

ovat maaseudulla pidentyneet ja saavutettavuus heikentynyt. (Leinamo 2010, 118–120; YTR 2009, 49.)

Poliittisessa keskustelussa on lähes kokonaan unohdettu se, mitä kustannuksia syntyy palvelujen keskittämisestä ja kuka maksaa palvelujen saavutettavuuden heikentymisestä. Kun palveluja lakkautetaan pienistä taajamista ja entisistä kuntakeskuksista, ne siirtyvät suurempiin keskuksiin ja samalla etääntyvät maaseudun asukkailta entistä kauemmaksi. Keskittämisellä ja palvelutuotantoa tehostamalla tavoitellaan kustannussäästöjä, mutta samalla siirretään liikkumisen kustannuksia asiakkaiden maksettavaksi. Matkat palveluihin ovat entistä pidemmät ja julkiset liikenneyhteydet puutteelliset. Matkakustannusten lisääntymisen ohella asiointimatkat pidentyvät ajallisesti. Ei ole tutkittua tietoa siitä, kykenevätkö kunnat parantamaan palvelujen laatua samalla kun keskittävät niitä entistä suurempiin tuotantoyksiköihin.

3.5 LIIKKUMISEN JA LIIKENNE-INFRASTRUKTUURIN MUUTOKSET

Pitkät työ- ja asiointimatkat sekä puutteelliset julkisen liikenteen palvelut vaikeuttavat liikkumista maaseudulla ja edistävät yksityisautojen käyttöä. Myös kaupan ja muiden palvelujen vähentyminen haja-asutusalueella on entisestään lisännyt maaseudun asukkaiden riippuvuutta yksityisautoista. Lisäksi kulkutarpeiden erilaisuus edellyttää useamman auton omistamista. Kahden auton omistus onkin maaseudun kotitalouksissa yleisempää kuin kaupungeissa (Ponnikas ym. 2011, 32).

Viimeisen 20 vuoden aikana työssäkäyntimatkat ovat pidentyneet maaseudulla nopeammin kuin kaupungeissa (Ponnikas ym. 2011, 48). Syynä on ollut maatalouden työpaikkojen väheneminen sekä kaupunkien ja muihin taajamiin suuntautuvan työssäkäynnin yleistymisen. Kaupunkien läheisellä maaseudulla työmatkojen keskipituus on kaikkein korkein, jalankulkuetäisyyden mittaisten työmatkojen osuus on pieni ja suurin osa työmatkoista on yli 10 kilometrin mittaisia. Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla alle viiden kilometrin työmatkoja on edelleenkin noin puolet kaikista työmatkoista, mutta hyvin pitkien, yli 50 kilometrin pituisten työmatkojen osuus on myös suurempi kuin kaupungeissa tai niiden läheisellä maaseudulla (Ponnikas ym. 2011, 47–49). Työmatkoihin liittyy usein myös palvelujen hankkiminen. Jos käydään haja-asutusalueelta töissä kaupungissa tai kuntakeskuksessa, voidaan tehdä arjen ostokset samalla matkalla.

Yhteiskunnalla on eräitä julkisen liikenteen rahoitus- ja järjestämistehtäviä. Esimerkiksi valtio ja kunnat ostavat osan julkisesta linja-autoliikenteestä. Kunnat vastaavat muun muassa vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisista kuljetuksista sekä koulukuljetuksista. Osa kunnista järjestää lisäksi kaikille avointa asiointiliikennettä, jolla pyritään palvelemaan muun muassa autottomien asiointitarpeita. Kuntien kesken ja niiden eri osien välillä on suuria eroja asiointiliikenteen järjestämistavoissa ja palvelutiheydessä (Rintamäki ym. 2010, 13). Osassa kuntia asiointiliikennettä ei ole lainkaan ja

osassa kuntia asiointiliikenteen palvelut toimivat jokaisena arkipäivänä taajama-alueella.

Maaseudulla autoistuminen ja työikäisen väestön väheneminen ovat vähentäneet joukkoliikenteen käyttöä ja heikentäneet sen kannattavuutta. Monet kunta- ja palvelukeskukset ovat paikoin maaseudun asukkaiden heikosti saavutettavissa, koska julkisen liikenteen vuoroja on vähän tai ne puuttuvat kokonaan. Tilanne on huonontunut viime vuosina, koska valtion on pienentänyt liikenneojsijöille antamaa tukea, mikä on johtanut julkisen liikenteen vuorojen lakkauttamisiin etenkin harvaan asutulla maaseudulla.

Valtion tukirahojen supistaminen ja sen seurauksena tapahtuva runkoliikenteen karsiminen pakottaa valtiota ja kuntia keskittämään entisestään voimavaroja joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen ja kehittämiseen. Liikenne ja viestintäministeriön työryhmä määritteli vuonna 2005 yhtenäiset kriteerit julkisen liikenteen palvelutasolle (LVM 2005). Kriteerien mukaan asukkaiden eri puolilla maata tulee pystyä julkisella liikenteellä tekemään tärkeiden keskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä jokapäiväiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat. Lisäksi kuntien sisäisessä liikenteessä myös autottomien on päästävä asioimaan kuntakeskuksessa ja muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa. Yksi keino taata asiointi kahdesti viikossa on kyytitakuun toteuttaminen, jota on kokeiltukin monissa kunnissa (LVM 2011, 24). Paikallisesti on kehitelty myös muita asiointiliikenteen uusia muotoja, joiden avulla pyritään organisoimaan resurssit uudelleen, säästämään kustannuksissa ja luomaan laadukkaampia julkisen liikenteen palveluja.

Tieto- ja viestintäteknologian käyttö liikennejärjestelmässä lisääntyy. Älyliikenteellä tarkoitetaan tieto- ja viestintäteknikan hyödyntämisestä henkilö- ja tavaraliikenteessä. Älyliikenteen avulla voidaan hakea liikkumisen kokonaisuuden kannalta edullisinta ratkaisua, joka edistää turvallisuutta, sujuvuutta, tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Älykkäämmän reittisuunnittelun ja -optimoinnin avulla on mahdollista ottaa paremmin huomioon erilaiset palveluja tarvitsevat ryhmät ja eri alueiden tarpeet. Liikennejärjestelmien ja laajakaistayhteyksien lisäksi alueiden ja niiden asukkaiden saavutettavuutta parantaa sulautetun tietotekniikan yleistymisen eli langattoman tiedonsiirron ja verkottumisen muuttuminen mahdolliseksi kenelle tahansa, milloin tahansa, missä tahansa ja minkä välityksellä tahansa. Tämä antaa uusia mahdollisuuksia muun muassa matkailulle, hyvinvointipalvelujen tuottamiselle ja uudelle yritystoiminnalle myös syrjäisillä alueilla. (TEM 2010, 66–70).