



**Mannerheimintien työmaa on 2,8 km pitkä, jatkuu 2,5 vuotta. Kruunusiltojen työmaa on 6,5 km pitkä, jatkuu 3 vuotta. Kalasatama-Pasila raitotien työmaa on 4,5 km pitkä, jatkuu 1,5 vuotta. Pasilan siltatyömaa ja Hiekkarannantien työmaat valmistunevat 2023 loppuun mennessä. Tämän lisäksi Helsinki on täynnä pienempiä, liikennettä pahasti haittaavia katutöitä.**

Helsingin keskustan tärkeimmän läpiajoväylän, Esplanadien, muuttaminen yksikaistaisiksi autoliikenteelle, on ollut kesän pääpuheenaihe.

Autoliikenne on tukkeutunut kilometrien pituisiksi jonoiksi. Hälytysajoneuvot ovat ajaneet Esplanadipuiston hiekkakäytäviä pitkin ihmishenkien pelastamiseksi. Se on vain "Jäävuoren huippu".

Katutason kauppaliikkeitä sulkee ovensa, kauppiat pakenevat. Pyöräilijät ja jalankulkijat, myymäläkojut ja hulmuavat palmupuut ovat vallanneet historiallisen ydinkeskustan.

Matka autolla Espan kautta (Keskustatunnelin yhä puuttuessa) Kulosaaren sillan alkuun, ja päinvastaiseen suuntaan Espan kautta Länsiväylälle teki 5 km. Espat tukossa panevat nyt kiertämään Helsinginkadun kautta 8 km - tuhansittain tonneja lisää haitallisia päästöjä ja hiukkasia.

Vaikka Vihreä liikennesuunnittelu romahdutti Vihreät kevään vaaleissa, autoviha jatkuu apulaispormestari

**Anni Sinnemäen**

johdolla Demarien ja Vasemmistoliiton tuella.

## VIHREÄ VALTA VUODESTA 1993

Vuoteen 1993 suurten rakennusliikkeiden johtajat istuivat Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnassa (KSL). Kunnallisvaalit muuttivat kaiken. Poliitikot valtasivat KSL:n. Demari-puheenjohtaja ja SDP-Vihreät-Vasemmistoliitto miehittivät ja ottivat

kaupunkisuunnittelussa vallan, päällimmäisenä demarikaupunginjohtaja Korpinen. Kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö ajoi Vihreää valtaa ja Vihreät nostivat omansa myös kaupungin liikennevalopäälliköksi.

KSL:ssä alettiin vaatia suunniteltavaa Jätkäsaarta autottomaksi. Samalla tuli kävelykatuvimma, kadunvarsipysäköintien alasajo ja pysäköintimaksujen korotukset, punaiset liikennevaloaallot, ajoratojen kavennukset bussikaistojen lisäyksillä, jne.

Kiristystä on jatkunut tähän päivään. Maanalaisten parkkitilojen myynti yksityisille, korkeat pysäköintimaksut ja epäkäytännöllinen toteutus ei ole saavuttanut autoilijoiden suosiota. Eivätkä palvele keskustan kauppvoja ja liike-elämää.

Autoviha on johtanut suurten liikeyritysten muuttoon Espalta ja keskustasta kaupungin laiduille sekä Espoon ja Vantaan puolelle. Apulaiskaupunginjohtaja

### **Tuomiojan**

sanat ja teot kiihdyttivät poismuuttoa: ”Emme tarvitse liikeyritysten verorahoja, Helsingille riittää fyysisten henkilöiden verotuotot.”



**Esplanadin tukkiminen ilmoitetaan vuoden kestäväksi ”kokeeksi”. Tehdyt suuret, kalliit muutokset ennustavat tarkoituksellista pysyvyyttä.**

**TÄNÄÄN** Vihreä liikennevalta on peittämässä kaupungin raitiovaunujen raideverkolla. Viisi suurta katutyötä, Helsingin historian suurin katuremontti, estävät parhaillaan sekä auto- että joukkoliikenteen kulkemisen pääväylillä. Suuret katutyömaat seisovat enimmäkseen tyhjinä venyttäen tavoitteellisesti töiden kestoa. Raskaat pohjustustyöt suoltavat miljooneja tonneja haitallisia päästöjä ilmoille. Liikenteen ohjautuminen pitkille kiertoteille ja pienille asuntokaduille vähentää kaistoja, vähentää katuja käytöstä kokonaan ja moninkertaistaa pahoja päästöjä ja tuhoaa asumisviihtyisyyttä. (HS 3.8.23) Samalla pääväylien ajoratoja kavennetaan kahdesta yhteen ja upotetaan syvälle reunakivetyksen väliin. Räikeästi ylimitoitettua lisätilaa tehdään pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Jakeluajo ja tavaratoimitukset kauppoille tehdään käytännössä laittomiksi.

Kadunvarsipysäköinnin sairasta alasajoa täydennetään pysäköintihintojen korotuksilla kaksin- ja kolminkertaisiksi. Ensi joulukuuna alusta asukaspysäköinti maksa 720 euroa vuodessa (HBL 3.8.23). Maanalaiset hallipaikat maksavat jo yli 300 €/kk.

Pysäköintikurjuus kärjistää kauppakuolemia. Myös asuntojen hinnat ja asuntokauppa ja asuntorakentaminen ovat ajautumassa vapaaseen pudotukseen. Yhtenä monista rakennusyhtiö YIT:llä oli kesäkuussa 730 valmista myymätöntä asuntoa. Yhtenä monista sen jättimäinen kerrostalojen kokonaisuus Itäkeskuksen Jokerikorttelissa on jäänyt toteutumatta. Yhtiön velkaantumisaste on kohonnut 99%:iin.

*(HS 4.8.23)*

Muut suuret rakennusliikkeet kokevat samaa. Rakennuslupapäätöksiä oli nyt aloittamatta ennätysmäärä 102 kpl. Yksin Hernesaassa, Pasilassa Kruunuvuoressa, Sompasaassa, Kalasatamassa ja Länsisatamassa oli 30 suurhanketta aloittamatta.

*(HS 4.*

*ja 5.8.23)*

## **SLUMMIUTUMINEN UHKANA**

Kantakaupungin elintarvike- ja Market-kauppiaat ovat yksimielisiä autoilevien asiakkaiden rahallisesta arvosta: ”Jalankulkija ostaa 2-3 pulloa kaljaa, pyöräilijä ehkä sixpakin siinä missä autoilija korillisen tai kaksi”, he vertaavat ostovoimia!

Joukkoliikenne puolestaan ei parhaimmillaankaan poista auton ykkösasemaa perheiden työmatka- ja vapaa-ajan, harrastusten kuljetusvälineenä. Yhä useammassa perheessä on kaksikin autoa.

Auton tärkeys perheen toimeentulolle johtaa armotta omistajien hakeutumiseen pois hankalasta, kalliista Helsingistä naapurikuntiin, Espooseen, Vantaalle, ymv. Kauppakeskukset Helsingin ulkopuolella hyötyvät, Helsinki kärsii. Trendi on kiihtyvä.

Sama trendi koettiin USA:n suurissa kaupungeista jo 1950- ja 60-luvuilla, ja ympäri maailmaa: auton pitämisen vaikeutuessa ”autolliset” poistuvat, autottomat tulevat tilalle, tulotaso putoaa, kaupunginosa köyhtyy, slummiutuukin. Tunnettu trendi, joka näkyy Helsingissä monessa

muussakin, lupaa vain huonoa maan pääkaupungille.

Nykyvihreä liikennepolitiikka tyrmää Helsingin luvunlaskuun.