



Nopeita ilmastoratkaisuja joukkoliikenteessä

Liikenteen aiheuttamien kasvihuonepäästöjen uskotaan kasvavan yli 50 % vuoteen 2030 mennessä, kasvusta 80 % tulee kehittyvistä maista. Liikkumisen tarve lisääntyy etenkin maailman nopeimmin kasvavilla kaupunkiseuduilla.

Liikenteen päästöjä on pienennettävä, mutta raideliikenteen rakentaminen on monille köyhille kaupungeille liian kallista. Lisäksi päästöjen kasvu on saatava kuriin nopeasti.

Mexico Cityn, Bogotan ja Jakartan kaltaiset suurkaupungit ovat investoineet nopeisiin busseihin perustuviin joukkoliikennejärjestelmiin. Hyvin suunnitelluista bussijärjestelmistä on löytynyt nopeita ilmasto- ja kukkaroystävällisiä ratkaisuja ihmisten päivittäiseen liikkumiseen.

Näitä järjestelmiä kutsutaan yhteisellä nimellä Bus Rapid Transport (BRT). BRT tavoittelee raideliikenteen sujuvuutta ja mukavuutta vain murto-osalla sen hinnasta. Kun tavallisen kaupunkibussin reitti on pitkä ja kulkee keskustasta esikaupunkialueelle, nopeassa bussijärjestelmässä runkolinjat liikenneöivät erillisillä teillä ja bussikaistoilla, ruuhkien ulottumattomissa. Paikalliset linjat vuorostaan kuljettavat ihmisiä asuinalueiltaan pääreittien varrelle.

Nopeassa bussiliikenteessä linja-aitojen vuoroväli on metromaisen tiheä ja

pysäkit laadukkaita. Matkanteko nopealla runkobussilinjalla on tavanomaista bussimatkaa vaivattomampaa, ajo tasaista ja luotettavaa. Matkaliput leimataan jo pysäkeillä, jolloin aikaa ei kulu jonottamiseen bussin sisällä.

Ajoneuvot ovat useimmiten kaikille sopivia matalalattiabusseja ja pysäkit leveitä laitureita, jotka nostavat ihmiset esiin tienpienareilta. Bussit merkitään selkeästi ja linjakartta ripustetaan näkyviin jokaiselle pysäkille. Houkutteleva, toimiva ja korkea-

tasoinen bussikyty kilpailee nopeudessa metron kanssa – hinnassa ja joustavuudessa se on omaa luokkaansa. Bussijärjestelmän rakentami-

sen kustannukset jäävät 1-15 miljoonaan dollariin kilometriltä verrattuna metron 50-200 miljoonaan \$/km.

Maailmalla käytössä olevat bussijärjestelmät osoittavat, että tehokas joukkoliikenne on mahdollista silloinkin, kun ei ole varaa raitisiin. Bogotan kasvihuonepäästöjä bussijärjestelmä on jo pienentänyt. Ilmaston lämpenemisen hillitsemisessä tarvitaan siis kekseliäisyyttä, ennakkolulottomia kokeiluja, kokonaiskuvan hahmottamista ja yksinkertaisia sovelluksia, joita kehitetään käyttäjien ehdoilla.

Tiedot liikenteen kasvihuonepäästöistä perustuvat The New York Timesin verkkosivuilla 9.7.2009 julkaistun artikkeliin "Buses May Aid Climate Battle in Poor Cities".

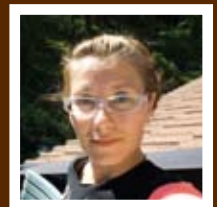
Mikä meitä liikuttaa?

Merkittävä osa tuottamistamme ilmastopäästöistä aiheutuu liikkumisesta. Kaupungeissa liike on kuitenkin usein osa päivärytmiä, välttämätöntä kaupunkien toiminnalle. Liikettä ei voi pysäyttää. Siksi onkin tärkeää kiinnittää huomiota siihen, miten liikumme ja mitä siitä seuraa.

Mikä meitä sitten liikuttaa? Työt, koulut ja sosiaaliset verkostot sijaitsevat omissa paikoissaan, kotimme omissaan. Liikumme päivittäin paikasta toiseen, tapaamaan ihmisiä, hoitamaan asioita. Kaupunkirakenne voi houkuttaa hallitsemaan liikkumista ja keksimään luovia ratkaisuja ympäristön kuormittamisen vähentämiseksi. Monimuotoisessa kaupungissa kasvima löytyykin kerrostalon pihalta, lähikauppaan voi kävellä ja lapsen hoitopaikka on samassa korttelissa kuin työpaikka.

Ympäristöongelmien selättämisessä tarvitaan ohjausta, järkeviä yksilön valintoja sekä uusia, luovia ratkaisuja. Käsissäsi on Dodon "kaupunkien rytmit" -teemavuoden ensimmäinen julkaisu. Sen aiheena on liike. Dodon mielestä liikkumisesta pitäisi nauttia. Kaupungissa liikkumisen ei tarvitse tarkoittaa siirtymistä paikasta A paikkaan B, vaan olemista osana kaupungin rytmiä.

Terveisin,
Lotta Suistoranta
lotta.suistoranta@dodo.org



Mega-palat

Kaupunki liikkuu

Osuus kaupungeissa tehdyistä matkoista
Tiedot kerätty eri lähteistä, luvut viitteellisiä.



Kävellen

Mumbai 56 %

Istanbul 45 %

Sao Paulo 33 %

Delhi 32 %

Johannesburg 31 %

Shanghai 29 %

Berliini 25 %

Lontoo 20 %

Bangalore 16 %

NYC 11 %

Lähteet:
Copenhagenize.com,
American Community Survey,
downtownwashington.blogspot.com,
Urban Age -hanke: www.urban-age.net



Pyöräillen

Kööpenhamina 55 %

Amsterdam 40 %

Malmö 30 %

Osaka 25 %

Shanghai 25 %

Oulu 20 %

Turku 11 %

Berliini 10 %

Helsinki 6 %

Delhi 5 %

San Fransisco 3 %

Bangalore 2 %

Lontoo 2 %

NYC 1 %

Mumbai 1 %

Sao Paulo 1 %



Koulubussi sai jalat

Yhä useampi maailman lapsista kuljetetaan kouluun autolla, mikä lisää paitsi liikennettä koulujen ympäristössä myös ajokilometrejä ja ruuhkia. Jatkuvat autokyydit vähentävät hyötyliikuntaa ja rajoittavat lähiympäristöön tutustumista. Vähän liikkuvasta lapsesta kasvaa todennäköisesti vähän liikkuva aikuinen.

Kävelevä koulubussi on

kuin kimppekyyti ilman autoa. Sen tavoitteena on terveellinen, turvallinen ja ympäristöstävälinen koulu-matka. Ryhmä lapsia kävelee kouluun aikuisten ”kuljettajien” saattamina, noudattaa määrättyä reittiä sekä aika-aulua ja ottaa ”pysäkeiltä” mukaan lapsia, kuten taval- linenkin bussi.

Ajatus kävelevästä koulubussista esiteltiin Aust-

raliassa lähes 20 vuotta sitten ratkaisuksi liikenne-ongelmiin. Nyt ratkaisuja voi löytyä myös ilmasto-, ympäristö- ja ylipaino-ongelmiin. Koululaisia kävele- mään kannustavia hankkeita on käynnissä kymmenissä maissa Argentiinasta Yhdys- valtoihin. Suomessa kävele- vän koulubussin puolesta kampanjoivat Liikenneturva ja Sydänliitto.

Marek Salermon vinkki kesäyön fillarireitiksi Helsingissä

Töölöntori-Topeliuksenkatu-Haartmaninkatu-
Tukholmankatu-Paciuksenkatu-Meilahdentie-
Tamminiementie-Seurasaarentie-Paciuksenkatu-
Linnankoskenkatu-Mechelininkatu-
Eteläinen Hesperiankatu-Runeberginkatu-Töölöntori



Kaupunkien rytmit

Tämän julkaisun tekemiseen osallistivat Antti Möller, Joni Karjalainen, Kaisa Kaakinen, Katri Mäenpää, Lotta Suistoranta, Marina Ekroos, Majja Lindberg,

Max Mannola, Outi Kuittinen, Pauliina Jalonen ja Valter Maja.

Kuvat: Googly, CC; Volvo Buses, Lotta Suistoranta ja Marek Salermo

Julkaisu on osa Dodo ry:n ”Kaupunkien rytmit” -teemaa ja sitä on tuettu ulkoministeriön kehitysyhteistyövaroin

Dodo ry, Vironkatu 5,
00170 Helsinki
www.dodo.org

Painettu Joutsenmerkitylle paperille Joutsenmerkitys-ssä painolaitoksessa.



441 697
Painotuote

Fillarilla fiilistellen

Dodo haastatteli Helsingin kaupungin pyöräiliikennesuunnittelija Marek Salermo Helsingin kaupungin pyöräilijäkenteen tilasta.



Marek Salermon valinta virkaan oli luonnollinen ratkaisu. Innokas pyöräilijä taittaa satulassa yli 10 000 kilometriä vuodessa.

Mitkä ovat tärkeimmät pyöräilyä edistävät tavoitteet?

– Tavoitteena on pyöräilijäkenteen sopeuttaminen kaupunkiin ja toisaalta myös olosuhteiden sopeuttaminen pyöräilyyn. Lisääntyvälle pyöräilijäkenteelle on luotava tarvittavat edellytykset kestävän kaupunkikehityksen muut reunaehdot huomioiden.

Miksi kaupunkipyöräilyn lisääminen on mielestäsi tärkeää?

– Toimivalla pyöräilijäkenteellä on merkittävä rooli liikennejärjestelmässä, sillä polkupyörä sattuu olemaan yksi parhaista - ellei jopa paras - kulutavoista. Sen ympäristökuormitus esimerkiksi päästöjen, melun ja tilankäytön suhteen on vertaansa vailla.

Salermon mukaan liikkumisen vaivattomuus on laadukkaan kaupunkiympäristön A ja O. Konkreettisia tavoitteita löytyy.

– Pyöräväylien suunnittelukäytäntöjä on muutettava eurooppalaisempaan suuntaan, jolloin kevyen liikenteen suunnittelusta siirrytään pyöräilijäkenteen suunnitteluun. Pyöräväylien kehittämisessä tulee huomioida jatkuvaus kaikkialle katuverkkoon. Muihin kehittämistoimenpiteisiin lukeutuu liikenteen rauhoittaminen.

Dodolaisia on puhuttanut ehdotus, jossa jokaiseen metrojunaan varattaisiin alue polkupyörille siten, että junasta irroitettaisiin 2-4 istuinryhmää. Näin vapautettaisiin tilaa polkupyörille? Mitä mieltä olet?

– Kannatan ehdottomasti asian nostamista akuuttien kehittämistavoitteiden listalle. Ruuhka-aikojen ulkopuolelle rajattu polkupyörän kuljetusmahdollisuus ei täysinmääräisesti palvele polkupyörän hyötykäyttöä. Polkupyörän kuljettamisen salliminen myös ruuhka-aikana on siksi tärkeä tavoite ja se onnistuisi hyvin yllämainituin keinoin.