

# elämä *liikkeessä*

HANNA PIKKARAINEN / SINI PUNTANEN / MARI SIIKONEN / MAIJA VAHA-RAHKA / LAURA YLI-JAMA

**elämä** *liikkeessä*

## **ELÄMÄ LIIKKEESSÄ**

© Kirjoittajat:

Hanna Pikkarainen, arkkitehti SAFA

Sini Puntanen, diplomi-insinööri

Mari Siikonen, teollinen muotoilija TKO

Maija Vähä-Rahka, filosofian maisteri

Laura Yli-Jama, maisema-arkkitehti MARK

Tielaitoksen lisäksi tämän julkaisun kustantamiseen ovat osallistuneet LT-Konsultit Oy, Creadesign Oy ja Liikenneliitto ry.

Design: Tarja Salonen, Sininen Arkki Oy

Paino: Kyrriiri Oy, Helsinki 1999

Julkaisun tilaus: Tielaitoksen julkaisumyynti

puh. 0204 44 2053

*Kansainvälinen tiejärjestö PIARC (World Road Association) järjesti vuosituhannen vaihtumisen kunniaksi alle 35-vuotiaille asiantuntijoille kirjoituskilpailun aiheesta "Infrastruktuuri ja liikenne 21. vuosisadalla" (Infrastructure and transportation in the 21st century). Kilpailun tarkoituksena oli kartoittaa erilaisia visioita mahdollisimman laajasti, olihan kilpailu avoin jokaiselle PIARCin 93 jäsenmaalle.*

*Tämä essee "Elämä liikkeessä" oli Suomen osakilpailun voittaja ja edusti maatamme loppukilpailussa, joka käytiin 11 eri maan edustajan kesken. Näistä neljä parhaaksi valittua esseetä palkittiin ja kirjoittajat esittelivät ne lokakuussa 1999 maailman tiekongressissa Kuala Lumpurissa. Suomen essee oli yksi palkitusta.*

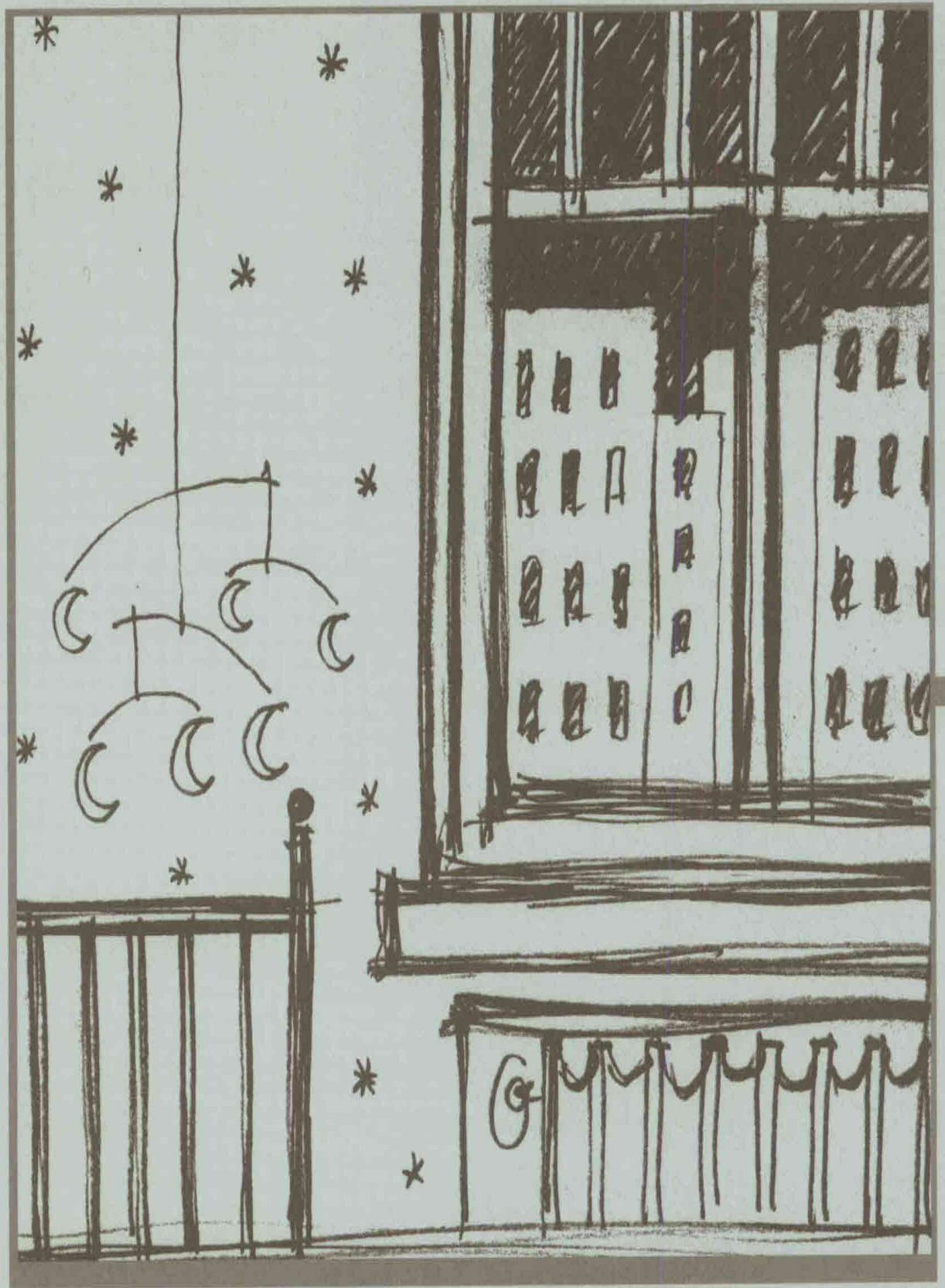
*Kilpailun osallistumisvaatimuksena oli esseen tuottaminen ryhmätyönä ja suositeltavaa oli myös yhteistyö eri ammattien edustajien välillä. "Elämä liikkeessä" -esseen kirjoittajat täyttivät nämä ehdot esimerkillisesti ja kiinnostava teksti vakuutti kansainvälisenkin raadin. Erityistä kiitosta ryhmä sai elämyksellisestä otteesta aiheen käsittelyssä.*

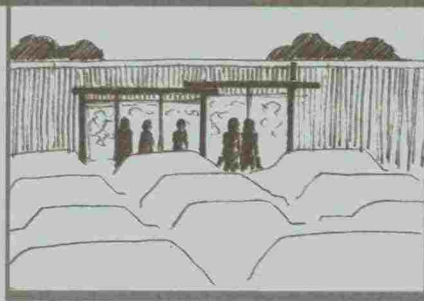
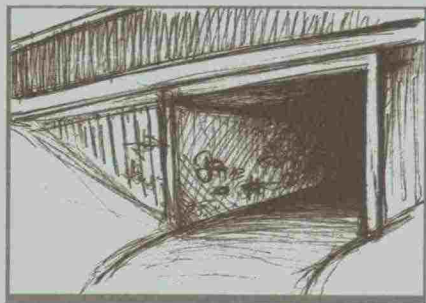
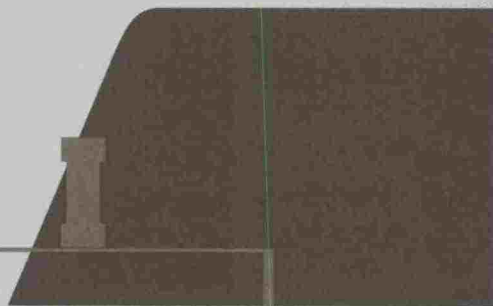
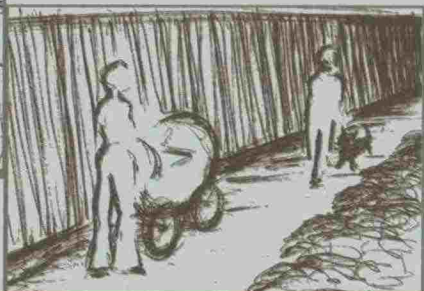
*PIARCin Suomen edustajina meillä on ilo onnitella kirjoittajia heidän osuudestaan suomalaisen tiedon ja taidon tunnetuksi tekemisessä.*

*Matti-Pekka Rasilainen  
Tiejohtaja  
Tielaitos*

*Tapani Määttä  
Apulaisjohtaja  
Tielaitos*







*Sulo syntyy maailmaan vuonna 1998. Sulo viettää päiväänsä nokosilla, pakattuna lämpimiin vaunuihin, joita työntäen äiti kävelee lenkin puistossa. Kaupungin jyly kuuluu puistossa hie- man vaimeampana, mutta tauottomana jyllinä, joka katkeaa kerran viikossa kun mennään käy- mään mummolassa - kun mummolan pihalla tullaan ulos autosta, jyllinää ei ole. Sinne hiljai- suus myös jää, mummon luokse. Takaisin kotiin puistosta, äiti irrottaa vaunun pyörien päältä ja kiinnittää Sulon pakkauksessaan auton taka- penkille. Auton lämmityslaitteen huminaa säes- tää moottorin hiljainen, välillä kiihtyvä, välillä hidastuva ääni, joka vaivuttaa uudelleen syvään uneen.*

Elämä on helppoa ja mukavaa. Työtä tehdään siististi sisätiloissa ja töihin pääsee omalla autolla. Keskus- tassa asuessa erikoisliikkeet ja elokuvateatterit ovat jalkaisinkin käden ulottuvilla, mutta jossain vaihees- sa elämää, ensimmäisen lapsen synnyttyä on aika lämmitellä ajatusta omakotitalosta puutarhoineen - kaukana liikenteen melusta ja kaupungin hälinästä.

Kaupungin vilske on stimuloivaa aina välillä ja sitä on lysti kokeilla pieninä annoksina. Ostoksillekin pääsee mukavasti silloin kun haluaa ja uusien tavaroiden kuljetus onnistuu vaivattomasti auton tavaratilassa. Harrastamisenkin on helppoa ja monipuolista. Autolla kuljettaessa voi elää mielensä mukaan ja lastenkin elämään autolla liikkuminen tuo ulottuvuuksia oman pihapiirin ulkopuolelta. Liikenne luo uusia mahdollisuuksia kokea maailmaa myös muualla, oppia muiden maiden kulttuureista. Vapaa-aikaan kuuluvat ulkomaanmatkat jo lasten kansainvälisyyskasvatuksenkin kannalta.

Sähköiset viestimet tuovat lähelle myös sen kansainvälisyyden, jota ei haluta kokea. Elintasokuilu rikkaiden ja köyhien maiden välillä jää vieraaksi monia kieliä puhuvalle maailmankansalaiselle. Ilmastomuutoksen oireet Etelänavalla eivät kuulu kansainvälisen maailmankansalaisen perustietoon kuten ranskalaisten viinien ja amerikkalaisten tv-julkkisten tuntemus. Liikenteen helppous lisää kansainvälisyyttä, mutta antaa mahdollisuuden myös hyvin kapeaan kuvaan maailmasta. Liikenneväylät ja yhteydet vievät sinne missä kehitys on pisimmällä, paikkoihin jotka ovat keskenään jotenkin samankaltaisia ja siksi turvallisia nykyaikaiselle elämymatkaajalle.

Elämää eivät rajoita aika ja etäisyydet, mutta lähipiirin kokemista rajoittavat liikenneväylät. Liikenteeseen kuluu paljon aikaa ja ihmiset arvostavat aikaa yli kaiken. Vapaa-aikaa käytetään tehokkaasti, jotta ehdittäisiin elää monipuolista ja elämysrikasta elämää. Vapaa-aikaan ja lomiin kuuluu olennaisena osana matkustaminen jonnekin, vaikka koskaan ei ole riittävästi aikaa olla kotona tai yleensä paikallaan.

Liikenteen täytyy olla tehokkaampaa, mukavampaa ja monipuoli-



sempaa, jotta elämyksiä on mahdollista hankkia enemmän, kauempaa ja useammin. Paradoksaalista on, että luonnon luokse on lähdeittävä erikseen, usein autolla. Päästäksemme luontoon meidän on aina uhrattava sitä palanen tuhoisan pakokaasun, melun ja luontoalueita nakertavan tilantarpeen muodossa.

Haluamme vaihtoehtoja ja niihin kaikille yhtäläiset mahdollisuudet. Yksityisautoiluun perustuva yhteiskunta on antanut yhä useammalle mahdollisuuden harrastaa klassista balettia, sanskriittia ja koiranäyttelyjä asuinpaikasta riippumatta. Vaihtoehtoja luomalla on päädytty tilanteeseen, jossa yhtä toimintaa on korvattu toisella eikä niiden määrä lopulta lisäännny vaan vähenee. Monipuoliset marketit eivät täydentäneetkään palvelutasoa vaan korvasivat lähikaupat. Yksityisautoilu johti yhä yksipuolisempaan liikennejärjestelmään ja väheneviin liikkumisen vaihtoehtoihin.

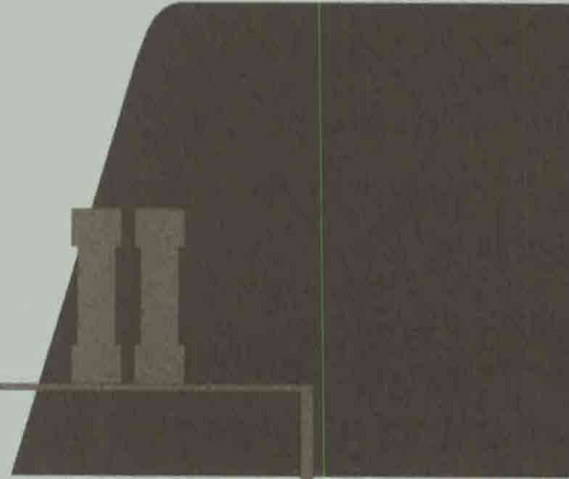
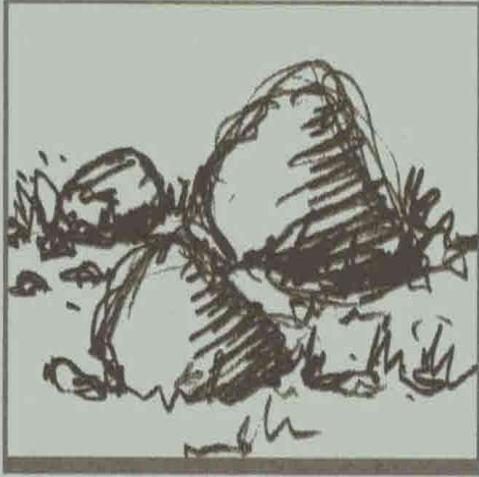
Teknologian maksimaaliseen hyödyntämiseen tähtäävä kehitys on johtamassa siihen, että ihmisen toimintoja helpotetaan mahdollisimman paljon. Jatkuvasti kehitetään varusteita ja tuotteita, jotka helpottavat jokapäiväistä elämäämme. Elämän helpoksi tekeminen on periaate, joka leimaa tämän päivän teollista tuotekehitystä. Perusteltua on helpottaa sellaisten ihmisten elämää, joilla on vaikeuksia toimia vamman tai vajavaisuuden takia, mutta mihin lisähelputuksia loppujen lopuksi tarvitsee terve, aikuinen ihminen? Monet tekniset innovaatiot on alunperin kehitetty ääriolosuhteita varten. Esimerkiksi halvauspotilaiden elämää helpottamaan kehitetään paraikaa apuvälineitä. Ehkä silmien avulla liikuteltava, räpäyttämällä klikattava tietokoneen hiiri on pian jokaisen arkipäivää? Mihin sitten enää tarvitaan etusormen lihaksia?

Helppouteen pyrkimys on kääntynyt itseään vastaan. Helppous ja itsellisen vapauden korostaminen tarkoittaa ennen pitkää toisten yksilöiden elämän vaikeuttamista ja rajoittamista. Vapauteen kuuluu myös vastuu - vastuu yhteisöstä ja omasta elinpiiristä - laajemmassa mielessä kuin vain omasta perheestä. Omasa henkilökohtaisesta vapaudesta ja elämän helppoudesta tinkimisen palkintona on yhteisöllisyys ja yhteiselon palkitsevuus, viihtyminen yhteisössä ja turvallisuuden tunne, jonka siihen kuuluminen antaa.

***Läheiselle asuntoalueelle on hyvin pitkä matka. Moni pieni eläin on suoraviivaisesti yrittänyt selvittää matkasta suorinta tietä, huonoin seurauksin. Pysäkillä seisova Max tuntee itsensä hyvin pieneksi ihmiseksi. On tuulista ja liikenteen melu on kova. Bussi toi Maxin nopeasti valtavyhlää pitkin lähelle kyläpaikkaa, mutta suuren liikenteen valtavyhlän ylittäminen tuntuu monimutkaiselta. Max lähtee päivastaiseen suuntaan kuin mihin on menossa sillä suunta on ainoa johon vie kävelyreitti. Pieni polku, joka lähtee pysäkiltä suoraan tietä kohti ei tunnu turvalliselta vaihtoehdolta ja polun käyttöä onkin yritetty puomilla hillitä. Muutama kymmenen metriä käveltyään Max päätyy suuren sillan alle, jossa tie haarautuu. Asuntoalueelle vievä tien haara johtaa hämärään alikulkuun ja toinen reitti kohti pientä huoltoasemaa. On jo ilta ja Maxia pelottaa. Hän päättääkin suunnata huoltoasemalle. Asemalta Max soittaa taksin, joka vie hänet määränpäähän turvallisesti, ohi meluvallien, yli siltojen ja vihdoin kaivatun ystävän luokse.***









## **Kohti tulevaisuuden elämäntapaa**

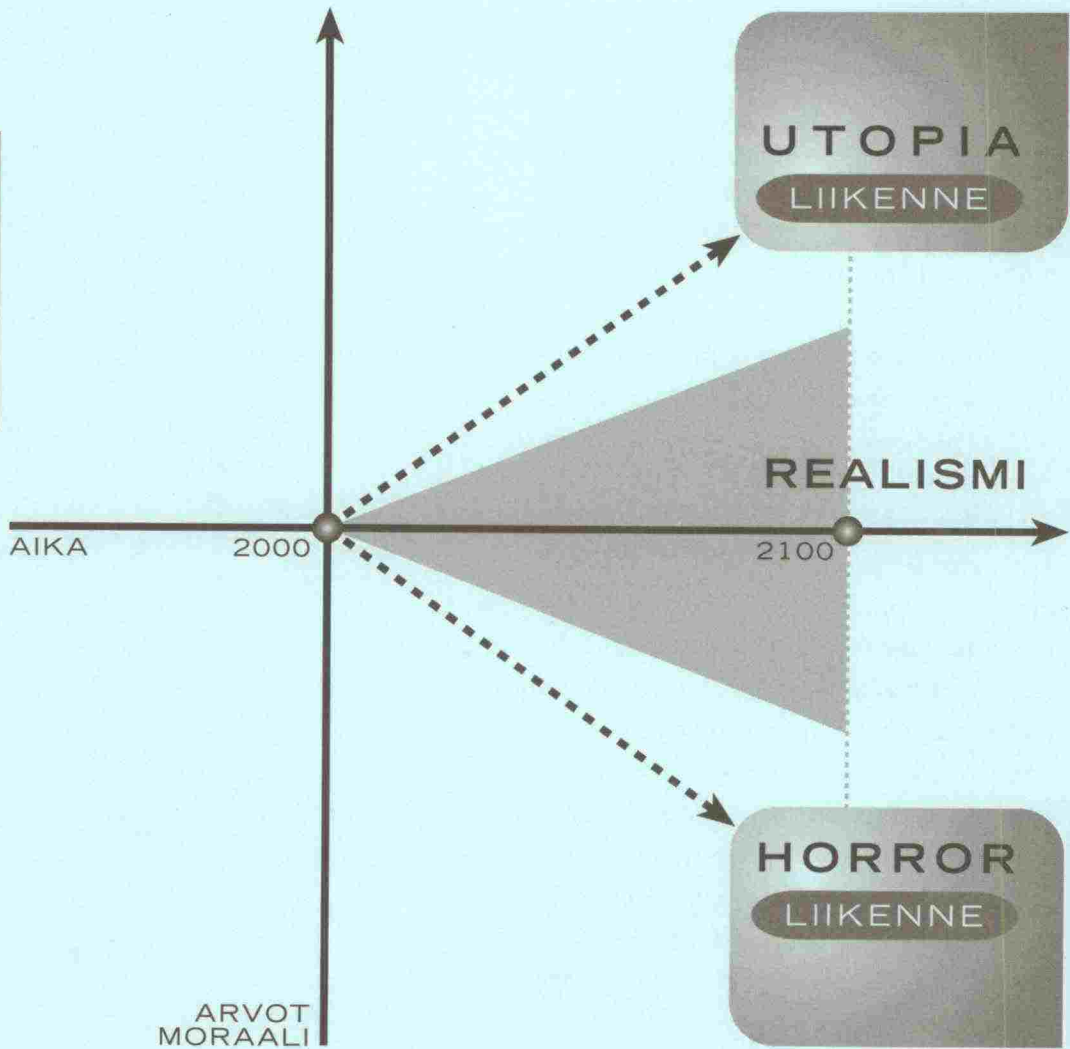
Ensi vuosisadan yhteiskunnalle on luotu runsaasti erilaisia skenaarioita huikeimmista science fiction -visioista aina ahdistaviin kauhukuviin asti. Toiveet maailmasta sadan vuoden kuluttua vaihtelevat yksilön kulttuuri-taustan ja kokemusmaailman mukaan.

Olemme jo nyt kulkemassa kohti yhteiskuntaa, jossa eri alakulttuureissa on hyvin toisistaan poikkeavia tapoja elää. Ihminen on yhä vähemmän sidottu yhteiskuntaluokkaan, ammattiin, sukupuoleen tai perinteiseen perheyhteisöön valitessaan elämäntapaansa. Elämänmuodon määräävät pikemminkin henkilökohtaiset ominaisuudet ja ihanteet. Kukin voi valita ammattinsa oman lahjakkuutensa mukaan, asua suurkaupungissa, pienessä kaupungissa tai maaseudulla, ja elää sellaisessa ihmisyyhteisössä minkä kokee miellyttäväksi.

Vaikka useilla elämän alueilla on mahdollisuus yhä erilaisempiin valintoihin, säätelevät yksilön elämää kuitenkin suuret talouden ja politiikan valtakoneistot. Vapaus on suhteellista.

Onnellisen elämän perustarpeet lienevät sadan vuoden kuluttua samankaltaisia kuin aiemminkin. Ihminen tarvitsee ravintoa, puhdasta vettä ja ilmaa, paikan, jossa asua, tietyn sosiaalisen verkoston, turvallisuutta sekä mielekkään tavan hankkia elantonsa. Henkinen virkistys ja mahdollisuudet toteuttaa itseään ovat jokaisen omien valintojen ja luovuuden varassa.

Perustarpeet ja etenkin hyvän elinympäristön tavoitteet hämärtyvät



*5-vuotias on oikeastaan vielä lapsi. Se, että oppii lukemaan, ei vielä tarkoita, että oppisi ymmärtämään lukemaansa. Pikku Leonid luki sujuvasti monta riviä seinäheijasteesta, isän piti korjata vain kahden sanan kohdalla. Leonid, isä ja eno katselivat heijasteelta kuvia isän isovanhemmista, jotka olivat eläneet betonielementitalossa ja heillä kummallakin oli ollut oma, nelikumipyöräinen auto. He ajelivat päivän aikana useita kertoja sinne ja tänne kaupungin keskustassa. Keskusta oli ollut täynnä ajoreittejä autoja varten. Sanat, joiden kohdalla isä korjasi Leonidin lukemista, olivat pakokaasu ja digitaali-tv. Lukuharjoitusten jälkeen Leonid juoksee serkkunsa Khalimin luokse kahden korttelin päähän jalkapohjia kutittavaa ruohomattoa pitkin. Khalimin talon Leonid tunnistaa helposti; se on se, jonka koko ylin kerros on auringonkeltainen ja jonka sivulla on iso sammalpäällysteinen kivi ja kolme suurta vaahteraa. Leonid ajattelee; värejä, kiviä ja puita on helpompi lukea kuin sanoja.*

kuitenkin helposti tehokkaan talouden tai suuren byrokraatian sanelemiin ehtoihin. Yhdyskuntarakenteen kehitys ja sen mukana myös liikenteen kehitys oh-

jautuvat välttämättä niiden arvojen mukaan, jotka yhteiskunnassa ovat vallassa. Asiat eivät voi toteutua, ellei niitä nosteta tavoitteiksi ja niiden saavuttamiseen panosteta.

## **Kuka suunnittelee yhdyskuntarakenteen?**

15

Talouselämän sanelemista tarpeista syntyy ympäristöjä, jotka eivät ole ihmisten omia eivätkä tyydytä asukkaita. Yhteiskunnan köyhät sysätään epäviihtyisimmille alueille. Vallassa olevat ja varakkaat saavat valita ympäristönsä.

Edellytys elävälle kaupunkikulttuurille on suunnittelijoiden ja asukkaiden välinen kiinteä yhteys, jossa asukkaat eivät ole kuuntelijoita ja sivusta seuraajia, vaan aktiivisia subjekteja omassa ympäristössään. Suunnittelijat ovat koulutuksen saaneita ammattilaisia, jotka auttavat yhteisöä pääsemään tavoitteeseensa, viihtyisään ja toimivaan elinympäristöön. San-kariarkkitehtuuri on modernismin jälkeisen ajan kaupunkisuunnittelussa vain pieni osanen, eikä ainoa ihannoitu päämäärä.

Liikkumiseen ja infrastruktuuriin liittyviä tavoitteita ovat meluttomuus, saasteettomuus, turvallisuus, visuaalinen miellyttävyyys sekä toimivat yhteydet. Toiminnot sijoittuvat yhdyskuntarakenteessa lähelle toisiaan. Työ-, koulu- ja asiointipaikat ovat jalka- tai pyöräilymatkan etäisyydellä. Liikenneväylät eivät muodosta raskasta estevaikutusta, vaan alueet ovat helposti saavutettavissa. Infrastruktuuria ja liikennettä kehitetään luontoa säilyttäen. Liikenneympäristöt ovat miellyttäviä ja kauniita paikkoja eivätkä vain välttämättömiä, tilaavieviä hukka-alueita.

Liikennesuunnittelu ja liikenneväylien rakentaminen lienee tulevaisuudessakin vallankäyttöä. Voidaanko liikennettä suunnitella ilman val-tataistelua? Voiko pitkälle sektoroitunutta päätöksentekoa yhtenäistää?



Ilman yhteisen edun tavoitetta on vaikea päästä kokonaisvaltaiseen näkemykseen. Tavoitteita himmentää helposti päätöksentekijän henkilökohtaisen edun vaarantuminen, oman organisaation arvovallan väheneminen.

Nykyisin eri liikennemuodoille on omat hallintokoneistonsa; teiden, rautateiden, vesi- ja lentoliikenteen hallinto-organisaatiot tekevät päätöksiä ja jakavat resursseja oman alansa sisällä kilpaillen keskenään "asiakkaita". Jokaisella on intresseissään oman organisaation voimistaminen ja osuudesta kamppaileminen.

Eräs keino vähentää paisuvan hallinnon sektoroitumista on kehittää kokonaisuutena toimivalle seudulle yksi kokonaisvaltainen organisaatio, joka suunnittelee ja päättää alueen asioista. Aluekokonaisuudelta vaaditaan tällöin sopivaa ja hallittavissa olevaa kokoa. Kun seudun hallintoyksiköjä on vähemmän, ei muodostu etäistä valtakoneistoa. Myös ihmisten kokema vaikutusmahdollisuus ympäristöönsä paranee.

Suunnittelutyössä arvostetaan hankkeiden vaikutusten monipuolista selvittämistä sekä toiminnan suunnan oikeellisuuden arviointia. Hankkeiden läpivienti ja varsinainen rakentaminen eivät ole itsetarkoitus. Inhimillinen piirre meillä kaikilla on saada oma kädenjälkemme historiaan. Jos tämä kädenjälki olisi tulevaisuudessa monumentin sijasta ympäristöteko, olisimme kulkeneet yhden askeleen eteenpäin.

## **Kansalainen asiakkaana**

Liikkuvan kansalaisen kannalta henkilökohtainen etu, liikkumisen tarkoituksenmukaisuus, helppous, edullisuus ja miellyttävyys ovat omien liikkumisvalintojen lähtökohdat. Asuinpaikan valinnassakaan ihminen ei sadan

vuoden kuluttua ole vähemmän egoistisempi tai mu-  
kavuudenhaluisempi. Valistuneempi ehkä kylläkin.

17

Liikkumistavan haluttavuus on yksilölle tarjotta-  
vien liikkumismuotojen tär-  
kein ominaisuus. Liikkumis-  
muodon tekee haluttavaksi  
sen helppous, nopeus ja edul-  
lisuus. Lisäksi ihmisellä on  
fyysisen liikkumisen tarve,  
joka on olennaista myös ter-  
veyden kannalta. Ihminen ha-  
luaa liikkua vain liikkumisen  
vuoksi, vaikka saisikin kaikki  
hyödykkeet ja virikkeet luok-  
seen muulla tavoin. Liikkumi-  
nen jalan, polkupyörällä, rul-  
laluistimilla tai meloen työ- ja  
asiointimatkoilla on siirtymis-  
tä paikasta toiseen ja samalla  
liikunnan tarve tyydyttyä.

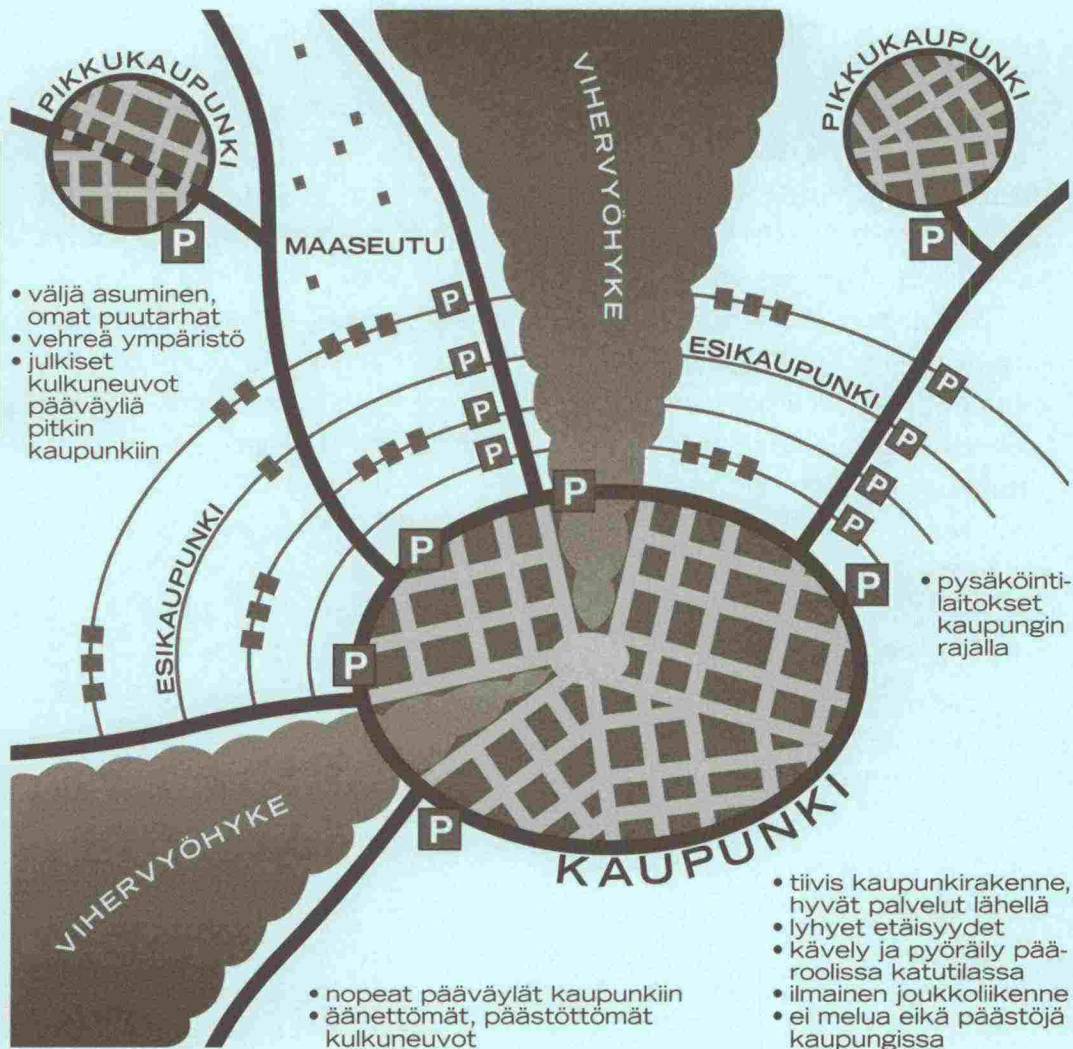
*Xavierin elämä rytmittyy vapaa-ajan, työn ja  
levon kesken. Rytmien määrää työnantajan ohella  
Xavier itse. Tänään työpäivä alkoi kotona sähköi-  
sellä kauppaneuvottelulla ja jatkuu henkilöiden  
välisellä työpalaverilla työpisteessä. Neuvottelu-  
tilanne on herkkä. Päästökaupan normeja ei ole  
saatu hiottua eri alueiden välillä yhteisiksi.  
Välillä vastapuolen päästöhinnat ovat vain puo-  
let Xavierin hinnoista ja tietotaidon kilpailukyky  
tavaroihin nähden alkaa heikentyä. Xavier ei koe  
olevansa moraalisesti velvoitettu maksamaan  
tietotaidosta tavaraa kovempaa hintaa, mutta  
hinnoitteluperiaatteiden pitäisi olla samat. Juuri  
viime viikolla ostettu kuljetuslisenssi kaihersi  
kuitenkin mieltä. Kuluttajille ei oltu pitkään ai-  
kaan tuotu elintarvikkeita ja Xavier ei voinut olla  
varma niiden menekistä. Pitkistä kuljetuksista  
johtuneet torjunta- ja säilöntäaineet olivat vielä  
hyvässä muistissa. Xavier käy kauppaa tietotai-  
dosta, ei valmiista lopputuotteesta. Päästö-  
kauppa tekee tavaroiden kuljettamisen kannat-  
tamattomaksi ja kaupassa voittaa se,*

*joka pystyy hankkimaan tuotantoon tarvittavan tietotaidon edullisimmin. Tavaroiden tuotanto tapahtuu paikallisesti. Päästökauppa toimii mekanismina ylituotannon välttämiseksi, sillä ylituotannolle ei ole markkinoita kuljetusten ollessa kannattamattomia. Tuotanto perustuu pitkälti suljettuun materiakiertoon, jossa raaka-aineista vain pieni osa on uutta. Xavierin mielestä paikallisyhteisön elämä on helpommin suunniteltavissa, sillä tiedettäessä tuotannon tarve tiedetään myös siihen tarvittavat resurssit, työvoima ja raaka-aineet.*

## **Kaupungin ihanne**

Liikkumisen kannalta kaupungin ihannekoko määrittyy kävelymatkan pituisten sisäisten yhteyksien mukaan. Tämä johtaa yhdyskuntarakenteessa siihen, että kaupungit voivat olla toisiaan lähellä, mutta ne ovat itsenäisesti toimivia yksiköjä, jotka tarjoavat asukkailleen tarpeelliset palvelut ja työpaikat. Ihmisten ei ole välttämätöntä matkustaa päivittäin pitkiä matkoja, eikä liikkumiseen käytetty aika muodostu rasittavaksi.







Koska yhdyskunta on melko pienikokoinen, helpoimpia liikkumista-  
poja ovat kävely ja pyöräily. Liikkumisympäristö on pystytty rakentamaan  
miellyttäväksi, sillä suuret liikenneväylät eivät pirsto alueita ja siten eriytä  
elämän eri osia toisistaan. Kaupunkirakenteessa ei tarvita suuria liikenne-  
väyliä, koska ihmiset voivat liikkua helposti jalan ja pyörällä. Perhekohtaisia  
pääomia ei sidota henkilöautoihin, vaan varat ovat vapaassa käytös-  
sä ja yksilöt voivat joka päivä tehdä aitoja valintoja.

Kaupunkirakenne voidaan tällä liikenteen uudelleenjärjestelyllä ra-  
kentaa tiiviiksi - myös tunnelmaltaan. Koska henkilöautoliikenteen osuus  
vähenee, syntyy katutilan vilkkaus kävelijöistä, pyöräilijöistä, raitiovaunuista  
jne. Katutila voidaan järjestää uudelleen leveiksi jalkakäytäväksi, pyöräily-  
kaistoiksi ja viihtyisiksi oleskelualueiksi. Se tunnelma, jota nykyään koe-  
taan hyvin toimivilla kävelykaduilla, on uusilla järjestelyillä todellisuutta  
koko keskustassa.

Katuympäristöä eivät hallitse pakokaasu ja moottorin äänet vaan kä-  
velykaduilta tuttu askelten kopina ja puheensorina.

Kaupunki tarjoaa myös viihtyisää, rauhallista ympäristöä ja luontoa  
asukkailleen. Moottoriliikenteen aiheuttamaa melua ei ole ja suurien väy-  
lien aikaisemmin viemää tilaa käytetään puutarhoina, viljelypalstoina ja  
viheralueina. Asukkaiden ei tarvitse paeta viikonlopuiksi mökeilleen koke-  
maan linnunlaulua ja veden liplatusta.

Kaupungin eri osiin pääsee joustavasti joukkoliikenteellä. Säteittäiset  
yhteydet hoituvat esteettömillä joukkoliikennevälineillä. Yhdyskuntien pie-  
nuuden vuoksi ei tarvita mittavaa joukkoliikennereitistöä, vaan tullaan toi-  
meen muutamilla runkolinjoilla, joiden palvelutaso on vastaavasti kor-

keampi. Vuorovälit ovat lyhyitä eikä vaihtopysäkeillä tarvitse värjötellä. Liikkumisesteiset hyödyntävät pienoiskulkuneuvoja; sähkömopoja, potkupyöriä, rullaattoreja. Helposti saavutettavat palvelut edesauttavat kotona pärjäämistä: vanhukset ja vammaiset eivät jää varjoon ja elämästä sivuun.

Maaseudulta henkilöautolla tulevat vaihtavat kävelyyn tai joukkoliikenteeseen kaupunkiin tullessaan. Kaupungin sisääntulokohtiin ja joukkoliikennelinjastojen päätepisteisiin on sijoitettu pysäköintitaloja, joissa pysäköinti sisältyy joukkoliikennelipun hintaan.

Pysäköintikeskuksista sekä muualta kaupungista voi myös lainata kaupunkipyörän vapaaseen käyttöön. Autoilu kaupungissa on vaikeahkoa, koska katutila on jaettu kevyen ja joukkoliikenteen ehdoilla eikä keskustassa ole pysäköintipaikkoja.

*Ihmisen perusluonteeseen kuuluu oman rodun korostaminen muun elämän kustannuksella. Ihmisluonto ei muutu, mutta arvot voivat muuttua. Elk elää nyt ehkä vaarallisemmin, mutta aidommin ja vapaammin. Elk ei yleensä lähde kaupunkiin, sillä kaupungilla ei ole juuri mitään tarjottavaa hirvelle. Ruuan hankinnassa kaupungin laitaosat ovat huomattavasti tehokkaampi alue. Elk on tosin sekoittanut ihmisen elämää kuljeksimalla palstoilla. Elkin elämän kannalta suuri muutos tapahtui hitaasti jo ennen Elkin syntymää. Jo syntymä sinänsä oli ihme, sillä hirvien pariutumiselle oli eräs ongelma - hirvi-aita. Aitojen purkamiseen vaikutti elämän itseisarvoksi kutsuttu arvo.*

Pitkät loma- ja vapaa-ajanmatkat tehdään pääsääntöisesti joukkoliikenteellä. Matkaketjujen sujuvuutta ja niiden eri osien yhteensovittamista on kehitetty kokonaisvaltaisella suunnittelulla sekä tiedottamisella: matkan voi hankkia avaimet käteen -periaatteella.

Harvaan asutuille alueille kohdistuvia matkoja varten yksilöillä on mahdollisuus käyttää hyväkseen osaomistusautoja. Henkilöautoa ei tarvitse omistaa varmuuden vuoksi, vaan yhteenliittymän autoa voi käyttää silloin, kun sitä todella tarvitsee. Osaomistusauton pääomakustannukset on jaettu useammalle eri käyttäjälle, jolloin autoilukustannukset vaihtelevat lähinnä auton käytön mukaan. Osaomistusyhteisö ei tavoittele voittoa, vaan pyrkii palvelemaan osakkaitaan.

### **Palveluyhteiskunta**

Tulevaisuuden yhteiskunta on palveluyhteiskunta, jossa on kehittynyt työnjako - myös liikenteen osalta. Oman kuljettajan palkkaamista pidetään tällä hetkellä ylellisyytenä, mutta toisaalta vanhan palvelumuodon uudelleen käyttöönotto ja kuljetuspalvelun ostaminen ammattilaiselta voi joissain tilanteissa korvata työsuhdeauton. Myös joukkoliikenteessä liikkuminen on ajan hyötykäyttöä. Sinun ei itse tarvitse ajaa, vaan voit keskittyä muuhun: rentoutumiseen, lepoon, lukemiseen, puhelimesta puhumiseen: ylellisyyttä!

Joukkoliikenteen tärkeä toimintavalkti on helppokäyttöisyys. Informaatiota matkaketjuista on saatavilla satelliittipaikantimella varustettujen vimpaimien avulla: järjestelmä tunnistaa olopaikkasi ja kerrottuasi määränpään tuo sinulle reitti- ja kulkumuotovaihtoehdot aikatauluineen ja hinnoineen.



Matkan maksaminen hoituu kortilla, jonka saldon voit maksaa etukäteen tai jälkeen päin. Olennaista on, ettei matkaa tarvitse konkreettisesti maksaa matkaan

lähtiessä: hyppäät vain kyytiin ja höyläät korttisi liikennevälineessä! Lasku tulee kotiin kuin sähkö- tai puhelinlasku! Ihanan helppoa eikä tarvitse ajatella vaikeita! Joustavaa! Sanomattakin on selvää, että sama maksuväline käy kaikkiin liikennevälineisiin.

*Vielä yksi kolmenkymmenen noston sarja täsmäpunnuksilla nilkoille, sitten olen ansainnut lämpimän höyrysumutuksen, nainen ajattelee. Ensimmäisen ja viidennen vyöhykkeen välillä junassa höyrysumutuksen hinta on 200 nostoa eri täsmäpunnuksilla tai 100 nostoa isoilla voimapunnuksilla. Halvempaa kuin keskustassa, nainen toteaa ilokseen. Sitä paitsi tällä matkalla hän nosteli niin paljon, että paluumatkakin tuli maksettua! Vauvaa odottaessa riitti matkan maksuun 30 energiayksikköä kuntopyörän poljenta. Toisinaan hän ei kyllä jaksanut edes sitä ja maksoi matkan energiasäästöillään. Fyysisen harjoituksen ja höyrysumutuksen jälkeen olo on taivaallinen ja kun saavutaan pääteasemalle, tuntuu pimeän kotikaupungin ilma suloisen pehmeältä. On jo myöhä ja nainen lähtee kävelemään kohti kotiaan niinkuin monesti ennenkin. Pimeässä puistossa vastaan tulee nuorisojoukko, joka pysäyttää naisen. He ovat juhlineet koko illan koulun loppumista ja nyt on tullut nälkä, he tiedustelevat mistä lähtee polku*



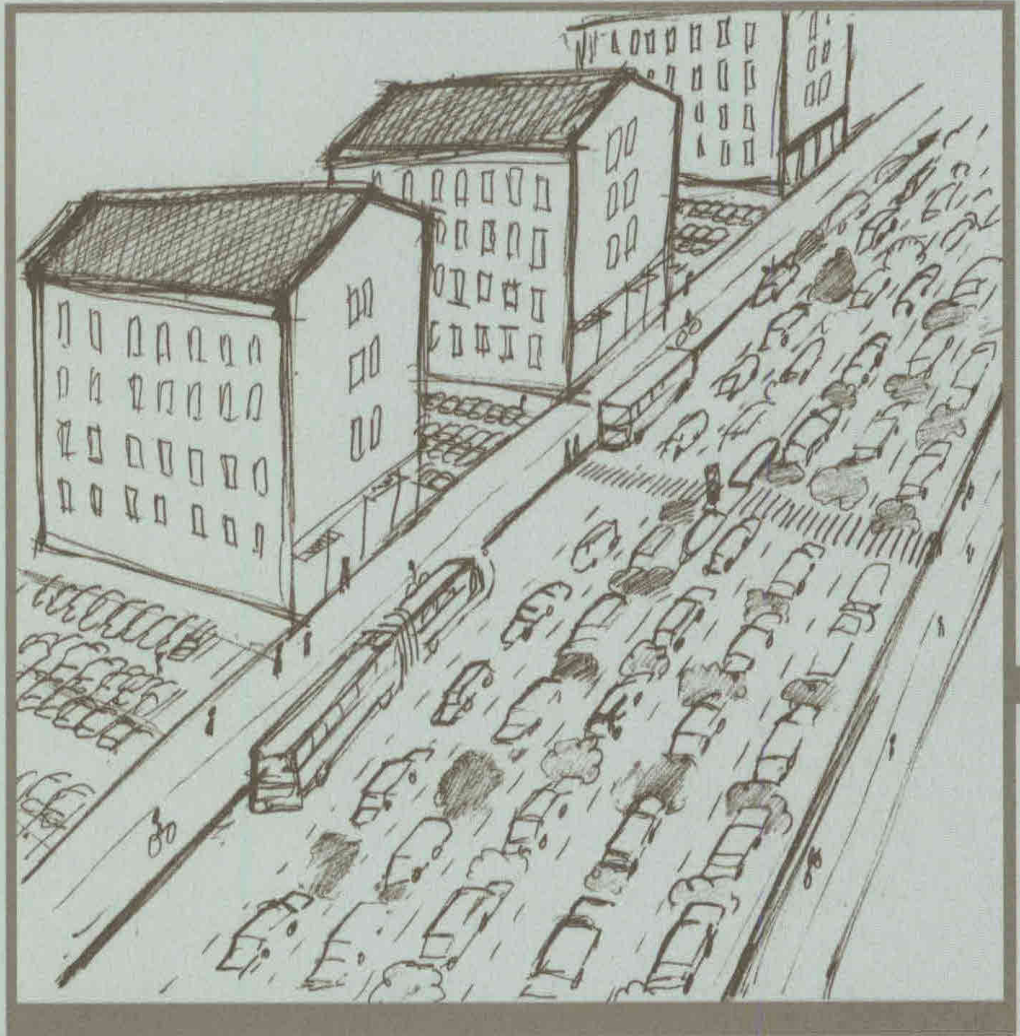
*kansalaispuutarhaan, nyt pitää päästä grillamaan nauriita. Onko siellä näin myöhään joku paikalla, nainen ihmettelee. "Kesän läpi vihanesmyyjät päivystävät yötä päivää, sitä paitsi öisin nauriskiloa kohti ei tarvitse kitkeä kuin pari riviä!". Nainen neuvoo tien ja jää haikeana muistelemaan omia valmistujaisiaan kaksi vuotaa sitten. Siinä samassa kuvaviesti kotoa saapuu rannekkeeseen. Kuvassa pienokainen nukkuu rauhallista unta sängyssään. Mies kuiskaa: "Ruoka on valmiina, pullo viiniä viime vuosituhannelta avattuna, olet näköjään jo lähellä".*

## **Päästökauppa - keppiä ja porkkanaa**

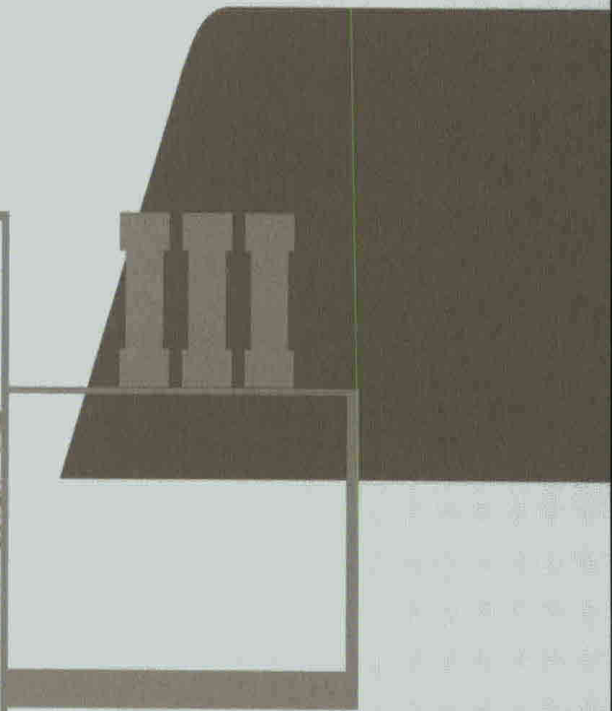
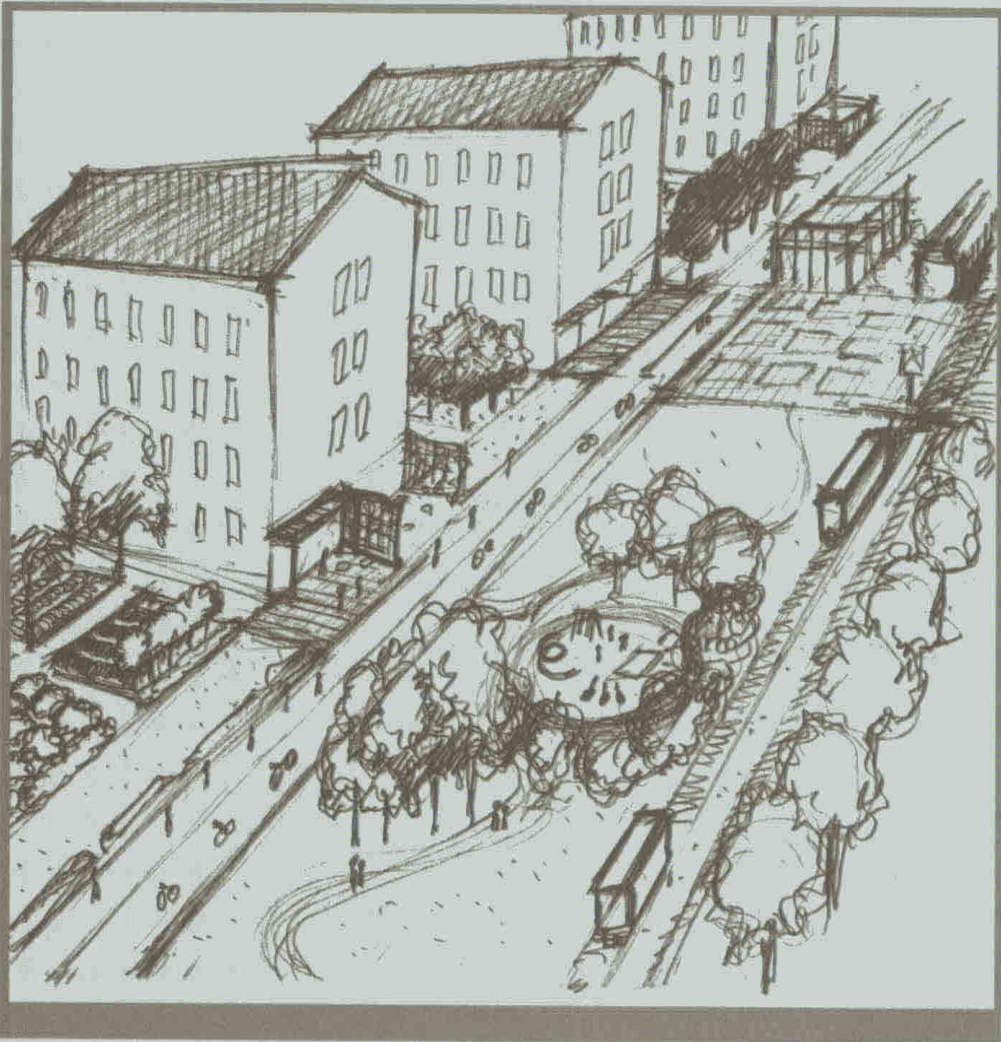
Siirtymävaiheessa nyky-yhteiskunnasta tulevaisuuden yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sovelletaan liikenteen aiheuttamien pakokaasupäästöjen hallintaan maailmanlaajuisista päästökauppaa. Järjestelmä perustuu maapallon sietokyvyn määrittelyyn ja kuormitustekijöiden jakoon tasaisesti

kuluttajien kesken. Yksilöille on määritelty tietty määrä liikennesuoritetta painotettuna liikennevälineen päästöarvoilla. Yksilö voi itse valita, millaisiin matkoihin päästökäyttönsä käyttää. Halutessaan lentää lomalle etelän aurinkoon joutuu yksilö tinkimään yksilöllisistä kuljetusvälineistä paikallisella tasolla. Paljon hyötyliikuntaa ja tuskin lainkaan lentomatkoja harrastavalla on mahdollisuus myydä tai säätiöidä ylimääräiset lisenssinsä yleishyödylliseen työhön. Säätiön varojen karttuessa purkautuu suhteessa sama määrä lisenssejä. Tavarakuljetusten päästökäintiöt sisällytetään vastaavasti tuotteen hintaan.

Järjestelmä ei ole puhtaasti oikeudenmukainen ja se perustuu yhä markkinavoimiin ja taloudellisiin mekanismeihin. On kuitenkin onnistuttu luomaan järjestelmä, jossa yksilön vastuu on selkeä. Lisenssien ylittäminen on hankalaa ja säätiöiminen on moraalista syistä arvostettua.









*Pauline kaipaa hiljaisuutta ja hyviä tuoksujä. Hänen tekisi mieli muuttaa kauemmas kaupungista, lähemmäs ystäviään, mutta hän tietää hyvin että muutto vain vaikeuttaisi hänen elämänsä. Paulinen elämä on jo nyt yhtä suunnittelua ja ajan laskemista. Pauline joutui täysin muiden avun varaan onnettomuuden jälkeen.*

#### *Ystäviä*

*on tullut sairauden aikana nähtyä entistä vähemmän vaikka seuraa olisi kotona ollessa kaivannut paljonkin. Enää Pauline ei ole voinut ajaa autoa, jolla sentään pääsi kulkemaan kaikialle, vaikkakin hitaasti ruuhkassa. Pauline voisi kulkea matkojaan myös hitaasti kävellen. Periaatteessa. Lyhyitä matkoja jaksaa sauvojen kanssa jos vain uskallusta riittää. Reitti harvojen ylikulkujen kautta on suunniteltava hyvin tarkkaan, ennen pimeää on ehdittävä kotiin eikä erehdyksiä reitin valinnassa tai aikatauluissa saa tulla. Suurin turvallisuusriski ovat muut ihmiset. Apua ei ventovieraalle uskalleta antaa ja yksinäinen ihminen on kadulla vapaata riistaa.*

*Paulinen illat kuluvat nykyään pihalla, kun liikenteen melu on hieman rauhoittunut kaupungissa työssäkävien lähdettyä koteihinsa kaupungin ulkopuolelle. Pitkiä aikoja pihallakaan ei voi olla silmien kirvelemättä. Sairaslomaa on jatkettu jo pariin otteeseen, sillä vaikka Pauline on muuten työkunnossa on ilman autoa mahdollonta päästä työpaikalle. Pauline ei voi ymmärtää miten yksi askel muutti hänen elämänsä niin täydellisesti.*

Kaikki ei ehkä menekään niin kuin olemme suunnitelleet. Teemme väärä päätöksiä ja asiat luisuvat käsistä. Globalisaatio ja kasvottomien markkinoiden jatkuva kasvun tavoittelu sekä ihmisen todellisesta hyvinvoinnista piittaamattomuus voivat edelleen lisääntyä. Epätoivottavaa kehityksen suuntaa on vaikea kääntää, jos yksilöillä ei ole tietoa ja voimaa vastustaa sitä. Maailma voi eriarvoistua entisestään. Valinnanmahdollisuus saattaa olla suurelle osalle ihmisistä näennäistä, jos edes sitä. Eriarvoinen maailma synnyttää myös konflikteja sekä ylläpitää pahaa oloa ja sotaa, joka tuhoaa olemassa olevan ja pysäyttää

positiivisenkin kehityksen, vie uskon elämään ja hyvään. Tekninen kehityskään ei korjaa väärää poliittisia päätöksiä.

Vallanhalu estää omalta osaltaan päätöksenteko- ja suunnitteluorganisaatioiden järkevän kehittymisen. Jos organisaatiot pitävät mustasukkaisesti kiinni omista toiminta-alueistaan ja taistelevat resursseista, suunnittelu ei pääse kehittymään kokonaisvaltaiseksi. Niin järjestelmiin kuin yhdyskuntarakenteeseenkin jää tällöin välitoimintoja ja -tiloja, jotka eivät kuulu kenenkään vastuulle. Ne luovat ympärilleen epämukavuutta ja turvattuutta - väliinputoajia.

Palkkatyöhön liittyvä liikkuminen on ollut arvostettua ja palkittavaa. On paradoksaalista, että pitkistä työmatkoista on maksettu korvauksia. Onko liikkuminen epämiellyttävää, jos työnantajien on korvattava se työntekijöille? Haittojen korvaamista haitan todelliselle kärsijälle, luonnolle ja esimerkiksi melualueilla asuville ei työnantaja tunne.

Vaikka päivittäiset ja rutiininomaiset matkat uuvuttavat, voi matka itsessään olla myös elämys. Matkanteon syy ei ole siirtyminen tai päämäärä, vaan matka itse. Oleskelu, ulkoilu ja kaikenlainen kiertely lähiympäristössä tyydyttävät tätä tarvetta. Myös matka tuntemattomaan on merkityksellinen. Kaukokaipuu ei kaikilla jää pelkäksi kaipuuksi, vaan kauas on päästävää. Toisaalta matkustamisen tarve vähenee, kun kulttuurien sekoittumisen myötä voi kokea vieraita kulttuureja omillakin kotikulmilla. Matkojen vähentäminen ei ole itsetarkoitus, mutta rutiininomaisiin ja tylsiin matkoihin ei kenenkään enää tarvitse aikaansa kuluttaa.

Kuitenkin vain muutos on pysyvää. Se vie kehitystä aina johonkin suuntaan. Tärkeintä onkin hallita muutosta ja ohjailta sitä oikeaan suun-

taan, ei pyrkiä johonkin stabiiliin, hyvään tilaan. Tulevaisuuden ennusteita on kyseenalaistettava ja kehitettävä. Kehityksen suuntaa voidaan muuttaa poliittisin päätöksin. Edustuksellinen demokratia perustuu valistuneisiin ja korkeamoraalisiin yksilöihin eikä puolueiden keskinäiseen ja näennäiseen valtataisteluun. Materian ja tittleiden sijasta arvostetaan yksilöitä, jotka parhaiten ja elämää edistäen kohtelevat muita ihmisiä, eläimiä ja ympäristöä. Oman edun tavoittelijoita ei palkita rahalla eikä kunnialla.

Maailman kestävyys on rajallinen. Ihmisen on muutettava toimintatapojaan, jos mieli säilyä. Tämä tarkoittaa muun muassa vähempään materiaan tyytymistä sekä henkisten arvojen merkityksen kasvua.

Kuvatun järjestelmän vahvuus on ympäristöllinen kestävyys. Uusiutuvien luonnonvarojen hyväksikäyttö ja mahdollisimman suljettu materia-kierto luovat elämisen edellytyksiä myös tuleville sukupolville. Päivittäisen liikkumisen vähentäminen antaa mahdollisuuden myös pidempiin matkoihin loma-aikoina. Uusien kulttuurien kohtaamisesta ei siis tarvitse luopua. Ihmiset pääsevät yksilöinä lähemmäs toisiaan. Yhdyskunnan koon rajallisuus edistää kanssakäymistä ja yhteisöllisyyttä, mikä parantaa elämän laatua. Ihminen, yksilö, kuuluu jonnekin ja johonkin yhteisöön. Juurettomuus vähenee. Turvallisuuden tunne lisää yksilön hyvinvointia.



*Vanha mies istuu puiston penkille. Se on lämmin auringosta. Hän muistaa kaupungin jylyn, jonka lapsena aisti vaunuissaan tässä puistossa. Tuotakaan jylyä ei enää ole... vanhat hyvät ajat, kun autot vielä olivat autoja, eikä tällaisia lipuvia aurinkoenergialla käyviä kuljetustyynyjä kuin nämä nykyiset hissukat. Ovat kuin kulkisi villasukat jalassa. Toisin oli kun mies syntyi - siihen aikaan joku suomalainen oli juuri voittanut autokisan sellaisella ajopelillä, joka kulki jopa 300 km tunnissa! Voi sitä päästöjen määrää - polttoaineena kun vanhanaikaisessa moottorissa käytettiin bensiiniä. Sitä saatiin vielä silloin maan sisältä löydetystä raakaöljystä. Öljyn käyttö lopetettiin, kun ymmärrettiin, ettei elämä säilyisi, jos maan raaka-aineet käytettäisiin loppuun. Nykyisillä aurinko- ja tuulimootto-reilla ei moisia nopeuksia saada aikaiseksi. Erästä asiaa pappa onkin paljon miettinyt nyt elämänsä ehtoon - mihin kaikilla oli ennen vanhaan niin kova kiire?*

