



Tukholma, Kööpenhamina ja Amsterdam menestyvät pyöräilijöillä, e-laudoilla, jalankulkijoilla, autoilijoilla ja lähilentokentillä. Helsingissä eivät viihdy pyöräilijät, e-lautailijat, jalankulkijat, autoilijat eikä lähilentokentät.

Mikä vikana Helsingissä?

Helsingissä keskusta näivettyy. Kauppiaat panevat lapun luukulle. Ydinkeskusta täyttyy tyhjästä näyteikkunoista katutasolla. Helsingissä kadunvarren P-paikkoja joutuu etsimään kaukaa, pysäköinti on kallista, pysäköintisakot korkeita. Maanalaiset parkit ovat kalliita ja pakottavat pitkiin kävelymatkoihin kantamuksien kanssa. Mieluummin ajetaan ostosrahoilla miellyttäviin ostoskeskuksiin kaupungin laitamilla.

Helsingin pyörätiet kärsivät hurjastelijoista. Liikennevaloilla ei ole merkitystä eikä muillakaan säännöillä. Pyörätiet ovat kapeita ja päättyvät usein kesken. Pyöräily jalkakäytävillä on yleistä. Pyörähurjastelijat eivät edistä pyöräilyn kasvua Helsingissä.

E-lautailijoita vilisee kaduilla, pyöräteillä ja jalkakäytävillä. Lautoja lojuu ympäriinsä kaikkialla. Säännöistä piittaamattomuus, kurittomuus pilaa viihtyisyyden kaikilta.

Pyöräilijöiden ja e-lautailijoiden ”Villissä Lännessä” jalankulkija elää vaarallisesti koko kaupungissa ja erityisesti keskustassa. Ei ole ”kivaa” varsinkaan jos on lapsia mukana tai kauppakantamuksia.

Lisätään tähän kaupunkia lamaannuttavat, hitaasti etenevät rakennustyömaat miljoonien tonnien betoni- ja rakennustyömaapäästöillä, aiheuttamallaan auto- ja joukkoliikenteen kiertoteillä, tarpeettomilla liikenneneruuhkilla, kalliilla joukkoliikenteellä ja lippusotkulla, ja huippuna vain ratikoille ja kevyelle liikenteelle siunattu miljardiluokan Kruunusillat-väylä.

Moni asia on vakavasti pielessä Helsingissä.

HELSINGISSÄ OMA VASTAKKAINASETTELU

Helsingissä autoilu on tekemällä tehty joukko- ja kevytliikenteen viholliseksi, jonka kulkemista tahallaan hidastetaan. Euroopan suurissa kaupungeissa sovitellaan yhteiseloä.

Esimerkiksi Helsinkiä suuremmassa Frankfurt aM:ssä auto-, joukko- ja kevytliikenne ovat sovussa keskenään. Autoliikenne Frankfurtissa sujuu suuresta automäärästä huolimatta paljon sujuvammin kuin Helsingissä.

Google Mapsin mukaan Tarvontien päästä Helsingin rautatieasemalle kestää autolla 24 minuuttia, Lahdentien päästä 18 minuuttia. Se on 2-3 kertaa enemmän kuin Frankfurtissa moottoriteiden päästä päärautatieasemalle.

Helsingin keskusta-alueen sijainti niemen kärjessä on liikenteen suuri haaste.

Nyt Helsingin niemen lännestä itään, idästä länteen kulkeva auto- ja bussiliikenne vyöryy ydinkeskustan kapeita, ruuhkaisia katuja. Vaihtoehtona on kilometrien kiertoajelu Töölönlahden pohjoispuolitse.



Helsingin apulaispormestari Anni Sinnemäki on Ympäristövirastonon voimalla ja vihreällä autovihallaan ajanut Helsingin liikenteen umpikujaan, jossa kaupungin keskusta tekee kaupallista kuolemaa.

KESKUSTATUNNELI PELASTAIS! Keskustatunneli nähtiin keskustan katurallin

rauhottajaksi jo 30 vuotta sitten.

Sen jälkeen

Keskustatunnelin toteuttamisesta on käyty toistuvasti kädenvääntöä valtuustossa. Vastakkainasettelussa autoilupuoli on aina hävinnyt joukko- ja kevytliikennepuolelle, käytännössä Vihreille, SDP:lle ja Vasemmistoliitolle. Tunneli kun muka lisää päästöjä!

Vuodesta 2015 kaupunkirakentamisesta ja liikenteestä vastaavaksi apulaiskaupunginjohtajaksi tuli Vihreiden johtajistoon kuuluva

Anni Sinnemäki

. Hänen johdolla kaupunkisuunnitteluvirastosta tehtiin Ympäristösuunnitteluvirasto ja liikennemuotojen vastakkainasettelu radikalisoitui.

Keskustan näivettyminen näkyi pahasti 2019 ja pakotti taas esille Keskustatunnelin. Sinnemäki esitteli valtuustolle lukuisilla suuaukoilla eri puolilla kaupunkia varustetun nelikaistaisen, kuuden eritasoliittymän, täysin ylimitoitettun 1,4 miljardin tunneliratkaisun. Käsittelyfarssin keskeytti jo kaupunkiympäristölautakunta SDP:n

Eveliina

Heinäluoman

johdolla.

Nyt seuraukset näkyvät räikeinä lamaanuttaen koko pääkaupunkia.

HELSINKI HUUTAA KESKUSTATUNNELIA

Helsingin keskustan 2019 jälkeen heikentynyt elinvoima vaatii toimenpiteitä. Keskustatunnelin toteuttaminen nousee taas suunnan muuttajaksi ja pelastajaksi.

Tilavaraus Keskustatunnelille on yhä olemassa. Sillä ei tarvitse olla kuin kaksi suuaukkoa, Länsiväylän päässä ja Sörnäisten rantatiellä. Hyviä ratkaisuja saman tien olisi suuaukot Katajanokalla ja Jätkäsaarella, että välttyttäisiin raskaasta satamaliikenteestä keskustan katuverkossa.

Vaikka Keskustatunnelille arvioitu 40 000 ajoneuvon vuorokautinen määrä olisi hiukan yliarvioitu, valtava ajoneuvomäärä poistuisi päästöineen ja liikennevaaroineen

pintakatuverkosta. Se tekisi lisää tilaa, viihtyisyyttä ja turvallisuutta jalankulkijoille ja kevyelle liikenteelle.

Keskustatunnelista olisi autoilijoille helppoja liittymiä keskustan alla oleviin parkkitiloihin. Ne vaatisivat ajanmukaistamista niin, että autoilijoiden ostovoima pääsisi helposti yläpuolella oleviin kauppoihin ja tapahtumiin – kuten muualla kehittyneessä maailmassa.

Luulisi Helsinkiä hallitsevien ”Vihervassarien” Sinnemäen, Heinäluoman ja **Arhinmäenkin** johdolla näkevän ja tuntevan Helsingin tarpeet asukkaittensa eduksi. Vastakkainasettelu ei ole kenenkään eduksi. Keskustatunneli on kaikkien eduksi.

Asialla on tulenpalava kiire nyt, kun läpiajo-Esplanadit aiotaan viihtyisyyden lisäämiseksi typistää yksikaistaisiksi palmukujiksi.