

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 10/2021

Punavihreä tunnelinäkö

Yleinen periaate kaupunkisuunnittelussa on ohjata autoliikenne pois ihmisten ilmoilta, maan alle.

Halutaan jalankulkijoille ja kevyelle liikenteelle mahdollisimman puhtas hengitysilma ja paras liikenneturvallisuus.

Tukholma on hyvä esimerkki. Se on täynnä tunneleita sujuvalle auto- ja joukkoliikenteelle. Katutaso on rauhoittunut merkittävästi.

Helsinki on toista maata. Helsingin Vihreät, Vasemmistoliitto ja puolikas SDP:stä eli punavihreät vastustivat viimeiseen saakka Sörnäistentunnelia.

Punavihreiden vastustus keskittyi väittämään, että tunneli lisää autoja (sic). Kaupunkiympäristön ja -rakentamisen vastaava apulaispormestari

Anni Sinnemäki

(Vihr.) ”todisteli” valtuustolle, että tunneli kasvattaa terveydelle ja ilmastolle vaarallisia päästöjä. Kuultiin kaupunginvaltuustossa Vihreiden edustajalta sellainenkin pelote, että ”tunnelin molemmista päistä suorastaan pelmahtaa kertyneet päästöt ihmisten ilmoille”.

Some-keskusteluissa punavihreä rintama kieriskeli vihatunteissa ja virheellisissä väittämissä.

Esittipä myös Helsingin kaupunki (Ympäristövirasto) ilman perusteluja, että Sörnäisten tunneli lisäisi vuotuisia päästöjä 0,058 %. Ei olisi ensimmäinen kerta, kun ”Helsingin kaupunki” (ent. Kaupunkisuunnitteluvirasto) esittää johtonsa ideologiaa tukevia, vääriksi osoittautuvia väitteitä (vrt. Vuosaaren satama, Metro, Länsimetro, RaideJokeri, raitiotieverkosto, Jätkäsaari, Hernesaari, ym. ym.)



Sörnäistentunnelin pitäisikin kasvattaa autojen määrää. Kaikki lisä olisi pois

**katutasolta
pahimmin
liikenteestä.**

**- sen hitaasta, tökkivästä ja
saastuttavasta**

Enää eivät autoilijat Arabiasta, Kumpulasta, Kyläsaaresta, Hermannista risteilisi pikkukatuverkon kautta hitaasti suurilla päästöillä ja polttoainekulutuksella etelään päin. Eivät liioin Kallion, Sörnäisten, Hakaniemen, Töölön autoilijat puhaltaisi päästöjään korttelien kiertämiseen, jos voisivat sukeltaa sujuvasti maan alle Sörnäistentunneliin ja siitä suoraan moottoritielelle pohjoiseen ja itään.

Tunnelikohtaiset edut ovat unohtuneet jokseenkin täysin kiivaassa väittelyssä sen eduista ja haitoista.

Suurin tunnelikohtainen etu lienee tekniikka, jolla tunnelissa syntyvät päästöt voidaan kerätä, poistaa polttoaineen pienhiukkaset sekä mm. rengas-, jarru- ja katupöly suodattimiin ja johtaa puhdistetut pakokaasut kerrostalojen kattokorkeuden yli pois kokonaan katutasosta ja sen hengitysilma. Autoliikenne kulkee tunnelissa polttoainekulutuksen, päästöjen ja liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaimmalla ja vähiten saastuttavalla tavalla päinvastoin kuin katuverkossa.

Myös ihmisen terveyteen haitallisesti vaikuttava MELU autoista ja liikenteestä häviäisi huomattavasti pikkukatualueilta autojen myötä tunnelin syvyyksiin - tärkeä terveystekijä, joka järjestään unohtuu tunnelikeskustelussa.

Matka-aika lyhenee, polttoainetta palaa paljon vähemmän, päästöjä syntyy merkittävästi vähemmän, liikenteen määrä vähenee tuntuvasti pikkukatualueilla, liikenneturvallisuus paranee jalankulkijoille ja kevyelle liikenteelle ja hengitysilma paranee ratkaisevasti alueilla, joilta tunneli vie autot pois!

**Vihreä liikennepolitiikka on jo onnistunut
näivettämään Helsingin keskustaa ja sen
kaupallista toimintaa vakavasti.**

Kaupungin "monumentteihin" lukeutuva Stockmannin tavaratalo tekee kuolemaa, samoin ykköskauppatu, Aleksanterinkatu, ja nyt myös Pohjois-Esplanadi tyhjenee. Tilalle yritetään pakottaa ihmisiä ja toimintaa uusilla jättimäisillä betonikolosseilla, mm. 40 000 m²:n

toimisto- ja asuntorakennuksilla Elielinaukiolla ja Bulevardin länsipäässä. Perinteistä Helsingikuvaa tärvellään betonikolosseilla liikennesuunnittelun virheiden peittämiseksi.

Sörnäistentunnelin kuin myös koko pääkaupunkia ratkaisevasti elvyttävän Keskustatunnelin vastustaminen jatkaa lamaannuttavaa punavihreän liikennepolitiikkaa Helsingissä.