

Asuin nuorena opiskelijana Katajanokalla. Nyt olen katsellut Helsinkiä jo pitkään Viikin suunnalta, mutta tuosta ajasta jäi hyvät muistot. Nykyään käyn katajanokalla harvoin, ja omat käsitykseni erityisistä Katajanokkaa koskevista kysymyksistä saattavat olla vanhentuneita. Tässä kuitenkin jotain ajatuksia.

#### Viheralueet

- Minusta on tärkeää, että kantakaupungin alueella turvataan tarpeeksi viheralueita ja puistoja. Tärkeää on toisaalta luonnon itseisarvo silloin kun alueella on erityistä lajirikkautta, toisaalta virkistysarvo silloin kun viheralueella on ihmisille suuri merkitys. Ajattelen, että kantakaupungissa ei voi olla ainakaan montaa viheraluetta jota voisi rakentaa, mutten silti kannata täysin kategorista kieltoa nipistää viheralueista.
- Kun itse asuin Katajanokalla, en löytänyt Matruusinpuistoa osaksi omaa arkeani. Karttaa katsomalla minusta näyttää siltä, että Laivastopuisto olisi riittävän lähellä voidakseen korvata Matruusinpuiston alueen asukkaiden lähipuistona. Tämä on kuitenkin tärkeä kriteeri - korvaava puisto ei voi olla kaukana, koska sinne pitäisi päästä kävellen suunnilleen samassa ajassa. Kartassa katseeni kiinnittyy Katajanokanrannan pitkään ja leveään parkkialueeseen, jota toivoisin voitavan muuttaa puistoksi tai käyttää rakentamiseen Matruusinpuiston sijaan, ainakin osittain. Sitten on tietysti kysymys, mihin autot laitettaisiin. Ehkä voisi tehdä uuden parkkihallin?
- Minulle Katajanokan kärjen uudempi asuinalue ei ole kaupunkisuunnittelun kannalta erityinen alue. Haluaisin kuulla suojelukysymyksestä asiantuntijoiden näkemyksiä.
- Yhtenäinen kävelyreitti Katajanokan ympäri lisäisi oleellisesti virkistysmahdollisuuksia alueella ja rikastaisi Helsingin merellistä identiteettiä. En kuitenkaan osaa sanoa, kuinka helppoa se olisi toteuttaa ja olisiko se kokonaisuutena järkevää.

#### Rakentaminen

- Minusta onnistunutta uutta Helsinkiä on esim. Viikissä ja Herttoniemenrannassa. Molemmissa on melko tehokasta asuinrakentamista persoonallisissa kerrostaloissa, ja sekä luontoalueita että rakennettua virkistysaluetta lähellä.
- Kannatan lämpimästi vartin kaupunkia. Palveluiden keskittäminen voi tuoda säästöjä kaupungille, mutta se voi samalla tuoda vielä enemmän kustannuksia kaupungin asukkaille matkojen pidentyessä. Vartin kaupunki tarkoittaa sekä palveluiden sijoittamista lähelle että kevyen ja julkisen liikenteen sujuvoittamista.
- Katajanokalta pääsee vartissa mm. Rautatieasemalle, nuorena jopa juoksin tätä väliä rinkka selässä kun meinasin myöhästyä junasta. Toisaalta jo Kamppiin ja Hakaniemeen on ajallisesti paljon pidempi matka. Katajanokan asukkaille vartin kaupunki voi toteutua siten, että palvelut tuodaan Rautatieaseman nurkille tai lähemmäs, ja ratikka- ja pyöräliikennettä kehitetään.

#### Keskustan tulevaisuus

- Näen Helsingin keskustan kehityksen positiivisena joitain poikkeuksia lukuunottamatta. Tavanomaiset ketjuliikkeet löytyvät nyt jo niin monesta automarketista, ettei keskusta voi

mitenkään kilpailla kauempana asuvista autoilevista asiakkaista. Automarketit vievät siis asiakkaita keskustasta. Erityisliikkeet ja keskusta-alueen asukkaita palvelevat liikkeet ja palvelut, ja ravintolat ja kahvilat, pärjäävät. Keskusta on yhä hyvin haluttu sijainti toimistoille ja muille työpaikoille.

- Toivon (ja olen varma), että keskustaan jää alueen asiakkaita ja turisteja palvelevat liikkeet ja palvelut. Muut palvelut ja yksityiskohdat jätän mielelläni markkinatalouden ratkaistaviksi.

- Esimerkiksi Keskuskadun muuttaminen kävelykaduksi oli minusta oikea ja erittäin menestyksellinen päätös. Suhtaudun optimistisesti kävelykeskustan varovaiseen laajentamiseen.

## Liikenne

- Kun asuin itse Katajanokalla, ajoin sieltä autolla Otaniemeen opiskelemaan. Ajattelen, että lähinnä vain Esplanadi toimii lännen suuntaiseen autoliikenteeseen Katajanokalta. Toisaalta Eteläesplanadi voisi riittää molempiin suuntiin, jos liikennesuunnittelun tekee hyvin.

- On ikävää sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille, että he joutuvat varomaan toisiaan kevyen liikenteen väylillä. Uudella Hämeentiellä on tähän toimiva ratkaisu, eri korkeudelle erotettu pyöräkaista. Siinä ajaessa pyöräilijän ei tarvitse yrittää ajaa autojen tahdissa eikä varoa jalankulkijoita. Jalankulkija taas kokee liikenneympäristön niin eri tavalla, ettei pelkkä valkoinen viiva riitä erottamaan väylän osia.

- En usko, että Katajanokan ratikkapysäkeiden harventaminen olisi järkevää. Sillä voisi saavuttaa nopeusetua ratikan kannalta, mutta samalla keskimääräinen kävelymatka ratikalta kohteeseen pitenisi. Voihan olla, että kansanterveyden kannalta kuitenkin kannattaisi..

## Nuoret

- Nuorison hyvinvointi on monitahoinen kysymys, jossa en ole asiantuntija. Ajattelen kuitenkin, että nuoret tarvitsevat mielekästä tekemistä ja valoisia näkymiä tulevaisuuteen. Kaikille nuorille pitäisi olla mieleisiä harrastuksia ja opiskelupaikkoja. Lisäksi ilmastokriisi pitäisi ratkaista, koska tällä hetkellä se on valtava musta pilvi nuorten tulevaisuutta varjostamassa. Ja tietysti nuoret tarvitsevat ripeän pääsyn hoitoon tai muun avun äärelle silloin kun nuorella on selkeä terveyttä tai elämänhallintaa häiritsevä ongelma.

- Kaipaan lisää yleisiä käymälöitä kaikkialle keskusta-alueelle.

- Kannatan myös valvottuja käyttötiloja huumeenkäyttäjille, joilla ei ole esim. kotia jossa huumeita voisi käyttää. Tavoitteeni on tietysti se, ettei kukaan olisi huumeista riippuvainen. Luulen, että valvotut käyttötilat olisivat osaratkaisu kohti vähäisempää huumeidenkäyttöä. Riippuvuudesta kärsivät ihmiset olisi hyvä saada avun piiriin ja mukaan yhteiskuntaan. Minusta on selvää, että nykyinen suhtautuminen huumeisiin ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla.