

Visioita älyliikenteestä ja kertomuksia liikkumisen arjesta harvaan asutulla maaseudulla

MAARIT SIRENI & MARI KATTILAKOSKI

Itä-Suomen yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos



Sireni, Maarit & Mari Kattilakoski (2019). Visioita älyliikenteestä ja kertomuksia liikkumisen arjesta harvaan asutulla maaseudulla (Visions of smart transport and stories of everyday mobility in sparsely populated Finland). Terra 131: 3, 153–163.



The movement of people and goods is integral to economic processes. Under neoliberal capitalism, new transport infrastructures are built based on the idea that greater efficiency will attract capital and create new jobs. Investments tend to cause spatial polarization between regions, where some gain whilst others lose. This paper analyzes the latest changes in Finnish transport policy, which to a large degree focuses on developing the transport systems of key urban regions. At the same time, new legislation that emphasizes the role of free markets is argued to offer new opportunities for even rural areas to develop new integrated transport services. Drawing from two textual data sets, this article compares visions of rural transport services and rural dwellers' stories about their everyday mobilities. It reveals that rural citizens wait for the welfare state to equalize the differences between people and regions, whereas the new transport policy offers them a role as active citizens who shape the transport market and provide services in cooperation with businesses, municipalities and third sector organizations.

Key words: transport policy, mobility, rural areas, everyday experiences, Mobility as a Service

Maarit Sireni & Mari Kattilakoski, Karelian Institute, Joensuu Campus of the University of Eastern Finland, P. O. Box 111, FI-80101 Joensuu, Finland. E-mails: <maarit.sireni@uef.fi>, <mari.kattilakoski@uef.fi>

Ihmisten, tavaroiden ja informaation liikkumisen edellytykset ovat maaseudulla tyypillisesti heikomat kuin kaupungeissa, koska maaseudulta puuttuu osa liikenteen ja viestinnän infrastruktuurista ja palveluista (Milbourne 2004; Noack 2010; Milbourne & Kitchen 2014). Ilmiö ei kuitenkaan juonu yksinomaan maaseudun ominaispiirteistä, vaan siihen vaikuttavat myös tapauskohtaiset olosuhteet sekä liikenne- ja viestintäpolitiikan linjaukset.

Liikkumisen eriarvoisuuden kysymyksiä on tarkasteltu sekä liikennemaantieteen alalla (*transport geography*) että liikkuvuuden monitieteisessä tutkimuksessa (*mobility studies*). Näiden tutkimusalojen kysymyksenasettelut poikkeavat toisistaan. Vielä vuosituhannen vaihteessa liikennemaantiedettä luonnehdittiin positivistiseksi ja utilitaristiseksi tutkimusalaksi (Hanson 2003). Sittenmin sen lähestymistavat ovat kuitenkin uudistuneet. Tutkimuskohteiksi ovat nousseet muun muassa liiken-

nejärjestelmien suunnitteluun ja toteutukseen vaikuttavat arvot, ideologiat ja hallinnan paradigmat (Sheller 2015; Schwanen 2016; Kwan & Schwanen 2016; Lin 2018). Useissa tutkimuksissa on eritelty liikennejärjestelmien rakentumisprosesseja, joihin sisältyy merkittäviä taloudellisia intressejä, val-lankäyttöä ja vaikuttamista (Farmer 2011; Enright 2013; Lin 2014).

Liikkuvuuden tutkimuksissa eriarvoisuuden kysymyksiä lähestytään tyypillisesti yksilöiden tai ryhmien näkökulmasta. Analyysi kohdistuu tapoihin, joilla ihmisten, tavaroiden ja informaation liikkuminen muokkaa jokapäiväistä elämää ja identiteettejä (Cresswell 2006; Sheller & Urry 2006; Adey 2009). Huomiota kiinnitetään myös valtasuhteisiin, jotka mahdollistavat tai estävät liikkuvuutta sekä voivat myös pakottaa siihen (Adey 2009).

Tässä artikkelissa analysoimme liikkumisen edellytysten muutoksia ja eriarvoisuutta suomalaisel-

la maaseudulla. Kysymyksenasettelun taustana ja virikkeenä on liikenteen sääntely- ja toimintaympäristöä muuttava uudistushanke, Liikennekaari, jota toteuttavat lait tulevat voimaan vuosina 2018–2020 (Laki liikenteen palveluista 320/2017). Liikenne- ja viestintäministeriön (2017a) mukaan uudistus lisää ja monipuolistaa liikkumispalvelujen tarjontaa myös maaseudulla. Periaatteellisesti merkittävin muutos on sääntelyn karsiminen ja liikennepalvelujen markkinaehtoistuminen. Lakiuudistuksen myötä eri kuljetuksiin vaadittavia lupaehtoja on väljennetty ja monista kuljetuskalustoa koskevista sääöksistä luovuttu. Lisäksi taksilupien määrää ja taksimatkojen hintatasoa ei enää säädellä ja linja-autoliikenteen reitit ovat siirtyneet markkinoiden ratkaistaviksi.

Liikennekaaren avulla toteutetaan digitalisaatioon ja normien purkamiseen tähdänneitä Juha Sipilän hallituksen (2015–2019) kärkihankkeita. Tavoitteena on helpottaa innovaatioiden, digitalisaation ja automaation käyttöönottoa sekä ”Liikenne palveluna” -käsitteen (*Mobility as a Service*, MaaS) toteuttamista (Valtioneuvosto 2017). MaaS on Suomen kaavaillun älykkään liikennejärjestelmän keskeinen osatekijä. Älyliikenne perustuu ”korkeaan koulutustasoon, osaaviin käyttäjiin, toimivaan yhteiskuntaan, kriittiseen ICT-osaamiseen, voimistuvaan kasvuyrittäjyyteen, digitaalisten ratkaisujen toimiviin alustoihin sekä yksityisen ja julkisen sektorin väliseen yhteistyöhön” (Aho ym. 2017: 25). MaaS:n periaatteena on, että käyttäjille tarjotaan koko matkaketjun kattavaa palvelua, jossa hyödynnetään eri kulkuvälineitä. Käytännössä MaaS-palvelut tarkoittavat yksityisten välittäjäyritysten tarjoamia matkaketjuja, jotka perustuvat julkisista varoista tuettuun ja muuhun joukkoliikenteeseen, yritysten tarjoamiin palveluihin, kuten takseihin ja yhteiskäyttöautoihin, sekä kevyeen liikenteeseen.

Analysoimme artikkelissamme (1) liikennepoliittikan uudistuksen perusteluja ja uusia painopisteitä sekä erilaisten maaseutualueiden asemoitumista uudistuksessa; ja (2) maaseudulla asuvien ihmisten kuvauksia liikkumisestaan sekä arvioita liikkumispalvelujen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Aineistoina käytämme liikenne- ja viestintäministeriön tuoreita julkaisuja sekä vuonna 2018 järjestetyn valtakunnallisen ”Maaseudun arki” -kirjoituskilpailun tekstejä.

Liikenne ja liikkuminen

Liikenteen sosiaalisesti tuotetut rakenteet

Liikennejärjestelmien rakentumisen ja ohjauksen painotukset heijastelevat yhteiskuntapolitiikan kulloisiakin prioriteetteja – paraikaa korostuvat erityi-

sesti ilmasto- ja kestävyystavoitteet sekä uusliberalistiset hallinnan muodot (Dowling & Kent 2015). Jälkimmäinen on tarkoittanut liikennepoliitikassa taloudellisen kasvun ja kilpailukyvyen edistämisen asettamista liikennejärjestelmien kehittämistä ohjaavaksi päätavoitteeksi alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon edistämisen sijaan. Uusliberalistisen näkemyksen mukaisesti julkisen sektorin roolia supistetaan ja päätäntävaltaa siirretään yrityksille (Aldred 2012; Dowling & Kent 2015). Valtion vetäytyminen tapahtuu esimerkiksi siten, että julkinen sektori, yritykset ja kolmas sektori muodostavat kumppanuuksia palvelujen tuottamiseksi (Aldred 2012). Tämän retoriikan mukaisesti kansalaisista puhutaan palvelujen käyttäjinä tai asiakkaina, joiden vastuulla kulkumuotojen valinta ja vakiintuminen viime kädessä ovat. Maaseudulla kansalaisia vastuutetaan aktiiviseen rooliin, toisin sanoen tuottamaan liikkumispalveluja, jotka rahoitettiin aiemmin julkisista varoista (Aldred 2012).

Edellä luonnehditun toimintamallin mukaisesti uudistetut liikennejärjestelmät tuottavat tutkimusten perusteella alueellista ja sosiaalista eriarvoistumista, koska ne kohdistuvat eri tavoin eri paikkakuntiin, kaupunginosiin ja ihmisryhmiin (Enright 2013). Metropolien ja ydinalueiden asemaa vahvistetaan tavoitteellisesti, jolloin niistä tehdään samalla entistä houkuttelevampia investointikohteita myös tulevaisuudessa (Farmer 2011; Addie 2013; Enright 2013; Lin 2014). Investointien puute puolestaan rajoittaa kasvua toisilla alueilla. Mikrotasolla eriarvoisuuden on havaittu ilmenevän metropolien sisällä esimerkiksi siinä, että valkoisen keskiluokan työmatka-ajat lyhenevät ja maahanmuuttajien yhteydet heikkenevät ja matkat kallistuvat (Blázquez ym. 2010; Farmer 2011). Myös tuoreessa joukkoliikenteen vyöhykeuudistuksessa Helsingin seudulla on voittajansa ja häviöjäänsä.

Maaseutumaiset alueet eivät ole olleet juuri esillä liikennejärjestelmien muutoksia kriittisesti analysoivissa tutkimuksissa. Maaseutujen ongelmien katsotaan tavallisesti juontavan juurensa niiden erityispiirteistä, kuten pitkistä välimatkoista, harvasta asutuksesta, ohuista liikenneverroista ja kyvyttömyydestä hyödyntää teknologiaa (Velaga ym. 2012a–b). Suomessa kysymykset liikkumisen sosiaalisesta ja alueellisesta tasa-arvosta olivat esillä vuosituhannen vaihteessa, jolloin maaseudun asukkaiden arkikokemusten havaittiin olevan ristiriidassa liikkumisen tasa-arvoa korostaneiden poliittisten linjausten kanssa (Vepsäläinen & Hiltunen 2001: 19–22). Viimeaikaisissa kotimaisissa maaseudun liikennepalveluja käsittelevissä tutkimuksissa ei eritellä politiikassa tapahtuneita muutoksia, vaan kilpailukykytavoitteet otetaan annettuina reunaehtoina, joihin on sopeuduttava (Eckhardt ym. 2018a:

75). Tästä lähtökohdasta käsin esitellään onnistuneita kokeiluja ja visioitaan yritysveltoisia liikennepalveluja (Eckhardt ym. 2018a–b).

Samantapainen keskustelu korvaavista palvelumalleista on ollut käynnissä maissa, joissa julkinen sektori on vetäytynyt maaseudun liikennepalvelujen rahoittamisesta. Esimerkiksi Skotlannissa ja muualla Britanniassa on kehitelty syrjäytymisen ehkäisemiseksi vapaaehtoistyöhön tai kumppanuuksiin perustuvia liikkumispalveluja (Banister & Norton 1988; Gray ym. 2006; Osti 2010; Velaga ym. 2012a–b). Näitä palveluita tarvitsevat autottomat nuoret ja ikäihmiset (Shergold & Parkhurst 2012), vammaiset (Currie 2010), vähävaraiset (Farrington & Farrington 2005) ja naiset, joilla ei ole ajokorttia tai autoa (Noack 2010; Ranković Plazinić & Jović 2014). Kokemukset vaihtoehtoisten mallien toimivuudesta ovat vaihtelevia. Avainkysymyksiä ovat, syntykö vapaaehtoistyöhön perustuvia aloitteita, hyödyttävätkö ne niitä, joita niiden pitäisi hyödyttää (Banister & Norton 1988), ja löytykö sellaisia yrityksiä, jotka ovat kiinnostuneita toimimaan maaseudulla (Velaga ym. 2012a).

Liikkumisen kokemukset

Liikkumista mahdollistavia ja estäviä mekanismeja lähestytään tutkimuksissa usein yksilön näkökulmasta (Cresswell 2006; Adey 2009). Tyypillinen havainto on se, että liikkuminen on eriytynyttä esimerkiksi iän tai sukupuolen mukaan (Uteng & Cresswell 2008). Näiden tutkimusten painopiste on merkitysten ja tulkintojen analyysissä siten, että päähuomio kohdistuu liikkumisen tapahtumaan ja sen kokemiseen (Cresswell 2010). Esimerkiksi matka lähijunassa on kehollisesti koettu tapahtuma, jonka aikana hankitaan kokemuksia ja neuvotellaan liikkumisen mahdollisuuksista (Bissell 2016). Siten vaikkapa liikkumista määrittävä tai rajoittava sukupuoli ei vain ”ole” olemassa, vaan sitä tuotetaan jokapäiväisissä matkustamisen tiloissa ja tilanteissa.

Maaseutumainen asuinpaikka voi määritellä arkiliikkumista ja yhteydenpitoa siten, että joukkoliikenteen puuttuminen pakottaa käyttämään omaa autoa, toimintojen keskittyminen pidentää ja monimutkaistaa reittejä, ja hitaat tietoliikenneyhteydet rajoittavat virtuaalista asiointia. Nämä reunaehdot jäsentävät kokemusta liikkumisesta ja muokkaavat sitä, miten yksilöt ymmärtävät itsensä ja asemansa (Milbourne 2007; Milbourne & Kitchen 2014). Jos pankissa käyntiä täytyy suunnitella päiviä etukäteen tai jos vanhemman arki jäsentyy koulubussin aikataulun mukaan, liikkuminen määrittelee merkittävästi yksilön identiteettiä. Toisaalta liikkumattomuus voi olla myös valinta; retkeilijöille ja vapaa-ajan asukkaille yhteyksien puuttuminen

saattaa luoda edellytykset toisenlaisille elämisen ja olemisen tavoille (Bærenholdt & Granås 2008; Vepsäläinen & Pitkänen 2010; Pitkänen ym. 2017).

Eriarvoistuminen voi ilmetä paitsi syrjäytymisenä infrastruktuurista ja palveluista myös ulkopuolisuutena kulttuurisesti hyväksyttävänä pidetyistä liikkumisen diskursseista. Nykyisin liikkumistapoja koskeviin valintoihin pyritään aktiivisesti vaikuttamaan muun muassa ilmastotavoitteiden nimissä, mutta vaihtoehtojen puuttuessa näitä tavoitteita voi olla vaikea priorisoida. Liikkumiskäytäntöjen muodostumista tarkastelevissa tutkimuksissa (esim. Spinney 2016) on hyödynnetty Michel Foucault'n (2000) valtakäsitystä ja biopolitiikan teoriaa. Sen mukaan valta on strategia, jolla pyritään tuottamaan tietynlaista toimintaa. Biopolitiikalle on ominaista, että hallintaa toteutetaan yksilöiden hyvinvoinnin nimissä – esimerkiksi pyöriä edistetään vetoamalla kehon terveyteen. Nämä hallinnan keinot pyritään integroimaan yhteisöihin siten, että yksilöt alkavat kontrolloida itse itseään.

Maaseudulla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen väylien puuttuminen voi sulkea yksilöt ulkopuolelle kestävästä liikkumisesta ja kestäviä elämäntapoja koskevista diskursseista. On myös todettu, että maaseutuväestön on vaikea haastaa yleisesti hyväksytyjä ja vakiintuneita kestävästä rakentamista ja liikennettä koskevia diskursseja, joita kaupungit hyödyntävät turvatesaan omia etujaan (Sturzaker 2010; Sturzaker & Shucksmith 2011). Näin liikkumismuodot ovat eräs kestävästä ”kaupunkilaisuudesta” erottuvan ”maalaisuuden” määrittäjä.

Aineistot ja menetelmät

Liikennepolitiikkaa linjaavat tekstit ja kirjoituskilpa-aineisto

Analyysimme perustuu kahteen tekstiaineistoon. Kysymyksiin liikennepolitiikan perusteluista ja painopisteistä sekä maaseutujen asemoitumisesta liikennepolitiikan uudistuksessa vastaamme analysoimalla liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjoissa vuosina 2015–2019 ilmestyneitä julkaisuja ja raportteja, joissa käsitellään liikennettä. Olemme koonneet käyttämämme 14 julkaisua lähdeluetteloon ja viittaamme niihin analyysin yhteydessä niille antamillamme numeroilla.

Toisena empiirisenä aineistona käytämme maaseutupolitiikan Kansalaistoiminta ja hyvinvointi-verkoston kesällä 2018 järjestämän ”Maaseudun arki” -kirjoituskilpailun tekstejä. Kilpailun tavoitteena oli kerätä ruohonjuuritason tietoa maaseudun arjesta tutkimuskäyttöön ja yhteiskunnallisen keskustelun pohjaksi. Kilpailukutsussa ei määritellyt käsiteltäviä teemoja, vaan osallistujia ohjeistettiin

kertomaan itselle tärkeistä kysymyksistä. Myös osallistumistapa oli avoin, sillä kirjoitelmien lisäksi kilpailuun sai lähettää piirroksia, valokuvia, videoita tai runoja. Kilpailuun osallistuminen kiinnosti enemmän naisia kuin miehiä, sillä 31 osallistuneesta 28 oli naisia. He olivat iältään 17–84-vuotiaita. Parhaiten edustettuina olivat työikäiset naiset. Osallistujat asuivat erityyppisillä maaseutualueilla, mutta eniten vastauksia lähetettiin harvaan asutulta maaseudulta Itä-Suomesta. Hyödynnämme tässä artikkelissa kaikkia tekstimuodossa lähetettyjä arkikuvauksia, joissa käsitellään liikkumista. Näitä on yhteensä 12.

Kirjoittajien taustoista johtuen analyysimme ei kata tasapuolisesti kaiken tyyppisillä maaseutualueilla asuvien eri ihmisryhmien kokemuksia. Tarkastelumme kohteena ovat naiset, joiden liikkumisen on todettu olevan ongelmallisempaa kuin miesten, koska heidän liikkumisensa on miehiä useammin julkisen liikenteen varassa (Noack 2010; Ranković Plazinić & Jović 2014). Naisilla on kuitenkin työsäkännin ja lastensa vuoksi monenlaisia liikkumistarpeita. Kirjoituskilpa-aineiston painottuminen Itä-Suomeen merkitsee puolestaan sitä, että vastanneilla on suhteellisen vähän valinnanvaraa kulkutapojensa suhteen, sillä Itä- ja Pohjois-Suomen harvaan asutuilla seuduilla ei juuri löydy ”hyviä esimerkkejä” liikkumispalvelujen yhdistelmistä (Eckhardt ym. 2018b). Näistä painotuksista johtuen liikkumisen vaikeudet maaseudulla nousevat erityisen selvästi esiin aineistostamme.

Analyysin periaatteet

Käymme molemmat tekstiaineistot aluksi systemaattisesti läpi tutkimuskysymysten mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut edustavat valtakunnan liikennepoliittista suunnittelua johtavan tahon tapaa argumentoida uuden liikennepalvelulain tavoitteita ja toimenpiteitä. Analyysimme keskeiset kysymykset ovat lakiuudistuksen perustelut, uudet liikennepoliittiset tavoitteet ja keinot, sekä se, miten maaseutu asemoituu uudistuksessa suhteessa Helsingin seutuun ja muihin kaupunkiseutuihin. Analyysin ensimmäisessä vaiheessa kokoamme aineistostamme suoria sitaatteja käyttäen vastaukset näihin kysymyksiin. Seuraavassa vaiheessa pohdimme, missä roolissa alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon edistäminen on liikennepoliitikassa ja missä määrin edellä luonnehditut, markkinaliberalistiseen henkeen kuuluvat kasvun ja kilpailukyvyn edistämisen tavoitteet, kasvavien kaupunkiseutujen roolin korostaminen talouskasvussa sekä puheet asiakkaita ja yksilöiden vastuusta on omaksuttu suomalaiseen liikennepoliittikkaan.

Ministeriön esitysten rinnalla tarkastelemme ”Maaseudun arki” -kirjoituskilpailuun osallistuneiden kertomuksia maaseudulla liikkumisesta sekä heidän tulkintojaan liikkumispalvelujen ja infrastruktuurin tilasta ja kehittämistarpeista. Esittelemme aluksi kirjoittajien näkemyksiä edellä mainituista kysymyksistä. Kuten heidän argumentaatiotaan havainnollistavista suorista sitaateista käy myöhemmin ilmi, vastanneiden näkemykset ovat keskenään varsin samansuuntaisia. Kirjoittajien voidaan olettaa kuvaavan arkeaan käyttämällä esityksissään kulttuurisesti ymmärrettävinä pitämiään aineksia, jotka he ovat omaksuneet ja sisäistäneet (Suoninen 1999: 22). Ymmärrettävänä arkikertomuksia raamittavana lähtökohtana voidaan pitää esimerkiksi olettamusta, että kansalaisia kohdellaan tasa-arvoisesti heidän asuinpaikastaan riippumatta. Näissä arkipuheissa voi olla samoja elementtejä kuin ministeriön tuottamissa teksteissä tai ne voivat edustaa kulttuurisesti erilaista todellisuutta.

Lopuksi asetamme aineistomme rinnakkain. Aineistoista hahmottamiamme diskursseja vertailemalla kysymme, kohtaavatko valtakunnalliset linjaukset ja arkipuheet toisensa. Analyysin perustana on kriittisen diskurssianalyysin mukaisesti näkemys diskurssien merkityksestä sosiaalisen valta-aseman tuottamisessa (Jokinen & Juhila 1999; van Dijk 2001). Valta-asemalla tarkoitetaan jonkin ryhmän tai instituution harjoittamaa sosiaalisen vallan käyttöä, josta seuraa sosiaalista eriarvoisuutta. Se voi ilmetä poliittisena tai esimerkiksi ”kaupunkilaisten” ja ”maalaisten” välisenä kulttuurisena epätasa-arvona. Kriittisen diskurssianalyysin tavoitteena on tarkastella, kuinka eri sosiaaliset ryhmät ovat osallisina yleisissä kulttuurisissa diskursseissa. Tarkastelun painopiste on eliittien ja instituutioiden suhteissa, joita toteutetaan, legitimoidaan ja uusintetaan kielen välityksellä. Tukeudumme näihin periaatteisiin pohtiessamme, ovatko maaseudun asukkaat osallisina liikennepoliitikan ja kulkumuotojen kulttuurisessa muutoksessa ja sitä tukevassa argumentaatioissa, vai jäävätkö he sen – ja sitä kautta laajempien yhteiskunnallisten kehityskulkujen – ulkopuolelle.

Visioita älyliikenteestä: liikenne- ja viestintäministeriön linjauksia

Liikennepoliitikan perustelut, tavoitteet ja keinot

Liikennepoliitikan uudistaminen on ollut kauan esillä julkisessa keskustelussa (Uuden liikennepoliitikan klubi 2015). Sipilän hallituskaudella lakiuudistus eteni ripeästi liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin johdolla. Liikennepalvelulain

uudistuksen tavoitteina ovat ”markkinaehtoisesti toimiva” uutta ”liiketoimintaa ja palvelukonsepteja mahdollistava” julkisen liikenteen kokonaisuus ja toimivat liikennepalvelumarkkinat (2: 14). Samalla pyritään tukemaan ”taloudellista kasvua” ja ”kilpailukykyä” sekä luomaan ”uutta liiketoimintaa” (8: 4). Muutostarve johtuu megatrendeistä, jotka haastavat perinteiset ajattelu- ja toimintatavat (1: 3; 5: 17; 6: 17; 8: 8). Muutosajureita ovat digitalisaatio, asiakastarpeiden muutokset, kaupungistuminen ja ilmastonmuutos.

Perusteluja liikennepalvelulain uudistukselle ovat julkisesti tuettujen henkilökuljetusten (koulu- laisten ja vammaisten kuljetukset, paluukuljetukset sairaalasta) ”tehostaminen” ja ”säästöt” ”suorituskyvyn” parantamiseksi ja kuluttajien ”valinnanmahdollisuuksien lisäämiseksi” (2: 12, 24). Lisäksi uudistustarve kytkeytyy yleisempiin kasvu- ja kilpailukykytavoitteisiin, joihin pyritään ”edistämällä digitalisaatiota”, ”purkamalla turhaa sääntelyä”, ”keventämällä hallinnollista taakkaa” sekä ”edistämällä markkinoiden toimintaa ja vapaata kilpailua” (3: 10; 6: 17; 9: 35; 14: 14).

Digitalisaation kerrotaan mullistavan länsimaisia yhteiskuntia (1: 3; 5: 3; 6: 17; 8: 8; 9: 35). Siihen sisältyy ”valtavasti potentiaalia” vastata muuttuviin ”asiakastarpeisiin”, saada aikaan ”tuottavuusloikka” julkisessa hallinnossa, lisätä kasvua sekä kehittää ”ympäristöystävällisiä” liikkumispalveluja (3: 9; 6: 17; 8: 8; 9: 47; 13: 30; 14: 13). Digitalisaation ennakkoluuloton hyödyntäminen nähdään yhtenä avaintekijänä ”Suomen kilpailukyvyn parantamisessa” (6: 18). Sen täysimittainen hyödyntäminen edellyttää kuitenkin ”toimintamallien ja päätöksenteon radikaalia uudistamista” (8: 8). Keinoja ovat ”lainsäädännön kehittäminen” sekä liikenteen ”digitaalisten palveluiden kasvuympäristön rakentaminen” (3: 9; 6: 17; 9: 35). MaaS-toimintatavan edistäminen on ”lain säätämisen keskeinen tavoite” (14: 13).

Asiakastarpeiden muutokset edellyttävät ”uutta ajattelua” liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä (6: 12; 8: 7). Asenneilmasto muuttuu ”kestäviä liikemismuotoja” suosivaksi ja ”liikkumisen ekologisuus” vaikuttaa liikkumisvalintoihin (8: 12; 12: 34). Nousevia trendejä ovat ”jakamistalous” kuten yhteiskäyttöiset ajoneuvot sekä kulkutapoja yhdistelevät palvelut, joita ”asiakkaat” hankkivat ”palveluntarjoajan kautta” (5: 22; 6: 17; 8: 12). Liikenteen ”palveluistuminen” ei edellytä oman auton omistamista (9: 37). Tavoitteena on saattaa ”asiakas toiminnan keskiöön” ja luoda käyttäjälähtöinen ja räätälöitävä älypuhelimella käytettävä ”ovelta ovelle” -palvelu, jossa ovat mukana metro-, bussi-, juna- ja raitiovaunuliikenne, taksit sekä kimpakyydit ja kaupunkipyörät (1: 4; 3: 12; 4: 12; 6: 17; 11: 27).

Digitalisoituvan liikenteen vahvuudeksi nähdään ”liikkumisen tasa-arvon” toteutuminen (8: 9; 12: 64). Lakiuudistuksella muokataan asiakastarpeita ja ”lisätään liikkumispalvelujen kysyntää” mahdollistamalla ”liiketoimintakonsepteja” sekä jättämällä tilaa ”innovaatioille ja kokeilukulttuurille” (2: 19; 3: 12; 6: 17; 8: 28; 14: 13; 14: 18).

Liikkumistottumusten muutokset kytkeytyvät kaupungistumiseen (1: 3; 5: 14; 9: 38). Väestö keskittyy ”kasvaville kaupunkiseuduille” ja niiden välisille kasvukäytävälle metropolialueen säilyttäessä roolinsa ”valtakunnan veturina” (5: 17; 8: 11; 12: 32). Kysynnän muutokset näkyvät ”kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikkumisessa” (5: 3). Liikennepolitiikan tavoitteena on muuttaa liikenne kokonaisvaltaiseksi palveluksi, jotta ”käyttäjät ainakin kaupunkiseuduilla” voivat saada liikkumispalveluja ilman oman auton käyttöä (11: 25). Kaupungistuminen mahdollistaa siirtymisen yksityisautoilusta ”kestävämpiin kulkutapoihin” (12: 34). Niiden uusia välineitä ovat esimerkiksi kaupunkipyörät, jotka ratkaisevat ”matkaketjujen viimeisen kilometrin ongelman” (11: 26).

Myös ilmastonmuutos pakottaa uusiin ratkaisuihin (8: 10). Päästövähennyksiä saavutetaan parantamalla liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja mahdollistamalla ”yksityisautoilua korvaavia palveluja” (6: 20; 8: 10). Liikkumisen palveluistuminen siirtää painopistettä autojen yksityisomistuksesta ”yritysomistukseen” pohjautuvaan yhteiskäyttöön (13: 98). Muita keinoja ovat ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen. Ilmastotavoitteiden saavuttamista edistetään myös ”valtion liikenneväylien liiketalousperustaisella hallintamallilla” (6: 20).

Maaseudun asemoituminen muutoksessa

Kaupungistuminen ja asumisen keskittyminen synnyttävät ”ruuhka-alueita” ja ”harvaan asuttuja alueita” (1: 7). Demografiset muutokset ovat ”alu-eellisesti epätasapainossa” (5: 20). Arvioidaan, että vuonna 2050 ”noin puolet suomalaisista asuu neljässä suurimmassa seutukunnassa” ja ”metropolialueen kasvu jatkuu nopeana” (5: 17). Maaseutukunnissa väestö puolestaan ”vanhenee ja vähenee” ja pienempien kaupunkien suhteellinen ”vetovoima heikentyy” (5: 17, 21; 12: 34). Toimintojen keskittyminen luo ”agglomeraatioetua” kasvualueille ja ”parantaa tuottavuutta” (8: 11). ”Kaupungin koon kaksinkertaistuesssa infrastruktuuria tarvitaan vain 0,8 kertaa asukasta kohti” (5: 17). Suomen ”kilpailukyvyyn” ja ”kestävän talouskasvun” varmistaminen edellyttää, että kehittämistoimia kohdennetaan ”kasvua tuottaviin toimenpiteisiin, suorille kau-

punkiseuduille” sekä ”tärkeimmille ulkomaanyhteisille” (6: 26). ”Supistuvilla alueilla ongelmana on infrastruktuurin ylläpito ja vähenevä liikenteen kysyntä” (5: 21).

Liikkumispalvelujen ”tarjonnan kasvattaminen” on mahdollista toteuttaa kaupungeissa ja niiden välisessä liikenteessä, sillä ”kaupungeissa potentiaaliset asiakasmäärät ovat riittävät” (11: 25; 13: 20, 97). Liikkumisen palveluistuminen ”parantaa autottomien asemaa suhteessa autonomistajiin”, jolloin ”tasa-arvo vahvistuu” (12: 54). Alueille, joilla asukasmäärä ei mahdollista ”houkuttelevan joukkoliikennepalvelun tarjoamista”, ei todennäköisesti synny uusia liikkumispalveluja (13: 111). Maaseudulla kestävien liikkumispalvelujen kehittyminen on ”epävarmaa” (12: 54). Eräs ”liiketoimintamalli” on ”valtion, kuntien ja Kelan järjestämien kuljetusten integroiminen osaksi MaaS-palvelua” (7: 8), jolloin MaaS mahdollistaa ”julkisten kuljetuspalveluiden säästöt” (7: 10).

Nuoret ovat epävarmoja siitä, voivatko MaaS-palvelut toimia maaseudulla (4: 12). Epäillään, että ”julkinen liikenne maaseudulla heikentyy” entisestään, jos ihmiset siirtyvät käyttämään ”yksityisiä liikennesovelluksen kautta tilattuja kyytejä” (4: 12). Toisaalta yksityistä liikennettä ei hiljaisissa paikoissa juuri ole, joten ”yksityisten kyytien saataavuus arveluttaa” (4: 12). Harvaan asutulla maaseudulla vaihtoehdot ovat vähäisimmät, joten ”oman auton käyttö on edellytys” esteettömään liikkumiseen (1: 7; 12: 34; 13: 20).

Maaseudulla liikkumisen palvelutason parantaminen nähdään haastavana, mutta ”mahdollisena” (13: 97). Se edellyttää kuitenkin ”rohkeutta ja kannusteita uusien julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyömallien” sekä ”digitaalisten teknologioiden käyttöönnotossa” (13: 97–98). Innovaatiot ja uudet toimintamallit omaksutaan ”lähtökohtaisesti ensin suurissa kaupungeissa”, joista kokemukset siirtyvät vähittäin muille alueille. Kaupungit voivat toimia ”edelläkävijöinä ja vetureina” liikkumis- ja kuljetuspalvelujen edistämisessä (8: 11).

Kertomuksia kulkemisesta: maaseudun arki

Liikkumisen nykytila

Harvaan asutulla maaseudulla ihmisten, tavaroiden ja tiedon liikkumista määrittelevät pitkät välimatkat, palvelujen keskittäminen ja joukkoliikenteen puuttuminen. ”Lähin ruokakauppa on 40 km päässä. Säännöllistä linja-autoyhteyttä ei ole vaan kimppekyyti kulkee torstaisin. Kyyti pitää tilata edellisenä päivänä klo 16–18 välillä. Ei voi spontaanisti lähteä. Kimppekyyti vie torstaisin keskustaan ja

asiointiaikaa on 4 tuntia. Pankin konttori on auki maanantaina, keskiviikkona ja perjantaina, joten pankista ei saa nostettua käteistä”. [...] ”Viikonlopun sanomalehtiä ei jaeta tänne. Jos haluaa lukea paperilehteä, se on itse haettava 40 km päästä” (Kaisa). ”Kun koululla on loma-aikoja, yhden keran viikossa kulkee kimppekyyti, että pääsee hoitamaan asioita. On pyydetty kahta päivää, mutta ei ole kuulemma kunnalla varaa. Kirkolla oloaika on 2 tuntia, se on liian vähän” (Aira).

Autottomille on tarjolla kimppekyytejä, mutta ilman kimppeä ei ole kyytejä. Eri paikoista eri paikoissa työssäkäyville oma auto on välttämätön. ”Julkisilla en pääse töihin, koska vuoroja ei juurikaan ole ja lapset on kuljetettava hoitoon. [...] [Kunta] on laaja ja päivähoito kuten moni muukin palvelu on keskitetty. [...] Lastemme hoitopaikka on [...] kylällä, mikä tarkoitti sitä, että mieheni ajoi aamulla lapset hoitoon, palasi kotiin tekemään työtään, ja minä ajoin työn jälkeen hakemaan lapset hoidosta ja sieltä kotiin, yhteensä 80 km/päivä ylimääräistä ajoa päivähoidon vuoksi” (Sinikka). ”Auto tai kaksi on valitettavasti välttämättömyys” (Marjo).

Kunta järjestää ala- ja yläkoululaisille kuljetuksen, joka määrittelee lasten ajankäyttöä. ”Matkaa koululle on 10 km ja kouluun lähdetään 75 minuuttia ennen koulun alkua. [...] Se huolettaa, kun yläkoulukäisellä koulumatkaan käytetty aika saa olla 3 tuntia. Meillä täällä syrjässä maksimiajat varmasti tulevat käymään toteen” (Riina). ”Toisen asteen opiskelijoille kyytejä ei tarjota. Lukiolaistyttären koulumatkat vievät odottamisineen paljon aikaa. Bussi pysähtyy lähimmällä pysäkillä 3 km päässä kotoa klo 6.55. [...] Paluukyyti pysähtyy 4 km päässä kotoa klo 16.45” (Päivi).

Infrastruktuurissa ja teiden kunnossapidossa on puutteita. ”Töihin on ajettava säällä kuin säällä ja lumiesteet ovat niitä viheliäisimpiä arjen ilmiöitä” (Raili). Lapsella ”on kuljetus kouluun, mikäli sää sallii. Iso linja-auto ja jäinen, mutkainen tie on mahdollon yhtälö. Liukkaalla kelillä kuljettaja ilmoittaa aamulla, ettei aja kyseistä reittiä. Joko vanhemmat järjestävät kuljetuksen tai lapsi on kotona” (Paula). ”Kevyen liikenteen väyliä ei tunneta. Talvisaikaan ajetaan koirien kanssa jonnekin, missä on katuvallot” (Katja). Puutteet aiheuttavat vaaratilanteita. ”Maalla ei ole varaa saada sairauskohtausta. [...] Ambulanssin tulo vie tunnin ja talvella voi olla, ettei se pääse edes perille, kun tietä ei oltukaan aurattu. Täällä on asennoiduttava siihen, että jos jotain käy, niin en ehkä selviä sairaalaan asti” (Sanna).

Liikkumispalvelujen kehittämistarpeet

Liikkumisen ongelmien katsotaan juontavan juurensa toimintojen keskittämisestä. Ratkaisuna

nähdään hyvän asuinmaaseudun rakentaminen tuottamalla palvelut lähempänä asukkaita. ”Keskitämisiä on perusteltu asukkaiden vähenemisellä, toiminnan laadulla tai rahalla. Koen että raha on todellinen syy. [...] Mielestäni koulut ja terveyspalvelut kuuluvat olla lähellä, että asukkaiden on hyvä elää myös maaseudulla. Sellaiset, jotka eivät voi kulkea henkilöautolla, tarvitsevat palvelut lähellä. [...] Tarvittaisiin päättäjille viisautta nähdä kokonaisuus ja asukkaat. [...] He puhuvat taitavasti ja kertovat, että pyrimme tekemään kaiken mahdollisimman hyvin, mutta rahaa on vähän ja asukkaat vähenevät. Asenne on pessimistinen. Ikään kuin suunnitellaan sitä kiihtuvaa tulevaisuutta, kun sen sijaan pitäisi olla rakentamassa hyvää asuinmaaseutua. Aivan kuin manattaisiin kuolemaan” (Maiju). ”Kun vain joku päättäjistä ymmärtäisi, että mikäli meitä nuoria kuntaan halutaan, on palveluita tuotava lähemmäs ihmistä” (Sinikka). Myös internetiyhteyksiä on parannettava. ”Kun kaikki asiansa joutuu toimittamaan verkossa, toivoisi että kaikilla talouksilla olisi mahdollisuus toimivaan verkkoon” (Kaisa).

Säästöjen epäillään olevan päättäjille tärkeämpiä kuin ihmiset, joita varten säästöjä tehdään. ”Tietkin revitään konkreettisesti auki hiekkateiksi, eikä suurempiakaan teitä kannata korjata. Paikka paikoin päälle. [...] Kaikki alkaa olla kannattamatonta. Eurot ovat etusijalla. Kun käsitykseni mukaan sen pitäisi olla ihminen, jolle tätä yhteiskuntaa rakennetaan” (Leena).

Kun yhteisistä verovaroista rahoitetussa infrastruktuurissa ja liikennepalveluissa on puutteita, ja infrastruktuuriin ylläpito on paljolti asukkaiden omalla vastuulla, kokevat kirjoittajat verotuksen epäoikeudenmukaiseksi ja katsovat, että maaseudulla asuvien verotusta tulee alentaa. ”Tuntuu ihan kuin yritettäisiin maaseutu laittaa autioksi ja pönkä päälle. Verot ne pitää meidänkin maksaa, mutta mitään emme saa vaatia” (Aira). ”Tie on juuri niin hyvässä tai huonossa kunnossa, kun itse siitä huolehdit, tai sinulla on varaa. Talvella maksat omasta pussista auraamisen. Katuvaloja ei ole kuin lähimmässä kaupungissa. Kuitenkin verojen perusteet ovat samat kaikille. Miksi? [...] Maaseudulla verotus pitäisi olla kevyempää” (Ritva). ”Olisi reilua, että maaseudulla asuville olisi yksi verovapaa auto taloutta kohden. Se on elämän edellytys, kun palvelut keskitetään kaupunkien keskustoihin” (Sanna). Yksityisautoilulle tarjottavia vaihtoehtoja ei pidetä realistisina. ”Auto on välttämättömyys. [...] Ei siinä ilahduta tv- uutisten vinkit julkisten kulkuneuvojen käytöstä tai yhteisautoilusta. Ja miten yhteiskunnan pitäisi tukea sitä sun tätä vielä lisää, jotta ihmiset raahautuisivat bussiin tai junaan. Juna

kulkee 10 km päästä, mutta se ei pysähdy. Ja linja-auto joskus 2 km päässä” (Ritva).

Tulkinta ja johtopäätökset: kohtaavatko diskurssit?

Suomen kilpailukyky vs. alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

Liikennejärjestelmien kehittäminen kytketään Suomessa vahvasti talouskasvu-, kilpailukyky- ja kestävyystavoitteisiin. Ministeriön julkaisuissa Helsingin seudun ja suurimpien kaupunkien kasvusta kirjoitetaan myönteisessä merkityksessä talouskasvua vahvistavana kehityssuuntana. Vain lisääntyvät ruuhkat ja liikenteen päästöt nähdään ongelmana. Näillä argumenteilla perustellaan liikennejärjestelmien kehittämistoimien kohdentamista niin sanottuihin kasvua tuottaviin toimenpiteisiin, eli suurimpien kaupunkien sisäiseen ja väliseen liikenneinfrastruktuuriin ja -palveluihin sekä ulkomaanyhteyksiin. Valtio rahoittaa näitä kohteita (esimerkiksi vuonna 2017 länsimetroa, Raide-Jokeria ja Tampereen raitiotietä) tuntuvasti verrattuna elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) myöntämiin tukiin alueelliselle ja paikalliselle peruspalveluluonteiselle joukkoliikenteelle (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017b). Näin ydinalueiden kasvua ja vahvistuvaa asemaa rakennetaan aktiivisesti liikennepolitiikan avulla (Farmer 2011; Addie 2013; Enright 2013; Lin 2014).

Kirjoituskilpailuun osallistuneet maaseudun asukkaat puolestaan ajattelevat, että maaseudulla – jolla he tarkoittavat useimmiten harvaan asuttua maaseutua – tulee olla hyvät asumisen ja liikkumisen edellytykset. Kirjoituksissa peräänkuulutetaan kansalaisten tasa-arvoista kohtelua asuinpaikasta riippumatta. Kirjoittajat esittävät esimerkiksi toiveita siitä, että valtio tasoittaisi eroja kompensoimalla liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen puuttumista verohelpotuksin.

Asukkaiden puheet hyvän asumismaaseudun rakentamisesta, reuna-alueiden perusinfrastruktuurista huolehtimisesta ja erojen tasaamisesta edustavat aivan eri diskurssia kuin valtakunnallisen liikennepolitiikan linjaukset kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämisen välttämättömyydestä ja ensisijaisuudesta. Kirjoituskilpailun teksteistä välittyvät toiveet reuna-alueista huolehtimisesta linkittyvät nyt jo väistyneeseen aluepoliittiseen ajatteluun; vaiheeseen, jolloin talouskasvua haettiin hyödyntämällä koko valtakunnan resursseja ja rakentamalla Suomesta hajautettua hyvinvointivaltiota (Moisio 2012: 153–161). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuissa ei

enää mainita alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon edistämistä (vrt. Vepsäläinen & Hiltunen 2001: 21). Tasa-arvosta puhutaan nyt autottomien ja oman auton omistajien välisenä tasa-arvona, jota edistetään digitalisaatiolla ja liikenteen ”palveluistumisella”.

Liikkumisen visio vs. utopia

Megatrendit – digitalisaatio, kaupungistuminen, kulutustottumusten muutos ja ilmastonmuutos – pakottavat kehittämään uusia toimintamalleja, joita ministeriön käyttöönottaama MaaS-konsepti edustaa. Se sisältää ajatuksen liikenteestä palveluna, jota toteutetaan markkinaehtoisesti. Enää taksit eivät päivystä asemapaikoillaan eivätkä linja-autot kulje niille säädettyjä reittejä, vaan ne liikkuvat siellä missä liikkumispalveluille on kysyntää.

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuissa kansalaisista puhutaan liikkumispalvelujen asiakaina tai käyttäjinä. Asiakkaiden kerrotaan ratkaisevan ”valinnoillaan” sen, mitkä liikennepalvelut jäävät elämään (Berner & Siirilä 2019). Taustalla on ajatus siitä, että vastuu palveluiden järjestämisestä heikkenevien liikkumispalvelujen maaseudulla ei ole valtiolla, vaan paikallisten toimijoiden on itse tartuttava liikennepalvelulain suomiin mahdollisuuksiin käyttämällä ja tuottamalla liikennepalveluja. Ratkaisujen sanotaan löytyvän yhteistyöstä ja kumppanuuksista, hankintaosaamisesta ja digitaalisten teknologioiden käyttöönotosta – myös maaseuduilla (Eckhardt ym. 2018a). Mikäli palveluja ei synny, johtuu se paitsi riittämättömästä kysynnästä myös rokkeuden ja osaamisen puutteesta. Asiakkaiden roolia ja yksilöiden vastuuta korostava retoriikka sisältää näin uusliberalistisen liikennepolitiikan elementtejä (Aldred 2012; Dowling & Kent 2015).

Arjestaan kirjoittavat naiset kokevat, että mediassa kansalaisille jaetut ohjeet julkisten kulkuneuvojen suosimisesta ja yhteisautoilusta kuuluvat eri todellisuuteen kuin se arki, jota he elävät. Utopistisilta tuntuvat neuvot eivät ilahduta kirjoittajia. Ministeriön visioimista älypuhelinsovelluksella valittavista kulkutapayhdistelmistä ei kukaan edes unelmoi. Paikassa, jonka junat ohittavat pysähtymättä, asukkaiden on vaikea päästä osalliseksi liikkumisen ja kulkutapojen megatrendeistä tai kulttuurisesta muutoksesta eli ”palveluistumisesta”, jota liikennepolitiikan uudistuksella vauhditetaan.

Vastuu liikkumisen eriarvoistumisesta on liikennepolitiikan uudistuksen myötä siirretty liikennepalvelujen käyttäjille ja tuottajille eli paljolti kansalaisille itselleen. Kirjoituskilpailun osallistujat eivät kuitenkaan tunnista uutta aktiivista rooliaan liikennepalvelujen asiakkaina. Sen sijaan he suomivat päättäjien ymmärtämättömyyttä odottaen tai toivoen, että nämä vihdoinkin näkisivät asukkaiden

tarpeet, toisivat palvelut lähemmäksi, helpottaisivat koululaisten kulkemisia ja huolehtisivat nykyistä paremmin teiden kunnosta.

Lopuksi

Kirjoituskilpatekstien perusteella on selvää, että liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen puuttumisen määrittävät harvaan asutulla maaseudulla asuvien kansalaisten arkea ja asettavat ehtoja heidän toiminnalleen (vrt. Milbourne & Kitchen 2014). Epäselvää on puolestaan se, missä määrin kansalaiset pystyvät omilla valinnoillaan ja liikkumisen käytännöillään vaikuttamaan siihen, mitä palveluja maaseudulle syntyy ja mitkä niistä jäävät elämään (Berner & Siirilä 2019). Vaikka markkinoiden vapaata toimintaa korostetaan, on liikenteen palveluistuminen verrattomasti helpompaa, jos se perustuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ja monipuoliseen kulkuvälinevalikoimaan.

Alueiden väliset erot tässä suhteessa eivät synny ja syvene puhtaana markkinaehtoisesti, vaan niihin vaikutetaan myös tietoisella politiikalla. Liikenne- ja viestintäministeriön strategiset linjaukset perustuvat annettuina otettuihin väestöennusteisiin ja oletuksiin väestön keskittymisestä muutamaan suurimpaan seutukuntaan. Näin investoinnit yhtäällä luovat edellytyksiä uusille liikkumispalveluille samalla kun toisaalla teiden repiminen auki hiekkateiksi vie loputkin mahdollisuudet sujuvien palvelujen kehittämiseltä.

Kesäkuussa 2019 tehtävänsä nimitetty Antti Rinteen hallitus on luvannut arvioida liikennepalvelulakia ja tehdä korjauksia taksiliikenteeseen ja kela-taksien kilpailutuksiin. Muilta osin mahdolliset muutokset ovat vielä avoimia (Valtioneuvosto 2019: 109–117).

AINEISTOLÄHTEET

1. Uuden liikennepolitiikan klubi (2015) *Pää pilvissä, jalat maas. Uuden liikennepolitiikan klubin futuriikki*. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016110427950>
2. Liikenne- ja viestintäministeriö (2015) *Henkilökuljetusten uudistaminen. Ohjausryhmän loppuraportti*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2015. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-459-3>
3. Liikenne- ja viestintäministeriö (2016) *Digitaalinen tieto, innovatiiviset palvelut, hyvät yhteydet. Liikenne- ja viestintäministeriön konsernistrategia 2016-2020*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 1/2016. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-471-5>
4. Ovaska, E., Ruokola, S., Vahva, M., Beilinson, L., Toivonen, K., Anteroine, P., Parkkari, I., Löytty, M., Pohjonen, J., Hotti, M. & Höök, P. (2016)

- Nuorten ääni liikenneturvallisuukselle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 12/2016. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-486-9>
5. Särkkä, T., Kalenoja, H. & Tefke, J. (2016) *Tulevaisuuden liikennemallit ja ennusteet. Kirjallisuuskatsaus.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 11/2016. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-485-2>
 6. Kuukasjärvi, K., Nyberg, M., Paasilehto, A., Perälä, H., Rantala, O., Ristola, J., Similä, A., Takala, P., Thorström, E. & Vilkkonen, L. (2017) *Parempia väyliä – sujuvampaa liikennettä. Selvitys liikenneverkon kehittämistä liikeloudellisesti: Liikenneverkko-yhtiö (Live).* Liikenne- ja viestintäministeriön raportit ja selvitykset 1/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-495-1>
 7. Somerpalo, S., Tamminen, T. & Alinikula, P. (2017) *Liikenteen digitaalisten palveluiden esteettömyyden edistäminen.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-496-8>
 8. Aho, E., Lyly, L. & Mero, I. (2017) *Liikenne- ja viestintäarkkitehtuuri 2030 ja 2050.* Liikenne- ja viestintäministeriön raportit ja selvitykset 7/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-514-9>
 9. Vesanen-Nikitin, I. & Åkermarck, M. (2017) *Liikenteen ja viestinnän digitaaliset palvelut esteettömiksi. Toimenpideohjelma 2017-2021.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 8/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-516-3>
 10. Liikenne- ja viestintäministeriö (2017) *Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valtionavustukset. Valtiontukiselvitystyöryhmän raportti.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-538-5>
 11. Jääskeläinen, S. (toim.) (2018) *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1>
 12. Särkijärvi, J., Jääskeläinen, S. & Lohko-Soner, K. (2018) *Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportti.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 9/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-555-2>
 13. Särkijärvi, J., Jääskeläinen, S. & Lohko-Soner, K. (2018) *Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 13/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-559-0>
 14. Karjalainen, J. & Miettinen, K. (2018) *Liikennepalvelulain seurantaraportti.* Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 14/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-560-6>
- KIRJALLISUUS
- Addie, J.-P. D. (2013) Metropolitics in motion: the dynamics of transportation and state reterritorialization in the Chicago and Toronto city-regions. *Urban Geography* 34(2) 188–217. <https://doi.org/10.1080/02723638.2013.778651>
- Adey, P. (2009) *Mobility.* Routledge, Abingdon.
- Aldred, R. (2012) Governing transport from welfare state to hollow state: The case of cycling in the UK. *Transport Policy* 23 95–102. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.05.012>
- Aho, E., Lyly, L. & Mero, I. (2017) *Liikenne- ja viestintäarkkitehtuuri 2030 ja 2050.* Liikenne- ja viestintäministeriön raportit ja selvitykset 7/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-514-9>
- Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (toim.) (2008) *Mobility and place. Enacting Northern European peripheries.* Ashgate, Aldershot.
- Banister, D. & Norton, F. (1988) The role of the voluntary sector in the provision of rural services — the case of transport. *Journal of Rural Studies* 4(1) 57–71. [https://doi.org/10.1016/0743-0167\(88\)90079-4](https://doi.org/10.1016/0743-0167(88)90079-4)
- Berner, A. & Siirilä, H. (2019) *Liikennepalvelulaki toi mahdollisuudet, nyt opetellaan yhdessä niitä käyttämään.* Impulssi-blogi 1.3.2019. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. <https://impulssilvm.fi/2019/03/01/liikennepalvelulaki-toi-mahdollisuudet-nyt-opetellaan-yhdessa-niita-kayttamaan/>
- Bissell, D. (2016) Micropolitics of mobility: Public transport commuting and everyday encounters with forces of enablement and constraint. *Annals of the American Association of Geographers* 106(2) 394–403. <https://doi.org/10.1080/00045608.2015.1100057>
- Blázquez, M., Llano, C. & Moral, J. (2010) Commuting times: is there any penalty for immigrants? *Urban Studies* 47(8) 1663–1686. <https://doi.org/10.1177/0042098009356127>
- Cresswell, T. (2006) *On the move: Mobility in the modern western world.* Routledge, London.
- Cresswell, T. (2010) Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography* 35(4) 550–558. <https://doi.org/10.1177/0309132510383348>
- Currie, G. (2010) Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography* 18 31–41. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.12.002>
- van Dijk, T. (2001) Discourse and manipulation. *Discourse & Society* 17(3) 359–383. <https://doi.org/10.1177/0957926506060250>
- Dowling, R. & Kent, J. (2015) Practice and public-private partnerships in sustainable transport governance: The case of car sharing in Sydney, Australia. *Transport Policy* 40 58–64. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.02.007>
- Eckhardt, J., Nykänen, L., Aapaoja, A. & Niemi, P. (2018a) MaaS in rural areas – case Finland. *Research*

- in *Transportation Business & Management* 27 75–83. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.09.005>
- Eckhardt, J., Nykänen, L. & Siirilä, H. (2018b) Maaseudun liikkumis- ja kuljetuspalvelut tulevaisuudessa. *Maaseudun uusi aika* 26(2–3) 99–109.
- Enright, T.E. (2013) Mass transportation in the neoliberal city: the mobilizing myths of the Grand Paris Express. *Environment and Planning A* 45(4) 797–813. <https://doi.org/10.1068/a459>
- Farmer, S. (2011) Uneven public transportation development in neoliberalizing Chicago, USA. *Environment and Planning A* 43(5) 1154–1172. <https://doi.org/10.1068/a43409>
- Farrington, J. & Farrington, C. (2005) Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography* 13(1) 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002>
- Foucault, M. (2000) *Tarkkailla ja rangaista*. Otava, Helsinki.
- Gray, D., Shaw, J. & Farrington, J. (2006) Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area* 38(1) 89–98. <https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2006.00662.x>
- Hanson, S. (2003) Transportation: Hooked on speed, eyeing sustainability. Teoksessa Sheppard, E. & Barnes, T. J. (toim.) *A companion to Economic Geography*. Oxford, Blackwell, 468–483.
- Jokinen, A., Juhila, K. & Suoninen, E. (2016) *Diskursianalyysi: teorit, käsitteet ja käyttö*. Vastapaino, Tampere.
- Kwan, M. P. & Schwanen, T. (2016) Geographies of mobility. *Annals of the American Association of Geographers* 106(2) 243–256. <https://doi.org/10.1080/24694452.2015.1123067>
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2017a) Harvaan asuttujen alueiden liikennepalvelut liikennepalveluilla. *Faktalehti* 47/2017. <https://www.lvm.fi/documents/2018/1/937315/Faktalehti+47-2017+Harvaan+asuttujen+alueiden+liikennepalvelut+liikennepalveluilla.pdf/6eaaa5b5-59ac-4cd7-889c-4b0e79573655>
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2017b) *Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valtionavustukset. Valtiontukiselvitystyöryhmän raportti*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 18/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-538-5>
- Lin, W. (2014) The politics of flying: aeromobile frictions in a mobile city. *Journal of Transport Geography* 38 92–99. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.06.002>
- Lin, W. (2018) Transport provision and the practice of mobilities production. *Progress in Human Geography* 42(1) 92–111. <https://doi.org/10.1177/0309132516666189>
- Milbourne, P. (2004) The local geographies of poverty. *Geoforum* 35(5) 559–575. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2003.11.005>
- Milbourne, P. (2007) Re-populating rural studies: migrations, movements and mobilities. *Journal of Rural Studies* 23(3) 381–386. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2007.04.002>
- Milbourne, P. & Kitchen, L. (2014) Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies* 34, 326–336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>
- Moisio, S. (2012) *Valtio, alue, politiikka. Suomen tilaisuhteiden sääntely toisesta maailmansodasta nyky päivään*. Vastapaino, Tampere.
- Noack, E. (2010) Are rural women mobility deprived? – A case study from Scotland. *Sociologia Ruralis* 51(1) 79–97. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00527.x>
- Osti, G. (2010) Mobility demands and participation in remote rural areas. *Sociologia Ruralis* 50(3) 296–310. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00517.x>
- Pitkänen, K., Sireni, M., Rannikko, P., Tuulentie, S. & Hiltunen, M. J. (2017) Temporary mobilities regenerating rural places. Case studies from Northern and Eastern Finland. *Journal of Rural and Community Development* 12(2/3) 93–113. <http://journals.bran-don.ca/jrcd/article/download/1387/323>
- Ranković Plazinić, B. & Jović, J. (2014) Women and transportation demands in rural Serbia. *Journal of Rural Studies* 36 207–218. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.08.002>
- Schwanen, T. (2016) Geographies of transport I: Reinventing a field? *Progress in Human Geography* 40(1) 126–137. <https://doi.org/10.1177/0309132514565725>
- Shaw, J. & Hesse, M. (2010) Transport, geography and the “new” mobilities. *Transactions of the Institute of British Geographers* 35(3) 305–312. <https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2010.00382.x>
- Sheller, M. (2015) Mobilizing transportation, transporting mobilities. Teoksessa Cidell, J. & Prytherch, D. (toim.) *Transport, mobility and the production of urban space*, 12–18. Routledge, London.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38(2) 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Shergold, I. & Parkhurst, G. (2012) Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies* 28 412–421. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2012.01.010>
- Spinney, J. (2016) Fixing mobility in the neoliberal city: Cycling policy and practice in London as a mode of political-economic and biopolitical governance. *Annals of the American Association of Geographers* 106(2) 450–458. <https://doi.org/10.1080/24694452.2015.1124016>
- Sturzaker, J. (2010) The exercise of power to limit the development of new housing in the English countryside. *Environment and Planning A* 42 1001–1016. <https://doi.org/10.1068/a42297>

- Sturzaker, J. & Schuksmith, M. (2011) Planning for housing in rural England. Discursive power and spatial exclusion. *Town Planning Review* 82(2) 169–192. <https://www.jstor.org/stable/27975990>
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.
- Uteng, T. & Creswell, T. (2008) *Gendered mobilities*. Ashgate, Aldershot.
- Uuden liikennepolitiikan klubi (2015). Pää pilvissä, jalat maas. Uuden liikennepolitiikan klubin futuriikki. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016110427950>
- Valtioneuvosto (2017) *Hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi*. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM019:00/2017>
- Valtioneuvosto (2019) *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Pääministeri Rinteen hallitusohjelma 2019*. <https://valtioneuvosto.fi/rinteen-hallitus/hallitusohjelma>
- Velaga, N. R., Nelson, J. D., Wright, S. D. & Farrington, J. H. (2012a) The potential role of flexible transport services in enhancing rural public transport provision. *Journal of Public Transportation* 15(1) 1111–1131. <http://doi.org/10.5038/2375-0901.15.1.7>
- Velaga, N. R., Beecroft, M., Nelson, J. D., Corsar, D. & Edwards, P. (2012b) Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. *Journal of Transport Geography* 21 102–112. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.07.001>
- Vepsäläinen, M. & Hiltunen, M. (2001) *Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo*. Joensuun yliopisto, Maantieteen laitoksen julkaisuja No 9.
- Vepsäläinen, M. & Pitkänen, K. (2010) Second home countryside. Representations of the rural in Finnish popular discourses. *Journal of Rural Studies* 26 194–204. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2009.07.002>