

Donald Trump valehteli silmät päästään vaalikampanjassaan. Vaalipäivään mennessä faktat menettivät voimansa. Ihmiset halusivat uskoa Trumpin valheisiin mieluummin kuin faktoihin. Hänet valittiin USAn presidentiksi. Ei se ole uutta. Poliittiset aatteet vastaavat uskontoja. Uskotaan mihin halutaan uskoa, faktat eivät paina. Nyt sosiaalinen media, some, on tekemässä sen kaikilla elämän aloilla.

MITÄ PAINAVAMPI polkupyörä, sitä enemmän voimaa, energiaa, vaaditaan polkemiseen. Joka kilo vaatii oman määrän energiaa siirtämään sitä. Citypyöräilijäkin tietää sen.

Siihen ymmärrys loppuu.

Vihreät citypyöräilijät kiistävät faktan, että 70 tonnin liikuttaminen tuhlaa neljä kertaa enemmän energiaa kuin 24 tonnin liikuttaminen. 250 matkustajaa kuljettava raitiovaunu (esimerkiksi Raide-Jokeri, Tampereratikka) painaa 70 tonnia kun 250 matkustajaa kuljettava nivelbussi painaa 24 tonnia. Neljä kertaa enemmän johtuu siitä, että myös vierintävastus on raitiovaunulla paljon suurempi kuin kumipyörillä – fakta joka johtuu rautapyörien kartio- ja reunarakenteesta ja jonka tutkijat vahvistavat kaikkialla maailmassa.

Vain vihreät citypyöräilijät eivät usko, kiistävät. Kiistaton tosiasia on silti, että raitiovaunu tuhlaa rajusti enemmän energiaa ja syyttää ilmoille paljon enemmän ilmastohaitallisia CO₂-päästöjä kuin sähköbussit.

Kiistävät sokeasti senkin, että raitiovaunun liikuttaminen aiheuttaa CO

²
-päästöjä, ilmastonmuutospäästöjä, jopa neljä kertaa enemmän kuin kumipyörillä kulkeva samankokoinen nivelbussi.

EU-tilasto paljastaa, että alle 2 tonnin sähköautot tuottavat CO

²
-päästöjä keskimäärin 57 g/km laskettuna lähteestä käyttöön. Josta voidaan päätellä, että 24-tonnin sähköbussi tuottaa vastaavasti CO

²
-päästöjä alle 700 g/km, 35 tonnin raitiovaunut noin 1,2 kiloa/km ja jättimäiset Raide-Jokerit ja Tampereratikat ainakin 2 kiloa/km CO

²
-päästöjä.

Vain vihreät citypyöräilijät eivät sitä näe, kiistävät.

Lisää siihen, että Helsingin joukkoliikenteen täyttöprosentti on noin 20 ja henkilöautojen vastaavasti 27%, jolloin CO₂-päästöt matkustajaa kohti ovat raitiovaunulla vielä suhteettoman paljon suuremmat kuin sähköbussilla.

Raide-Jokerista ja Tampereratikasta puhumattakaan!

VIERINTÄVASTUS on vihreille citypyöräilijöille erityisen vaikea käsite. Eikä taida auttaa laskentakaavakaan: $C_r = C_0 + C_1 v + C_2 v^2$, jossa C_r on dimensioton vierintävastuskerroin, v on nopeus m/s sekä C_0 , C_1 ja C_2 ominaisarvoja eri tapauksille.

C_0

, C_1

C_2

ja C

C_0

ominaisarvoja eri tapauksille.

Ehkä asia kirkastuisi, jos citypyörään asennetaan rautapyörät ja niillä lähdetään sotkemaan asvaltille?

Raitiovaunun kuten junankin kohdalla tilannetta pahentavat kääntyvien pyörien puuttuminen ja rautapyörien ”kulutuspinnan” reuna ja kartioleikkaus, jolla korvataan tasauspyörästäön puuttuminen pyöränakseleista. Niinpä rautapyörät vaappuvat sivusuunnassa suorilla, kulkevat hurjalla pistekuormituksella ja kasvattavat vierintävastuksen kaarrevastuksena sitä suuremmaksi mitä jyrkempi on kaarre (esimerkiksi kadunkulmissa). Yksityiskohtainen selvitys on tarjolla googlaamalla esimerkiksi

”**Olavi H. Koskinen:**

Kuljetusmuodot ja energiaratkaisut, fysiikka ja vastuksia”.

KUN SITTEN

vihreät citypyöräilijät koko vihreällä tietotaidollaan pannaan johtamaan miljardi-investointeja kansalaisten verorahoilla, tuloksena on esimerkiksi Länsimetro, superskandaali, miljoonaspektaakkeli, pohjaton rahakaivo, kaikkien selitysten äiti. Sitä ovat vuosikautia ohjanneet Vihreiden johdolla SDP:n ja Vasemmistoliiton nuoret kaupunginvaltuutetut Helsingin Kaupungin Liikennelaitoksen,

HKL

, (johtokunnassa Vihr. 3, SDP 2, Vas. 1, PS 1, Kok. 2) sekä Helsingin Seudun Liikenteen,

HSL

, (hallitus Kok 5, Vihr. 3, SDP 3, Vas. 1, PS 1, RKP 1), ylimmässä johdossa.

HKL

:ssä on vihreä pyöräilypolitiikka vaikuttanut erityisen hallitsevasti totaalikieltäytyjä, Aseistakieltäytyjäliiton järjestösihteeri, Muurinmurtajat-kansalaistottelemattomuusryhmän jäsen, kansalaisaktivisti, Helsingin Polkupyöräilijöiden varapuheenjohtaja ja pyöräilijöiden valtakunnallisen edunvalvontajärjestön perustajiin kuuluva Helsingin valtuuston ja kaupunginhallituksen jäsen, HKL:n johtokunnan puheenjohtaja

Otso Kivekäs

.

Kivekkään jälkeen HKL:n johtokunnan puheenjohtajaksi vaihtui 2015 Vihreiden kansalaisjärjestöaktiivi, toimittaja

Tuomas Rantanen

, joka on tullut tunnetuksi epämääräisillä ja asiantuntemattomilla selityksillään HKL:n valvonnan pettämisestä julkisen rahan käytössä Länsimetro-skandaalissa.

HSL

:n hallituksen puheenjohtaja, Kokoomuksen

Risto Rautava

on johtanut Helsingin seudun liikenteen uusiin hintaulottuvuuksiin kilpailemaan EU:n kalleimmasta joukkoliikenteestä ja siinä sivussa Länsimetron miljoonien katoamisista, joita joutunevat korvaamaan myös Länsimetron käytön ulkopuolelle jäävät HSL:n jäsenet kuten Kerava, Sipoo, Kirkkonummi. Sotilasarvoltaan komentaja Rautava tunnetaan paitsi Upseeriliiton varapuheenjohtajana, Malmin lentoaseman tappajana ja rakennusteollisuuden vankkumattomana tukijalkana. Liikenteellinen asiantuntemus on osoittautunut Otso Kivekkään ja Tuomas Rantasen tasoiseksi.

Yritä siinä sitten säästää energiaa, turhia päästöjä ja kansalaisten veromiljardeja. Vain, onhan kansalla rahaa, mistä ottaa liikenne- ja yritysjohtajaharjoitteluun! Onhan!