevaisuudessa myös internetin avulla. Suomessa on kehitetty järjestelmä, jossa käyttäjä avaa varaamansa auton omalla GSM-puhelimellaan. (<http://www.CityCarClub.net>, 2.9.2000). Car sharing –idean tulevaisuus vaikuttaa varsin valoisalta. Länsimaisessa yhteiskunnassa ja etenkin hyvät joukkoliikenne yhteydet omaavilla kaupunkiseuduilla oman auton omistukselle ei ole enää itsestään selvää tarvetta. (Karimo & Tarkkala 1999,17.) Autojen yhteiskäytön ei suinkaan aina tarvitse olla yritysmuotoon järjestetty. Yhteiskäyttö toimii hyvin myös yksittäisten kotitalouksien muodostamien sopimusrenkaiden muodossa.

## Yleiset ja yksityiset tiet kunnissa

Paikallistason tienpidossa vastuu yleisten teiden kunnossapidosta kuuluu Tiehallinnon tiepiireille. Yksityisteiden kunnosta vastaavat tieosakkaiden muodostamat tienhoitokunnat. Kevyen liikenteen väylät yleisten teiden varsilla hoidetaan tiepiirien ja kuntien yhteistyönä. Jalkakäytävien ja piha-alueiden puhtaanapidosta ja hiekoituksesta vastaavat kiinteistöt. (Liikenneministeriö 1998a, 41.)

Kuntien tehtävänä on maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaan huolehtia asemakaavoitettujen alueiden katujen ja teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta. Liikennesuunnittelu on kunnassa sektorisuunnittelua, joka tapahtuu sille kuuluvassa osastossa asianomaisen lautakunnan (yleensä teknisen lautakunnan) johdolla. Tie- ja liikennepoliittisten kysymysten hoitaminen edellyttää etenkin kaupunkiseuduilla ylikunnallista, seudullista suunnittelua. Kuntatason suunnittelu ja valtakunnallisen tieverkon suunnittelu kohtaavat erilaisten tie- ja sillanrakennushankkeiden yhteydessä. (Tielaitos 1995, 24.) Alueellinen ympäristökeskus edistää ja ohjaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunnan alueiden käytön suunnittelun ja rakentamisen järjestämistä sekä valvoo, että alueiden käytössä huomioidaan valtakunnalliset ja alueelliset maankäyttötavoitteet. Tien suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. (Laki yleisistä teistä 133/1999.)

Yksityistiet muodostavat tieverkkomme hiussuoniston. Yksityisteiden määrä on maassamme arviolta 280 000 km. Jos kaikki tiemme ja katumme laitettaisiin jonoon yhteen pötköön, niin neljästä kilometristä kolme olisi yksityisiä teitä. Näiden teiden varsilla asuu pysyvästi noin 500 000 ihmistä. Yksityisteiden varsilla on arvioitu olevan myös 160 000 vapaa-ajan asuntoa. Peruselinkeinoelämälle yksityistiet ovat elintärkeitä. Esimerkiksi puutavarasta yli 90 % lähtee yksityisteiden varsilta - kuorma-autolla joko suoraan tehtaaseen tai rautatien tai uittoväylän varteen. Maidonkuljetus on toinen tärkeä kuljetuslaji, joka säännöllisesti käyttää yksityisiä teitä. Myös muun elintarviketeollisuuden, koululaiskuljetusten sekä kirjastoautojen tai palo- ja pelastusajoneuvojen kulun kannalta yksityisteiden kunto on ratkaisevan tärkeä. (<http://www.tieyhdistys.fi/html/ykstiet.html>, 2.9.2000.)

Tällä hetkellä yksityisteiden kunnossapito hoidetaan teiden varsien maanomistajien muodostamien tienhoitokuntien toimesta. Osaksmaksujen lisäksi yksityiset tienhoitokunnat saavat avustuksia kunnilta. Vuoteen 1996 saakka kunnat puolestaan saivat valtiolta tukea avustusten maksamiseen. Siitä lähtien tukea on saatu vain erillisiin tiehankkeisiin. Valtion yksityistieavustusten radikaalin vähentämisen jälkeen yksityistiet ovat olleet lähes yksinomaan osakkaiden ja kunnan vastuulla. Vuosikymmenessä yksityisteiden valtionavut ovat tippuneet 170 miljoonasta markasta 41 miljoonaan markkaan (Helsingin Sanomat 30.9.2000). Kuntien mahdollisuudet tukea yksityisteitä ovat myös hyvin erilaiset. Kuntien taloudellinen tilanne ja yksityistieverkon laajuus vaihtelevat suuresti. Suurimpia ongelmat ovat laajoissa, harvaan asutuissa kunnissa, jotka usein ovat myös muuttotappiokuntia (Muiniekka 16.10.2000.) Yksityistieavustuksia on jouduttu monissa kunnissa karsimaan. Tämä näkyy paitsi tienhoitokuntien osakkaiden maksujen nousuna, myös yksityisteiden kunnossa. Kun vuonna 1989 73 % yksityisteistä laskettiin hyväkuntoisiksi, oli vastaava luku vuonna 1999 enää 27 % (Helsingin Sanomat 30.9.2000).

Viime aikoina on julkisuudessa nostettu esille mahdollisuus vähän liikennöityjen yleisten teiden muuttamisesta yksityisiksi. Yksityisteiden nykyisessä rahoitusilanteessa ajatus on kuitenkin tasa-arvon näkökulmasta kyseenalainen. (Karjalainen 6.9.2000.)

### **Asukaslähtöinen liikennesuunnittelu**

Paikallistason liikennejärjestelmäsuunnittelussa on nähtävissä olennaisia muutossuuntia. Asiakas- ja asukaslähtöisyyttä ollaan ottamassa yhdeksi suunnittelun lähtökohdaksi. Asukkaiden näkemykset liikennejärjestelmien kehittämisestä ovat usein erilaiset kuin suunnittelijoiden ja päättäjien. Asukkaat kaipaavat yksityisautojen ehdoilla toteutettuihin kaupunkeihin ja taajamiin lisää kevyenliikenteen väyliä, autottomia alueita, kävelykeskustoja ja joukkoliikennettä. (Liikenneministeriö 2000b.) Asukkaat ovat olleet tähän saakka vain vähän käytetty voimavara liikennesuunnittelussa. Nykyisiä vähäisiä resursseja jaettaessa ja uusia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa kaikki ajankohtainen tietämys asukkaiden liikkumiskäyttäytymisestä ja mielipiteistä auttaa kohdentamaan rahaa tulevaisuutta ajatellen oikein. Järjestöt valtakunnallisina ja paikallisina yhteistyökumppaneina ovat niinkään voimavara, jota voitaisiin nykyistä laajemmin käyttää liikennesuunnittelussa. Esimerkiksi kevyen liikenteen järjestöt ja asukasyhdistykset jäävät suunnitteluvaiheessa herkästi vähemmälle huomiolle kuin kuljetusalan järjestöt (ks. liite 2).

Asukaslähtöisyys on ajankohtaista myös haja-asutusalueiden liikennesuunnittelussa. Maaseudulla liikkumisen peruslähtökohdانا ovat yksityisteiden ja alempiasteisen tieverkon kunto. Valtiovallan, Tiehallinnon ja kuntien niukat määrärahat eivät riitä tieverkon tyydyttävään kunnossapitoon kaikkialla maassa. Asukkaiden merkitys omien etujensa ajajina kasvaa koko ajan. Samoin kasvaa tarve muuttaa tienpidon perusteita (rakentamista, rahoitusta ja kunnossapitoa) nykyistä joustavammiksi. Asukasaloitteiset ja yhteisrahoitteiset tiehankkeet ovat kannustavia esimerkkejä uusista toimintamalleista (ks. katsaus Yhteisrahoitteiset ja asukasaloitteiset liikennehankkeet). Yksityisen tienpidon ja alempiasteisen tieverkon kunnossapitoon voitaisiin löytää nykyistä paljon innovatiivisempia ratkaisumalleja. Haja-asutusalueiden asukkailla ja yrittäjillä voisi olla aktiivinen rooli paikallisessa tienpidossa, ei pelkästään yksityisteiden vaan myös valtion ylläpitämien paikallisteiden hoidossa. Tiehallinnon sisäinen organisaatiouudistus vuoden 2001 alusta mahdollistaa uusien toimintamallien käytön tieverkon ylläpidossa. Tienpidon kilpailuttaminen voi avata nykyistä enemmän työmahdollisuuksia myös maaseudun yrittäjille. Suurien tiehankkeiden uusista rahoitus- ja toimintamalleista esimerkkinä käy yksityisellä rahoituksella toteutettu Lahden moottoritiehanke, jollainen niinkään voi työllistää lukuisia pieniä ja keskiuuria yrittäjiä.

Moniäänisyyden katsotaan usein hidastavan suunnitteluprosesseja. Tie- ja katuinvestoinnit ovat kuitenkin yhdyskuntarakenteellisesti erittäin pysyviä ratkaisuja. Siten ei ole samantekevää millaiseksi paikallisia liikenneympäristöjä suunnitellaan ja rakennetaan. Kestävä kehitys, tasa-arvo ja esteettömyys ovat käsitteitä, jotka jäävät suunnitteluvaiheessa vaille sisältöä, jos asukkaiden arkikokemuksista ei ole tietoa. Parhaimmillaan nuo käsitteet konkretisoituvat onnistuneesti toteutetuissa liikennehankkeissa. *”Tiehankeet ovat siitä kivoja, että ne koskettavat yleensä kaikkia”* (Tielaitoksen esikuntapäällikkö Jyrki Karhula, Itä-Savo 19.7.2000)

### **Yhteisrahoitteiset ja asukasaloitteiset liikennehankkeet**

Tienpidon määrärahojen väheneminen näkyy selkeästi haja-asutusalueiden kunnissa, joissa suunniteltujen ja tarpeellisten tiehankkeiden toteutuminen on viivästynyt ja teiden kunnossapito on puutteellista. Joillakin paikkakunnilla asukkaat ovat ihmettelyn ja odottelun sijaan ryhtyneet talkoovoimin toteuttamaan tiehankkeita. Näin tapahtui esimerkiksi Iitin Vuolenkoskella, jossa kyläläiset alkoivat kevättalvella 1998 suunnitella kolmen kilometrin pituista kevyen liikenteen väylää kylän keskustan läpi kulkevan maantien varteen. ”Haja-asutusalueella on turha luulla, että jotain tapahtuisi, jos ei itse tartu toimeen.” sanoo yksi kyläaktiiveista. Kyläläiset ovat määrätietoisesti hankkineet rahoittajia hankkeelle ja saaneet kahden miljoonan markan kustannuksiin rahoitusta Tiehallinnolta, Kymenlaakson liitolta (EU:n Tavoite 2 –ohjelmasta) ja Iitin kunnalta. Pohjois-Iitin kyläyhdistys on sitoutunut keräämään hanketta varten 150 000 markkaa. Kevyen liikenteen väylän rakentamisessa ja erilaisten tempausten järjestelyissä on mukana 150 kyläläisen talkooporukka. (Helsingin Sanomat 25.7.2000.)

Vastaavanlainen hanke valittiin Vuoden Pyörätie 2000 -kilpailun voittajaksi. Pakkalan kevyen liikenteen väylä Sahalahdella on toteutettu yhteistyössä Pakkalan kyläyhdistyksen, Sahalahden kunnan ja Hämeen tiepiirin kesken. Hanke lähti käyntiin kyläläisten aloitteesta ja on toteutunut aktiivisen talkootyön avulla. Kilpailuraadin mukaan ”Sahalahden kunnassa toteutettu tiehanke antaa esimerkin myös muille Suomen kylille siitä, miten käärimällä hihat ylös ja tarttumalla yhteisvoimin toimeen voidaan saavuttaa merkittäviä tuloksia”. (<http://www.vyl.fi/pyoratie.htm>, 13.9.2000; (<http://www.sahalahti.fi/pakkala/index.html>, 13.9.2000.)

Tiemäärärahojen jatkuva supistaminen on pakottanut siirtämään tienvestointeja myöhemmäksi myös Lapin tiepiirissä. Useampien rahoittajien mukaantulo voi kuitenkin helpottaa ja nopeuttaa hankkeiden toteuttamista. Lapissa on yleistynyt toimintamalli, jossa pienehköjä hankkeita, kuten kevyen liikenteen väyliä, alikulkuja ja tievalaistuksia, on toteutettu useamman tahon yhteisrahoituksella. Hankkeisiin ovat osallistuneet tiepiirin ohella kunnat, kylätoimikunnat ja TE-keskuksen työvoimaosasto. (Tielaitos, Lapin tiepiiri 2000, 18.)

Elinkeinoelämä on yhä useammin mukana rahoittamassa väylähankkeita. Esimerkiksi kaupan keskusliikkeet ovat osallistuneet liikennejärjestelyjen toteuttamiseen suurten kauppakeskusten yhteyteen. Joensuussa Pilkon automarkettiin ollaan rakentamassa kevyen liikenteen alikulkuja. Mukana hankkeessa ovat Joensuun kaupunki, Kesko Oy, paikallinen City-market ja Savo-Karjalan tiepiiri. (Tuiremo 8.2.2001.)

Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö voi parhaimmillaan edistää liikkumisen tasa-arvoa ja ympäristöystävällistä liikkumista. Nokia Electronics -yhtiöllä on 2600 työntekijän tehdas Bochumissa Ruhrin alueella Saksassa. Tehtaalta ei ollut kunnollisia julkisen liikenteen yhteyksiä ympäröiville kaupunkialueille, joilla työntekijät asuvat. Paikallinen liikenneyhtiö (Verkehrsverbund), Saksan rautatiet (Deutsche Bahn) ja Nokia ryhtyivät yhdessä kehittämään rautatieyhteyttä tehtaille. Rautateitä modernisoitiin, yhteysverkkoa laajennettiin ja pysäkkejä uudistettiin. Nokia sai yhteistyösopimuksessa mainostilaa Deutsche Bahnin junista. Elektroniikkajätti sai myös laajaa positiivista julkisuutta ja yksi rautatieasema nimettiin Nokiaksi. Matkustajamäärät kyseisillä rataosuuksilla ovat nelinkertaistuneet. (<http://www.epommweb.org/examples>, 31.1.2001.)

## 5 TAPAUSTUTKIMUKSET

Tapaustutkimuksissa tarkastellaan ihmisten arkielämän liikkumista alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta. Esimerkit on valittu Savo-Karjalan tiepiirin alueelta siten, että tutkimustulosten voi katsoa soveltuvan myös muille vastaaville alueille Suomessa. Tutkimus keskittyy suurimpien kasvukeskusten ulkopuolisille alueille. Tapaustutkimuksiin valittiin tienpidon suhteen erilaisessa asemassa olevia alueita. Alueiden valinnan kriteerinä käytettiin aluetyyppiä (lähiö, kaupungin rajataajama, kuntakeskus ja syrjäinen maaseutu) sekä nykyistä liikennemääriin perustuvaa teiden luokitusta (pääteiden vilkkaimmat osuudet, pääteiden vähäliikenteiset osuudet, hiljaisimmat päätieosuudet sekä vilkkaat sivutiet ja vähäliikenteiset sivutiet). Tekstissä tutkimusalueiden ja haastateltujen nimet on muutettu henkilöiden tunnistamisen estämiseksi sekä tapausten yleistettävyyden korostamiseksi.

Valituista aluetypeistä lähiö edustaa kaupunkialuetta (Sammalkallio). Muita alueita voidaan verrata monissa yhteyksissä käytettyyn maaseututyypittelyyn: kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja syrjäinen maaseutu. Kaupunkien läheisellä maaseudulla on kaikkein monipuolisimmat kehittämismahdollisuudet. Keskusten läheisyys tuo työnsaantimahdollisuuksia ja markkinoita maaseutuyrityksille (Teerimäki). Ydinmaaseutu on elinkeinotoiminnaltaan joko vahvaa alkutuotannon aluetta tai monipuolistunutta maaseutua. Suuret keskuksat ovat suhteellisen kaukana ja etäisyys keskikokoisiin keskuksiin on kohtuullinen. Alueella on voimakkaita kuntakeskuksia ja kyliä (Marjovaara). Syrjäisen maaseudun ongelmina ovat pitkät matkat keskuksiin, yksipuolinen elinkeinorakenne ja suppeat paikallismarkkinat (Metsäkulma). (Pekkanen ym. 1997, 21-22.) Jokaisesta tutkimusalueesta on tehty lyhyt yleiskuvaus sen alue- ja väestörakenteesta sekä liikenteestä ja tienpidosta. Näiden kuvausten tiedot perustuvat kyseisiltä kunnilta ja Savo-Karjalan tiepiiriltä hankittuihin aineistoihin.

Valituilta alueilta haastateltiin erilaisessa elämänvaiheessa olevia henkilöitä. Haastateltavien valinnassa kiinnitettiin huomiota siihen, että liikkumisen tarve ja mahdollisuudet vaihtelevat huomattavasti eri elämänvaiheissa. Yleensä lapsen ensimmäiset kotipiiriä pidemmät liikkumistarpeet alkavat jo päiväkoti- tai viimeistään kouluiässä ja lisääntyvät merkittävästi nuoruusiässä, jolloin tarve kanssakäymiseen samanikäisten kanssa on suuri. Liikkumisen kannalta nuoruusikä on etenkin maaseudulla usein myös ongelmallinen. Nuori on pidempien matkojen osalta täysin riippuvainen julkisesta liikenteestä tai erikseen järjestetyistä yksityisistä kyydityksistä. Oman auton ja ajokortin myötä liikkuminen helpottuu. Tässä vaiheessa liikutaankin usein pitkiä matkoja vapaa-ajanviettopaikkoihin. Toisaalta monet myös muuttavat taajamiin ja kaupunkeihin opiskelemaan tai töihin. (Maijala & Kukkonen 1994, 100.)

Perheen perustamisen ja lasten syntymän myötä liikkumismahdollisuudet kaventuvat ja lähiympäristön merkitys kasvaa asuinpaikasta riippumatta. Samalla vapaa-ajan palveluiden merkitys vähenee ja liikkumisen osalta korostuvat välttämättömät, työhön, päivittäisiin ostoksiin ja lastenhoidon järjestämiseen liittyvät matkat. Lasten ollessa kouluikäisiä, perheen liikkumistarpeet ovat usein suurimmil-

laan lasten ja vanhempien velvollisuuksiin liittyvien matkojen sekä vapaa-ajan liikkumistarpeiden vuoksi. Ajan puute saattaa usein myös rajoittaa vanhempien omaa vapaa-ajan liikkumista. Lasten lähdettyä kotoa vanhempien mahdollisuudet omiin vapaa-ajan harrastuksiin kasvavat ja eläkkeelle siirtymisen myötä vapaa-ajan matkojen osuus liikkumisesta kasvaa edelleen työmatkojen jäädessä pois. Vähitellen vanhenemisen myötä liikkumismahdollisuudet vähenevät ja lähiympäristön merkitys kasvaa uudelleen. (Maijala & Kukkonen 1994, 100; ks. myös Berge 1999.) Vanhuksilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa yli 75-vuotiaita henkilöitä, sillä tuon iän jälkeen ihmisessä alkaa yleensä tapahtua merkittäviä fysiologisia muutoksia.

Tutkimusalueiden ja haastateltavien valinnassa käytettiin apuna avainhenkilöitä, jotka tuntevat alueen hyvin. Heiltä saatiin tietoja mahdollisista haastateltavista. Toisaalta haastateltavia hankittiin ns. lumipallomenetelmällä. Ottaessamme yhteyttä mahdollisiin haastateltaviin kysyimme heiltä vihjeitä muista alueella asuvista tutkimuksen kannalta sopivista henkilöistä.

Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina, joissa oli käytettävissä lista valmiita kysymyksiä/teemoja, joiden pohjalta keskusteltiin kunkin henkilön arkipäivän liikkumisesta. Kaikissa haastatteluissa käsiteltyjä teemoja olivat henkilön tausta, elämäntilanne, päivittäinen liikkuminen (ympäri vuoden), liikkumiseen liittyvät tarpeet ja mahdolliset ongelmat, palvelujen saavutettavuus, tyytyväisyys palveluiden saavutettavuuteen ja liikkumismahdollisuuksiin, mahdolliset kehittämistoiveet, tienpidon ja julkisen liikenteen ihannetilanne/vähimmäistaso sekä tulevaisuudensuunnitelmat/-haaveet.

Haastatteluissa käsiteltiin myös erilaisia matkatyyppejä sekä niihin liittyviä tarpeita ja ongelmia. Lyhytmatkaiselle työ- ja koululiikenteelle on ominaista aika- ja paikkasidonnaisuus sekä ongelmana mahdolliset ruuhkat ja puutteelliset kevyen liikenteen järjestelyt. Pitkämatkaista työmatkaliikennettä luonnehtii satunnaisuus sekä ongelmat sopivien julkisen liikenteen matkaketjujen löytämisessä. Ostosmatkoihin puolestaan osallistuu usein koko perhe, matkalla poiketaan useissa paikoissa ja mukaan kertyy kuljetettavaa tavaraa, jolloin henkilöauto on yleensä käytännöllisin liikkumisväline. Lomamatkat ovat usein pitkämatkaisia ja satunnaisia, eikä niihin yleensä liity liikenteellisiä ongelmia. Muut vapaa-ajan matkat ovat puolestaan usein aika- ja paikkasidonnaisia (mökkeily, harrastukset). Kaupunkiseuduilla näihin matkoihin liittyy vastaavanlaisia ongelmia kuin työ- ja ostosmatkaliikenteeseen. (Liikenneministeriö 1998a, 24.)

Haastattelut kestivät puolesta tunnista kahteen tuntiin. Haastattelut nauhoitettiin ja nauhat litteroitiin. Litteroinnin pohjalta kirjoitettiin kaikista haastateltavista omat kertomuksensa. Kertomusmuotoon päädyttiin koska tutkimuksen tavoitteena on arkipäivän liikkumisen kuvaaminen mahdollisimman luontevasti. Kertomusten analysoinnissa koottiin yhteen kunkin henkilön arkipäivän liikkumisen edellytyksiä liittyen tienpitoon, julkiseen liikenteeseen ja palvelujen saavutettavuuteen. Nämä yhteenvedot esitetään kertomusten lopussa erillisissä laatikoissa. Lisäksi koottiin yhteen tutkimusalueiden liikkumiseen liittyviä keskeisiä huomioita ja parannusehdotuksia. Taulukossa 4 on esitetty tapaustutkimusten rakenne.



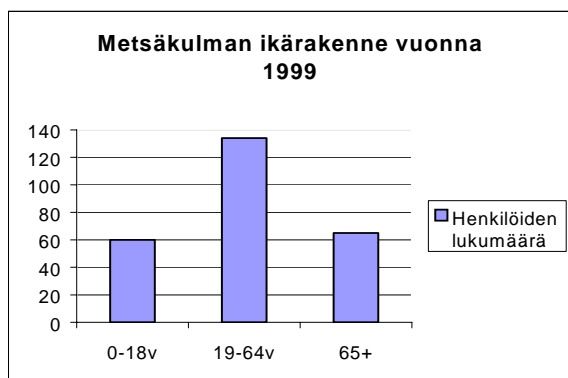
Taulukko 4. Tapaustutkimusten rakenne

<b>ALUETASO</b>  <i>Yleiskuvaus alueesta:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sijainti, väestö, elinkeinorakenne, aluekehitys</li> </ul> <i>Liikenne ja tienpito:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tiestön laatu/tyyppi, liikennemäärät, kulkumuodot, onnettomuustilastot, teiden kunnossapito/hoito, vesi-, rautatie- ja lentoyhteydet, liikenneturvallisuus-suunnitelmat</li> </ul>	<b>HAASTATELLUT</b>  <i>Teemahaastatteluisissa käsitellyjä aiheita:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tausta, elämäntilanne</li> <li>• päivittäinen liikkuminen (ympäri vuoden), tarpeet, ongelmat, palvelujen saatavuus</li> <li>• tyytyväisyys, kehittämistoiveet, ihannetilanne/vähimmäistaso (julkinen liikenne/tienpito)</li> <li>• tulevaisuus</li> </ul>
<b>1 Metsäkulma</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• haja-asutusalue</li> <li>• syrjäinen maaseutu</li> <li>• asukkaita 260</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eläkeläispariskunta Hellä (72) ja Onni (71)</li> <li>• Yksinäinen vanhus Elsa (92)</li> <li>• Lapsiperhe, luomuviljelijät Anna (47) ja Tapani (45), pojat Timo (17), Tuomas (16), Aapo (13) ja Eero (12), samassa talossa asuva mummi Saara (82)</li> </ul>
<b>2 Marjovaara</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuntakeskus</li> <li>• pienen kaupungin tai kunnan keskus</li> <li>• asukkaita 3500</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanhus ja koira Elina (82) ja Metku (6)</li> <li>• Poikamies Juhani (32)</li> <li>• Lapsiperhe, työssäkäyvät Aino (43) ja Ilmari (45), lapset Anni (17), Tuuli (15) ja Sampo (10)</li> </ul>
<b>3 Teerimäki</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rajataajama</li> <li>• suuremman kaupungin rajalla toisen kunnan puolella</li> <li>• asukkaita 4000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lapsiperhe, työssäkäyvät Leena (37) ja Esko (38), lapset Petteri (13), Pauliina (12) ja Tapio (8)</li> <li>• Nuoripari Maarit (19) opiskelija ja Kristian (21) töissä</li> </ul>
<b>4 Sammalkallio</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lähiö</li> <li>• keskisuuren kaupungin uudehko asuinalue</li> <li>• asukkaita 1000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poikamies Riku (52)</li> <li>• Liikuntarajoitteinen Ulla (55)</li> <li>• Lapsiperhe, työssäkäyvät Pipsa (38) ja Olli (37), lapset Hanna (9), Henna (7) ja Hely (5)</li> </ul>

## Metsäkulma – kylä haja-asutusalueella

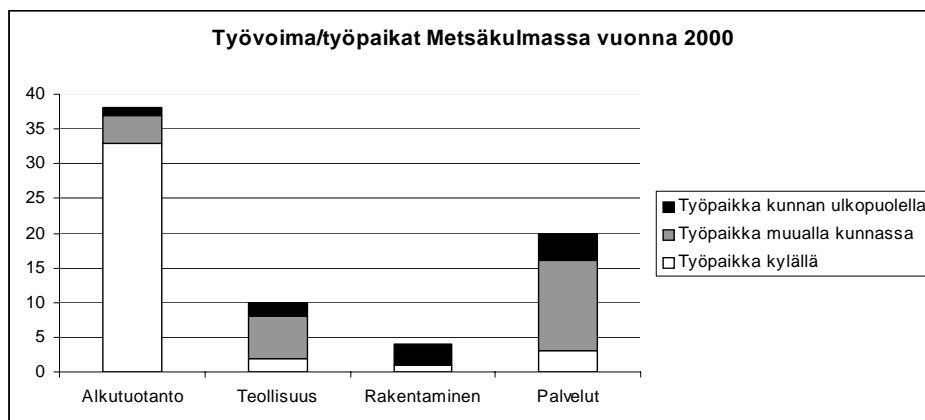
Metsäkulman kylällä ollaan maaseudun sydämessä. Lähimpiin kaupunkeihin on matkaa noin 50 kilometriä ja kuntakeskukseenkin noin 30 kilometriä. Tiestö koostuu sorateistä. Lähimmälle päällystetyille paikallistielle tai maantielle on matkaa asuinpaikasta riippuen viidestä kymmeneen kilometriä. Valtatielle on matkaa noin 30 kilometriä. Alueen liikennemäärät sorateilla ovat keskimäärin 75-130 ajoneuvoa vuorokaudessa ja päällystetyillä paikallisteilla 130-200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Sorateiden kunto on ollut paikoin erittäin huono mutta kyläläisten aktiivisen toiminnan tuloksena teitä on kunnostettu äskettäin. Alueen yleiset tiet kuuluvat alimpaan hoitoluokkaan (ks. liite 3).

Metsäkulmassa asutus on itäsuomalaisille kylille ominaisesti hajallaan. Pieniä kyläyhteisöjä muodostuu noin kymmenen talon ryhmistä. Vuonna 1999 kylällä oli asukkaita noin 260, kun vuonna 1993 heitä oli vielä lähes 300. Loma-asuntojen määrä ylitti jo 1980-luvulla vakinaisten asuntojen määrän. Asukkaat ovat vähentyneet vanhusten muuttaessa lähemmäs palveluja kirkonkylälle ja nuorten lähtiessä opiskelemaan muille paikkakunnille. Kylällä on kuitenkin myös nuoria perheitä ja joitain paluumuuttajia.



Kuva 7. Metsäkulman ikärakenne vuonna 1999

Suurin osa Metsäkulman työssäkäyvistä työvoimasta saa elantonsa alkutuotannosta. Monilla tiloilla on siirrytty perinteisestä viljelystä marjanviljelyyn, luomuviljelyyn, jatkojalostukseen ja erilaisiin liitännäiselinkeinoihin. Metsäkulmassa on myös pari maaseutumatkailuyritystä. Kunta kuuluu suurimpiin puuntuotantoalueisiin Suomessa. Monelle metsät muodostavat tärkeän tulonlähteen. Metsäkulmaisten toiseksi suurin työllistäjä ovat palvelut, joiden työpaikat sijaitsevat pääosin muualla kunnassa.



Kuva 8. Työvoima/työpaikat Metsäkulmassa vuonna 2000

Maatalouden kuljetusten sujuvuudella on suuri merkitys alueen maanviljelijöille. Etenkin marjakuljetusten osalta teiden huono kunto ja siitä aiheutuva ylimääräinen tärinä on koettu ongelmalliseksi. Toisaalta myös puukuljetuksilla on ollut ongelmia kelirikkoaikoina, kun puuta on jouduttu kantavuusrajoitusten vuoksi välivarastoimaan. Metsäyhtiöt ovatkin suhtautuneet erittäin kannustavasti kyläläisten pyrkimyksiin alueen teiden parantamiseksi.

Kouluaikoina linja-auto ajaa Metsäkulman kautta kolmesti päivässä. Kesällä ja koulujen loma-aikoina sekä viikonloppuisin linja-autoyhteyttä ei ole. Lisävuorojen järjestäminen ei olisi kannattavaa sillä linja-autoa käytetään koululaisia lukuun ottamatta vähän. Nykyiset vuorot palvelevat tarvittaessa myös työmatkaliikennettä. Metsäkulmassa on toiminut asiointitaksi jo kymmenkunta vuotta. Se saatiin kylätoimikunnan aloitteesta. Kutsukyyti on saatavilla kesällä ja koulujen loma-aikoina kolme kertaa viikossa ja muulloin kahdesti viikossa. Kerran viikossa asiointitaksi käy hakemassa tarvittaessa kotiovelta, muut vuorot ajavat linja-autoreittiä. Kyyti maksaa linja-autotaksan verran. Lisäksi kylällä on oma taksiautoilija. Lähimmälle lentokentälle on matkaa noin 70 kilometriä ja rautatieasemalle noin 50 kilometriä.

Lähin ympäri vuoden toimiva kyläkauppa sijaitsee naapurikylällä, jonne on Metsäkulmasta matkaa 5-10 kilometriä. Toisella naapurikylällä on toiminut viime vuosina kesäkauppa. Kauppa-auto on lopettanut liikennöinnin alueella kannattavuussyistä. Alueen viimeinen postitoimipaikka lakkautettiin 1990-luvun alussa. Koulu lakkautettiin Metsäkulmasta 1990-luvun lopulla. Lähin ala-aste sijaitsee nyt naapurikylällä, asuinpaikasta riippuen noin 8-15 kilometrin päässä. Kuntakeskuksessa (noin 30 km) on yläaste, lukio ja ammatillinen oppilaitos. Myös muut palvelut sijaitsevat kuntakeskuksessa. Kylällä on kuitenkin oma konekorjaamo, jonka läheisyys helpottaa huomattavasti esimerkiksi maatalouskoneiden korjauttamista.

## **Elämä ja liikkuminen**

Metsäkulmassa haastateltiin eläkeläis-/paluumuuttajapariskunta Hellä ja Onni, yksin asuva vanhus Elsa, Impivaarojen perheen vanhemmat Anna ja Tapani, joilla on luomutila sekä kaksi heidän vanhinta poikaansa Juhani ja Tuomas. Impivaaroilla käydessä haastateltiin myös Tapanin äiti Saara, joka asuu samassa rakennuksessa mutta omissa taloudessaan.

### **Takaisin lapsuuden maisemiin: Hellä ja Onni**

Hellä (72) ja Onni (71) muuttivat eläkkeelle päästyään reilut kymmenen vuotta sitten lapsuutensa maisemiin Metsäkulmaan, josta oli aikanaan lähdetty Etelä-Suomeen työn perässä. Hellä ja Onni asuivat Helsingissä yli kolmekymmentä vuotta. Eläkeajan koitettua kaipuu luonnon keskelle ja omille juurille kuitenkin voitti ja he päättivät kunnostaa perheen rakkaan kesämökin eläkepäiviensä asunnoksi. Perheen kaksi tytärtä olivat jo aikuisia ja elivät omaa elämäänsä. Hetken ihmeteltyään hekin myöntivät vanhempien ratkaisuun muuttaa Hellänrantaan, Hellän lapsuudenkodin maille rakennettuun taloon.

Noiden reilun kolmenkymmenen Helsingissä asutun vuoden aikana oli koko ajan pidetty tiiviisti yhteyttä synnyinseudulle. Kaikki lomat oli vietetty Metsäkul-

massa. Ajomatka Helsingistä Metsäkulmaan onkin tullut tutuksi ja samalla teiden kehityshistoria 1950-luvun lopulta lähtien. Hellä ja Onni ovat tänä aikana nähneet muun muassa kaupunkien ohitusteiden ja moottoriteiden rakentamisen sekä päällystettyjen teiden määrän lisääntymisen ja kunnan parantumisen. Matkanteko on nopeutunut jopa tunnilla, tosin nykyisin ajellessa ei enää ole niin kiire, kuin nuorempana. Nykyisin Helsingissä käydessä eteläisen Suomen liikennejärjestelyjen nopeat muutokset, jatkuva uusien ja hienojen järjestelmien rakentaminen herättävät ihmetystä.

Hellän ja Onnin koti sijaitsee järven rannalla omassa rauhassaan. Lähimpään naapuriin on matkaa pari kilometriä, kirkonkylälle palveluihin noin 30 kilometriä ja lähimpään kyläkauppaankin kahdeksisen kilometriä. Alueen tiet ovat sorateitä lähimmän kymmenen kilometrin säteellä. Julkinen liikenne on sidottu koululaiskulketuksiin, joten etenkin koulujen loma-aikoina yhteydet ovat olemattomia. Oma auto onkin käytännössä välttämättömyys. Hellä ja Onni ovat kuitenkin hakeutuneet alueelle tarkoituksella ja liikkumisen ongelmat ovat toisarvoinen asia luonnon tarjoaman elämänlaadun rinnalla. Luonnon merkitys näkyy harrastuksissa. Molemmat harrastavat luonnossa liikkumista. Onni kerää ahkerasti sieniä ja marjoja sekä kalastaa ja metsästää. Pihalle on raivattu oma kasvimaata ja polttopuut tehdään omalta metsäpalstalta. Luonnon ilmiöitä seurataan päivittäin. Kirkonkylässä tai kaupungissa asuttaessa tulisi varmasti käytyä esimerkiksi erilaisissa harrastuspiireissä mutta Hellänrannasta niihin on pitkä matka. Nyt on tosin mietitty tietokonekursseille lähtöä, jos semmoinen järjestetään kansalaisopistossa. Tietotekniikka kiinnostaa erityisesti Hellää, joka teki elämäntyönsä pankissa. Tietotekniikan huima kehitys herättää mietteitä siitä, onko tällainen vauhti mahdollista jatkossa. Vanhemmat ihmiset eivät varmasti opi enää käyttämään laitteita ja pysähdys on välttämätön.

Päivittäinen elämä sujuu mukavasti kotiaskareissa ja ulkotöissä. Viikoittain käydään kirkonkylällä asioimassa omalla autolla. Vaikka kauppa olisi lähempänäkin, kirkonkylälle ajetaan, koska siellä voi hoitaa samalla useampia asioita. Toisaalta Hellän on käytävä viikoittain fysikaalisessa hoidossa kirkonkylällä. Kirkonkylällä käyntiin varataankin aikaa useita tunteja. Siellä tavataan tuttuja, joiden kanssa on mukava jäädä hetkeksi keskustelemaan ja ajomatkoihinkin on varattava aikaa. Kirkonkylällä käydään myös silloin tällöin iltaisin erilaisissa tapahtumissa ja tilaisuuksissa. Matkat tehdään aina yhdessä, sillä Hellällä ei ole ajokorttia. Ei tullut silloin nuorempana Helsingissä asuessa hankittua. Nyt sitä olisi saattanut joskus tarvitakin.

Joskus asiointimatkoilla kyydissä on naapureita, joilla ei ole omaa kulkuneuvoa. Naapureiden kanssa saatetaan myös sopia yhteisistä kyydeistä joihinkin tilaisuuksiin. Itsekin voitaisiin kysyä naapureilta kyytiä silloin, jos oma auto on huollossa. Tosin viime kesänä Onni ajoi polkupyörällä kotiin ja hakemaan autoa, kun se oli huollossa kirkonkylällä (30 km suuntaansa). Kaiken kaikkiaan naapuriapua ja yhteiskyytejä voisi Hellän ja Onnin mielestä harrastaa enemmänkin, tosin vastuukysymykset mahdollisten onnettomuuksien sattuessa hieman arveluttavat. Kimppakyydit tuntuisivat kaiken kaikkiaan kätevältä tavalta vähentää liikkumisen kustannuksia. Kun edestakainen matka kirkonkylälle on 60 kilometriä, niin kyllä siinä polttoainetta kuluu. Polttoaineen nykyinen hinta onkin saanut miettimään entistä tarkemmin mitä matkoja tehdään.

Kauppaostosten kotiinkuljetuspalvelu ei tunnu omalla kohdalla tarpeelliselta. Kyläkaupan osalta ongelmana ovat puolestaan hinnat. Kun alueella vielä oli oma kyläkauppa, monet silti ajoivat kirkonkylälle ostoksille. Onni perääkin keskusliikkeiltä kyläkappoja tukevaa toimintaa, jotta niiden hintataso saataisiin pidettyä samalla tasolla kuin suuremmissa liikkeissä. Toisaalta omat säännölliset käynnit kirkonkylällä ja kirkonkylän kauppojen suuremmat valikoimat ohjaavat Hellän ja Onnin kauppaostokset joka tapauksessa sinne. Yleensäkin kaupassa ja pankissa halutaan asioida henkilökohtaisesti niin pitkään, kun tällaiset palvelut ovat olemassa. Laskunmaksuautomaattiin on kyllä tutustuttu mutta asiointi hoituu kuitenkin yleensä tiskillä. Postiasioista suurin osa hoituu kotoa käsin postinkantajan toimesta. Tämä järjestely tuntuu kätevämmältä kuin esimerkiksi kyläkaupan yhteydessä oleva asiamiesposti, johon pitäisi lähteä erikseen. Kirkonkylässä käynnit todetaankin itselle välttämättömimmiksi ja tärkeimmiksi matkoiksi, jotka halutaan joka tapauksessa tehdä.

Helsingissä Hellä ja Onni käyvät vähintään kahdesti vuodessa, asuuhan toinen tyttäristä siellä. Entinen kotikin siellä vielä on, vuokrattuna. Lähikaupungeissa, joihin on matkaa noin 50 kilometriä, käydään silloin, kun tarvitaan jotakin mitä ei kirkonkylältä saa tai halutaan enemmän valinnanmahdollisuuksia. Eriksien kaupunkiin lähdetään kuitenkin suhteellisen harvoin, muutaman kerran vuodessa. Myös toisen tyttären perheen luona reilun sadan kilometrin päässä sijaitsevassa kaupungissa tulee vierailtua aika-ajoin. Kaikki pidemmät matkat tehdään omalla autolla.

Hellän ja Onnin kohdalla liikkuminen ei siis ole tällä hetkellä mikään ongelma. He miettivät kuitenkin Metsäkulmassa asuvien vanhusten tilannetta. Lähelläkään kaikilla ei ole omaa autoa tai kyydin tarjoajia. Tuntuu myös siltä, että monien sellaistenkin liikkuminen on aika rajoitettua, joilla on nuorempia autollisia ihmisiä omassa pihapiirissä. Nuoria ei yleensä kiinnosta esimerkiksi seurakunnan tapahtumat. Kutsutaksi helpottaa erityisesti vanhusten asiointimatkoja mutta iltaiikään julkista kyytiä ei ole. Naapuriapua annetaan tarvittaessa. Kaiken kaikkiaan kanssakäyminen naapureiden kanssa on kuitenkin muuttunut myös Metsäkulmassa muodollisemmaksi. Enää ei pistäydytä kylään sattumalta vaan vierailut sovitaan erikseen ja niihin valmistaudutaan. Ehkä tämä muodollistuminen on myös nostanut kynnystä avun pyytämiseen.

Kuten monilla muillakin, Hellällä ja Onnilla on periaatteena, että vasta pakon edessä muutetaan pois. He eivät vielä kotiapua tarvitse mutta asia pysyy mielessä, kun tuttavissa on apua tarvitsevia. Samalla tulee seurattua, miten asiat sujuvat toisilla ja vertailtua miten ne itsellä sujuisivat. Toiveissa onkin kotipalvelujen kehittäminen niin, että vanhukset voisivat asua kotonaan mahdollisimman pitkän. Kotona asuminen nähdään paitsi henkilökohtaisesti parempana ratkaisuna myös kustannuksiltaan kohtuullisena. Alueella voisi toimia oma kotipalvelu, joka kiertäisi useammassa paikassa ja olisi samalla aina lähistöllä. Asiakkaita riittäisi, kun vanhusten ei tarvitsisi siirtyä palvelutaloihin, joihin monet ovat Metsäkulmastakin muuttaneet. Vaikka oman talon ympäristössä maasto on hankalakulkuista, Onni vakuuttaa, että kaikki on rakennettavissa huonokuntoisenkin kuljettavaksi. Erityisen kiitokset Hellä ja Onni antavat pelastushelikopterin toiminnalle. Helikopterin

myötä kylän saavutettavuus hätätilanteissa on parantunut. Sille toivotaankin jatkuvaa valtion rahoitusta.

Vanhuusajan kotihoidon järjestämisen ongelmien ohella toisen uhkakuvan asumiselle Metsäkulmassa muodostaa puolison mahdollinen kuolema. Ainakin Hellä on varma, ettei haluaisi eikä pystyisikään asumaan yksin Hellänrannassa. Talon ja pihapiirin hoitaminen yksin tulisi liian raskaaksi. Onni miettii myös, ettei Hellä uskaltaisikaan asua yksin. Onni itse ehkä pärjäisi paremmin, olihan hän talon rakennusaikanakin pitkiä aikoja yksikseen, kun Hellä oli vielä töissä Helsingissä. Mutta eri asia on, miltä yksin asuminen tuntuisi. Tällaisessa tapauksessa voisi tulla vastaan tilanne, jossa yksin jäänyt muuttaa esimerkiksi lähempänä asuvan tyttären kotikaupunkiin.

Se, ettei omassa liikkumisessa ole erityisiä ongelmia, ei kuitenkaan tarkoita sitä, että liikennejärjestelyihin alueella oltaisiin tyytyväisiä. Itse asiassa kokemukset muualta saavat ajattelemaan tilanteen epätasa-arvoisuutta ja Onni onkin ollut aloitteentekijänä, kun alueella on ryhdytty vaatimaan teiden kunnostamista. Omasa liikkumisessa teiden huono kunto näkyy erityisesti kelirikkoaikana, jolloin esimerkiksi polkupyörällä ei ole tielle asiaa sen kuraisuuden ja pehmeiden vuoksi. Ongelma tulee esille myös pidempiaikaisten sateiden myötä. Tie on surkea liikuttava, liukas, arvaamaton ja kura lentää. Kelirikko on ongelma myös autoilijoille. Autoja on jouduttu jopa hinaamaan traktorilla pois pahimmista liejukuopista. Onnilla on nelivetoauto, joten hänellä ei ole ollut niin suuria ongelmia. Myös teiden mutkaisuudesta, mäkisyydestä ja kapeudesta on omat ongelmansa. Huono näkyvyisyys ja usein liian kovet nopeudet aiheuttavat vaaratilanteita. Tuntuu joskus, että vastaantulijalle ei oma kaista riitä. Kolareita ei onneksi ole sattunut. Vanhemmilla kuskeilla voi myös muutoin olla ongelmia pysyä omalla kaistalla. Hellä ja Onni peräänkuuluttavatkin iäkkäiden kuljettajien ajokunnon entistä parempaa tarkkailua, esimerkiksi erilaisilla testeillä ja koulutuksella. Liikkuminen vaatiikin valppautta etenkin talvella, jolloin auraspenkat kaventavat teitä entisestään. Näillä teillä liikkuminen on totuttelukysymys. Missä tahansa mutkassa voi tulla rekka vastaan.

Vaikka alueen teitä on äskettäin hieman kunnostettu, olisi niissä Onnin mielestä vielä paljon korjattavaa. Tämä on hyvä alku, jonka soisi jatkuvan niin, että lopulta alueella on päällystetyt tiet, joiden leveydessä on huomioitu myös kevyen liikenteen tarpeet. Ensihätään riittäisi paksu sorakerros, kunnan ojat ja näkyvyyden parantaminen pahimmissa paikoissa. Paremmat tiet helpottaisivat myös teiden kunnossapitoa. Teiden huono kunto on epäkohta myös paikallisten elinkeinojen ja puukuljetusten kannalta. Raskaalle liikenteelle on jouduttu asettamaan kelirikon vuoksi painorajoituksia, jotka voivat olla voimassa kerrallaan parikin kuukautta. Lisäksi paremmat tiet lisäisivät myös esimerkiksi loma-asukkaiden halua muuttaa pysyvästi Metsäkulmaan. Julkisten teiden kunnostus ja huolto kuuluvat valtiolle jo tielaitoksen ylivertaisen kalustonkin vuoksi mutta hengessä voitaisiin olla mukana esimerkiksi sijoittamalla rahaa kunnostukseen. Kysymykseen voisi tulla jonkinlainen obliigaatiojärjestelmä, jossa valtio keräisi kansalaisilta rahaa teiden kunnostukseen ja maksaisi sijoitetuille rahoille korkoa. Muutoin teiden kunnossapidon tai kunnostuksen rahoittaminen tuntuisi epäreilulta. Syrjäisillä alueilla maksetaan polttoaineesta sama hinta kuin muuallakin ja silti täytyy ajaa huonoilla teillä. Teiden huono kunto aiheuttaa myös muita kustannuksia lisäämällä autojen huoltotarvetta.

Lisäksi monilla on jo yksityisteistä kustannuksia, joten liikkumismahdollisuuksiin panostetaan syrjäseuduilla jo nyt hyvinkin huomattavia summia.

**Hellä (72) ja Onni (71)**, paluumuuttajia eläkepäiviksi lapsuuden maisemiin, haja-asutusalue, omakotitalo, kaksi aikuista tytärtä, jotka asuvat perheineen muilla paikkakunnilla, henkilöauto, vain Onnilla ajokortti, liikkuminen aktiivista, palvelujen käyttö monipuolista, halutaan valinnanvaraa.

#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### **Tienpito/ julkinen liikenne:**

- Oma auto keskeinen/ainoa kulkumuoto → oltava henkilöautolla päivittäin liikennöitävä tie, olennaista myös asiointitaajaman liikennejärjestelyjen toimivuus/selkeys
- Iän myötä vaatimukset tienpidolle ja liikennejärjestelyjen selkeydelle kasvavat → ikääntyvien autoilijoiden kunnan seuranta ja mahdollinen kurssittaminen toivottavaa
- Alemmalla tieverkolla ongelmana kapeus ja mutkaisuus → etenkin raskas liikenne (maa- ja metsätalouden kuljetukset) vaaratekijät → sorateiden perusrannus toivottavaa (päämääränä päällystetty tie)
- Kokemusta tieverkon kehittymisestä Suomessa useiden vuosikymmenten ajalta → tienpito koetaan epätasa-arvoiseksi haja-asutusalueilla verrattuna kaupunki-alueisiin sekä Itä-Suomessa verrattuna eteläiseen Suomeen
- Mahdollisuus sijoittaa omia rahoja parempaan tienpitoon (esim. laina valtiolle)
- Liikkumisen kustannukset haja-asutusalueella korkeammat mutta se hyväksytään hintana maalla asumisesta
- Totuttu liikkumaan omalla autolla → ei tällä hetkellä käyttöä julkiselle liikenteelle mutta tulevaisuudessa tarve taksikytyin, kutsutaksipalvelulle tai muulle kimpakyyti-järjestelylle mahdollinen (huom! vaimolla ei ajokorttia) → kimpakyytijärjestelmän kehittäminen toivottavaa (vastuukysymykset, maksun lailistaminen), kutsuohjatun palveluliikenteen olemassaolo/kehittäminen oleellista (ilta- ja viikonloppuvuorot)

##### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Kirkonkylän ja kaupungin palvelut saavutettavissa omalla autolla, tarvittaessa myös julkisen liikenteen välineillä
- Tulevaisuudessa haaveena olla kotona niin pitkään kuin mahdollista → mahdollisesti aikanaan tarvetta kotipalvelulle → toive alueen omasta kotiaivustajasta (luotettavuus, saavutettavuus)
- Tietotekniikan käyttö mahdollista oppia

## Elsa, Metsäkulman vanhin asukas

Elsa muutti Metsäkulmaan mentyään naimisiin Väinön kanssa. Syntyisin hän on naapuripitäjästä. Metsäkulma oli kuitenkin jo ennestään tuttu, sillä kylällä on sukulaistalo, jossa Elsa kävi loma-aikoinaan auttamassa ollessaan nuoruudessaan Helsingissä perheapulaisena. Varsinaisen elämäntyönsä Elsa teki pitokokkina. Hän järjesti monien metsäkulmalaiosten perhejuhlien tarjoilut vuosikymmenien ajan. Elsa ja Väinö asuttivat Väinön äidin kotipaikasta lohkaistua pientilaa. Väinön äiti asui samassa taloudessa kuolemaansa saakka. He viljelivät omaa maatilkkua sekä vuokrapeltoja. Lisäksi talossa oli kaksi lehmää ja hevonen, jonka kanssa Väinö teki metsätöitä. Pariskunnalle ei syntynyt lapsia, vaikka niitä olisi kovasti toivottukin.

Elsa asuu edelleen samalla paikalla, vaikka ikää on karttunut kunnioitettavat 92 vuotta. Väinö kuoli jo parikymmentä vuotta sitten. Elsa on antanut taloa ympäröivät pellot naapurin viljeltäväksi. Pääasia on, että näkee jonkun kylvävän ja kylvävän peltoja, vuokraa hän ei niistä pyydä. Mieltä lämmittää, jos jossain vielä näkee hoidettuja peltoja ja karjaa laitumella. Viime kesänäkin Elsalla oli pieni kasvimaata, jossa hän kasvatteli punajuuria ja auringonkukkia. Se kuitenkin jäi harmittamaan, ettei hän pystynyt koko kesänä olemaan paljain jaloin ulkona.

Vaikka Elsa pärjääkin vielä kotonaan, on liikkuminen vaikeaa. Ilman kävelykeppiä ei voi liikkua muutoin, kuin sisällä ja sielläkin on otettava tukea huonekaluista. Kepin Elsa hommasi kaaduttuaan pari kertaa kirkonmäellä. Nykyisin hän tarvitsee kirkonkylällä asioidessaan myös taluttajan. Omalla pihalla voi käydä kepin kanssa mutta esimerkiksi matka postilaatikolle, muutaman kymmenen metrin päähän, on liian pitkä. Naapuri tuo Elsalle postin samalla, kun käy hakemassa omansa yhteisestä postilaatikosta. Naapuriavulla onkin keskeinen merkitys Elsan elämässä. Hän myöntää, ettei elämä omassa mökissä onnistuisi ilman naapureiden huolenpitoa. Posti tuodaan kotiovelle, lumen auraukset hoidetaan ja kyytiäkin tarjotaan. Tosin lähimmät naapuritkaan eivät enää ole kovin nuoria. Lähimpänä asuu lähes 80-vuotias Toivo, joka on sotainvalidi.

Hyviä naapurimuistoja on Elsalle jäänyt myös muun muassa ajalta, kun hän oli Metsäkulman koulun mummi ja kun naapurikylän koululaiset tulivat oikein rivissä halaamaan hänen täyttäessään 90 vuotta. ”Maalla lapset ovat vielä kilttejä, eivät irvistele vanhoillekaan.” Nykyisin Elsa toivookin, että hänen luonaan kävisi useammin vieraita. Voi kuitenkin olla, että naapurit arvelevat olevansa vaivaksi, jos käyvät liian usein. Entisenä pitokokkina Elsa nimittäin laittaa pöydän koreaksi, eikä vähintään kahveja juomatta kukaan pääse lähtemään. Jos Elsa saa tietää vierailusta etukäteen, vastassa ovat oikeat pidot. Haastattelupäivänä hän oli laittanut ahvenkukkoa, rosollia, uunijuustoa, paistia ja erilaisia lisäkkeitä enemmän kuin jaksoimme syödä. Täytekakku oli onneksi jäänyt tekemättä, vaikka sekin oli ollut suunnitteilla.

Elsa on teettänyt remonttia talossaan, joten hänellä on juokseva vesi sekä vessa ja peseytymismahdollisuus sisällä. Remontit on rahoitettu oman metsäpalstan tuotoilla. Elsan ikäpolven eläketurva on olematon, joten eläke ei olisi remontiin riittänyt. Se riittää häidin tuskin elämiseen. Piharakennuksessa olevaa saunaa Elsa ei pysty enää yksin ollessaan käyttämään. Kodinhoitaja käy periaatteessa kahdesti viikossa siivoamassa, kantamassa lämmityspuut sisälle ja tuomassa ruokaa.



Käynnit eivät kuitenkaan ole aina säännöllisiä hoitajien lomien ja vapaapäivien vuoksi. Elsa tykkää erityisesti hoitajasta, joka on vähän sukulainenkin. ”Se osaa siivota kunnolla. Jotkut ovat vähän huolimattomia.” Joka keskiviikko Elsa kyydittää taksilla naapurikylälle vanhusten yhteiseen huoltopäivään. Päivän aikana osallistujille tarjotaan ruoka, sauna ja terveydenhoitopalveluita sekä kirkollisia toimituksia. Tällainen huolenpito tuntuu Elsasta hyvältä. Muutoin aika kuluu päivisin kotiaskareissa. Aikaisemmin tuli käytyä harrastuspiireissä maalaamassa ja tekevässä käsitöitä mutta niitäkään ei enää viitsi tehdä. Viime talvena Elsa kävi naapurin kyydillä joogassa ja lähtee tänäkin talvena, jos kyyti tarjotaan.

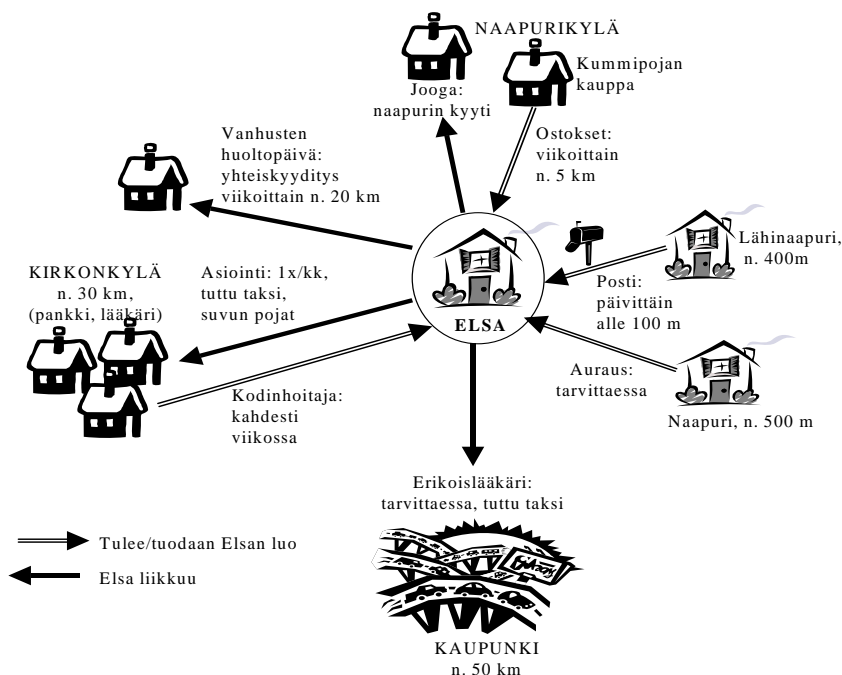
Kauppaostokset Elsa tilaa naapurikylän kaupalta, jossa on kauppiaina oma kummipoika. Ostokset tuodaan kotiin ja maksut Elsa käy hoitamassa paikan päällä. Kummipoika tuo myös lämmityspuut. Noin kerran kuukaudessa Elsa käy kirkonkylällä nostamassa pankista rahaa. Raha-asiansa hän hoitaa itse. Tarvittaessa Elsa käy kirkonkylällä myös lääkärissä ja joskus hän on käynyt erikoislääkärillä kaupungissa keskussairaalassa. Matkat hän tekee taksilla tai suvun poikien kyydissä. Kelan korvausta ei ole tullut kyselyä. Se, että pääsee autolla kotiovelta asioimaan tarvitsematta kävellä useita kilometrejä linja-autolle, tuntuu entisaikoihin verrattuna suorastaan ylellisyydeltä. Ja eihän Elsa muuten pystyisikään asumaan Metsäkulmassa. ”Ei voi lähteä kävelemään, kun on niin huonot jalat.”

Lääkäri ja terveydenhoitaja ovat käyneet katsomassa Elsan kotia ja arvioimassa hänen pärjäämistään yksin. ”Eihän nuo vielä niskasta ottaneet ja käskeneet pois.” Elsa toivookin, että saisi olla kotonaan kuolemaansa saakka tai edes vielä tämän talven. Kotona on niin hyvä olla, eikä kukaan ole koskaan käynyt pelottelemassa. Hänellä ei myöskään ole jalkoja lukuun ottamatta pahempia vaivoja. Näkö ja kuulo ovat vielä hyvät. Elsa vakuuttaakin, ettei hänellä ole mitään hätää, kun vain järki pysyisi nykyisellä tasolla. Muistin reistaileminen huolestuttaa vähän. Elsan mielestä vanhukset pitäisi hoitaa kotona, kuten hänkin hoiti anoppinsa, joka sai kuolla rauhallisesti ja arvokkaasti läheiset ympärillään omaan kammariinsa. Vaikka kyllä kai ne kirkonkylällä palvelutalossa asuvat entiset naapurit tykkäävät olla siellä. ”Pakkohan se on tykätä.”

Metsäkulman ja yleensäkin maaseudun tulevaisuus EU -aikakaudella huolettaa Elsaa. Ihmisiltä on viety mahdollisuus tehdä töitä. Vasta vähän aikaa sitten tehtiin hyviä navettoja ja nyt ei voida pitää lehmiä. Tilat ovat nykyisin niin suuria, ettei niiden töitä jaksakaan tehdä. Nuoret lähtevät etsimään töitä muualta ja maanviljelys loppuu. Tähän asti maalla on aina pärjätty, kun on saatu tehdä töitä. Nyt tuntuu siltä, että ensin pitää tulla nälkä, kunnes tajutaan mihin ollaan menossa. Televisio-ohjelmatkin ovat menneet niin kurjiksi, kun niissä vain tapellaan, eikä ole suomenkielisiä ohjelmia. Toisaalta Suomessa asiat ovat todella hyvin verrattuna esimerkiksi Venäjän Karjalaan, jossa Elsa kävi sukuseuran kanssa retkellä. Täällä on sentään laitettut paikat, maalattut katot ja hyvät tiet. Tietömän ajan nähneelle Elsalle tiestön nykyinen kunto on hyvä. Naapurikylään pääsee nykyisin kätevästi, kun sinne tehtiin 1960-luvulla tie. Aikaisemmin sinne piti mennä jalkaisin tai hevosella. Lähin asfalttitieläkin on viiden kilometrin päässä. Myöskään yksityistiestä, jonka varrella koti sijaitsee, aiheutuvat tiemaksut eivät tunnu suurilta. Kaiken kaikkiaan Elsan pitkän iän salaisuus lieneekin elämänilo ja tyytyväisyys.

”Minnoon ajateellu, että kun sillä Väinöllä oli minua niin kova hinku tähän suaha, niin en minä hevilä lähe pois.”

**Elsa (92)**, haja-asutusalue, oma talo, leski, ei lapsia. Elämä keskittyy kotiin, oma liikkumistarve vähäinen. Liikkuminen kodin ulkopuolella muiden varassa. Asuminen omassa kodissa ihmisarvon kannalta merkittävää. Tarvitsee päivittäin apua. **Palvelujen saavutettavuus/liikkuminen:**



#### ARJEN LIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### Tienpito/julkinen liikenne:

- Olennaista muiden pääseminen Elsan luo (esim. kotiaivustajat) → Elsan luo on päästävää päivittäin jalan ja henkilöautolla
- Pihan lumityöt ja oman tien auraus kokonaan naapuriavun varassa → Entä, jos naapuria ei olisi?
- Käytävissä olevia liikkumismuotoja ovat naapuriapu, järjestetyt kyydit ja yksityinen taksi → Olennaista kyydissä on kotoa hakeminen ja sinne tuominen. Linja-autoyhteys ei riitä. Tarvitaan kyyti sekä avustaja (taluttaja)

##### Palvelujen saavutettavuus:

- Palveluiden saavutettavuudessa olennaista kotiin tuodut palvelut (ostosten kotiinkuljetus, kotipalvelu, naapuri- ja sukulaisapu) → Ellei naapuriapua olisi käytävissä, julkisten palvelujen tarve olisi suurempi (kotipalvelu päivittäin)
- Itsenäinen liikkuminen harvinaisempaa (tarvittaessa käynnit taksilla pankissa ja lääkärissä sekä virkistystoiminta) → rajallisetkin mahdollisuudet liikkua lisäävät henkistä ja fyysistä hyvinvointia ja elämän laatua (esim. vanhusten huoltopäivät, kerhot)

## Impivaaran perhe, kolme sukupolvea saman katon alla

Anna ja Tapani, luomutilalliset

Tapani (45), talon nuorin poika, jäi aikanaan jatkajaksi kotitalalleen Metsäkulmaan, jonne hän toi myös vaimonsa Annan (47) 1980-luvun alussa. Impivaaran perheessä on neljä poikaa Timo (17), Tuomas (16), Aapo (13) ja Eero (12). Samassa rakennuksessa mutta kuitenkin omassa taloudessaan asuu myös Tapanin äiti, Saara (82). Tapanin isä kuoli kolmisen vuotta sitten. Tila siirtyi luomutuotantoon jo 1980-luvun puolella ja viljelyssä on tällä hetkellä monenlaisia luomutuotteita: marjoja, vihanneksia, yrttejä ja viljaa. Tuotteista tehdään myös jatkojalosteita. Lisäksi tilalla on lihakarjaa, kanoja ja metsää sen verran, että myös siellä riittää töitä. Tilanpito on Annalle ja Tapanille tietoinen elämäntapavalinta. Heidän olisi vaikeaa kuvitella tekevänsä jotain muuta tai asuvansa jossain muualla. Luomutuotanto on hyvin käsityövaltaista ja tilanpito onkin samalla sekä työ että harrastus. Vapaa-aikaa jää lähinnä talvella. Tapani harrastaa valokuvausta, käy kuorossa ja kalastaa. Anna tekee käsitöitä ja viime talvena hän kävi naapurikylällä joogassa. Lisäksi hänellä on luottamustehtäviä. Anna on myös käynyt useita luomutuotantoon ja yleensäkin tilanpitoon liittyviä kursseja. Nykyisin hän myös opettaa luomuviljelystä.

Pojat käyvät koulua kotoa käsin. Timo on lukiossa, Tuomas ammattikoulussa, Aapo yläasteella ja Eero ala-asteella. Eeron koulu sijaitsee naapurikylällä vajaan kymmenen kilometrin päässä, jonne hänet kyyditään taksilla kotiovelta. Nykyisin matka käy sujuvasti ja nopeasti. Viime vuonna osalla koululaisista matka vei kohtuuttoman pitkään, jopa kaksi tuntia, taksin reitistä johtuen. Vanhempien valittua asiasta tilanne on kuitenkin korjaantunut. Muut pojat käyvät linja-autolla kirkonkylässä. Harrastuksiin poikia ei tarvitse erikseen kyyditä, ne ovat äärellään. Annan mielestä heillä ei olisi edes mahdollisuutta kyyditä poikia harrastuksiin kirkonkylälle, eikä sopivia julkisen liikenteen yhteyksiä ole.

Tapanilla ja Annalla on molemmilla ajokortti. Taloudessa on yksi auto, jolla tehdään sekä henkilökohtaiset että tilan ajot. Maatalousasioissa liikutaan aika paljon, viedään jatkojalostustuotteita kauppoihin ja hankitaan tarvikkeita. Lähikaupungissa, noin viidenkymmenen kilometrin päässä, näissä asioissa käydään pari kertaa kuukaudessa. Lähikaupungissa käydään myös hankkimassa vaatteita yms. tavaroita, joissa halutaan valinnanvaraa tai joita ei ole saatavilla kirkonkylältä. Vuoden aikana tehdään useampia messumatkoja ympäri Suomea. Nämä matkat ovat yhdistettyjä työ- ja lomareissuja.

Impivaaroilla on kaksi tietokonetta, internetyhteydet ja sähköpostiakin käyttävät ainakin Anna ja pojista Timo. Pankkiasioita hoidetaan internetin välityksellä. Tilan kirjanpito ja etenkin jatkojalostuksen osalta monet asiat ovat koneella. Myös tuotteiden etiketit tehdään itse tietokoneella. Kylällä kiertää kirjastoauto joka toinen viikko. Sen palveluita käytetään säännöllisesti, kun pysäkkikin on aivan talon kulmalla.

Kauppa-asiat hoidetaan kirkonkylällä, jonne on matkaa noin 30 kilometriä. Kirkonkylällä käydään keskimäärin kahdesti viikossa. Myös naapurikylän kaupalla, jonne on matkaa kymmenisen kilometriä, käydään viikoittain. Isolle perheelle tarvitaan usein ruokatäydennystä. Kirkonkylällä asioidessa pyritään hoitamaan

samalla kaikki muutkin asiat, käymään maatalouskaupassa, ruokakaupassa, kirja-kaupassa, apteekissa, kunnanvirastossa jne. Aikaa asiointireissuun saakin varata yleensä ainakin kolme tuntia.

Kun lähistöllä oli vielä kyläkauppa, Impivaarat käyttivät ruokatavaroiden kotiinkuljetuspalvelua. Kuivaelintarvikkeita voisi edelleenkin tilata mutta etenkin tuoretavaroissa halutaan itse nähdä mitä ostetaan. Toisaalta kirkonkylällä käydään joka tapauksessa, joten on järkeväkin hoitaa kauppaostokset samalla. Kyläkaupan puuttumiseen on jo totuttu ja sen kannattamattomuus on ymmärrettävää. Enemmän oikeastaan harmittikin koulun, kuin kyläkaupan loppuminen. Autottomille tilanne on tietysti hankalampi. Kun Metsäkulmassa oli vielä oma kyläkauppa, Anna kävi siellä talvisin myös potkurilla. Teiden hiekoitus on tosin potkurin käytön kannalta ongelmallista. Kauppa-auto on lopettanut liikennöinnin kannattavuussyistä. Jos sellainen ajaisi, voisi sieltä jotain pientä ostaakin, kokemukset tosin ovat huonoja. Tuoretavaroissa päiväykset saattavat olla juuri menossa vanhaksi. Kauppiaat pistävät vanhenemassa olevat tuotteet autoon luottaen siihen, että reitin varrella on joku, jonka on pakko ostaa ne.

Asiointimatkat tehdään omalla autolla ja kyydissä on usein autottomia tuttavita, ainakin Saara-mummi. Kyytiin otetaan halukkaita aina kun mahtuu. Joskus Anna on tehnyt matkan myös linja-autolla, kun oma auto on ollut varattuna. Hintaa edestakaiselle linja-automatkalle kuntakeskukseen kertyy kuutisen kymppiä. ”Toisaalta maksaa se omalla autolla ajaminenkin. Jos matkoihin menevät rahat laskisi, niin varmasti kauhistuisi, joten parempi on, ettei laske.” Liikkumaan on joka tapauksessa pakko päästä.

Tärkeimpiä matkoja ovat kaupparamatkat, koulumatkat ja esimerkiksi se, että pääsee tarvittaessa lääkäriin. Sairaskuljetusten osalta pelastushelikopteri on tuonut parannusta alueelle. Sen käyttö tuntuu myös lisääntyneen viime vuosina. Kovin nopeasti ei Metsäkulmasta sairaalaan kuitenkaan pääse. Ambulanssilta vie minimissään 25 minuuttia kylälle tulemiseen ja matkaa lähimpään sairaalaan on noin 50 kilometriä. Anna synnyttikin Aapon ambulanssissa matkalla sairaalaan.

Impivaaroilla ei käy raskasta liikennettä säännöllisesti. Maataloustuotteista iso osa tuodaan kuitenkin rahtina. Lähinaapurissa on lypsytilla, josta haetaan maidot lähes päivittäin. Erityisiä ongelmia näihin kuljetuksiin ei liity. Tavarakuljetuksista tiedetään milloin ne ovat tulossa, joten tiet on esimerkiksi aurattuna ennen auton tuloa. Raskaan liikenteen osalta itseä koskettavat myös puukuljetukset, joissa ongelmana ovat lähinnä kelirikkoaikaiset painorajoitukset.

Nykyiset, kouluaikeihin sidoksissa olevat linja-autovuorot tuntuvat Impivaaroista riittävilä. Lisävuorojen järjestäminen ei käytön vähyyden vuoksi olisi järkevääkään. Sen sijaan asiointitaksi koetaan järkeväksi tavaksi järjestää alueelle joukkoliikennettä. Kuntien välisiin linja-autoyhteyksiin ollaan tyytyväisiä. Lisää vuoroja ei olla vaatimassa, vaan niitä voidaan paikata omalla autolla. Annan vanhemmat ovat myös joskus tulleet junalla tai lentokoneella lähikaupunkiin, josta heidät on käyty hakemassa.

Koska liikkuminen on pitkälti oman auton käytön varassa, on teiden kunnolla tärkeä merkitys liikkumisen sujuvuudelle ja palvelujen saavutettavuudelle. Teiden mutkaisuus, kapeus ja huono kunto aiheuttavat vaaratilanteita etenkin raskaan liikenteen kohtaamistilanteissa. Toinen pelkotekijä ovat hirvet, mutta niitä ei tule

yleensä ajateltua. Oma talo sijaitsee yksityistien varrella, eikä tien kunnossa ole valittamista. Tien talvihoidosta vastaa naapuri. Tiemaksut koetaan sopiviksi. Tie-kunnassa on toistakymmentä osakasta, joista kuusi on vakituisia asukkaita ja loput mökkiläisiä. Alueen yleisiä teitä Impivaarat pitävät huonoina, tosin nyt näyttäisi olevan tulossa parannusta. Kunnan osallistuminen teiden parannustoimiin on ollut olematonta, vaikka muutama vuosi sitten keskusteltiin mahdollisuudesta, että kunta lainoittaisi alueen teiden laittoa ja tiepiiri maksaisi summan ajan kanssa takaisin. Nyt tiepiiri on korjannut teitä omalla rahoituksellaan. Tuntuu kuitenkin siltä, että rahat suunnataan kansallisesti suurille teille ja kehä kolmosen sisäpuolelle. Sinne missä on liikennettä. Haja-asutusalueet jäävät rappeutumaan. Kun tieasias on kylä-läisten toimesta viety eteenpäin, on heille sanottu, että ”kun on vähän liikennettä, niin ette te kunnan teitäkään tarvitse”. Teiden varsilla on ollut liikennelaskureita ja niiden lukemien perusteella on rahoja jaettu. Eivätkä ne laskurit ole siellä kesällä olleet, kun on mökkiläiset lisäämässä liikennettä. ”Kyllä ne ovat niin viisaita, etteivät laskureitaan silloin laita.”

Metsäkulmalaiset ovat miettineet myös kriteereitä teiden kunnostamisvaatimuksille. Keskeiseksi perusteeksi on esitetty metsä- ja maatalouteen liittyviä kuljetuksia. Vähällä väellä ei pystytä kilpailemaan muuten kuin elinkeinoilla. Kun ei pystytä määrillä perustelemaan, on perusteltava puu- ja marjakuljetuksilla. Metsän takia täältä tulee aika paljon veromarkkoja, joten pitäisi tänne tierahojakin saada. Toisaalta tiet vaikuttavat myös ihmisten muuttohalukkuuteen. Ei Metsäkulmaan tule ketään asumaan ja yrittämään, jos tiet ovat huonot. Tiet eivät ehkä ole ensimmäinen mutta kuitenkin keskeinen tekijä muuttohalukkuudelle. Teiden parantamiseksi on käytetty monenlaisia vaikutuskeinoja ja tulostakin on tullut. Seuraava keino on käyttää hyväksi tämän tutkimuksen tuloksia.

Impivaarojen vaatimukset eivät ole rajattomia. Tärkeintä on, että pääsee kulkemaan, kun on tarve. ”Kunnan ojat, hoidettu soratie, pahimmat mutkat suoremiksi ja reunapuskat pois – sillä pärjätään. Ei tänne tarvitse asfalttipäällysteitä tai katuvaloja.” Teiden kunnossapidossa on tärkeitä auras ja hiekoitus. Talvella tulisi hiekoittaa enemmän, sillä usein tie on kuin jääkiekkorata. Auraus on yleensä hoidettu ajallaan, koulubussin kulkuun mennessä. Vain erityisen huonolla kelillä on saattanut olla poikkeuksia, jotka ovat kyllä ymmärrettäviä. Lisämaksut alueen julkisten teiden paremmasta kunnosta eivät kuitenkaan tuntuisi oikeudenmukaisilta. Jo nyt maksetaan muun muassa kiinteistövero, jolle ei saada mitään vastinetta. Toisaalta esimerkiksi teiden yksityistäminen lisäisi etenkin maanomistajien tiemaksuja ja laskisi teiden hoitotasoa tai ainakin tekisi siitä hyvin kirjavaa. Nykyiselle julkiselle tiestölle tulee olla yksi taho, joka on vastuussa sen hoidosta. Eri asia on, jos rakennetaan jokin hieno moottoritie, josta peritään käyttömaksua. Se on kyllä ihan oikeutettua, että kun käytät, niin myös maksat. Maanomistajaa tällaiset ratkaisut eivät kuitenkaan saisi rasittaa. Myöskään osallistuminen julkisten teiden kunnossapitoon ei tunnu järkevältä muutoin, kuin urakointiluontoisesti. Paikalliset kuorma-autoilijathan hoitavat jo nyt esimerkiksi aurasia joillakin tieosuuksilla. Valtiolla on kuitenkin viime kädessä oltava vastuu julkisista teistä.

Anna ja Tapani eivät usko, että kukaan pojista jäisi jatkamaan tilanpitoa heidän jälkeensä. Maataloustoiminta tulee todennäköisesti loppumaan tilalla, ellei yleinen politiikka muutu. Se on kuitenkin mahdollista, että joku pojista jää asu-

maan Metsäkulmaan ja käy töissä muualla. ”Sitähän ei vielä tiedä, kun pojilla ei ole kokemusta kaupungissa asumisesta”.

Timo ja Tuomas, ”sen pääsee, minkä tarvitsee”

Timo käy lukiota ja Tuomas opiskelee ammattikoulussa metallialaa. Molempien koulu sijaitsee kirkonkylällä ja koulumatka tehdään linja-autolla. Lukiolaisille koulumatka on ilmainen mutta Tuomas joutuu maksamaan osan kyydistä itse. Koulumatka kestää aamuisin noin 45 minuuttia ja iltapäivällä, kun linja-auto ajaa toista reittiä, reilun tunnin. Linja-autopysäkillä on matkaa kilometri. Sinne mennään yleensä pyörällä. Jos ei päästä pyörällä, niin sitten kahlataan jalan lumessa. Teitä ei yleensä ehditä auraamaan ennen poikien lähtöä.

Poikien, etenkin Tuomaksen harrastukset ovat hyvin urheilullisia, juoksemista, painojen nostelua sekä joukkuepelejä. Parin kilometrin päässä sijaitsevan lakautetun kyläkoulun kentällä käydään pelaamassa jalkapalloa tai jääkiekkoa. Joskus on käyty ajokortillisen kaverin kyydillä kirkonkylällä punttisalilla. Metsäkulmassa liikutaan lähinnä polkupyörällä, mopolla tai jalan, joskus myös vanhemmat saattavat kyyditä, jos ovat muutenkin liikkeellä autolla. Harrastusmahdollisuuksia saisi olla enemmänkin. Tuomasta kiinnostavat etenkin joukkuepelit ja Metsäkulmassa ei tahdo oikein riittää porukkaa. Kaveripiiri onkin harventunut, kun monet ovat lähteneet opiskelemaan muualle. Kavereita nähdään kuitenkin viikonloppuisin. Tavataan, kun pelataan jotakin esimerkiksi koulun kentällä. Timo harrastaa erityisesti tietokoneita ja käyttää myös sähköpostia. Sähköposti ei kuitenkaan korvaa kavereiden näkemistä.

Liikkuminen ei Timosta ja Tuomaksesta tunnu ongelmalliselta. Sen pääsee minkä tarvitsee, eikä liikkuminen myöskään pelota. Pimeään, linja-auton liukasteluun tai siihen, että tukkirekka tulee vastaan on totuttu. Kaupungissa käydään tarvittaessa vanhempien kyydillä. Ajokortti on tarkoitus suorittaa heti, kun se on mahdollista, jos vain vanhemmat siihen suostuvat.

Saman ikäluokan nuorilla, jotka haluavat käydä kirkonkylällä iltaisin ja viikonloppuisin onkin jo vähän enemmän järjesteltävää. Kun omaa ajokorttia ei vielä ole, on kyytiä kyseltävä niiltä, joilla se jo on. Sellaisia nuoria Metsäkulmassa on kuitenkin vähän sillä suurin osa on lähtenyt muualle opiskelemaan tai sitten on perustettu perhe, eikä nuorison kускаaminen kiinnosta. Vanhempien kyytiä ei puolestaan aina kehdata pyytää. Eikä siihen aina ole mahdollisuuttakaan.

Timon suunnitelmissa on lähteä lukion jälkeen opiskelemaan tietotekniikka Helsinkiin tai minne nyt sattuu pääsemään. Haaveena on lukea diplomi-insinööriksi. Hän tuskin haluaa asua tulevaisuudessa Metsäkulmassa sillä työmatkat tulisivat pitkiksi. Tuomas puolestaan voisi ajatellakin jäämistä Metsäkulmaan, jos saa työpaikan lähistöltä. Hän on myös parin vuoden ajan osallistunut tilan töihin aktiivisesti.

**Impivaaran perhe, Tapani (45), Anna (47), pojat Timo (17), Tuomas (16), Aapo (13) ja Eero (12)**, haja-asutusalue, monipuolinen luomutila, henkilöauto, molemmilla vanhemmilla ajokortti. Henkilöautolla tehdään sekä yksityiset että tilan ajot. Lisäksi tarvetta tavaroiden rahtikuljetuksille ja puukuljetuksille. Tietotekniikka osa perheen arkipäivää. Kolme vanhinta poikaa käy linja-autolla koulussa kuntakeskuksessa ja nuorin taksilla naapurikylällä. Muutoin pojat liikkuvat kotikylällä jalkaisin, pyörällä tai mopolla. On mahdollista, että joku pojista jää asumaan kotitalalle. Tilanpidon jatkaminen epätodennäköistä.

ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

**Tienpito/julkinen liikenne:**

- Henkilöautolla, jalan, pyörällä ja/tai mopolla liikutaan päivittäin. Totuttu liikkumaan kyläteillä
- Liikkumisen kustannukset suuret mutta oma auto on välttämätön (maatalouden tuotteiden vienti kaupunkiin, lapsiperheen päivittäistavaroiden kuljetus)
- Nuorille ajokortin hankkiminen tärkeää → tulossa nuoria kuljettajia → mahdollisesti lisävaatimuksia teiden kunnolle
- Maatalouden tuotteiden osalta tärkeää elintarvikkeiden kunnan säilyminen kuljetuksen aikana. Metsätalouden kuljetusten kannalta kelirikkoajan painorajoitukset ongelmallisia
- Tiepiirin ei koeta ajavan alueen ja sen asukkaiden etua; yleisten teiden nykyinen kunto ei vastaa vähimmäisvaatimuksia, eikä riittävää parannusta olla saatu aikaan valituksista huolimatta → Vähimmäisvaatimus: hyväkuntoinen ja hoidettu soratie (tasaisuus, ei painorajoituksia). Päivittäin jalan, pyörällä ja autolla liikennöitävässä kunnossa. Turvallisuuden kannalta kohtalainen näkyvyys ja tien leveys riittävä myös kevyen liikenteen tarpeita ajatellen. Talvella riittävästi hiekoitettu
- Henkilöautolla korvataan julkisen liikenteen puutteita
- Koululaiskuljetukset välttämättömiä vielä useiden vuosien ajan

**Palvelujen saavutettavuus:**

- Peruspalvelut saavutettavissa henkilöautolla ja julkisen liikenteen välineillä
- Kyläkaupan puuttuminen ei ole ongelmallista. Palvelut haetaan kuntakeskuksesta
- Lapsiperheille oma kyläkoulu olisi tärkeä
- Internet-palveluja käytetään (esim. pankkipalvelut)

## Saara, Impivaarojen mummi

Saara (82) on asunut nykyisellä paikalla jo 62 vuotta. Hän muutti Metsäkulmaan lähikylästä mentyään naimisiin Impivaaran Viljon kanssa. Heille syntyi kaikkiaan 11 lasta, joista kahdeksan on elossa ja vanhin täyttää 60-vuotta ensi kesänä. Lastenlapsia on 15 ja lastenlastenlapsiakin jo seitsemän. Tapani on pojista nuorin ja tila siirtyi hänelle, kun Viljo tuli eläkeikään. Loput lapset asuvat perheineen muualla. Yksi tyttäristä asuu samassa kunnassa, neljä lähikaupungissa ja loput kauempana. Viljo kuoli kolmisen vuotta sitten, jota ennen Saara hoiti häntä useita vuosia kotona. Saara asuu siis edelleen kotitilalla omassa taloudessaan, josta myös pitää itse huolen. Tapanin perheeseen on läheiset välit ja mummin läsnäolo on etenkin pojille tärkeä.

Töitä on tilalla riittänyt aina. Etenkin sota-aika oli rankkaa, kun tilaa hoidettiin naisvoimin ja rintamallekin piti vielä paketteja laittaa. Talvisodan aikana ei vielä ollut lapsia mutta, kun jatkosota alkoi, vanhin poika jäi vuorokauden vanhaksi isän lähtiessä sotaan. Naapureilta ja sukulaisilta saatiin onneksi apua. Saara sanookin, että ”kaikkea muuta olen tehnyt, mutten kyntänyt”. Nykyisinkään Saara ei osaa olla tarttumatta töihin, vaan osallistuu tilan töihin kuntonsa mukaan. Harrastuksena Saara neuloo, lukee ja täyttelee ristikoita. Kirjastoautolla hän käy säännöllisesti joka toinen viikko. Talvisin tulee luettua aika paljon, kesällä sen sijaan vähemmän, kun on ulkotöitä. Voinnista ja ilmoista riippuen Saara käy päivittäin kävelemässä vähintään kahden kilometrin lenkin. Talvisin hän ulkoilee myös potkurilla. ”Ennen ei lenkille jouduttu, sitä oli työssä lenkkiä ihan tarpeeksi”. Liikkuminen isompienkaan teiden varressa ei pelota, ”kun on vielä tolkkua sen verran, että osaa väistää kun auto tulee”. Muita harrastuksia hän ei kaipaa. Ne myös olisivat etäällä ja ”mil-läs sinne menee”.

Viikoittain Saara käy asioimassa kirkonkylällä. On melkein pakko lähteä, kun kaupat ovat hävinneet Metsäkulmasta, eikä kauppa-autokaan enää aja. ”Ei kuulemma kannata, kun ei kuntakaan tue yhtään. Olisihan se tietysti mukava, jos kauppa-auto ajaisi tai olisi kauppa, jossa pystyisi käymään itse”. Nuoret tuovat kyllä tarvittaessa jotain tärkeimpiä puutteita, kun liikkuvat muutenkin paljon. He ottavat myös kyytiinsä asioidessaan kirkonkylällä mutta Saara käyttää usein asiointitaksia, jota hän pitää suorastaan ihanana asiana. Taksi hakee kotiovelta ja kirkolla asiointiin jää sopivasti aikaa. Kuski on palvelualtis ja matka ei maksa, kun linja-autotaksan verran. Ja eihän linja-autokaan hae kotoa, vaan on mentävä tien varteen. Taksimatalla ja kylällä näkee myös tuttavien ja voi vaihtaa kuulumisia. Samalla reissulla voi käydä kaupassa, pankissa, apteekissa ja tarvittaessa lääkärissä. Saara tunteekin pääsevänsä sinne minne haluaa ja milloin haluaa.

Tietokoneisiin Saara ei halua tutustua, kun ei tarvitse. Jääköön se nuoremmille, oma järki ei tunnu siihen riittävän. Saara epäilee, että rahan vaihtumisessakin on varmasti ihan tarpeeksi opettelemista. ”Tosin paljonhan ne nykypäivänä tietokoneilla asioita tekevät, melkein mitä muuta tahansa, kuin lapsia. Näistä pojistakin Timo viettää koneen ääressä kaiken vapaa-aikansa, vähän liikaakin.”

Muiden lasten perheiden luona tulee käytyä vointien mukaan, useimmiten Tapanin ja Annan kyydissä. Samassa kunnassa asuvan tyttären luona käydään useammin, ”kun se on tuossa lähellä”. Muiden luona harvemmin. Esimerkiksi lähi-



kaupungissa olevien lasten luo meneminen itsekseen olisikin aika hankalaa. Ensin pitäisi mennä kirkonkylälle ja sieltä eteenpäin. Ennen kaupunkiin meni linja, johon pystyi nousemaan naapurikylältä noin kymmenen kilometrin päästä mutta ei enää. Pikkuautolla matka on suurempi.

Teiden kunnossa olisi etenkin keväisin ja syksyisin parantamisen varaa mutta alkuaikoihin nähden ne ovat kyllä hyvässä kunnossa. Silloin se oli kuin kynnöspelto, eikä aina tiennyt pääseekö esimerkiksi linja-auto ollenkaan ajamaan. Kun auto jäi kiinni, matkaa jatkettiin jalkaisin ja auto tuli, kun pääsi. Saara on nähnyt myös ajan, jolloin tie oli ainoastaan hevosilla kuljettavassa kunnossa. Eikä autoja silloin ollutkaan. Tuolloin tie oli jaettu tiekuntien kesken ja jokainen teki oman osuutensa. Kyllähän sekin jotenkin toimi. Hevosella ja jalan silloin käytiin esimerkiksi kirkollakin. Nykyisin päällystetty tie olisi ihanne mutta rahat menevät tuonne isoihin teihin, eikä niitä tahdo riittää tänne. Talon ohi kulkevaa kylätietä hoitaa naapuri, joka auraa tiet aamuisin navettatöiden jälkeen ja iso tie pidetään auki koululaiskuljetuksia varten.

Mitään vakavia vaivoja Saaralla ei ole. Jaloissa on kyllä pahat suonikohjut, huono verenkierto ja kuluneet nivelet. ”Äkkinäinen voisi luulla, ettei noilla jaloilla pysty kävelemään, mutta kyllä niillä vielä pääsee mutkaista tietä näkymättömiin”. Pakottaahan niitä tietysti välillä mutta vaivojen kanssa on oppinut elämään. Kunhan vaan ei tulisi mitään vakavampaa. Metsäkulma on myös turvallinen paikka asua. Maaseudulla on liikepaikkoihin verrattuna rauhallista. Hälytysajaja ajatellen pelastushelikopteri on hyvä ja sen toiminta pitäisi turvata. Saara on osallistunut helikopterin rahoitukseen, joka on nykyisin keräys- ja lahjoitustulojen varassa. Tärkeä toive kuitenkin on, että valtio kustantaisi tulevaisuudessa helikopterin toiminnan. ”Se on kyllä elintärkeä etenkin täällä syrjäkylillä.” Turvallisuutta luo myös Tapanin perheen asuminen saman katon alla. ”Paljonhan niitä on täältäkin kirkolle muuttaneita, jotka ovat antaneet tilan lapsilleen tai asuvat täällä vain kesäisin. ”Itse en ole osannut tästä poiskaan lähteä.” Koti on niin hyvä paikka olla, ettei sille löydy vertaa, jos vain pystyy olemaan. Viljokin, joka oli tähän paikalle syntynyt, sai kuolla tänne”. Hän ei ollut Metsäkulmasta poissa, kuin sodassa ja ennen kuolemaansa aina välillä sairaalassa, että Saara sai hetken hengähtää raskaasta hoitotyöstä. ”Rollaattorin kanssa se vähän liikkui ja tarvitsi käytännössä koko ajan hoitajaa.” Tärkeintä olivat kuitenkin Saara ja koti, josta Viljo ei olisi halunnut lähteä sairaalaan.

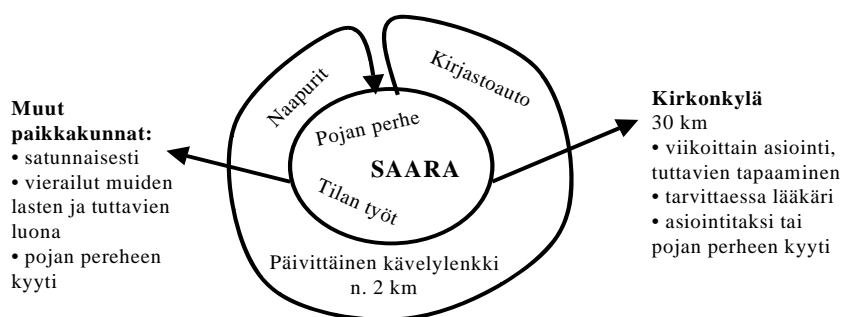
Saara aikoo asua Metsäkulmassa niin kauan kuin pystyy huolehtimaan itsestään ja taloudestaan. Hän ei halua jättäytyä Annan ja Tapanin huollettavaksi. Niillä on jo muutenkin tarpeeksi kiireitä. Kotipalvelua Saara ei vielä tarvitse mutta ”eihän sitä tässä iässä tiedä milloin kunto heikkenee”. Silloin on edessä muutto vanhusten palvelutaloon, pakon sanelemana, kun ei enää pysty itseään ja asioitaan hoitamaan. Tähän mennessä hän ei ole yhteiskunnan apua tarvinnut, joten ”jospa sitä sitten voisi käyttää, kun tosissaan tarvitsee”. Onhan niitä siellä palvelutalossa nuorempiakin, dementoituneita ja muita, jotka eivät pysty enää olemaan kotona.

Pitkän päivätyön sekä talon emäntänä että miehensä hoitajana tehtyään Saaralla on yksi toive yhteiskunnalle. Veteraanien vaimoista tulisi pitää enemmän huolta. Saarakin hoiti miestään monta vuotta kotona, kun tämä olisi muuten joutunut laitokseen. Nyt olisikin aika saada edes jotain huomiota osakseen. Vaikka pari

viikkoa vuodessa kuntoutusta, johon järjestettäisiin kuljetukset. Metsäkulmasta kun on vaikea lähteä jo hierottajallekin, on matkat ja aikatauluongelmat. Viljo kävi kahdesti kuntoutuksessa, kolmatta kertaa hän ei enää kyennyt. Saaralle ei tällaista etua ole tarjolla.

**Saara (82)**, haja-asutusalue, asuu pojan perheen kanssa samassa rakennuksessa omassa taloudessaan, leski, 8 lasta, 15 lastenlasta ja 7 lastenlastenlasta, jotka asuvat muualla, kunto hyvä. Käy viikoittain kirkonkylällä asiointitaksilla tai kotiväen kyydissä. Saara liikkuu päivittäin lähiympäristössä jalkaisin ja potkurilla. Aikoo muuttaa kirkonkylälle, jos ei enää jaksaa huolehtia itsestään.

Palvelujen saavutettavuus ja liikkuminen:



ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

#### Tienpito/julkinen liikenne:

- Liikkuu jalkaisin lähimmillä teillä. Turvallisuudentunne perustuu omaan kykyyn väistää tarvittaessa → Pahimpien mutkien ja näköesteiden poistaminen, pientareiden sekä riittävä liukkauden torjunta hoito turvallisuustekijänä
- Asiointitaksi mahdollistaa itsenäisen asioinnin kirkonkylällä → henkiselle hyvinvoinnille tärkeää → mahdollinen lisätarve iltaisin ja viikonloppuisin (esim. eläkeläisten tapahtumat)

#### Palvelujen saavutettavuus:

- Kirkonkylän palvelut saavutettavissa myös itsenäisesti (asiointitaksi) → Kauppa-auto tai kyläkauppa olisi mieluinen muttei välttämätön
- Kunnon huonontuessa suunnitelmissa on muuttaa kirkonkylälle palvelutaloon → ei todennäköisesti tarvetta kotipalvelulle

## Yhteenveto – Metsäkulma

**METSÄKULMA**, haja-asutusalue, syrjäinen maaseutu, asukkaita 260, ei kauppaa, ei kauppa-autoa, ei postia, koulu lakkautettu, kirjastoauto käy joka toinen viikko, kouluaikoina kolme linja-autovuoroa päivässä, asiointitaksi 2-3 kertaa viikossa, alempi tieverkko, soratiet

KESKEISIÄ HUOMIOITA JA PARANNUSEHDOTUKSIA:

**Tienpito:** ”Liikkuminen näillä teillä on tottumuskysymys”

- Ikääntyvä väestö (huomiokyvyn/refleksien heikkeneminen, heikentynyt kunto/liikkumiskyky) → onnettomuusriski kasvaa, tarve teiden ”täsmähoitoon” (esimerkiksi pihateiden liittymien aeraus), vaatimukset tiestön turvallisuudelle (näkyvyys, leveys)
- Lisääntyvä muualta tulevien loma-asukkaiden määrä (mahdollisesti vähän kokemusta alemmasta tieverkosta) → onnettomuusriski, turvallisuus ja sujuvuus
- Muualla työssäkäyvät (päivittäinen pendelöinti) → nykyistä suuremmat vaatimukset tiestön kunnolle (kelirikko, näkyvyys, leveys, talvihoito)
- Maa- ja metsätalouselinkeinojen tarpeet → ei painorajoituksia, elintarvikkeiden laadun säilymisen kannalta riittävän hyväkuntoinen tie
- Liikkumisen kustannukset korkeat mutta oman auton käyttö pakollista aktiiviväestölle → yksityisautoilun kustannukset pidettävä kohtuullisena (benssiinin hinta, verotus, muut maksut, yksityistiemaksut)

**Julkinen liikenne:**

- Päivittäiset koululaiskuljetukset mahdollistavat myös työmatkaliikenteen
- Ongelmana julkisen liikenteen puute iltaisin ja viikonloppuisin → asiointitaksin/palveluliikenteen kehittäminen normaalia linjaliikennettä järkevämpi vaihtoehto: ovelta ovelle palvelu, mahdollisuus henkilökohtaiseen avustajaan (esim. kerran viikossa), päivittäiset vuorot, iltavuorot

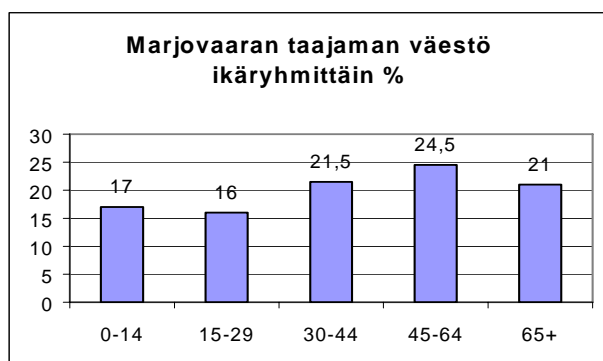
**Palvelut:**

- Palvelut totuttu hakemaan kirkonkylältä
- Suurimmat ongelmat autottomilla ja huonokuntoisilla vanhuksilla, joille naapurivuorilla on tärkeä merkitys
- Toiveena pelastushelikopterin toiminnan turvaaminen
- Vanhuksille tärkeää kotipalvelujen kehittäminen: esimerkiksi kyläkohtainen kotipalvelu – avun luotettavuus, hyvä saavutettavuus, palvelun kokonaisvaltaisuus

Haastatellut: Hellä (72) ja Onni (71), Elsa (92), Impivaarat, Anna (47) Tapani (45), lapset Juhani (17), Tuomas (16), Timo (13), Eero (12), Saara-mummi (82)

## Marjovaaran kuntakeskus

Marjovaara on pinta-alaltaan laajan kunnan kuntakeskus. Taajamassa asuu noin 3.500 asukasta, joka on puolet kunnan väkiluvusta. Taajaman väkiluku on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmeninä ympäröivän maaseudun kustannuksella. 1990-luvulla taajaman väkiluku on kuitenkin kääntynyt laskuun. Toisaalta taajaman väestörakenteen kehitystä kuvaa ikärakenteen vanheneminen eläkeläisten hakeutuessa palveluiden ääreen ja nuorten muuttaessa muille paikkakunnille työn ja opiskelupaikkojen perässä. Tällä hetkellä koko taajaman väestöstä yli 65-vuotiaita on noin 21% mutta aivan ydinkeskustassa luku kohoaa noin 30%:n. Ydinkeskustassa eläkeikäiset ovatkin suurin asukasryhmä, kun muualla kunnassa suurimman ryhmän muodostavat 45-64-vuotiaat.



Kuva 9: Marjovaaran taajaman väestö ikäryhmittäin %

Marjovaarasta löytyvät käytännössä kaikki tarvittavat peruspalvelut. Vain joitakin erikoissairaanhoidon palveluja joudutaan hakemaan lähimmästä kaupungista, jonne on matkaa yli 70 kilometriä. Marjovaarassa on peruskoulun ja lukion lisäksi ammatillinen oppilaitos. Marjovaara toimii keskeisenä asiointipaikkana varsinkin laajalle maaseutualueelle.

Marjovaaran ympäristö on merkittävää puuntuotantoaluetta, joten puukuljetukset näkyvät myös taajama-alueella. Lisäksi alueella on merkittäviä matkailukohteita. Vuoden 1998 alussa kunnan työllisestä työvoimasta noin 64% toimi palvelualalla, noin 20% jalostuksessa ja noin 15% alkutuotannossa.

Marjovaaran taajamarakennetta voidaan luonnehtia hajanaiseksi. Palvelut ovat levittäytyneet ympäri taajamaa. Viime aikoina taajaman asemakaavaa onkin uudistettu pyrkimyksenä tiivistää asutusrakennetta ja keskittää rakentamista lähelle palveluja. Marjovaaran taajamassa on tehty äskettäin parannuksia myös liikenneolosuhteisiin. Parannusten myötä on lisätty liikenneympäristön esteettömyyttä ja liikenneturvallisuutta. Erityisesti pyrittiin parantamaan kevyen liikenteen olosuhteita ja rauhoittamaan liikennettä. Ennen parannustoimia kevyen liikenteen onnettomuuksien määrä oli ydinkeskustassa huolestuttavan suuri. Suurimpia ongelmia olivat kevyen liikenteen väylien puutteellisuus ja liian suuret ajonopeudet.

Liikennemäärät kaupunkiin suuntautuvalla tiellä ovat vilkkaimmilla osuuk-silla keskimäärin yli 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tie kuuluu hoitoluokkaan Ib Muihin keskuksiin suuntautuvilla teillä liikennemäärät jäävät pienemmiksi. Näillä teillä hoitoluokka on II (ks. liite 3). Päivittäiset linja-autoyhteydet lähimpään kau-punkiin ovat olemassa ja ne on ajoitettu palvelemaan koulu- ja työmatkaliikennettä. Osa vuoroista jää pois viikonloppuisin ja koulujen loma-aikoina. Marjovaaraassa ei ole henkilöraide-liikennettä. Taajamassa ei myöskään ole kutsutaksiliikennettä mut-ta erilaisia vaihtoehtoja paikallisliikenteen järjestämiseksi ollaan parhaillaan harkit-semassa. Lähimmälle rautatieasemalle ja lentokentälle matkaa on yli 70 kilometriä.

## **Elämä ja liikkuminen**

Marjovaaraassa haastateltiin Louheloiden perhe, johon kuuluu vanhempien Ainin ja Ilmarin lisäksi tyttäret Anni ja Tuuli sekä poika Sampo. Lisäksi haastatel-tiin poikamies Juhani ja koiransa Metkun kanssa asuva vanhus Elina.

### **Louhelan perhe, liikkumista taajamassa ja sen ulkopuolella**

Aino ja Ilmari, henkilöautoilu – ”hintaa Marjovaaraassa asumisesta”

Aino (43) ja Ilmari (45) ovat asuneet Marjovaaraassa 20 vuotta. Aino toimii tiedotusosalalla ja Ilmari on ammatiltaan käsityöläinen/opettaja. Louheloilla on kol-me lasta, joista vanhin Anni (17) käy lukiota, Tuuli (15) on yläasteella ja Sampo (10) käy ala-astetta. Ainolla on toimisto Marjovaaraassa mutta hän liikkuu päivittäin työasioissa lähiseudulla. Ilmari työskentelee päivisin kotona ja käy opettamassa kahtena iltana viikossa lähikaupungissa, kerran viikossa naapuripaikkakunnalla ja yhtenä iltana Marjovaaraassa. Aino ja Ilmari ovat tyytyväisiä elämäänsä ja työhönsä Marjovaaraassa. Erityisesti pienten lasten kanssa paikka on hyvä asua. Murrosikäis-ten osalta ongelmana on etenkin tyttöjen harrastusmahdollisuuksien vähäisyys ja koulutuspaikkojen puute. Muutoin paikkakunnalla on kaikki mitä ihminen perus-elämäänsä varten tarvitsee. Marjovaaran parhaita puolia ovat rauhallisuus ja luonto.

Aino kulkee työmatkojaan mahdollisimman paljon jalkaisin ja polkupyörällä tai potkurilla myös taajaman ulkopuolelle mutta Louhelat joutuvat ajamaan työs-sään varsin paljon myös autolla. Taloudessa on kaksi autoa, useita polkupyöriä sekä kaksi potkuria. Ainolle kertyy työajoja noin 800 kilometriä kuukaudessa. Il-marille vieläkin enemmän. Ilmari ajaa opetusmatkansa lähikaupunkiin (yli 70 km) ja naapurikuntaan (noin 50 km) autolla, sillä ilta-aikaan sopivia linja-autoyhteyksiä ei ole ja julkisen liikenteen välineillä matkaan menisi myös kohtuuttoman pitkä aika. Toisaalta hänellä on yleensä mukana niin paljon tavaroita, ettei niitä pysty käsin kantamaan. Aikaisemmin, kun Ilmarilla oli opetuksia päiväsaikaan, hän saat-toi tehdä matkan kaupunkiin myös linja-autolla, mutta käytännössä se kävi varsin hankalaksi. Perillä oli vaihdettava vielä paikallisbussiin, jonka aikataulut eivät välttämättä sopineet Marjovaarasta tulevan auton aikatauluihin. Louhelat toteavat linja-autovuorojen lähikaupunkiin harventuneen vuosien saatossa. Heille sillä ei kuitenkaan ole viime kädessä kovin suurta merkitystä. Oma auto on pidemmällä matkoilla yleisin ja kätevin kulkuväline. Kun omalla autolla kaupunkimatkaan

menee aikaa 50 minuuttia, on linja-autossa istuttava melkein kaksi tuntia eikä matka edes tule edullisemmaksi. Ollessaan päivätyössä lähikaupungissa, Ilmari kokeili myös kimpakyytiä. Autot olivat aina täynnä, eivätkä kaikki halukkaat edes mahtuneet kyytiin. Hänen mielestään lähikaupunkiin suuntautuvassa työmatkaliikenteessä voisi toimia pikkubussi, joka ajaisi arkisin suoraa vuoroa Marjovaarasta lähikaupunkiin ja illalla takaisin. Kun samojen ihmisten kanssa ajettiin peräkkäin päivästä toiseen, tuntui suorastaan ihmeelliseltä, ettei tällaista pikkubussi-vaihtoehtoa ole tarjolla.

Kahdeksan kertaa vuodessa Aino käy työasioissa Helsingissä. Matkat hän on tehnyt pääsääntöisesti lentäen. Lentämisen saastuttavuuden vuoksi hän on kuitenkin harkinnut siirtymistä junalla matkustamiseen. Rautatie- ja lentoasema sijaitsevat lähikaupungissa. Muutama vuosi sitten Marjovaarasta järjestettiin kutsutaksityyppisiä kuljetuksia lentokentälle. Kuljetukset kuitenkin lopetettiin käyttäjien vähyyden vuoksi. Louhelat itse käyttivät kyytiä tarvittaessa ja käyttäisivät edelleenkin. Liikkumisvalintoihin liittyy myös ympäristöarvoja. ”Meillä on molemmilla semmoinen arvomaailma, että jos meillä ei tarvitsisi olla, niin meillä ei olisi yhtään autoa. Mutta se on se hinta. Olen aina sanonut, että täällä on niin paljon hyviä asioita täällä Marjovaarassa, että siitä on maksettava joku hinta, että voi asua täällä. Se on sitten tuo autoilu.” Tähän yhtyy myös Ilmari: ”Kyllä se vähän harmittaa, kun joutuu omaa autoa käyttämään mutta ei ole muuta mahdollisuutta.” Marjovaaran hyviin puoliin Louhelat laskevat myös sen, ettei liikkumista tarvitse pelätä. Käytännössä ainoita pelon aiheita ovat olleet ne, kun lapset alkoivat käymään yksinään pyörällä koulussa ja kun työt ovat myöhään ulkona vastikään ajokortin saaneiden kavereiden kyydissä.

Kaikki peruspalvelut löytyvät Marjovaaran keskustasta, jonne on Louheloilta matkaa reilu kilometri. Yleisimmät kauppa-asiat hoidetaan Marjovaarassa. Arkisin kauppaostokset pyritään liittämään työ- ja koulumatkoihin mutta lauantaisin käydään erikseen kaupassa. Sen voisi kyllä jättää poisikin, jos olisi mahdollisuus hankkia elintarvikkeet esimerkiksi nettikaupasta. Sähköisiä pankkipalveluja Louhelat jo käyttävätkin. Aino tekee toisinaan myös kirjoitustöitä kotona. Sähköpostia käyttävät kaikki Sampoja lukuun ottamatta. Vähintään kerran kuukaudessa perhe käy vaate- ja erikoistarvikeostoksilla kaupungissa. Lisäksi ajoja kertyy lasten harrastuskyydeistä, joita tehdään vuoroviikoin muiden vanhempien kanssa. Siinä suhteessa Louheloilla on menossa hieman rauhallisempi vaihe. Kun lapsilla oli enemmän kerhoja ja harjoituksia, Ilmari muistelee olleensa aina enemmän tai vähemmän sekaisin siitä, minne pitää lähteä kutakin lapsista viemään tai mistä hakemaan. ”Oli aikataulut, kun busseilla konsanaan.” Ilmarin onkin helppo kyyditä lapsia, kun työpaikka on äärellään ja siitä voi tarvittaessa lähteä.

Vapaa-aikanaan Louhelat käyvät usein mökillään naapurikunnan puolella. Kesällä mökillä käydään viikoittain, talvella vähemmän. Matkaa sinne on noin 50 kilometriä. Joskus koko perhe Sampoja lukuun ottamatta on tehnyt matkan pyörällä mutta yleensä mökille mennään autolla. Louhelat harrastavat myös pyöräretkiä, joita tehtäisiin enemmänkin, jos vain olisi aikaa. Melkein joka kesä he käyvät automatalla Pohjoismaissa. Louhelat ovat myös ahkeria kulttuurikyytien käyttäjiä. Jos Marjovaarasta järjestetään retkiä teattereihin, nuorisotapahtumiin tms. on per-

heestä yleensä aina joku mukana. Liikkumisen kustannuksia ei ole laskettu mutta Louhelat arvioivat, että liikkuminen on ruoan jälkeen toiseksi suurin menoerä.

Taajaman teiden kuntoa Louhelat pitävät olosuhteisiin nähden hyvänä. Esimerkiksi runsaslumisena talvena on ymmärrettävää, että lopputalvesta teitä aurataan vähemmän, koska kunta on budjetoanut tietyn summan aurauksiin. Aurauksissa ei ole valittamista. Kun lunta on paljon, ongelmaksi muodostuvat pikemminkin lumipenkat, joiden vuoksi risteysnäkyvyys kärsii. Lumien sijoittamiseen tulisikin Louheloiden mielestä kiinnittää enemmän huomiota liikenneympäristöä suunniteltaessa. Mielessä on käynyt, että onko tätä asiaa huomioitu riittävästi tehdyn liikenneympäristön parannuksen yhteydessä mutta sen aika näyttää. Hiekoituskysymykset saavat Louheloiden perheen miettimään pidempäänkin mikä olisi hyvä ratkaisu. Heidän mielestään Marjovaarassa voidaan puhua jopa erityisestä potkurikulttuurista, sillä potkuria käytetään siellä paljon. Ongelmana on kuitenkin kevyen liikenteen väylien hiekoittaminen. Vaikka pyritään hiekoittamaan vain puolet väylistä, hiekka leviää koko alalle. Toisaalta se, että väylien hoito on kohtalaisen huonoa, suosii potkurilla kulkemista. Polkupyörällä ei juuri pysty ajamaan, kun väylät ovat niin lumiset. Ellei jalankulkijoita varten jouduttaisi joka tapauksessa hiekoittamaan, voitaisiinkin antaa periksi ja jättää hiekoittamatta niin, että potkurilla olisi hyvä kulkea. Julkisten teiden hiekoitus ei kuitenkaan ole kovin suuri ongelma. Sen sijaan yritysten pihat ovat joskus vaarallisen liukkaita. Talvihoidon ongelmia enemmän harmittaa se, että keväällä hiekoitushiekat lakaistaan taajaman reuna-alueilta niin myöhään. Oman talon kulmalla oleva rinne, joka päättyy risteykseen, on silloin jopa vaarallisen liukas kun hiekoitussora luistaa asfaltin päällä. Samaisessa risteyksessä on ongelmia myös näkyvyyden suhteen. Risteävällä tiellä ajaa paljon tukkirekkoja, joten vaaratilanteet ovat mahdollisia.

Louheloiden mielestä turvallisuus ja esteettömyys ovat lisääntyneet tehtyjen liikenneympäristön parannustoimien myötä. Aino muistelee aikaa, jolloin hän työnsi molempia tyttöjä, kauppaostoksia sekä perheen silloista koiraa samoilla rattailla. Korkeiden kivetysten ylittäminen oli todella rankkaa. Hän arveleekin, että nyt kaikki rollaattoreilla, potkureilla ja lastenvaunujen kanssa liikkuvat ovat todella tyytyväisiä, kun pääsee kulkemaan kaikkialle. Yli kymmenen vuotta tätä parannusta pitikin odottaa. Louhelat ovat tosin havainneet, että osalla ihmisistä on ollut vaikeuksia hahmottaa uusia järjestelyjä. Etenkin liikenneympyräkäyttämisen on ollut ongelmia. Vähitellen tilanne on kuitenkin parantumassa paikallislehdessä olleiden ohjeiden ja tottumisen myötä.

Syrjäseuduilla tiet ovat Louheloiden mielestä huonot. Teiden kunnossa näkyy selvästi metsäyhtiöiden intressit. Tiet, joilla on paljon puuajoja, ovat paremmassa kunnossa kuin muut syrjätiät. Taajaman ulkopuolella liikuttaessa huolenaiheena ovat myös hirvet ja muut eläimet. Teiden osalta ihannetilanne olisi hyvin hoidettu hiekkatie, asfalttia ei tarvita välttämättä joka paikkaan. Aino ja Ilmari muistelevat aikaa ennen lasten syntymää, jolloin he kulkivat kesät moottoripyörällä ja talvet julkisilla liikennevälineillä. Niin hyviä hiekkatiepintoja kuin silloin oli, ei näe enää missään.

Tie lähikaupungin suuntaan on kohtuullinen. Sen ajan minkä Louhelat ovat Marjovaarassa asuneet, on tie ollut suurinpiirtein samanlaisessa kunnossa. Pinta on hyvä mutta mitään uudistuksia esimerkiksi risteysten suhteen ei ole tehty. Talvihoi-

to toimii omaa käyttöä ajatellen riittävästi. Nykyinen liikennemääriin perustuva ”tasa-arvo” näkyy matkan varrella kuitenkin hyvin. Tien kunto paranee ja aurauksen aloittamisen nopeus lisääntyy asteittain mitä lähemmäs kaupunkia mennään. Samalla lisääntyvät myös liikennemäärät. Sen sijaan Marjovaaran ja naapurikunnan kuntakeskuksen välisen tien talvihoidossa on pahoja puutteita. Se on aika ajoin jopa vaarallinen. Louhelat käyttävät tietä mökille mennessään. Tärkein asia tienpidossa on Louheloiden mielestä turvallisuus – teiden auraus ja polanteiden poisto. Hiekoitustekniikan kehittäminen olisi myös paikallaan, sillä Ilmari haluaisi päästä eroon nastarenkaista, joita ei välttämättä tarvittaisi, jos hiekoitusasiat olisivat kunnossa. Nastattomat renkaat eivät kuluttaisi niin paljon tienpintaa, eikä olisi niin tarkkaa milloin renkaat vaihtaa. Nykyisellään renkaiden vaihto on varsinaista arpa-peliä, kun ei viitsisi ajaa nastoilla asfaltilla.

Teiden kunnossapidon vastuukysymyksiä ja vaadittavaa tasoa Aino ja Ilmari miettivät monelta kannalta. Teiden kunnossapito voisi olla paikallistasolla kunnan vastuulla sillä ehdolla, että niille annettaisiin siihen tarvittavat resurssit.

*Aino:* Tämmöiselle pinta-alaltaan laajalle ja vähävaraiselle kunnalle, jossa teitä on varmasti asukasta kohden poskettomasti, teiden kunnossapito on ymmärrettävästi vaikeaa. Rahat eivät riitä varmasti millään. Tuskin ne mihinkään tiekilometreihin sidottuja on ne rahat, vaan liikennemääriin ja asukaslukuun. Mutta vaikka siellä olisi vain yksi ihminen, niin senkin on päästävä töihin ja asioimaan. Ja kumpi sitten on kalliimpi, laitospaikka vai teiden hoitaminen niin, että asioiminen sujuu ja antaa sen vanhuksen kuolla sinne mökkiinsä. Kuoleehan se tietysti ainakin sitten, jos ne tiet eivät ole kunnossa.

*Ilmari:* Hyvinvointiyhteiskunnan ylpeydenaihe voisi olla, että pystytään huolehtimaan myös jonkin tien päässä asuvasta mummostakin. Tämmöisissä asioissa ei tarvitse tuijottaa pelkästään taloudelliseen kannattavuuteen.

*Aino:* Teiden tulisi olla päivittäin henkilöautolla liikennöitävässä kunnossa. Rullaluistimilla tms. ei tarvitse päästä joka paikkaan mutta kutsutaksin tai ambulanssin on päästävä.

*Ilmari:* Alemman tieverkon kunto tulisi kuitenkin hoitaa rasittamatta taajamateiden kunnossapitoa. Jos taajamateiden kunto rapistuu siksi, että jotakin tienpätkää pidetään kunnossa, se tarkoittaa itse asiassa sotaa semmoinen, kuten kyläkoulujenkin suhteen. Kyllä ihmiset taajamassa haluavat, että tämä muistuttaa oikeaa taajamaa.

*Aino:* Toisaalta ei sekään ole hyväksyttävää, että niiltä mummoilta ryhdyttäisiin perimään jotain ylimääräisiä maksuja, kun niiden teitä hoidetaan. Nämä ihmiset ovat yleensä niitä vähäväkisimpiä ja eläneet aika rankan elämän. Kysymys on viime kädessä häviämässä olevasta sukupolvesta ja tämäkin huoli on kohta kuopattu maan alle, joten rasite ei tule olemaa pitkäaikainen. Muuttoliike näille seuduille ei ole ollut suurta ja toisaalta ihmiset, jotka sinne syrjään muuttavat eivät vaadikaan mitään asfaltoitua tietä ja valokaapelia seinään.

*Ilmari:* Ne nimenomaan haluavat muuttaa sinne, koska siellä ei ole näitä. Se riski, että vaatioita tulee olemaan, on tietysti olemassa. Maallemuuttajille pitäisikin järjestää kurssi, että he tietäisivät minne lähtevät. Monet tuntuvat muuttavan liian heppoisin eväin. Toisaalta se sukupolvi, joka sinne muuttaa, todennäköisesti puree hammasta ja hyväksyy tilanteen. Mutta kuinka on tilanne heidän lapsiensa osalta?



*Aino:* Toisaalta tänne muuttaa myös semmoisia ihmisiä, jotka ovat jollain tavalla syrjäytyneet ja epäonnistuneet tuolla maailmalla. Ne tulevat takaisin, kun täällä on jokin kiinnekohta, kotitila tyhjillään tai sitten on vielä isä ja äiti hengissä. Nämä ovat vaikeita kysymyksiä.

*Ilmari:* Yksityisteiden käyttömaksut toimivat varmasti siellä, missä maksajia on paljon. Täällä teiden ylläpito on kuitenkin jossain mielessä yhteiskunnan velvollisuus. On kohtuutonta vaatia, että asukkaat maksaisivat jotain ylimääräistä, koska maksamme veroja ja bensan hintaa kuten muutkin ihmiset, eikä meillä ole julkisia kulkuneuvoja. Ei ole muita vaihtoehtoja, kuin ajaa omalla autolla.

*Aino:* Esimerkiksi lasten koulunkäynnistä voitaisiin maksaa mutta se on kohtuuton, jos pitäisi maksaa jotain erityisveroja teiden kunnossapidosta. Toisaalta kysymys on varmasti niin isoista summista, ettei niitä näin pienellä porukalla pystyttäisi keräämäänkään. Pitäisi varmaan vähän politikoida ja verottaa noita metsäyhtiöitä siitä, että saavat käyttää näitä teitä.

Ajatusleikkiin siitä, jos alueen liikennejärjestelyihin olisi käytettävissä rajattomasti rahaa Louhelat ehdottavat aluksi helikopteri- tai pienkoneliikennettä Marjovaaran ja lähikaupungin välille. Tämä vaihtoehto unohtuu kuitenkin pian, kun joku muistaa junan, josta kaikki innostuvat. Louhelat löytävät monia hyviä puolia junayhteydestä. Nuoret voisivat vielä opiskelemaankin päästyään asua Marjovaarassa, jos lähikaupunkiin olisi nopea junayhteys. Ilmari kertoo itse aikanaan käyneensä koulua juna-bussi-yhdistelmällä ja tykänneensä siitä. Nuoriso voisi myös käyttää oman auton sijasta junaa käydessään viikonloppuisin kaupungissa. Omalla autolla ajaminen tulee aika kalliiksikin. Haitallinen puoli saattaisi olla se, että paikalliset yritykset kärsisivät, kun ihmiset tekisivät junalla ostosmatkoja suurempaan keskuksen. Mutta voisihan se toimia toisinkin päin. Houkuteltaisiin sieltä ihmisiä Marjovaaraan.

Louhelat uskovat, että Marjovaara tulee aina säilymään. Siellä on paljon semmoisia arvoja, joita ihmiset arvostavat. ”Tiettyyn rajaan saakka väestö voi lähi-alueella vähetä ja syrjäkyliä tulee autoitumaan. Reuna alueet kärsivät, se on pakko hyväksyä. Marjovaaran taajama sen sijaan kehittyy.”

#### Anni ja Tuuli, ”aina sitä jotain keksii”

Anni (17) käy lukiota Marjovaarassa. Tuuli (15) on yläasteella. Koulumatkaa molemmilla on noin kaksi kilometriä. Koulumatkan he kulkevat jalkaisin, pyörällä tai kavereiden kyydillä. Annin tyttökaveri on saanut äskettäin ajokortin, joten nykyisin tulee kuljettua enemmän autolla. Joskus kovilla pakkasilla myös vanhemmat kyyditsevät kouluun.

Harrastusmahdollisuuksia, urheilua lukuun ottamatta, tämän ikäisille tytöille ei Marjovaarassa ole kovin paljoa. Toisaalta ainakin Annilla lukion myötä ylimääräiset harrastukset ovat ajan puutteen vuoksi jääneet pois. Aikaisemmin hän harrasti pesäpalloa ja tanssia, jota varten hän matkusti kerran viikossa lähikaupunkiin. Reissu vie sen verran aikaa, että nyt ei yksinkertaisesti ehdi. Nuorempana vanhemmat veivät tanssitunneille vuoroviikoin muiden lasten vanhempien kanssa. Vanhempana Anni kävi tanssitunneilla myös itsekseen linja-autolla. Kolmen autolla piti mennä kaupunkiin, kun tanssitunti oli kello 18-19 ja takaisin pääsi puoli

kahdeksalta lähtevällä autolla. Reissussa meni koko iltapäivä ja ilta. Anni kertookin haaveilleensa siitä, että Marjovaarassa olisi voinut harrastaa tanssia mutta ei hän silti koe jääneensä mistään paitsi. ”Onhan tuota pärjännyt ilmankin, aina sitä jotta-kin keksii”. Hänellä ei ole vielä erityisiä suunnitelmia siitä, mitä tekisi lukion jälkeen. Yliopistoon hän ei halua mutta ammattikorkeakoulu kiinnostaa. Lähtö Marjovaarasta on joka tapauksessa edessä. ”Jos tänne jää, ei ole mitään”: Ammatti on käytävä hankkimassa muualla ja sitten voi hyvällä tuurilla saada työpaikan Marjovaarasta. Tuuli puolestaan harrastaa näyttötelemistä kansalaisopiston näytelmäpiirisä. Hän haaveilee hakevansa peruskoulun jälkeen ilmaisutaidon lukioon. Erikoislukioiden korkeat vaatimukset kuitenkin vähän arveluttavat. Joka tapauksessa hän aikoo lähteä lukioon toiselle paikkakunnalle.

Viikolla tytöt viettävät yleensä vapaa-aikaansa kavereiden kanssa nuorisotalolla. Viime kesänä tytöt harrastivat myös rullaluistelua, joka oli erityisen mukavaa taajaman uusituilla asfalttipinnoilla. He uskovatkin, että tulevana kesänä rullaluistelun suosio kasvaa entisestään. Annilla ja Tuulilla on yhdet yhteiset rullaluistimet, jotka riittävät hyvin. Samaan aikaan ei viitsisi lähteä luistelemaan. Aikaa vietetään myös ajokortillisten kavereiden kyydissä. Vanhempiensa huoleen iltamyöhään kavereiden kyydissä kulkemisesta Anni vastaakin tyynesti: ”Eipä siinä mitään hirmu vaarallista ole, autossa istumisessa parkkipaikalla”. Tytöt itse eivät pelkää myöskään pidemmällä matkoilla kavereiden kyydissä, vaikka vanhemmat ovatkin vähän huolissaan. Anni kertoo nähneensä yhden hirven elämänsä aikana autoillessa. Sekin sattui aivan äskettäin, kaverin kyydissä. ”Just oli puhetta, että on jännän näköistä, kun siltä näkyy pimeällä vain silmät ja parin minuutin päästä siellä näkyi silmät.”

Tuulin mielestä keskustasta kotiin tuleva, epävirallinen ja valaisematon, haudausmaan takaa kulkeva polku on pimeällä pelottava. Sitä tulee kuitenkin käytettyä, sillä kaverin koti on sen varressa. Muutoin ei pelota ja valaistus on taajamassa hyvä, ongelmia voi olla pikemminkin syrjemmällä. Annin mielestä taajaman uudet liikennejärjestelyt lisäävät turvallisuutta, kun vain ihmiset oppisivat niitä noudattamaan. Koululaiset saivat aikanaan osallistua ympäristön suunnitteluun etenkin koulun lähialueen osalta, joten ”täytyyhän siihen tyytyväinen olla, kun on itse ollut suunnittelemassa”.

Rahaa Annilla ja Tuulilla kuluu liikkumisen osalta linja-autolippuihin ja siihen, että maksetaan vähän kavereille bensarahaa. Kulut jäävät kuitenkin muutama kymppiin kuukaudessa. Kavereiden kyyti on lähikaupunkiin mennessä mieluisampi ja kätevämpi vaihtoehto kuin linja-auto. Päivävuoro, jota tulisi yleensä käytettyä, kiertää matkalla kaikki pikkukylät ja matkaan saattaa mennä aikaa kaksikin tuntia. Annin ja Tuulin käyttöä ajatellen linja-autovuorot, joilla pääsisi aamulla kaupunkiin kouluun ja illalla takaisin, ovat ihmeelliset. Heidän liikkumisensa liittyy vapaa-aikaan. Vuoroja saisikin mennä enemmän päivällä sekä viikonloppuisin. ”Tuskin kukaan vaivautuu lauantai aamuna lähtemään niin aikaisin. Mieluummin hankkii jonkin muun kyydin.” Opiskelijakortilla matka maksaa 30 markkaa.

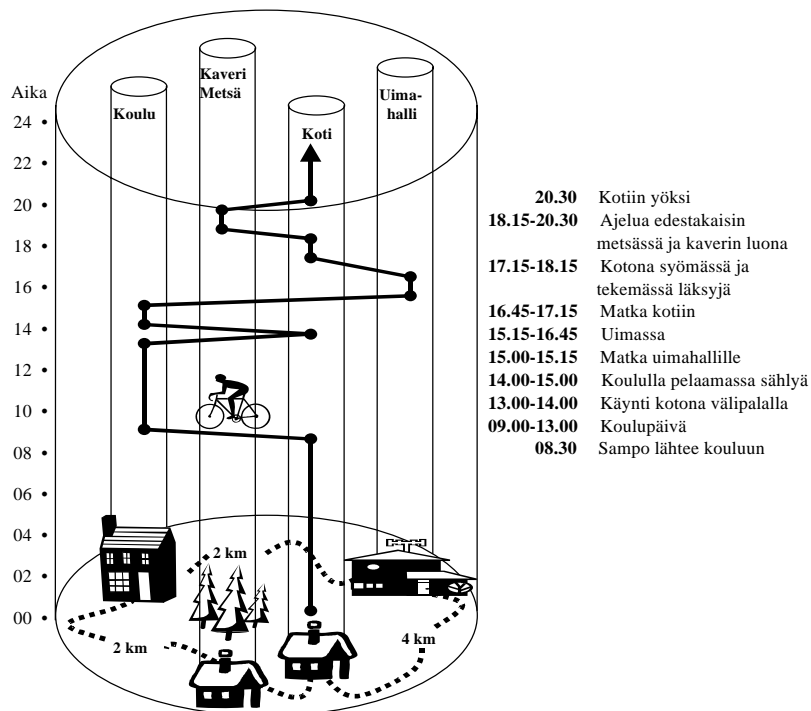
Sekä Annilla että Tuulilla on sähköpostiosoite, jota myös käytetään aktiivisesti. Etenkin Annille sähköposti on kätevä ja puhelinta halvempi tapa pitää yhteyttä kavereihin, jotka ovat lähteneet muille paikkakunnille opiskelemaan. Näin voi pitää yhteyttä viikollakin. Molemmilla tytöillä on myös omat matkapuhelimet.

Asuminen tulevaisuudessa Marjovaarassa tuntuu molemmista epätodennäköiseltä. Alueella ei ole paljoa työpaikkoja, ainakaan sellaisia, jotka itseä kiinnostaisivat. Tuulin mielestä omille lapsillekaan ei Marjovaarassa olisi tulevaisuutta. Muutoin Marjovaara on ihan mukava paikka. Kaikkein mukavinta on se, että tuntee kaikki ihmiset ympärillä. On turvallista ja tuttua. Pienten lasten kanssa paikka olisi varmasti mukava asua mutta lapsetkin kasvavat.

#### Sampo, itsenäinen koululainen

Sampo (10) käy ala-astetta, joka sijaitsee noin kahden kilometrin päässä kotoa. Koulumatkan hän tekee yleensä polkupyörällä sekä kesällä että talvella. Liukkaus tai auraamattomuus eivät haittaa, pikemminkin päinvastoin. Koulumatkaan menee aikaa kymmenisen minuuttia. Viime talvena Sampo käytti myös jonkin verran potkuria koulu- ja harrastusmatkoillaan. Joskus kovilla pakkasilla vanhemmat vievät autolla kouluun ja hakevat. Sampolla on myös omat rullaluistimet ja hän haaveilee potkulaudasta, jonka isä on luvannut tehdä.

Sampo liikkuu päivittäin paljon itseksensä Marjovaaran taajamassa. Tyypillinen päivä (kuva ?) on esimerkiksi sellainen, että Sampo tulee koulun loputtua yhden jälkeen käymään kotona syömässä välipalan, lähtee sitten kavereiden kanssa sählyyn, sieltä uimahallille, takaisin kotiin ja mahdollisesti vielä illalla kavereiden luokse tai pyörällä hurjastelemaan koululle ja metsään. Sampolla onkin kaksi polkupyörää, toinen tiellä ajamiseen ja toinen metsäkäyttöön. Kuvatun kaltaisena päivänä Sampo liikkuu vähintään 12 kilometriä (noin tunnin ajan) taajaman kevyenliikenteen väyliä pitkin. Vaikka vanhempia aluksi vähän pelottikin päästää Sampoa itseksensä pyöräilemään, mitään vahinkoja ei onneksi ole sattunut. Taajaman uudet liikennejärjestelyt lisäävät turvallisuutta, kun kouluun pääsee nyt tarvitsematta ylittää isoa tietä. Sampon mielestä uusi järjestelmä tuntuu kuitenkin vähän sekavalta. Ei oikein tiedä, mistä pitäisi kulkea.



Kuva 10: Sampon päivä

Sampo harrastaa paljon monenlaista urheilua. Erityisesti häntä kiinnostavat erilaiset joukkuepelit kuten jalkapallo, sähly ja jääkiekko. Äskettäin Sampo osallistui myös tanssikurssille ja viime talvena hän aloitti lasketteluharrastuksen, jota jatkaa innolla tänäkin talvena. Uimassa Sampo käy usein. Laskettelua lukuun ottamatta muut harrastuspaikat ovat Marjovaarassa. Sampo pääsee harrastuspaikoihinsa pääsääntöisesti itse pyörällä. Jääkiekkoharjoituksiin vanhemmat kuitenkin vievät autolla, sillä varusteet on järkevintä pukea päälle jo kotona, koska kentällä ei ole kunnollisia pukutiloja. Myös laskettelemaan vanhemmat vievät autolla. Lähimmät rinteet sijaitsevat naapurikunnassa noin 50 kilometrin päässä. Laskettelu-reissuja tehdään vuoronperään omien ja kavereiden vanhempien kyydillä.

**Louhelat:** kuntakeskus, **Aino (43)** tiedotusosalalla, työskentelee päivisin taajamassa ja sen ympäristössä, **Ilmari (45)** käsityöläinen/opettaja, työskentelee päivisin kotona ja käy iltaisin opettamassa myös muilla paikkakunnilla. Molemmat tarvitsevat työssään autoa mutta taajamassa liikutaan mahdollisimman paljon kevyen liikenteen välineillä. Omakotitalo, kolme lasta: **Anni (17)** lukiossa, **Tuuli (15)** yläasteella ja **Sampo (10)** ala-asteella, lapset käyvät koulua jalkaisin tai polkupyörällä/potkurilla. Tytöt, varsinkin Anni, liikkuvat myös paljon ajokortillisten kavereiden kyydillä. Perheessä kaksi henkilöautoa, kaikilla polkupyörät, kaksi potkuria, lapsilla rullaluistimet. Päivittäin käytetään monipuolisesti taajaman liikenneympäristöä. Myös pääteillä lähikaupungin ja naapurikunnan suuntiin liikutaan usein. Syrjätietyt tulevat tutuksi etenkin Ainolle työajojen yhteydessä. Julkisten liikennevälineiden käyttö vähäistä.

#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### **Tienpito:**

- Taajaman teitä käytetään paljon eri kulkuvälineillä → tärkeää esteettömyys, selkeys, ajoradasta erotetut kevyen liikenteen väylät, hyvä näkyvyys risteyksissä, hiekoituskysymykset potkuri vs. jalankulku/pyöräily
- Huomiota tulisi kiinnittää myös lasten ja nuorten suosimien epävirallisten kulkureittien turvallisuuteen (esim. metsäpolun ja autotien risteyskohdat)
- Taajamavalaistus tärkeää turvallisuudentunteelle
- Uusien liikennejärjestelyjen opettaminen erimerkiksi koulussa tärkeää
- Taajamassa puukuljetukset voivat aiheuttaa vaaratilanteita → raskaan liikenteen rajoittaminen mahdollisuuksien mukaan
- Pääväylillä lähimpiin keskuksiin liikutaan työssä ja vapaa-aikana, henkilöauto ensisijainen/pakollinen väline, julkinen liikenne ei sovellu omiin aikatauluihin/tavarankuljetustarpeeseen → pääteiden hyvä talvikunnossapito tärkeää, auras ajallaan, polanteiden poisto
- Sivuteillä työajoja → toiveena hyvä soratie

##### **Julkinen liikenne:**

- Käyttö lähinnä vapaa-aikana → suorat päivävuorot lähikaupunkiin (ajansäästö) ja viikonloppuvuorot palvelisivat...
- Kutsutaksi-tyyppinen yhteiskuljetus lähimmälle rautatieasemalle ja lentokentälle olisi apuna pidemmällä matkoilla → toiveena lakkautetun toiminnan uudelleenkäynnistäminen

##### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Taajamassa: hyvä saavutettavuus kaikilla kulkuvälineillä
- Kaupungin palvelut automatkan päässä
- Mahdollisuus käyttää tietotekniikkaa palveluiden hankkimiseen
- Lukion jälkeen jatkokoulutusmahdollisuudet hyvin rajalliset → nuorten muutettava muualle opiskelemaan

## Elina ja Metku, ikuiset ystävykset

Elina (82) asuu Marjovaarassa omistamassaan rivitaloasunnossa yhdessä kuusivuotiaan Metku-koiransa kanssa. Elinalla ei ole omaa perhettä mutta koira hänellä on ollut 1960-luvulta saakka. Elämäntyönsä hän teki puhelunvälittäjänä sekä hoitamalla edesmenneitä omaisiaan kotimökissä noin viiden kilometrin päässä Marjovaaran taajamasta. Elina muutti Marjovaaraan kymmenisen vuotta sitten, kun polvet alkoivat huonota ja kotimökissä ei ollut mitään mukavuuksia. Sauna, vesi ja jopa vessa olivat kaukana. Aluksi hän asui neljä kuukautta kerrostalon toisessa kerroksessa mutta polvet eivät kestäneet portaiden kävelyä, joten Elina siirtyi rivitaloon. Nykyiseen asuntoonsa hän on hyvin tyytyväinen. Hänellä on pieni takapiha, johon voi päästää Metkun ulkoilemaan ja aamutarpeelleen ennen lenkille lähtöä. Elina korjaa jätökset heti pois ja piha pysyy siistinä.

Varsinaiset harrastukset ovat Elinalta jääneet. Käsityöntekokin on unohtunut. Elinan toinen silmä on sokea ja toisellekaan lääkärit eivät ole antaneet kovin hyvää ennustetta. Ilmeisesti hän ei sokeudu kokonaan mutta heikoksi näkö tulee menemään. Elina nauhoittaakin itselleen radiosta hengellistä musiikkia ja ohjelmia ajanvietteeksi siltä varalta, ettei pysty enää lukemaan. Lisäksi Elinalla on molemmissa polvissa tekonivelet. Ensin leikatussa erikoisnivel, koska hän viivästytti lääkäriin menoa liian kauan. Polvea myös pakottaa jatkuvasti. Elinan toteaaakin, että hänellä on sairauksia päästä varpaisiin ja lääkkeitä niin paljon, ettei kaikkia tahdo muistaa ottaa.

Elina käyttää liikkumiseensa erilaisia apuvälineitä. Sisällä hän pystyy toimimaan ilman erillistä kävelykeppiä mutta esimerkiksi roskalaatikolla hän käy savujen kanssa. Kaikki pihan ulkopuolelle suuntautuvat kävelymatkansa hän tekee rollaattorin tai potkukelkan kanssa. Kaupoissa asioidessaan hän ottaa tukea ostoskärryistä. Elinan mielestä rollaattori on hyvä. Hänellä on ollut semmoinen koko Marjovaaran taajamassa asumisensa ajan. Lisäksi hänellä on vararollaattori mökillä. Sen hän hankki, kun oman kulkupelin jarrut olivat rikki ja varaosien saaminen kesti pitkään. Rollaattorit hän korjauttaa tarvittaessa autokorjaamolla.

Elinan päivää rytmittävät eri lääkkeiden ottamisajat, lukuhetket, aamuhartaus, kotiaskareet, päiväunet sekä päivälentki Metkun kanssa. Vaikka Elina pystyy liikkumaan vain kepin tai rollaattorin/potkukelkan tukemana, hän lenkkeilee Metkun kanssa päivittäin noin kolmen kilometrin lenkin. Tarvittaessa Metku kyllä tyytyy vähempäänkin. Metkua käyvät satunnaisesti ulkoiluttamassa myös tuttavat koulutyöt, joista onkin hyvä apu. Vain kerran Metku on kaatanut Elinan. Nykyisin se osaa kulkea rollaattorin ja potkurin vierellä hyvin ja tietää aina minne suuntaan käännetään. ”Se näkee varmaan pyörän liikkeistä suunnan”.

Elinaa ei käydä päivittäin varsinaisesti katsomassa mutta naapurit seuraavat, onko posti hävinnyt ovelta ja verhot avattu. Jos jotain hämminkiä on, he tulevat katsomaan. Seinänaapurit ja muutkin samassa talossa asuvat ovat mukavia. Toisen seinänaapurin kanssa myös kyläillään usein. Muihin ystäviin Elina pitää yhteyttä puhelimitse. Parhaat ystävät ovat kuitenkin suurimmaksi osaksi jo kuolleet.

Elina hoitaa itse kauppaostoksensa, apteekki ja pankkiasiansa käydessään Metkun kanssa ulkoilemassa. Kauppareissusta tehdään vain vähän pidempi, että koira saa riittävästi ulkoilua. Elina ei myöskään halua, että kauppaostokset tuotai-

siin kotiin, vaan hän haluaa itse käydä kaupalla ja valikoida ostoksensa. Lähikauppa on vajaan sadan metrin päässä ja keskustan palvelut kilometrin säteellä. Yleisesti ottaen Marjovaaran keskustassa liikkuminen ei tuota hankaluuksia. Rollaattorilla kyllä pääsee ja talvella potkurilla. Etenkin uudistuksen jälkeen taajamassa on ollut ihana liikkua mutta pitää katsoa tarkasti, missä saa kulkea. Uuden opettelu vie aikaa. Elina on kuitenkin selviytynyt, sillä hänellä on riittävästi aikaa tutkailla ympäristöönsä. Kauppareissulla hän istuskelee kauppojen eteisiin järjestetyillä istumapaikoilla ja jutustelee tuttavien kanssa. Marjovaaran asioista ei tietäisi mitään, ellei tapaisi kylällä ihmisiä. Kaikki asiointireissunsa hän hoitaa päiväsaikaan, sillä pimeällä hän ei uskalla lähteä ulos. Myös ruokansa Elina laittaa itse, vaikka häntä on kehoitettu käymään syömässä läheisessä ravintolassa. Kerran kuukaudessa Elinalla käy siivousapua mutta muina aikoina hän siivoaa itse. Siivoamista riittääkin, sillä Metku on niin karvainen ja sillä on karvanlähtöaika ympäri vuoden. Sitä pitää harjata päivittäin.

Taajaman ainoa ongelmallinen paikka on terveyskeskus, joka sijaitsee alle kilometrin päässä Elinan kotoa. Matka sinne on kuitenkin lähes kokonaan ylämäkeä. Kahteen vuoteen Elina ei ole käynyt itse terveyskeskuksessa. Häneltä täytyy ottaa säännöllisesti verikokeita, joten kotisairaanhoidaja käy ottamassa kokeet. Hoitajat uusivat myös reseptit. Hoitajien kotikäynnit tuovat piristystä elämään.

Elina on pystynyt hoitamaan asiansa tähän saakka hyvin mutta nyt on muistin heikkeneminen ruvennut huolestuttamaan. Kaksi vuotta sitten Elina oli muistitutkimuksissa sairaalassa osastolla, jossa oli jo varsin pahasti muistinsa menettäneitä henkilöitä. Tämä vaikutti Elinaan niin, että hän näki kotiin tultua painajaisia, jossa hän harhailee mitään muistamatta eksyksissä ja Metku tulee pelastamaan. Hän käy edelleen seurantatutkimuksissa sairaalassa kaksi kertaa vuodessa omasta vaatimuksestaan. Hän haluaa itse tietää tilanteen. Matkan hän tekee taksilla, jonka KELA korvaa. Maksettavaksi jää vain omavastuuosuus. Elina tekee kaupunkireissun aina saman mukavan taksiautoilijan kyydillä. Hän sopii seuraavasta kerrasta jo edellisellä reissulla puoli vuotta etukäteen. Muutoin Elina ei juurikaan tarvitse taksia.

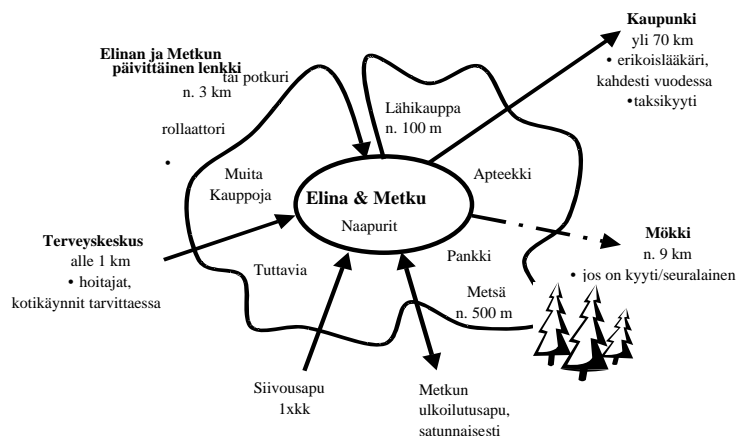
Elinalla on myös oma kesämökki lähellä entistä kotipaikkaa. Hän vietti kesään kotipaikalla vielä taajamaan muuton jälkeenkin mutta nyt hän ei enää uskalla olla siellä yksin yötä. Mökillä hän kävi kotipaikalta käsin polkupyörällä. Matkaa mökille kertyy entiseltä kotipaikalta noin neljä kilometriä ja Marjovaaran taajamasta yhdeksän. Mökillä hän käy nykyisin vain silloin, kun saa sukulaisilta kyydin. Itse hän ei kuitenkaan mielellään kyytejä kysele ja tällaisia sukulaisia on lähistöllä vähän. Serkkukin kuoli äskettäin. Edellisenä keväänä hän oli kysynyt myös taksilta, mitä matka tulisi maksamaa, jos hänet ja koira vietäisiin aamulla mökille ja haettaisiin illalla. Summaksi tuli 150 markkaa, joka tuntui kohtuulliselta. Ajatus mökkikäynnistä oli innostava. Mökin ympäristössä on kuitenkin käärmeitä ja Elinalle tuli mieleen, että mitä hän pystyisi yksin mökillä tekemään, jos käärme pistäisi Metkua tai sattuisi jokin muu vahinko. Taksi jäi siis tilaamatta. Elina onkin ruvennut harkitsemaan mökin myyntiä, kun siellä ei enää pysty olemaan. Mökistä luopuminen tosin tuntuu haikealta. Olisi mukava, jos olisi joku, joka käyttäisi siellä ja olisi kaverina, jos jotain sattuu.

Viime kesänä Elinalle tuli kova metsän kaipuu. Naapuri tiesi lähistöltä hyvän metsän mutta kukaan ihminen ei ehtinyt lähtemään sinne Elinan kanssa. Lopulta hän päätti lähteä kahdestaan Metkun kanssa. Kokemus oli ihana ja metsäreissuja tehtiin kesän mittaan useampia. Matkaa metsikköön on puolisen kilometriä ja sinne pääsee perille rollaattorilla. Perillä Elina laittoi puhun nauhan tai muovipussin merkiksi, ettei tule menneeksi liian kauas marjoja kerätessään. Tarvittaessa hän vaihtoi merkin paikkaa. Ajan kanssa varpuja kääntelemällä hän sai reissuiltaan hyvin mustikoita, vaikkei pystykään liikkumaan ja etsimään hyviä mättäitä niin kuin terveet ihmiset. Metku oli metsikössä irti. Se odotteli Elinaa marja-astian viereessä, kävi välillä Elinan luona ja palasi astian viereen. Eräällä reissulla Elinan asettui pitkäkseen mukavaan lyhyeen heinikkoon, ”jossa ei ole käärmevaaraa”. Metku tuli viereen ja laittoi päänsä Elinan olkapäälle. Metsäpäivät olivat onnellista aikaa. Reissuun saattoi mennä koko päivä, eikä pieni sadekuurokaan haitannut. Eräänä päivänä Elina tapasi metsässä myös ihmisiä, jotka olivat etsimässä kadonnutta vanhusta.

Omassa taloudessa asuminen riippuu siitä miten muisti ja näkö säilyvät. Kodinkoneiden kanssa Elina tulee mielestään vielä hyvin toimeen. ”Näitähän jos ei pysty hallitsemaan, niin silloin se lähtö tulee.” Elina haluaa ehdottomasti asua omassa kodissaan niin pitkään, kuin se on mahdollista. Kuolemaansa saakka. ”Yhtenä yönä näin unta, että kuolin mutta aamulla, kun heräsin ja huomasin, että en olekaan kuollut, niin itku pääsi. Minä haluaisin, vaikka nyt kuolla tähän teidän nähden. Minun elämälläni ei ole mitään tarkoitusta, muuta kuin tuo koira.” Eräs Elinan ystävistä on luvannut huolehtia Metkusta, sitten kun Elina itse ei enää jaksa.



**Elina (82), kuntakeskus, rivitalo, Metku-koira (6), rollaattori ja potkuri**  
**Liikkuminen ja palvelujen saavutettavuus:**



Mutkittileva viiva kuvaa Elinan ja Metkun päivittäin tekemää lenkkiä. Sen sisään sijoittuvat asiat ovat Elinan itse saavutettavissa. Metsä on aivan saavuttamisen rajalla. Viivan ulkopuolella olevat palvelut joko tuodaan Elinalle kotiin tai hän käyttää asioidessaan taksia. Viiva mökille on katkonainen, koska Elinalla ei enää juurikaan ole mahdollisuuksia käydä siellä (tarvitaan taksikyyti ja seuralainen).

**ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:**

**Tienpito/julkinen liikenne:**

- Oman liikkumisen kannalta on tärkeää taajamaympäristön esteettömyys → turvattu pääsy kaikkialle rollaattorin tai potkurin kanssa. Huomiota tulee kiinnittää myös sisätilojen esteettömyyteen: julkiset tilat ja koti
- Levähdys-/jutusteluapaikat ulkona sekä sisätiloissa tärkeitä
- Julkisten palvelujen sijoittelussa huomioitava maastonmuodot (Marjoavaaran terveyskeskus mäellä)
- Taksi on ainoa käytettävissä oleva julkisen liikenteen palvelu (taajamassa ei ole paikallisliikennettä) → taksikyytien tukeminen tärkeää (kohtuulliset matkakustannukset)
- Asiointitaksin käyttö olisi mahdollista (mutta Metku tarvitsee liikuntaa)

**Palvelujen saavutettavuus:**

- Taajaman palvelut (terveyskeskusta lukuun ottamatta) saavutettavissa jalkaisin → hoitajien kotikäynnit tai kuljetus terveyskeskukseen tarpeen. Tarve apuhenkilöstä, joka hoitaa kodin ja avustaa koiran ulkoiluttamisessa sekä toimisi seuralaisena mökki- ja metsäreissuilla
- Edessä mahdollisesti siirtyminen laitokseen tai tarve päivittäiseen kotiapuun, joka olisi elämänlaadun kannalta parempi vaihtoehto (Metku ”elämän tarkoitus”)

## Juhani, poikamiehenä Marjovaarassa

Juhani (32) asuu kerrostaloyksiossä aivan Marjovaaran keskustassa. Hän muutti Marjovaaraan vuonna 1998 saatuaan sieltä työpaikan. Juhani työskentelee sosiaalialalla. Aikaisemmin hän asui työn vuoksi Etelä-Suomessa. Kotoisin hän on Itä-Suomesta, joten yhtenä motiivina hakeutumisessa Marjovaaraan töihin oli pääsy lähemmäs kotiseutua. Juhani tähänastiset paikkakunnanvaihdot ovat tapahtuneet työn tai opiskelujen perässä. Hän pitääkin mahdollisena, että muuttaa töiden vuoksi joskus pois Marjovaavasta. Tällä hetkellä työtilanne on kuitenkin hyvä, eikä muutto ole ajankohtainen. Viime kesästä lähtien Juhani on asunut nykyisessä asunnossaan. Työmatkat voi tehdä nykyisin jalkaisin, sillä asunto on lähempänä työpaikkaa. Aikaisemminkaan matka ei sinällään ollut pitkä mutta Juhani työt loppuvat iltaisin usein sen verran myöhään, ettei matkaa viitsinyt enää yönsekään kävellä. Juhani harrastaa ulkoilua, kalastusta ja lukemista sekä Marjovaarassa että kotiseudullaan.

Juhanin keskeinen liikkumisväline on henkilöauto, joka on tärkeä sekä työettä vapaa-ajan liikkumisen kannalta. Noin kilometrin mittaisen työmatkansa hän kulkee suurin piirtein yhtä usein autolla ja jalkaisin. Lisäksi Juhani ajaa kerran viikossa noin 40 kilometriä työajoja haja-asutusalueella. Taajaman palveluja Juhani käyttää viikolla lähes päivittäin. Kaupassa hän käy keskimäärin neljästi viikossa ja muita palveluja, kuten kirjastoa hän käyttää pari kertaa viikossa. Työajojen yhteydessä hän saattaa käydä autolla kaupassa mutta muutoin ostokset hoituvat jalkaisin. Kylän palvelut sijaitsevat noin kilometrin säteellä Juhanin asunnolta. Marjovaarasta löytyvät kaikki tarvittavat palvelut sekä joitakin erikoisliikkeitä, joten palvelutason puolesta ei tarvitsisi käydä lähikaupungissa. Jos oikein hakemalla hakee jotain palvelua, jota kaupungista voisi erikseen lähteä hakemaan, mieleen tulevat autotarvikkeet, joista siellä on enemmän valikoimaa. Niitä ei kuitenkaan tarvitse, kuin ehkä pari kertaa vuodessa.

Vapaa-ajan liikkuminen tapahtuu omalla, vanhempien tai kavereiden henkilöautolla. Noin kerran viikossa Juhani käy kaupungissa. Pääasialliset syyt kaupungissa käyntiin ovat sosiaalisia mutta samalla tulee usein, ”voisi sanoa valitettavasti”, tehtyä myös ostoksia. Kerran viikossa Juhani käy myös vanhempiansa luona, jonne matkaa kertyy Marjovaarasta noin satakunta kilometriä.

Juhani kokee oman auton henkireikäenä haja-asutusalueen tai yleensäkin näiden alueiden ihmisille. Tähän liittyen polttoaineiden hinnalla saisikin olla etenkin haja-asutusalueilla jokin katto, ettei liikkumisen hinta nousisi kohtuuttoman suureksi. Juhaniilla itsellään kuluu rahaa bensiiniin lähemmäs 1000 markkaa kuukaudessa. Rahamääräisesti se on kyllä liikaa mutta toisaalta ei ole olemassa vaihtoehtoaakaan. Jonkin verran tulee kuitenkin mietittyä sitä, mitä vapaa-ajan ajoja voisi karsia. Työvälineenä auto on käytännössä välttämätön. Jos omaa autoa ei olisi, liikkuminen muuttuisi ratkaisevasti. Työkohteita jäisi pois ja töihin tulisi muutakin rajoitteita, sillä toisinaan Juhani joutuu töissään kuljettamaan myös tavaroita peräkärryllä. Töiden lisäksi autottomuus rajoittaisi huomattavasti myös sosiaalista elämää. Viikoittaiset käynnit kaupungissa ja kotiseudulla vähenisivät mahdollisesti jopa yhteen kertaan kuukaudessa. Myös bensiinin hinnan noustessa kohtuuttomasti vielä nykyisestä, Juhani luopuisi ”huviajelusta” – ”autoilun sosiaalisesta tarpeesta”.

Tärkeimpiä matkoja Juhanielle ovat työajot sekä terveydenhoitoon liittyvät ajot. Niitä voisi tietysti tehdä linja-autolla ”mutta mieluummin ne hoitaa viimeiseen tappiin asti omalla autolla”. Ajamisesta Juhani nauttii jossakin määrin mutta iän myötä se on kyllä vähentynyt. Ensisijaisesti auto on väline paikasta toiseen siirtymiseen. Ajamiseen tai liikkumiseen yleensä ei liity mitään ongelmia tai pelkoja mutta pimeällä ajaminen ei ole kovin nautittavaa.

Lomillaan Junani käy yleensä kerran vuodessa automatkalla pääkaupunkiseudulla ja muullakin Suomessa tervehtimässä kavereita. Reissulle kertyy pituutta noin 2000 kilometriä. Talvisin pääkaupunkiseudulla vieraillessaan Juhani käyttää junaa, joka onkin käytännössä ainoa julkisen liikenteen kulkuneuvo, jota hän satunnaisten taksimatkojen lisäksi käyttää. Linja-autossa Juhani muistelee istuneensa viimeksi Helsingissä. Pitkillä matkoilla juna on kätevä kulkuneuvo mutta Marjovaarasta käsin sen käyttämisessä on omat hankaluutensa. Ensin on ajettava noin tunnin matka rautatieasemalle ja jätettävä auto sinne säilytykseen. Juhani uskookin, että juna tulisi käytettyä enemmän pitkillä vapaa-ajan matkoilla, jos Marjovaarassa kulkisi henkilöliikennettä. Se ei kuitenkaan sulkisi pois henkilöauton viikoittaista käyttöä. Juhaniilla on kavereiden puheiden ja harvojen omien kokemusten perusteella näppituntuma, että linja-autolippujen hinnat saisivat olla vähän pienempiä eivätkä ainakaan taksien taksat saisi nousta enää nykyisestään.

Tienpitoon Juhani on liikennöimillään alueilla pääsääntöisesti tyytyväinen. Viime talvena Marjovaaran ja lähikaupungin välinen tie oli kuitenkin aivan liian huonokuntoinen, umpijäinen ja kuhmurainen. ”Välillä nyppi se perunapeltto” niin, että tuli mieleen kysyä tiepiiriltä ”onko tilanne pysyvä vai väliaikainen”. Muutoin hän ei ole tähän mennessä katsonut tarpeelliseksi ottaa yhteyttä tienpitäjään, tiepiiriin tai kunnan tekniseen toimeen, missään teiden kuntoon liittyvässä asiassa.

Marjovaaran taajamateiden kuntoon Juhani on tyytyväinen ja parannustoimista on ollut hänen mielestään myös selvää hyötyä. Koulun kohdalla autoileminen on muuttunut alikulun ja leveämpien jalkakäytävien myötä mukavammaksi. Enää ei tarvitse pelätä tiellä poukkoilevia ”muksuja”. Tuntuu myös siltä, että nopeudet keskustassa ovat tippuneet. Aikaisemmin ”jotkut nuoret sallit ajoi siitä vaarallisenkin kovaa, varsinkin yöaikaan”. Kaiken kaikkiaan uusittu liikenneympäristö on teknisesti hyvä mutta alussa monilla autoilijoilla oli selviä ongelmia uusien järjestyksen omaksumisessa. ”Se oli vähän semmoista törttöilyä välillä, liikenneympyräkäyttäytyminen, ynnä muuta.” Asiaan vaikutti varmasti sekin, että aluksi, vaikka remontti oli jo muutoin valmis, ei kaikkia liikennemerkkejä oltu asennettu paikoilleen. Nyt liikenne tuntuu alkavan pikkuhiljaa sujumaan. Remontin ainoa huono puoli oli kunnostustöiden aiheuttama häiriö liikenteelle, kuraisuus ja pöly. Ne aiheuttivat ihmisille ”pinnan venymistä”. Tällaiset ongelmat ovat kuitenkin ymmärrettäviä ja ohimeneviä. Taajamien liikennesuunnittelussa Juhaniin mielestä tulisi ensimmäisenä huomioida joukkoliikenteen sujuvuus ja sen jälkeen henkilöautoliikenteen sujuvuus. Pyöräilyn voisi ohjata kokonaan pois kaupunkien keskustoista mutta muissa niin sanotuissa taajamissa hyvät kevyen liikenteen väylät riittävät.

Haja-asutusalueella tiet ovat Juhaniin mielestä kohtalaisessa kunnossa. Paikka paikoin voisivat olla parempiakin mutta itsellä ei ole ollut mitään ongelmia. Auraukset on hoidettu ajallaan, eikä teissä ole ollut ”mitään järkyttävämpiä railoja”. Merkillepantavaa on kuitenkin se, että reitillä, jonka Juhani haja-asutusalueella

viikoittain ajaa, on päällystetyt tiet. Yleisesti ottaen Juhani ei ole mitään ”suuruusuntaisia” vaatimuksia tienpidon suhteen. Tärkeintä on hyvä talvikunnossapito. Auraus ajoissa ja teiden pitäminen mahdollisimman tasaisena. Ensimmäisenä tulisi huolehtia kuntakeskusten välisten teiden kunnosta. Näillä teillä tulisi huolehtia myös päällysteiden kunnosta niin, että selvittäisiin mahdollisimman matalalla urilla vuodesta toiseen. Siinä tapauksessa, että rahaa olisi rajattomasti käytössä Juhani parantaisi entisestään Itä-Suomen valtakunnallisesti merkittäviä pääväyliä, yhteyksiä etelään ja länteen sekä yhteyksiä kaupunkien välillä.

Juhani katsoo, että julkisten teiden tulisi olla mahdollisimman paljon valtion vastuulla ja joissakin tapauksissa, liian suurten erojen välttämiseksi, valtion tulisi ottaa enemmän vastuuta myös kuntien hoidettavana olevista teistä. Kuten kunta-verkko Suomessa yleensäkin, myös ja etenkin tienpito on kirjavaa. Kunnilla on hyvin erilaiset mahdollisuuden satsata tienpitoon. Juhani näkee myös mahdollisena sen, että maksaisi jotakin alueen julkisten teiden paremmasta kunnossapidosta. Kysymykseen voisi tulla esimerkiksi tuloverojen mukaan porrastettu kohtuullinen maksu. ”Mutta tämä summa ei saisi missään nimessä olla yli tuhatta markkaa, että siis olisi kyse vuositasolla sadoista markoista. Eli vähän tämmöinen TV-lupamaksu –tyyppinen”. Ehtona on tietenkin se, että rahat menisivät todella tienpitoon. Erilliset tiemaksut voisivat toimia moottoriteillä tai muilla vastaavilla valtakunnallisesti merkittävillä teillä. Tämmöisten sivu-, pikku- ja kantateiden tiemaksuihin aika ei ole vielä kypsä. Pienemmillä teillä voisi kuitenkin tulla kysymykseen asukkaiden ja valtion yhteisömuoto, jos se olisi välttämätöntä tien toimivuuden kannalta ja asukkaat myös kokisivat tilanteen niin. Juhani olisi myös itse valmis osallistumaan tien hoito- tai parannustoimiin, jos joskus tulevaisuudessa sattuisi asumaan sellaisen tien varrella. Tällä hetkellä taajamassa asuessa ei talkoisiin ole tarvetta. Itse asiassa asukkaiden osallistuminen esimerkiksi taajaman lumitöihin tuntuisi aivan viimeiseltä vaihtoehdolta tienpidon järjestämiseksi.

Juhani katsoo, ettei liikkumisen tasa-arvo toteudu kaikkialla Suomessa. ”Ihmiset kyllä saavat tarvitsemansa palvelut tavalla tai toisella mutta esimerkiksi miten ihmiset voivat käyttää joukkoliikennevälineitä, niin ero on liian suuri pääkaupunkiseutu versus muu Suomi.” Heikoimmassa asemassa ovat vanhukset ja autottomat aikuisiässä olevat ihmiset, erityisesti lapsiperheet. Alueellisesti heikoimmassa asemassa ovat Etelä- ja Varsinais-Suomea lukuun ottamatta suurten taajamien ulkopuoliset alueet. Juhani mielestä ihmisille välttämättömiä matkoja ovat terveydenhoitoon ja päivittäistavaroiden hankintaan liittyvät matkat. Tärkeämpää olisi turvata ihmisten mahdollisuus liikkumiseen. Tiukan paikan tullen käy tietysti sekkin, että palvelut viedään ihmisten luo. ”Mutta kokisin sen [liikkumisen] jollain tavalla semmoisena perusoikeutena... kysymys on semmoisesta liikkumisen oikeudesta elikkä, että pääsisi sinne kauppaan itse.”

**Juhani (32)**, kuntakeskus, kerrostalo, sosiaalialalla, poikamies, henkilöauto, oma auto tärkein liikkumisväline sekä työssä että vapaa-aikana, josta suuren osan Juhani viettää muilla paikkakunnilla

#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### **Tienpito/julkinen liikenne:**

- Teiden kunnossa ongelmallisia vain pahimmat epäkohdat lähinnä talvikunnossapidossa ja teiden tasaisuudessa → auras, polanteiden poisto, päällysteiden uusiminen ajoissa
- Taajaman liikenneympäristön parannus on lisännyt turvallisuutta ja ajomukavuutta. Rakennustöistä pieniä haittoja (koti ydinkeskustassa) → tiehankkeiden rakennustöiden aikana tulisi kiinnittää erityistä huomiota liikenteen sujuvuuteen ja muiden haittojen (pöly, kuraisuus) pitämiseen mahdollisimman pienenä, uusien järjestelyjen tekemiseen kerralla valmiiksi liikennemerkkejä myöten sekä uusien järjestelyjen opettamiseen asukkaille
- Kuntakeskusten välisten yhteyksien kunto tärkeintä
- Merkitystä myös hyvillä tieyhteyksillä muualle Suomeen
- Auton käyttökustannukset suuret mutta oma auto pakollinen → polttoaineen hinnan pitäminen kohtuullisena
- Julkisen liikenteen käyttö satunnaista → oman auton puuttuminen rajoittaisi merkittävästi elämää

##### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Marjovaaran palveluvarustus riittävä ja hyvin saavutettavissa.
- Kaupungissa asioiminen osa vapaa-ajan viettoa

## Yhteenveto – Marjoavaara

**MARJOVAARA, kuntakeskus, peruspalvelut on, lukio ja ammattioppilaitos, lähimpään kaupunkiin yli 70 km, liikenneympäristöä parannettu äskettäin**

**KESKEISIÄ HUOMIOITA JA PARANNUSEHDOTUKSIA:**

### **Tienpito:**

- Kuntakeskusten välisten teiden kunto tärkeää (ovat alueen asukkaille se ”suurin tie”). Erityisesti talvikunnossapidossa ongelmia/puutteita → nykyistä kunnossapitoluokkaa ei koeta riittäväksi
- Taajaman liikenneympäristön uudistuksissa huomioitava levähdys- ja kokoon-tumispaikat (nuoret, vanhuksset), epävirallisten reittien turvallisuus (paljon käy-tetyt metsäpolut), kevyen liikenteen väylien erottaminen selkeästi muusta lii-kenteestä sekä uusien järjestelyjen opettaminen asukkaille ja rakentamisen ai-kaisten haittojen pitäminen mahdollisimman pienenä

### **Julkinen liikenne:**

- Henkilöautoa käyttävät pitävät kulkumuotoa välttämättömänä → auton puut-tuminen rajoittaisi elämää (julkisen liikenteen hitaus ja vuorojen sopimatto-muus)
- Työmatkat lähikaupunkiin: matkan pituus useimmille enemmän rasite kuin rentouttava siirtymä työn ja kodin välillä, oman auton käytön nopeus sekä kus-tannukset verrattuna linja-autoon lisäävät henkilöauton käyttöä → toiveita kimpakyydistä ja/tai linja-autojen pikavuoroista lähikaupunkiin
- Lähimmälle rautatieasemalle ja lentokentälle matkaa yli 70 kilometriä → Kut-sutaksi-tyyppiset edulliset kuljetukset rautatieasemalle ja lentokentälle toivot-tavia. Helpottavat julkisen liikenteen käyttöä pidemmällä matkoilla
- Työ- ja koulumatkaliikenteeseen sidotut vuorot eivät sovi vapaa-ajan liikkumi-seen tai normaalista poikkeaviin työaikoihin → linja-autovuoroja kaupunkiin iltaisin ja viikonloppuisin
- Raideliikenne koettiin mahdollisesti kätevämmäksi kaupunkimatkoilla kuin linja-auto. Taustalla kyllästyminen linja-auton kiertelyyn ja hitauteen

### **Palvelujen saavutettavuus:**

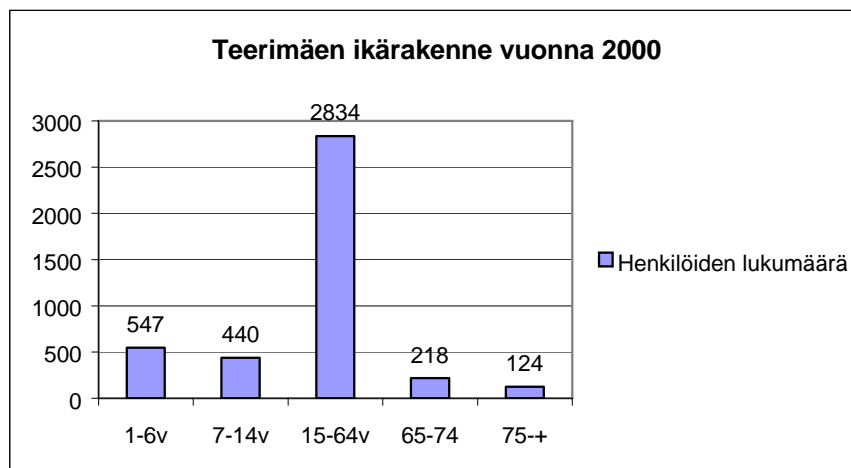
- Palveluvarustus riittävä, myös erikoisliikkeitä ja -sairaanhoidon palveluita.
- Nuorten vapaa-ajanviettopaikat tärkeitä
- Väestön vanhetessa paikallisten palvelujen merkitys kasvaa. Säilyttäminen voi kuitenkin olla entistä ongelmallisempaa (kuntatalouden ongelmat)
- Pitkä matka kaupunkiin tukee paikallisten palvelujen säilymistä
- Taajaman esteettömyys ja asemakaavan tiivistäminen parantavat vanhusten sekä muiden liikuntarajoitteisten palvelujen saavutettavuutta
- Ikääntyvän väestön kotipalvelujen tarve kasvava → palvelun kokonaisvaltais-taminen/yksilöllisyys tärkeää elämänlaadulle

Haastatellut: Louhelat: Aino (43) tiedotusosalalla, Ilmari (45) käsityöläinen/opettaja, lapset Anni (17), Tuuli (15) ja Sampo (10), Elina (82) ja Metku-koira (6), Juhani (32)

## Teerimäki – taajama kaupungin rajalla

Teerimäki on tyypillinen, keskisuuren suomalaisen kaupungin rajataajama. Kaupunkiin on matkaa 13 kilometriä ja liikenneyhteydet sinne ovat hyvät. Teerimäessä on saatavilla käytännössä kaikki peruspalvelut ja hieman valinnanvaraakin. Taajamassa sijaitsee muun muassa terveyskeskuksen ja kirjaston sivupiste, kaksi ala-asteen koulua, apteekki, posti, kaksi päivittäistavaramyymälää ja kaksi bensaa-asemaa. Kaupungin läheisyys häittää kuitenkin erityisesti erikoisliikkeiden kannattavuutta, joista monet ovatkin lopettaneet toimintansa viime vuosina. Lisäksi esimerkiksi yläaste, lukio ja kunnantalo ovat kuntakeskuksessa vajaan 15 kilometrin päässä. Taajaman hajanaisuudesta johtuen matkaa palveluihin voi kertyä useita kilometrejä.

Teerimäessä on reilut 4000 asukasta, joista noin 650 asuu varsinaisella taajama-alueella ja n. 2000 sen välittömässä läheisyydessä. Alueella on runsaasti lapsiperheitä ja väestö on kasvanut viime vuosina. Alueen väestöstä 24% on 1-14 -vuotiaita, 68% 15-64 -vuotiaita ja 8% yli 64 -vuotiaita. Teerimäen työllisestä työvoimasta 30-50% käy töissä lähikaupungissa.



Kuva 11. Teerimäen ikärakenne

Taajama sijaitsee valtatievarressa, joten kaupunkiin pääsee sujuvasti nelikaistaista tai vanhan tien mukaista kasikaistaistä väylää pitkin. Uudella ohitustieellä kulkee noin 7.400 ajoneuvoa vuorokaudessa (tien hoitoluokka Is) ja paikallistieksi jääneellä vanhalla väylällä noin 2.700 ajoneuvoa vuorokaudessa (hoitoluokka II). Koko matkalla on myös kevyen liikenteen väylä. Kuntakeskuksen suuntaan menevän tien päällyste on uusittu äskettäin ja lähes koko matkalla on kevyen liikenteen väylä. Tien liikennemäärä on taajamassa keskimäärin 3.500 ajoneuvoa vuorokaudessa (hoitoluokka Ib, ks. liite 3).

Liikenneturvallisuuden suhteen suurin ongelma Teerimäen taajamassa ovat olosuhteisiin nähden liian suuret ajonopeudet. Vanhalla kaupunkiin vievällä tiellä

ei ole tehty mitään rakenteellisia muutoksia vaan liikkuminen toimii siellä edelleen autoliikenteen ehdoilla. Kevyen liikenteen väylät ovat liian kapeat, eivätkä pelkät suojatiet riitä turvaamaan kevyen liikenteen kulkua väylän poikki. Myös taajaman läpi kulkeva kuntakeskukseen suuntautuva liikenne aiheuttaa ongelmia erityisesti kevyen liikenteen tienylityksille. Tällä osuudella on runsaasti kevyttä koululaisliikennettä, joka risteää tien samassa tasossa autoliikenteen kanssa. Tälle tieosuudelle on tehty viime vuosina kiertoliittymä, jolla on parannettu aiempaa vaarallista risteystä. Suojateiden keskisaarekkeita on lisätty parantamaan koululaisten turvallisuutta. Lisäksi taajaman useissa risteyksissä on ongelmia erityisesti kevyen liikenteen näkyvyyden suhteen.

Linja-auto kaupunkiin kulkee arkisin päiväsaikaan noin kerran tunnissa. Viikonloppuisin vuoroja kulkee harvemmin. Myös kuntakeskukseen on suhteellisen hyvät julkisen liikenteen yhteydet koululaisliikenteen vuoksi. Aluetta sivuaa rautatie mutta Teerimäessä ei ole omaa henkilöliikenteen asemaa.

## **Elämä ja liikkuminen**

Teerimäessä haastateltiin Myllylöiden perhe, johon kuuluvat äiti Leenan ja isä Eskon lisäksi lapset Petteri, Pauliina ja Tapio. Lisäksi haastateltiin nuoripari Maarit ja Kristian.

### **Myllylän perhe, töitä, opintoja ja harrastuksia**

Leena ja Esko, autolla, pyörällä ja rullaluistellen

Leena (37) Esko (38) Myllylä muuttivat lähikaupungista Teerimäkeen noin seitsemän vuotta sitten, kun vanhin lapsista Petteri (13) meni kouluun. He halusivat omakotitaloon lähelle koulua, jonka ajateltiin olevan aivan uuden kodin vieressä. Koulun läheisyys oli tärkeä kriteeri muutolle. Toinen lapsista, Pauliina (12) aloitti koulunkäynnin seuraavana syksynä. Perheen kuopus, Tapio (8) on toisella luokalla. Tällä hetkellä lasten koulut sijaitsevat eri paikoissa. Pauliinan koulu on kodin vieressä, Tapion reilun kolmen kilometrin päässä ja Petterin kuntakeskuksessa noin 15 kilometrin päässä. Teerimäkeen muuttamiseen vaikutti myös se, että sieltä on hyvät yhteydet kaupunkiin sekä sujuva yhteys naapurikaupunkiin, jossa Esko käy töissä viikoittain. Tuttavat houkuttelivat Myllylöitä myös toiseen rajataajamaan mutta nimenomaan yhteys naapurikaupunkiin vaikutti päätökseen muuttaa Teerimäkeen.

Leena on ammatiltaan terapeutti ja Esko muusikko. Molemmat joutuvat liikkumaan työssään varsin paljon. Esko käy päivittäin töissä lähikaupungissa (työmatka on noin 12 km) ja kahtena päivänä viikossa naapurikaupungissa noin 140 kilometrin päässä. Hän ajaa perjantai-iltaisina naapurikaupunkiin ja lauantaina takaisin kotiin. Työmatkat lähikaupunkiin Esko pyöräilee tai rullaluistelee aina, kun se on mahdollista myös talvisin. Hiljakseen pyöräillessä, ”ettei tule hiki”, matkaan kuluu aikaa noin 50 minuuttia ja rullaluistellen hieman enemmän, sillä silloin on varattava aikaa suihkussa käymiseen. Matka on mahdollista tehdä myös hiihtäen hyvän latuverkoston vuoksi. Linja-autolla hän kulkee töihin pari kertaa kuukaudessa ja autolla pari kertaa viikossa. Matkat naapurikaupunkiin Esko tekee käytännös-



sä aina omalla autolla, sillä instrumenttia on vaikea kuljettaa mukana julkisissa liikennevälineissä. Lisäksi työajat ovat epäsäännölliset ja linja-autoaikataulut eivät niihin yleensä sovi. Hän myös saa matkasta kilometrikorvaukset, joten omalla autolla ajaminen on kannattavaakin. Lisäksi Esko käy seuraavan kolmen vuoden ajan kerran kuukaudessa tai kahdessa opiskelemissa Helsingissä. Ellei matkaan yhdistetä perheen yhteistä lomailua, Esko tekee matkan junalla. Lähin rautatieasema on kaupungissa.

Ajomatkan työhön naapurikaupunkiin Esko kokee enemmän rasisiteena kuin latautumisena tai rentouttavana siirtymänä työn ja kodin välillä. Menomatalla hän miettii usein työasioita, joka sinällään on ehkä hyväkin. Matkan pituuden vuoksi Esko on kuitenkin halunnut mahdollistaa kaikki asiat yhteen päivään niin, ettei hänen tarvitse olla kotoa poissa kuin yksi yönseutu viikossa. Kiireinen työtahti yhdistettynä pitkiin ajomatkoihin tekee reissusta rasittavan ja häneltä meneekin yleensä vielä kotona aikaa palautumiseen. Kotimatka ei ole virkistävä, koska matka on liian pitkä ja tien huono kunto hidastaa matkantekoa ja samalla lisää rasittavuutta entisestään. Esko arvioi, että noin puolen tunnin pituisella ajomatkalla voisi puhua latautumisesta, sitä pidempi on liikaa.

Leenan työmatka vaihtelee päivittäin riippuen siitä meneekö hän toimistolle kaupunkiin (noin 13 km) vai asiakkaiden luo eri puolille maakuntaa. Asiakaskäyntejä hänellä on periaatteessa joka päivä. Matkojen miellyttävyys tai rasittavuus riippuukin päivästä, säästä ja tehtävänä olevasta matkasta. Keskimäärin kolmena päivänä viikosta Leena käyttää omaa autoa. Loput päivät hän kulkee työkaverin kyydissä tai työ on Teerimäessä, jolloin työmatkan voi tehdä kävellen. Linja-autoa Leena käyttää työmatkoihinsa talvella 2-3 kertaa kuukaudessa ja kesällä ei lainkaan. Tällä hetkellä Leena käy yhtenä päivänä viikossa opiskelemissa Jyväskylässä, jonne hän menee junalla.

Myllylöillä on yksi henkilöauto, jolla ajetaan lähes 50 000 kilometriä vuodessa. Liikkuminen ei tunnu kalliilta, koska autosta on tällä hetkellä kilometrikorvausten ansiosta enemmän tuloja kuin menoja. Auton Myllylätkat katsovat joka tapauksessa tarvitsevansa. Tarvittavien työ- ja vapaa-ajan matkojen tekeminen ilman omaa autoa ei tuntuisi järkevältä. Auton lisäksi kaikilla perheenjäsenillä on polkupyörät. Lisäksi taloudessa on useat rullaluistimet ja kolme potkuria. Potkureiden käyttö on kuitenkin vähäistä teiden runsaan hiekoituksen vuoksi.

*Leena:* Jos sitä matkustusmukavuutta ajatellaan, niin kyllä me olemme oman auton käyttäjiä enemmänkin kuin, että ajateltaisiin bussillako mennä, vai millä.

*Esko:* En menisi kyllä niin pitkälle siinä kiteyttämisessä kun sinä, että omaa autoa käytetään, kun se on niin moninaista se meidän liikkuminen. Rullaluistimia käytetään ja polkupyöriä.

*Leena:* Jos ajattelet sitä, että lähdetkö jonnekin junalla tai bussilla vai omalla autolla, niin kyllä sinä valitset sen auton.

*Esko:* Se on kyllä kustannuskysymyksenkin. Jos viisi ihmistä liikkuu omalla autolla, joka on diesel, niin kyllä se on edullisempaa, kun lähteä jollakin muulla.

Julkisen liikenteen yhteyksiin Myllylätkat ovat periaatteessa tyytyväisiä. Eskosta kaupunkiin menevän linja-auton kulkuaika on vähän epäsäännöllinen ja pysäkillä saa joskus arvailla onko auto jo mennyt. Leena kuitenkin arvelee, että kysymys on enemmän Eskon omasta viitseliäisyydestä. Eskolla kun on tapana jättää pysäkil-

le meno viime hetkeen eikä hän malttaisi odotella yhtään. Viikonloppuisin, iltaisin ja öisin vuoroja kaupunkiin kulkee vähemmän tai ei lainkaan mutta Myllylöillä niihin ei olisi tarvettakaan. Juhlapyhien lisävuorot ja niistä tiedottaminen saavat kiitosta. Seutulippu on myös hyvä asia etenkin niille, jotka kulkevat linja-autolla säännöllisesti. Myllyläät käyttävät kuitenkin niin vähän linja-autoa, ettei seutulipusta ole heille hyötyä. Julkisen liikenteen osalta pelottaa lähinnä etelän junayhteyksien mahdollinen karsiminen. Erityisesti yöjunan Helsinkiin halutaan säilyvän.

Esko harrastaa pyöräilyä, rullaluistelua, hiihtoa ja kalastusta. Yhdessä harrastetaan kodin- ja puutarhanhoitoa, kävelyä ja lenkkeilyä. Teerimäessä on hyvät ulkoilumahdollisuudet. Esimerkiksi hiihtoladuille pääsee suoraan kotiovelta. Lapista Petteri harrastaa jääkiekkoa ja harjoituksia on lähikaupungissa sekä naapurikunnissa keskimäärin 3–4 kertaa, joskus jopa 7 kertaa viikossa. Pauliina puolestaan harrastaa pesäpalloa ja sellon soittoa, joiden harjoitukset ovat Teerimäessä ja kaupungissa. Lisäksi on kilpailumatkoja eri puolilla Suomea. Lähimatkat Pauliina kulkee pyörällä mutta molempien harjoitusmatkat kaupunkiin ja kilpailumatkat hoidetaan kimpakyyteinä vuoronperään muiden vanhempien kanssa. Petteri ja Pauliina käyvät kaupungissa harjoituksissa toisinaan myös linja-autolla mutta etenkin jääkiekkovarusteiden kanssa matkanteko julkisilla liikennevälineillä on hankalaa. Tapion harrastukset rajoittuvat vielä kodin ympäristöön. Lasten liikkumiseen ei liity erityisiä pelkoja, koska nuorimmainen pääsee taksilla kouluun ja Pauliinan koulu on ihan kodin vieressä. Liikkuminen on pystytty järjestämään aika turvallisiksi. Syksyllä Petteri kävi muutaman kerran kaverinsa kyydillä koulussa mutta vanhempien pyynnöstä hän vaihtoi linja-autoon. Vanhempien mielestä myös Tapion koulun ympäristössä on suhteellisen vilkkaan liikenteen vuoksi vaarallisia paikkoja. Tämä onkin yksi syy siihen, että Tapio tekee koulumatkansa käytännössä aina taksilla niin kauan kuin siihen on mahdollisuus.

Asiointimatkoja yritetään liittää etenkin lasten harrastuskyydityksiin. Odotellessa on aikaa asioida kaupoissa. Silti Myllyläät tekevät useamman kerran viikossa erillisiä kauppareissuja lähikauppaan (3 km), automarkettiin (10 km) tai kaupunkiin. Ostosten kotiinkuljetusta ei pidetä itselle sopivana vaihtoehtona. Myllylöillä on tietokone sekä Tapiota lukuun ottamatta jokaisella oma sähköpostiosoite. Lisäksi Myllyläät käyttävät sähköisiä pankkipalveluja sekä nettikauppaa muun muassa ulkomaisten kirjojen ja levyjen ostamiseen. Etätöiden tekeminen kotona on Leenalle ja Eskolle tuttua, sillä opiskelut hoidetaan suurimmaksi osaksi etätöinä. Leena tekee myös toisinaan toimistotöitä kotona. Tämä ei kuitenkaan korvaa millään tavalla liikkumistarvetta. Kummallakaan ei ole tarvetta lisätä kotona tehtävien etätöiden määrää, sillä he katsovat joustavien työaikojensa ansiosta ehtivänsä olla aivan riittävästi myös kotona.

Lomilla Myllyläät tekevät jonkin verran automatkoja. Syyslomalla käytiin Helsingissä ja viime kesänä matkailuautolla Tanskassa. Suomessa matkustettaessa liikutaan yleensä omalla autolla. Vapaa-aikana vierailaan myös usein Leenan ja Eskon vanhempien luona tai heidän mökeillään lähikunnissa.

Teerimäen taajaman nykyisiä liikennejärjestelyjä Myllyläät pitävät sujuvina. Kiertoliittymät ovat lisänneet liikenteen joustavuutta, hiljentäneet vauhtia ja vähentäneet jonoja. Erityisesti ohitustie on parantanut liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä oman asuinpaikan arvoa. Matka kaupunkiin on lyhentynyt noin viidellä

minuutilla. Erityisen tyytyväisiä Myllyläät ovat siihen, että kaupungin suuntaan on hyvät kevyen liikenteen väylät. Liikkuminen on turvallista ja koska pyörätie on nyt hiljaisen tien varrella, on myös ilma puhtaampi. Pyöräteitä saisi Myllylöiden mielestä olla yleisesti ottaen vielä nykyistäkin enemmän.

Itä-Suomen liikenneverkko on Myllylöiden mielestä paikka paikoin luvattoman huono. Teiden kunnossapidossa ja hoidossa tulisi huolehtia siitä, että tie on liikenteen määrän suhteen tarkoituksenmukainen. Erityisesti kaupunkien ja kuntakeskusten välisillä teillä tulisi tehdä merkittäviä parannuksia, jotta liikenne saataisiin sujuvaksi. Nykyisillä liikennejärjestelyillä ja teiden kunnolla se ei toteudu. He toivovat lisää ohituskaistallisia tieosuuksia sekä säiden ja liikennemäärien mukaan vaihtuvia nopeusrajoituksia myös tiepiirin reuna-alueille. Hyvällä kelillä, kun tiet ovat kuivat, eikä liikennettä ole paljoa ovat matalat nopeusrajoitukset lähes kiusantekoa. ”Se on semmoista liikennemerkin palvomista...että sitä taulua pitää kumartaa, niin se on mielestäni typerää, vaikka en kapinoikaan varsinaisesti liikennesääntöjä vastaan” (Esko). Koko Itä-Suomea ajatellen Eskon mielestä varsinainen ”limbo” on myös Kuopiosta pohjoiseen menevän moottoritien (5-tie) keskellä oleva laivaväylän vuoksi avattava silta. ”Miten ihmeessä se voi olla mahdollista? Kun laiva menee, niin siinä on viiden kilometrin jono.” Paikka on muutoinkin vaarallinen ja sillalle rakennettuja sähköisiä liikennemerkkejä ei ainakaan Eskon sattuessa onnettomuusajakaan paikalle käytetty tai sitten ne olivat niin epäloogisia, ettei niitä ymmärtänyt.

Tiemaksuista Myllylöillä on kokemusta oman tienhoitokunnan kautta. Maksuja kertyy lähemmäs 200 markkaa vuodessa, joka sekin on periaatteessa liikaa, sillä esimerkiksi maksamalleen kiinteistöverolle he eivät koe saavansa mitään vastinetta. Julkisten teiden tiemaksut tai –tullit tuntuisivat Itä-Suomen teillä käsittämättömiltä. Täällä on tiet alakanttiin muutenkin ja vaadittavaan perustasoon on vielä matkaa myös pääteillä. Syrjäseutujen ”rokottaminen” ei tuntuisi oikeudenmukaiselta. Täällä liikkuminen on elinehto. Nykyisin jo polttoaineiden hinnat rajoittavat liikkumista. Syrjäseuduilla asuville pitäisi pikemminkin antaa helpotuksia polttoaineiden hinnoista. Pääkaupunkiseudulla julkisten liikennevälineiden käyttö on huomattavasti luontevampaa. Vaikka Myllyläät ovatkin tyytyväisiä tämänhetkiseen julkisen liikenteen tasoon, niin Helsingin seutuun verrattuna Teerimäessä on oman auton käytölle huomattavasti enemmän tarvetta. Naapurikaupunkiin menee linja-autoja noin kolmen tunnin välein ja lähikaupunkiin kerran tunnissa ja viikonloppuna huomattavasti vähemmän. ”Tottakai se vaatii oman auton käyttöä. Pääkaupunkiseudullahan ei tarvitse omaa autoa ollenkaan. Siitä on vain riesaa, koska ne parkkimaksut on mahdottomat ja parkkipaikkaa ei ehkä saa edes vaikka maksaisi, jos huonosti käy” (Esko).

#### Petteri jääkiekkoilee aktiivisesti

Petteri (13) käy peruskoulun 7. luokkaa kuntakeskuksessa, noin viidentoista kilometrin päässä. Koulumatkat taittavat linja-auton kyydissä vakiovuorossa. Petteri lähtee kotoa aamuisin puoli kahdeksan maissa bussipysäkille. Linja-auto kiertää ensin lenkin taajaman toisella puolella ja suunnistaa vasta sitten kohti kuntakeskusta. Perillä kuski vie vielä tavaroita matkahuoltoon, josta matka jatkuu koulun pihal-

le. Matkaan kuluu aikaa puolisen tuntia, se tuntuu Petteristä vähän liian pitkältä ajalta, kun matka periaatteessa on kuitenkin lyhyt. Koulu alkaa kaksikymmentä minuuttia yli kahdeksan. Takaisin kotona Petteri on kolmen jälkeen iltapäivällä.

Petteri harrastaa aktiivisesti jääkiekkoilua. Harjoitukset ovat kaupungissa ja niitä on kolme kertaa viikossa. Lisäksi pojilla on vielä yksi peli kerran viikossa. Ohjelmaan kuuluu myös käydä seuraamassa muiden ikäryhmien pelejä. Oikeastaan muuta Petteri ei sitten ehdi koulun ohella harrastamaan. Matkat kaupunkiin hän kulkee isän tai äidin kyydissä. Usein myös kavereiden vanhemmat kuljettavat. Joskus on mentävä linja-autolla ja raahattava pelivarusteita mukana. Linja-autovuoroja kulkee joka tunti paitsi viikonloppuisin harvemmin. Matka maksaa 15 markkaa suuntaansa. Vanhemmat maksavat Petterille bussiliput, joten omaa rahaa ei matkoihin juurikaan kulu. Jääkiekkoharjoitukset kestävät yleensä iltakahdeksaan tai kymmeneen. Toisinaan harjoitellaan yövuorossa, jolloin kotona ollaan vasta kello yhdentoista jälkeen illalla.

Joskus Petteri lähtee vapaa-aikana kaupungille elokuviin tai kavereita tapaamaan. Sähköpostia tulee käytettyä jonkun verran, lähinnä koulutehtävien yhteydessä ja kavereiden kanssa kirjoitellessa. Teerimäessä on Petterin mielestä riittävästi harrastusmahdollisuuksia ja siellä on ihan mukava asua. Liikkumiseen ei liity varsinaisia ongelmia tai pelkoja, lähiseudulla on turvallista liikkua. Tulevaisuuden suunnitelmat ovat Petterillä vielä avoimia mutta Teerimäessä voisi kyllä asua aikuisenakin.

#### Urheilullinen Pauliina liikkuu paljon lähiympäristössä ja kaupungissa

Pauliina (12) käy ala-asteen viimeistä luokkaa Teerimäessä, aivan kodin vieressä. Kouluun on matkaa oikopolkua pitkin alle sata metriä. Koulumatka on hyvin turvallinen, paitsi jos polku sattuu olemaan jäinen ja liukas. Ensi syksynä on lähdettävä kuntakeskukseen yläasteelle, samaan kouluun isovelji Petterin kanssa.

Pauliina harrastaa sellon soittoa ja pesäpalloa, jonkin verran myös ratsastusta. Sellotunti on kerran viikossa kaupungin konservatoriolla ja ensi syksynä alkavat musiikin teoriatunnit viereisellä koululla. Kerran viikossa on myös erityisopettajan tunti kaupungissa. Pesäpalloharjoitukset ovat kahdesti viikossa urheiluhallilla noin kolmen kilometrin päässä kodista. Kesäkaudet harjoitellaan hallin ulkokentällä. Matkan ajaa polkupyörällä keskimäärin varttitunnissa. ”Kaverin kainalossa” menee joskus pidempäänkin, yksin ajaessa alle kymmenen minuuttia. Pesäpallomaila ja muut kampeet kulkevat pyörän tavaratelineellä. Hallille vie turvallinen kevyen liikenteen väylä. Pauliina pyöräilee myös talvella jonkin verran, paitsi ei liukkaalla kelillä. Talvisin isä vie usein autolla tai kavereiden vanhemmat kuljettavat. Lähiseudun tiet ovat Pauliinan mielestä turvallisia ja riittävästi valaistuja. Ihan kodin läheisyydessä katuvaloja ei ole kovin paljon. Mutta heti kun päästään suuremmalle taajamatielle, niin valaistus on hyvä.

Kaupunkiin suuntautuvat matkat Pauliina tekee useimmiten linja-autolla. Linja-autovuoroja on aika paljon mutta ”joskus toivois, että olis jossain välissä vuoro, kun joskus ei pääse”. Ainut pelko, mikä liikkumiseen liittyy on se, että myöhästyy linja-autosta. ”Joskus kun ei oo kulkenut koskaan siinä vuorossa, niin sitten ei tiedä monelta se tarkkaan tulee.” Takaisin kotiin Pauliina pääsee linja-

autolla ja usein isän kyydissä. Kaupungissa tulee käytyä kirjastossa. Teerimäen keskustassa on myös kirjasto ja koululla käy kirjastoauto. Kavereita Pauliina tapaa koulussa, vähemmän vapaa-aikana. ”En hirveen usein käy niitten luona, saan kotona oikeestaan ja harrastuksissa vapaa-ajan kulumaan.” Sähköpostilla Pauliina on yhteydessä serkkuunsa ja sellaisiin kavereihin, joilla ei ole omaa kännykkää.

#### Tapion päivänpiiri on kodin lähellä

Tapio (8) lähtee arkiamuina yhdeksäksi tai kymmeneksi kouluun. Hän kävelee Pauliinan koulun pihalle, josta koulutaksi hänet noutaa. ”Taksi tulee niinku puolen ja tasan väliltä. Oottelen tässä pyörätelineiden kohdalla” [näyttää piirtämästään kartasta]. Jos sataa vettä ”niin otan kottoo sateenvarjon ja lähen vähän hittaammin. Joskus jos on kiire, niin lähen juoksemalla”. Taksin kyydissä on kolme lasta. Koulumatka on Tapion mielestä turvallinen koska taksilla pääsee menen tullen koko tuon kolmen ja puolen kilometrin matkan. Koulupäivä päättyy kello 12-14.

Kuten Tapion piirtämästä kartasta huomataan (kuva 12), ovat tutut ympäristöt, kotipiha ja molemmat koulut, piirretty sangen yksityiskohtaisesti. Varsinainen koulumatka taajaman halki vilahtaa koulutaksin kyydissä. Muutaman kerran Tapio on kulkenut koulumatkan yksin polkupyörällä. Ensi vuonna koulu onkin sitten jo kodin vieressä, jossa käydään peruskoulun 3.-6. luokat. Myöhemmässä vaiheessa voi tulla siirto uuteen kouluun, jota ollaan rakentamassa uudelle asuinalueelle noin kolmen kilometrin päähän kotoa. Sinne olisi kuljettava itse, koska ala-asteen yläluokilla taksikyydin edellytyksenä on viiden kilometrin koulumatka. Tapio haluaisi luonnollisesti käydä koulua kodin lähellä.

Tapion harrastukset ovat pihapiirissä ja lähiympäristössä. Lähellä asuu paljon kavereita, joiden kanssa pyöräillään ja kävellään ”milloin missäkin” ja tehdään ”mitä keksitään”. Lähiympäristössä on Tapion mukaan turvallista liikkua. Pimeällä polkupyörän dynamolappu näyttää valoa. ”Mutta en minä kauas kävelemällä mene, jos on pimeetä.” Tapio tykkää asua Teerimäessä ”siks ku tää on kiva paikka”.

Kuva 12. Tapion piirtämä mielikuvakartta koulumatkasta

**Myllylä:** Kaupungin rajataajama, **Esko (38)** muusikko ja **Leena (37)** terapeutti, lapset **Petteri (13)**, **Pauliina (12)** ja **Tapio (8)**, omakotitalo, henkilöauto, molemmilla vanhemmilla ajokortti, polkupyöriä, potkureita ja rullaluistimia.

**ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:**

**Tienpito/julkinen liikenne:**

- Oma auto käytännössä välttämätön (tarve töissä ja lasten harrastuksissa)
- Kevyen liikenteen väyliä käytetään runsaasti (polkupyörät, potkurit, rullaluistimet) → tärkeää väylästön kunto ja kattavuus
- Alueen liikenneyhteydet kohtuullisen hyvät. Yhteydet lähikaupunkiin ja naapurikaupunkiin, kevyen liikenteen väylät vaikuttivat asuinpaikan valintaan
- Itä-Suomen tieverkko on paikoitellen luvattoman huonossa kunnossa (erityisesti osa kanta- ja paikallisteistä sekä muusta alempiasteisesta tieverkosta, myös valtateillä ongelmia) → kunnossapidon perustasoa olisi nostettava pääteillä ja mm. ohituskaistoja lisättävä
- Julkisen liikenteen nykyinen taso tyydyttävä, ei korvaa oman auton tarvetta
- Linja-autoyhteydet edellytys murrosikäisten lasten itsenäiselle liikkumiselle ja koulunkäynnille, osittain myös vanhempien työssäkäynnille
- Koulukyyti (taksi) tarpeen ala-asteen ensimmäisillä luokilla → turvallisuus

**Palvelujen saavutettavuus:**

- Lähipalvelut (päivittäistavarakauppa, apteekki) tarpeelliset
- Asiointimatkat kaupunkiin liitetään usein lasten harrastusmatkojen yhteyteen
- Sähköpostin ja nettipalvelujen käyttö vakiintunutta (pankkipalvelut, kirja- ja levytilaukset)

## Maarit ja Kristian, elämän nopeita muutoksia

Maarit (19) ja Kristian (21) asuivat Teerimäessä kunnan vuokratalossa ensimmäisessä yhteisessä asunnossaan noin vuoden ajan. Molemmat muuttivat Teerimäkeen kotoaan. Maarit naapurikunnasta ja Kristian saman kunnan haja-asutusalueelta. Maarit kirjoitti ylioppilaaksi kuntakeskuksessa sijaitsevasta lukiosta viime keväänä ja oli kesätöissä Teerimäessä. Kristian on töissä maatilalla. Viimeisen vuoden ajan heidän elämänsä keskuspaikka oli Teerimäki, josta käsin Maarit kävi arkisin lukiota, Kristian töissä ja useimmiten viikonloppuisin vierailtiin jomman kumman vanhempien luona. Molempien harrastuksiin kuuluu luonnossa liikkumista, johon on ihanteelliset mahdollisuudet maaseudulla. Syksyllä Maarit pääsi opiskelemaan toiselle paikkakunnalle, joten edessä oli muutto erilleen. Kun Maarit muutti opiskelupaikkakunnalleen yli 100 kilometrin päähän, Kristian muutti takaisin vanhempiensa luo. Nykyisin he tapaavat viikonloppuisin vanhempiensa luona tai Maaritin opiskelupaikkakunnalla.

Teerimäessä asuessaan Maaritilla ja Kristianilla oli käytössään Kristianin henkilöauto. Kristian kävi autolla töissä noin 11 kilometrin päässä. Välin olisi päässyt talvisaikaan aamulla linja-autolla mutta pois päin ei olisi ollut kyytiä, sillä Kristianin töiden loppumisaika on epäsäännöllinen. Yleensä hän olisi myöhästynyt neljän maissa kulkevasta viimeisestä linja-autovuorosta. Kristianin työmatkasta osa on soratietä, jossa saattoi syntyä yllättäviä tilanteita linja- tai kuorma-auton tullessa vastaan.

Maarit kävi lukiota kuntakeskuksessa (n. 15 km) linja-autolla. Yhteydet olivat hyvät. Koulumatkaan meni aikaa vain reilut 15 minuuttia ja vuoroja oli sopivasti koulun alkamis- ja loppumisaikoina. Linja-autopysäkkikin oli noin parin sadan metrin päässä. Koulumatka Teerimäestä kuntakeskukseen tuntui Maaritista erittäin helpolta verrattuna kahteen ensimmäiseen lukiovuoteen, jotka hän kävi kotoa naapurikunnasta käsin. Omassa kotikunnassa ei ole lukiota. Tuolloin koulumatkaan kului aikaa noin tunti ja matkaa kertyi lähemmäs 40 kilometriä. Isän oli vietävä hänet päivittäin linja-autolle vajaan 10 kilometrin päähän ja haettava noin 15 kilometrin päästä, sillä kodin ohi ei ollut sopivaa linja-autoyhteyttä. Linja-auton kulkeminen oli sidottu kuntakeskuksen koulujen alkamisajankohtiin ja lukioon naapurikuntaan oli lähdeittävä jo aikaisemmin. Iltapäivällä kotiin päin tultaessa linja-auto toi vain kunnan rajalle. Koska Maarit asui kauimmaisena, samassa kyydissä linja-autolta kotiin kulki myös pari muuta lukiolaista. Koska Maaritin vanhemmat ovat maanviljelijöitä ja työskentelevät kotona, kuljetukset onnistuivat näin varsin sujuvasti.

Teerimäessä sijaitsevaan kesätyöpaikkaan Maaritilla oli matkaa vain noin kilometri. Työmatkat hän teki jalan tai polkupyörällä. Vaikka työajat olivat epäsäännöllisiä ja vaativat liikkumista myös yöaikaan, ei matkalla osannut pelätä mitään. Ympäristö oli tuttu ja matka lyhyt. Erityisiä pelkoja liikkumiseen ei muutoinkaan liittynyt. Lähinnä linja-autoon ehtiminen tai sen pääsy ajoissa ennen koulun alkua perille saattoivat joskus liukkailla keleillä jännittää. Maarit kävi Teerimäessä asuessaan usein viikonloppuisin vanhempiensa luona, jonne kertyi matkaa noin 50 kilometriä. Yksin kotipaikkakunnalle menessään hän joutui sopimaan kyydeistä samaan suuntaan mahdollisesti kulkevien tuttavien kanssa. Toisinaan hän myös

lainasi Kristianilta autoa tai meni linja-autolla, jolta tietysti piti sopia joku hake-  
maan. Linja-autolla ei päässyt koskaan perille saakka. Maaritin mielestä linja-  
autoyhteydet syrjäseuduille, ainakin kotikylälle ovat huonot. Auto myös kiertää  
usein omaa käyttöä ajatellen ylimääräisiä lenkkejä ja matkaan kuluu tarpeettomasti  
aikaa. Iltaisin ja viikonloppuisin Maaritin kotikylällä ei kulje mitään julkisen lii-  
kenteen yhteyksiä, joten ennen ajokortin saamista nuorten vapaa-ajan liikkuminen  
on varsin rajallista. Maaritinkin liikkuminen ennen seurustelua Kristianin kanssa  
oli vähäistä. Jos halusi jonnekin, oli pyydettävä kyyti vanhemmilta, sisaruksilta tai  
kavereilta. Ajokortin Maarit suoritti heti täytettyään 18 vuotta.

Teerimäessä myös kaupat, apteekki ja terveyskeskus olivat lähellä, noin puo-  
len kilometrin päässä. Ainoa puute, jonka Maarit ja Kristian Teerimäen palveluista  
löytävät on kirjakauppa. Kauppa-asioilla he kävivät usein arki-iltaisin yhdessä jalan  
tai pyörällä. Noin kolme kertaa kuukaudessa he kävivät kaupungissa ostoksilla.  
Kaupungista haettiin erikoistavaroita ja joskus myös päivittäistavaratarjouksia.  
Kaupungissa käynti oli kuitenkin lähinnä huvittelua. Matkat tehtiin luonnollisesti-  
kin omalla autolla. Linja-auto –vaihtoehto ei edes käynyt mielessä, vaikka Teeri-  
mäestä on hyvät yhteydet kaupunkiin. Maarit kävi silloin tällöin myös itseksen  
linja-autolla kaupungissa. Maarit käyttää säännöllisesti sähköpostia, jolla hän pitää  
yhteyksiä muilla paikkakunnilla opiskeleviin kavereihinsa. Opiskelujen aloittami-  
sen myötä sähköpostittelu on vilkastunut. Aiemmin hän kävi lukemassa viestejään  
koululla tai kirjastossa noin neljä kertaa kuukaudessa. Nyt hän haluaisi oman tieto-  
koneen.

Teiden kuntoon Teerimäen seudulla Maarit ja Kristian ovat pääsääntöisesti  
tyytyväisiä. Tie Teerimäestä kuntakeskukseen on myös kunnostettu lähivuosina,  
joten tilanne on siinä suhteessa parantunut. Sorateilla on ongelmia joskus kelirik-  
koaikana ja risteysalueilla voisi näkyvyyttä parantaa. Myös montut ja urat teissä  
haittaavat liikennöimistä varsinkin traktorilla ja kuorma-autolla, joita Kristian käyt-  
tää työssään. Ihanne olisivat leveämmät tiet ja kevyen liikenteen väylät vilkkaim-  
min liikennöityjen pääteitten rinnalla, esimerkiksi Teerimäen ja kuntakeskuksen  
välillä. Sorateitakin voisi päällystää mutta mitään mahdolloman leveää ei tarvita,  
semmoinen yksikaistainen. Tärkeintä olisi kuitenkin teiden kunnossapito. Tiet sai-  
sivat olla aina ajokunnossa, talvellakin. Auraus tulisi tehdä aamulla ennen koulu-  
kyytejä ja työmatkaliikennettä sekä muutoinkin ennen polanteen muodostumista.

Itse Teerimäen taajamassa liikenne on muuttunut uudistustoimenpiteiden  
myötä sujuvammaksi. Se kuitenkin ihmetyttää, että uudistuksen yhteydessä jätettiin  
tekemättä kevyen liikenteen alikulkutunneli taajaman läpi kulkevan suhteellisen  
vilkaasti liikennöidyn kuntakeskukseen vievän seututien ali. Myös pysäkillä, jossa  
Maarit ja monet muut kuntakeskuksen suuntaan kulkevat koululaiset ja siellä työs-  
säkäyvät odottavat linja-autoa, olisi katos paikallaan. Lisäksi Maaritia ihmetyttää  
katuvalojen käyttö taajamassa. ”Mitä sillä olevinaan säästetään, kun niitä poltetaan  
miten sattuu. Kun ne kerran on, niin niitä voisi käyttää koko pimeän ajan.”

Oman auton pitäminen tuntuu joskus aika kalliilta mutta toisaalta se on myös  
ainoa vaihtoehto. Sekä Teerimäessä asuessa että nykyisin Maaritin ja Kristianin  
viikoittaiseen liikkumiseen kuuluu matkoja, jotka olisi käytännössä mahdotonta  
tehdä ilman omaa autoa. Tällaiseen elämänmuotoon on totuttu ja olisi vaikea kuvi-  
tella elämää ilman autoa. Omalla autolla pääsee liikkumaan silloin kun haluaa ja



nopeammin kuin linja-autolla. Rautatietä ei näillä väleillä ole. Myös Maaritilla on nyt käytössään oma auto, jolla hän liikkuu pidempiä matkoja opiskelu- ja kotipaikkakunnan sekä Kristianin kodin välillä. Tämä on tuonut liikkumiseen myös uusia pelkotekijöitä, mahdolliset huonot keliolosuhteet ja hirvet. Matkan varrella on mutkaisia, mäkisiä ja kapeita teitä, joilla ajaminen hirvittää varsinkin pimeällä. Tällaisella soratieosuudella hän ajoikin viime syksynä ojaan. Auto meni pahaan kuntoon mutta onneksi henkilövahingoilta säästyttiin, kun ei sattunut vastaantulijoita. Ajamisen Maarit ajoittaakin mielellään päiväsaikaan mutta aina se ei ole mahdollista. Viikolla opiskelupaikkakunnalla Maarit liikkuu käytännössä aina jalkaisin.

Molemmat haluaisivat asua ”isona” maalla, haja-asutusalueella ja mieluiten Itä-Suomessa. Koti saisi olla mielellään noin kymmenen kilometrin päässä kaupungista tai muusta taajamasta. Kyläkauppa voisi olla kävelymatkan päässä. Liikkumisen suhteen oma auto on ehdoton, vaikka asuttaisiin kaupungin keskustassa. Vain siinä tapauksessa, ettei tarvitsisi liikkua kaupungin ulkopuolelle auton voisi jättää pois. Harrastusten vuoksi se tullaan todennäköisesti kuitenkin aina tarvitsemaan.

**Maarit (19)** opiskelija, **Kristian (21)** töissä, kaupungin rajataajama, rivitalo, oma auto, molemmilla ajokortti. Elämä muutosvaiheessa. Muuttoja. Asumista eri paikoissa. Vahvat siteet kotipaikkakunnalle, jossa vierailaan säännöllisesti.

#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### **Tienpito/julkinen liikenne:**

- Oma auto keskeinen liikkumisväline, liikkumisen sujuvuuden kannalta välttämätön, joskus myös ainoa mahdollisuus. Auton käyttöön on totuttu. Liikutaan hyvin erilaisilla tieosuuksilla. Alemman tieverkon huono kunto (kuoppaisuus), ongelma raskaalle kalustolle → turvettava teiden päivittäinen ajokunto erilaisilla tieosuuksilla, myös alemmanasteisella tieverkolla (risteysnäkyvyyden parantaminen, riittävän leveä ajoväylä, talvihoidossa polanteen muodostumisen estäminen)
- Taajamassa liikutaan jalkaisin tai polkupyörällä → kevyen liikenteen väylästäön kattavuus ja hoito toivottavaa. Keskeisten risteyskohtien turvallisuus – alikulku vilkkaasti liikennöidyille teille, joissa paljon risteävää kevyttä liikennettä
- Julkisen liikenteen käyttö satunnaista, ongelmana hitaus, vuorojen sopimattomuus tai puuttuminen erityisesti syrjäseutujen osalta. Jossakin vaiheessa matkaa tarvitaan joka tapauksessa henkilöautoa → henkilöauton käytölle ei voida asettaa ylimääräisiä rajoituksia/maksuja, ellei riittäviä julkisen liikenteen yhteyksiä ole olemassa

##### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Palvelut taajamassa saavutettavissa myös jalkaisin
- Tietotekniikan käyttö mahdollista

## Yhteenveto – Teerimäki

**TEERIMÄKI**, asukkaita noin 4000, paljon lapsiperheitä, kaupunkiin 13 km, kuntakeskukseen 15 km, asutusrakenne hajanainen, kasvava taajama kaupungin ja maalaiskunnan rajalla, noin puolet työssäkävivistä asukkaista pendelöi kaupunkiin

KESKEISIÄ HUOMIOITA JA PARANNUSEHDOTUKSIA:

### Tienpito:

- Kevyen liikenteen väylät taajaman sisällä ja kaupunkiin menevän paikallisten varrella → kattavampi kevyen liikenteen väylästä toivottavaa
- Taajaman liikennenympäristön uudistukset ovat lisänneet henkilöautoliikenteen sujuvuutta
- Henkilöautolla hyvät yhteydet kuntakeskukseen ja kaupunkiin
- Kunnossapito pääteillä kohtuullisen hyvä → sivuteillä parantamisen varaa talvi- ja kesäkunnossapidossa

### Julkinen liikenne:

- Linja-autovuoroja kaupunkiin ja kuntakeskukseen noin kerran tunnissa, pika- vuoroja kaupunkiin arkisin noin kuusi kertaa vuorokaudessa → lisävuorot kaupunkiin tarpeen, samoin linja-autopysäkeille hyvät yhteydet ja katokset, sekä pysäkkikohtaiset aikataulut
- Koululaiskuljetukset välttämättömiä (paljon lapsiperheitä)
- Taajaman sisällä etäisyydet pitkät, asutus rakentunut nauhamaisesti → palveluliikenne tai asiointitaksi
- Rautatie, mutta ei enää vuosiin henkilöasemaa → onko mahdollista elvyttää henkilöraide liikennettä?

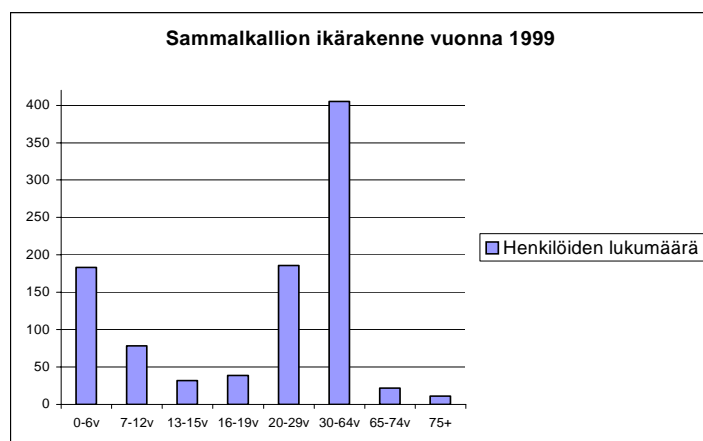
### Palvelut:

- Peruspalvelujen taso hyvä, kaupungin läheisyys karsinut erikoisliikkeitä
- Liikuntarajoitteisille palvelujen saavuttaminen taajamarakenteen vuoksi hankalaa
- Kaupungin palvelut hyvin saavutettavissa (linja-autovuoroja kohtuullisesti) → liikuntaesteisillä mahdollisesti ongelmia
- Peruspalvelujen hyvä taso ja sujuvat liikenneyhteydet houkuttelevat taajamaan lisää asukkaita

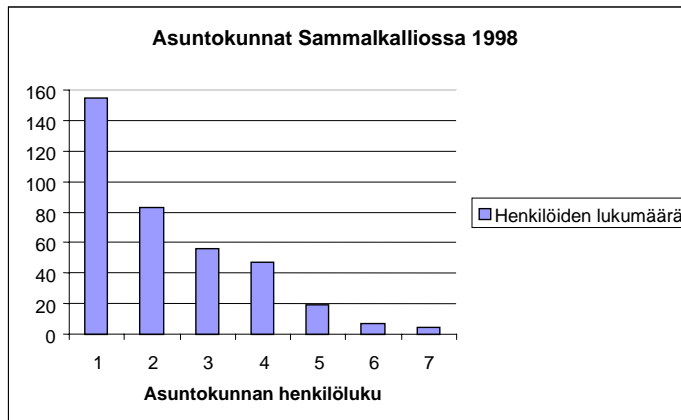
Haastatellut: Myllälän perhe: Esko (38) ja Leena (37), lapset Petteri (13), Pauliina (12) ja Tapio (8), Nuoripari Maarit (19) ja Kristian (21)

## Sammalkallion lähiö

Sammalkallio on keskisuuren kaupungin lähiö, josta on matkaa kaupungin keskustaan noin seitsemän kilometriä. Kaupunki on maakunnan keskus, vireä opiskelukaupunki ja kauppapaikka, jonne tullaan asioimaan sadan kilometrin säteeltä. Sammalkallio on kaupungin uusinta esikaupunkialuetta, jonka rakentaminen aloitettiin 1990-luvun alussa. Tällä hetkellä asukkaita on lähemmäs 1000, mutta rakentaminen jatkuu, ja suunnitelmissa on asuttaa alueelle 3000 ihmistä. Asemakaavassa alueelle on suunniteltu rakennettavaksi noin 100 omakotitaloa ja kymmenkunta kerrostalokorttelia, joissa kussakin on kolme kerrostaloa. Tällä hetkellä Sammalkallion asuntokanta koostuu tasaisesti omakoti-, rivi- ja kerrostaloista. Uuden lähiön peruspiirteenä on suhteellisen nuori asukasrakenne. Kolmannes asukkaista on alle 20-vuotiaita. Keski-ikäisiä asukkaita on Sammalkalliiossa hieman yli 40 % mutta yli 65-vuotiaita vain 3,5 % kaikista asukkaista (kuva 13). Alueella asuu paljon lapsiperheitä (noin kolmannes kaikista asutokunnista), mutta yksinasuvat ovat kaikkein suurin yksittäinen asukasryhmä (kuva 14).



Kuva 13. Sammalkallion ikärakenne vuonna 1999.



Kuva 14. Asuntokunnat Sammalkalliossa 1998

Palvelut ovat Sammalkalliossa toistaiseksi hyvinkin puutteelliset ja asukasvaihtuvuus on vuokrataloissa suurta. Vasta vuonna 2000 alueelle saatiin kauan kaivattu monipalvelutalo, jossa sijaitsevat ala-aste, terveydenhoitajan vastaanotto ja asukkaiden kokoontumistilat. Sammalkalliossa on lisäksi elintarvikekioski sekä kaksi yksityistä päiväkotia ja perhepäivähoitajia. Työpaikkoja alueella on noin viisikymmentä, suurin osa kiinteistöpalvelujen, yhteiskunnallisten palvelujen ja rakentamisen aloilla. Lähimpään kauppaan, asiamiespostiin ja apteekkiin on matkaa puolitoista kilometriä. Automarkettiin tulee kävellen matkaa noin kaksi kilometriä. Lähin pankki löytyy nykyisin kaupungin keskustasta. Pankkiautomaatteja on automarketissa. Kun automarkettia muutama vuosi sitten ryhdyttiin rakentamaan, oli yhtenä perusteluna tehdä Sammalkallion asukkaille lähikauppa. Kevyen liikenteen järjestelyt jäivät suunnitelma- ja toteutusvaiheessa puutteellisiksi. Väyliä ja alikulkuja on lukuisten vaaratilanteiden ja valitusten jälkeen jouduttu rakentamaan myöhemmin lisää. Matka ”lähikauppaan” saattaa muodostua monelle asukkaalle liian pitkäksi. Päivittäisten ostosten hankintaan menee paljon aikaa ja energiaa. Ostosten tilausta ja kotiinkuljetusta internetin kautta on kokeiltu mutta järjestely ei ole innostanut kovin monia asukkaita. Etenkin iäkkäämmillä ihmisillä kynnyksen tietotekniikan käyttämiseen on suuri. Moni haluaa myös itse käydä kaupassa valitsemassa ostamansa tuotteet. Asukasyhdistyksen toimesta ollaan järjestämässä kokeilua, jossa automarketti kustantaisi asukkaille päivittäisen linja-autotakan markettiin ja takaisin. Ostosaikaa perillä olisi reilun tunnin verran. Järjestely vaatisi kauppiaan mukaan vähintään kymmenen matkustajan ryhmän.

Kulkuyhteydet kaupungin keskusta ovat kohtuullisen hyvät. Kevyen liikenteen väylät pidetään ympäri vuoden hyvässä ajokunnossa. Kaupunki on kiitettävästi ja pitkäjänteisesti pyrkinyt hoitamaan kevyen liikenteen väylästä monipuolisuutta ja kunnossapitoa. Äskettäin tehtiin päätös, jonka mukaan kaikki ”Ei talvikunnossapitoa” -kyltit poistettiin kaupungin hoitamilta väyliltä. Joukkoliikenteessä tilanne on tyyppinen tällaiselle keskisuurelle suomalaiselle kaupungille. Parantamisen varaa olisi reittien, aikataulujen ja vanhentuneen kaluston suhteen, mutta liikennöitsijän on senniteltävä kannattavuuden rajoilla. Paikallisliikenteen linja-auto

kulkee Sammalkalliosta keskustaan arkisin kaksi kertaa tunnissa. Niiden lisäksi kulkee yksi lähiliikenteen linjavuoro naapurikunnasta. Liikennöitsijä sai liikennöintiluvan sillä ehdolla, että linjalla kulkee matalalattiabussi. Pienoisbussilla ajettava palvelulinjan reitti on lakkautettu äskettäin kannattamattomana. Omalla autolla pääsee ydinkeskustan tuntumaan nelikaistaista kaupunkimoottoritietä pitkin sujuvasti muutamassa minuutissa. Työmatkaliikenteen aikoihin tien päällä on enemmän autoilijoita, mutta varsinaisista ruuhkista ei voida juurikaan puhua. Sammalkallion ohi, kaupunkiin johtavalla moottoritieellä kulkee keskimäärin 17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (hoitoluokka Is, ks. liite 3).

## **Elämä ja liikkuminen**

Sammalkalliossa haastateltiin pyörätuolilla liikkuva Ulla, yksinasuva vanha-poika Riku ja perheenäiti Pipsa.

### **Ulla liikkuu pyörätuolilla**

Ulla on 55-vuotias elämäniloinen nainen, jolla on synnynnäinen selkäydinvamma. Hän pystyi kävelemään kymmenvuotiaaksi saakka, jonka jälkeen hän käveli kainalosauvojen avulla. Täytettyään 37 vuotta Ulla hankki ensimmäisen pyörätuolinsa. Nykyisin Ulla ei pysty enää kävelemään. Saunassa hänellä on kainalosauvat tukena ja joskus esimerkiksi kylässä käydessä on siirtymiseen käytettävä sauvoja, koska ovet ovat liian kapeita tai WC liian ahdas pyörätuolille. Nuorempana Ulla asui Helsingissä ja teki konttoritöitä. Jäätyään 28-vuotiaana eläkkeelle, hän muutti takaisin synnyinseudulleen. Ullan avomies, 59-vuotias Otto, on myös liikuntarajoitteinen ja käyttää liikkueessaan pyörätuolia. Oton jalat amputoitiin reidestä alaspäin reilut parikymmentä vuotta sitten, eikä hän käytä proteeseja.

Pariskunta on asunut Sammalkalliossa viitisen vuotta. Juuri asunnon takia he muuttivat Sammalkallioon; nykyinen asunto on isompi ja parempi kuin entinen ja lisäksi suunniteltu esteettömäksi. He saivat itse vaikuttaa jonkin verran kaksionsa suunnitteluun mutta eivät riittävän varhain. Esimerkiksi sauna on normaali kerrostaloasunnon pieni sauna. Jotta löylyhuoneeseen pääsisi pyörätuolilla, olisi kiuas oltava upotettuna lattiaan. Unelmana on kuitenkin päästä keskikaupungille, palvelujen lähelle asumaan. Ulla muuttaisi mielellään myös maaseudulle, jos se olisi taloudellisesti mahdollista. Oman talon rakentaminen tai remontoiminen liikuntaesteisten tarpeisiin soveltuvaksi vaatii paljon ylimääräistä rahaa.

Ulla ja Otto ovat molemmat periaatteessa eläkkeellä mutta Otto on viimeiset kolme vuotta tehnyt töitä naapurikunnassa sijaitsevassa omassa metallialan yritys-sessään. Sinne hän kulkee lähes päivittäin joko firman tai Ullan autolla. Ulla liikkuu omissa harrastuksissaan ja asioillaan paljon. Hän käy invataksilla kaksi kertaa viikossa kuntoutuksessa. Kolmisen kertaa viikossa tulee tehtyä kauppareissu joko lähimpään automarkettiin tai keskustan markettiin. Marketit ovat kaikkein helpoimpia kauppoja asioida. Tärkeitä harrastuksia ovat konsertit ja seurakunnan tilaisuudet, satunnaisesti myös uiminen. Ulla pyrkii osallistumaan vammaisjärjestöjen seminaareihin ja luentotilaisuuksiin, jotta saisi tietoa eri palveluista. ”Tänä päivänä tuntuu, että ei kukaan tuu sulle tarjoomaan [palveluja], ellet itte tiedä ja mene ja

ano, tunne lakia, et mihin on oikeus.” Ulla on viimeisen parin vuoden aikana saanut sähkömopon ja sähköpyörätuolin keskussairaalan apuvälineyksiköstä käyttöönsä. Ne helpottavat liikkumista huomattavasti. Aina sitä mukaan kun kunto on huonontunut Ulla on tarvinnut eri ratkaisuja liikkumiseen. ”Minä kun en ainakaan vielä halua jäädä sisälle.”

Usein, ja varsinkin kesäisin, Ulla tekee matkat omalla autolla. Invataksien käyttö on rajoitettu yhdeksään matkustuskertaan kuukaudessa. Omassa autossa on käsihallintalaitteet ja pyörätuolin kuljetuskotelo katolla, johon tuoli nousee auton akun voimalla. Se helpottaa itsenäistä liikkumista, kun ei aina tarvitse olla purkamassa ja kasaamassa pyörätuolia autoon sisälle ja sieltä pois. Vuoden verran Ullalla on myös ollut onni saada henkilökohtainen avustaja, joka kulkee kauppareissuilla mukana ja siivoa kodin. Talvella avustaja on mukana auttamassa sata tuntia neljän viikon aikana, kesällä vähemmän. Ennen avustajaa Ulla oli enemmän riippuvainen ystäviensä avusta. Avustaja työntää tarvittaessa pyörätuolia ja putsaa esimerkiksi auton lumesta. Itsenäisen elämän helpottamiseksi olisi autokatos hyvä olla olemassa, etenkin sateella ja talvella se olisi tarpeen. Autokatos pitäisikin Ullan mielestä aina rakentaa liikuntaesteisille suunniteltujen asuntojen yhteyteen. Auton tankkauksesta huolehtii Otto, avustaja tai joku ystävästä. Ulla ei ole kertaakaan tankannut autoa itse. Otto pystyy tankkaamaan auton myös itsepalveluautomaateilla. Tarvittaessa hän nousee pyörätuolinsa käsinojille ja näppäilee tiedot automaattiin. Otolla on vahvat käsivoimat, ”hän kiipeää vaikka puuhun!” Ulla nauraa.

Ulla ulkoilee varsinkin kesällä useamman kerran viikossa lähiympäristössä. Vuoden päivät oikea olkapää on ollut kipeä ja rajoittanut ”käsien kelaamista”. Sähköpyörätuolin ja mopon kanssa ulkoilu onnistuu. Sammalkalliassa on esteettömyys yritetty huomioida ulkotiloja suunniteltaessa. ”Et joka paikkaan mihin olen halunnut täällä, niin oon päässyt omin avuin. Et tähän alueeseen olen kyllä tosi tyytyväinen.” Puutteitakin toki löytyy. Elintarvikekioskiin on hankala päästä eikä sisäänkään oikein kunnolla mahdu. Ulla toivoisi alueelle monipuolisempaa ja suurempaa kioskia. Pankkiautomaatti olisi myös hyvä. Toisaalta on hyvä lähteä pois omasta lähiympäristöstään, hoitamaan asioita keskustaan tai automarkettiin. ”Siellä tulee vaikka vaan kateltua ihmisiä.” Ullalla on tietokone mutta toistaiseksi esimerkiksi pankkipalvelut hoituvat suoraveloituksen ja maksupalvelun kautta. Kotiin he tilaavat luomuvihanneksia noin kerran viikossa läheiseltä maatilalta.

Ulla mainitsee tärkeimmiksi esteettömyyden edistämiskeinoiksi riittävän pitkät ja loivat luiskat sekä leveät ovet ja tasanteet sisäänkäynneissä. Liian jyrkkä luiska on esimerkiksi kaupungin konserttisalin pääovella. Ilman apua Ulla ei pääse tuosta ovesta sisään. Katujen pinnat saisivat olla asfalttia. Mukulakivet ja usein myös laatat eivät sovi pyörätuolilaiselle. Katujen reunakivetyksien tulisi olla loivia. Katujen ja teiden heikko kunnossapito lumisina talvina on merkittävä este Ullan liikkumiselle. Viime talvena hän ei halunnut liikkua omalla autolla, koska päätiet ja -kadut saattoivat olla hyvin polanteiset ja uraiset. ”En lähtenyt sitten mihinkään keskustaa kauemmas!” Keväällä sohjoinen lumi oli usein esteenä kotitalon pihalla. ”Jonkun kerran soitin talohuoltoon, että mitenpä kuvittelette minun menevän tuolle parkkipaikalle omalle autolle?” Tällaisessa tilanteessa tunne tasavertaisuudesta on kaukana. Ulla on kuitenkin pystynyt sopimaan talohuollon kanssa säännöllisten lähtöjen aikoihin parkkipaikan ja kulkuväylien auraamisesta ja hiekoittamisesta.

Impulsiiviset äkkilähdöt voivat joskus jäädä tekemättä, jos pihaa ei ole aurattu tai jos invataksia ei ole saatavilla.

Iltaisin Ulla ei lähde yksin liikkeelle, jos invataksin kyytiä ei saa. Etenkin keskikaupungilla on turvaton olo illalla yksikseen ja pimeällä ajosta hän ei tykkää muutenkaan. Ulla on muutaman kerran kokeillut kulkemista Sammalkalliosta kaupungille matalalattiabussilla. Keskikaupungin linja-autoasemalta on kuitenkin itse selviydyttävä määränpään omiin avuihin. Palvelulinjan pikkubussi on tässä suhteessa parempi ja joustavampi kulkutapa. Sammalkalliosta kulkeneen palvelulinjan aikataulut eivät kuitenkaan sopineet Ullan päivärytmiin. Pitempiä matkoja Ulla tekee kesäisin omalla autolla esimerkiksi sisaren luo 400 kilometrin päähän. Ulkomaanmatkoja tehdään rahatilanteen salliessa. Kesäviikonloppuisin käydään usein yhdessä Oton kanssa maalla nauttimassa omasta rauhasta.

**Ulla (55)**, lähiö, kerrostaloasunto, eläkkeellä, avoliitossa, ei lapsia, liikuntarajoite → sähköpyörätuoli, oma auto, invataksi, sähkömopo. Ulla on viimeiset parikymmentä vuotta liikkunut pyörätuolilla. Hän liikkuu lähes päivittäin kodin ulkopuolella kuntoutuksissa, harrastuksissa ja asioilla. Omatoimisen liikkumisen edellytyksenä ovat esteettömät sisä- ja ulkotilat. Avustajan apu on usein tarpeen, koska esteettömyyttä ei ole läheskään kaikkialla huomioitu. Oma auto antaa mahdollisuuden liikkua itsenäisesti asuinalueen ulkopuolella.

#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### **Tienpito/julkinen liikenne:**

- Ullan liikkumisen edellytyksenä kevyen liikenteen väylien, katujen, teiden ja piha-alueiden hyvä kunto ympäri vuoden
- Talviajan aeraus ja hiekoitus tärkeää
- Esteetön liikkumisympäristö välttämätön (luiskat, matalat reunakivetykset, asfaltoidut pinnat, korotetut bussipysäkit)
- Invataksin palvelut välttämättömät
- Oman auton puuttuminen rajoittaisi liikkumista
- Linja-auto tai palvelulinja hyvä olla olemassa invataksin ohella, käyttö kuitenkin vähäistä (aikataulut eivät sovellu, perillä liikuttava omin avuin. Vaikka reitillä kulkee matalalattiabussi, linja-autoasemalla ei esteetöntä pääsyä laiturille/linja-autoon) → avustaja tarpeen

##### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Lähikauppa tai hyvin varustettu elintarvikekioski olisi tarpeellinen
- Muut palvelut auto- tai mopomatkan päässä
- Kotiin tuotavat palvelut tärkeitä (avustaja, siivous, vihannekset ja juurekset luomutilalta)
- Tietokone on, opetteluvaihe menossa.
-

## Riku pyöräilee päivittäin kaupunkiin

Riku on 52-vuotias poikamies, joka on asunut Sammalkallion kerrostalo-asunnossaan neljä vuotta. Sitä ennen hän asui vanhempiensa kanssa lähempänä keskustaa. Sammalkalliossa hän viihtyy suhteellisen hyvin. Kalastusvedet ja oma vene on äärellään, samoin työ. Rikun vanhemmat ovat jo yli 75-vuotiaita, äiti on kuitenkin ”nuori vielä kuin peipponen”, ja pystyy hyvin huolehtimaan kodista ja huonokuntoisesta aviomiehestään. ”Kahdella täydellä kassilla kulkee talvellakin pyörällä kaupasta kotiin.” Riku on koulutukseltaan merkantti ja tehnyt yli kolmekymmentä vuotta työtä lasten ja nuorison parissa urheiluvallmentajana ja kerhonohtajajana. Hän oli pitkään kerhonohtajajana kaupungilla. Siihen aikaan virkoja oli 13 kappaletta. ”Nyt taitaa olla peräti kolme nuoriso-ohjaajaa. Se on sitä väärässä päässä säästämistä.” Riku on ollut työvoimahallinnon kautta työllistettynä mutta mieluummin hän tekee mielekästä vapaaehtoistyötä kuin on epämääräisissä työsuhteissa lyhyitä aikoja. Pari vuotta hän on tullut toimeen pelkällä peruspäivärahalla. Onneksi Sammalkalliosta on nyt löytynyt työtä. Lähiöprojekti ja asukasyhdistys ovat työllistäneet häntä vuoden päivät. Hän on toiminut vapaa-ajan ohjaajana ja on tällä hetkellä liikunnallisen iltapäiväkerhon vetäjänä. Työpaikka on melkein kotioivella, 50 metrin päässä.

Rikulla on tapana käydä päivittäin vanhempiensa luona. Hän liikkuu kesät talvet polkupyörällä kaupunkiin ja takaisin. Kilometrejä kertyy päivittäin 15-20 ja aikaa menee yhteen suuntaan puolisen tuntia, säästä ja tuulesta riippuen. Ajoreittejä on kolme, joita hän vaihdellen ajaa; yksi kulkee moottoritien laitaa, toinen reitti vanhaa maantien vartta ja kolmas Mäntymäen asutusalueen kautta, ”milloin tarvii jaloille voimaharjoittelua”. Hän lähtee aamulla ja viipyy kierroksellaan kolmisen tuntia. Aamuisin Riku käy torikahvilassa juttelemassa kavereiden kanssa. ”Saadaan päivä kulumaan. Maanantaina oli politiikka aiheena” (kunnallisvaalit). Kaupassa tulee käytyä paluumatkalla. Iltaisin hän kävelee vielä kolmen neljän kilometrin lenkin. ”Kyllä se tän ikäselle ukolle jo riittää! Jalat Rikulla on nyt vähintään yhtä hyvässä kunnossa kuin aikoinaan aktiivurheilijana. Hän harrastaa penkkiurheilua ja käy paljon seuraamassa pelejä halleilla ja saleilla. Päivän aikana kaupungissa tulee käytyä joskus parikin kertaa. Sammalkallioon muuton jälkeen peleissä käynti on pidemmän matkan takia jäänyt vähemmälle. Parikymmentä vuotta sitten selkä alkoi reistailla ja oireilee joskus niin paljon, että liikkumaan ei juuri pääse. Viime syksy meni potiessa. Kaverit auttavat tarpeen tullen. Rikulla ei ole ajokorttia, ”eikä oo tehny oikeestaan mielikään hankkia ikinä” mutta kavereilla on ”pikkuautoja”, joilla pääsee tarvittaessa liikkumaan. Linja-autoa tulee käytettyä korkeintaan kymmenen kertaa vuodessa, jos on todella kova pakkanen ja tuuli. Rahaa liikkumiseen ei juurikaan mene.

Kevyen liikenteen väylien verkosto ja kunto on Rikun mielestä hyvä. ”Joskus pyhän seutuina eivät taida aurata katuja ollenkaan” mutta päätie ja sen vierellä kulkeva kevyenliikenteen väylä on kaupunkiin asti aurattu silloinkin. Liikenneturvallisuudessa olisi parantamisen varaa etenkin esikaupunkialueilla. Muutamat riskiteknot Sammalkalliossakin ovat pahoja paikkoja, etenkin talviliikkaiden aikaan. Erityisesti lasten ja nuorison liikennekäyttäytyminen huolestuttaa Rikua. ”Se on ollu ihan metrin päässä, että varmaan ois ollu hautausmaareissu.” Hänen mielestään



liikennekasvatuksessa vastuu kuuluisi lasten vanhemmille. Vanhempien kuuluisi käydä kulkureittejä lasten kanssa läpi. ”Mutta ei taida näillä nykyajan vanhemmilla olla aikaa semmoiseen.”

Pidempää matkoja Riku ei juurikaan tee. Venäjällä tuli jokunen vuosi sitten käytyä useamman kerran kaverin kyydissä, mutta sekin sitten jäi. Karjalan maantiet ja kylänraitit nähtyään ei voi kyllä valittaa Suomen teiden kunnosta. Rikun sisar asuu Etelä-Suomessa mutta kerran on 30 vuoden aikana tullut heillä käytyä, vaikka siskoon on kyllä oikein hyvät välit. Vanhemmilla oli kesämökki 40 vuoden ajan mutta muutama vuosi sitten se jouduttiin purkamaan kun maanomistaja ei uusinut vuokrasopimusta eikä myynyt maataan. Mökillä Riku kävi aika paljon isäukon kanssa kalastelemassa.

Kotiin tuotavia palveluja Riku ei käytä. ”Kyllä jos ei harja ja kihveli kädessä pysy, on heittäydyttävä jo vanhainkodille.” Oma tietokonetta hänellä ei ole mutta asukastiloissa niihin on voinut tutustua. Pankkiasiat hoituvat kaupungilla käydessä. Apteekkiin ei ole juuri ollut asiaa. Rikun kunto pysyy erinomaisena, kun hän päivittäin pyöräilee niin paljon. Lapsesta saakka hän on tottunut kulkemaan polkupyörällä eivätkä matkat talvipakkasessakaan tunnu raskailta. Kaupunki on maastonmuodoiltaan melko tasainen ja polkupyöräily on siinäkin suhteessa hyvä kulku-  
muoto.

**Riku (52)**, lähiö, kerrostaloasunto, naimaton, ei lapsia, ei vakituista työtä, polkupyörä, satunnaisesti linja-auto, ei omaa autoa eikä ajokorttia.

Rikun nykyinen työ ei vaadi liikkumista mutta hän pyöräilee päivittäin kaupunkiin tapaamaan vanhempiaan ja ystäviään. Matkat kauppaan, asioille ja harrastuksiin hän tekee myös lähes poikkeuksetta polkupyörällä. Se on mahdollista ja myös turvallista, koska kaupungissa on kattava pyörätieverkosto, joka pidetään hyvässä kunnossa.

#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### **Tienpito/julkinen liikenne:**

- Liikkumisen edellytyksenä kaupungin pyöriteiden kunnossapito ympäri vuoden → lisätarvetta talviajan kunnossapitoon
- Julkista liikennettä hyvä olla olemassa, tarve tässä elämänvaiheessa vähäistä

##### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Palvelut oltava saavutettavissa polkupyörällä
- Päivittäistavarakauppa omassa lähiössä olisi tarpeen (ostosten kuljettaminen)
- Tarvittaessa turvauduttava kavereiden autokyyteihin
- Ei tarvetta kotipalveluille
- Ei omaa tietokonetta, eikä myöskään suurta tarvetta sen hankkimiseen

## Suomalaisen perhe liikkuu paljon

Pipsa on 38-vuotias perheenäiti, perhepäivähoitaja ja hierontaterapeutti. Hänen miehensä Olli on 37-vuotias ja työskentelee metallialalla. Suomalaisen perheessä on kolme lasta Hanna (9), Henna (7) ja Hely (5). Perhe on asunut Sammalkalliossa viitisen vuotta. Heillä on tilava vuokra-asunto rivitaloyhtiössä. He asuivat aikaisemmin kerrostalossa viereisessä Mäntymäen lähiössä mutta muuttivat Sammalkallioon, koska asuinpaikkana se on rauhallisempi ja viihtyisämpi. Suunnitelmissa on ostaa oma talo parin vuoden sisällä keskustan läheiseltä omakotitaloalueelta.

Olli tekee kahta työtä; aamuyöllä hän lähtee kello kolmen aikaan jakamaan sanomalehtiä toiseen kaupunginosaan. Hän hakee lehdet painosta autolla mutta jakaa ne kävellen. Yössä tulee kymmenisen kilometriä kävelyä. Varsinaiseen työhönsä kaupungin keskusta Olli kulkee omalla autolla. Hän tarvitsee omaa autoa myös työajoihin päivän aikana. Pipsa tekee kahta työtään kotona, eikä ole työnsä takia riippuvainen omasta autosta. Hän kävelee ja pyöräilee paljon päivisin. Lapsetkin ovat pienestä asti tottuneet kulkemaan paljon jalan ja polkupyörällä. ”Tytöillä on kuitenkin sisäharrastus, että tulee ainakin nämä matkat sitten oltua ulkosalla.” Pipsa on päivätyönsä puolesta paljon ulkona. Aamu- ja iltapäivisin ollaan lasten kanssa omalla pihalla tai läheisessä leikkiympäristössä. Hoitolapset ovat vielä niin pieniä, etteivät jaksakaan tehdä pitkiä kävelyretkiä.

Kaksi vanhinta lasta käyvät koulua Sammalkallion ala-asteella. Kuopus on kotona äidin kanssa. Kouluun on matkaa parisataa metriä. Vaikka puolet matkasta on pihakatua, on lapsia jouduttu varoittamaan hurjastelevista autoilijoista. Ala-aste sijaitsee Sammalkallion pääkadun varrella. Katu on rakennettu esteettömäksi, jopa niin esteettömäksi, että siinä on autollakin helppo ajaa lujaa. Koululaisten vanhemmat ovatkin olleet huolissaan kyseisen kadun liikenneturvallisuudesta. Ala-asteen kaksi viimeistä luokkaa lapset käyvät eri kaupunginosassa, lähellä keskustaa. Sinne he kulkevat koulubussin kyydissä. Yläasteet ja lukiot sijaitsevat keskustassa ja kaupungin suurimmassa lähiössä.

Suomalaisen perheessä tehdään matkoja poikkeuksellisen paljon kävellen. Pipsan mielestä kevyen liikenteen väylät ovat lähialueilla ja kaupunkiin mennessä hyvin hoidettuja ympäri vuoden. Myös valaistus on riittävä. Pimeällä ei pelota kulkea jalan tai polkupyörällä. Pipsa haluaa ylläpitää kuntoaan ja kävellä tai pyöräillä matkoja aina kun se vain on mahdollista. Oman arvionsa mukaan hän kävelee päivittäin noin 15 kilometriä. Kahden kilometrin kauppamatka on Pipsan mittakaavassa lyhyt. Hän kulkee pikkuteitä pitkin vaikka suurempikin reitti olisi olemassa. ”Se on musta semmonen rauhallisempi reitti, ettei tartte koko matkaa kävellä autojen seassa.” Kaupassa hän saattaa käydä kävellen joskus kaksikin kertaa päivässä. Matkaan menee aikaa 20 minuuttia suuntaansa. Ostokset kulkevat repussa, painavimmat ja suurimmat tavarat tuo Olli autolla töistä tullessaan.

Suomalaisen perheen lapset harrastavat aktiivisesti telinevoimistelua ja taitoluistelua. He ovat kilpailuryhmissä ja harjoittelevat neljä kertaa viikossa voimistelua ja kaksi kertaa viikossa luistelua. Viitenä päivänä viikossa tehdään treenimatka kaupungin keskustaan. Harjoitukset pidetään urheilutalolla ja jäähallilla. Huonolla

säällä ja talvella lapset kuljetetaan omalla autolla. Lumettomina vuodenaikoina Pipsa ja lapset tekevät harjoitusmatkat usein polkupyörillä. Vanhempien tyttöjen kanssa on myös kävelty tuo reilun kuuden kilometrin matka. Viime talvena Helykin jo jaksoi muutaman kerran kävellä. Autolla ja polkupyörällä matkat on kätevä tehdä. ”Bussimatka ei onnistuis mitenkään, koska toisella [tytöistä] saattaa alkaa viideltä samana päivänä ja toisella alkaa puoli kuudelta ja sit niitä tarvii olla jo hakemassa viistoista yli kuus ja toinen olla hakemassa puoli seitsemältä ja viedä seitsemäksi toiseen paikkaan ja loppuporukka hakee kaheksalta pois.” Jäähallin ja urheiluhallin välinen etäisyys on noin puoli kilometriä. Bussia ei tulisi käytettyä vaikka vuoroja kulkisi tiheämminkin kuin nyt. Myöskään palveluliikenne ei palvelisi heitä näillä matkoilla.

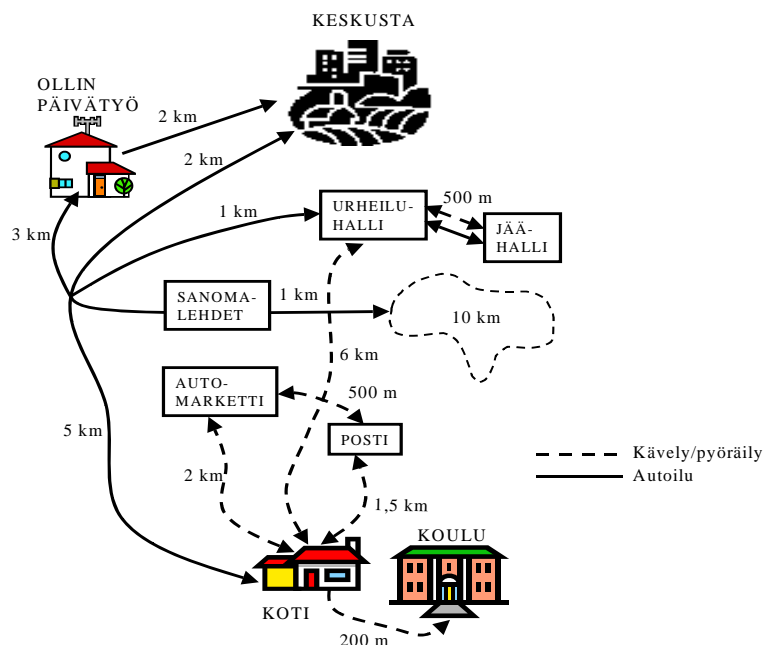
Pipsa ja Olli eivät yleensä liitä harjoitusmatkojen yhteyteen muita asiointimatkoja. Pankki-, posti ja apteekkiasiat hoidetaan kaupassa käynnin yhteydessä. Kotona heillä ei ole tietokonetta eikä kotiin kuljetettavia palveluja käytetä. Aikaisemmin postipankki sijaitsi automarketin tiloissa. Nyt se on kokonaan lopettanut toimintansa ja tilalle on tullut asiamiesposti. Postin toiminta siirtyi pois marketista, takaisin Mäntymäen lähiön ostoskeskukseen, jossa se aiemmin oli sijainnut. Asiamiespostissa ei ole pankkipalveluja. Sammalkallion asukkaille postipankin olemassaolo ja sijainti olivat erinomainen asia. Kauppamatkalla hoituivat monet asiat samalla kertaa. Postin nykyinen sijainti vaikeuttaa asiointia. Sen sijaan Mäntymäen asukkaista osa on tyytyväisiä, kun posti saatiin takaisin ostoskeskukseen.

Suomalaisen perheen vanhemmilla on hyvä tuntemus Suomen maanteiden kunnosta. He käyvät tyttöjen kanssa kisamatkoilla keskimäärin kymmenen kertaa vuodessa eri puolilla Suomea. Tutuksi ovat tulleet kaikki maan suurimmat kaupungit ja maakuntien keskukset. Mummola on Keski-Suomessa ja sielläkin tulee käytyä kerran kuussa. Pelkästään vuoden ensimmäisellä puoliskolla tuli 40 000 ajokilometriä auton matkamittariin. Etelä- ja Länsi-Suomessa tiet ovat Pipsan mielestä hyvässä kunnossa. Itä-, Keski- ja Pohjois-Suomessa tilanne on toinen. Talvisaikaan eron huomaa aurauksissa ja kesällä siinä, että tienpintoja ei ole uusittu, ”ne on vähän semmosia muhkuraisia”. Nykyiset tiet ovat etenkin talvella kapeita ajella. Teiden leventäminen ja ohituskaistat auttaisivat jo paljon. Vähintä mitä pitäisi tehdä olisi aurata ja hiekoittaa tiet kunnolla talvella. Suolaus on autolle peikko. Pipsan mielestä teiden kunnossapidosta tulee valtion jatkossakin huolehtia. ”Kyllä se niin on. Ei sitä voi oikein pistää kuntienkaan vastuulle. Se olisi niin iso taakka ja vastuu pienemmille kunnille.” Hän ei usko että kansalaiset maaseudulla tai kaupungeissa olisivat valmiita maksamaan erillistä lisämaksua teiden paremmasta kunnossapidosta.

Tavallisen lapsiperheen tapaan Suomalaisten perheen arkea rytmittävät työnteko, koulu ja lasten harrastukset. Perheen jäsenet liikkuvat paljon vapaa-aikana ja usein kaupungin sisäiset matkat tehdään ilman autoa. Liikunta ja oman kunnan ylläpito motivoivat urheilullisia suomalaisia liikkumaan paljon kävellen ja polkupyörillä. Polttoainekustannuksissa säästäminen tai ekologiset syyt eivät niinkään ole motivaation taustalla. Kaiken kaikkiaan Pipsa on tyytyväinen perheen liikkumismahdollisuuksiin kaupungissa.

**Suomalaisen perhe:** lähiö, **Pipsa (38)** perhepäivähoitaja ja hierontaterapeutti, **Olli (37)** metallialalla, lapset **Hanna (9), Henna (7) ja Hely (5)**, rivitalo, kävely, polkupyörät, henkilöauto

Pipsan työt ovat kotona, Olli liikkuu päivittäin omalla autolla töihin muihin kaupunginosiin. Tyttäret harrastavat liikuntaa ja viitenä iltana viikossa heitä kuljetaan harjoituksiin kaupungin keskustaan. Kesällä matkat tehdään usein polkupyörillä, talvella omalla autolla. Pipsa hoitaa päivittäiset kauppaa- ja asiointimatkat automarkettiin tai ostoskeskukseen kävellen tai polkupyörällä. Muutto keskustan ja liikuntapalvelujen läheisyyteen suunnitteilla. Suomalaisen päivittäisiä matkoja:



#### ARJEN LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ:

##### Tienpito/julkinen liikenne:

- Liikutaan paljon kävellen ja polkupyörillä → kevyen liikenteen väylien kunnossapito tärkeää
- Lasten koulumatkalla vaaratilanteita (autojen liian suuret tilannenopeudet) → kadut suunniteltu turhankin esteettömiksi
- Viikonloppuisin ja loma-aikoina automatkoja muihin kaupunkeihin → teiden kunnossapito kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välillä koko Suomessa olisi taattava tasapuolisesti, nyt huomattavia tasoeroja
- Julkista liikennettä ei käytetä tällä hetkellä → hyötyliikunta tärkeää, aikataulut ja reitit eivät sovellu perheen tarpeisiin
- **Palvelujen saavutettavuus:**
- Arki sujuu kun lähipalvelut ja koulu ovat kävely- ja pyöräilymatkan päässä
- Keskustan palvelut ja liikuntapalvelut (urheilu- ja jäähalli) tarpeelliset

## Yhteenveto –Sammalkallio

**SAMMALKALLIO, lähiö, asukkaita 1000, uusi asuinalue, asukasrakenne nuori, matkaa kaupungin keskusta 7 km, asukasvaihtuvuus suurta**

**KESKEISIÄ HUOMIOITA JA PARANNUSEHDOTUKSIA:**

### **Tienpito:**

- Uudella asuinalueella huomioitu esteettömyys ulkona ja julkisissa sisätiloissa, autoliikenteen esteettömyys voi olla liikenneturvallisuusongelma → hidasteita autoille, erityisesti koulun kohdalle ja risteysiin
- Kevyen liikenteen reitit kaupunkiin ovat hyvät, samoin kaupunkimoottoritie
- Kunnossapidon taso hyvä/normaali, talvihoidossa ajoittain puutteita lähinnä kaupungin hoitamilla väylillä → väylien ympärivuotinen kunnossapito tärkeää

### **Julkinen liikenne:**

- Linja-autovuoroja keskusta arkisin kolme kertaa tunnissa, joukkoliikenteessä keskisuuren kaupungin ongelmat (vuoroja liian vähän - kalusto vanhaa - eivät houkuttele matkustajia – kannattavuusongelmat)
- Palveluliikenne lopetettu käytön vähyyden vuoksi (kokeilu oli kahtena päivänä viikossa) → kannattavan palveluliikenteen järjestäminen edellyttää käyttäjien tarpeiden kartoittamista

### **Palvelujen saavutettavuus:**

- Lähipalvelut puutteelliset, elintarvikekioski suppea valikoimiltaan → palvelut haettava automarketista, naapurilähiön ostoskeskuksesta tai kaupungin keskustasta → lisää autoriippuvuutta
- Joillekin asukkaille (esim. vanhuksille, autottomille) matka lähimpään kauppaan voi olla liian pitkä (1,5 km) → riippuvuus joukkoliikenteestä
- Kaupunginosa sijaitsee kaukana keskustasta → este saavutettavuudelle

Haastatellut: liikuntarajoitteinen Ulla (55), autoton Riku (52), perhepäivähoitaja Pipsa (38)

## Lapsiperhe kaupungissa – tutkijan päiväkirjasta

20.12.2000

Onneksi on tämä tutkijan työ, joka ei ole viikonpäiviin, paikkaan tai kellokorttiin sidottu. Kahden alle kouluikäisen lapsen äitinä olen onnellinen siitä, että ansiotyöni on paitsi mielekästä myös tiukoista aikatauluista vapaata. Järjestin itseleni taannoin tietoisesti puolipäiväisen työsuhteen. Se on helpottanut päivittäistä tasapainoilua huonon omantunnon kanssa. Huono omatunto syntyy siitä, että tiedän lasteni tarvitsevan aikaani enemmän kuin heille sitä annan ja toisaalta siitä, että en täysipainoisesti antaudu työlleni, vaan vien aina lapsen tarpeet omani ja työni edelle. Pian asetan tälle rumballe rajat, sillä kun kolmas lapsemme kesällä syntyy, aion heittäytyä kotiäidiksi vähintään kolmen vuoden ajaksi. Ainainen kiire ja huono omatunto on haitaksi ihmiselle.

Kerronpa nyt millainen on tavallinen talvinen arkipäivä perheessämme. Muutama kuukausi sitten muutimme uudelle paikkakunnalle asumaan. Elämä on täällä pikkukaupungissa lähtenyt mukavasti rullaamaan. Mieheni lähtee aamutui- maan opettajan työhönsä. Neljän kilometrin työmatkansa hän liikkuu lähes poikke- uksetta linja-autolla, palveluliikenteen bussilla, kävellen tai polkupyörällä. Perheen auto on siten minun käytössäni. Puoli yhdeksäksi vien lapset puolipäivähoitoon noin kilometrin päähän korkean mäen laelle (tämä on hyvin mäkinen kaupunki!). Tyttäreemme (6) vien päiväkotiin esikouluun ja poikamme (3) perhepäivähoitajalle. Jätän auton päiväkodille parkkiin ja vien pojan kävellen noin 100 metrin päähän hoitopaikkaan. Ympäristöpsykologien mukaan lapsen kehitykselle on hyväksi, että hän kokee ympäristöä kaikilla aisteillaan. Lapsia kuljetetaan nyky maailmassa lii- kaa auton kyydissä, jolloin ympäristön ja luonnon pienet yksityiskohdat jäävät lapsen elämässä vähäiselle huomiolle. Suon lapselleni siis päivittäin vähintään 200 metriä ruohonjuuritason kokemuksia ympäröivästä maailmasta (!).

Vietyäni lapset hoitoon, jatkan matkaani päinvastaiseen suuntaan viiden ki- lometrin päähän ja kapuan yliopiston mäelle. Syksyllä pyöräilin näitä hoitoon- viemis- ja työmatkoja aika paljon. Talven tullen aloin yhä enemmän käyttää autoa. Kun on vähän aikaa, autolla liikkuminen helpottaa elämää ja tuo arvokkaita lisämi- nuutteja. Kehittelin tukun hyviä selityksiä sille miksi ajan yksityisautolla, vaikka tiedän sen olevan kaikkein epäekologisin liikennemuoto kaupungissa. Ekologiseen liikkumiseen ei yksinkertaisesti tunnu sopivan kiireinen elämänrytmi, ei ainakaan tämän kokoisessa kaupungissa, jossa linja-auto kulkee kaksi kertaa tunnissa ja pal- veluliikenne sitäkin harvemmin. Miten autottomat lapsiperheet oikein järjestävät arkipäivänsä? Tuttavapiirissämme on joitakin autottomia perheitä. Ainakin heillä joudutaan rajoittamaan lasten ja vanhempien iltaharrastuksia. Autottomuus ei ole ongelma kaupungissa, jos koti sijaitsee lähellä palveluja ja harrastusmahdollisuuk- sia. Harvalla lapsiperheellä tai yksinhuoltajaperheellä on kuitenkin varaa asua kaupungin keskustassa tai sen läheisillä asuinalueilla. Autottomien asukkaiden arjen sujuminen on riippuvaista joukkoliikenteen aikatauluista ja kevyen liikenteen väylien kunnossapidosta.

Muistan erään maanantai-aamun kun lähdin lasten kanssa kävellen kohti päiväkotia. Yöllä oli satanut reilusti lunta, ja minulla ei juuri sinä aamuna ollut

autoa käytettävissäni. Alkumatkasta jaksoin vielä työntää rattaita. Vastatuuli tuis-kusi lumiräntää kasvoillemme ja ryhdyin vetämään rattaita. Se oli ainoa tapa päästä eteenpäin lumisohjossa. Aura-autot taisivat olla muualla hommissa. Ei sittenkään. Tuolla mäen päällä näkyi Tielaitoksen iloisen keltainen kuorma-auto. Se ajoi ohi aura ylhäällä. Sitä seurasi kohta traktori, silläkin oli aura ylhäällä. Kun olimme puolivälissä mäkeä kolmas aura-auto ajoi ohi, se oli kaikei jonkun talohuoltofir-man auto. Tämän tieosuuden hoito ja varsinkaan kevyen liikenteen väylän hoito, ei kuulunut kenellekään näistä aura-autoista. Joskus illansuussa kuulin kaupungin aura-auton kolistelevan samaisella tien pätkällä. Oma kotikatamme aurattiin kol-men päivän päästä. Kuntalaiset ympäri Suomen ovat sangen eriarvoisessa asemassa mitä tulee katujen ja yleisten teiden kunnossapitoon. Kuulin, että kyseisen maanan-tain kaltainen aurasuunnitelma on hyvin tyypillinen tälle kaupungille. Onneksi alku-talvi on ollut vähäluminen ja katujen kunnossapito osoittautunut sittenkin kohtuul-lisen hyväksi.

Väyliä talvikunnossapito on kunnassa paitsi taloudellinen kysymys, myös poliittinen ja organisatorinen kysymys. Kun kolme aurasuunnitelmaa ajaa peräkkäin mäkeä alas, luulisi jonkun niistä pystyvän aurasuunnitelmaan esimerkiksi kevyen liikenteen väylän, ihan vaan ohimennen. Mutta tämä on varmaan sitä naisen logiikalla varus-tettua yksinkertaista ajattelua. Kun kunnassa päätetään väyliä talvihoidosta punni-taan valtuutettujen ja viranhaltijoiden poliittinen tahto. Autottomat asukkaat, pol-kupyörillä, lastenvaunuilla ja jalan kulkevat jäävät useimmiten toisarvoiseen ase-maan autoilevien rinnalla. Autoliikenteen on sujuttava, rämpikööt ja liukastelkoot muut miten lystävät. Olen onneksi asunut kaupungissa, jossa kevyenliikenteen väyliä kunnossapito oli erinomaisesti hoidettu kesät talvet. Kunnan liikenneinsinööri käytti itse harvoin yksityisautoa työmatkoillaan. Hän ymmärsi hyvin autot-tomien asukkaiden arkea ja osasi huomioida heidät päätöksinä tehdessään ja ehdo-tuksia perustellessaan. Mutta on huonosti hoidetuista kevyen liikenteen väylistä toisinaan iloakin; matkanteko potkukelkalla ja pulkalla sujuu talvella esteettömästi, kun hiekoitushiekkaa ei ole hidasteena!

Perheemme arki rytmittyy työn, päivähoidon ja harrastusten ympärille. Tyt-täremme käy innostuneesti uima-, kuvataide- ja musiikkileikkikoulua. Kaikki ky-seiset harrastukset sijaitsevat kaupungin keskustassa, jonne häntä sitten kuskataan autolla kolmena iltana viikossa. Samoilla reissuilla pyrimme hoitamaan asioita ja ostoksia. Kuopuksemme käy myöskin muskaria, joskin hänen harrastuneisuuttaan tuemme epäsuosittomammin. Jos lapsi on väsynyt, niin pysymme mieluummin kotona. Isäntä lähtee perjantai-iltaisina rentoutumaan – kiinalaisen aamuvoimistelun pariin. Itse rentoudun päivittäin lukemalla sanomalehdet kaikessa rauhassa. Iltapäi-visin yritän myös suorittaa kodinhoidollisia toimenpiteitä ja ulkoiluttaa lapsia. Ylimääräinen vapaa-aikamme kuluu tällä hetkellä taloa remontoidessa. Perheemme arjen sujuminen on pitkälle riippuvaista omasta autosta. Lasten ja tavaroiden kul-jettaminen autolla on meidän kaltaisille mukavuudenhaluisille ihmisille helppo ja vaivatton vaihtoehto. Syksyllä tuli hankittua isompi auto. Ensi kevään hankintalis-talla ovat peräkoukku ja -kärry.



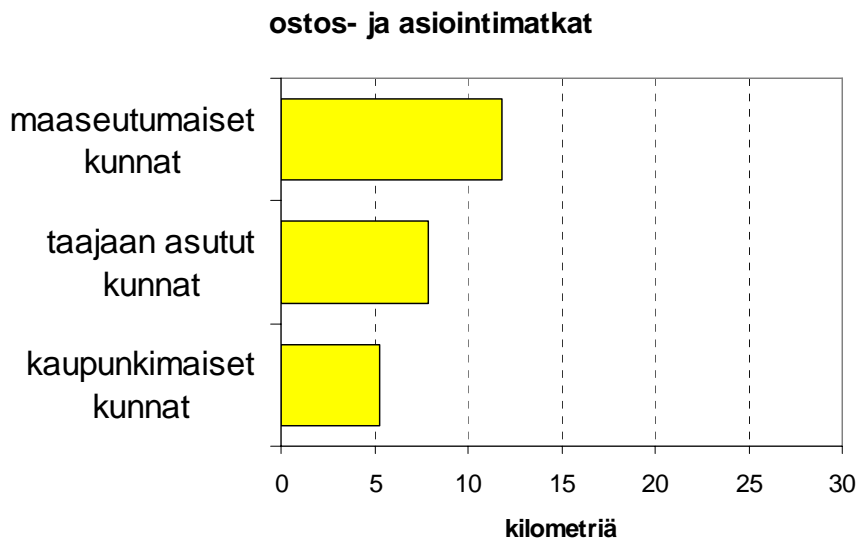


## 6 LIKKUMISEN TASA-ARVON EDISTÄMINEN

Johtopäätösluvussa nostetaan esille haja-asutusalueiden, taajamien sekä pienten ja keskisuurten kaupunkien keskeisiä ongelmia ja kehittämistarpeita liikkumisen tasa-arvon suhteen. Lisäksi tarkastellaan tienpidon rahoitusta ja teiden kunnossapidon kriteereitä sekä peruspalvelutason määrittelyä. Lopuksi esitetään liikkumisen sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon liittyviä jatkotutkimustarpeita. Tutkijoiden tekemät johtopäätökset ja asiantuntijoiden haastatteluista (ks. lähteet) kerätyt huomiot johdattelevat lukijan kysymyksiin, joihin vastaavat tutkimusprojektin asiantuntijatyöryhmän jäsenet. Asiantuntijoiden vastaukset on kirjoitettu kursiivilla.

### Liikkumisen arkea haja-asutusalueilla

Yleisenä liikkumisen muutostrendinä pidetään liikenteen kasvua. Suomen syrjäseuduilla on kuitenkin myös alueita, joissa on mahdollista liikenteen väheneminen väestökadon ja perinteisten elinkeinojen vähenemisen myötä. Paikoin lisääntyvä vapaa-ajan liikenne voi korvata vähenevää liikennettä. Vapaa-ajan liikkuminen on kuitenkin yleensä kausiluontoista. Samalla kun haja-asutusalueilla liikkuvien ihmisten määrä vähenee, sinne jäävien liikkumistarve kasvaa. Kauppapalvelut ovat kyliltä loppuneet monin paikoin kannattavuussyistä, postipalveluja on keskitetty ja kunnat ovat lakkauttaneet kyläkouluja, sivukirjastoja ja terveysasemia. Peruspalvelujen saavutettavuus heikkenee ja asiointimatkat pitenevät (kuva 15).



Kuva 15. Ostos- ja asiointimatkojen keskipituudet (lähde: Liikenneministeriö 1999d. Henkilöliikennetutkimus 1998 – 1999, SCC Viatek Oy)

Haja-asutusalueilla keskeisen tulevaisuuden ongelman muodostaa vähenevän ja vanhenevan väestön liikkumistarpeiden tyydyttäminen. Ratkaistavia kysymyksiä ovat riittävän julkisen liikenteen ja tiestön kunnan takaaminen, kun liikenteen vo-lyymi ei riitä ylläpitämään julkisen liikenteen vuoroja ja tarvittavaa tienpidon tasoa yleisillä ja yksityisillä teillä. Tieverkon ympärivuotinen kunnossapito on edellytys myös maaseudun elinkeinojen harjoittamiselle. Jos tieverkon rapautuminen haittaa alueen elinkeinoelämää, se syventää entisestään alueellista eriarvoisuuskierrettä. Esimerkiksi kelirikko sinänsä ei ihmisten perusliikkumistarpeiden näkökulmasta ole este vaan hidaste mutta elinkeinojen näkökulmasta se voi olla merkittävä ongelma, joka aiheuttaa tuntuvia lisäkustannuksia tai pahimmassa tapauksessa katkai-see kuljetukset ajoittain kokonaan. Toisaalta esimerkiksi puunkuljetusten voidaan katsoa myös hyödyttävän monia syrjäseudun asukkaita koska tiet, joilla on paljon kuljetuksia, pyritään usein pitämään hyvässä kunnossa. Metsätalouden ja metsäau-toteiden myötä syrjäseutujen saavutettavuus on esimerkiksi vapaa-ajan harrastusten (metsästys, marjastus, sienestys, eräretkeily yms.) ja hälytystilanteiden osalta pa-rantunut. Haittapuolena tihentyneessä metsäautotieverkostossa on koskemattoman luonnon vähentyminen. Lisäksi kapeilla teillä raskas liikenne on usein vaaratekijä, joka tulee ottaa huomioon.

Kelirikkokauden ohella vähäliikenteisillä teillä on ongelmana talviliikkumi-nen. Talviajan auraus ja liukkauden esto ovat esteettömyyden ja liikenneturvalli-suuden kannalta olennaisia kysymyksiä. Haja-asutusalueilla teiden auraus ja hie-koitus on edellytyksenä paitsi henkilö- ja tavaraliikenteelle myös linja-autojen ja palveluliikenteen liikkumiselle. Tienpidon osalta ongelmia on pyritty ratkaisemaan koululaiskuljetusreittien täsmäkunnossapidolla. Talvikunnossapidon puutteelli-suuden voi kuitenkin katsoa olevan yksi selkeä epätasa-arvo –tekijä.

### **Tienpidon rahoitus ja tiepiirien rooli tasa-arvon edistäjinä**

Tienpidon rahoituksen väheneminen ja suuntaaminen liikennemäärien perus-teella kasvukeskuksiin ei ainakaan helpota tasa-arvo-ongelman ratkaisemista. On-gelma on sekä valtakunnallinen että tiepiiritason kysymys. Tiepiirien ei välttämättä nähdä edustavan alueen asukkaiden intressejä. Haja-asutusalueiden asukkaiden mielestä tienpidon rahat tuntuvat ohjautuvan liiaksi vilkasliikenteisimmille väylille ja maan suurimmille kaupunkiseuduille. Julkisuudessa on puhuttu jopa alemman tieverkon jakamisesta säilytettäviin ja rappeutuviin.

- Kun määrärahoja on vähän, mistä saataisiin varoja alempiasteisen tieverkon ylläpitoon tiepiirien sisällä ja valtakunnallisesti? Mistä voitaisiin tinkiä alem-piasteisen tieverkon hyväksi?

*Vilkaasti liikennöityjen yksityisteiden ja hiljaisten yleisten teiden kunnossapidon tasot voisivat olla lähempänä toisiaan. Vähäliikenteisille teille tulisi määritellä jokin siedettävä taso, joka turvaisi kaikkina aikoina turvallisen liikkumisen.*

*— Puhuisin mieluummin peruspalvelutasosta, en mistään siedettävästä tasosta tai minimitasosta, vaan peruspalvelutasosta, jonka yleinen tie tarjoaa. Tätä peruspal-*

velutasoa tarjottaisiin tiettyyn liikennemäärään tai eri indekseillä arvioituun tasoon nähden ja sen jälkeen se lähtee nousemaan.

— *Se peruspalvelutaso olisi se minimitaso, joka tiepiirin teillä tulee aina olla.*

— *En puhuisi minimitasosta.*

— *Et sinä puhuisikaan mutta sitä se käytännössä olisi ja sen huonompaa ei saa missään olla. Häpeäraja.*

*Peruspalvelutason määrittämisen lisäksi tulisi kehittää täsmäajattelua myös siten, että esimerkiksi maa- ja metsätalouden kannalta tärkeillä teillä tarjotaan nykyistä parempi tienpidon perustaso.*

*Tiepiirin asiakaspalautteesta hyvin suuri osa koskee alemman tieverkon talvihoidon tasoa, kelirikkoa ja pölyämistä. Nykyinen tiepolitiikka ei vastaa näihin tarpeisiin, ja silloin on ymmärrettävää, että asiakkaat valittavat. Sama ilmiö näkyy tienkäyttäjien tyytyväisyystutkimuksissa.*

*Tällä hetkellä meillä ei ole kriteereitä valtakunnan tasolla perustella sitä, että alemman tieverkon hoito on tärkeä asia. Kun kriteeri valtakunnan tasolla on se liikennemäärä. Se ei ole pelkästään Tiehallinnon kriteeri, vaan se lähtee ihan liikenne- ja viestintäministeriötasolta ja tienpidon julkisesta rahoituksesta. Alempiasenteisen tieverkon perustasoa ei voida nykyisellä rahoituksella lähteä korottamaan.*

*Suuret kasvukeskusten kehittämishankkeet ovat Tiehallinnon kannalta eri rahaa kuin esimerkiksi Itä-Suomeen suunnattu rahoitus. Se on täysin väärä käsitys, että täkäläisen tiepiirin rahoilla edistetään liikkumista kehä kolmosen sisällä.*

*Nostaisin tässä kuitenkin tarkastelutasoa. Tiehallinnon sisällä tilanne on näin. Mutta, jos katsotaan yhteiskunnan näkökulmasta, kyse on samasta tienpidon rahoituksesta. Erillisrahaa on nyt suunnattu isoihin ja järeisiin kasvukeskusten investointeihin mutta aivan hyvinhän tämä erillisraha voisi olla kohdistettu haja-asutusalueen tiestön ylläpitoon. Ja yhteiskunnan kannalta se on samaa tienpidon rahaa. Se on strateginen valinta. Tässä ovat nyt pohjimmiltaan takana taas nämä liikennemäärät.*

*Nyt ei varmaankaan tarkoiteta sitä, että kunnossapidon tasoa pitäisi huonontaa siellä korkeamman liikennemäärän teillä, jotta saataisiin parempaa hoitoa alemmalla tieverkolla. Nyt puhutaan jokin muun karsimisesta. Mitä se on? Ovatko niitä juuri uudet investoinnit kuten moottoritiet kasvukeskusten välillä ja kevyen liikenteen väylät kasvavissa taajamissa?*

*Olemassa olevan infrastruktuurin hoito ja ylläpito tulisi olla tärkeämpää, kuin koko ajan uuden rakentaminen. Jos ei ole perustetta hukata olemassa olevaa infrastruktuuria eli sen tarve on edelleen olemassa, niin miksi se päästettäisiin menemään pilalle. Tieverkolle ei tulisi päästää tapahtumaan samaa kuin on tapahtunut rataverkolle.*

- Viime vuosina valtateiden tiemaiseman esteettisyyteen on panostettu aikaisempaa enemmän. Onko tämä ristiriidassa alemmanasteisen tieverkon huonon kunnan kanssa? Onko tärkeämpää parantaa suurten liikennemäärien alueella liikkuvien matkan elämyksellisyyttä vai vähän liikennöidyillä teillä muutamien ihmisten liikkumisen turvallisuutta?

*Tieympäristön estetisöinti ei välttämättä lisää kustannuksia, sillä esimerkiksi kiveytyksien rakentaminen vähentää huoltotoimenpiteitä. Usein kunnat osallistuvat tai rahoittavat kokonaan taidetta teiden varsilla. Tiemaiseman virikkeellisyys voi myös lisätä liikenneturvallisuutta, kun ajomatka on mielenkiintoinen ja vaihteleva. Toisinaan suurilla maisemointi/tietaide –hankkeilla nähdään olevan matkailullista veto-voimaa. Tällaiset investoinnit ovat kuitenkin suhteellisen pieniä. Esimerkiksi VT 5:n maisemagallerian (<http://www.maisemagalleria.net>, 12.3.2001) rahoitus tuli pääasiassa TE-keskukselta ja kunnilta. Tielaitos ei siihen laittanut kuin noin 150 000 mk. Toisaalta, jos ajatellaan tieympäristöä, niin kyllä siellä tarvitaan näitä kauniitakin arvoja. Jossakin on tietysti oltava raja ja satsauksien tulee olla kohtuullisia. Ihmisten hyvinvointi edellyttää myös kauneusarvojen olemassaoloa. Tämä on tietysti arvovalinta. Esimerkiksi siltojen tekemisen yhteydessä ympäristöihmiset ovat vaatimassa ympäristöarvojen huomioimista siten, ettei silta pilaa eikä huononna maisemaa. Ihmiset ovat valmiita laittamaan tiettyä lisähintaa sillalle, että se saadaan ympäristöön ja maisemaan sopivaksi. Ympäristöön pitää satsata mutta kohtuus täytyy muistaa.*

*Tässä nostetaan yksi asia vastakkain jonkun toisen asian kanssa. Itse asiassa liikennesuunnittelu on koko ajan arvovalintoja ja arvokeskustelua: onko lapsen liikenneturvallisuus tärkeämpi, kuin jonkun tuottavassa iässä olevan; siltaan jää painorajoitus, jolla estetään kunnollinen elinkeinon harjoittaminen joltakin; ja jossakin tehdään kevyen liikenteen väylää eikä päällystetä soratietä jne. Tämä on tällaisista.*

- Kuinka hyvin tieto haja-asutusalueen asukkaiden liikkumisen mahdollisuuksista kulkee tienpitäjälle?

*Liikennekeskuksen tienkäyttäjän linja päivystää 24 tuntia vuorokaudessa. Lisäksi tiepiiri on yhteydessä alueensa kuntiin erityisesti tiehankkeiden suunnitteluvaiheessa. Tiepiirien edustajat pyrkivät pyydettäessä käymään myös esimerkiksi kylätöimikuntien kokouksissa kertomassa ja keskustelemassa hankkeista. Haja-asutusalueen asukkaiden toiveiden esille tuleminen on asukkaiden oman aktiivisuuden ja kuntien viranhaltijoiden/päätäjien linjausten varassa. On huomattava, että äänekkäimpien ryhmien ja henkilöiden mielipiteet ja tarpeet tulevat usein helpoimmin huomioitua.*

*Tiemestarin pitäisi oppia tuntemaan alueensa tiestö ja työskennellä fyysisesti omalla vastuualueellaan. Tiemestarin vuorovaikutustaidot ovat ilman muuta tärkeitä ja hänen tulisikin olla tekemisissä kuntien eri toimijoiden kanssa. Tienpidon urakointi kehittyy laatujärjestelmien myötä siten, että urakoitsijan oma vastuu korostuu,*

*jolloin tiemestarin urakanvalvontatyö vähenee. Tällöin hänelle jää enemmän aikaa vuorovaikutukseen ja koko vastuualueen seurantaan. Esimerkiksi tiiviimpi yhteydenpito kunnan eri hallintokuntiin voisi olla hyödyllistä. Toisaalta liikennekeskukseen ansiosta tiemestarin saa aina kiinni. Kuntien eri toimialojen edustajat voisivatkin olla itse aktiivisempia tiepiirin suuntaan. Muun muassa sosiaalitoimen edustajat eivät yleensä osallistu kuntien viranhaltijoiden kanssa käytäviin suunnittelukouksiin. Tiehankkeiden ei koeta liittyvän omaan toimialaan. Poikkeuksena on koulutoimi, josta pidetään useammin yhteyttä tiepiiriin. Kaikilla toimijoilla tulisi olla vastuu siitä, että yhteistoiminta kehittyy ja tienkäyttäjien tarpeet tulevat tiedostettua.*

Tietoteknologia nähdään usein mahdollisuutena alueellisten kehityserojen tasoittamiseen. Viime kädessä sitä ei kuitenkaan voida pitää minkäänlaisena ratkaisuna liikkumisen ja palvelujen saavutettavuuden ongelmaan haja-asutusalueilla. Kynnys laitteiden käyttöön on esimerkiksi monille vanhuksille liian korkea. Koneet eivät myöskään pysty korvaamaan useimpia terveyden- ja sosiaalihuollon palveluja puhumattakaan sosiaalisten kontaktien tarpeesta. Joitakin toimintoja, jotka toimisivat esimerkiksi yksin asuvan vanhuksen turvana, voidaan tietoverkkojen kautta hoitaa mutta ne eivät voi täysin korvata liikkumistarvetta. Esimerkiksi kotiaavun ja tavarantoimittajien on joka tapauksessa päästävä asiakkaan luo. Toisaalta päivittäistavaroiden nettikaupan ei kaupan edustajien taholta uskota koskaan laajentuvan maaseudulle, sillä pitkät välimatkat tekisivät toiminnasta kannattamatonta (Itä-Savo 3.1.2001). Nämä ongelmat koskettavat myös esimerkiksi nuoria etätyötä tekeviä haja-asutusalueen asukkaita ja lapsiperheitä. Palvelut on joka tapauksessa haettava muualta.

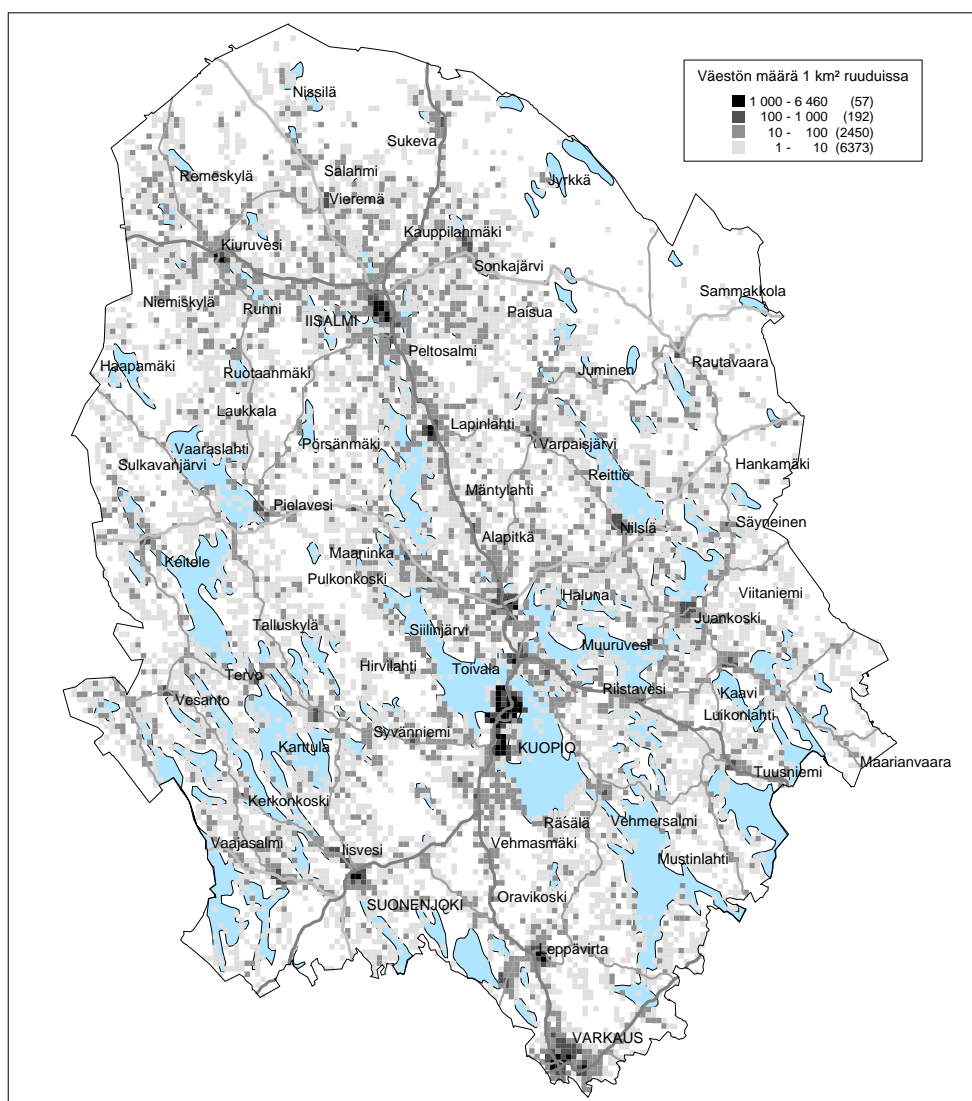
- Tuoko tietoteknologia tulevaisuudessa helpotusta palvelujen saavutettavuuteen haja-asutusalueilla? Onko jo nyt näkyvissä konkreettisia esimerkkejä?

*Tietoliikenteeseen perustuva kutsuohjattu palveluliikenne on hyvä esimerkki siitä, miten tietoteknologia voidaan valjastaa palvelemaan ja helpottamaan haja-asutusalueiden asukkaita. Etäopiskelu sähköpostitse ja videoyhteyden kautta on toinen esimerkki tietoteknologian mahdollisuuksista. Internet palvelee myös esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisten välistä tiedonsiirtoa ja -tuotantoa.*

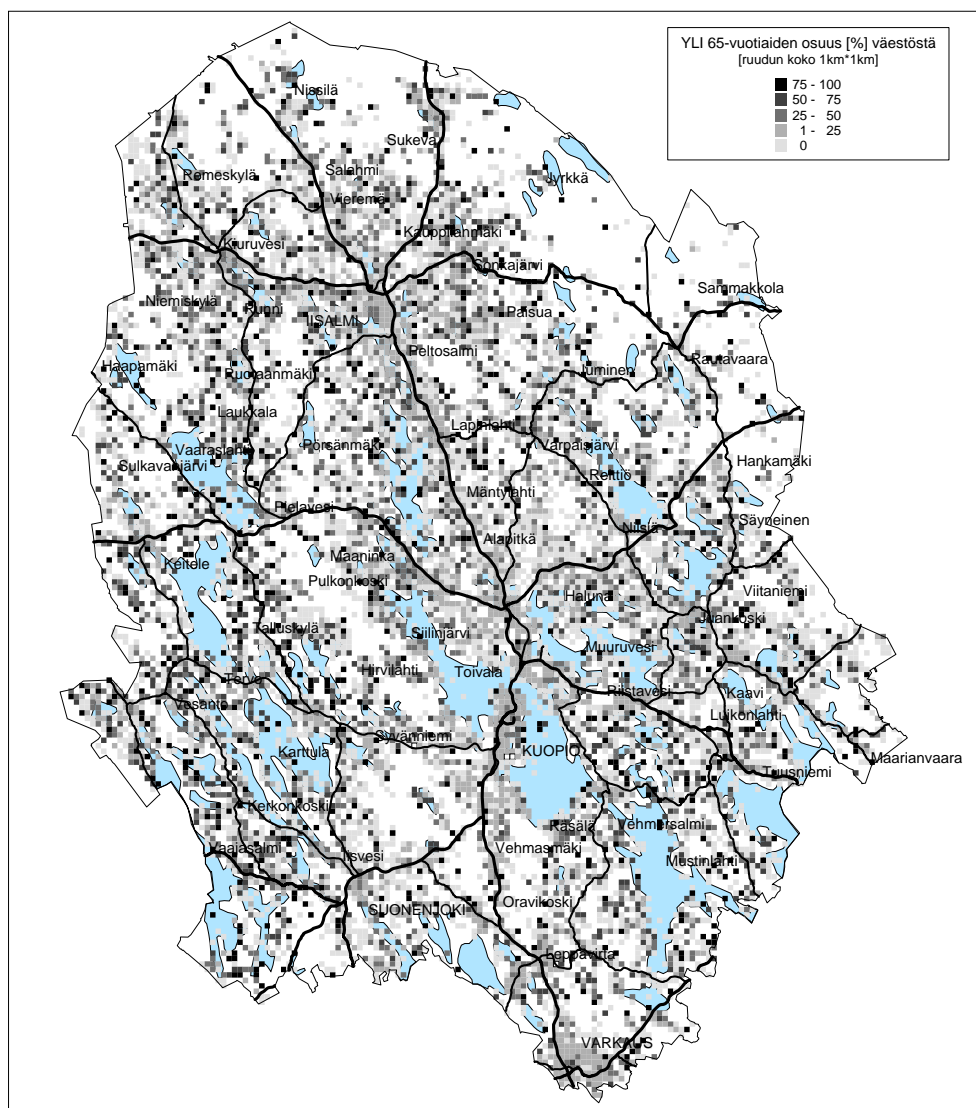
*Varmasti tulevaisuudessa tietoteknologiasovellukset kehittyvät yhteiskunnan eri aloilla mutta niihin kohdistuvat odotukset tuntuvat kuitenkin ylioptimistisilta. Vaarana on myös se, että tietoverkot edistävät palvelujen keskittämistä. Esimerkiksi lääninhallinto on monien kuntien ja kansalaisten näkökulmasta nykyisin entistä kauempana. Tietoverkoilla ei pystytä korvaamaan palvelujen fyysistä läheisyyttä, puhumattakaan sosiaalisten kontaktien tarpeesta.*

## Haja-asutusalueiden väestön ikääntyminen ja tienpito

Useilla liikkumisen tasa-arvosta esitetyillä kriteereillä tarkasteltuna heikoimmassa asemassa ovat syrjäiset haja-asutusalueet ja erityisesti näillä alueilla asuvat autottomat vanhuksat. Vanhuksia myös asuu suhteellisesti paljon haja-asutusalueilla. Esimerkiksi Pohjois-Savon maakunnassa yli 65-vuotiaiden osuus haja-asutusalueilla on merkittävä (ks. kuvat 16 ja 17). Tilanne säilyy samankaltaisena vielä vuosikymmenten ajan.



Kuva 16. Koko väestö kuvattuna 1 km<sup>2</sup> :n ruuduissa Pohjois-Savon maakunnassa vuonna 1998. Asutus on keskittynyt Kuopion seudulle ja VT 5:n varteen. (Lähde: Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2000, 7).



Kuva 17. Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä 1 km<sup>2</sup> :n ruuduissa Pohjois-Savon maakunnassa vuonna 1998. Koko väestöön verrattuna on yli 65-vuotiaiden osuus suuri erityisesti haja-asutusalueilla. (Lähde: Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2000, 8).

Nykyisin pyritään edistämään vanhusten, vammaisten ja mielenterveyspotilaiden omaa elämänhallintaa ja kotona asumista, ja siten alentamaan laitoshoidon kustannuksia. Vanhustenhuollon puutteiden korjaaminen on ollut viime aikoina esillä kunnille suunnattujen valtakunnallisten laatusuosituksen laatimisen yhteydessä. Suosituksissa tuodaan esille muun muassa tarve kotipalvelujen lisäämiseen. Vanhusten kotipalvelujen tarjonta on Suomessa pohjoismaiden niukinta. (Itä-Savo

4.2.2001.) Kotipalvelu tulisi kunnassa organisoida niin, että se pelaisi yhteen joukkoliikennepalvelujen ja teiden kunnossapidon kanssa.

Useissa yhteyksissä on korostettu kotona asumisen tärkeyttä ihmisarvolle ja henkiselle hyvinvoinnille. Yhä useampi eläkkeelle jäänyt harkitsee muuttamista kaupungista kesämökilleen ja/tai entiselle kotiseudulleen. Kunnat pyrkivät hankkimaan uusia asukkaita haja-asutusalueille esimerkiksi kaavoittamalla mökkirantoja vakituiseen asuinkäyttöön. Eläkeläisväestö onkin kaikkialla aikaisempaa parempikuntoista ja liikkuu aktiivisesti. Vaikka eläkeikäisten autoilu on lisääntynyt, on edelleen vanhuksia, joilla ei ole omaa autoa tai ajokorttia. Toisaalta iän myötä myös onnettomuusriski ja ajokyvyttömyys kasvavat. Väestön ikääntyminen asettaakin lisävaatimuksia haja-asutusalueiden liikennejärjestelmille.

- Miten tienpito pystyy vastaamaan lisääntyvän aktiivisen eläkeläisväestön ja vanhusten tarpeisiin haja-asutusalueilla ?

*Ikääntyvän väestön näkökulmasta tienpidon peruspalvelutasoon haja-asutusalueilla voidaan määritellä kuuluvaksi välttämättömät kunnossapitotoimet ja liikenneturvallisuus. Kotipalvelun pääsyn takaaminen samoin kuin sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten edellytysten takaaminen kuuluvat niinkään tienpidon peruspalvelutasoon.*

*Kysymys konkretisoituu käytännössä kunnossapidon tasoon erityisesti talvella. Kesällä liikkuminen on ehkä kelirikkoaikaa lukuun ottamatta suhteellisen vaivatonta. Kunnossapidon perustason tulisi aina olla riittävä niin, ettei tule ongelma-aikoja. Talvella pitää satsata siihen, että tiet ovat aurattuna. On myös ajateltava miten hoidetaan se viimeinen etappi yleiseltä auratulta tieltä sinne mummon mökin portaille, erityisesti silloin kun vanhus itse alkaa olla siinä tilassa, ettei kykene lumitöitä tekemään ja sukulais- tai naapuriapua ei ole käytettävissä. Kotipalvelun autot ovat yleensä tila-autoja, joissa on vähän korkeampi maavara ja niillä vähintään pitää päästä liikkumaan.*

*Myös henkilöautolla tulee päästä liikkumaan. Molempia tarvitaan, sekä tuotuja palveluja että kyytiä palvelujen ääreen. Se olisi tärkeää, että kaikkina vuorokaudenaikoina pystytään liikkumaan, että jokainen vanhus voi kokea olonsa turvallisiksi.*

*Tässä on selkeä tarve kyläkuntaohmaiselle yhteistyölle, jossa asukkaat, elinkeinon harjoittajat, kunta ja tiepiiri yhdessä suunnittelevat ja organisoivat tienpitoa ja liikennejärjestelmää alueella.*

### **Yksityisteiden tulevaisuus**

Yleisten teiden hoidon ohella keskeisen tienpidon tasa-arvokysymyksen haja-asutusalueilla muodostaa yksityistieverkon kunto, josta on viime aikoina esitetty useissa yhteyksissä huolestuneita kannanottoja.



- Miten yksityisteiden kunnossapito voitaisiin turvata tulevaisuudessa? Voitaisiko yksityisten ja yleisten teiden kunnossapitoa tarvittaessa yhdistää? Olisiko esimerkiksi mahdollista, että yksityisteiden tienhoitokunnat jättäisivät niin halutessaan teittensä hoidon kilpailuttamisen Tiehallinnolle osaksi suurempaa kokonaisuutta (kustannustehokkuus, laatukriteereiden yhtenäisyys)?

*Valtion tulisi avustusmielessä kantaa yksityistieverkosta huolta. Taloudellinen avustus voisi edelleen kanavoitua Tiehallinnon kautta mutta hoidon järjestäminen paikallisella tasolla (talvihoidon kilpailuttaminen jne.) olisi kuntien vastuulla. Kunnat tuntevat teidensä kunnossapidon tarpeet sekä asukkaat ja palvelut, joita heille pitää tuottaa (palveluliikenne, sosiaali- ja terveyspalvelut). Koska kunnat hoitavat näitä palveluita, myös yksityisteiden hoidon kilpailuttamiskysymykset ovat lähempänä siellä.*

*Kunnossapidon yhdistäminen olisi mielenkiintoinen asia kokeilla jossakin, jos jokin kunta lähtisi mukaan. Tiepiiri ja lääninhallitus voisivat olla siinä mukana ja kunnossapitoon voitaisiin yhdistää monia muitakin asioita, esimerkiksi piha- ja yksityisteiden liittymien ja pysäkkien auraukset.*

*Ongelmana kunnossapidon yhdistämisessä ja tienpidon yhteiskilpailuttamisessa on yksityistiekuntien hajanaisuus. Kunnat ovat ensisijaisesti se taho, jonka tulisi ottaa koordinaatorooli ja saada aikaan sellaisia kokonaisuuksia, että esimerkiksi talvihoidon urakointi voitaisiin järjestää järkevästi. Tiehallinto tai tiepiiri tuskin haluavat yksityisteiden hoitourakointia koordinoimaan. Tämä ei kuulu pelin henkeen, kun Tiehallintoa ollaan ajamassa alas tiukalle mitoitukselle.*

*Tässä kohti tulee esille kysymys yleisen ja yksityisen tieverkon laajuudesta ja liittymäpinnasta. Ensinnäkin laajuuskysymys; kuinka tunnollisesti valtio pitää haja-asutusalueella yllä yleisiä teitä ja ovatko kriteerit samat esimerkiksi Itä-Suomessa ja Turku-Tampere-Helsinki –kolmiossa, vai onko harvan asutuksen ja pitkien etäisyyksien vuoksi kynnys ottaa yksityisteitä yleisiksi teiksi alempi? Toinen kysymys on se, että muutosten yleisiksi/yksityisiksi teiksi pitäisi olla joustavampia, nykyisin rajanveto on hyvin jäykkää ja muutokset vähäisiä. Joissakin tapauksissa olisi pitänyt ottaa väljemmällä kädellä yleiseksi tieksi ja joitakin yleisiä teitä olisi pitänyt tasa-arvon nimissä lakkauttaa. Toisinaan nimittäin menee viimeisen savun portaille yleinen tie ja lähellä on yksityistie, jossa liikennemäärä on monta sataa, ja sitä tietä hoitavat asukkaat itse omilla rahoillaan. Onko se tasa-arvoa? Tasa-arvoahan on myös se, että tällaiset tapaukset otetaan huomioon.*

*Toisaalta, jos puhutaan liikkumisen kustannuksista, niin yksityisellä tiellä saattaa olla pari kolme osakasta ja ylläpitokustannukset tulevat huomattavasti kalliimmaksi, kuin tiellä jossa on sata osakasta. Ja se tie, jolla on sata osakasta voidaan saada yleiseksi tieksi. Rajanveto yksityisen ja yleisen tien välillä tulisi saada eläväksi ja joustamaan yhteiskunnan rakenteellisten muutosten mukana. Yksityisteille annettu taloudellinen tuki lieventäisi siirtymäpintaa yksityisen ja yleisen tien välillä. Avustusten määrästä pitäisi päättää monipuolisemmin kriteerein. Avustus voisi*

*yksityistiellä olla nollasta sataan prosenttia, riippuen tien merkityksestä. Liikenteen ja asutuksen määrät ovat varmasti avainkriteerejä mutta paikallisen elämän ja elinkeinojen monipuolisuus (työpaikat, kesäasutus, maatilat jne.) olisivat elämisen mahdollisuuksia tukevia tekijöitä, jotka voisivat korottaa avustuksia.*

### **Joukkoliikenne haja-asutusalueilla**

Kutsuohjatuilla palveluliikenteellä on pystytty jossain määrin lievittämään syrjäseutujen autottomien ihmisten liikkumisongelmia. Kutsutaksi on varsinkin liikuntaesteisille muuta joukkoliikennettä kätevämpi liikkumisväline ja toisaalta se on tavallista taksia huomattavasti edullisempi. Kutsutaksi-toiminnalla pystytään vastaamaan perusliikkumistarpeeseen mutta esimerkiksi lasten vapaa-ajan harrastuskyytejä ei yleensä ole tarjolla, vaan ne ovat vanhempien vastuulla. Haja-asutusalueen liikkumismahdollisuuksien turvaamisessa etenkin peruspalveluiden yli menevien palveluiden osalta on keskeinen merkitys myös kolmannella sektorilla, erilaisilla kimpakyyti-järjestelyillä. Lisäksi joukkoliikennettä syrjäseuduilla on pyritty turvaamaan ostoliikenteen kautta, jolloin lääninhallitus ostaa tiettyjä tarpeelliseksi katsottuja liikennöintivuoroja. Harvaan asutuilla seuduilla ostoliikenteen määrä voi olla jopa yli puolet kaikesta linjaliikenteestä. Runkoliikennettä täydentävät kutsuohjattu palveluliikenne ja kimpakyytipalvelut ovat tällä hetkellä varteenotettavimpia vaihtoehtoja haja-asutusalueiden liikennejärjestelmiä kehitettäessä.

- Mitä mahdollisuuksia on kehittää ja laajentaa kutsuohjattua palveluliikennettä haja-asutusalueilla (esim. ilta- ja viikonloppuvuorot)?

*Palveluliikenteen käyttäjämäärät ovat kasvaneet huomasti viimeisen parin vuoden aikana. Haja-asutusalueiden joukkoliikenteen valtion tukea pitäisikin siirtää haja-asutusalueella runkoliikenteestä kutsujoukkoliikenteeseen Kannanotot tämän puolesta ovat yleistyneet ja tähän suuntaan ollaan menossa. (ks. esim. Liikenne- ja viestintäministeriö 2001, 16 ).*

*Esimerkiksi niille vanhuksille, jotka eivät voi käyttää linja-autoa, palveluliikenne on usein ainoa mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen. Yleisen tien varressa oleva linja-auton pysäkki voi olla liian kaukana tai linja-autoon nousu voi olla vanhuk- selle fyysisesti ylivoimainen suoritus. Joukkoliikenneyhteydet voivat myös puuttua lähistöltä kokonaan. Haja-asutusalueilla on olemassa lähes palveluliikenteen omaista koulutaksiliikennettä, joka on avattu kaikkien käyttöön. Koululaiskuljetukset ovat kuitenkin usein niin täynnä oppilaita, ettei muita mahdu mukaan, joten joka tapauksessa on jouduttu menemään esimerkiksi vanhusten erilliskuljetuksiin. Kuntien pitäisikin varautua vanhusten määrän kasvuun ja suunnitella palveluliikennettä ja vanhustenhuoltoa kokonaisvaltaisesti.*

*Harvaan asutuilla seuduilla kutsuohjatun palveluliikenteen kehittäminen on luonnollista, koska liikennevirrat ovat ohuet. Toistaiseksi järjestelmät ovat olleet pieniä ja paikallisia. Kaikkein syrjäisimmillä seuduilla tulevat erilaiset yksityisauton käyt-*

*tömahdollisuudet korostumaan, sillä jossakin menee myös joukkoliikenteen järkevän käytön rajat. Tavoitteena tulisi olla se, ettei ainakaan nopeutettaisi maaseudun autoitumista ja kylien tyhjenemistä. Esimerkiksi ilta- ja viikonloppuvuorojen tarjonta on kunnassa palvelutasokysymys. Henkilöliikennelain mukaan kunta määrittelee joukkoliikenteen palvelutason alueellaan. Toistaiseksi ilta- ja viikonloppuliikennettä ei ole liitetty peruspalvelutasoon. Sitä on tarpeellisessa määrin ylläpidetty erilliskuljetuksina. Mutta kaiken kaikkiaan kutsujoukkoliikenteen palveluja pitäisi voida tarjota ympäri vuorokauden. Kestää aikansa, että nämä palvelut kehittyvät riittävään laajuuteen mutta sinne päin ollaan kyllä varmasti menossa.*

*Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen merkitsee uusia haasteita myös tienpidolle. Teiden talvikunnossapidossa on määritelty täsmähoitokohteita linjaliikenteen pohjalta mutta kutsuohjattu joukkoliikenne edellyttää teiden ympärivuorokautista kunnossapitoa. Palveluliikenteen auton tulisi lisäksi päästä kääntymään pihassa saakka.*

### **Hälytysajot haja-asutusalueilla**

Hälytysajojen suhteen pelastushelikopteri helpottaa syrjäseutujen saavutettavuutta mutta kynnys sen käyttöön on varsin korkea. Pelastushelikopteria käytetään lähinnä vain tilanteissa, joissa potilas on muutoin lähes saavuttamattomissa tai tapaus on erittäin kriittinen. Helikoptereiden rahoitus on myös epävarmalla pohjalta, joten niiden jatkuvuus ei ole taattua. Kysymys on kuitenkin niin tärkeästä asiasta, että se olisi syytä rahoittaa valtion budjetista.

- Kuka takaa hälytysajoneuvon perille pääsyn? Onko tienpidossa olemassa päivytystä hätätilanteiden varalle? Onko pelastushelikopterista muodostumassa alempiasteisen tieverkon alueella yleinen hälytysajoneuvo? Entä paloautojen perillepääsy?

*Liikennekeskuksen tienkäyttäjän linja päivästä mutta hälytysajoneuvon edeltä ei ole mahdollista lähteä auraamaan tietä, se kestäisi liian kauan, etenkin yöaikaan. Paloautot pääsevät perille useimmiten säästä riippumatta. Valtion hallinnassa olevat tiet ovat kuitenkin kohtuukunnossa. Teillä on korkeintaan 10 cm lunta ja siinä nyt henkilöautokin yleensä pääsee liikkumaan. Mutta liittymät voivat olla esimerkiksi aurauksen jälkeen tukossa.*

*Palokunnalle voi liukkaus olla äärimäisissä olosuhteissa esteenä. Jos kauttaaltaan lähdetään hiekoittamaan jotakin, se kestää tunteja. Yhdellä hiekkakuormalla ei päästä kovin pitkää matkaa. Tässä on kysymys talvihoitopolitiikasta ja kyllähän se on Tiehallinnon tehtävä määritellä talvihoitopolitiikka siten, että siellä aina jollakin tavalla pääsee. Mutta semmoista kalustoa ei valitettavasti kukaan pysty pitämään, että äkillisen sateen sattuessa kaikki tiet olisivat heti hoidettu. Toisaalta esimerkiksi palokunnalla tulisi olla sellainen kalusto, että pääsevät kulkemaan talvisissa olosuhteissa (lumiketjut tarvittaessa). Vastuu on molemminpuolinen.*

## Liikkumisen tasa-arvo taajamissa ja kaupungeissa

Haja-asutusalueilla teiden peruskunnossapito on saavutettavuuden tärkein edellytys. Asukastiheyden kasvaessa liikennejärjestelmät monimutkaistuvat ja liikkumisen tasa-arvo saa uusia ulottuvuuksia. Taajamissa ja kaupungeissa keskeisiä liikkumisen tasa-arvokysymyksiä ovat kevyen ja joukkoliikenteen verkostojen olemassaolo, turvallisuus ja esteettömyys. Asukkaat ovat keskenään eriarvoisessa asemassa palvelujen saavutettavuuteen nähden. Eriarvoisuus on seurausta esimerkiksi asuinpaikan sijainnista, elämänvaiheesta, varallisuustasosta, auton omistuksesta tai yksilöllisistä tarpeista ja kyvyistä.

### Kevyen liikenteen epätasa-arvoinen asema

Kaupunkitila on rajallinen, josta seuraa jatkuva kilpailu eri liikennemuotojen kesken, etenkin kaupunkien keskustoissa. Vastakkain ovat moottoriajoneuvo- ja kevyen liikenteen tarpeet ja käyttäjien odotukset. Ajoneuvoliikenteen negatiiviset vaikutukset tiivistyvät kaupunkialueilla. Ruuhkat, melu, saasteet, onnettomuudet ja kasvava tilantarve ovat kaupunkiliikenteessä arkipäivää. Suomen kaupungeissa kevyen liikenteen väyliä, kävelykeskuksia ja jalankulkuväyliä on rakennettu ja käyttäjien tarpeet huomioitu kohtuullisen hyvin. Silti suurin osa kaupungeistamme on rakennettu autojen ehdoilla. Esteettömät kevyen liikenteen väyläverkot ovat jääneet kehittämisessä toisarvoiseen asemaan. Sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta liikennettä tulisi kehittää heikoimman, kaupunkialueilla kevyen liikenteen, ehdoilla. Tästä on puhuttu jo ainakin 1970-luvulta lähtien mutta edelleen tuulilasiperspektiivi hallitsee liikennesuunnittelua.

- Mikä on kevyen liikenteen asema nykyisin kaupunkien ja taajamien liikennenympäristöjen suunnittelussa ja tienpidossa?

*Tällä hetkellä Tiehallinnon pitkän tähtäimen suunnittelussa kevyt liikenne on painopisteenä kaupunki- ja taajama-alueilla. Painopiste on kuitenkin niin tuore, ettei se kovin hyvin näy vielä tuolla maastossa. Nykyisin taajamaita suunniteltaessa tuetaan nimenomaan hiljaa ajamista henkilö- tai kuorma-autolla. Liikennenympäristö rakennetaan sellaiseksi, ettei siinä ole mahdollista ajaa kovaa. Taajama- ja keskustarajoitukset tiputetaan 30 tai 40 kilometriin tunnissa.*

*Kaupunki- ja taajamaliikenteen tasa-arvo konkretisoituu kevyen liikenteen verkostoon ja talvihoidon tasoon. Tiettyjä vammaisryhmiä varten pyritään reittien esteettömyyteen ja yllätyksettömyyteen.*

Monin paikoin taajamissa vilkkaimpien tieosuuksien ongelmana ovat puutteelliset kevyen liikenteen järjestelyt, jolloin esimerkiksi koululaiset joutuvat tekemään koulumatkansa muun liikenteen seassa. On olemassa järjestelmä, jossa vaaralliseksi katsotuille tieosuuksille voidaan koulumatkoille järjestää kuljetus, vaikka muutoin kuljetukseen vaadittavat kilometrirajat eivät täytyisikään. Kriteerit kyydin

myöntämiseen ovat kuitenkin tiukat eivätkä koulukyydit ratkaise muun kevyen liikenteen ongelmia. Kestävämpi ratkaisu on kattavan kevyen liikenteen väylästäön rakentaminen tai teiden piennaralueiden päällystäminen nykyistä leveämmin niin, että ajoväylän reunaviivan ulkopuolelle jää vielä tilaa kevyelle liikenteelle. Viimeaikaisten mielipidekartoitusten mukaan myös asukkaat toivovat erityisesti kevyen liikenteen väylästäön parantamista taajamissa. Nämä ratkaisut ovat kuitenkin kustannuksiltaan varsin suuria.

- Miksi teitä kunnostettaessa ei aina oteta huomioon kevyen liikenteen tarpeita vaan päällyste loppuu usein heti tien reunaviivaan niin, ettei piennaralueelle jää päällystettyä väylää jalankulkijoille, polkupyörille ja mopoille? Miten paljon pientareen päällystäminen lisää kustannuksia?

*Kustannukset nousisivat noin 15 %. Eräs keino on rajata ajoväylä kapeammaksi taajamien tai muutoin kevyen liikenteen vilkkaasti käyttämien tieosuuksien kohdalla.*

*Tällä hetkellä Tiehallinto painottaa ensisijaisena ratkaisuna kevyen liikenteen väylän rakentamista. Myös autoilijat toivovat sitä. Erottelu puree liikenneturvallisuuden olennaisesti. Piennar ei ole niin hyvä. Toisaalta myös hintaero on yllättävän pieni. Parannus on niin oleellinen, että hintaero kannattaa maksaa.*

*Ongelma onkin ehkä pienissä taajamissa tai pikkukylien kohdalla, jossa on muutama talo ja jonne ei tahdo rahaa löytyä. Niiden kohdalla pientareen levennys voisi olla ratkaisu.*

- Monissa taajamissa ongelmana on myös läpikulkuliikenne erityisesti raskaan kaluston osalta. Onko ohitusteiden rakentamisen sijaan olemassa kaikkia osapuolia tyydyttäviä vaihtoehtoja läpikulkuliikenteen rauhoittamiseksi?

*Kiertoliittymiä ja hidasteita suositaan. Tieympäristön tulee muuttua taajamien sisääntulojen kohdalla siten, että autoilija varmasti huomaa tulevansa hitaammin liikennöitävälle alueelle.*

*Ohikulkuliikenteen suhteen ajan henki on muuttumassa. Vielä ainakin 70-luvulla ja 80-luvun alussa taajamien pääväylät tehtiin aika isoilla mitoituspusteriteilla leveiksi ja sujuviksi läpikulkuliikenteelle. Nyt ajan henki tuntuisi olevan muuttumassa siten, että ajoneuvoliikenteen nopeutta ja etuisuutta kuristetaan kevyen liikenteen ja turvallisuuden hyödyksi. Muutokset tehdään liikenneympäristön rakenteilla, töyssyillä, kiertoliittymillä ja ajoratoja kaventamalla.*

*Ajoneuvoliikenteen nopeus tulisi saada riittävän alas taajamassa. Teiden ja katujen ylityksiin tulee rakentaa saarekkeita siten, että jalankulkijan tarvitsee seurata vain yhtä liikennesuuntaa kerrallaan. Vanhuksella, vammaisella ja lastenrattailla tie on silloin helpompi ja turvallisempi ylittää.*

## Liikenne ja maankäytön suunnittelu

Suomalaisille kaupungeille on tyypillistä hajanainen kaupunkirakenne. Kaupungeissamme erilaiset toiminnot, kuten asuminen, työnteko, teollisuus ja virkistys ovat useimmiten sijoitettu erilleen toisistaan. Asuinalueita on rakennettu ja edelleen rakennetaan kauas muusta asutuksesta ja keskustoista edullisille rakennusmaille. Monet lähiöt ovat jääneet keskeneräisiksi ja palveluiltaan puutteellisiksi. Viimeisen kymmenen vuoden aikana kaupunkikehitystä ovat leimanneet yksityisten ja julkisten palvelujen keskittyminen. Valtio ja kunnat ovat lakkauttaneet alueellisia toimistoja ja virastoja. Kaupan, pankkien ja postien palveluja on keskitetty, lähikauppoja ja sivukonttoreita lopetettu. Alkuperäinen funktionalistinen idea voimakkaista alueellisista keskuksista kaupungin sisällä ei ole toteutunut. Hajanainen kaupunkirakenne ja palvelujen keskittäminen ovat johtaneet saavutettavuuden heikkenemiseen ja liikkumisen tarpeen lisääntymiseen. Liikenteen ja maankäytön suunnittelu eivät ole olleet riittävässä vuorovaikutuksessa.

Hajanaisuus on usein ongelmana myös taajamissa. Se voi hankaloittaa liikkumista etenkin niiden osalta, joilla on jo ennestään liikkumisvaikeuksia. Vanhusten määrän lisääntyessä palvelujen läheisyyden merkitys kasvaa. Tämä olisi huomioitava kaavoituksessa niin, että taajamassa asumisesta tai sinne hakeutumisesta olisi palveluiden hyvän saavutettavuuden myötä myös todella hyötyä vanhuksille tai muille liikuntaongelmaisille. Tärkeää on myös se, että kaikkiin kauppoihin tai virastoihin pääsee esteettömästi. Tällä hetkellä nämä edellytykset tuskin täysin toteutuvat missään. Kunnat voivat huomioida esteettömyyden yleis- ja asemakaavoituksessaan sekä rakentamismääräyksissään, jotka sitovat myös yksityistä sektoria. Eri asia on, käyttävätkö kunnat näitä keinoja riittävästi esteettömyyden edistämiseksi. Sosiaali- ja terveydenhuollon ammattihenkilöstön asiantuntemusta tulisi nykyistä enemmän hyödyntää yleis- ja asemakaavoja tehtäessä, jotta esteettömyys ja saavutettavuus tulisivat kaikkien kannalta huomioituiksi.

Liikkumisen tarvetta voidaan vähentää ja saavutettavuutta edistää kotiin tai työpaikalle kuljetettavien palvelujen avulla. Kaupunkialueilla esimerkiksi ostosten kotiinkuljetus, kotisairaanhoido tai siivouspalvelut ovat myös liiketaloudellisesti kannattavaa toimintaa. Etäisyydet ovat kaupungeissa lyhyet kun niitä verrataan haja-asutusalueiden välimatkoihin. Tavaroiden tai palvelujen kuljetuskustannukset muodostuvat kaupungeissa suhteessa pienemmiksi. Tulevaisuudessa autoilla kuljetettavien palvelujen määrän odotetaan kasvavan. Tämä edellyttää yhä tarkempaa teiden, katujen ja piha-alueiden kunnossapitoa Tiehallinnolta, kaupungeilta/kunnilta ja kiinteistöyhtiöiltä.

- Miten maankäytön- ja liikennesuunnittelun yhteistyötä voidaan edistää kaupunki- ja taajama-alueilla? Miten yhteistyö tällä hetkellä sujuu?

*Tiepiirit tarjoutuvat nykyisin aktiivisesti mukaan kaavoitusprosesseihin jo alusta pitäen. Yhteistyötä edistäisi edelleen, jos tiepiirien paikalliset palvelut järjestettäisiin kunnissa teknisen viraston/maankäytön suunnittelun yhteyteen, eikä esimerkiksi kihlakunnan virastoon tai lääninhallitukseen. Tiemestareita onkin jo sijoitettu kunnanvirastoihin. Tiivis yhteistyö toisi synergiaetuja, jolloin maankäytön ja lii-*

*kenteen yhteensovittaminen tulisi nykyistä paremmin huomioiduksi kaavoituksessa ja rakennuslupia myönnettäessä.*

*Kuntien pitäisi myös johdonmukaisesti sitoutua maankäytön- ja liikenteen suunnitteluun ja kunnissa tehtyihin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Liikennejärjestelmää koskevat arvot jäävät helposti kunnan päätöksenteossa taustalle, kun jokin yritys tulee esittämään, että tuossa valtatievarressa olisi meidän toiminnallemme sopivin paikka kuntanne alueella. Päälimmäiseksi nousevat yrityksen saaminen paikakunnalle, työllisyysvaikutukset ja taloudelliset intressit (maakaupat, kiinteistövero-rot jne.).*

*Palvelut tulisi kuitenkin sijoittaa lähelle ihmisiä niin, että niihin olisi hyvät kevyen liikenteen yhteydet ja turvallista liikkua. Nämä ovat niitä asioita, joista on viime aikoina paljon puhuttu. Automarketit, jotka hakeutuvat liikennevirtojen ääreen ovat kestävän liikennejärjestelmän kannalta aika tuhoisia.*

*Enenevä määrä vanhoja ihmisiä asuu kotonaan. Kaikki eivät pääse tai halua lähteä palvelukoteihin, joissa toimii tietty yhteisöllisyys. Yksin asuville vanhuksille sillä, että he itse käyvät kaupassa (vaikka saatettuina ja autettuina) voi olla hyvin suuri sosiaalinen ja toisaalta kuntoa ylläpitävä merkitys. Sillä vahvistetaan heidän osallisuuttaan kansalaisina ja pidetään mieltä virkeänä. Myös tämän takia kaupunki- ja taajamaympäristön esteettömyys ja palvelujen saavutettavuus ovat tärkeitä.*

### **Joukkoliikenteen edistäminen lisää tasa-arvoa**

Julkisen liikenteen kehittäminen nähdään ratkaisuna liikkumisen tasa-arvon edistämiseksi kaupunkiseuduilla. Hajanaisen kaupunkirakenteen ja taajamien välisten pitkien etäisyyksien vuoksi bussit ja lähijunat ovat useimmiten ainoat järkevät vaihtoehdot järjestää julkinen liikennöinti kaupunkiseuduilla. Raitiotie- ja metroliikenne ovat toistaiseksi olleet perusteltuja ratkaisuja ainoastaan maan pääkaupungissa. Bussiliikennettä on kehitetty viime vuosina joustavan palveluliikenteen suuntaan. Kutsuohjatut tai kiinteiden reittien ja aikataulujen mukaisesti kulkevat pikkubussit ovat nopeasti yleistymässä. Palveluliikenteellä pyritään tukemaan ikääntyvien, vanhusten ja vammaisten itsenäistä liikkumista ja elämänhallintaa. Sitä ei tulisi kuitenkaan suunnata pelkästään erityisryhmille, vaan palvelemaan kaikkia kaupunkilaisia työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla.

Joukkoliikenteen tasa-arvoon kuuluu alueellisen kattavuuden lisäksi esteettömyys. Kaikkialla ei ole olemassa esteetöntä liikennöintiverkkoa. Esimerkiksi pyörätuoli-asiakkaalla pitkän matkaketjun onnistuminen ilman erityisjärjestelyjä ei ole kovin helppoa. Liikenneympäristöä ja -järjestelmiä tulisi kehittää heikoimpien ehdoilla, jolloin kaikilla muillakin olisi helppo liikkua. Periaate on kaunis, mutta valitettavasti kaikki erityisjärjestelyt maksavat ja esimerkiksi liikennöintikaluston uusiminen liikuntaesteisille sopivaksi ei tapahdu kovin nopeasti.

- Miten linja-autokaluston uusimista esteettömäksi voitaisiin edistää?

*Asiaan voidaan vaikuttaa muun muassa lääninhallitusten ostoliikenteen ehdoilla ja kalustomäärityillä. Mutta liikennöitsijät valittavat helposti, että he joutuvat laittamaan ostoliikenteeseen parempaa kalustoa, kuin itsekannattavaan liikenteeseen.*

*Siitä on varmasti 5-7 vuotta aikaa, kun matalalattiabussien hankkimiseen alettiin saada investointitukea valtiolta. Siinä vaiheessa niihin ruvettiin tosissaan investoimaan. Matalalattiabussi on hyvä ajatus maaseudullakin mutta se saattaa tietysti tuoda erityisiä vaatimuksia tiestön kuntoon.*

Tienpitäjän tehtävänä on tarjota matalalattiabusseille sopivat tieolosuhteet.

- Pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenne kamppailee usein kannattavuusongelmien kanssa. Millaisia innovatiivisia rahoitus- ja organisaatiomalleja joukkoliikenteessä voitaisiin kehittää?

*Alle 30 000 asukkaan kaupunkikeskustoissa on yleisesti runkoliikennettä olemassa. Mutta kyllä se on tappiollista ja sinne täytyy ohjata rahaa jos halutaan edes tunnin vuorovälejä pitää yllä. Pieksämäellä lähdettiin viime vuonna saneeraamaan paikallisliikennettä. Suunnittelun lähtökohtana oli muuttaa paikallisliikenne kokonaan kutsuohjatuksi. Mutta kapea ja pitkä kaupunkirakenne ei ollut kutsujoukkoliikenteelle hyvä malli. Joten kaupungin päihin pantiin palveluliikennettä ja runkoliikenteen vuorovälit nostettiin tunnista puoleen tuntiin. Kokonaismatkustajamäärät ovat kehittyneet positiiviseen suuntaan.*

- Monet suomalaiset taajamat ovat asutusrakenteeltaan nauhamaisia ja matkat palveluihin voivat olla useita kilometrejä. Millaisia edellytyksiä on olemassa esimerkiksi alle 5000 asukkaan taajamien sisäisen joukkoliikenteen kehittämiseksi?

*Kutsuohjatun joukkoliikenteen tuleminen on käytännössä mahdollistanut sen, että alle 10 000 asukkaan kaupunkeihin ja taajamiin voidaan ajatella jonkinlaista paikallisliikennettä (esim. Kiteen ja Lieksan Kyytivahti-projekti, ks. katsaus Esimerkkejä kuntien vetämistä palveluliikennehankkeista). Runkoliikenne voi myös kiertää taajamassa ennen kuin lähtee varsinaiselle reitilleen. Esimerkiksi Punkaharjulla auto kiertää tietyn lenkin taajamassa ennen kuin lähtee Savonlinnaan. Tällaiset ratkaisut tukevat muun muassa työmatkaliikennettä. Toisaalta auto voisi sitten Savonlinnassa mennä keskussairaalle saakka. Vastaavaa toimintaa on myös Kuopiossa mutta asiaan liittyy jatkuvaa kädenvääntöä paikallisen liikennöitsijän kanssa, joka pitää tiukasti kiinni reviiristään. Sopiminen, että linja-auton reitti lähtee muualta kuin asemalta tai päättyy muualle, on vaikeaa.*

Taajamien välisessä liikenteessä korostuvat hyvät yhteydet lähimpiin (erityisesti suurempiin) keskuksiin. Lisäksi taajamasta tulisi olla esteettömät yhteydet



haja-asutusalueelle. Tieverkon kunto sekä julkisen liikenteen toimivuus keskusten välillä ovat tärkeitä esimerkiksi työmatka- ja tavaraliikenteen osalta. Harvat julkisen liikenteen vuorot kaupunkiin sekä pitkät etäisyydet taajaman sisällä lisäävät autoriippuvuutta. Toisaalta myös yksityishenkilöiden maksulliset kimpakyytjärjestelyt ovat laittomia.

- Mitä mahdollisuuksia olisi sujuvoittaa linja-autojen runkoliikennöintiä taajamien/keskustojen välillä?

*Sujuvoittaminen on aika paljon matkustajamääristä kiinni. Niin kauan, kun matkustajamäärät mahtuvat yhteen linja-autoon, heidät pitää keräillä laajaltakin alueelta. Mutta kun päästään tietyn kynnyksen yli, eli joudutaan ottamaan apuauto käyttöön, on hyvää liikennesuunnittelua, että apuauto ajaa suoraan ja nopeasti perille. Esimerkiksi isoon koulukeskukseen kulkeva linja-auto voi tulla koululaisista niin täyteen, että yksi auto voidaan ajaa pikavuorona aamuisin ja iltapäivisin.*

*Pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta Suomen kaupunkiseuduilla nousevat bussiliikenteen taksa- ja tarjonta-asiat sujuvuusongelmien edelle.*

*Tiepiirin roolina on joukkoliikenteen osalta lähinnä pysäkeille pääsystä huolehtiminen. Joukkoliikenteen pysäkkien katokset voivat olla myös kuntien järjestämiä, jolloin niiden huolto kuuluu kunnalle. Tällä hetkellä sattuu tilanteita, joissa esimerkiksi tienpitäjän järjestämä aura-auto auraa tieltä lumet katokseen ja kunta joutuu ajattamaan lumet erikseen pois. Näiden ongelmien ratkaisemiseksi on kehitteillä uusia katostyyppisiä, jotka voitaisiin pitää puhtaana samalla ajokerralla*

- Olisiko kimpakyytien laillistaminen työmatkaliikenteessä mahdollista? Voisiko sitä tukea esimerkiksi verotuksellisesti?

*Kimppakyydit työmatkaliikenteessä ovat jo tänä päivänä vuorotteluperiaatteella sallittuja. Rahaa ei saa periä mutta muuten saa kimpakyytiä käyttää. Kimppakyytien verotuksellisella tukemisella saattaisi olla myös laajoja yhteiskunnallisia haittavaikutuksia, kuten asutuksen hajaantuminen ja pidemmät työmatkat.*

- Eräs mahdollisuus kasvattaa joukkoliikennettä olisi hyödyntää vähäliikenteisiä rataosuuksia henkilöliikenteessä. Miten raideliikennettä voitaisiin kehittää?

*Raideliikenne vaikuttaisi olevan taloudellisesti kannattamatonta monin paikoin Suomessa. Kiskobussi maksaa 4 miljoonaa markkaa ja tavallinen bussi 1,5 miljoonaa markkaa. Bussi voi ottaa matkustajat kyytiin asuntojen läheltä. Junalle sen sijaan pitäisi järjestää liityntäliikennettä tai muuta täsmäliikennettä. Raideliikenne houkuttelee matkustajia hyvin vielä 300 metrin kävelymatkan päästä radasta. Sen jälkeen vetovoima lähtee jyrkästi laskemaan ja 1,5 kilometrin kohdalla radasta sivuun se on jo nolla. Sen jälkeen siirtymämatka koetaan liian pitkäksi. Suomen hajanaisilla ja pienillä kaupunkiseuduilla on vähän sellaisia potentiaalisia alueita, joissa raideliikenteelle löytyisi riittävästi kysyntää.*

## Tienpidon rahoituksen ohjaus ja peruspalvelutason määrittely

### Tienpidon rahoitus ja sen kohdentaminen

Hyvinvointivaltiot ovat siirtyneet kasvun ajasta niukkuuden aikaan ja yhteiskunnan palveluita on jouduttu karsimaan (esim. Hautamäki 1993, 142-143). Tämä näkyy myös liikennesektorin valtion rahoituksen vähenemisenä. Rahoitustilanteen kiristyessä on ryhdytty hakemaan uusia vaihtoehtoisia malleja rahoituksen järjestämiseksi. Rahoitusvajetta täydentämään on tulossa erilaisia kansalais-, yritys- ja kunta-aloitteisia/yhteisrahoitteisia hankkeita. Tienpidon perusrahoituksen uudeksi malliksi on ehdotettu muun muassa erillistä väylärahaa, johon kerättäisiin liikenteeltä perittävät verot ja muut maksut. Rahastoon kertyneet varat käytettäisiin korvamerkitysti teiden rakentamiseen ja kunnossapitoon. Toinen esillä ollut rahoitusmalli on kuntien osallistuminen alueensa liikennehankkeisiin. (Helsingin Sanomat 4.1.2001; 15.12.2000.)

- Millaisia uusia rahoitusmalleja tienpitoon ja tiehankkeisiin voitaisiin kehittää/on kehitetty?

*Olisi selkeää laittaa osuus polttoaineveroista suoraan tienpitoon. Se mahdollistaisi itsenäisemmät toimintamallit liikenne- ja viestintäministeriölle ja Tiehallinnolle. Mutta nämä ovat poliittisia päätöksiä, joita ei ole toistaiseksi haluttu tehdä. Autoilijatkin luultavasti maksaisivat veroja paljon mieluummin, jos tietäisivät, että jokin selkeä osuus siitä menee suoraan tienpitoon. Autoveron/käyttömaksun taustalla oli alun perin ajatus ohjata rahat korvamerkittyyn tienpidon rahastoon. Mutta käytännössä se on unohtunut.*

*On olemassa selvä epäsuhta kerättyjen verojen ja tienpitoon käytettyjen rahojen välillä. Mutta toisaalta liikenteestä koituu yhteiskunnalle paljon kuluja, esimerkiksi ilmaansaasteiden ja onnettomuuksien aiheuttamien sairaanhoidon kustannusten muodossa.*

*Erillisiin tiemaksuihin tarvittaisiin puolestaan hyvin vilkkaasti liikennöidyt tiet. Suurten kasvukeskusten ulkopuolella tiet ovat kuitenkin suhteellisen vähän liikennöityjä.*

*Tiehankeissa tiepiirin, kuntien ja/tai elinkeinoelämän yhteistyö on viime vuosina lisääntynyt ja näyttäisi siltä, että tämä kehitys jatkuu.*

Kansainvälisissä linjauksissa painotetaan usein tarvetta yksityisautoilun vähentämiseen ympäristösyistä. EU:n liikenne- ja ympäristöpoliittisissa linjauksissa etusijalla ovat kaupunkien liikenneongelmat, joiden ratkaisuna nähdään pääasiassa liikenteen vähentäminen. Keskeisiä keinoja liikenteen rajoittamiseen on polttoaineen hinnan verotus ja muut yksityisautoilijoille kohdistetut ylimääräiset maksut. Haja-asutusalueilla yksityisautoilulle ei useinkaan ole vaihtoehtoa, joten nämä

maksut ovat ristiriidassa liikkumisen perusoikeuden kanssa. Rajoitteita suunniteltaessa tulisikin pystyä kohtuullistamaan eri alueille ja sosiaalisille ryhmille kohdistuvia haittoja. Haja-asutuksen rakenne poikkeaa Suomessa ja muissa pohjoismaissa yleiseurooppalaisesta. Tämä edellyttää, että myös EU:n tasolla tehdyissä päätöksissä ja linjauksissa huomioidaan ”pohjoinen ulottuvuus” – pitkien etäisyyksien, harvan asutuksen ja ilmaston aiheuttamat liikkumisen erityisongelmat.

- Teiden kunnossapitoa haja-asutusalueilla voidaan perustella aluepoliittisena keinona hidastaa maaseudun autoitumista ja vähentää liikkumisen alueellista epätasa-arvoa. Onko tienpitoon mahdollista saada EU-rahoitusta?

*EU-raham hakemisen suhteen olemme Suomessa todella passiivisia. Muualla Euroopassa osataan hyödyntää rahastoja ihan eri tavalla. Mutta projektien hankkeistaminen vaatii luovuutta ja yhteistä halua tehdä jotakin. Perusteet projekteille pitäisi löytää muualta, kuin suoranaisesti tienpidosta, esimerkiksi elämänlaatuun, hyvinvointiin ja elinkeinojen harjoittamiseen liittyvistä kysymyksistä, ei niinkään liikennelähtöisistä perusteluista.*

*Hankkeistaminen on kiinni muun muassa alueellisten (maakunnallisten) EU-viranomaisten suhtautumisesta infrastruktuurihankkeisiin. Tällä hetkellä katsotaan, että perusinfrastruktuurin ylläpito on valtion tehtävä, eikä esimerkiksi tiehankkeisiin ole juurikaan myönnetty EU-rahoitusta. Hankkeita jarruttaa myös se, että verkostoituminen näissä asioissa on Suomessa lapsenkengissä nimenomaan liikennepuolella. Hankkeita tulisi suunnitella eri tahojen yhteistyönä (Tiehallinto, joukkoliikenne, sosiaalitoimi, kuntasektori, Kela). Esimerkiksi tuoreimmassa maaseutupoliittisen ohjelman laadinnassa (vuodelta 2000), ei ole tehty juurikaan yhteistyötä liikennesektorin kanssa. Ei se ainakaan paikallistasolla näy. Maaseutupoliittikka ja liikennehankkeet voisivat hakea tukea toisistaan, kaksi heikkoa voivat olla yhdessä vahvoja.*

Tienpidon alueellista tasa-arvoa voitaisiin edistää luomalla yhtenäiset kriteerit valtion hallintoimien yleisten teiden, kuntien kaavateiden ja yksityisteiden kunnossapidolle. Tavoitteena tulisi olla yhteistyöhön perustuva, tarkoituksenmukainen ja tehokas tienpito, jossa vältetään kaluston vajakäyttöä. Yksityis- ja kaavateiden osalta alueellista eriarvoisuutta lisää se, että kunnat ovat hyvin erilaisessa asemassa taloudellisen tilanteensa, asutusrakenteen ja kunnan pinta-alan sekä avustettavan tieverkon suhteen. Tässä kisassa heikoimmin pärjäävät kunnat ovat samalla myös muuttotappiokuntia, joissa verotulot ovat vähenemässä. Tilanne on pahentunut valtion yksityistieavustusten vähentymisen myötä. Kuntien vastuulle jää nyt entistä suurempi osuus tieverkon kunnosta, kun niiden on kaavateiden lisäksi huolehdittava kokonaan yksityistieavustuksista. Asutusrakenteen hajanaisuus tai kunnan heikko taloudellinen tilanne eivät kuitenkaan saisi estää ihmisten perusliikkumistarpeita ja rapauttaa tieverkkoa.

## Tienpidon peruspalvelutason määrittely

Liikkumisen tasa-arvon voidaan katsoa olevan sitä, että kaikilla ja kaikkialla on perusliikkumistarpeet (hälytysajot, asiointi-, työ- ja koulumatkat) kunnossa. Vammaispalvelulakiin perustuvat erityisryhmien virkistysmatkat voidaan myös katsoa kuuluvaksi perusliikkumistarpeisiin. Liikkumisen perustarpeiden turvaaminen on tienpidon, julkisen liikenteen ja palvelujen tarjoajien/järjestäjien yhteistyötä. Kuitenkaan ei ole olemassa yhdessä sovittuja kriteereitä sille, mikä on liikennejärjestelmiltä vaadittava taso eri alueilla, puhumattakaan siitä, että voitaisiin olla varmoja edes vähimmäistason säilymisestä kaikille ja kaikkialla. Strategioissa puhutaan peruspalveluiden saavutettavuuden turvaamisesta kaikille, mutta mitä ovat peruspalvelut ja mikä on saavutettavuuden riittävä taso? Jos nyky-yhteiskunnassa halutaan säilyttää hyvinvointivaltion tasa-arvon pyrkimys, on esimerkiksi liikkumisen osalta määriteltävä tienpidon ja joukkoliikenteen vähimmäiskriteerit eri alueilla niin, ettei kansalaisia aseteta keskenään epätasa-arvoiseen asemaan. Tienpidon peruspalvelu/minimitason valtakunnallisella määrittämisellä pystyttäisiin turvaamaan eri tienkäyttäjryhmien tarpeet. Tiehallinto on uudistunut ja tarve tienpidon peruspalvelutason määrittämiselle erilaisilla alueilla on akuutti.

Tienpidon tasa-arvon kannalta ongelmallisena tekijänä voidaan nähdä liikennemääriin perustuva valtion rahoituksen ohjaus, joka antaa toisille alueille paremmat mahdollisuudet tehdä tienpitoon liittyviä valintoja. Kun liikennemäärät ovat riittävän alhaiset, voidaan hädintuskin pitää yllä nykyistä tieverkkoa, kun taas vilkkaasti liikennöidyillä alueilla tiepiireillä on varaa miettiä miten rahaa ohjataan ja mitä asioita painotetaan. Kyse ei ole siitä, etteikö vilkkaammin liikennöidyillä alueilla myös tarvittaisi järeämpiä tienpidon toimenpiteitä, vaan siitä, että vähimmäistaso on tällä hetkellä liian alhainen.

Perinteisten liikennemääriin perustuvien kriteereiden rinnalle liikennejärjestelmän suunnitteluun onkin tuotava tietoa siitä mitä ihmiset arvostavat ja kokevat tärkeäksi sekä millaisia liikkumiseen liittyviä ongelmia he päivittäin kohtaavat. Näitä kysymyksiä tarkasteltaessa on kuitenkin harvoin käytettävissä objektiivista ja täsmällistä tietoa, joihin päätökset voitaisiin perustaa. Mitattavat kriteerit ovat keskenään vertailukelpoisia ja periaatteessa tasa-arvoinen, objektiivisiin faktoihin perustuva tapa perustella päätöksiä. Tasa-arvon kannalta onkin keskeistä se, mitä mitataan ja millaisia tilastollisia tunnuslukuja käytetään. Esimerkiksi liikennemäärät ovat mekaanisiin mittauksiin perustuvia lukuja, joissa ei näy matkan tarkoitus ja tärkeys. Liikennemäärien rinnalla tulisikin huomioida aikaisempaa enemmän myös esimerkiksi seuraavia tekijöitä ja niiden keskinäisiä suhteita.

- asukasluku
- asukastiheys
- alueen asutusrakenne (asutuksen sijoittuminen)
- elinkeinorakenne
- väestörakenne (muun muassa ikääntyvän väestön, lapsiperheiden ja autottomien suhteellinen osuus)
- yksilöiden perusliikkumistarpeet, matkan tarkoitus ja merkitys (pendelöinti- ja työssäkäyntitilastot, koululaiskuljetukset, sosiaalitoimen kuljetukset)
- matkaan käytetty aika

- käytettävissä olevat liikennemuodot (julkisen liikenteen yhteydet, autoistumisaste)
  - palvelujen ja muiden toimintojen sijainti/saavutettavuus
  - liikennejärjestelmien, -ympäristön ja yhdyskuntarakenteen esteettömyys
  - matka korkeampiluokkaiselle tielle
  - teiden onnettomuusaste
- Millaisilla tienpidon kriteereillä/perusteilla liikkumisen alueellista tasa-arvoa voitaisiin edistää? Onko tienpidon peruspalvelutason määrittely tärkeää ja mitkä tahot tulisi olla edustettuina sen määrittelyssä?

*Se, millaista liikennettä tiellä on ja minkä verran, määrittelee aika pitkälle sitä millainen tien tulisi olla. Elinkeinojen vaatimat kuljetukset (raskas liikenne) on kriteeri, jonka mukaan arvioidaan tien rungolta vaadittavaa tasoa, kun taas liikennemäärät vaikuttavat tien hoidon (esim. auraukset) tasoon. Laajennusinvestointeja tehdään pääsääntöisesti liikennemäärien perusteella. Keskeinen kysymys on kuitenkin kriteereitä vastaamattomien teiden kunnostuksen laittaminen tärkeysjärjestykseen. Teiden suhteellisen tärkeyden selvittämistä haetaan tiepiirissä muun muassa sillä, että annetaan kuntien tehtäväksi laittaa alueensa tiet kunnan kehityksen kannalta tärkeysjärjestykseen.*

*Asukasluku korreloi vahvasti liikennemäärään. Tien suhteellisen merkityksen arviointiin vaikuttavat myös alueen elinkeinoelämä, koulut, urheilukentät, soramontut, työmatkaliikenne yms. Matkailu ja marjaviljelmät ovat tyypillisiä elinkeinoja, joilla teiden kunnossapitoa esimerkiksi päällystämistoiveita perustellaan.*

*Liikkumisen tasa-arvon kannalta tienpidon rahanjaossa olisi hyvä arvioida esimerkiksi esteettömyyttä suhteessa väestörakenteeseen. Toisaalta liikennemääräkin on aivan selvä tasa-arvoperuste. Tärkeitä huomioitavia kriteereitä ovat elinkeinoelämän tarpeet. Elinkeinoja ei voida väkisin pyrkiä säilyttämään mutta niitä voidaan tukea toimivalla liikenneverkolla. Aluepoliittiset vaatimukset täytyy pystyä perustelemaan ja osoittamaan toivottujen toimenpiteiden tasa-arvoistava vaikutus. Rahanpuutteen valittaminen ei ole rakentava ratkaisu. Sen sijaan tulisi laittaa asioita arvo/kiireellisyys järjestykseen. Tienpidossa asioita laitetaan järjestykseen liikenneturvallisuuden, koululaisten ja yleensäkin lasten, vanhusten, työssäkäynnin, asiainnin ja viimeisenä vapaa-ajan tarpeiden mukaan.*

*Liikenne- ja viestintäministeriö ja Tiehallinto ovat lähdössä valtakunnan tasoisesti liikelle perustason määrittelyn kysymyksessä. Heikentynyt rahatilanne pakottaa kohdentamaan tienpidon rahoja perustellusti ja tarkasti.*

*Tällä hetkellä peruspalvelutason määrittelyä ei olla tehty oikeastaan lainkaan. Määrittelyyn tulisi osallistua eri tahoja tarpeen mukaan (sosiaali- ja terveystoimi, pelastustoimi, joukkoliikenne, syrjäisten seutujen kuntaihmiset...). Perustason määrittelyssä tulee huomioida erikseen erityiskohteet (esim. vanhusten ja vammaisten tarpeet).*

- Onko olemassa vaara, että valtion hoitamien yleisten teiden tasoerot eri puolilla maata syvenevät, kun teiden kunnossapitoa ryhdytään kilpailuttamaan ja työt pyritään hoitamaan mahdollisimman edullisesti?

*Sellaista vaaraa ei ole, koska Tiehallinto määrittelee sen tason millä tiestöä pitää hoitaa. Sitä ei määrittele urakoitsija, joka yrittää mahdollisimman halvalla tehdä, vaan sen määrittelee Tiehallinto. Sekin on varmistettu, että joka paikkaan löytyy tekijä koska Tieliikelaitoksella on lakiin sidottu velvoite tarjoutua kunnossapitotöihin kaikkialla maassa. Kalliimmaksihan se saattaa tulla sellaisilla alueilla, joilla ei ole kilpailua. Mutta se on Tiehallinnon murhe miten kustannukset hoidetaan.*

Liikenteen ja tienpidon alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo on hyvin pitkälle resurssien jakokysymys, poliittinen ja arvoperustainen kysymys. Kun tienpidon määrärahat ovat vähenemässä joudutaan tekemään arvovalintoja. Valintoja tehtäessä tulisi huomioida myös laadulliset, ei mitattavat kriteerit, kuten kansalaisten vapaus liikkua ja valita asuinpaikka, oikeus turvallisuuteen sekä oikeus vaikuttaa päätöksentekoon.

### **Liikkumisen sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon liittyviä jatkotutkimustarpeita**

Liikkumisen alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa voidaan edistää esimerkiksi toteuttamalla seuraavanlaisia tutkimushankkeita ja kokeiluja.

#### **Tienpidon kehittäminen**

- Tienpidon peruspalvelutasolle tulisi määritellä valtakunnalliset ja yhdenmukaiset kriteerit erilaisille alueille. Alueellisen tarkastelun tulisi perustua paikallisiin lähtökohtiin ja riittävän pieniin kokonaisuuksiin tiepiirien sisällä. Määrittelyjen kriteerien pitäisi lisäksi perustua laajasti tienkäyttäjien tarpeisiin ja erilaisten tunnuslukujen suhteisiin. Pelkästään liikennemääriin pohjautuvat rahoitusperusteet ovat tasa-arvon kannalta liian yksipuolisia. Kriteerien määrittelyssä tulisi huomioida erityisesti ns. heikoimpien tienkäyttäjryhmien tarpeet (lapset, vanhukset, vammaiset, kevyt- ja joukkoliikenne).
- Kansalaisten tasavertaista liikkumista voidaan edistää myös kehittämällä tienpidon täsmähoitoa ottamalla eri tienkäyttäjryhmien tarpeet nykyistä paremmin huomioon.
- Tiemestareita tulisi tarvittaessa kouluttaa huomioimaan alueensa eri toimijoiden liikkumiseen ja tienpitoon liittyviä tarpeita (valmiudet osallistua kuntien eri hallintokuntien työskentelyyn, erilaiset vuorovaikutustaidot arkipäivän liikumistarpeiden selvittämiseksi).
- Tienpidon hankkeistamiseen tarvitaan uusia, innovatiivisia rahoitusmalleja. EU-rahoituksen nykyistä tehokkaampi hyödyntäminen vaatii perehtymistä muiden EU-maiden käytäntöihin.

- Valtion yksityistieavustusten lisääminen on tulevaisuudessa todennäköistä. Tätä varten tulisi kehittää aikaisempaa monipuolisempia kriteereitä avustusten jakoon ja määrän porrastamiseen suhteessa tien merkitykseen. Liikennemäärien ja elinkeinojen tarpeiden lisäksi tulisi huomioida tien merkitys perusliikku- mistarpeille.
- Kokeilu yleisten ja yksityisten teiden (mukaan lukien tarvittaessa piha-alueet ja pysäkit) kunnossapidon yhdistämisestä. Toteutetaan alueellisena pilottihank- keena yhteistyönä kunnan, yksityisteiden hoitokuntien, lääninhallituksen ja tie- piirin kesken.
- Tutkimus yleisten ja yksityisten teiden rajanvedon muuttamisesta joustavam- maksi — huomioimaan yhteiskunnan muutokset ja tasa-arvon toteutuminen.

### **Joukkoliikenteen edistäminen**

- Joukko- ja palveluliikenteen järjestämiseksi ja edistämiseksi tarvitaan uusia rahoitusmuotoja ja tutkittua tietoa toimivista ratkaisuista eri puolilta Suomea ja maailmaa.
- Palveluliikenteen tarpeen selvittäminen kunnissa suunnittelun pohjaksi (tarve yleensä, aikataulut, reitit).
- Kokeilu kutsuohjatun palveluliikenteen käyttämisestä kuntakeskusten välisessä työmatkaliikenteessä.
- Kokeilu palvelu- ja koululaisliikenteen yhdistämisestä haja-asutusalueella (koululaiskuljetukset hoidettaisiin taksin sijasta pikkubussilla, jolloin kyytiin mahtuu myös muita asiakkaita).
- Tutkimus kehittyvän palveluliikenteen tienpidolle muodostamista haasteista.

### **Yhteistyön lisääminen**

- Liikenteen ja maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa tulisi korostaa nykyistä enemmän eri tahojen ja toimialojen välistä yhteistyötä. Yhteistyötä voi- daan lähteä kehittämään konkreettisten liikennejärjestelmä- ja kaavoitushank- keiden yhteydessä, jolloin suunnittelun seuranta ja arviointi mahdollistuu.
- Yhteydenpidon tiivistäminen Tiehallinnon ja kuntien eri hallinnonalojen kans- sa. Koulutoimesta ollaan jo nyt usein aktiivisesti yhteydessä Tiehallintoon mut- ta etenkin väestön vanhetessa yhteydet sosiaali- ja terveystoimeen nousevat yhä tärkeämmiksi. Sosiaali- ja terveystoimessa oleva paikallinen tieto tulisi yhdistää tienpidon täsmähoidon kehittämiseen.

## LÄHTEET

- Adams, J. (2000). The social implications of hypermobility. Teoksessa OECD. Project on environmentally sustainable transport ( EST). The economic and social implications of sustainable transportation. Proceedings from the Ottawa workshop. Ottawa. ([www.oecd.org/env/docs/epocppct993.pdf](http://www.oecd.org/env/docs/epocppct993.pdf))
- Ahola, S. & L. Tahvanainen (1997). Rantakylän perusparannusprojekti. Loppuraportti ja toimenpide-ehdotukset. Joensuun kaupungin julkaisuja, Saarijärvi.
- Andersson, J. O. (1993). Mistä uusi perusta hyvinvointivaltiolle. Teoksessa Andersson ym. (toim.) Huvinvointivaltio ristiaallokossa. Arvot ja tosiasiat. SITRA, WSOY, Juva.
- Apel, D. ym (1998). Kompakt, mobil urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 24. Deutsches Institut für Urbanistik.
- Berge, G. (1999). Welfare and mobility – an identification and analysis of segments in the population with different travel behaviour and activity profiles. Summary. Institute of Transport Economics, Oslo. ([http://hal.softinn.no/toi/Publikasjoner/sok/Start.asp?WO\\_Language,3.8.2000](http://hal.softinn.no/toi/Publikasjoner/sok/Start.asp?WO_Language,3.8.2000)).
- Bovy, P.H.L & J-P. Orfeuil & I. Salomon (1992). A billion trips a day: mobility patterns of Europeans. Teoksessa Nijkamp, P. (toim.) Europe on the move. Recent developments in European communications and transport activity research. Avebury, England.
- Difu-Berichte (1998). Die zukünftige Stadt: kompakt, mobil, urban. [Http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte,1/1998](http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte,1/1998). Deutsches Institut für Urbanistik.
- Euroopan Komissio (1995). Liikennepoliitikan oikeudenmukainen ja tehokas hinnoittelu. Liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin Euroopan Unionissa. Vihreä kirja (KOM(95)691, lopullinen 20.12.1995).
- Euroopan Komissio (1998). Infrastruktuurin käytön oikeudenmukainen maksu. Vaiheittainen lähestymistapa liikenteen infrastruktuurin yhteiseen hinnoitteluun EU:ssa. Valkoinen kirja (KOM(98)466, lopullinen 22.7.1998).
- European Commission (1992). Communication from the Commission on the future development of the common transport policy. A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. COM(92)494 final. Office for official publications of the European Communities. Luxembourg.
- European Commission (1996). The citizens' network. Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe. Green paper (COM(95)601). Office for official publications of the European Communities. Luxembourg.
- European Commission (1999). Moving Forward. The achievements of the European Common Transport Policy.
- EXTRA2 (1999). An assessment of European travel behaviour. Transport research. Fourth framework programme. Road transport. DG VII – 85. Office for official publications of the European Communities. Luxembourg.



- EXTRA2 (2000). Final summary report.  
<http://www.cordis.lu/transport/src/extra2rep.htm>, 25.7.2000)
- Haila, Y. (1998). Kestävä kehitys, uusi normatiivinen ihanne. *Ympäristö ja Terveys* 6/1998, vol. 29, 3-4.
- Hakanen, M. (1999). Yhdyskuntien ekologisesti kestävä kehityksen arviointi, kriteerit ja mittaaminen. *Acta* 107/1999. Suomen Kuntaliitto. Helsinki.
- Hautamäki, A. (1993). Spontaaniin yhteiskuntaan – hyvinvointia ilman valtiota. Teoksessa Andersson ym. (toim.) *Huvinvointivaltio ristiaallokossa*. Arvot ja tosiasiat. SITRA, WSOY, Juva.
- Heinonen, S. (1998a). Kestävä kehitys, etätoiminnot ja liikenne. *SITRA* 169. Helsinki.
- Heinonen, S. (1998b). Suomalaisen etätyöpotentiaalinalyyysi. Toteutumisen edellytyksiä ja vaikutuksia. Euroopan sosiaalirahaston julkaisu. Helsinki.
- Heinonen, S. (2000). Etäläsnäolon liikenteelliset ja ympäristölliset vaikutukset. *LYYLI -raporttisarja* 21. Oy Edita Ab. Helsinki.
- Himanen, R. (1996). Kestävä kehitys tiesuunnittelussa – esimerkkinä Savonlinnan ohikulkutien suunnittelu. Tielaitoksen selvityksiä 2/1996. Kehittämiskeskus. Kaakkois-Suomen tiepiiri. Helsinki.
- Himanen, V. & P. Nijkamp & J. Padjen (1992). Transport mobility, spatial accessibility and environmental sustainability. Teoksessa Nijkamp, P. (toim.) *Europe on the move. Recent developments in European communications and transport activity research*. Avebury, England.
- Huttunen, S. (1997). Kaupunkisuunnittelua mielikuvien varjossa. Malliksi Marjala. Teoksessa Hiltunen M. J. ym.: *Neljä kaupunkimaantieteellistä kuvaa Joensuusta*. Joensuun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 1.
- IndEco Strategic Consulting Inc (1995). Sustainability indicators. The transportation sector. *IndEco Report* 94029 (September 1995). Toronto.  
<http://www.web.net/ortee/transportation/report10/index.htm>, 26.6.2000).
- Itä-Suomen lääninhallitus (2000). Itä-Suomen läänin peruspalvelujen tila 99. Itä-Suomen lääninhallituksen toimialan peruspalvelujen arviointi. Itä-Suomen lääninhallituksen julkaisuja 32.
- Itä-Suomen Tavoite 1-ohjelma 2000-2006. Yhtenäinen ohjelma-asiakirja. EU-ohjelmat -julkaisuja 2/2000. Sisäasiainministeriö.
- Itä-Suomen Tavoite 1-ohjelma-asiakirja v. 2000-2006. Täydennysosa (7. luonnos, työversio seurantakomitealle, 11.5.2000). Moniste.
- Joensuun kaupunki (2000). Marjalan monipalveluhanke 1995-2000. Loppuraportti. Joensuun kaupungin peruspalveluviraston julkaisuja, Joensuu.
- Joukkoliikennestrategiatyöryhmä (2000). Ehdotus liikenneministeriön joukkoliikennestrategiaksi. Liikenneministeriön julkaisuja 18/2000.
- Juslén, J. (1995). Sosiaalisten vaikutusten arviointi (SVA). Monipuolisempaan suunnitteluun. *Stakes*. Raportteja 180. Saarijärvi.
- Juslén, J. (1996). Ympäristövaikutuksiltaan edullinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä. Yhteiskunnallista näkökulmaa tarkasteleva esitutkimus. *Stakes*, aiheita 44/1996. Helsinki.

- Kalanti, T. (1998). Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituvaa maisema. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 75.
- Karimo, K. & M. Tarkkala (1999). Car Sharing pääkaupunkiseudulla – Toteutettavuuden arviointi ja liiketoiminta – suunnitelman kehittäminen. LYYLI-raporttisarja 13, Liikenneministeriö.
- Karjalainen, P. (2000). Marjalan monipalveluhanke : asukastoimintaa ja tietoyhteiskunnan palveluja. Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus, Stakes, aiheita 22.
- Kivimäki, R. (2000). Informaatioyhteiskunta ei tule tekemättä. Helsingin Sanomat, mielipidesivu 8.3.2000.
- Komission tiedonanto (10.7.1998). Kansalaisten verkon kehittäminen. Paikallisen ja alueellisen henkilöliikenteen tärkeys ja Euroopan komission keinot edistää sitä. (KOM(98)431, lopullinen 10.7.1998).
- Komission tiedonanto (21.12.1998). Yhteinen liikennepolitiikka. Kestävä liikkuvuus: tulevaisuuden näkymät. Komission toimintaohjelma vuosille 1999-2004. KOM(98)716, lopullinen 21.12.1998). (<http://europa.eu.int/comm/transport/themes/mobility/english/en1.pdf>, 11.8.2000)
- Komission tiedonantoja (1.7.1999). Rakennerahastot ja niiden yhteensovittaminen koheesiorahaston kanssa. Ohjelman laatimisohteet ohjelmakaudeksi 2000-2006. ([http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/document/doc1h\\_fi.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/document/doc1h_fi.htm), 11.8.2000).
- Koskela, H. (1999). Fear, control and space : geographies of gender, fear of violence and video surveillance. Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja. A, 137.
- Koskinen, K. (1994). Ympäristönsuojelusta ”kestävään kehitykseen”. Kansallinen ympäristöpolitiikka ja ekologinen modernisaatio. Turun yliopisto. Satakunnan ympäristöntutkimuskeskus. Syke –sarja A6. Pori.
- Lehtonen, H. & J. Hirvonen & E. Eerola (1996). Asumisen ja työn muuttuvat yhteydet II. Pendelöinti ja sen ohjaukeinot. YTK B 73. Espoo.
- Levón, B.-V. & S. Sanaksenaho (1976). Suunnittele ja rakenna kaikille: ohjeita liikunta- ja toimintaesteiden poistamiseksi. Invalidiliitto ry, Helsinki.
- Liikenneinfrastruktuurin työryhmä (1998). Liikenneverkkojen kunnossapito ja kehittäminen vuosina 2000-2003. Liikenneinfrastruktuurin ministerityöryhmän mietintö/ministerityöryhmän taustaselvitys. Liikenneministeriön julkaisuja 48/1998.
- Liikenneministeriö (1997). Ehdotus tieinvestointien suuntaamiseksi ja valintamennettelyksi. Liikenneministeriön julkaisuja 10/1997.
- Liikenneministeriö (1998a). Suomen liikennejärjestelmä 2020. Julkaisuja 9/1998.
- Liikenneministeriö (1998b). Kevyen liikenteen väylien kehittämisohejelma 1999-2002. Julkaisuja 6/1998.
- Liikenneministeriö (1999a). Liikennepalvelujen kehittäminen kunnissa. Kulku-työryhmän raportti. Liikenneministeriön julkaisuja 27/1999.
- Liikenneministeriö (1999b). Toiminta- ja taloussuunnitelma 2000-2003.

- Liikenneministeriö (1999c). Liikenneskenaariot 2025. Yksilön arvot, asenteet ja matkustuskäyttäytyminen tulevaisuudessa. Liikenneministeriön julkaisuja 49/1999.
- Liikenneministeriö (1999d). Henkilöliikennetutkimus 1998-1999. Liikenneministeriön julkaisuja 43/1999.
- Liikenneministeriö (2000a). Ehdotus liikenneministeriön joukkoliikennestrategiaksi. Liikenneministeriön julkaisuja 18/2000.
- Liikenneministeriö (2000b). Kuntalaisten tarpeiden kartoittaminen liikennesuunnittelussa. Liikenneministeriön julkaisuja 29/2000.
- Liikenneministeriö (2000c). SAMPLUS-PROJEKTI. Yhteenveto, johtopäätökset ja suositukset kutsujoukkoliikenteen kehittämiseksi. Liikenneministeriön julkaisuja 27/2000.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2001). Liikkumisen sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Esiselvitys tutkimus- ja kehittämistarpeista. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 3/2001.
- Litman T. (2000). Evaluating transportation equity. ([http://77www.vtpi.org/0\\_equity.htm](http://77www.vtpi.org/0_equity.htm), 26.6.2000)
- Lynch, K. (1971). *The Image of the City*. Cambridge, Mass.
- Lähiöuutiset, marraskuu 2000. Esteetön Eurooppa vammaisille. Sosiaali- ja terveysministeriön, ympäristöministeriön ja valtion asuntorahaston sekä Kotilähiökuntoon –viestintäohjelman julkaisu.
- Länsi-Suomen lääninhallitus (2000). Peruspalvelut Länsi-Suomen läänissä 1999. Länsi-Suomen lääninhallituksen julkaisuja 3.
- Maijala, O. & H. Kukkonen (1994). Maaseudun yhdyskuntarakenne ja kestävä kehitys. Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston julkaisuja 1994/15. Rakennetun ympäristön tutkimuslaitos. Otaniemi.
- Masser, I. & O. Svidén & M. Wegener (1992). *Europe 2020: long-term scenarios of transport and communications in Europe*. Teoksessa Nijkamp, P. (toim.) *Europe on the move. Recent developments in European communications and transport activity research*. Avebury, England.
- Metsäranta, H. (2000). Oikeudenmukaisuus liikennepolitiikan kentässä. Seminaariesitelmä 26.5.2000. Liikenteen sosiaaliset ulottuvuudet, 2. seminaari: oikeudenmukaisuus liikkuvuuden kannalta. Liikenneministeriö.
- Mikkola, K. (2000). Alueellinen tasa-arvoisuus tienpidon tavoitteena. Aluetieteen Pro Gradu –tutkielma. Tampereen yliopisto, aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitos.
- Murray, S. (1998). Social exclusion and integrated transport. Paper to be presented to the Transport Seminar Series held on 2 December 1998 at the University of Manchester. (<http://www.art.man.ac.uk/transres/socexclu5.htm>, 10.7.2000).
- Mähönen, R. (2000). Junaliikenteen säilyminen Savonlinnassa turvattava. Itä-Savo, lukijan mielipide 1.10.2000
- Mäki, J. & J. Joutsensaari & J. Mäntynen (2000). Tienpidon kehittäminen asiakaslähtöisemmäksi tieverkon hoidon ja ylläpidon näkökulmasta. Tielaitoksen selvityksiä 4/2000.

- Narsakka, M. (1996). Kestävä kehitys alueellisessa kehittämistyössä. Tielaitoksen selvityksiä 59/1996. Helsinki.
- Nijkamp, P. (1992). Challenges to European transport policy analysis. Teoksessa Nijkamp, P. (toim.) Europe on the move. Recent developments in European communications and transport activity research. Avebury, England.
- Ojala, K. (2000). Kestävän yhdyskunnan käsikirja. KL-kustannus Oy, Jyväskylä.
- Paavola, M. (2000). Matkustajien mielipiteitä kimpakyydistä. Pohjois-Karjalan joukkoliikenne –projekti. Luonnos raportista.
- Pekkanen, J. & O. Maijala & E. Piispanen & H. Lehtonen (1997). Maaseudun kilpailukykyisyys asuinympäristönä. Esimerkkinä Hämeenlinnan seutu. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskus. Rakennetun ympäristön tutkimuslaitos. Espoo.
- Pesonen, H. & H. Metsäranta & J. Kallioinen (1998). Liikennejärjestelmän yleis- tavoitteiden mittarit. Liikenneministeriön julkaisuja 53/98.
- Pohjois-Karjalan joukkoliikenne -projekti 2000. ”Kimpakyydillä kylille”. Kiteen ja Lieksan osaprojektit. Väliraportti 1.4.1999-30.3.2000. Moniste.
- Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma (2000). Pohjois-Savon liitto, Savo-Karjalan tiepiiri.
- Päivänen, J. & T. Viinikainen (2000). Näkökulmia liikkumisen tasa-arvoon. Kirjallisuus katsaus. Liikenne- ja viestintäministeriön ja Tielaitoksen järjestämään seminaari ”Liikkumisen tasa-arvo” 28.9.2000. Helsinki.
- Rakennustietosäätiö (1998). Esteetön rakennus ja ympäristö. Suunnitteluopas 1998. Rakennustieto Oy, Helsinki.
- Rannikko, P. (1997). Eläjänä elonkehän reunalla. Teoksessa Rannikko, P. & N. Schuurman (toim.) Elämisen taika taigalla. Ihminen ja luonto Pohjois-Karjalan biosfäärialueella. Joensuun yliopisto. Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisuja N:o 120.
- Reneland, M. (1998). Begreppet tillgänglighet. GIS-projektet Tillgänglighet i svenska städer 1980 och 1995. STACTH-rapport 1998:4. Chalmers Tekniska Högskola.
- Savo-Karjalan tiepiiri (1999). Savo-Karjalan tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelma 2000-2110. Vaikutusarvioinnin ohjelma. Tielaitos, tiehallinto. Kuopio.
- Savo-Karjalan tiepiiri (2000). Savo-Karjalan tiepiirin tienpidon suunnitelma 2000-2010. Luonnos 6.6.2000. Tielaitos, tiehallinto. Kuopio.
- Sisäasiainministeriö (1998). Yhteenveto maakuntien aluekehittämisohjelmista. Sisäasiainministeriö, Aluekehitysosasto 7.10.1998, moniste.
- Suunnittelukolmio Oy (1999). Oulun yliopistollisen sairaalan kimpakyytijärjestelyt. LYYLI-raporttisarja 14, Liikenneministeriö.
- Tielaitoksen selvityksiä (1992). Tiehankkeiden sosioekonomisten vaikutusten arviointi. Arviointimenettelyn selvitys. Tielaitos, kehittämiskeskus, Helsinki.
- Tielaitoksen selvityksiä (1994). Ihminen ja tie. Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa. Tielaitos, keskushallinto. Helsinki.
- Tielaitos (1995). Liikennesektorin strateginen suunnittelu Suomessa. Tielaitoksen selvityksiä 78/1995. Keskushallinto.
- Tielaitos (2000a). Tienpidon linjaukset 2015. Tielaitos, tiehallinto, tie- ja liikenneolojen suunnittelu. Helsinki.

- Tielaitos (2000b). Tiehankkeen vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin. Tielaitos, tiehallinto, tie- ja liikennetekniikka. Helsinki.
- Tielaitos (2000c). Talvihoidon toimintalinjat 2001. Tiehallinto, tie- ja liikenneolojen suunnittelu, luonnos. Helsinki.
- Tielaitos, Lapin tiepiiri (2000). Toiminta- ja taloussuunnitelma 2000-2004. Rovaniemi. ([www.tieh.fi/lappi](http://www.tieh.fi/lappi), 8.1.2001)
- Tormulainen, T. (2000). Syrjäseudut putoavat tietoyhteiskunnasta. Helsingin Sanomat 12.10.2000, A5, mielipide.
- Tuomikoski P. (1993). Miljöörakentaminen. Opetusministeriö, Helsinki.
- Töyrylä, J. & J. Ropponen (1999). Esteettömyys Joensuun Marjalassa. Ympäristöministeriön julkaisuja Suomen ympäristö 370 / Asuminen.
- Valli, R. (1998). (Ympäristö)vaikutusten arviointi liikennepoliittisessa suunnittelussa. Helsingin Yliopisto, limnologian ja ympäristönsuojelun laitos. Helsinki.
- Valtioneuvoston Viikko, Viikko 25, 17.6.-23.6.2000 (toim. valtioneuvoston tiedotusyksikkö) Liite 1: Periaatepäätös hallituksen asuntopoliittiseksi strategiaksi 21.6.2000.
- Vägverket 2000. Plan för Forskning och Utveckling 2000-2002. Publikation 2000:9. Internet-versio <http://www.vv.se>, FoU-plan.
- Välimäki, J. & T. Kauppinen (2000). Ympäristövaikutukset arvioidaan – missä on ihminen? Stakes. Raportteja 246. Helsinki.

#### Sanomalehtiartikkelit:

- Helsingin Sanomat (25.7.2000, A 6). Vuolenkoskelaiset rakentavat talkoilla kevyen liikenteen väylää. Hankkeeseen kerätty rahaa huutokaupalla ja härkäjuhlilla.
- Helsingin Sanomat (9.9.2000, E 5). Liikenneverkon kunto pysyy nykyisellä tasolla.
- Helsingin Sanomat (30.9.2000, E 2). Kapinabussi kinttupolulla.
- Helsingin Sanomat (15.12.2000, A 7). Ministeriö lisää liikenneväylien ylläpitörahoja kymmeneksellä.
- Helsingin Sanomat (4.1.2001, A 5). Tiehankkeille oma rahasto. Vieraskynä, Jaakko Rahja.
- Itä-Savo (19.7.2000). Tielaitos panostaa hoitoon ja uuden rakentamiseen.
- Itä-Savo (26.5.2000). Kunnan väylät luovat edellytykset hyvinvoinnille. Pääkirjoitus. Pauli Potinkara.
- Itä-Savo (5.9.2000). Budjetti 2001. Teema.
- Karjalainen (6.9.2000). Valtion vai yksityisten tiet. Pienväylien kohtalo syksyn kuuma puheenaihe.

Asiantuntijahaastattelut:

Heinonen Tapio, liikennepäällikkö, Korsisaari yhtymä, 30.6.2000, Tuusula  
Huttunen Seppo, ylitarkastaja, Itä-Suomen lääninhallitus, puhelinhaastattelu  
8.9.2000

Joenperä Liisa, ylitarkastaja Itä-Suomen lääninhallitus, 19.6.2000, Joensuu  
Muiniekka Jarmo, kunnanjohtaja, 16.10.2000, Ilomantsi

Riikonen Kari, seutusuunnittelija, Pohjois-Karjalan liitto, puhelinhaastattelu  
23.1.2001

Tuiremo, Matti, tiejohtaja, Savo-Karjalan tiepiiri, palautekeskustelu 8.2.2001,  
Kuopio.

# LIITTEET

## LIITE 1

### **Euroopan komission rahoittamia tietoverkostoja liikenteestä ja liikkumisesta**

Euroopan komission rahoittaa useita, toiminnoiltaan osittain päällekkäisiä liikkumiseen ja liikenteeseen liittyvää tietoverkkoa ja keskustelufoorumia. Internetistä löytyville www-sivuille on kerätty käytännön esimerkkejä liikennesovelluksista ja kehittämisprojekteista. Suurin osa esimerkeistä keskittyy eurooppalaisten suurkaupunkien liikenneongelmiin mutta jonkun verran löytyy myös pienten ja keskisuurten kaupunkien liikennetkaisuja. Kaikilla verkostoilla on päätaavoitteenaan edistää kestävä kehityksen mukaisia liikennejärjestelmiä ja hidastaa yksityisautoiluun perustuvaa liikenteen kasvua kaupunkialueilla. Keskeisenä tavoitteena on kehittää joukko- ja kevyttä liikennettä. Tässä mielessä verkostot edistävät ympäristötavoitteiden ohella myös liikkumisen tasa-arvoa

EPOMM (European Platform of Mobility Management) on liikkumisen hallintaan keskittyvä kansainvälinen foorumi, joka pyrkii uuden käsitteen (mobility management) avulla kehittämään eurooppalaisia liikennejärjestelmiä. Liikenteen hallinnan keskeisenä tavoitteena ei niinkään ole kasvattaa liikenneinfrastruktuureja, vaan kehittää olemassa olevia liikennejärjestelmiä organisoimalla ja hyödyntämällä niitä nykyistä tehokkaammin. EPOMM-verkoston perustivat keväällä 1999 seitsemän EU:n jäsenmaata (Alankomaat, Belgia, Itävalta, Ranska, Iso-Britannia, Ruotsi ja Italia). Verkosto ylläpitää keskustelua, julkaisee tiedotetta ja järjestää seminaareja alan asiantuntijoille, viranomaisille, tutkijoille, yrityksille, liikennöitsijöille ja eri liikennemuotojen käyttäjryhmille. EPOMM-verkosto on järjestäytynyt kansallisiin yhteystahoihin. Ruotsissa verkoston kansallisen tason edustajana toimii maan tiehallinnosta vastaava Vägverket. Suomi ei toistaiseksi ole mukana EPOMM:ssa. Verkoston web-sivuilta löytyy useita (toimivia) linkkejä käytännön liikennesovelluksista eri Euroopan maista. (<http://www.epommweb.org>, 29.1.2001.)

ELTIS (The European Local Transport Information Service) -verkoston tavoitteena on luoda liikenteellisesti nykyistä kestävämpiä ja helpommin saavutettavia elinympäristöjä EU:n alueella. Viranomaisille, päätöksentekijöille, liikennöitsijöille ja liikenteen eri käyttäjäryhmille suunnatun verkoston kautta voi saada käytännön tietoa ja vaihtaa kokemuksia kaupunki- ja seutuliikenteen sovelluksista Euroopan eri maissa. Verkosto kerää ja päivittää konkreettisia esimerkkitaupauksia seuraavien teemojen alle (ks. www-sivujen kohta Searching ELTIS, ks. myös kohta New on ELTIS):

1. Julkinen liikenne (Public Passenger Transport)
2. Kevyt liikenne (Walking and Cycling)
3. Tavaraliikenne (Goods Transport)
4. Tienpito ja liikenteen ohjaus (Roads and Traffic Management)
5. Liikuntaesteisten liikkuminen (Transport for People with Reduced Mobility)
6. Liikenteen rahoittaminen (Finance for Transport)
7. Liikenne ja maankäyttö (Transport and Land Use Planning)
8. Kysynnän ohjaus ja hinnoittelu (Demand Management and Pricing)
9. Liikennejärjestelmät (Integration, Intermodality and Organisation of Transport)
10. Palvelut käyttäjille (Services for Transport Users)
11. Ympäristövaikutukset (Environmental Impacts)
12. Sosio-ekonomiset vaikutukset (Socio-economic Impact)
13. Liikenneturvallisuus (Safety and Security)

Jokaisen teeman kohdalla on lyhyt kuvaus alan viimeisimmistä kehitysvaiheista ja keskeisimmistä puheenaiheista. Valitettavasti osaa esimerkkitaapauksista ei löydy linkkejä klikattaessa. (<http://www.eltis.fi>, 26.1.2001.)

POLIS (European Cities and Regions Networking for New Transport Solutions) on eurooppalaisten kaupunkien ja alueiden verkosto, joka on vuodesta 1989 asti toiminut liikenne- ja ympäristökysymysten parissa. Sen tavoitteena on luoda kestäviä liikennejärjestelmiä ja olla mukana kehittämässä teknologioita ja rahoitussysteemejä sekä vaikuttaa liikennepoliittisiin linjauksiin EU:ssa. Verkostossa on edustettuna yli 55 kaupunkia tai aluetta 17 eri Euroopan maasta. Kansainvälisten konferenssien, työryhmien, tiedotuslehden ja www-sivujen kautta POLIS tarjoaa jäsenilleen tiedotusfoorumin, jossa voi keskustella ja vaihtaa kokemuksia kaupunkien liikenneasioista. Mutta ennen kaikkea verkosto informoi jäseniään aktiivisesti EU:n kehittämishankkeista ja tutkimusohjelmista sekä auttaa solmimaan kumppanuussuhteita. Useat verkoston jäsenistä ovat mukana EU:n rahoittamissa kehittämishankkeissa, joiden avulla voidaan tutkia ja kehittää innovatiivisia liikennejärjestelmiä paikallistasolla. POLIS toimii yhteistyössä liikkumisen ja liikenteen alan järjestöjen ja yhteisöjen, esim. Car Free Cities –verkoston, kanssa. (<http://www.polis-online.org>; [www.eltis.org](http://www.eltis.org) → POLIS, 26.1.2001.)

#### Car Free Cities

Euroopan Komissio on sitoutunut kehittämään kestäväää liikennettä ja rahoittaa mm. Car Free Cities –verkoston toimintaa. Verkosto perustettiin vuonna 1994 ja toiminnassa on mukana yli 65 eurooppalaista kaupunkia. Toiminnan tavoitteena on rohkaista jäsenkaupunkeja asteittain vähentämään yksityisautoilua ja edistää ympäristöystävällisempiä liikkumisen muotoja. Suomesta verkostossa on mukana Helsingin kaupunki. Suurin osa jäsenistä on useamman sadantuhannen asukkaan kaupunkeja mutta verkostossa on mukana myös pieniä eurooppalaisia kaupunkeja. Verkosto toimii keskustelufoorumina, jossa voi vaihtaa kokemuksia ja ideoita, siirtää tietotaitoa ja kehittää projekteja kestävään kaupunkiliikenteen edistämiseksi. Car Free Cities –verkosto auttaa jäsenkaupunkeja kehittämään käytännön ratkaisuja ajoneuvoliikenteen aiheuttamiin ongelmiin ja edistämään kaupunkilaisten elämänlaatua. Verkosto järjestää kansainvälisiä seminaareja ja työryhmä-työskentelyä. Työskentelyteemoja ovat esimerkiksi liikenteen ja maankäytön suhde, autojen yhteiskäyttö, kansalaisten osallistuminen kaupunkiliikennettä koskevaan päätöksentekoon, teiden hinnoittelu, liikennejärjestelmät, kevyt liikenne, joukkoliikenne, vähemmän saastuttavat ajoneuvot ja ilman laatu. Verkosto julkaisee tiedotetta ja Car Free Cities Magazine –lehteä. (<http://www.eurocities.org/cfc>, 26.1.2001.)



### Järjestöt liikenteen ja liikkumisen asialla

Suomessa toimii lukuisia joukko järjestöjä, jotka pyrkivät toiminnallaan ajamaan jäsenistön- sä etuja liikenteen ja liikkumisen saralla. Näiden järjestöjen tavoitteena on osallistua liikenneasioista käytyyn julkiseen keskusteluun ja vaikuttaa viranomaisiin ja päätöksentekijöihin valtakunnallisesti ja paikallisesti. Järjestöt teettävät myös tutkimuksia ja selvityksiä ja järjestävät erilaisia tapahtumia ja kampanjoita. Tässä yhteydessä mainitaan keskeisimmät liikennepoliittisiin linjauksiin vaikuttamaan pyrkivät järjestöt.

#### *Autoliitto*

Autoliitto on yksityisautoilijoiden etu-, palvelu- ja harrastejärjestö. Autoilijoiden etujärjestönä Autoliitto osallistuu aktiivisesti valtakunnalliseen liikennepoliittikkaan, jossa liiton tavoitteena on kaikki liikennöijäryhmät ja toisiaan täydentävät liikennemuodot tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti huomioiva liikennejärjestelmä. Autoliitto ajaa jäsenistönsä ja koko maan moottoriliikenteen etuja autoverotukseen, liikennelainsäädäntöön, automatkailuun, tienrakennukseen ja -kunnossapitoon sekä autokauppaan, -korjaukseen, -huoltoon ja vakuutuksiin liittyvissä asioissa. (<http://www.autoliitto.fi>, 29.8.2000)

#### *Auto- ja tieforum*

Auto- ja tieforum on yhteiskunnan eri alueita edustavien yhdistysten löyhä järjestö, joka tuo esiin tienpidon ongelmia. Järjestön toiminnassa on mukana mm. auto- ja kuljetusalan yhdistyksiä, bensiinikauppiaat, ammattijärjestöjä ja niiden keskusliittoja sekä metsäalan järjestöjä. (Helsingin Sanomat 30.9.2000.)

#### *Auto- ja öljyalan tieliikennekampanja*

« Auto. Sillä kulkee kaikki » on auto- ja öljyalan yhteinen tieliikennekampanja, jossa ovat mukana Autoalan Keskusliitto, Autotuojat ja Öljyalan Keskusliitto jäsenyrityksineen. Kampanjan mukaan « ilman autoa ei Suomessa selviä ». Kampanjalla auto- ja öljyala haluaa muistuttaa, että auto on nyt ja myös tulevaisuudessa ylivoimainen liikenneväline maassamme, koska välimatkat ovat meillä pitkiä ja asutus harvaa. Tieliikenteellä on Suomessa kampanjan mukaan edelleen kasvumahdollisuuksia ympäristöhaittojen lisääntymättä, sillä polttoaineiden ja autotekniikan kehitys jatkuu. Myönteistä ympäristökehitystä ja liikenteen turvallisuutta voidaan kampanjan mukaan edistää auto- ja polttoaineverotusta keventämällä. (<http://www.autoalantieto.fi/ajankohtaiset.html>, 2.9.2000.)

#### *Liikenneliitto*

Liikenneliitto on joukko- ja kevyen liikenteen käyttäjien etujärjestö. Sen tavoitteena on edistää tasapuolisesti kaikkia väestöryhmiä kohtelevaa ja kestävästä kehityksen mukaista liikennepoliittikkaa. Järjestö toimii liikennetarpeen vähentämiseksi, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen osuuden lisäämiseksi sekä lasten, vanhusten, liikuntaesteisten ja haja-asutusalueiden asukkaiden liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Sen keskeinen tavoite on toimia liikenteen ympäristölle - luonnolle ja ihmisille - aiheuttamien haittojen ehkäisemiseksi. (<http://www.liikenneliitto.fi>, 2.9.2000.)

#### *Liikenneturva*

Liikenneturva on julkisoikeudellinen vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö. Se saa rahoituksensa liikennevakuutusmaksuun sisältyvästä liikenneturvallisuusmaksusta, jonka myöntää sosiaali- ja terveysministeriö. Liikenneturva toimii liikenneministeriön val-

vonnassa. Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Sen työkaluja ovat kampanjat, muu ajankohtainen tiedotus, eri ikäryhmien liikennekasvatuksen tukeminen ja erilaisten ajoneuvojen kuljettajien jatkokoulutus. Liikenneturva edistää turvallisuutta ja virittää turvallisuusajattelua myös vaikuttamalla siihen, että ihmiset ja heidän käyttäytymisensä otetaan huomioon kaikessa liikennettä koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Tärkeä taustatuki Liikenneturvalle ovat sen jäsenjärjestöt, joita on 57 ja jotka edustavat eri tienkäyttäjryhmiä ja liikenneturvallisuusasioiden parissa työskenteleviä yhteisöjä. (<http://www.liikenneturva.fi>, 2.9.2000.)

#### *Lasten etujärjestöt*

Lasten etuja liikenneasioissa ajaa Liikenneturvan ohella myös Mannerheimin lastensuojeluliitto ry.

#### *Linja-autoliitto*

Linja-autoliitto on yritysmuotoisen bussiliikenteen etujärjestö. Linja-autoliiton tehtävänä on vaikuttaa julkiseen valtaan ja muihin keskeisiin sidosryhmiin siten, että liiton jäsenet voivat harjoittaa joukkoliikennettä taloudellisesti kannattavalla tavalla osana valtakunnallista bussiliikenne- ja bussiasemaverkkoa. Liitto osallistuu linja-autoliikenteen ja sen eri liikennetyyppien kehittämiseen niin, että eri liikennepalvelutuotteet tyydyttävät mahdollisimman hyvin asiakkaiden tarpeita. (<http://www.linja-autoliitto.fi>, 2.9.2000.)

#### *Luonnonsuojelu – ja ympäristöjärjestöt*

Suomen Luonnonsuojeluliitto, Luontoliitto, Natur och Miljö, Maan Ystävät, Ympäristö ja kehitys ry ja Ylioppilaskuntien ympäristöryhmät ovat esimerkkejä järjestäytyneestä toiminnasta luonnon ja ympäristön suojelemiseksi. Nämä järjestöt ovat huolissaan moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamista ympäristöongelmista. Toiminnan muodot ja vaikuttamisen keinot vaihtelevat maltillisesta puheesta ja kirjoittamisesta erilaisiin tempauksiin ja tapahtumiin. Radikaali toiminta on viime vuosina noussut yhdeksi teräväksi vaikuttamisen keinoksi. Ympäristön ja luonnon tulevaisuudesta huolestuneet nuoret ovat esimerkiksi vastustaneet moottoritiehankkeita sabotoimalla työmaita ja sitomalla itsensä maansiirtokoneisiin.

#### *Suomen Kuorma-autoliitto*

Suomen Kuorma-autoliitto SKAL on kuorma- ja pakettiautoliikennettä harjoittavien kuljetusyrittäjien ja kuljetusliikkeiden yrittäjäjärjestö. SKAL-organisaatio toimii alan edunvalvojana, hoitaa kansainvälisiä yhteyksiä ja on jäsenyritystensä palvelu-, koulutus-, neuvonta- ja tiedotusorganisaatio. (<http://www.skal.fi>, 29.8.2000.)

#### *Suomen Taksiliitto ry*

Taksiliitto on suomalaisten taksiyrittäjien valtakunnallinen yrittäjäjärjestö. Suomessa on 9 000 taksiyrittäjää, joista noin puolet toimii kaupungeissa ja puolet maaseudulla. Taksiautoja on maassa runsaat 9 500. Taksiliiton toiminnan tavoitteita on edistää taksiyrittäjien toimintaedellytyksiä liikennelupapolitiikan, taksojen, verotuksellisten kysymysten ja lainsäädännön alueilla sekä turvata taksiliikenteen harjoittajille toiminnan kannattavuus. Tavoitteena on myös taata taksiasiakkaille luotettavaa ja korkeatasoista palvelua. (<http://www.taksiliitto.fi>, 2.9.2000.)

#### *Suomen Tieyhdistys*

Suomen Tieyhdistyksen toiminnan päämääränä on edistää maamme tie-, katu- ja liikenneolojen kehittämistä. Yhdistys pyrkii vaikuttamaan siihen, että teiden, katujen ja tieliikenteen sujuvuutta kehitetään, ja että teiden ja katujen ylläpitoon ja kehittämiseen osoitetaan riittävä rahoitus. Suomen Tieyhdistyksen jäsenenä on sekä yhteisöjä että yksityishenkilöitä.

Yhteisöjäsenenä on mm. Tiehallinto, kaupunkeja, kuntia, maakuntaliittoja, tienrakennus - ja asfalttiurakoitsijoita, yksityisteiden tiekuntia, autojen maahantuoja, öljy-yhtiöitä, vakuutusyhtiöitä ja tieliikennealan järjestöjä. (<http://www.tieyhdistys.fi>, 2.9.2000.)

#### *Vammaisjärjestöt*

Suomessa toimii myös liikunta- ja aistivammaisten etujärjestöjä, joiden toimintaan kuuluu keskeisesti jäsenistön etujen valvonta liikenneympäristöjen kehittämisessä ja liikennepoliitiikan suuntaviivoja kartoitettaessa. Liikennepoliitikkaan vaikuttavia vammaisjärjestöjä ovat muun muassa Invalidiliitto, Kehitysvammaliitto, Kuurojen liitto, Kynnys ry, Näkövammaisten keskusliitto, Suomen kuurosokeat ja Suomen reumaliitto. Useissa kunnissa toimii vammaisneuvosto, jossa on edustajina paikallisia vammaisjärjestöjä. Yhdessä viranhaltijoiden kanssa keskustellen ne pyrkivät edistämään vammaisten asioita kunnassa.

#### *Vanhustyön keskusliitto*

Vanhustyön keskusliitto on vuonna 1949 perustettu, tällä hetkellä 340:n vanhusten hyväksi työskentelevän yhteisön keskusjärjestö. Toiminnan tarkoituksena on edistää vanhusten ja ikääntyvien hyvinvointia ja sosiaalista turvallisuutta. Keskeisiä arvoja ovat iäkkäiden ihmisten itsemääräämisoikeuden, omatoimisuuden ja tasa-arvoisuuden kunnioittaminen. Liitto tekee yhteistyötä julkishallinnon, kuntien ja muiden järjestöjen kanssa sekä toimii asiantuntijana työryhmissä ja antaa lausuntoja valmisteilla olevista laista ja hankkeista. (<http://www.vanhustyonkeskusliitto.fi>, 28.2.2001)

### Tieverkon hoitoluokitus

Tiehallinnon tavoitteena on taata yhtenäiset, yllätyksettömät ja turvalliset ajo-olosuhteet koko maassa niin kesä-kuin talviaikaankin. Yhtenäisiä periaatteita noudatetaan tiestön hoitoluokituksessa ja laatuvaatimuksissa. Palvelutasoa kohdennetaan paikallisesti ja ajallisesti liikenteen tarpeet ja tiestön olosuhteet huomioiden (täsmähoito). Tieverkon ja sen osien hoidossa pyritään noudattamaan sosiaalista ja alueellista tasavertaisuutta ja oikeudenmukaisuutta. Tiehallinto tilaajana määrittää palvelutason ja varmistaa, että urakoitsijat pitävät tien sovituksessa kunnossa. Tieverkon kesäajan kunnossapitoon kuuluvat mm. päällystys- ja tiemerkinätyöt, sorateiden kunnostustyöt (kelirikko, painorajoitukset, kuoppaisuus, pölynsidonta), vesakoiden poisto, tienvarsien niitto ja teiden rakenteiden korjaukset.

Tiehallinto jakaa Suomen tieverkon talvihoitoluokkiin keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) ja ilmastoalueiden perusteella. Tiehallinnolla on hoitoluokittaiset laatuvaatimukset tien liukkaudentorjunnalle, lumen poistolle, pinnan tasaukselle ja hoitotoimenpiteiden ajoitukselle. Hoitoluokkaa päätettäessä otetaan huomioon myös paikalliset olosuhteet, liikenteen luonne ja koostumus, nopeusrajoitukset ja liittyminen kunnan tieverkon palvelutason. Tiehallinnon talvihoitoluokkia on viisi: Is, I, Ib, II ja III.

**Is:** Vilkkaimmin liikennöidyt valta-, kanta-, seutu- ja yhdystiet kuuluvat hoitoluokkaan Is (KVL > 6000). Tällaisia teitä on Suomessa vuonna 2001 yhteensä 2 444 km. Nämä tiet pidetään pääosan ajasta paljaina. Teillä saa esiintyä ohuita polannekaistoja ja pitkinä pakkaskausina teiden pinnat voivat olla osittain jäisiä. Liukkaita torjutaan ennakoivilla toimenpiteillä (auraus, suolaus, hiekoitus). Maksimilumisyyvyys 4 cm sateen aikana.

**I:** Valta- ja kantatiet, joiden KVL on 3001-6000 sekä seutu- ja yhdystiet, joiden KVL on 4001-6000, kuuluvat hoitoluokkaan I. Tällaisia teitä on yhteensä 3 597 km. Tiet pidetään pääosan ajasta paljaina ja niillä voi esiintyä kapeita ja matalia polannekaistoja ajokaistojen ja ajourien välissä. Sään muutostilanteissa ja yöllä teillä voi esiintyä lievää liukkaita. Liukkaita pyritään torjumaan ennakoivilla toimenpiteillä. Maksimilumisyyvyys 4 cm.

**Ib:** Hoitoluokkaan Ib kuuluvat loput valtatiet, osa kantateistä (KVL 1001-3000) sekä osa seutu- ja yhdysteistä (KVL 1501-4000). Näitä teitä on yhteensä 9 352 km. Tien pinta on liikennemäärästä ja säästä riippuen osittain paljas, tiellä voi olla polannekaistoja tai se voi olla kokonaan lumipolanteen peittämä. Tiet ovat talvikeleillä riittävän turvallisia, jos tienkäyttäjät huomioivat vallitsevat olosuhteet. Liukkaus torjutaan suolalla vain syysliukkailla ja erityisissä ongelmatilanteissa. Maksimilumisyyvyys 4 cm sateen aikana (yöllä 8 cm).

**II:** Hoitoluokkaan II kuuluvat loput kantatiet, osa seututeistä (KVL 201-1500) ja osa yhdysteistä (KVL 351-1500). Yhteensä näitä teitä on 20 131 km. Teiden pinta on pääosin polanteinen ja osittain urautunut. Tiet vaativat maltillista liikennöintiä. Risteysalueet, mäet ja kaartet hiekoitetaan ja ongelmatilanteissa koko tieosuus. Vaikeissa sääolosuhteissa tienkäyttäjältä edellytetään varovaisuutta. Maksimilumisyyvyys 8 cm (yöllä 10 cm).

**III:** Viimeiseen hoitoluokkaan kuuluvat loput seutu- ja yhdystiet (KVL 0-200/350), joita on Suomessa vuonna 2001 yhteensä 42 344 km. Tiestö on pääosan talviajasta polannepintainen ja urautunut. Pakkaskelillä ajo-olosuhteet ovat tyydyttävät. Säätilan muuttuessa keli voi olla useiden tuntien ajan ongelmallinen, jolloin tienkäyttäjältä vaaditaan erityistä varovaisuutta. Maksimilumisyyvyys 10 cm. (Tielaitos 2000c.)