

Vuosaaren satama ohjattiin aikanaan 600 miljoonan mummonmarkan hinnalla väen väkisin valtuuston hyväksymäksi. Raskas rahtiliikenne piti saada pois Länsisatamasta, Helsingin sydäimestä.

Satamarakentamisen asiantuntijat sanoivat heti, että 600 Mmkon aivan liian vähän. Maksaa vähintään miljardin. Silti projekti junailtiin väkisin läpi valtuustossa kaupunginhallituksen (Kh) ja kaupunginjohtaja

Korpisen

painostuksella.

Kun Korpinen vähän myöhemmin myönsi, että hinta nousee miljardiin, satama-asiantuntijat väittivät, että vähintään 1,5 miljardiin. Kun Kh myönsi, että 1,5 miljardiin menee, ja minä valtuustossa, että vähintään 2 miljardia, Korpinen ryntäsi puhujapönttöön, että "Bremer ei edelleenkään ymmärrä näistä asioista".

Kun lopetin valtuustossa vuonna 2000, Vuosaaren hinnaksi myönnettiin 2 miljardia. Ja kaverini sanoivat, että vähintään 3 miljardia. Kaikki tajusivat silloin, että kun ajoissa olisi vaihdettu Vuosaari Kirkkonummen Kantvikiin, joka koko ajan oli vaihtoehtona, sinne olisi saatu toimiva suursatama puoleen hintaan. Mutta Vuosaaren rakentamista ei enää voitu keskeyttää.

Tänään Vuosaaren satama on maksanut kaikkineen

SEITSEMÄNSATAA (700) MILJOONAA EUROAA!

Yli 4000 miljoonaa mummonmarkkaa. Ja se toimii vajaateholla. Eikä sinne johtava meriväylä eikä sieltä johtava Kehä III ole vielä satamaliikenteen edellyttämässä kunnossa.

Raskas kuorma-autoliikenne ja isot matkabussit valitsevat pahenevista ruuhkista yhä Länsisataman Helsingin sydämessä. Samalla Kantvikin satama on siirtynyt Helsingin omistukseen ylivoimaisine etuineen Vuosaareen verrattuna.

Väliäkö virhelaskelmista. Kansa maksaa.

Länsimetrolle saatiin valtuuston hyväksyminen hintalapulla 452 miljoonaa euroa. Asiantuntijat sanoivat heti, ettei alle miljoonan synny. Asiakirjojen laittoman salaamisen, julkisten riitojen ja väärin valintojen sävyttämänä hinta on nyt kohonnut 2000 miljoonan tuntumaan. Eikä siihen jää. Busseilla toimiva yhdysliikenne, yksityisautojen pysäköintialueet ja paljon muuta puuttuu laskelmista. Helsingin läntisestä pääväylästä, Länsiväylästä, suunnitellaan kaupunkibulevardia 50:n nopeusrajoituksella, jotta uudelle Länsimetrolle saadaan matkustajia. Sitä pitkin jyrää sitten läntisen Suomen rekkaliikenne

yksityisautojen ja joukkoliikenteen ja matkabussien jonossa Ruoholahden Länsisatamaan. Syntyy melua ja päästöjä ja liikenneonnettomuuksia.

Länsisatamassa

rekat ja isot kuorma-autot seisovat jo kaikkialla kielletyillä paikoilla jalkakäytäviä myöten Helsingin uudessa uljaassa 28 000 asukkaalle ja 18 000 työpaikalle rakennettavassa kaupunginosassa jonottamassa pääsyä matkustajalauttoihin. Liikenneuhkat yltyvät hullunmyllyksi Länsisataman lisäksi eteläisessä Helsingissä. Kaupunki on vastavetona vähentämässä Länsisataman kuorma-autojen pysäköintipaikkoja kolmannekseen nykyisestä. Niille osoitetaan odotusalue jossain Kehä III kupeessa. ”Ja jos kuorma-autot eivät siihen tyydy vaan tulevat kaupunkiin, pysäköinninvalvonta ne kyllä hoitaa”, Helsingin Satamasta sanotaan. Varsinaista asiakaskohtelua!

Rakennuttajaosapuolet - HKL/HSL, Helsinki, Espoo ja kuntayhtymä – päättäjät ja virkamiehet, kaikki tekijät näyttävät vilpittömän hämmästyneitä tilanteesta. Ei sen niin pitänyt mennä!

Väliäkö virhelaskelmista. Kansa maksaa.

HKL/HSL eli Helsingin ja seudun joukkoliikenteestä vastaavien Vihreiden ja vasemmiston harrastajapoliitikkojen hoidossa on todennäköisesti tehty maailman kallein joukkoliikenne. Yhtenä uusista ratkaisuista ajetaan vyöhykerajoista riippuvaa matkahinnastoa.

Hintavyöhykkeet

olivat 80-luvulla käytössä Helsingin seudun bussiliikenteessä. Bussien kuljettajat yhtä vähän kuin matkustajat tiesivät tarkkaan, missä rajat kulkivat. Paitsi ne jotka osasivat niillä pelata. Kuljettajat saivat tavan takaa silmilleen pilkallisen, että ”no, mitä se tänään maksaa kun tästä tulen” ja ”minä muuten tulen/menen rajan tältä puolelta”. Tai päinvastoin. Tiedän, koin sen bussien kuljettajana.

Raidehuuma

tapaa viimeisenkin järjen hivenen Joukkoliikennejohdon uskonnoksi muuttunut. Mitään väliä ei ole todisteilla, että raideliikenne tulee 2,5 kertaa kumipyöräliikennettä kalliimmaksi ja enemmän energiaa kuluttavaksi. Eiku Raide-Jokeria ja raide-Pisaraa ja raide-poikittaisrunkolinjoja koko pääkaupunkiseutua peittämään! Sairasta.

Kutsuplus

on yhtä epärealistinen unelma pikkubussin kokoisen tilaustaksin kannattavuudesta. Että keskimäärin 45 euron matkakustannus voisi tulla kannattavaksi viiden euron maksulla! Miten samaa aivo sen on joskus edes keksinyt? Saati montako samanlaista on sen hyväksynyt? Onneksi joku järki sentään pannee nyt stopin pääkaupunkiseudun Kutsuplussalle.

Tuloksena yli puolet pääkaupungin joukkoliikenteen todellisista kustannuksista joudutaan perimään kaupunkilaisten maksamista verovaroista, eli suurelta osin kaikilta niiltäkin, jotka eivät käytä joukkoliikennettä. Että taivaanmaalarit ja tasa-arvoon vetoavat saavat matkustaa alle puoleen hintaan muiden kustannuksella.

Väliäkö laskelmista. Kansa maksaa!