

Helsingin valtuustossa vuodesta 1995 jouduin kuuntelemaan haavi auki Vihreiden haikailua raideliikenteen perään. Vaihtoehtoa joukkoliikenteelle ei ollut. Raiteet ovat osa Vihreää uskontoa. Se on ”puhdas”, saasteeton. Jos huomautti, että pääkaupungin sähkö, jolla raitiovaunut kulkevat, tehdään kivihiilellä, sillä ei ollut Vihreille merkitystä. Kivihiilen ilmansaasteet olivat ”muualla”. Ratikka oli täysin saasteeton missä Vihreät olivat. Ja jos väittely meni tiukaksi, puhujapönttöön asteli ”kaikkien alojen asiantuntija”, Vihreiden **Os mo Soininvaara** opettamaan valtuustoa raideliikenteen kaikkivoipaisuudesta. Ei ollut väliä silläkään, että raitiovaunut tappoivat ja invalidisoivat Helsingissä enemmän jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kuin autot.

Vihreiden raideuskonto on yhä järkähtämätön – kuten uskonnot ainakin järkipuheille.

Tuorein mega-järjettömyys on Helsingin joukkoliikenteestä vastaavan kaupunginjohtajan, Vihreiden

Pekka Saurin

aikaansaannos: Länsimetro. Sauri on ajanut sitä kuin käärmettä pyssyyn likaisimpiakaan keinoja kaihtamatta – tukenaan Vihreiden valloittaman HKL:n johtokunnan yksisilmäiset metropäätökset. 452 M€:n hintalapulla läpi ajettu metropäätös tulee nykynäkymin maksamaan vähintään 2 000 M€! Mutta väliäkö sillä. Kansa maksaa ja Vihreät ovat onnellisia uskossaan.

VIHREIDEN UUSI ”RAIDEVALLOITUS”

käydään Raide-Jokerista. Pelkällä ”Raide”-nimellä on jo saavutettu psykologinen voitto, vaikka 25 km pitkän Itäkeskus-Otaniemi väylän rakentamispäätös tehdään vasta 2016. Nyt se on Helsinki-Espoon vilkkaimmin liikennöity bussilinja. Rahasta ei ole väliä, kuten ei ollut Länsimetronkaan kohdalla, kun siitä tehdään raidelinja. Taloudellisista tosiasioista viis’! Tiepohjan kantavuus raiteiden alla maksaa maltaita. Matalalattia-nivelratikka painaa näet tyhjänä 41,6 t ja metrojunavaunu 32 t. Nivelbussi vaati vastaavasti kantavuutta vain alle 20 tonnille. Vihreät puolustavat raideliikennettä ”kapasiteetilla”. 27,6 m pitkä nivelratikka ottaa 199 matkustajaa. 21 m pitkä nivelbussi ottaa saman verran eli 196 matkustajaa!

Yhden nivelratikan hinnalla saa viisi nivelbussia. Metrojunavaunun hinnalla saa vielä enemmän nivelbusseja.

Kun raiteet on juntattu maahan, ratikka ja metrojuna pysyvät siinä. Raiteilla ei ohitella. Ruuhkassa kuljetaan peräkkäin kuin ison talon porsaas. Vuosaaren tai Espoon lukuisiin uusiin kasvukeskuksiin raiteilla ei yllätä. Matkaa on jatkettava yleisölle suuren laskun kirjoittavalla liityntäliikenteellä, busseilla, ja omilla autoilla kalliilta liityntäpysäköintialueilta.

JOS JOKERIA KULJETTAISIIN OMAA BRT-VÄYLÄÄ

(Bus Rapid Transit) eli bussimetrolla, sen nivelbussit voivat tarvittaessa jatkaa Vuosaaren tai Westendiin, koukuta Saunalahteen, Soukkaan, Espoon asemalle... mihin tahansa katuverkossa palatakseen omaan BRT-väylään.

BRT valtaa suurkaupungeissa kaikkialla alaa raideliikenteeltä. BRT-liikennettä on rakenteilla ja toiminnassa jo yli 200 omalla väylällä maailmassa. Nivelbussejakin on vuosia ollut käytössä kaupunkikeskustoissa kaikissa naapurimaissamme, vain ei Suomessa.

Kun Vihreiden liikenneharrastelijoiden valtaama HKL:n johtokunta on päättänyt joukkoliikenteestä, sillä ei ole ollut harmaata hajua nykyaikaisesta BRT:stä ja nivelbusseista. Helsingin ja Espoon hyväuskoisille valtuustoille on tarjottu vain raideratkaisuja vaihtoehdoksi aikansa eläneille bussiratkaisuille. Seurauksena pääkaupunkiseudun joukkoliikenne on sikakallista verrattuna eurooppalaiseen keskitasoon.

Jotain on todella pahasti vialla. Myös bussien myyjissä. Ja kansa maksaa.