

Linja-autojen ja junien aikataulut

Joukkoliikenteen osuus kulkuneuvoista vuonna 2011 oli 65%. Samana vuonna syysarkipäivänä niemen rajan ylitti molemmat suunnat yhteensä 711 800 ihmistä, mikä on 0.4% enemmän kuin edellisenä vuonna. Joukkoliikenteen käyttö on yksityisautoilua ympäristöystävällisempi vaihtoehto, mutta kun matkalippujen hinnat nousevat ja palvelutaso huononee, autoilu alkaa vaikuttaa paremmalta vaihtoehdolta kuluttajille. Toisaalta yksityisautoilu pahentaa ilmastonmuutosta. Vaikka opiskelijat, vanhuksat ja työttömät käyttävät eniten joukkoliikennettä, linja-autojen ja junien aikatauluja ja vaihtoajoja ei ole suunniteltu vastaamaan heidän tarpeitaan.

Vuonna 2011 Helsingin sisäisen bussiliikenteen matkustajamäärä kasvoi noin 4% edellisestä vuodesta, kun taas raitiovaunujen matkustajamäärä väheni 1%. Vaikka Metron matkustajamäärä kasvoi noin 7%, se johtui osittain siitä, että Rautatientorin asema oli vuoden 2011 alussa muutaman kuukauden kiinni. Lähiliikenteen junien matkustajamäärä väheni noin 3% ja vastaavasti kaukoliikenteen junien 2% edelliseen vuoteen verrattuna.

Erityisesti talvella jatkuvasti myöhässä kulkevat junat ja ylikuormitettu bussiliikenne aiheuttavat matkustajille kohtuutonta vaivaa. Lisäksi jos juna tai metro on myöhässä, vaihtoyhteytenä oleva bussi ei odota, vaan lähtee liikkeelle tyhjänä. Vaikka junalippujen hinnat nousivat vuodesta 2012 keskimäärin 4,1%, jopa nopeammin kuin inflaatio, erityisesti lähijunien palvelutaso ei ole vastaavasti noussut. Liikenneministeri Kyllönen (vas) käytti kuukaudessa taksipalveluihin keskimäärin 1900 euroa valtion maksukortilla, ja taksikuljettaja joutui kerran odottamaan ministeriä viisi ja puoli tuntia. Tavallisilla ihmisillä ei ole varaa käyttää joka päivää taksipalvelua. Tästä syystä ehdotan, että joukkoliikenteessä lisätään vuoroja vastaamaan paremmin matkustajien tarpeita tai vaihtoehtoisesti lippujen hinnat lasketaan palvelutasoon nähden kohtuulliselle tasolle.

Helsinki 13.2.2013



Belle Selene Xia

