

Aamun lehdessä (12.4.16) johtavat paikallispoliitikot **Lasse Männistö, Osku Pajamäki, Tuula Saxholm, Ville Lehmuskoski, Marcus Rantala** ihmettelevät taas että pitää löytyä vielä 20 miljoonaa lisää keskeneräiselle Länsimetrolle. Ensinhän sen piti maksaa vain 452 miljoonaa, valtuuston hyväksymishetkellä 2008 kuitenkin jo 713,6 M€; sitten (2012) 960 M€; sitten 979,1 M€ (2014); ja 1088 M€ (2016). Se ei kulje sittenkään.

Eikä liikennejärjestelmänä ole läheskään valmis. 2000 M€:n raja tulee vielä rikkoutumaan!

Jo 2010 liikenteeseen erikoistunut insinööritoimisto VEMOSIM osoitti Länsimetroehdotuksesta:

- 1) **alustava liikenneselvitys oli manipuloitu.**
 - 2) **Järjestelmäselvityksessä parhaat vaihtoehdot oli jätetty pois.**
 - 3) **Kannattavuusselvityksiä oli manipuloitu.**
 - 4) **Metrona nlänsilinjaus on lähtökohtaisesti kannattamato.**
 - 5) **Metro-muodossa se ei paranna liikenneturvallisuutta, ei kuljetustehokkuutta eikä vähennä ympäristöhaittoja.**
 - 6) **Metrojuna käyttää kolme kertaa enemmän primäärienergiaa kuin saman kuljetuskapasiteetin metrobusseja.**
 - 7) **Länsimetron linjauksen jälkeen matkustusajat pitenevät ja autoliikenne Espoo-Helsinki välillä pysyy entisellään.**
 - 8) **Espoossa liikenteen kokonaiskustannukset, kokonaisenergian käyttö ja CO2-määrä kasvavat.**
 - 9) **Länsimetron kokonaiskustannukset on karkeasti aliarvioitu. Kaikki on osoittautunut todeksi.**
- Tässä ollaan, ja Länsimetron ”rakennuttaneet” liikennesuunnittelija-virkamiehet ja poliitikot siunailevat huuli pyöreänä. Markkinavoimien pimeä käsi ohjaa valintoja.
- Raideliikenteen lipputulot kattavat vain 10% sen kokonaiskustannuksista!** 90% joudutaan kiskomaan veronmaksajilta muina veroina ja maksuina – riippumatta siitä käyttävätkö Länsimetroa vai ei! Sama koskee Raide-Jokeria. Tätä ”Vihreän politiikan” uskonkannattajat eivät myönnä.

Raideliikenteen ydinteknologia ei enää pärjää. Se on 1800-luvulta. Kaluston pitää olla painavaa että pysyy raiteilla. Veturin kartioleikattu pyörä seisoo kiskoilla vain 0,12 cm

2
:llä, kitkakerroin on vain 0,35. Kartiopyörän vierintävastus on julma, kiihdytys hidasta ja kallista. Ratalinjauksen pitää olla loivaa ja tasaista, pitkää. Joka kilon liikuttaminen vaatii paljon energiaa. Raidemetron hinta/matkustajapaikka on yli 4-kertainen ja energiankäyttö yli 2-kertainen metrobusseihin verrattuna. Raideliikenneteknologian kehitys on käytännössä pysähtynyt.

Silti Espoo ja Helsinki suunnittelevat alati uusia raideliikennejärjestelmiä: koko kaupungin peittävää perusverkostoa, Pisaraa ja Raide-Jokeria, kaikki samalla manipulaatiotekniikalla ja todellisten kustannusten häivetekniikalla kuin Länsimetroa.

Eikä köyhä kansa, joka joutuu maksajaksi, ymmärrä!

Raide-Jokeria ajetaan kartalle siekailematta nvalheellisoin keinoin. Laatujournalistiikkaansa kehuvat lehdet, Helsingin Sanomat ja Hufvudstadsbladet toistavat kritiikittömästi valheita kuten että yksi pikaratikka kuljettaa 200 matkustajaa vastaten neljää kaupunkibussia. Ei kerrota että nykyaikainen nivelbussi kuljettaa jopa yli 250 matkustajaa! Kerrotaan Raide-Jokerin hinnaksi 274,5 miljoonaa. Ei kerrota, että kokonaishinta ylittää miljardin (1000 M€) euron rajan! Ei kerrota että järjestelmä sitoo koko kaupunkirakenteen (kuten Länsimetro) 50 vuodeksi eteenpäin! Valehdellaan että Raide-Jokeri tuottaa varrelleen asuntoja 30 000 ihmiselle, vaikka raiteet eivät sitä tee. Ei kerrota että nykyaikainen, kehittyvä, raiteista vapaa bussimetro, BRT, tekee saman työn monipuolisemmin, tehokkaammin, vähemmällä päästöillä, vähemmällä nenergiankulutuksella ja 3/4 halvemmalla kuin Raide-Jokeri. 200 matkustajalla Raide-Jokeri käyttää primäärienergiaa n. 11,3 kWh/km, bussi samalla matkustajamäärällä 4,7 kWh/km. Jokainen "Raide-Jokeri" pysähtyy joka pysäkillä, koska ei voi ohittaa. "Bussi-Jokerin" seassa voi olla Pika-BRT:tä, jotka pysähtyvät vain esimerkiksi joka 4. pysäkillä.

Suomen neljä ylivoimaisesti etevintä, kansainvälistä tunnustusta nauttivaa liikenteen erikoisasiantuntijaa ja tutkijaa – tekn.tri, ekonomi

Jussi Sauna-aho

, PhD

Antti Talvitie

, DI

Antti Kalliomäki

ja DI

Olavi H. Koskinen

– ovat kansainvälisissä asiantuntijaseminaareissa, kirjallisissa selvityksissä sekä lehtikirjoituksillaan jatkuvasti nostaneet esille Suomen "Vihreän raidehukan" hirvittävät yhteiskunnalliset kustannukset, teknisen pysähtyneisyyden ja yhteiskuntarakennetta orjuuttavat vaikutukset – tuloksetta. Heidän rinnallaan virkamiestason kokemattomat liikenne- ja yhteiskuntasuunnittelijat sekä poliitikkoplantut toteuttavat "Vihreää" ideologiaansa uskonnon ehdottomuudella. Yhteisymmärryksessä markkinavoimien Pimeän Käden kanssa.

50 vuotta sitten taistelu kävi markkinatalouden ja sosialismin välillä. Nyt taistelu käy

markkinavoimien Pimeän Käden ja ihmisen välillä – Helsingin ja Espoon
raideliikenne­rakentamisessa, Malmin kentän suopohjan rakentamisessa PanamaPaperien
malliin. Ja tyhmä kansa maksaa.