

Pitäisikö perustaa kantakaupungin asukkaiden puolue?

Jos nyt päätettäisiin rakentaa sataman ja ns. elävöitetyn kaupungin yhdistelmä, asuminen siellä todennäköisesti kiellettäisiin. Liikenneongelmat tekisivät asumisen hankalaksi ja huono ilmanlaatu olisi epäterveellistä. Vaarassa olisivat erityisesti lapset, eläkeläiset ja sairaat. Leikkipuistot olisivat harvassa eikä niittenkään ilmanlaatua voisi kehua. Satamaliikenteen aiheuttamien ruuhkahuippujen takia hälytysajoneuvojen perillepääsy olisi vaikeaa, mikä voisi koitua kohtalokkaaksi sairauskohtauksen sattuessa. Kaupungin aktiivisten markkinointitoimenpiteiden ansiosta kasvavat turistivirrat nostaisivat kauppojen hintatasoa aivan liikaa, joten vakituisten asukkaiden olisi tehtävä ostoksensa muualla. Niinpä asuminen keskustassa sallittaisiin vain siellä toimiville kauppiaille.

Tällainen paikka on olemassa, se on Helsingin keskusta. Siellä asumista ei kuitenkaan ole vielä kielletty. Asukkaita on edelleen paljon eikä heidän etujaan näytä kukaan valvovan. Tosin tilastot kertovat, että monet ovat äänestäneet jaloillaan. Eteläisessä Suurpiirissä nimittäin asui vuonna 1967 noin 300 000 henkeä, mutta vuoden 2014 alussa enää noin 106 000. Monet Kallion yksiöissä tai kaksioissa asuneet perheet ovat muuttaneet avarampiin tiloihin joko lähiöihin tai maaseudulle. Silti monien Pitkäsillan eteläpuolella sijaitsevien alueiden kuten Katajanokan asukasluku on edelleen kasvussa. Asukkaita oli vuonna 2005 vähän yli 4000, mutta vuonna 2011 jo lähes 4500 henkeä. Suurta tarvetta ei ole ollut poismuuttoon, asunnot kun on alkuaan rakennettu riittävän tilaviksi.

Muutin opiskelijana Helsinkiin v. 1964 ja olen siitä lähtien asunut keskustassa. Asuinpaikkani on ollut vuosien varrella Vallila, Kallio, Ullanlinna ja nyt Katajanokka. Viimeisen 15 vuoden aikana keskustan asukkaiden elinolosuhteet ovat kurjistuneet nopeaa vauhtia. Suurin syy on kasvava liikenne, joka ruuhkautuessaan vaikeuttaa asukkaiden normaalia liikkumista ja kaiken lisäksi huonontaa ilmanlaatua. Espan kesäkonserttien aikana myös liikenteen aiheuttama melusaaste on erittäin häiritsevää. Kruisailevat moottoripyöräilijät eivät paranna asiaa. Turistien vuoksi myös jalankululiikenne ruuhkautuu. Kun kävelen Katajanokalta Mannerheimintiellä sijaitsevaan Yliopiston apteekkiin, on valittavissa Pohjois-Espan tai Aleksanterinkadun reitti. Molemmat ovat kuitenkin täynnä sekä kotimaisia että ulkomaisia turisteja ja ylimääräisen pujottelun takia matkaan on varattava riittävästi aikaa. Voisin tietenkin käyttää julkista liikennettä, mutta kun odotusajat ottaa huomioon, matka voi kestää ratikalla kauemmin kuin kävelen. Epävireisten kerjäläismuusikkojen takia joudun usein kiertämään Kruununhaan kautta, sillä musiikin harrastajalle epävireisyys on rienaavaa. Huonot katusoitajat joutaisivat mielestäni putkaan.

Paikallaan seisovien turistiryhmien ohella jalankulkijaa häiritsevät ohi suhahtelevat pyöräilijät, joilla ei näytä olevan mitään käsitystä oikeasta tilannenopeudesta. Jos jalankulkija horjahtaa tai muuttaa äkillisesti suuntaa, yhteentörmäystä on vaikeaa välttää. Autot sentään pysyvät ajoradalla, mutta pyöräilijät ajelevat missä sattuu. Kaupungin liikennesuunnittelijat ovat tehneetkin suuren virheen. Pyöräilykaistat pitäisi sijoittaa ajoradalle, ei jalkakäytävälle. Silloin vähenisivät jalankulkijoitten ja pyöräilijöitten vaaralliset kohtaamiset. Kaupungin läpi kulkevat pyöräilyreitit pitäisi sijoittaa kävelykeskustan ulkopuolelle. Näyttää nimittäin siltä, että pitkiä matkoja ajavat kuntoilijat ja työmatkapyöräilijät yllättää usein autoilijoille tuttu vauhtisokeus. Ratkaisuna voisi olla pyöräparkki keskustan ulkopuolella ja samalla pyöräily kieltäminen kokonaan Helsingin ydinkeskustassa?

Yllä mainitut esimerkit osoittavat miten keskustassa asuminen on tehty monella tavalla vaikeaksi. Perimmäiset syyt löytyvät kunnallispolitiikasta. Keskustaa ei ole kehitetty asuinalueena vaan enemmänkin tapahtumapuistona kaupungin elävöittämisen nimissä. Veronmaksajat kustantavat infrastruktuurin, mutta turisteista hyötyvät vain kauppiat. Hyvä esimerkki epäonnistumisesta on

yrittäjä kehittää samalla alueella sekä satamatoimintaa että asumista. Näinhän on tehty Jätkäsaarella ja Katajanokalla. Niiden osalta olisikin aika päättää kummasta on kyse. Pakonomaisesta rinnakkaiselosta kärsivät molemmat. Kalasataman asuinrakentamisen käynnistyessä laivasatama sentään älyttiin sulkea.

Epäsuotuisa kehitys johtuu myös siitä, etteivät nykyiset asukkaat ole pitäneet puoliaan. Ehkä nyt olisi aika perustaa oma puolue kantakaupungin asukkaille? Puolueohjelmassa voisi olla uuden yleiskaavan vastustaminen. Siinähan tavoitteeksi on asetettu lisäasukkaiden houkuttelemine jo entuudestaan täyteen keskustaan.

Heikki Kasari
Valtiot. tri
Kantakaupungin asukas vuodesta 1964