

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!

