

Pyöräilystä täydelliseen demokratiahalveksuntaan. Sitä ihmettelevät pääkaupunkiseudun liikennejärjestelyistä jo taivahan talikynttilätkin. **Kehäradan** asemapaljoutta ja kustannusrakennetta on ihmetelty asiantuntijapiireissä.

Pisara-rata

ei poistu suunnitelmista ankarimmankaan arvostelun jälkeen.

Raide-Jokerina

pysyy Jokeri-väylä kansainvälisten joukkoliikenne-asiantuntijoiden ihmettelystä huolimatta. Nykyajan sähköbussihin ja BRT bussimetroon ei ole herätty Suomessa.

Vyöhykejako

tulee edeltäneistä katastrofi kokemuksista huolimatta uudestaan HSL:n bussiliikenteeseen.

Raideverkostolla

peitetään tulevaisuudessa koko pääkaupunki ja lähiseudut. Yltiöpäisistä perustamisja käyttökuluista hällä väliä.

Kaupunkibulevardeiksi

muutetaan Helsingin pääsisääntuloväylät.

Asiantuntijoiden varoittavat sanat kaikuvat kuuroille korville. Asukkaiden ääni kuuluu muodollisuuksiin.

Pääkaupungin korkein päättävä elin, kaupunginvaltuusto, on huuli pyöreänä. Oma asiantuntemus ei riitä ymmärtämään mitä virkamiehet vyöryttävät. Joukkoliikenteestä vastaavien HSL:n ja HKL:n hallitukset on täytetty Vihreiden, SDP:n ja Vasemmistoliiton nuorilla tulevaisuuden lupauksilla. Polkupyöräily on vahvinta osaamisaluetta. Kaupunkirakennuksen ja liikennesuunnittelun virkamiesmafi a jyrää ne alleen.

PYÖRÄTIEKSI

muutetaan Hämeentie, toinen pääkaupunkiliikenteen perusväylistä. 12 000 allekirjoitusta kansalaisaloitteessa sai valtuuston päättämään, että Hämeentielle pyrkivistä 23 000 ajoneuvosta/vrk (KSV) johdetaan 18 000 (HSY) entuudestaan pahastikin tukkeutuneen Sörkän Rantatien 45 000 autoa/vrk (KSV) joukkoon. 5000 autoa/vrk kääntyy sitten keskustareitille Kallion ja Töölön kivitalokorttelien välistä. Muutokset maksavat Helsingin asukkaille noin 50 miljoonaa euroa.

23 000 autossa kulkee 1,3 henkilöä/auto (KSV).

Siis: Yhteensä 36 400 henkilöä joutuu muuttamaan päivittäistä reittiään, koska 12 000 henkilön allekirjoituksella muutetaan Hämeentie pyörätieksi! 29 900 henkilöä joutuu päivittäin ennestään tukkeutuneelle 58 500 henkilön ajoreitille, ja 6 500 henkilöä joutuu kääntymään Kallion ja Töölön kivitalokorttelien liikenneskeijä lisäämään.

Entä kuinka moni 12 000 pyörätie-allekirjoittajasta todellisuudessa pyöräilee? Ja kuinka moni käyttää päivittäin Hämeentietä pyöräilyreitinnään? Entä talvikuukausina, moniko silloin kulkee pyörällä Hämeentietä pitkin? Järjettömyydelle ei ole vastauksia.

Siinä vihervasemmistolainen demokratia kukkeimmillaan. Ja Helsingin valtuuston liikenneosaaminen paljaaksi riisuttuna.

Pitää muistaa, että "hullu ei ole se, joka pyytää, vaan se joka antaa". Päätös Hämeentien muuttamiseksi pyörätieksi nuijittiin pöytään Helsingin valtuustossa Vihreiden lisäksi SDP:n ja Vasemmistoliiton voimin. Sama tahti jatkuu pääkaupungissa samojen puolueiden raidehysterialla tarkoituksella ihmisten sosiaalinen pakkoasutus ratojen varsille.

Vetäjät tunnetaan:

Otso Kivekäs

on Vihreiden valtuustoryhmän pj., kaupunginhallituksen jäsen, Kaupungin liikennelaitoksen hallituksen pj. 2013-15, samalla Helsingin Pyöräilijöiden vpj., 'Kriittisten pyöräretkien' järjestäjä ja 2014 perustetun valtakunnallisen pyöräilijöiden etujärjestön Pyöräilyliiton pj.

Hannu Oskala

on Vihreiden valtuustoryhmän vpj. ja kaupunginhallituksen jäsen. Oskala on vaatinut Mannerheimintien muuttamista kävelykaduksi.

Timo Hämäläinen

, "suunnittelumaantieteilijä", vaatii Helsingin Sanomien artikkelissa 13.1.2016 Vihreisiin

kuuluvan kaupunkiaktivistiryhmä Urban Helsingin puolesta Helsingin päärautatieaseman ympäristön "kehittämistä", autojen pysäköintipaikkojen poistamista, Elielinaukion bussien siirtämistä Kamppiin, ja tilalle pyöräparkkeja ja penkkejä. Urban Helsinki on tehnyt asiasta kansalaisaloitteen tapaisen kansalaiskyselyn. Kyselyyn vastasi 203 asiasta kiinnostunutta.

Näin se menee, vihervasemmistolainen "demokratia" pääkaupunkiseudulla.