

Ovatko Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteet realistisia?

Pari päivää sitten julkistettua Helsingin yleiskaavaluonnosta on ehditty jo arvioida medioissa. Helsingin Sanomat (20.11.) otsikoi oman pääkirjoitussivun arvionsa "Helsinki tekee täyskäännöksen". Käännöksestä on kyse, sillä vanhasta hajautuneen kaupunkirakenteen ajatuksesta ollaan nyt luopumassa. On sinänsä myönteistä, että lähiöiden tilalle tulee nyt kaupungin keskusta-alueen kehittäminen. Juuri tässä piileekin uuden yleiskaavaluonnoksen ongelmallisuus. Lähiön rakentaminen metsään on paljon helpompaa kuin lähes täyteen rakennetun kaupungin keskustan muuttaminen toiseksi. Luettuani 58-sivuisen osaraportin "Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen" periaatteellinen kysymys jäi edelleen askarruttamaan mieltäni: miten kaupungin keskustaa voi kehittää jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivaksi ennen kuin nykyiset autoliikenteen ongelmat on ratkaistu? Pää pensaaseen laittamalla se ei onnistu.

Keskustan alueella sijaitsevat kolme satamaa (Katajanokka, Eteläsatama ja Jätkäsaari) edellyttävät huoltoliikenteen lisäksi matkustajia ja tavaraa kuljettavien henkilöautojen, linja-autojen ja rekkojen esteetöntä kulkua kaupungin keskustan lävitse. Vaihtoehtoisia reittejä ei ole. Kun Helsingin satamat työllistävät lähes 20 000 henkeä, niihin suuntautuu lisäksi huomattava työpaikkaliikenne.

Kansainvälisesti ajatellen on ainutlaatuista, että pääkaupungin ydinkeskustan läpi kulkee poikittaisliikenteen autoreitti. Poliitikkojen vuosien varrella antamista lupauksista huolimatta Pohjois-Espaa pitkin länteen soljuvalle työmatkaliikenteelle ei ole löydetty vaihtoehtoisia reittejä. Entinen neljän ruuhka alkaa nykyisin jo 14.30 ja jatkuu useita tunteja. Samaan kelloaikaan itään ja pohjoiseen suuntautuva ruuhkaliikenne tukkii tehokkaasti Etelä-Espan, Etelärannan ja Pohjoisrannan. Se tuottaa usein yllätyksen Katajanokan satamaan tai Eteläsatamaan pyrkiville maalta tuleville autoilijoille.

Yleiskaava on luonteeltaan pitkän tähtäimen suunnitelma. Juuri siksi siinä pitäisi mielestäni pyrkiä kaupungin keskustaan suuntautuvan autoliikenteen syiden poistamiseen. Pitkä aikavälin tavoitteena pitäisi olla satamien siirtäminen kokonaan pois kaupungin keskustasta. Muuhun maailmaan verrattuna se ei olisi harvinaista. Vaikka matkustajaliikenne säilyisikin toistaiseksi keskustassa, autoja ja tavaraa kuljettavat alukset pitäisi siirtää esim. Vuosaaren satamaan. Entinen tavaraliikenteen satama nykyisen Kalasataman alueellakin olisi keskustan satamiin verrattuna ollut kaksi siltää lähempänä Kehä-kolmosta. Herääkin kysymys, miksei kyseistä täysin toimintakuntoista satamaa säilytetty. Ristiriitaa asuntorakentamisen kanssa ei olisi ollut sen kummemmin kuin nykyisin Jätkäsaarella.

Esplanadin puiston reunakatuja rauhoittaminen läpiajoliikenteeltä pitäisi olla täysin mahdollista. Jos keskustatunnelista ei synny valmista, vaihtoehtoinen reitti voisi löytyä rakentamalla Brysselin tapaan kehäväylä ydinkeskustan ulkopuolelle

Heikki Kasari
valtiot. tri
Katajanokka