

Matka-aika sammakko- perspektiivistä

Sirkku Wallin

Muutin viime vuonna uuteen kotiin. Asuinpaikan ensimmäisenä kriteerinä oli työpaikan läheisyys – kuten monella muullakin asuinpaikkaa valitsevilla. Tavoitteena oli oman autoriippuvaisen elämäntavan muuttaminen ja työmatkoihin käytetyn ajan lyhentäminen. Asuinpaikan valinta kohdistui lopulta Masalaan, Kirkkonummelle, josta löytyi omalla pihalla varustettu, yksikerroksinen asunto 800 metrin päässä juna-asemasta. Työpaikalle Espoon keskukseen oli Reittiopaan mukaan kahden junapysäkin väli ja 11 minuuttia. Kotiutumisen jälkeen reipas julkisen liikenteen käyttäjä koki kolauksen. Asukkaita Masalan aseman tuntumassa on 6 700 ja alueen kehittämisen käynnistyttyä lisää asukkaita muuttaa koko ajan (Kirkkonummi 2018), mutta lähijuna pysähtyy ruuhka-aikoina vain kahdesti tunnissa, muina aikoina kerran tai ei lainkaan. Töihin pääseminen julkisella liikennevälineellä edellytti kohtuullisen ripeästi liikkuvalla ihmiseltä lähes 45 minuutin vatulointia.

Käyttäjän kokemus matka-ajasta osoittautui kovin erilaiseksi kuin liikennesuunnittelijoiden. Matka-aika on liikennesuunnittelun perusmääre, jonka pohjalta mm. Reittiopas osaa optimoidusti laskea myös kävelyyn ja vaihtoihin käytetyn ajan. Käyttäjälle matka-aikaan kuuluu kuitenkin koko matkaan käytetty aika; matkaan lähdön valmistelusta ja junavuoron odottamisesta aina perille pääsyyn asti. Itse liikennevälineessä käytetty aika on vain pieni osa matkaan käytetystä ajasta. Lisäksi käyttäjä laskee mukaan paluuseen tarvittavan ajan. Omalla kohdallani käsi tarttuu jatkossakin autonavaimiin. Puolitoista tuntia päivässä muutaman kilometrin matkaan tuntuu traagiselta elämän tuhlaamiselta. Aika ei ole vain yksilön pääomaa, vaan myös hänen perheensä, läheistensä ja yhteisönsä resurssi. Muuttaminen radan varteen ei poistanut autoriippuvuutta,

vaan pikemmin alleviivasi riippuvuuden syitä. Omalla autolla työmatka-aika sentään lyheni reippaasta puolesta tunnista 10 minuuttiin, joten ihan hukkaan harjoitus ei mennyt.

Julkista keskustelua pidentyneistä matka-ajoista on käyty pääkaupunkiseudulla läpi kevätkauden, erityisesti Länsimetron valmistumisen myötä käyttöönotetun uuden joukkoliikennejärjestelmän tultua voimaan (esim. YLE 2018). HSL:n liikennesuunnittelijoiden mukaan matka-ajat eivät ole merkittävästi heikentyneet, vaikka matkustajien oma kokemus matka-aikojen pidentymisestä on toinen. Aalto yliopiston ja Helsingin Sanomien datajournalismin matka-aika-analyysit ovat käyttäjien kanssa samalla linjalla. Joukkoliikennejärjestelmän uudistus on vaikuttanut matka-aikoihin ennen kaikkea pääkaupunkiseudun reuna-alueilla, joissa suorat bussiyhteydet olivat aiemmin tarjonneet kohtuullisen nopean yhteyden Helsingin keskusta (HS 2018). Raidepohjaisessa joukkoliikenteessä suorat bussiyhteydet muuttuivat lähimpään kaupunkikeskukseen suuntautuvaksi liityntäliikenteeksi, joka lähtökohtaisesti edellyttää liikennevälineestä toiseen vaihtamista. Uudistuksen myötä matka-ajat kasvoivat kaikilla paitsi uusien metrokeskusten ja juna-asemien välittömässä tuntumassa asuvilla.

Matka-aikojen pidentyminen tuli yllätyksenä vain käyttäjille. Liikennesuunnittelijat eivät koskaan luvanneet metron nopeuttavan liikennöintiä, vaan lähinnä parantavan palvelutasoa ja liikennejärjestelmän tehoa siirtää väkeä paikasta toiseen. Liikennesuunnittelijoille ja etenkin päättäjille on kuitenkin yllätys, miksi käyttäjän ”kärsämittarilla” uusi liikennejärjestelmä on niin paljon hitaampi. Metro liikennevälineenä on itsessään nopea, ja monelle uutuuttaan kiiltävät asemat loivat odotuksen yhä vauhdikkaammasta siirtymisestä tulevaisuuteen. Liikennesuunnittelun kulmakivenä on nopea ja sujuva liikennöinti, mutta raidepohjaiseen joukkoliikenteeseen kuuluu systeemisenä ongelmana matkaa hidastava vaihtaminen välineestä toiseen. Samoin kategorinen luopuminen suorista bussiyhteyksistä on ollut tietoinen valinta, jonka tavoitteena on ollut säästää liikennöinnin kustannuksista sekä optimoida raideliikenteen käyttäjämäärä. Miljardien joukkoliikennehankkeesta on haluttu ottaa tehot irti. Samalla on voitu varmistaa joukkoliikenteen samanlainen palvelutaso mahdollisimman laajalle alueelle. Isojen investointien jälkeen olisi vaikea perustella, miksi vanhalla suoralla bussiyhteydellä voisi Espoonlahdesta päästä nopeammin Helsingin keskusta kuin uusilla yhteyksillä Mankkaalta.

Käyttäjän kannalta matka-aika ja suorien yhteyksien tuoma helppous ovat kuitenkin olleet keskeinen laatutekijä joukkoliikenteen käytössä. Toki moni käyttäjä arvostaa mahdollisuutta hoitaa työmatkan yhteydessä esimerkiksi kaupassakäynti. Kuitenkin harvaa houkuttaa ajatus siitä, että tavallinen työssäkäynti tai asiointimatka muuttuu tuntikausien elämäntapaliikkumiseksi eri-

laisissa välineissä ja useissa eri kaupunkikeskuksissa. Monissa joukkoliikenneuudistukseen tullessa palautteissa ja kannanotoissa on korostettu, että suora bussiyhteys on koettu turvallisemmaksi tavaksi liikkua. Ikääntyneille ja pienten lasten kanssa kulkeville vilkkaasti liikennöidyt asemanseudut ja isojen uusien kaupunkikeskusten kulkuetäisyydet asettavat jopa suoranaisten esteiden joukkoliikenteen käyttämiselle. Fyysinen suorituskyky ei riitä liikennevälineestä toiseen vaihtamiseen. Tiiviiden kaupunkikeskusten luoma estevaikutus tulee usein yllätyksenä suunnittelijoille, joille toimintojen keskittyminen luo läh-
tökohtaisesti odotuksia palveluiden saatavuuden parantumiselle. Saatavuus ja saavutettavuus ovat kuitenkin kaksi eri asiaa.

Paluuta entiseen ei ole, eikä ole perusteltuakaan palata. Raideliikenneyhteys maksaa takaisin investointinsa vain riittävän tiheällä liikennöinnillä. Keskitetyllä joukkoliikenteellä myös tuetaan uusien kaupunkikeskusten vetovoimaa. Kohta kuluneen puolen vuoden aikana liikennejärjestelmäudistuksen ongelmia on korjattu: HSL on tehostanut metron liikennöintiä, liityntäliikenteen määrää on lisätty ja reitistöä kohdennettu uudelleen saadun palautteen pohjalta. Suoria bussiyhteyksiä on vaadittu takaisin niin käyttäjien kuin kuntapäätäjien toimesta. Vielä tätä kirjoittaessa suorien bussiyhteyksien palauttamiseen ei kuitenkaan ole ryhdytty. Oleellista on ollut selvittää, miten joukkoliikennejärjestelmä toimii liikennöinnin vakiinnuttua. Tällöin matka-aikojen pidentymisestä on todelliseen liikennöintitilastoihin perustuvaa tietoa, ei vain suunnitteluvaiheen laskennallisia tietoja.

Tilastoihin perustuva arvio ei kuitenkaan riitä. Liian harvoin liikennesuunnittelussa matka-ajan mittaaminen kohtaa tavan, jolla käyttäjien matkakokemus rakentuu. Aamun hyytävässä tulessa juna-asemalla sammakkoperspektiivistä aikataulua tihrustavan kokemus paranee vain joukkoliikenteen liikennöinnin lisäämisellä, erityisesti vaihtoehtoisten reittien mahdollisuudella. Käyttäjän ja myös suunnittelun ammattilaisen usko älykkääseen joukkoliikenteeseen sekä kulkutapojen monimuotoisuuteen on koetteilla, jos isolla verorahalla tuotettu kulkuväline ei näyttäydy tuhansien asukkaiden naapurustossa kuin kahdesti tunnissa. Investoinnit raskaaseen raideliikenteeseen eivät voi olla ainoa tapa kehittää joukkoliikennettä, vaan jatkossa joukkoliikenne-
ratkaisuihin tulee tuoda mukaan ketteriä, suoria liikkumistapoja, joilla voidaan kompensoida myös niitä tilanteita, joissa metron tai tietyn junaradan liikennöinti on poikki. Vain siten yhä useampi jättää autonavaimet jonain aamuna eteisen kaappiin ja autottomat, ne eniten joukkoliikennettä tarvitsevat, elävät arkensa sujuvammin ja helpommin.

* * *

Kesäkauden lukupaketti tarjoaa kaksi vertaisarvioitua artikkelia, ajankohtaisia puheenvuoroja käynnistyneestä Maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistuksesta sekä vinkkejä jatkolukemiseksi aina Habermasin suunnitteluteorian vastakriittikistä ajankohtaisiin asumistutkimuksen ja kaupunkipolitiikan kysymyksiin. Toimitus kiittää kirjoittajia ja toivottaa lukijoille hyvää kesää!

KIRJALLISUUS

- HS (2018). Länsimetro pidensi matka-aikaa Kamppiin lähes kaikista Etelä-Espoon osoitteista – verkkokartta kertoo tiedot 12 000 osoitteesta. Helsingin Sanomat, Kauupunki 15.1.2018. [viitattu 16.6.2018] <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005524719.html>
- Kirkkonummen kunta (2018). Väestö tilastoalueittain 15.12.2017. [viitattu 16.6.2018] <https://www.kirkkonummi.fi/vaesto-tilastoalueittain>
- Piela, Pasi (2018). Kohti kestäväää työmatkailua – polkisitko puolessa tunnissa töihin? Tieto & Trendit. Tilastokeskus. [viitattu 16.6.2018] <http://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2017/kohti-kestavaa-tyomatkaailua-polkisitko-puolessa-tunnissa-toihin/>
- YLE (2018). Analyysi: Viisi syytä, miksi Länsimetron liityntäliikenteen alku on nostanut porua. Yleisradion verkkouutiset 19.1.2018. [viitattu 16.6.2018] <https://yle.fi/uutiset/3-10021854>