

Helsingin keskustatunneli ja Lontoon ruuhkamaksut

Helsingin keskustatunnelista ei ole tehty päätöksiä. Hanke kuitenkin elää ja sille laaditaan tänä vuonna asemakaava.

Keskustatunnelin virallinen rakennusarvio on 250 miljoonaa euroa. Ja ylläpitokin maksaa.

Keskustatunnelilla on varmasti omat puolensa jos asiaa katsotaan vallalla olevan liikenneajattelun näkökulmasta. Tunneli lisää yksityisautoilun mahdollisuuksia.

Helsingin keskustatunneli on kuitenkin kallis. Sitä on tarkasteltava laajemmasta näkökulmasta. Mikä on yksityisautoilun tulevaisuus? Miten kaupunkien liikenne muotoutuu?

Yksityisautojen määrä koko maailmassa kasvaa vauhdilla. Monet maailman suurkaupungit ovat vaikeuksissa. Autoja on yksinkertaisesti liikaa. Ne vievät kohtuuttomasti tilaa. Autojen suuresta määrästä aiheutuu saasteiden lisäksi monia muitakin haittoja, kuten ruuhkia. Ruuhkia on kestäetty vuosikymmeniä ja niitä on yritetty purkaa suurimittaisin liikennejärjestelyin, jotka ovat tehneet kaupungeista ihmisille ikäviä paikkoja.

Nyt ruuhkat ovat kuitenkin saavuttaneet monessa maailman suurkaupungissa sietämättömät mittasuhteet. Yksityisautoilua joudutaan rajoittamaan. Viimeaikojen tunnetuin esimerkki ovat

Lontoon ruuhkatullit. Ne ovat osoittautuneet yksinkertaiseksi, halvaksi ja tehokkaaksi tavaksi vähentää yksityisautoilua.

Valinnan aika

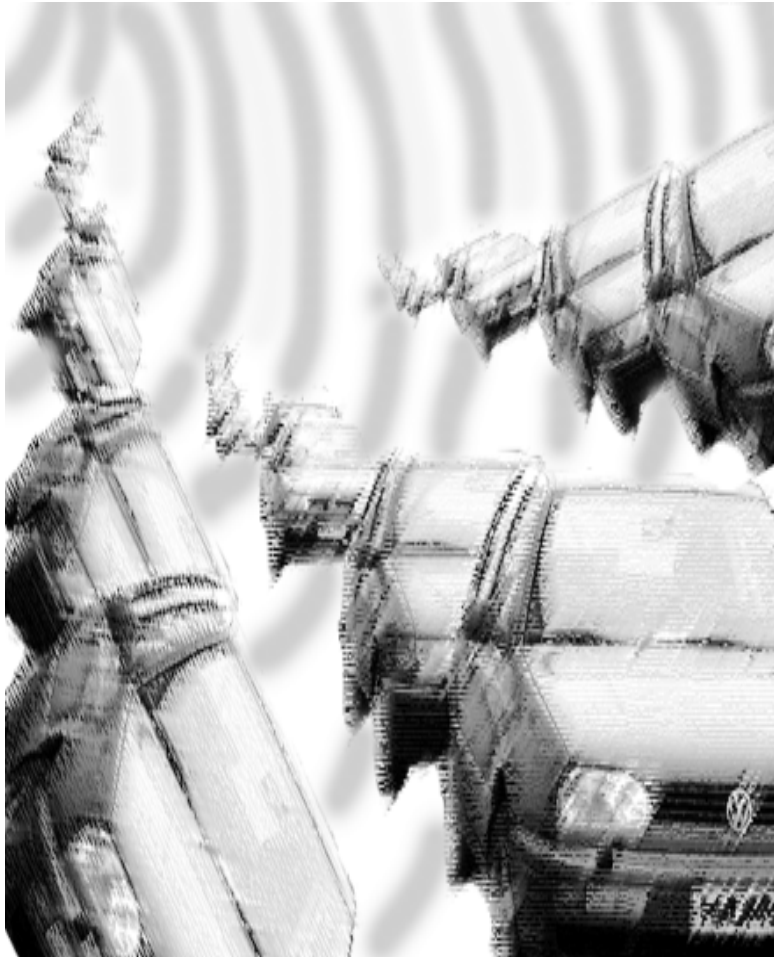
Helsingin keskustatunnelia voidaan katsoa tästä näkökulmasta. Alistutaanko Helsingissä yksi-

tytisautoilun laajenemiseen? Vaihtoehdona on liikenteen uusi suunta. Se on yksityisautoilun rajoittaminen ja julkisen sekä kevyen liikenteen voimallinen koventaminen.

Mitä tapahtuu jos nykyinen suunnitelma keskustatunnelista toteutetaan? Ruuhkia tunneli ei poista. Kun tämä todetaan, alkaa tunnelin laajentamisen suunnittelu. Näin ollen nykyinen tunnelisuunnitelma on vain Helsingin alle rakennettavan tunnelijärjestelmän ensimmäinen vaihe. Ajatuksena on, että nykyistä - yksityisautoilua suosivaa - liikennepolitiikkaa aiotaan

Helsingissä jatkaa, vaikka monessa maailman kaupungissa yksityisautoilua jo rajoitetaan.

Helsinkiin ei tule rakentaa keskustatunnelia. Voimavarat on käytettävä kestävä kehityksen mukaisen liikenteen edistämiseen. Tämä tarkoittaa julkisen- ja kevyen liikenteen suosimista ja kehittämistä aivan uudella asenteella. ♦



Critical mass

25.5.2004 Helsinki

Lisää ja parempia
pyörätieyhteyksiä

Autoton keskusta
ilman liikennettä
lisäävää
keskustatunnelia

Kävely ja pyöräily
kohentavat terveyttä

- joukkoliikenteen hinnat kohtuullisiksi
- ajonopeudet asuinalueilla ja keskustassa saatava turvallisiksi
- ruuhkamaksut käyttöön autoliikennettä vähentämään

Helsingin kaupunginvaltuusto: **AUTOILUA VÄHENNETTÄVÄ**

Helsinki pyrkii omalta osaltaan henkilöauto-sidonaisuuden ja moottoriajoneuvo-liikenteen määrän vähentämiseen sekä joukkoliikenteen osuuden lisäämiseen. Tämä edellyttää sekä tehokkaiden alueellisten ohjauskeinojen käyttöä että voimakasta panostusta joukkoliikenteen kilpailukyvyyn lisäämiseen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen.

Ote Helsingin kestävän kehityksen toimintaohjelmasta, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 12.6.2002 yksimielisesti.

Helsingin kaupunki on lisäksi valmistelemassa Helsingin ekologisen kestävyyden ohjelmaa (Heko) vuosille 2005-08. Ohjelman päätarkoitus on vauhdittaa Helsingin kestävän kehityksen toimintaohjelman päätösten toteutumista myös liikenteen osalta.

Kirjatut tavoitteet ovat siis hienot. Mutta tavoitteiden ja käytännön välillä on iso aukko.

Helsingin kaupungin on toteutettava Helsingin kestävän kehityksen toimintaohjelman liikennettä koskevat tavoitteet.

On tehtävä ohjelmia, jotka saavat aikaan todellisia muutoksia.

 **Maan ystävät**
Friends of the Earth Finland

Helsingin seudun Maan ystävät - Myhki
<http://www.maanystavat.fi>