



Vapaavuoren 1,4 miljardin tunnelijärjestelmä.

Tivoli Sariola on Suomen lahja sirkustaiteelle. Suomalaisia se on hauskuuttanut yli 130 vuotta. Sille on noussut kilpailija Suomessa, Tivoli Keskustatunneli. Se on hauskuuttanut suomalaisia jo yli 20 vuotta.

Keskustatunnelia jonka piti viedä Helsingin läpi itä-länsisuunnassa virtaava autoliikenne maan alle pois keskustan kaduilta, suunniteltiin jo kun olin Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan (KSL) jäsen 1993-2000.

KSL hyväksyi kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) Keskustatunneli-suunnitelman 1999. Kaupunkirakentamisesta ja liikenteestä vastaava apulaiskaupunginjohtaja

Pekka Korpinen

(SDP) oli kuitenkin perustanut oman suunnitteluosaston kaupunginkansliaan kamppaamaan KSV:n ja sen päällikön,

Paavo Perkkiön

suunnitelmia. Se ajoikin Perkkiön ennenaikaiseen kuolemaan huhtikuussa 2000. Surkuhupaisan poliittisen viihteen jälkeen SDP, Vasemmistoliitto ja Vihreät kaatoivat suunnitelman 2008.



Pormestari Vapaavuori on paljastanut karvansa. Entä presidenttihaaveet?

2010 Keskustatunnelin hinnaksi arvioitiin 500 M€, mikä riitti lopettamaan sen Vihreiden ja vasemmiston vastarintaan. 2013 Vihreät sammutti jälleen Kokoomuksen valtuustossa puheeksi ottaman 550 M€:n tunnelisuunnitelman.

Nyt ylipormestari

Jan Vapaavuori

(Kok) teki "Korpiset" perustamalla kaupunginkansliaan oman suunnitteluosaston

apulaispormestari

Anni Sinnemäen

(Vihreät) Ympäristöviraston ja -lautakunnan rinnalle. Vapaavuoren yksikön 1,4 miljardin Keskustatunneli esiteltiin syyskuussa 2019. Siitä Vihreät syyttää Vapaavuorta ja vastustaa ”liikenneuskontoonsa“ perustuvilla tunnesyillä. Vaa´ankieliasemassa SDP ja Vasemmisto kaatoivat suunnitelman lähinnä hintaan vedoten.

Pelkkä jättitunnelin suunnittelukin on maksanut miljoonia. Sitä tekivät lukuisat eri insinööri-, rakennus-, suunnittelu- ja konsulttiyritykset minkä lisäksi kaupungin oman Liikenne- ja katuasuunnittelun, Asemakaavoituksen, Elinkeino- osaston, Talous- ja suunnitteluosaston, Viestintäosaston, Kaupunginmuseon, HSL:n ja Helsingin sataman virkamiesosaajat erillisen ohjausryhmän johdolla. Huh!



Osmo Soininvaara on Vihreän ”uskonnon” ja mm. autofobian ylipappi.

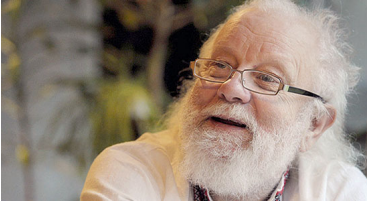
Valmistelutyön tulos annettiin valtuustolle typistetyssä, keskitetyssä muodossa 407-sivuisena! insinööri- ja suunnittelutekstinä. Ete- vistä insinööri-toimistoista vain Pöyryn 28-sivuinen suunnitelma kelpuutettiin mukaan. Hylätyksi tuli mm. Strafican 65-sivuinen erinomainen esitys D5 ehdotuksineen.

Ei ole pienintäkään mahdollisuutta, että valtuuston poliitikot olisivat kyenneet edes auttavasti ymmärtämään saati paneutumaan 407-sivuiseseen insinöörihepreaan.

Sinnemäen johtamassa ympäristölautakunnankokouksessa 17.9. 407-sivuinen tunneliasia käsiteltiin kolmantena 13 asiaa pitkällä listalla. Vihreät vastusti suunnitelmaa. Se pantiin pöydälle kahdeksi viikoksi. Ennen sitä myös SDP ilmoitti hylkäävänsä suunnitelman. Ja tunneli kaatui jälleen kerran ilman asiaan kuuluvaa käsittelyä.

Vapaavuoren ylimielisesti esiin heittävä tunneliverkoston hinta suorastaan pyysi hylkäystä. Jäljelle jäi raivostunut Vapaavuori peräänkuuluttamaan „kokonaisvaltaisempaa ymmärrystä Helsingin elinvoimaisuudesta, toimivuudesta ja liikenteen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä“. Sokeana näille vaatimuksilleen hän itse sulkee pääkaupungin ainoan oman historiallisestikin korvaamattoman Malmin lentokentän juuri sähköisen lentämisen ja

dronekehityksen muullistaessa koko ilmaliikenteen.



Ilkka Taipale, SDP:n ”Primus inter pares”, olisi jatkanut Keskustatunnelin käsittelyä valtuustossa.

Vihreät ovat esittäneet yhden ainoan perustelun vastustukselle: ”Se lisää autoilua”. Totta, mutta kuinka paljon, jää sanomatta. Ruuhkaisen ydinkeskustan ja Töölön läpiajon helpottuessa epäilemättä jotkut autoilijat vaihtavat vakiintuneen (metro)työmatkansa autoon. Määrä tulee olemaan hyvin pieni saavutettavaan ”päästövoittoon” nähden - varsinkin ilmastotietoisuuden jo muutenkin vähennettyä Suomessa uusien autojen myyntiä 10 prosentin luokkaa viime vuodesta.

Vihreät on Suomen lukenein puolue. Se ei takaa itsenäistä ajattelua, ei luetun ymmärtämistä eikä loogista johdonmukaisuutta. ”Ylipappi”

Osmo Soininvaaran

julistama liikenneuskonto, jonka sakramentteihin kuuluu autofobia, dieselsynti ja raidejumaluus, ovat koskemattomia. Jopa niin epäjohdonmukaisesti, että haluavat pitää kuin ”Osmon kärsimysnäytelmänä” autot ja päästöt kävelykeskustassa kaikkien kärsittävinä.

SDP:ssä aleneva kannatus on tarttunut ilmastonmuutokseen pelastusrenkaana. Se puhuttelee nuorta polvea. Tiedetään että valtuustoryhmän vanhat ja kokeneet olisivat hyväksyneet jatkokäsittelyn, mutta nuoret voittivat vihreään autofobiaan vedoten. Korkea hinta oli kompromissiperuste tunnelisuunnitelman hylkäykselle.

Vasemmistoryhmän myötäily kuvastaa hupenevan kannatuksen pakkoa kulkea ”työväelle” suuntaa näyttävän SDP:n vanavedessä – tajuumatta että auto on nimenomaan työläisille tärkein kulkuneuvo ennen julkisen liikenteen heräämistä ja työpaikoille, jonne vielä ei ole julkista liikennettä.

**Autolauttojen yhteissatama Katajanokan ja -luodon väliin.
Jää yksinkertainen liikenneongelma ratkaistavaksi:**

1) Helsingin kapealla niemellä on ylisuuri päivittäinen poikittainen autoliikennevirta ydinkeskustan ja Töölön läpi. Ratkaisu: Joko näin jatkuu tai se johdetaan maanalaisen tunnelin kautta.

2) Helsingin ydinkeskustassa on kolme suurta autolauttasatamaa: Katajanokka, Eteläranta ja Länsisatama (Jätkäsaari). Raskas rekka- ja tavaraliikenne on lautoille elinehto. Ratkaisu: Raskas rekka- ja tavaraliikenne joko vyöryy ydinkeskustan kaduilla tai se pannaan maan alle tunneliin – tai autolautat ja Helsingin tuloille tärkeät matkustajavirrat siirretään pois kaupungista. Lopputulos on yksinkertainen: Joko keskustatunneli tai sitten ei!

Entä onko 1,4 miljardin tunneli välttämätön vai riittääkö halvempi pitämään autolautat ja matkustajavirrat ydinkeskustassa ja poistamaan raskas rekka- ja tavaraliikenne sen kaduilta?



Hernesaarija kopterikenttäsuunnitelma. **ENTÄ JOS...** Vapaavuoren tunnelisuunnitelmassa on peräti kahdeksan sisäänajoa/ulosajoa keskustan kaduille. Tunneliyhteydet Punavuoreen tai Eiraan sekä ja Länsisatamaan ovat pitkiä ja hyvin kalliita. Ilman niitä perustunnelin hinta putoaisi kolmannekseen, noin 500 miljoonaan.

Ehdotettu tunneliyhteys Katajanokalle on lyhyt. Entä jos Katajanokan kaakkoisreunasta täytettäisiin lisää maata mereen kohti Katajanokanluotoa. Siitä voisi syntyä Helsingin autolauttasatama, jonne Vikingin lisäksi myös Tallink-Siljan ja vielä Eckerönkin autolautat mahtuisivat! Ja tunneliyhteys kuljettaisi autovirran päätunnelin ja autolauttasataman välillä Katajanokan ali.

On toinen samanlainen mahdollisuus. Hernesaaren kärjestä ehdotettiin merestä kaakkoon vallattavaa tilaa kaupungin uudelle helikopterikentälle. Suunnitelma hylättiin, mutta idea jäi. Sinnekin olisi mahdollista keskittää autolautat omaan satamaan. Haittapuolena on pitkä sivutunneliyhteys päätunnelista Hernesaareen ja sen kärkeen. Se olisi paljon kalliimpi ratkaisu kuin Katajanokan hyödyntäminen. Toisaalta Hernesaari on vielä rakentamaton ja siksi vielä helppo suunniteltava.

Kaikkiaan näillä eväillä tärkein aikaansaataava, perus-keskustatunneli ja yksi sivuhaara uuteen autolauttojen satamaan syntyisi alle puoleen Vapaavuoren suureellisesta 1,4 miljardista!

