



Linja-autoliitto, Matkahuolto, Paikallisliikenneliitto, MIKSI?

Suomessa, vallitsee raideliikennehuuma. Helsinki peitetään raitiovaunuverkolla. Lopullista hintaa ei tiedä kukaan. Kruunuvuoren sillat, miljardiprojekti tehdään vain ”Vihreille”, ei autoille. Lopullista hintaa ei tiedä kukaan. Ne junailtiin alkuun oikeita tietoja panttaamalla.

Tampere laajentaa uutta raitiovaunuverkkoa todellisista ympäristövaikutuksista, hinnasta, piittaamatta. Myös Vantaa ja Turku suunnittelevat raitiovaunujen paluuta.

Samalla Suomessa kunnat valloittavat kuntien sisäisen liikenteen – ja myös keskinäistä liikennettä – yksityisiltä linja-autoyrittäjiltä. Pitkien välimatkojen maassa... kuka välittää kaukoliikenteestä?

Korkein viranomaistaho istuu hiljaa kuin hiiri: LVM, Traficom, Väylävirasto. Raideliikenteen valtavista päästömistä ja energiatuhlauksesta verrattuna nykyaikaiseen bussiliikenteeseen ei puhuta. Suomen Linja-autoliittoa ei näy. Matkahuolto on lamaantunut. Paikallisliikenneliitto on voimaton.

Helsingissä ajetaan 10 raitiolinjaa

38 km:n rataverkolla. Uusia raitioiteitä rakennetaan ja suunnitellaan enemmän kuin koskaan. Töölö on jo saanut tuta uusista linjoista. Rakentaminen on sulkenut pääkaduista Caloniuksenkadun ja Ruuneberginkadun aiheuttaen muulle liikenteelle jopa 3 km:n kiertotien ja asukkaille kaikki enimmäisrajat ylittäviä pöly- ja melusaasteita. Hernesaari, ylikansoitettu suunniteltu, on jätetty raitiovaunulinjan varaan. Suunnitelmakartta vuoteen 2025 osoittaa kasvua noin 70 km:n rataverkkoon. 2030-luvulla ratalinjoja suunnitellaan olevan yhteensä 20, joista kuusi pikaraitiotielinjoja. Asukkaille kustannusten arvioidaan kolminkertaistuvan.

Kruunuvuoren sillat, 10 km:n liikenneväylä

VAIN

raitiovaunuille, polkupyörille ja jalankulkijoille!, alettiin rakentaa kokonaishinnalla 359 miljoonaa euroa. Sen jälkeen kokonaishinnaksi tulee ihan muuta. Valmistumiseen mennessä 2028 sen arvioidaan maksavan yli 1000 miljoonaa euroa.

Tampereella raitiovaunuliikenne alkoi elokuussa 2021 kahdella linjalla yhteensä 16 km:llä. Toinen vaihe valmistuu 2024. Rataverkon lisälaajennusta suunnitellaan.

Samalla yhä useampi kunta ja kuntayhtymä perustaa ja laajentaa kunnan sisäistä bussiverkostoa omiin nimiinsä valloittaen veronmaksajiensa rahoilla bussivuoroja ja -liikennettä yksityisiltä linja-autoyrittäjiltä. Yleensä ja voittopuolisesti veronmaksajien rahat lähetetään Kiinaan kiinalaisen bussikaluston ostoon, vaikka oman EU:n sähköbussiteollisuus on laadukkaampi, monipuolisempi ja vahvempi.

Sen seurauksena kuntien välinen ja Suomen sisämaan bussiliikenne jää yksityisten linja-autoyrittäjien kannettavaksi. Tehtävä on erityisen raskas liikennettä ja taloudellisia voimavaroja ankarasti velottaneen koronapandemian ja Ukrainakriisin lamassa. Töitä ja haasteita riittää, mutta edunvalvontajärjestöjen hallituksissa ”nypläillään pitsiä”.

RUOTSISSA ON TOISIN

Päinvastoin kuin Suomessa, maailmalla sähköbussiliikenne valloittaa ja jättää raideliikenteen vähemmistöön. BRT (Bus Rapid Transit) on suuri voittaja. Se on valloittanut kaikilla mantereilla maailmassa, erityisesti Aasiassa, Etelä-Amerikassa ja Afrikassa. Euroopassa BRT-liikenneväyliä on Itävallassa, Belgiassa, Saksassa, Italiassa, Hollannissa, Espanjassa, Ruotsissa, Iso-Britanniassa (12 kpl), Ranskassa (30 kpl)

Ruotsissa auto- ja moottoriliikenteen etujärjestöjä ovat muodostaneet Mobility Swedenin ja ajavat yhdessä Volvon ja Scanian kanssa Ruotsin kunnille ja viranomaisille BRT:n suuria etuja raideliikenteeseen verrattuna. Viimeksi niillä oli vaikuttava BRT-esittely maan johtaville poliitikoille ja yleisölle heinäkuun alussa Gotlannissa Almedalsveckan- tapahtumassa.



Volvo Grand Artic 300; 30 m, 300 matkustajaa.

BRT VASTAAN RAITEET BRT on bussiliikenteelle oma, muusta liikenteestä erotettu ajorata, raideliikenteen levyinen. Matkustajamäärät sanelevat BRT-buseille pituuden. Pisimmät kaksi- ja jopa nelinivel-bussit ovat 18-34 m pitkiä ja jopa 300 -350 matkustajapaikalla. Matkustajakapasiteetti on käytännössä sama kuin RaideJokerilla ja Tampereratikalla parhaimmillaan. Pisimmät BRT-väylät ovat 240-255 km. Päinvastoin kuin raideliikenne, BRT-väylä tarjoaa busseille mahdollisuuden toistensa ohituksiin! Eli sekä paikallisliikenteeseen että pikavuoroille, hitaille ja nopeille busseille samalla BRT-väylällä! Matkustusnopeus on siten aivan eri ja kaikin puolin paljon tehokkaampaa kuin raiteille peräkanaa juntattu liikenne.

Kaikkein suurin ero BRT-bussiliikenteen hyväksi syntyy energiankulutuksessa ja päästöissä! Kuvitelkaa lähtöviivalla rinnakkain saman matkustajakapasiteetin 70-80 tonnin "RaideJokeri" ja 25-30 tonnin BRT-sähköbussi.

Siihen mennessä RaideJokerilla on jo takanaan teräksenvalmistuksen betoniakin suuremmat haitalliset päästöt, sen jälkeen yhtä massiiviset päästöt ennen kuin teräs on taottu raiteiksi, lisää mahtavia päästöjä ennen kuin kaikki kunnallistekniikka on kaivettu pari metriä vielä syvemmälle ja raidepohja on vahvistettu ja raiteet laskettu betonipaalujen varaan maahan 80 tonnia raskaalle liikennöinnille. Päälle tulevat vielä päivittäinen, ympärivuotinen sekä raide- että väylähuolto. Ja tietysti "RaideJokerin" BRT-bussia yli kaksi kertaa painavamman rakenteen ja valmistuksen synnyttänyt päästöero.

Vasta nyt BRT-sähköbussi ja sähköllä kulkeva "RaideJokeri" ovat valmiina lähtöön. Reitillä kulkiessaan yli kaksi kertaa painavampi "RaideJokeri" kuluttaa liki kolme kertaas enemmän sähköenergiaa kuin sen rinnalla kulkeva BRT-sähköbussi. Vaikuttavana tekijänä on painoeron lisäksi mm. rautapyörien kumipyöriä huomattavasti suurempi vierintävastus.

BRT-bussille ei ole välttämätöntä vahvistaa erikseen raskaille kuorma-autoille ja rekoille tehtyä katu- ja tiepohjaa. BRT-bussi voi joustavasti poiketa BRT-väylältään yleiseen katuja tieliikenteeseen, tehdä omia lenkkejä pääväylien ulkopuolelle kasvaneille asunto- ja työpaikka-alueille, ja palata BRT-väylälleen. Se huomioi ja muuntautuu yhdyskunnan muutoksiin. Raiteisiin sidottu "RaideJokeri" on juntattu raiteisiinsa ja yhdyskuntakehitys joutuu muuntautumaan sen mukaan!

[Katso video BRT:n hyödyistä.](#) **TAKAPAJULA SUOMI** Suomessa ei nähdä raide- ja BRT-liikenteen ratkaisevia eroja ympäristön, ilmastonmuutoksen ja energiakulutuksen hyväksi. Useimmille päättäjillekin BRT-liikenne on tuntematon tekijä.

Vihervasemmisto sanelee liikenteelle ehtonsa Suomessa. Niitä ajetaan hämäyksellä ja ilmastonmuutospelotteella. Vallan säilyttäminen syrjäyttää kehityksen. Sitä todistavat Euroopan toiseksi huonoimmat liikenneturvallisuustilastotkin. Olisi jo kiire herätä ja nousta nykyaikaan: Linja-autoliitto, Matkahuolto, Paikallisliikenneliitto ja vastaavat viranomaistahot!