**Keskustatunneli on ajankohtaisempi kuin koskaan** 31.1.23

**Helsingin niemen ali kulkevan Itä-länsisuuntaiseen kokoojakadun, niin sanotun keskustatunnelin suunnittelu lakkautettiin poliittisella päätöksellä vuonna 2019. Päätös oli harkitsematon. Se pitäisi kumota ja jatkaa suunnittelua. Tunneli pitää saada toimimaan viimeistään 2030-luvulla.**

Helsingin nykyisen liikennesuunnittelun yleisenä periaatteena on huolehtia ensimmäisenä kävelijöiden tarpeesta. Tämän jälkeen ovat vuorossa polkupyöräily, joukkoliikenne ja elinkeinoelämän kuljetukset, tässä järjestyksessä. Viimeisenä otetaan huomioon henkilöautoilun tarpeet. Näin on kaupunki linjannut, ja sitä on vaikea ymmärtää. Linjaus, jossa kaikki kulkumuodot otettaisiin yhtäläisesti huomioon mahdollisimman hyvän lopputuloksen saamiseksi, olisi perustellumpi.

Kuten tunnettua, kaupunki on periaatettaan noudattaen päättänyt aloittaa kesällä 2023 kokeilun, jossa kaksikaistaiset ajoväylät sekä Eteläesplanadilla että Pohjoisesplanadilla muutetaan yksikaistaisiksi ja pysäköintiä vähennetään merkittävästi.

Kokeilun eräänä tarkoituksen on saada lisää tilaa Pohjoisesplanadille ravintoloiden ja kahviloiden terasseja varten. Eteläesplanadilla vapautuva katutila on puolestaan tarkoitus muuttaa pyörätieksi.

Tavoitteet ovat sellaisinaan hyviä, mutta kysymys on rajallisen katutilan uudelleen jaosta. Koska autoilun edellytyksiä ei tiettävästi olla muualla parantamassa, liikenteen sujuvuus koko keskusta-alueella tulee väistämättä heikkenemään. Ongelmat koskevat myös kuljetuksia ja tätä kautta liike-elämän toimintaedellytyksiä.

Valitettavasti kokemus on osoittanut, että varsin usein kokeilut liikennejärjestelyissä muuttuvat pysyviksi. Näin ollen on varauduttava siihen, että myös Esplanadien kohdalla ensi kesäksi tehtävä muutos tulee jäämään pysyväksi.

On ymmärrettävä, että keskustan jalankulku- ja pyöräilymahdollisuuksia halutaan parantaa, mutta samalla liikenteen kokonaispalvelutasosta ei pitäisi tinkiä. Keskustan elinvoiman ja erityisesti kivijalkaliikkeiden elinehtona on se, että paikalle pääsee sujuvasti kaikilla liikennevälineillä, myös henkilöautoilla.

Ihmisten tarve käyttää liikkumiseensa ja jokapäiväisiin kuljetuksiinsa henkilöautoja ei häviä mihinkään. Auto on monessa suhteessa ylivoimainen kulkuneuvo, jota ilman juuri mikään ei toimisi. Myös autoilun ympäristöhaitat, ennen muuta päästöt, tulevat kaiken aikaa vähenemään.

Jätkäsaaren ja Länsisataman rakentaminen on jo nyt lisännyt henkilöautoliikennettä kantakaupungin alueella. Lisäksi Helsinki haluaa rakentaa kaupungin eteläkärkeen Hernesaareen kokonaisen uuden kaupunginosan. Samalla pääkaupunkiseudun reuna-alueiden kasvu tulee lisäämään Helsingin niemen läpikulkuliikennettä. Tämä kaikki luo väistämättä painetta koko katuverkolle, mitä Esplanadien kaventaminen vain lisää.

Lisäksi kaupunki on siirtämässä Eteläsataman autolauttasataman Katajanokalle. Se tulee muodostamaan Katajanokasta varsinaisen liikennesumpun, mikä yhdessä Esplanadien välityskyvyn heikkenemisen kanssa uhkaa vaikeuttaa kohtuuttomasti Katajanokan asukkaiden liikkumista.

Nyt olisi viimeistään aika myöntää, että tilanteen helpottamiseksi ja keskustan viihtyvyyden parantamiskesi ainoa keino on toteuttaa Länsiväylältä Sörnäisiin keskustan alittava kokoojakatu, ns. keskustatunneli, johon olisi sujuva yhteys uusilta asuntoalueilta, autolauttasatamista sekä maanalaisista pysäköintilaitoksista.

Hanketta on ideologisista syistä jarrutettu vuosikymmenet. Vuonna 2019 Helsingin kaupunkiympäristölautakunta hylkäsi tunnelista tehdyn viimeisimmän suunnitelman ja päätti, että suunnittelua ei jatketa lainkaan. Vahvat syyt puoltavat tuon autoilua ja liike-elämän kehittämistä vastustavan päätöksen kumoamista.

Tulevat Jätkäsaaren satamatunneli sekä Sörnäistentunneli ovat tarpeellisia. Ne pitää kuitenkin nähdä osina keskustatunnelikokonaisuutta, jonka tähtäin on 2030-luvulla ja siitä eteenpäin. On puhdasta edesvastuuttomuutta antaa päivänpoliittisten tunneseikkojen estää asiassa etenemistä.

Jos liikenteelle annetaan Helsingin kantakaupungin alueella mahdollisuus liikkua sujuvasti maan alla, erityisesti kuorma-autot mutta myös kevyemmät moottoriajoneuvot vähenisivät kaduilta. Se puolestaan antaisi erinomaiset edellytykset edistää turvallista jalankulkua ja pyöräilyä. Myös asukas- ja asiointiliikenteelle jäisi paremmin tilaa, mikä ylläpitäisi keskustan elinvoimaisuutta.

Haemme monissa asioissa esimerkkejä ulkomailta. Tässäkin suhteessa sellaisia olisi tarjolla. Kannattaa tutustua, miten naapurimaissamme Ruotsissa ja Norjassa on huolehdittu pääkaupunkien viihtyvyydestä ja liikenteen turvallisuudesta. Sekä Tukholmassa että Oslossa kaupunkien läpiajoliikenne ja yhteydet keskustan kohteista sekä pysäköintipaikoista ulos kaupungista perustuvat suurelta osin kattavaan tunneliverkostoon.

Jos haluamme viihtyisän ja turvallisen pääkaupungin, jossa on miellyttävä kulkea jalan tai ajaa polkupyörällä ja jossa kaikki liikennemuodot pelaavat sujuvasti antaen liike-elämälle hyvät toimintaedellytykset, keskustan ali kulkevan autoliikenneyhteyden toteuttaminen on välttämätöntä. Tunnelin tarjoamalla suurella maanalaisella tilalla olisi myös omalta osaltaan merkitystä asukkaiden turvallisuuden lisääjänä mahdollisten kriisitilanteiden varalle. Viimeaikaisten kokemusten valossa sitäkään näkökulmaa ei pidä unohtaa.