Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 5/2023

Pystyyn kuolevalle HERÄTYS!

Linja-autoliiton näyttely Bus 2023 ja Liittokokous pidetään 19.-20. kesäkuuta Jyväskylässä. Se joutuu toteamaan linja-autoliikenteemme jyrkkenevän alamäen kilpailussa joukkoliikennematkustajista raideliikenteen kanssa.
Suomi on fiksoitunut, takertunut raideliikenteeseen siinä missä Eurooppa ja muu maailma yhä selvemmin näkee sähköistyvän bussiliikenteen kehitysnäkymät ylivoimaisiksi vanhakantaiseen, raideliikenteeseen verrattuna.

Nykyaikainen BRT-bussiväylä perustetaan hetkessä nollapäästöisille, ketterille ja monikäyttöisille johdinnivelbusseille. Se maksaa 25% vastaavan raideliikennepohjan hinnasta.

Vastaavan raideliikenteen maapohjustus ja raiteet yksin tuottavat niin suuria määriä päästösaasteita, että suhteettoman suurella sähköenergiamäärällä, vierintävastuksella ja kokonaispainolla raiteilla kulkevat sähköraidekulkijat eivät kuittaa niitä koko elinaikanaan. Valtiovarain- sekä liikenneministeriön arviot 140 - 330 vuodesta ”tunninjunien” kohdalla on korutonta kertomaa.

Sähköbussien mahdollisuudet sekä paikallis- että pikavuoroihin kuin myös poikkeamiin omalta eristetyltä kulkuväylältään yhdyskuntarakenteen muutosten myötä ovat lisäetuja, joihin raiteisiinsa kahlittu liikenne ei koskaan yllä.

Näitä Linja-autoliitto on ollut kykenemätön nostamaan näkyviin julkisuudessa.

Yhtä surullista on kaupunkien ja kuntien yleistyvä tapa ottaa sisäinen bussiliikenne omiin käsiinsä. Se on ilkeä epäluottamuslause yksityisille pienille, ja suuremillekin bussiyrityksille ja yrittäjille, jotka näin ajetaan markkinaehtoisessa toiminnassaan yhä ahtaammalle. Veroeurojen tuhlausta kun kuntalaiset eivät menettelyssä näe.

Samaa lyhytnäköistä tuhlausta on valtiotasolla jo huu-haailuksi nähty halu rakentaa maa täyteen uusia pikajunaratoja: kolme ”tunninjunaa”, Pisaraa, lentoasemaratoja ja vastaavia. Hullun lailla niihin silti mätetään satoja miljoonia suunnittelurahaa. Samalla matkalipputulojen sanotaan kattavan vain 7-10% VR-junien todellisista kustannuksista ja matkustajakäyttöasteen jäävän alle 15%:n raitiovaunuilla.

Maamme etevimmät kuljetus- ja logistiikka-asiantuntijat esittävät junaraiteiden repimistä Suomessa 2 500 - 3 000 km matkalta ylisuurten taloudellisten tappioiden kerääjinä.

Linja-autoliittoa ei näy. Kuorma-autoliitto
SKAL osallistuu mallikkaasti asioihinsa julkisuudessa.

Natoon liittyminen sitoo Suomen entistä tiiviimmin muihin pohjoismaihin ja Euroopan Unioniin. Ne muodostavat Suomen kotipesän. Vastapuolelle asettuvat Venäjän lisäksi taloudellisena mahtina lonkeroitaan ja vaikutusvaltaa kaikkialle työntävä Kiina.

Kukaan ei tiedä, paljonko Kiina jo omistaa Suomesta. Suomen valtio ei kyselyistä huolimatta kerro.

Tätä taustaa vasten on mahdotonta ymmärtää, että Suomessa kaupungit, jopa VR, lähettävät suomalaisten veroeuroja bussikaupoissaan Kiinaan sen sijaan että hyödyttäisivät oman kotipesämme EU:n huippulaadukasta ja menestyksellistä bussivalikoimaa.

Toivoa vain sopii, että Linja-autoliitto näkisi eron ja nostaisi järjettömyyden tapetille esimerkiksi Ruotsin tapaan.

Kaikista eniten sopii toivoa, että Linja-autoliitto ryhdistäytyy, seuraa SKAL:n mallia ja ryhtyynäkyvään taisteluun asiansa puolesta.