

# Raitiovaunut tulevat taas

Yhdysvalloista lähes kadonnut joukkoliikennemuoto valtaa uutta jalansijaa monissa kaupungeissa.

## New York Mika Horelli

Pahenevat ruuhkat, nousevat polttoainekustannukset ja amerikkalaisten uusi into muuttaa takaisin kaupunkiin ovat tuomassa takaisin Yhdysvaltoihin myös raitiovaunuliikenteen.

Lähes katoamaan päässyt joukkoliikennemuoto elää parhaillaan voimakasta renessanssia.

Muun muassa New Jerseyn Newark, Teksasin Houston, North Carolinan Charlotte, Kalifornian Sacramento ja Los Angeles sekä Coloradon Denver ovat jo saaneet tai parhaillaan saamassa käyttöönsä uudet raitiovaunulinjat.

Myös New Yorkin Brooklynsissa pohditaan kertaalleen hävitettyjen raitiovaunulinjojen jälleensrakentamista.

New Jerseyssä viitisen vuotta vanhaan raitiovaunulinjaan ollaan erittäin tyytyväisiä.

–Tämän tulo aiheutti yksinkertaisesti sen, etten tarvitse enää autoa, kertoo hobokenilainen Peter Landon.

Landonilla ei olisi mitään sitä vastaan että osavaltio käyttäisi lisäksi verovarvoja raitiovaunulinjaston laajentamiseen. Tällä hetkellä reittejä on vain yksi, jos-

kin sen eteläpää Newarkin kaupungissa haarautuu kahteen eri suuntaan.

## Raitiovaunu palvelee myös lähioita

Uudet amerikkalaiset raitiovaunut poikkeavat jonkin verran eurooppalaisista. Yleensä ne ajavat

suuremmalla nopeudella, pysäkit ovat harvemmassa, ja niiden reitit suunnitellaan kaupunkien keskustojen lisäksi palvelemaan ainakin lähimpiä ympäröiviä lähiöalucita.

–Sitten on lisäksi niitä Floridan Tampan ja Arkansasin Little Rockin tapaisia kaupunkia, joihin rakennetaan nyt kopioita

niiden alkuperäisistä historiallisista raitiovaunuista, kertoo washingtonilainen joukkoliikenteeseen erikoistunut lakimies Jeffrey Boothe.

–Niissä on kysymys samankaltaisesti keskustojen elävöittämisestä ja joukkoliikennetarpeen tyydyttämisestä, hän huomauttaa.

## Autoteollisuuden salaliitto tuhosi valtaosan vanhoista vaunuista

Vieli viime vuosisadan alkupuolella lähes viidessäkymmenessä amerikkalaiskaupungissa oli kattava raitiotieverkko. Suurinta osaa niistä operoivat yksityiset raitiovaunuyhtiöt.

Vuosina 1936–1950 auto-, renkas- ja öljyteollisuuden perustamat peityhtiöt alkoivat ostaa paikallisten raitiovaunuyhtiöiden osakkeita. Virallisesti tämä tapahtui siksi, että autoteollisuus oli näkevinään kaupunkien raideliikenteessä tulevaisuuden menestysalan.

Todellisuudessa kysymyksessä oli autoalan johdonmukaisesti toteuttama suunnitelma raide-

liikenteen hävittämiseksi kilpailemasta auto- ja öljyteollisuuden kanssa.

Vuoteen 1950 mennessä autoteollisuus oli hankkinut omistukseensa ja tuhonnut yli sata raitiovaunuyhtiötä 45 amerikkalaiskaupungissa.

Näin muun muassa New York, Philadelphia, Baltimore ja Los Angeles menettivät raitiovaununsa.

Harvinaisena poikkeuksena San Francisco sai pitää kuuluisat raitiovaununsa. Syy oli se että siellä ne omisti kaupunki eivätkä yksityiset yhtiöt.

Autoteollisuuden hankittua

raitiovaunuyhtiöissä enemmistön uudetkin vaunut romutettiin ja korvattiin busseilla. Raitiovaunuliikenteen paluun estämiseksi myös kiskot revittiin kaduista ja rahdattiin autotehtaiden raaka-aineeksi.

Tuon ajan hengestä kertoo hyvin se, kun kalifornialainen tuomioistuimien totesi vuonna 1949 useiden autoteollisuusyritysten syyllistyneen salaliittoon joukkoliikenteen tuhoamiseksi kilpailusysteistä, mukana olleet jättiyhtiöt saivat 5000 dollarin sakon kukin ja salaliitosta päättämässä olleita johtajia rangaistiin yhden dollarin sakolla.

## Obamasta potkua raideliikenteelle

Virkansa jättävän presidentin George W. Bushin valtakaudella uusia raitiovaunulinjoja on rakennettu pääasiassa kaupunkien omilla varoilla, mutta hallituksen vaihtumisen ennakoita lisäävän liittovaltion tukea kaikelle raideliikenteelle.

–Barack Obama on asettanut selkeästi tavoitteekseen Yhdysvaltain energiaomavaraisuuden lisäämisen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen, Booth kertoo.

–Kaupunkien sisäisen raideliikenteen kasvattaminen palvelee selvästi monempia tavoitteita.

Suunniteltujen raitiovaunulinjojen määrän kasvuun liittyy myös amerikkalaisen unelman muutto esikaupunkitaloista takaisin kohti kaupunkien keskustoja.

Kun aikaisemmin valtaosa amerikkalaisista näki suureksi tavoitteekseen oman talon hyvällä alueella keskustan ulkopuolella, haluaa seuraava sukupolvi enenevässä määrin elää autosta riippumattomasta elämästä kaupunkimaaisessa ympäristössä. (HäSa)