

Ajoin aikanaan Espoon Auton ja Vanhakylän Linjan busseja Helsingin linja-autoasemalta monella reitillä sekä Leppävaaran että Kuusisaaren että Lauttasaaren kautta pääte pysäkeille. Silloin oli villisti vyöhykerajoja ja vyöhykehintoja. Ei meistä kuljettajista kukaan hallinnut niitä. Päivittäin sai kuulla matkustajien pilkkaavan, että ”no, mitä se tänään maksaa”? Vyöhykkeistä luovuttiin mahdottomina hallita. Nyt on kasvanut uusi sukupolvi ja uusi usko. HSL palauttaa vyöhykejaot seutuliikenteeseen. Mahtaa tulla sirkus.

Suomessa julkinen liikenne on päätöntä sirkusta laidasta laitaa! Poliittisesti Vihreät johtaa sitä. Tietoa liikennetekniikasta ja -taloudesta ei ole lainkaan. Tilalla on vihreiden arvojen johdatus. Seurauksena Suomessa lienee Euroopan huonoimmin toimiva ja kallein julkinen liikenne. ”Mutta onhan kansalla varaa” sanoo Vihreä uskonto. Kansa maksaa. **PARII**

SISSA

joukkoliikenteen kertalippu maksaa 1,37 – 1,70 €. Nizzassa yhteen suuntaan ketjuttaen raitiovaunu-bussi-juna yhteensä 1,50 €! Berliinissä yhteen suuntaan S-Bahn/U-Bahn/bussi 1,20-2,30 €. Helsingissä 2,20-3,- €, yöllä 5,- €. Helsingissä 4-henkinen perhe kulkee päivälläkin omalla autolla halvemmalla kuin joukkoliikenteellä, ja vielä ovelta ovelle. Yöllä julkinen liikenne on sikakallista. VR, on kilpailun puutteessa luotettavuudeltaan Euroopan pohjasakkaa. Lisäksi se velottaa matkoistaan sellaisia hintoja, että jokaisella jolla on auto käytössään, ajaa Suomen päästä päähän VR:ää halvemmalla. Lisäksi ovelta ovelle.

JULKINEN LIIKENNE TYRITÄÄN

Suomessa suhteettoman kalliiksi koska:

- 1) Sitä suunnittelevat ja vetävät laitostunut virkamiesporukka takapajuisissa suunnitteluvirastoissa.
- 2) Sitä käsittelevät harrastelijatason poliitikot, joilla ei ole vähäisintäkään tietoa ja osaamista joukkoliikennevälineistä saati nykyaikaisimmista -järjestelmistä. On pakko uskoa ja luottaa virkamiesten antiin.



Nizzassa uusi 14 km:n metro keskustan halki idästä länteen kulkee tunnelissa vain 3 km matkalla ydinkeskustan alla. Nizzan keskustassa on koko ajan ollut kaksi metroinfopistettä, joissa maksajat, kaupunkilaiset ovat saaneet yksityiskohtaista, ajantasaista tietoa. Se valmistuu puolta nopeammin ja maksaa puolet vähemmän kuin Länsimetro. Suomessa kaikki vastaava tieto on piilotettu julkisuudelta ja julistettu salaiseksi – ettei veronmaksaja vain saisi tietää minne rahat on valvojitla, (kaupunginjohtaja Pekka Saurilta, Espoon tekniseltä johtajalta Olavi Loukolta ja HKL:n toimitusjohtajalta Matti Lahdenrannalta) hukkuneet!

Näin kävi surullisen kuuluisassa Länsimetrossa ja sen jatke päätöksessä. Ympäristökeskus tuomitsi ajatuksen nostaa metro maanpinnalle Ruoholahdesta koko 14 km

Matinkylään. Se väitti valtuustoille, että pinnalle nostettuna se olisi pikaraitiotie, joka edellytti matkustajilta kulkuneuvon vaihtoa. Ympäristökeskus ei ollut kuullut puhuttavan pintametrosta siten kuin Helsingin metro on vuosikymmenet noussut maanpinnalle pintametroksi Sörkän rannasta aina Vuosaareen saakka.

HKL:n Vihreä johtokunta sekä Helsingin ja Espoon valtuustot uskoivat Ympäristökeskuksen "tuomioon" ja päättivät jatkaa Helsingin metroa Ruoholahdesta peräti kahdessa rinnakkaisessa tunnelissa sen 14 km Matinkylään saakka virkamiesten ilmoittamalla hinnalla 452 M€ ja valmistumaan 2013 mennessä. Ja erillisenä jatkeena Matinkylästä peltojen ja metsien alla tuplatunneleissa Kivenlahteen hintaan 802 M€. Espoon Westendissä asuvan pääministeri Stubbin hallitus myönsi avokätisesti vielä tukirahaakin 220 M€. **NYT**

VARIKSETKIN NAURAA

koko toilailulle. Tiedetään että Länsimetro tulee maksamaan 452 M€ sijaan lopulta ainakin 1 500 M€ ja valmistuu mahdollisesti 2016 lopulla. Ja jatke Kivenlahteen maksaa 800:n sijaan varmuudella reippaasti yli 1 000 M€. Pintametronea koko hoito olisi maksanut alle 600 M€. Ja bussimetronea vain noin 300 M€ - lukuisten lisäetujen saattamana!

Jokeri-linja uhkaa olla seuraava idiotismi yhdessä Tampereen "Vihreän Raideprojektin" kanssa. Taas halutaan "rojektit" raideliikenteelle, vaikka nykyaikainen bussimetro olisi monin verroin käytännöllisempi, nykyaikaisempi ja perustamishinnaltaan enintään puolet raideliikenteestä.

VR on koko surkeudessaan oma lukunsa. Tuntuu että LVM, joka vastaa VR:n omistajaohjauksesta, osaa vain nyökätä, kun VR kerta toisen jälkeen esittää Euroopan huonointa toimintavarmuutta ylittäen monopoliasemassaanakin budjettiraaminsa täysin hällä väliä tyyliin. EUn edellyttämä kilpailu raiteille terästäisi nopeasti VR:n toimintaa. Silloin LVM:n omistajaohjaus kuitenkin valuisi virkamiesten käsistä lopullisesti. Kuka sitä haluaa? Ei ainakaan virkamieskoneisto. Tuskin Vihreätkään.

Jatketaan sitten tätä rataa. Onhan täällä kulkeminen hankalaa, pakkaneinkin paukkuu, on jäätä ja lunta ja maakin routainen. Ettei olisi liian helppoa. Tai edes yhtä halpaa kuin muualla maailmassa. Kyllä kansa maksaa.