

# Tutkijat kritisoivat kaupunkibulevardeja – ”Tuntuu älylliseltä laiskuudelta tukkia Helsingin keskustan ainoita sisääntuloväyliä”

HS 01.05.2016 Lari Malmberg

**Bulevardisoinnin pelätään heikentävän Helsingin seudun taloutta ja luovan epäviihtyisää kaupunkia.**

**JOUKKO** arvostettuja yliopistotutkijoita esittää kovaa kritiikkiä Helsingin kaavailemille kaupunkibulevardeille. **Tutkijat pelkäävät, että kaupunkibulevardit heikentäisivät Helsingin seudun taloutta ja muuttaisivat kaupungin vähemmän viihtyisäksi.**

Helsingin yliopiston kaupunkimaantieteen professori **Mari Vaattovaara**, Tampereen teknillisessä yliopistossa ja Aalto-yliopistossa työskentelevä dosentti **Anssi Joutsiniemi**, Aalto-yliopiston yhdyskuntasuunnittelun professori **Kimmo Lapintie** ja Helsingin yliopiston kaupunkisosiologian professori **Matti Kortteinen** epäilevät, että Helsingin suunnitelmat pohjautuvat tiedon sijasta toiveisiin.

”Nyt on esitetty, että on valittava joko kaupunkibulevardit tai yhdyskuntarakenteen hajautuminen kauaksi seudun autoriippuvaisiin paikkoihin. Tiivistäminen on perusteltua, mutta sitä voidaan tehdä muutenkin kuin rakentamalla kaupunkibulevardeja”, Kimmo Lapintie sanoo.

Hän toivoisi, että koko seudun liikennejärjestelmää muuttavista bulevardeista aloitettaisiin kunnollinen julkinen keskustelu. Bulevardeja kritisoivat tutkijat osallistuvat keskiviikkona Helsingin yliopistolla järjestettävään seminaariin, jossa pohditaan kaupunkibulevardien ongelmia tieteen näkökulmasta.

**KAUPUNKIBULEVARDILLA** tarkoitetaan Helsingin valmisteilla olevaan yleiskaavaan liitettyä suunnitelmaa muuttaa Kehä I:n sisäpuolella olevat sisääntuloväylät asuinkaduiksi.

Suunnitelma on saanut paljon myönteistä palautetta helsinkiläisiltä. Moottoriteiden päälle voitaisiin rakentaa koteja noin 80 000 ihmiselle ja Helsinki urbanisoituisi ekologisesti kestäväällä tavalla.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston mukaan kaupan päälle tulisi myös niin kutsuttuja kasautumisetuja: kun yritykset, tutkimuslaitokset ja työntekijät sijoittuvat lähelle toisiaan, taloudellinen tuottavuus nousee ja Helsingin seutu rikastuu.

**Professori Mari Vaattovaara ei pidä suunnitelmia realistisina. Hänen mielestään Helsingin seutua pitäisi kehittää vahvemmin monikeskuksisena kokonaisuutena.**

**Bulevardeja Vaattovaara ei rakentaisi ollenkaan.**

**”Meillä on vaikka kuinka paljon tilaa tällä kaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudun maa-alasta on rakennusten alla vain 5 prosenttia. Tuntuu älylliseltä laiskuudelta tukkia Helsingin keskustan ainoita sisääntuloväyliä”, Vaattovaara sanoo.**

**HELSINGIN** kantakaupungin osuus on kaupunkisuunnitteluviraston mukaan jo nyt noin 45 prosenttia koko Helsingin seudun bruttokansantuotteesta ja virasto uskoo bulevardien laajentavan tätä ”huipputuottavuuden aluetta” entisestään.

Kantakaupunkiin odotetaan enemmän liike-elämän palveluja, informaatiopalveluja sekä kulttuuri-, viihde- ja tapahtumapalveluja. Hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa näitä työpaikkoja ei synny.

Bulevardisoinnissa on kuitenkin yksi ”mutta”, ja juuri sen ongelmallisuudesta kaupunkisuunnitteluvirasto on tutkijoiden kanssa eri mieltä.

Bulevardisointi ei ole mahdollista ilman henkilöautoilua rajoittavia toimenpiteitä, kuten ruuhkamaksuja ja pysäköinnin hinnankorotuksia. Kaupunkisuunnitteluvirastossa uskotaan, että autoilua rajoittamalla ja parempaa joukkoliikennettä rakentamalla suuri osa ihmisistä suostuu luopumaan yksityisautoilusta. Siksi bulevardien uskotaan välttävän pahat ruuhkat.

**TUTKIJAT** suhtautuvat suunnitelmiin epäilevästi.

Anssi Joutsiniemi sanoo pelkäävänsä, että bulevardien läpi Helsingin kantakaupunkiin töihin ja kaupoille tulevat ihmiset eivät todellisuudessa tule vaihtamaan yksityisautoja joukkoliikenteeseen siinä mittakaavassa kuin Helsinki suunnittelee. Tämä johtuu esimerkiksi siitä, että **suuri osa ihmisistä joutuisi suorittamaan matkallaan yhden tai useampia vaivalloisiksi koettuja liikennevälineiden vaihtoja.**

Jos yksityisautoilu ei vähene, siitä seuraa Joutsiniemen mukaan kaksi asiaa: Ensin ruuhkat pahenevat ja koko seudun talous kärsii. Ja sitten yhä suurempi osa työpaikoista ja palveluista alkaa hakeutua sinne, minne naapurikaupunkien ja aluekeskusten yksityisautoilijat pääsevät helposti. Siis naapurikaupunkeihin ja aluekeskuksiin.

**Lopulta bulevardisoinnin voittajaksi nousevatkin siis juuri Helsingin kantakaupungin ulkopuoliset alueet.**

”Jos näin halutaan tehdä, niin näin voidaan tietenkin tehdä. Mutta tästä olisi hyvä käydä julkista keskustelua”, Joutsiniemi sanoo.

Joutsiniemi huomauttaa myös, että **tämän mittaluokan bulevardihanketta ei ole tehty missään päin maailmaa.** Kaupunkisuunnitteluviraston käyttämät ulkomaiset mallihankkeet ovat olleet yksittäisiä väyliä.

**BULEVARDISELVITYKSIIN** liitetyissä kuvissa pyöräilijät pyöräilevät tietä reunustavien puiden vihreydessä ja talojen kivijalkoihin on perustettu viihtyisiä kahviloita ja ravintoloita. Bulevardeja kritisoivien tutkijoiden mukaan myös bulevardien viihtyisyys asuinpaikkana on kyseenalaista. Väestöpohjan kapeuden vuoksi kivijalkaliikkeiden syntyminen on hyvin epävarmaa.

Myös vilkkaan liikenteen aiheuttamien melu-, saaste- ja liikenneturvaongelmien ratkaisu tulee olemaan vaikeaa.

Professori Matti Kortteinen suhtautuu epäilevästi myös uudeksi urbanismiksi kutsuttuun ilmiöön, joka vaikuttaa arvioihin kaupungin kasvusta. Viime vuosina on näyttänyt siltä, että yhä useammat lapsiperheet haluavat kehyskuntien omakotitalojen sijaan asua kantakaupungin urbaanissa ympäristössä.

Kortteinen viittaa opiskelijansa **Jukka Tuomisen** vuonna 2014 hyväksytyyn pro gradu -tutkielmaan, jonka mukaan **Helsingin seudun asukkaiden asuinpaikkatoiveissa ei ole tapahtunut muutosta. Seudun asukkaat viihtyvät kehyskuntien pientaloalueilla paremmin kuin tiiviillä kaupunkialueilla.**

”Tulos oli poliittisesti epäkorrekti, mutta yksikäsitteisen selkeä. Selitys Helsingin suosion kasvulle näyttää siis olevan pitkittynyt taloudellinen taantuma. Näin on käynyt taantumissa ennenkin”, Kortteinen sanoo.

## Sisääntuloväylille harkitaan kaupunkibulevardeja

Kaupunkirakenteen tiivistämistä tutkitaan näiden tieosuuksien varsilla



MINTTU LINJALA / HS, lähde: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Karttakeskus

### Missä mennään:

- Helsingin valmisteilla oleva yleiskaava tähtää siihen, että Helsingissä asuu vuonna 2050 noin 865 000 asukasta. Nyt asukkaita on noin 630 000.
- Helsinki arvioi, että se saa bulevardien avulla enemmän asukkaita ja työpaikkoja kuin ilman niitä.
- Helsingin poliitikkojen on määrä päättää yleiskaavasta tämän vuoden syksyllä.