

Pointteja Aleksilta

HUOM: Saa siteerata vapaasti, kunhan mainitsee lähteen: FM Janne Viitamiehen historian väitöskirjan "Ydinkeskustan kuolema ja elämä" julkaisematon käsikirjoitus.

Aleksin länsipäästä tuli Helsingin kaupallinen painopiste 1920-luvun lopulla, kun Stockmannin tavaratalo valmistui. Joulukoristelu alkoi jo 1930-luvulla, ja 1949 Aleksista kehitettiin Suomen ensimmäinen jouluvaloin koristeltu joulukatu. Kadun avajaiset vetivät 1950-luvulla parhaimmillaan 50 000 ihmistä eri puolilta Suomea.

1960-luvulla Aleksiksi oli Stockmannin kohdalla Helsingin vilkkaampi jalankulkukatu (jopa 160 000 jalankulkijaa päivässä). Autoliikenne oli vilkasta, ja kadun varteen oli varattu noin sata pysäköintipaikkaa.

Opiskelijaradikalismien kiihkeänä vuonna 1968 helsinkiläiset opiskelijat alkoivat vaatia autoliikenteen kieltämistä Aleksilla. Se oli vastaveto kaupungin julkaisemalle, huimalle Smithin ja Polvisen suunnitelmalle, jonka mukaan ydinkeskustasta olisi purettu korttelittain taloja uusien moottorikatujen tieltä.

Kävely-Aleksia kokeiltiin reilu puoli vuotta 1970. Opiskelijoiden perustama Enemmistö ry istutti kokeilun ajaksi vaahteran Aleksille Kolmen sepän patsaan lähelle ihmisläheisen kaupunkisuunnittelun symboliksi.

Kaupungin aikeet toteuttaa pysyvä autoton Aleksanterinkatu tyrehtyivät 1970-luvulla yritysten vastustukseen. Vastustuksen motivaationa oli huoli autojen pysäköinnistä ja huoltoliikenteestä. Esimerkiksi Stockmann valitti kävelykatupäätöksistä hallinto-oikeuteen ja voitti jutun ainakin kahdesti.

Kaupunki rajoitti Aleksanterinkadun autoilua pysyvästi ensi kerran 1980. Silloin poistettiin ajorata Kolmen sepän patsaan ja Vanhan ylioppilastalon välistä ja rakennettiin ensimmäinen jalankulkijoille omistettu aukio.

Vuosina 1981 ja 1982 Aleksanterinkadun jalkakäytävät levennettiin Keskuskadun ja Fabianinkadun välisellä osuudella. Samalla kadunvarren pysäköintipaikoista luovuttiin. Kesällä 1981 työt piti keskeyttää kaupungin sisäisten poliittisten erimielisyyksien takia. Aleksanterinkatu oli osittain auki kaivettuna ja pressuilla peitettynä seuraavaan kevääseen saakka. Kansa piti tilannetta kunnallishallinnon tehottomuuden symbolina.

Kun Aleksanterinkadun leveät jalkakäytävät valmistuivat 1982, alkoi Aleksilla täysin avoin luvaton pysäköinti. Autoilijat ja pysäköinninvalvojat juoksivat kilpaa Aleksin jalkakäytävillä koko 1980-luvun.

Uusi opiskelijoiden autotonta keskustaa vaatinut liike nousi 1980-luvun lopulla. Jalkaliike sai lähes 20 000 allekirjoitusta aloitteeseen, jolla vaadittiin kansanäänestystä autottomasta Aleksista. Valtuusto totesi äänestyksen tarpeettomaksi, koska autottomasta Aleksista oli jo syntynyt laaja yksimielisyys.

Helsingin kaupungin uusi yleiskaava esitti 1992 laajaa autotonta keskustaa. Kiinteistönomistajat julkaisivat samanaikaisesti oman suunnitelmansa, joka esitti pysäköintiluolien rakentamista likeydinkeskustaan, jottei aiheutettaisi kohtuutonta haittaa asiakas- ja huoltoliikenteestä riippuvaiselle liiketoiminnalle.

Kluuvin ja Elielin pysäköintilaitokset toteutettiin 1990-luvun jälkipuolella ja Forumin laitosta laajennettiin. Helsingin ydinkeskustaan rakennettiin maanalaiset jalankulkuyhteydet.

Uusi Aleksiksi valmistui lämmitettävien jalkakäytävien syksyllä 2003. Kaupunkisuunnitteluvirasto ei enää halunnut korotettuja jalkakäytäviä, mutta ne rakennettiin muun muassa Liikennelaitoksen ja Museoviraston suosituksesta, raitiovaunuliikenteen sujuvuuden ja kaupunkikuvan takia.

Aleksin liikekeskustan poikkikaduista Kluuvikatu oli tehty kävelykaduksi jo 1980- ja 1990-luvulla. Mikonkatu uudistettiin 1990-luvulla ja Keskuskatu 2010-luvun vaihteessa. Aleksanterinkadun keskeisin korttelinsisäinen yhteys on ollut City-käytävä jo noin sadan vuoden ajan.

Kun Keskuskadun kävelykatu Aleksin ja Kaivokadun väliselle osuudelle aikanaan valmistuu, on syntynyt opiskelijaradikaalien vuonna 1968 visioima autoton ydinkeskusta. Päinvastoin kuin enemmistölläiset kannattivat, Aleksin alueella on tänään enemmän autoja kuin koskaan: pysäköintiluolissa maan alla.

Helsingin liikekeskusta on tällä välin laajentunut Forumin ja Kampin keskuksen takia länteen päin. Siksi puhuttaessa autottomasta keskustasta pitää jatkossa käsitellä myös Mannerheimintien ja Kaivokadun liikennettä.