

Kevyesti kiskoilla

Suomi on harvaan asuttu maa. Jo kaupunkien laitamilla asutaan kuin maalla, rivi- tai omakotitaloissa. Sellaiseen ympäristöön on hankala järjestää kunnollista julkista liikennettä. Bussit vielä voivat kierrellä ja kaarrella kujien kautta, mutta raideliikenne on jo toinen juttu.

Ajatus Helsingin metrosta virisi jo 50-luvulla. Hankkeen ympärillä liikkui poikkeuksellisen paljon rahaa. Niinpä koko homma meinasi kaatua lahjuksiin ja muihin taloudellisiin epäselvyyksiin. Matkustamaan päästiin monien mutkien jälkeen vasta 80-luvun alussa.

Sitten taisteltiin länsimetrosta. Espoolaiset tykkäsivät, että maanalaisesta tulisi aivan liian kallis Espoon nukkumalähiöille. Tiheää bussiverkostoa karsittaisiin, ja ihmiset pakotettaisiin käyttämään syöttöliikennettä. Autoilun tarve kasvaisi.

Espoon metron pelasti lopulta kolmen yliopiston yhdistäminen ja niiden toiminnan keskittäminen Otaniemeen. Otaniemi on kasvanut valtavasti. Vanha 60-luvun tieteenharjoittaja eksyy ja ihmettelee.

Jos kasvavaan kampukseen ei pääsisi metrolla, sitä kummasteltaisiin pitkin maailmaa. Samoin kuin nyt ihmetellään kunnan ratayhteyden puuttumista Helsinki-Vantaalta.

Minulle sattuu silloin tällöin yöreissuja Helsingin seudulle. Bunkkaan Espoon Olarissa. Siellä minulle on opiskelukaverini luona varattuna pysyvä hotellihuone aamupuuroineen ja parkkipaikkoineen.

Aivan hotellini läheltä kulki ennen viitisen bussilinjaa Helsinkiin. Valtaosa ajoi Lauttasaaren kautta tai sitä viistäen, ja joku koukkasi Munkkiniemen sivuitse. Nyt nämä reitit on lopetettu. Pitää ensin körötellä Matinkylään ja köpötellä siellä metroon. Yleensä Hesassa täytyy vielä jatkaa ratikalla.

Oranssit metrojunat ovat moniin eurooppalaisiin verrattuna tilavia, siistejä ja viihtyisiä. Istumapaikka löytyy aina. Kaverini tarjoaa minulle, maalaispojalle tavallisesti ikkunapaikan, jotta voin katsella maisemia. Metron sähkötekniikka ja kiskotus ovat huippuluokkaa. Ei huimaa eikä heiluttele. Valitettavasti kalusto ei enää ole kotimaista tekoa.

Palautteiden perusteella espoolaiset eivät ole varauksettoman tyytyväisiä metroonsa. Päivittäin saa lukea kitkeriä kertomuksia, kuinka matka kyliltä kaupunkiin on pidentynyt jopa reippaalla tunnilla. Monet väittävät, että on pitänyt hankkia oma auto.

Helsingin seudulla asennetaan kovaa vauhtia lisää kiskoja. Uusi Raide-Jokeri kiertää pääkaupunkia kehätien tavoin Itäkeskuksesta Espoon Keilaniemeen, lähelle Otaniemeä. Koeajot etenivät juuri Helsingistä ja Espoon puolelle.

Tampereen modernin Ratikan tapaan Raide-Jokerin kalusto valmistetaan Suomen Otanmäessä. Tšekkiläinen alan iso tekijä Škoda osti taloudellisissa vaikeuksissa keikkuvan kainuulaisen vaunutehtaan. Škoda Trantech suoltaa nyt vaunukalustoa ympäri Eurooppaa sen minkä ehtii. Kun vaan löytyisi jostain lisää hyviä hitsareita.

Meillä kohistaan Tunnin junasta. Hankkeesta on tehty selvityksiä, joiden tulokset osoittavat vakuuttavasti joko loistavaa kannattavuutta tai noin neljän miljardin heittämistä kankkulan kaivoon.

Varmaa on ainoastaan, että Tunnin junan hinta kohoaa ja että Hesän ja Turun väliset nopeimmat junat eivät pysähdy lainkaan Salossa. Meiltä siis matkustellaan edelleen hitaammalla junalla tai sitten körötellään kumipyörillä.

pajen.fi