



Bensa- ja dieselauton keskkulutukseen nähden tyhjäkäyntikulutus on n. 15%. Ilmasto- ja ympäristösyistä tyhjäkäyntiä rajoitetaan mm. aikamääreellä ja autojen nk. start-stop automatiikalla. Tyhjäkäyntiä ja ryömintäliikennettä estetään kovilla kaupunki- ja katurakentamiseen liittyvillä määräyksillä kaikkialla maailmassa. Helsingissä on toisin. Tuskin missään muussa Euroopan pääkaupungissa olisi mahdollista määrätä Mechelininkadun tapainen keskeinen sisään- ja ulosmenoväylä yli 2 km:n matkalta kolmatta vuotta kestäneeseen peruskorjaukseen leppoisalla työtahdilla ja liikenneturvallisuuden ala-arvoisella valvonnalla. Veronmaksajien tuhansien menetettyjen työtuntien ohella miljoonia tonneja turhia päästöjä on saatettu ilmaston ja ympäristön haitaksi. (1)

Samaa välinpitämättömyyttä suhtautumista edustavat Mannerheimintien-Reijolankadun solmu (10) ja Tukholmankadun sumpku (11) sekä Hietalahdenrannan motti (4). Nopeutetuilla korjaustoimilla ja tilanteeseen sovitulla liikennesuunnittelulla ilmastolle ja maksajille koituvat haitat puolittuisivat.



### **Apulaiskaupunginjohtaja Anni Sinnemäki (Vihr.) on vastuullinen Helsingin kaupunki- ja ympäristösuunnittelusta.**

Liikennesääntöjä sarjatulena rikkovat solmukohdat leimaavat Helsingin liikennepoliisin: Porkkalankadun-Mechelininkadun solmu (2), Jätkäsaarenlaiturin-Mechelininkadun solmu (3). Bulevardin-Fredan sokkoristeyksessä (7) halu viedä raitiovaunua päin vastaantulevaa yksisuuntaista liikennettä on ongelman alkua ja juuri. Ratikkaliikenteen välinpitämättömän sovittaminen muuhun katuliikenteeseen väärin ajoitetuilla ja sijoitetuilla liikennevaloilla Runeberginkadun-Malmirinteen valosirkuksessa (6) panee ihmettelemään liikennesuunnittelun

lisäksi myös poliisin havaintokykyä.

Omaa luokkaa edustaa Lönnrotinkadun ”Villi Länsi” (8). Helsinki on täynnä perusnopeusrajoituksesta 50 km/t poikkeavia 40 ja 30 km/t rajoitettuja katuja. Yhteistä on holtittomanhuono, välinpitämätön, puutteellinen merkintä. Liikennemerkkitaulut ovat pieniä, huonosti näkyvissä ja pitkillä katuosuuksilla ilman toistomuistutuksia risteysten kohdalla tai kadun pinnassa. Ilmiö on yleinen koko Suomessa. Mutta voisihan toivoa, että Helsingin liikennesuunnittelu selventäisi hirmusakkojen perusteet myös ulkokuntalaisille ja turisteille.



### **Poliisijohtaja Dennis Pasterstein, Helsingin liikennepoliisin johtaja, tukeutuu peltipoliiseihin.**

Tehtaankadun-Laivurinkadun solmu (5) kuten Mannerheimintien-Arkadiankadun rahastaja(9) ovat esimerkkejä pistekohtaisista omituisuuksista, jotka aiheuttava närää ja epäilyä sekä liikennesuunnittelun että poliisi taidoista. Näitä on lisää Helsingin itäpuoliskon liikennesolmujen kartoituksessa seuraavassa osiossa. Todellisuudessa Helsingistä on tehty tilkkutäkki ilmastonmuutosta edistäviä ja ympäristönsuojelua haittaavia liikenneratkaisuja. Turhasta tyhjäkäynnistä ja ryömintäajosta on huonolla liikennesuunnittelulla ja kehnolla poliisivalvonnalla tehty pääkaupunkimme toinen luonto.

Liikennesuunnittelu ei jalkaudu. Se on koettu Helsingissä sääntönä, josta on hurjia esimerkkejä. Poliisi on liikenteessä päivittäin, katselee, näkee. Sen pitäisi välittää liikennesuunnittelijoille havaintonsa onnistuneesta ja epäonnistuneesta. Mutta Helsingin poliisi ajattele pääasiassa peltipoliisin aivoilla.



**01. Mechelininkadun kujanjuoksu** Helsingin etelä-pohjoissuuntainen pääväylä lännessä otettiin kerralla peruskorjaukseen molemmin puolin koko 2,2 km pituudeltaan 2.1.2017 alkaen. Verkkaiset työt ovat pysähdyksissä arkisin klo. 15-07, viikonloppuisin, arkipyhinä ja lomakuukausina. Työt jatkuvat nyt jo kolmatta vuotta.

Massiivisten liikenneruhkien ja turhien päästöjen aiheuttaja tekee aamuruuhkassa etelästä 1 km ja lännestä jopa 3 km jonoa ennen kadun alkua.

Ruuhkia lisääviä tekijöitä koko rakentamisen ajan mm. ajoradan vaarallisen huono kunto, korkeat jyrkät ylitykset, syvät kuopat, umpipimeys, pitkittäiset railot, kaksipyöräliikenteelle hengenvaaralliset olosuhteet, liikennevalojen sovittamattomuus vallitseviin oloihin. Poliisin poissaolo jatkuva ihmettelyn aihe.

### ... ja lisäkilometri

Mechelininkadulta pohjoiseen suuntaava liikenne törmää Topeliuksenkadulla muutaman korttelinvälin päästä jopa km:n pituisen autojonon aiheuttavaan 500 m:n mittaiseen, aina vain jatkuvaan, välinpitämättömästi hoidettuun katurakennustömaahan ennen Tukholmankadun ylitystä.



**02. Porkkalankadun-Mechelininkadun solmu** Ruuhka-aikoina aamuin ja iltpäivisin iso risteys on jatkuvasti tukossa liikennevaloista ”viimeisillään” lähtevistä autoista, jotka jäävät seisomaan risteysalueelle tukkien risteävän liikenteen. Poliisia ei ole koskaan nähty ohjaamassa ja estämässä kolmekin tuntia päivittäin jatkuvia sääntöjen vastaisia risteuksen tukkimisia.



**03. Jätkäsaarenlaiturin-Mechelininkadun solmu** Jätkäsaaren rajusti kasvavan asuinalueen ja lauttasatamien auto-, rekka- ja bussimäärät muodostavat kestäättömän liikennesumpun pyrkiessään Mechelininkadulle vain 300 m etelään Porkkalankadun solmusta. Lautoilta lähteneet isot rekat ja bussit tukkivat säännöllisesti risteävän liikenteen synnyttäen kasvattaen ruuhkajonoja ja turhia päästöjä. Poliisia ei paikalla näy.



**04. Hietalahdenrannan motti**

Pääväylän uusin liikenteen motittava rakennustyömaa on ilmestynyt enempiä kyselemättä kaksikaistaiselle Hietalahdenrannalle. Sisäkaistan aitaeste ajaa etelään pyrkivän liikenteen yhdelle ajokaistalle 50 metriä ennen risteystä. Liikennejärjestelyihin ja -valoihin ei ole tehty vastaavaa ajoitusmuutosta. Vain puolet normaalista automäärästä ehtii "vihreistä" läpi. Oikealle kääntymisen jälkeen jatkuu yhdelle ajokaistalle tungettu kujanjuoksu 300 metriä aitojen välissä. Autot jonottavat jopa 300 metriä edeten 50 metriä kerralla liikennevalorytmytyksen mukaan.



**05. Tehtaankadun-Laivurinkadun solmu** Risteykseen on tehty pieni rakennustyömaa, joka estää suhteettomasti Etelä-Helsingistä pohjoiseen ja etelään pyrkivän autoliikenteen. Tavan mukaan ei ole minkäänlaista ilmoitusta työmaan kestosta. Hidas ja vähäiseltä näyttävä korjausinto on herättänyt suurta närkästystä autoilijoissa, suurimmassa maksajaryhmässä, ja ammattiliikenteessä.



**06. Runeberginkadun-Malminrinteen ratikkavalosirkus** Välttääkseen Mechelininkadun kujanjuoksua liikenne hakeutuu iltapäiväruuhkassa Runeberginkatua etelään. Jonotus alkaa jo ennen Arkadiankadun risteystä, etenee pari autonmittaa kerralla puoli kilometriä törmätäkseen Malminrinteen ratikkavaloihin.

Kun raitiovaunut pysähtyvät Malminrinteen pysäkille 100 m ennen risteystä, punaiset vilkkuvalot jo pysäyttävät Runeberginkadun liikenteen. Kuluu jopa kolmatta minuuttia, ennen kuin ratikka ylittää risteuksen. Sinä aikana "Runskin" liikenne on oppinut jatkamaan punaisista välittämättä sekä kohti Fredrikinkatua että alas Malminrinnettä.

Malminrinnettä kahta ajokaistaa 150 m eteenpäin autoliikenne törmää seuraaviin ratikkavaloihin. Punainen vilkkuvalo on sijoitettu kadun oikeaan reunaan vain 8 m ennen Lapinlahdenkadun risteystä. Vasenta kaistaa ajavat joutuvat jo ennen sitä pakosta tarkkailemaan vasemmalle liikenneympyrän etuajo-oikeutettuihin liittymistä voidakseen jatkaa vasemmalle Albertinkadulle. Liikennevalo on liikennevirtaan nähden selvästi väärin sijoitettu. Lisäksi ratikoista pysäyttävät valot syttyvät puolisen minuuttia etuajassa seurauksella, että autoja soljuu suruttomasti punaisista vilkkuvaloista välittämättä aina ratikoiden ilmestymiseen asti. Poliisi ajaa päivittäin, mutta ei ajattele.



**07. Bulevardin-Fredan sokkoristeys** Bulevardia länteen ajava ratikka kääntyy risteyksestä vasemmalle ja jatkaa Fredikinkatua oikeaa reunaa Fredan yksisuuntaista ajoneuvoliikennettä vastaan! Sitä seuraa päivittäin kymmenittäin autoja, takseja ja kuorma-autoja myöten, jopa viisi korttelinmittaa, puoli kilometriä ja neljä risteysväliä yksisuuntaista liikennevirtaa vastaan aina Viiskulmaan asti!

Syy on yksinkertainen: raitiovaunun perässä ajavat eivät näe tilanteeseen nähden väärin sijoitettua, vasemmalle kääntymistä kieltävää liikennemerkkiä. Eikä pysäkillä seisahtuvan raitiovaunun ohituksen jälkeen mikään kerro kielletystä ajosuunnasta.

Liikenneturvallisuutta vaarantavaa menoa on jatkunut vuosikausia suurestakin julkisesta huomiosta välittämättä. Liikennesuunnittelu ei keksi ratkaisua. Poliisi ei ole huomaavinaan.



**08. Lönnrotinkadun ”Villi Länsi”** Pääkaupungissa nopeusrajoitus on lähtökohtaisesti 50 km/t. Ydinkeskustassa nopeusrajoitus on erillismerkinnällä pudotettu 30:een ja 40:een. Lönnrotinkatu on Pohjois-Esplanadin jatkeena Stockmannin kulmalta autoliikenteen keskeinen väylä länteen. Lähtöristeyksessä Mannerheimintien kulmasta on rakennustyömaa ja sen toisella puolella merkkien täyttämä pylvä. Ylimpänä on valaisematon pieni 40:n rajoitusmerkki. Autosta sitä on mahdoton nähdä.

Lönnrotinkadun pinta on mustaa asfalttia 800 metriä ilman mitään merkintöjä. Sitä ajetaan väliin kaksi rinnakkain, väliin yhden keskellä katua ajavan perässä. Jalkakäytävien reunoilla on vain pysäköintiä osoittavia liikennemerkkejä. Vasta viiden katuristeyksen jälkeen ilmestyy ensimmäinen kulunut 40 km/t katuun maalattuna kertomaan koko pitkän kadun nopeusrajoituksesta. Poliisi ajaa päivittäin.





**09. Mannerheimintien-Arkadiankadun rahastaja** Jo edellisen risteuksen tasalta on hyvä näkyvyys - oikealla puisto ja vasemmalla laaja, avoin risteysalue - jalankulku- ja ajoneuvoliikenteeseen Mannerheimintien- Arkadiankadun risteyksessä. Yleinen kaistanvaihdon tarve ennen risteystä lisää tilannekohtaisia ajonopeuksia lievässä alamäessä. Paikalla on 30 km/t nopeusrajoitus, joka helposti ylittyy hetkellisesti. Jalkakäytävän reunalla noin

metrin korkeudella valopylväessä on nopeuskamera, joka välähtelee ahkeraan. Varsinainen vaarallinen liikennekohta on vasta noin 75 m myöhemmin, jossa ratikkapysäkiltä ja Lasipalatsista ryntäävät jalankulkijat ryntäävät kadun yli.

Asiaan kuuluu, että poliisi sanoo kameran paikaksi Postikadun kulman, joka on kamerasta vasta seuraava risteys reilun 100 m etäämmällä. Se aiheuttaa paljon väärinkäsityksiä ja harmia ja juoksutusta rikesakon kohdistuksessa.



**10. Mannerheimintien-Reijolankadun solmu** Mannerheimintietä etelään sekä vasemmalle Reijolankadulle pyrkivää ajoneuvoliikennettä on estänyt epämääräinen, Mannerheimintien keskikaistalle pystytetty ja jo ties kolmatta vuotta jatkava rakennustyömaa, jolla ei ole näkyvää toimintaa. Se pakottaa sekä Mannerheimintietä kahta ajokaistaa että Tukholmankadulta kahta kaistaa kulkevat ajoneuvot ennen risteystä yhdelle Mannerheimintien kaistalle ja yhdelle Reijolankadulle johtavalle kaistalle. Reijolankadulla rakennustyömaata jatkuu 300 metriä Nordenskjöldinkadulle aiheuttaen jatkuvasti suurta hidastusta molempien pääväylien liikenteeseen. Poliisi ajaa päivittäin ahtaumasta, ei reagoi.



**11. Tukholmankadun sumppu** Mannerheimintien Tullinpuomin ja Paciuksenkadun pääväylä, vilkasliikenteinen 2+2-kaistainen Tukholmankatu leikattiin noin 700 metriä pitkäksi

1+1-kaistaiseksi työmaaksi tammikuun alusta valmistumaan heinäkuuhun mennessä. Aamu- ja iltapäiväruuhkassa katkonaisesti etenevää autojonoa on riittänyt kumpaankin suuntaan kilometrin verran tukkien samalla myös risteävän liikenteen. Kiireetön katurakennus valmistui kuusi kuukautta myöhässä joulukuussa. Seuraavana on remonttivuorossa Tukholmankatuun liittyvä Paciuksenkatu. Toivottavasti siinä nähdään asennemuutos.