

Vertaileva tutkimus julkisesta lähiliikenteestä 23 eurooppalaisessa kaupungissa

Tulosten yhteenveto: Tiedotuksessa suurimmat puutteet

Ei ihan huonosti, mutta paremminkin asiat voisivat olla. Näin voi tiivistää tulokset uusimmasta EuroTest-testausohjelman puitteissa tehdystä tutkimuksesta, jossa otettiin suurennuslasin alle 23 suurkaupungin joukkoliikenne Euroopassa. Tutkimuksessa vain kaksi kaupunkia sai arvosanan välttävä tai heikko, muut testatut saivat myönteiset arviot. Yhdeksän kaupunkia sai arvosanan tyydyttävä, 11 kaupungin joukkoliikenne arvioitiin hyväksi ja kerran annettiin arvosanaksi erinomainen. Erinomaisen arvion sai München, joka oli tutkimuksessa paras. Münchenin valtteja olivat kantakaupungin nopeat yhteydet, kattava informaatio pysäkeillä sekä liikennevälineissä, erittäin vakuuttavat internetsivut sekä sokerina pohjalla joukkoliikenteen esteettömyys, eli käytön helppous liikuntarajoitteisille matkustajille. Vain matkalippujen korkeahkot hinnat olivat pieni miinus Münchenin loppuarvostelussa.

Münchenin vastakohta löytyi Zagrebista. Ensimmäinen epäkohta oli yhteys lentoasemalle, jonne pääsi vain linja-autolla. Lähes kaikki muutkin yhteydet vaativat testajilta kärsivällisyyttä. Esimerkiksi kaupungin keskustassa raitiovaunu kolkotteli keskimäärin 13 kilometrin tuntinopeudella, eikä samaan aikaan kaupungissa liikkeellä olleilla harrastelijamaratoonareilla ollut vaikeuksia raitiovaunun ohittamisessa. Myös tiedottamisesta oli säästetty. Pysäkeillä ei aina ollut aikatauluja eikä edes pysäkin nimiä, tai jos nimi olikin, se saattoi olla harhaanjohtava, sillä raitiovaunujen sekä linja-autojen pysäkeille oli annettu samoja nimiä, mutta pysäkit sijaitsivat eri paikoissa. Liikennevälineiden digitaalisia näyttöjä oli osittain käytetty muihin kuin matkaan liittyviin tiedotuksiin, eli niiden avulla viestittiin mm. tulevista tapahtumista. Kaiken tämän lisäksi Kroatian pääkaupunki oli Slovenian pääkaupungin Ljubljanan ohella ainut kaupunki, jolla ei ollut internetissä ajantasaiset aikataulutiedot sisältävää reittihakua. Kaikesta kritiikistä huolimatta on pantava merkillä, että Zagreb uudistaa parhaillaan liikennöintikalustoaan ja ottaa asteittain käyttöön huippumodernit kulkuneuvot. Lisäksi kaupunki osallistuu lähiliikenteensä kehittämiseksi eurooppalaiseen joukkoliikenneprojektiin nimeltään Civitas. Projektiin osallistuu myös Ljubljana, joka tässä tutkimuksessa jäi toiseksi viimeiseksi arvosanalla välttävä.

Ei vain tutkimuksessa huonoiten pärjänneiden, vaan monen muunkin kaupungin pitäisi panostaa enemmän tiedotukseen. Tällä osa-alueella oli kaikkein eniten puutteita. Vain harvoin oli annettu informaatio täysin kattavaa, selkeästi jäsenneltyä ja ymmärrettävää. Testatuista liikennevälineistä noin kolmasosasta puuttuivat digitaaliset infonäytöt. Myöskään internetistä ei haluttu tieto aina löytynyt. Monilla verkkosivuilla käyttäjillä oli vaikeuksia pysäkkien nimien syöttämisessä tai he pettyivät hakunsa tuloksiin. Monilla kaupungeilla, esimerkiksi Lissabonilla, ei ole lainkaan verkkosivuja, joille olisi koottu yhteen kaikkien eri liikenteenharjoittajien tiedot. On hankalaa hakea erikseen jokaista liikennevälinettä koskevat aikataulut ja muut tiedot. Hyvän internetsivuston mallina voisi toimia Lontoo. Sivuston

vieraskielinen osuus on sisällöltään vähemmän kattava kuin englanninkielinen sivusto, mutta saatavilla 16 kielellä (!), ja aikataulut sekä hinnastot on käännetty kokonaan kaikille näille kielille. Reunahuomatuksena Wienin osalta voi mainita, että tiedottamisessa voi käyttää myös vuorovaikusta: Itävallan pääkaupungissa julkisen liikenteen käyttäjät ovat perustaneet oman fanisivustonsa kommentoidakseen Wienin linjoja, joista he käyttävät nimitystä "meidän Wili". Kiitosta pitää antaa myös Prahalle, joka tarjoaa internetsivujen lisäksi maksutonta puhelinpalvelua kolmella kielellä.

Liikennevälineiden ja pysäkkien soveltuvuudessa liikuntarajoitteisille on myös puutteita. Tutkituista pysäkeistä vain kolmasosalla oli kohoviivamerkitöjä tienpinnassa näkövammaisia varten. Pyörätuolin kanssa liikkuvat pääsivät vain 20 %:lla pysäkeistä vaikeuksista kulkuneuvoon. Läheskään kaikkialla ei merkitä linjaverkostojen kartoille esteettömien pysäkkien sijaintia. Myös internettiin kaivataan tietoa esteettömistä reiteistä. Erittäin myönteisenä esimerkkinä nousi esiin Helsinki, jossa runsasta verkkosivutarjontaa voi lukea jopa useammalla kielellä vain klikkaamalla haluttua symbolia.

Joukkoliikenteessä yksi murheenkryyni – ainakin vieraspaikkakuntalaisille ja satunnaisille matkustajille - on matkalipun ostaminen. On hyvä, jos tarjolla on paljon erilaisia matkalippuvaihtoehtoja. Ikävää puolestaan on, jos ei tiedä, millainen lippu millekin matkalle vaaditaan, ja vielä keljuttavampaa on, jos täytyy ostaa uusi lippu liikennevälinettä vaihdettaessa. Tutkimuksen tekijöistä yksi tuli tietämättään vahingossa ajaneeksi pummilla. Tutkituista kaupungeista vain noin 30 %:lla oli käytössä ladattavat maksukortit, joita käytettäessä matkustajan ei tarvitse miettiä, mikä olisi oikea lippu tai millä vyöhykkeillä hankittu lippu oikeuttaa matkustamaan. Esimerkiksi Amsterdamissa on käytössä ladattavat matkakortit. Amsterdamin lisäksi OV-sirukortti kelpaa useisiin liikennevälineisiin muualla Alankomaissa. Ladattavasta matkakortista tulee vielä parempi, jos kortilla on hintakatto-ominaisuus. Tästä ominaisuudesta saa esimerkkinä toimia Lontoo: jos yhden päivän aikana tehdään niin monta matkaa, että päivälipun hinta ylittyy, ei OysterCard- matkakortilta enää veloiteta seuraavista matkoista sen päivän aikana yhtään mitään. Harmi vain, että Lontoossa lähiliikenteen matkaliput maksoivat paljon, eli ne olivat kalliimpia kuin muissa tämän vertailun kaupungeissa.

Matkalippujen hinnat vaihtelevat suuresti eri kaupunkien välillä. Yhtenä eroa kasvattavana tekijänä on yhteiskunnan julkiselle liikenteelle antama taloudellinen tuki, jonka suuruus vaihtelee eri maissa ja eri kaupungeissa, mutta jota ei selvitetty tässä tutkimuksessa. Prahassa matkaliput olivat tämän tutkimuksen edullisimmat. Siellä kuukausilippu maksoi noin 20 euroa ja sen ostaminen kannatti jo silloin, kun kertyi yli 22 matkaa. Monissa kaupungeissa oli edulliset yhden tai useamman kerran liput, mutta kuukausilipusta veloitettiin sitten roimasti. Esimerkkinä tällaisesta hinnoittelusta oli Madrid, jossa oli kalliimpaa matkustaa kuukausilipulla arkipäivinä kaksi matkaa päivässä kuin tehdä nämä matkat 10 matkan kortilla. Tutkimuksen johtopäätös oli kylläkin, että tasokkaita ja käyttämään houkuttelevia lähiliikennematkoja ei saa halvalla.

Tutkimuksen yhteenvedona voidaan todeta, että vaikka useimmissa tutkituista kaupungeista on hyvä joukkoliikenteen perustarjonta, täytyy kaupunkien vielä monen tekijän osalta ponnistella kovasti, jotta julkisesta lähiliikenteestä tulisi houkutteleva vaihtoehto omalle autolle.