

EU:ssa Saksa on edelläkävijä taistelussa puhtaamman kaupunki-ilman puolesta. Katuliikennettä ja moottoriajoneuvoja säännellään kovalla kädellä. Hollanti ja Norja seuraavat tiiviissä tuntumassa. Dieseleille suunnitellaan ja määrätään ajokieltoja. Liikennettä rajoitetaan. Sähkö ja puhtaammat vaihtoehtopolttoaineet valloittavat julkista liikennettä. Vihreän puolueen kannattajat edustavat keskimääräistä koulutetumpaa väestöä, korostavat koulutuksen merkitystä, korostavat nykyaikaista ja ennakkoluulotonta osaamista. Vihreät ovat nopeita tuomitsemaan "menneiden aikojen menetelmiä ja vanhanaikaisia toimintatapoja.

Liikennetekniikka, maailman nopeimmin kehittyviä tekniikan aloja, on kuitenkin Vihreille "musta aukko". Autonvastaisuus on aatteen kivijalka. Se perustuu sokeasti tunteisiin, samoin raideliikenteen kritiikitön ihannointi.

**Vihreän puolueen johtohenkilöt hallitsevat
ja ohjaavat Helsingin liikennepolitiikkaa
yksinvaltaisesti.**

Tuloksena on kansalaisten veroeurojen silmitöntä haaskausta ja kansalaisten terveyttä vaarantavia ratkaisuja.

Vihreiden

Pekka Sauri

, filosofian tohtori ja psykologi, oli Vihreiden pj. 1991-93, valtuuston pj. 2001-03, Helsingin ympäristötoimen ja kaupunkirakentamisen kaupunginjohtaja 2003- 17. Tuolloin alkoi myös Helsingin liikenteen, -suunnittelun sekä kaupunkisuunnitteluviraston johtopaikkojen Vihreä valloitus.

Vihreiden

Otso Kivekäs

, filosofian maisteri, kansalaisaktivisti, totaalikieltäytyjä, Aseistakieltäytyjäliiton ent. järjestösihteeri; Muurinmurtajat kansalaistottelemattomuusryhmän aktivisti; katumielenosoittaja Prahassa, Göteborgissa, Genevessä; nostettiin Helsingin Vihreät valtuustoryhmän pj:ksi, kaupunginhallituksen vpj:ksi 2014-15, Helsingin Kaupungin Liikennelaitoksen hallituksen pj:ksi toimien samalla Pyöräliiton pj:na ja Helsingin Polkupyöräilijöiden perustajana ja vpj:na.

Vihreiden

Tuomas Rantanen

, opiskelija ja kansalaisaktivisti, nostettiin Helsingin Liikennelaitoksen hallituksen pj:ksi.

Vihreiden

Hannu Oskala

, kansanmuusikko, nostettiin Helsingin Vihreiden pj:ksi 2012-13, kaupunginhallituksen jäseneksi 2013-16, tuli tunnetuksi ajaessaan Helsingin parkkipaikkoja terasseiksi, pyöräpaikoiksi ja puistoiksi ja aloitteellaan Mannerheimintien muuttamiseksi kävelykaduksi.

Vihreiden

Osmo Soininvaara

, puolueen puheenjohtaja kahdesti, 16 vuotta kansanedustaja, valtuuston jäsen vuodesta 1985, kaupunkisuunnittelulautakunnan ”ikuisjäsen”, puolueen pääideologina pidetty leppymätön autonvihaaja, on vaikutusvaltaisin myös liikennepolitiikan tekijänä.

Vihreiden

Anni Sinnemäki

, humanististen tieteiden kandidaatti ja runoilija, kansanedustaja 1999-2015, Vihreiden pj. 2009-11, valtuuston jäsen 2005-15, kaupunkisuunnittelusta vastaava apulaiskaupunginjohtaja 2015, valloitti 2017 Pekka Saurin paikan Helsingin rakentamisesta ja kaupunkikuvan kehittämisestä vastaavana kaupunginjohtajana.

Vihreiden valtakaudella Kaupunkisuunnitteluvirasto on työnnetty täyteen Vihreää liikenneideologiaa.

Länsimetro

, liki viidellä vuodella myöhästynyt valmistuminen ja sen kaksinkertaistuneet miljoonakustannukset, on Vihreän puolueen liikennetekniikka- taitojen täyshaaveri. Se on koskenut kipeästi jokaisen helsinkiläisen ja espoolaisen kukkaroon. Helsingin rakentamisesta vastaavan filosofiantohtori, psykologi Pekka Saurin pakkomielteinen johto näkyy Espoonkin toiminnoissa saakka. Kivekäs, Rantanen, Lehmuskoski, Soininvaara ja Sinnemäki ovat avainpaikoilla vahvasti myötävaikuttaneet surulliseen tulokseen.

Helsingin keskustan katutyöt

, muutokset ja rakentaminen aivokuolleena ryppäänä keväästä 2017 syksyyn 2018 on yhtä suuri katastrofi ja liikenneteknisen osaamisen ala-arvoinen näyte Sauri-Sinnemäen kaupunginjohtollisesta liikenneteknisestä osaamisesta kuin Länsimetro.

Helsingin keskustasta ulos johtavien pääväylien – Mechelininkadun, Topeliuksenkadun ja Mannerheimintien yhtäaikainen torppaaminen on tehnyt, ja tekee, mittaamattomia ruuhkia ja autojonoja aamuin ja iltapäivisin. Ne synnyttävät ja syytävät Helsingin hengitysilmaan tuhansia turhia tonneja hiilidioksidi- ja rikkipäästöjä päivittäin samalla kun autojen ja joukkoliikennevälineiden matkustajilta ja kaupungin elinkeinoelämältä tuhlaantuu tuhansia tunteja työaikaa turhissa ruuhkissa. Päivittäin! Vielä pitkälle ensi vuoteen!

Helsingin keskustan katujen tulppaaminen tuntuu kuin kiusallaan tehdyttä. Yksikaistaisiksi puristettujen pääväylien työmailla ei näy ankaraa työntekoa – pari kolme miestä ja jokunen työkone kilometrien mittaisilla katutyömailla. Iltapäiväkolmelta duunirensselit on pantu naukaan, työmaat ovat tyhjillään. Vain autojonot ja ruuhkat, joita työmaat keräävät myös lauantaisin, sunnuntaisin ja muina pyhinä, elävöittävä tyhjien puomein aidattujen työmaiden reunoja. Turha on myös kysyä työmaiden miehitykseltä mitään. Ei puhua suomea, auttavasti englantia paremminkin.

Helsingin keskustan satamien hallitsematon liikennesuunnittelu ja hirvittävät kuorma-, linja- ja rekka-autosumput Ruoholahden ja Katajanokan kohdalla ovat ”Herran hallussa”. Kaupunkisuunnitteluvirasto ei tarjoa minkäänlaista uskottavaa suunnitelmaa saati ratkaisua. Yhtä vähän kuin yksisuuntaisen Fredrikinkadun kilometrin mittaisella osuudella pitkin vuorokautta liikennevirtaa vastaan ajavien autojen pysäyttämiseen.

Keskustatunneli

korjaisi ja helpottaisi kapealle niemelle ahdetun Helsingin keskustan ruuhkia ratkaisevasti. Mutta Vihreiden liikenneasiantuntijoiden kärki, valtuustoryhmän puheenjohtaja, HKL:n ent. puheenjohtaja, kansalaisaktivisti Kivekäs sanoo enempiä perusteluja kuuntelematta ”ei”. Kun ei! Keskustatunneli voisi sujuvoittaa liikennevirtoja ja vähentää myrkyllisiä päästöjä.