

Raide-Jokeri etenee kuin jyrä: näkemättä, kuulematta. Kun raiteet on juntattu maahan, kansa pakotetaan asuttamaan radanvarret. Sosiaalinen suunnitelmatalous sanelee.

Kun kuitenkin on ihmisiä, jotka haluavat asua muualla, missä on viihtyisintä ja mukavinta, rata-asemille on luotava yhdysliikennettä busseilla. Syntyy monitahoinen himmeli. Se maksaa neljä kertaa enemmän kuin arvio, jolla saatiin raiteiden rakentaminen liikkeelle. Metro on oiva esimerkki; sekä alkuperäinen perusmetro että sen jatkeet eli Vuosaari- ja Länsimetro. Rakennusliikkeet tienaa nelinkertaisesti ja niiden sponsoroimat valtuustopuolueet hierovat käsiään. Nekään eivät jää osattomiksi. Kansahan maksaa. Onhan kansalla rahaa, hyödylliset idiootit.



**VDL Citea SLFA Electric edustaa nykyaikaa nivelbussina, joka Jokeri-linjalla voisi poiketa myös ”aidatun” perusväylän ulkopuolelle. BRT-liikenne vain on Suomen päättäjille tuntematon liikennemuoto.**

Raidekustannukset alkavat jo ennen kuin raiteet juntataan maahan. Pohja on vahvistettava kestävästi 50 t painavien kuljetusvälineiden liikennöinnin. Rautapyörien vierintävastus on suurempi kuin kumipyörien. Jokaisen kilon liikuttaminen rautapyörillä vaatii enemmän energiaa kuin kumipyörät. Saman kapasiteetin nivelbussi painaa vain 20 t. Pelkästään energiantarve on nivelbussilla 75% pienempi kuin vastaavalla raidekulkuneuvolla, jonka yksikköhintakin on moninkertainen nivelbussiin verrattuna. Raidekuljettimen pitempi elinikä ei pärjää alkuunkaan nivelbussille kokonaistaloudessa TCO (Total Cost of Ownership). **NYT AJETAAN**

Raide-Jokeria toteutukseen kuin käärmettä pyssyyn ja huudetaan myös Pissararataa samaan syssyyn. Raide-Jokeria perustellaan sillä, että 40 000 matkustajaan vuorokaudessa kasvanut Jokeri on liikaa busseille, jotka kulkevat jo peräkanaa. Ei sanaakaan siitä, että nykyiset 3-akseliset olivat alun alkaen väärä valinta; kallis, epäkäytännöllinen ja alimittainen verrattuna vain hiukan kalliimpiin 3-akselisiin suurkapasiteetin nivelbusseihin.

Vuosikymmenen kestäneen rankasti tappiollisen ja väärän bussipolitiikan jälkeen yksityinen Koiviston Liikenne suostuu maksamaan enää 24 M€ kirjanpidollisesti 47 M€ arvoisesta Helsingin Bussiliikenteestä, kun se on pakko panna lihoiksi. Samalla HSL nostaa seutulipun kertamaksun 5,50 euroon ja lähiliikenteessä 3,20:een - siinä missä Euroopan suurkaupungeissa peritään 1-2 euroa matkalta!



Uusi VR-pöytäkalenteri on nyt online. Löydät siitä, missä juna kuluu ja milloin. Pöytäkalenteri löydät sivulta [vrt.fi](#). Pöytäkalenteri on myös saatavana painettuna. Pöytäkalentriin on lisätty uusia linjoja ja kulkureittejä. Pöytäkalentri on nyt myös saatavana myös mobiililaitteille. Pöytäkalentri on nyt saatavana myös mobiililaitteille. Pöytäkalentri on nyt saatavana myös mobiililaitteille. Pöytäkalentri on nyt saatavana myös mobiililaitteille. Pöytäkalentri on nyt saatavana myös mobiililaitteille. Pöytäkalentri on nyt saatavana myös mobiililaitteille.