

**Joukkoliikenteen** kehitystä on kaavaan kangistuneille käsittämättömän vaikea mieltää.

Kaikki näkevät DC3:n ja B747 Jumbojetin erossa lentoliikenteen rajun kehityksen. Näkevät myös s/s Aallottaren ja m/s Oasis'n erossa meriliikenteen mahtavan kehityksen. Vain näyttää järkevillekin olevan mahdotonta mieltää tieliikenteen kehitys 1800-luvun rautateistä nykyaikaiseen sähkönivelbussiin.

**Se johtuu** monesta. Rautateillä on perinteisesti vahva ankkurointi ay-liikkeessä, mm. SAK:ssa, "Metallissa", Rautatieläisten liitossa jne. Ja sen myötä myös sdp:ssä ja siitä vasemmalle.

Myös Vihreissä elää uskonkappaleena, että kiskoilla toteutuu paras ympäristöystävällisyys, hiilijalanjälki, ilmaston suojeleminen, päästöjen minimointi, energiansäästö jne. päinvastoin kuin perusvihollisella autolla. Vihreät rakentavat epärealistisia päiväunia sähköhenkilöautoihin. Kylmät tosiasiat eivät riitä kääntämään heidän uskontoaan sähköbussihin! Uskon asiat ovat viisaillakin faktoja ja järkeä vahvempia.

Samat vanhat päähänpintymät raideliikenteen paremmuudesta ovat juurtuneet kansan, poliitikkojen ja päättäjien enemmistön korvien väliin. Näyttää kestävästä ikuisuus, ennen kuin kuljetusvälineiden ja tekniikan nopea kehitys ja nykytila jaksaa murtautua perimätiedon pimeisiin kammioihin.

Ja se maksaa. Maksaa kansalle, veronmaksajille, turhina kustannuksina ja rahana, haitallisina päästöinä, ilmansaasteina, hiilijalanjälkinä ja energiantuhlauksena. "Onhan kansalla varaa", minulle opetettiin Helsingin valtuustossa ja eduskunnassa. "Ei siitä kärsi, mitä ei tiedä."

**Nyt kuitenkin tiedetään.** Tiedetään että raidetien perustaminen maksaa yli 60% enemmän kilometriltä kuin ajorata nivelbussille. Raiteilla kulkeva kalusto vaatii paljon vankemman pohjan kuin nivelbussi. Raiteilla kulkeminen vaatii massaa rautapyörien kartiorakenteen sekä huonon kitkakertoimen vuoksi. Ja koska mäennousukyky on rajusti huonompi kuin kumipyörillä. Ja kilojen liikuttaminen vaatii energiansa. Suuri paino ja pyörien kartiorakenteen suuri vierintävastus vaatii kulkemiseen 100% enemmän energiaa kuin saman kuljetuskapasiteetin sähkö-nivelbussi!

Helsingin uudet nivelratikat ovat 27,6 m pitkiä ja kuljettavat enintään 200-215 matkustajaa. Nykyaikainen nivelbussi on 22 m pitkä ja kuljettaa 196 matkustajaa. Kuljetuskapasiteetti on käytännössä sama. Volvon sähköbussit kulkevat jo Göteborgin kaupungissa normaalia kaupunkilinjaa. Sähkö-nivelbusseja, "niveltrollokoita" kulkee kaupungeissa eri puolilla Eurooppaa ja aivan erityisesti Venäjällä ja entisissä itäblokin maissa. Vain ei Suomessa.

**Vihreiden puheenjohtaja Ville Niinistö** manaa maata energiansäästöihin. Samalla Vihreiden hallitsema HKL:n johtokunta tekee historiaa tuhlaavilla ja kevytkenkäisillä Länsimetro-päätöksillä, miljardiluokan budjettiylityksillä, taloudellisesti järjettömällä uusilla raideverkostosuunnitelmilla ja jo tulevaisuuteen siirretyn Raide-Jokerin ennenaikaistamisella - Helsingin rahoitusjohtaja **Tapio Korhosen** ankarasta vastustuksesta huolimatta.

**Samaa polkua** käy valtamedia. Helsingin Sanomat (HS) vaatii säästämistä pääkirjoituksessa 15.8.: ”Aika keskustella sähkönkulutuksesta”. Seuraavana päivänä artikkelitoimittaja vaatii: ”Raide-Jokerista saa enemmän kuin vain poikittaislinjan”. 13-15.8. Mieli-palstalla on otsikot ”Kiskoliikenne on jäämässä vanhanaikaiseksi” ja ”Miksi sähköbussit eivät kiinnosta päättäjiä”, johon lehti ”HKL: Raide-Jokeria ei pidä lykätä”.

Muualla maailmassa nykyaikaiset bussimetrot eli BRT (Bus Rapid Transit) syrjäyttävät raskaan, kalliin ja epäkäytännöllisen raideliikenteen. Ei Suomessa. Nykyajalla ja tiedolla on kovin pitkä matka Euroopan kaukaiseen koillisnurkkaan. Mutta kansahan maksaa!