



Runeberginkatu on yhtä työmaata työntäen valtavyhlän autot pikkukaduille.

Ulkomaiset liikennetoimittaja-ystäväni eivät lakkaa ihmettelemästä Helsingin liikennejärjestelyjä. Heidän mielestä niillä pyritään synnyttämään mahdollisimman paljon ruuhkia pääkatuja sulkevilla massiivisilla katutöillä, motittamalla tiettyjä ääreiskaupunginosia, valitsemalla kaikkein suuripäästöisimmät joukkoliikennemuodot ja teettämällä työt kun liikenteessä on kaikkein eniten autoja. **TÖÖLÖ TUKOKSEKSI** Pitkän Helsinginniemen halkovasta pääväylästä, Mannerheinmintiestä, vain puolikas on suurten rakennustöiden takia yhtäkkiä autoliikenteen käytössä. Siitä pääväylänä lähtevää Runeberginkatua on suljettu ja muokattu jättityömaana uusiksi kuukausikaupalla ja siitä jatkava tärkeä Caloniuksenkatu oli katutöiden takia kokonaan suljettu kuukausia. Risteävän Museokadun loppupää on suljettu läpiajolta. Töölön pääväylät on tukittu.

Katutöiden suurimmat maksajat, aamun ja iltapäivän työmatkaliikenteen autojonot ruuhkautetaan ympäröiville pikkukaduille tupruttamaan päästöjään ja vaarantamaan liikenneturvallisuutta. Niiltä ei kysytä.

SAARET TULPATAAN

Helsinginniemen saarille rakennetut uudet kaupunginosat on alusta alkaen haluttu nähdä ”autottomina”. Seurauksena Länsisataman ja Jätkäsaaren liikenne menee vain kahdella katuyhteydellä ulos aina vain pahemmin turhien päästöjen ruuhkatukkoon, mitä enemmän sinne rakennetaan uusia asuntoja ja toimistotiloja. Ratkaisematonta riesaa on riittänyt jo kolme vuosikymmentä eikä loppua ole näkyvissä.

Viereen on rakenteilla uusi kaupunginosa Hernesaareen. Runsaan tuhannen asuukkaan alueelle halutaan nyt asuntoja noin 7600 asukkaalle 3000 työpaikalle ja 40 000 risteilyvieraalle yhdellä ainoalla kadunvarsiaukollakaupungin ydinkeskustaan. Tuleva raitiovaunuyhteys riittää, kaupungin liikenteestä vastaava Ympäristövirasto ja vastaava kaupunginjohtaja sanovat. Tuloksena voi vain olla autoliikenteen jättiruuhkan ja turhien päästöjen solmukohta.

Kolmannen suuren saarikaupunginosan, Lauttasaaren siltayhteys katkaistaan autoliikenteeltä suurella työmaalla ajokaistojen vähentämiseksi ja pyöräteiden kasvattamiseksi. Saaren autoliikennettä ajetaan kiertotielle ja lisäkilometreille Länsiväylän sillan kautta.



Caloniuksen kadun ”valtatie” on yhtä rakennustyömaata alusta loppuun ja autoliikenne työnnetty sivukaduille.

RATIKKAVERKOLLA ENNÄTYSPÄÄSTÖIHIN Helsingin valtuusto (jonka jäsenistä suuri enemmistö on maaseudulta muuttaneita) on päättänyt peittää koko Helsinki ratikkaverkolla.

Sitä saastuttavampaa joukkoliikennemuotoa ei ole. Ennen kuin raiteiden teräs on valettu ja raiteet valssattu ja taottu muotoonsa, maapohja räjäytetty katuverkkoon ja vahvistettu ja raiteet laskettu maahan, turhia päästöjä on saatu aikaan enemmän kuin mihin mikään muu joukkokuljetusmuoto yltää koko ikänsä aikana. Sen jälkeen raiteet vaativat vielä lisää jatkuvaahuoltoa. Ne pysyvät jäykkänä maassa välittämättä liikennettä joustavasti myös uusille asumalähiöille, minkä lisäksi painavat vaunuyksiköt vaativat aina suhteettoman paljon energiaa liikkuaakseen. Helsingin ”Vihreä enemmistö” vain on päättänyt toisin.

Työmaaksi suljetun Runeberginkadun nurkalta lähtevä, Keski- ja Taka-Töölön halkova kapea Topeliuksenkatu suljetaan seuraavaksi ja myllätään auki raitiovaunuliikenteelle. Samalla poistuvat kadunvarren pysäköintipaikat autoilta. Sama kohtalo odottaa jatkona koko pääkaupunkia.

AJOITUS NAPPIIN?

Autoilijoilta, maksajilta ei kysytä. Kadut tulpataan, kun työmatka- ja muu autoliikenne on vilkkaimmillaan. Ei talvella eikä alkukevällä. Vaan silloin kun myös kesäautoilijat ottavat autonsa liikenteeseen.

Ja kun Suomi siirtyy kesälomille Juhannuksen alta heinäkuun yli elokuun alkuun, ja autojen määrä Helsingissä häviää lähes olemattomiin, silloin myös katutyöt pysähtyvät. Niitä ei tehdä,

kun niistä olisi vähiten haittaa autoliikenteelle. Katuliikenteen tulppaavat katutyöt jatkuvat vasta kun autot palaavat, kun niistä saadaan liikenneruuhkia aamuin ja illoin ja mahdollisimman paljon turhia päästöjä.



Seuraavaksi myllätään kapea Topeliuksenkatu raitiovaunuille – autot siirtykööt pikkukaduille.

JOHTO UHRAA IHANTEENSAKIN **Anni Sinnemäki**, Helsingin ympäristötoimen rakentamisesta ja liikenteestä määräävä apulaiskaupunginjohtaja uhraa jopa puolueensa, Vihreiden, ihanteet autojen ja autoilun vastaisessa taistelussa. Hän saa tarvittavan enemmistö SDP:n ja Vasemmistoliiton valtuutettujen tuella. Näiden edessä ilmastonmuutoksen vastainen taistelu joutuu väistymään. Edes ydinkeskustan kauppakuolema, Aleksanterinkadun kävelykadun ja Pohjois-Esplanadin katutaso tyhjät näyteikkunat ja myymälät eivät lievitä autovihaa.

Ainoa mikä näyttää yhtä tärkeältä on rakennustuen jatkuminen ja suurten rakennusliikkeiden töiden varmistaminen. Kulttuuriarvoista viis! Tämä on käynyt kiistattoman selväksi mm. Malmin korvaamattomien kulttuuriarvojen ja sen jo 80 vuotta villinä kasvaneen luontoniityn betonoimisessa (mielettömin päästösaasteineen!) asuntoalueeksi ja viimeksi Vantaankosken kulttuurimuistomerkin, padon, purkupäätöksen juhlinnassa.

Näin siis vihreä aate uhraa ihanteensakin.

Ehkä kansainväliset liikennetoimittaja-ystäväni ovat oikeassa Helsingin kohdalla.