

Kutsuohjattu joukkoliikenne vähentäisi ympäristöhaittoja

► Professori Reijo Sulonen esitteli Sunnuntaidebatissa (HS 13. 1.) näkemyksiään kutsuohjatus joukkoliikenteen toteuttamisesta kaupunkialueille. Ajatuksena on, että matkustajat kutsuisivat pienikokoiset busit luokseen. Busseilla ei olisi vakioreittejä, vaan tietotekniikka loisi reitit ja alkataulot kysynnän mukaan.

Kannatamme ajatusta lämpimästi, sillä laaja kutsuohjattu joukkoliikennejärjestelmä vähentäisi tuntuvasti ruuhkia, kasvihuonekaasupäästöjä ja terveyshaittoja. Etenkin pakokaasujen pienhiukkaset lisäävät merkittävästi sydän- ja verisuonikuolettaisuutta sekä hengityssairauksia. Onnettomuudet ja melu ovat oma lukunsa.

Olemme laskeneet laajan kutsuohjatun joukkoliikennejärjestelmän ympäristöterveydellisiä ja yhteiskunnallisia kustannuksia ja hyötyjä YTV-alueella (Tuomisto & Tainio, 2005). Oletimme, että autoihin mahtuisi kuljettajan lisäksi neljä tai kahdeksan matkustajaa, ja että matka voisi toteutua suoraan tai vaihtoyhteydenä kysynnän mukaan.

Liian harvaksi jäävä käyttäjäkunta ei toisi säästöjä – autot kulkisivat puolityhjinä, tai matkustajien keräilyaika venähtäisi. Merkittäviä nettohyötyjä aletaan saavuttaa, kun noin 20–25 prosenttia tietyn alueen henkilöautoliikenteestä korvautuu kutsuohjatulla joukkoliikenteellä. Toimintaluokse voi aluksi olla kokonaista kaupunkia paljon pienempikin.

Laaja, kutsuohjattu joukkoliikenne vähentäisi olennaisesti ympäristö- ja terveyshaittoja tuoden yhteiskunnalle tuntuvat säästöt. Ruuhkien vähentymisestä hyötöisivät myös yksityisautoilijat.

Miksei ideaa ole vielä toteutettu? Keskeisin syy lie asenteellinen laiskuus: niin julkistahon, yritysten kuin matkustajienkin epäusko järjestelmän toteutusmahdollisuuksiin.

Totta kyllä, että tarvitaan riittävä autokanta kuljettajineen. Totta myös, että on kehitettävä nopea, luotettava ja älykäs matkojen kutsu-, yhdistely- ja maksujärjestelmä.

Tietotekniset ainekset ovat kuitenkin jo olemassa – ne pitäisi vain koota yhteen. Tarvi-

taan järjestelmä, jossa asiakas tilaa matkan kännykällään tai netissä. Automaattinen välityskeskus laskee ja lähettää autolle reittiohjeet sekä matkustajalle tiedon, onko kyseessä suora vai vaihtoyhteys. Auto poimii asiakkaat katuosoitteesta tai erityisiltä pysäkeiltä. Maksu hoituu matkakortilla, puhelinlaskussa tai verkossa. Taksa voidaan sitoa matkan pituuteen ja ajankohtaan.

Julkinen taloudellinen ja poliittinen tuki olisi alussa tarpeen. Laajetessaan järjestelmä kuitenkin toisi paitsi hyvinvointia myös voittoja.

Perusinvestointeja ja pioneerityötä ei pidä pelätä: aloituskynnysten yli on kavuttu silloinkin, kun on perustettu jätteenkeräys ja kännykkäverkot. Mutta mistä löytyvät ne rohkeat päättäjät ja yritykset, jotka uskaltavat lähteä kokeilemaan kutsuohjattua joukkoliikennejärjestelmää käytännössä?

Erkki Kuusisto
Marko Tainio

tutkijoita

Jouni Tuomisto
akatemiattutkija

Kansanterveyslaitos