



29.01.2008

Helsingin kaupunki/
Joukkoliikennelautakunta

Eteläiset kaupunginosat ry – Södra Stadsdelarna rf
Pietarinkatu 13E80
00140 Helsinki

Kannanotto koskien eteläisen Helsingin linjastojärjestelyjä

Helsingin kaupungin joukkoliikennelautakunta on käsitellyt Etelä-Helsingin alueen joukkoliikenteen linjastomuutosesityksiä kokouksessaan viimeksi 17.1.2008. Lisäksi joukkoliikennelautakunta on päättänyt 16.3.2006 siirtää raitiolinjan 10 päätepysäkin Kolmikulmaan. Eteläiset kaupunginosat ry – Södra Stadsdelarna rf haluaa lausua muutosesityksistä ja joukkoliikenteen kokonaissuunnittelusta alueellamme seuraavaa:

Eteläiset kaupunginosat ry katsoo, ettei palvelutaso säily Etelä-Helsingin alueella suunniteltujen linjastomuutosten seurauksena.

Linjan 17 poistumisen ja uuden raitiolinja 9 tulemisen vaikutuksia Etelä-Helsingin alueen joukkoliikenteen toimivuuteen tulee tarkastella kokonaisuutena ja alueen asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien tarpeet huomioon ottaen. Nopeat, suorat yhteydet tarjoavat todellisen vaihtoehdon kantakaupunkia kuormittavalle yksityisautoilulle.

Joukkoliikennelautakunnan jo tekemän päätöksen mukaan Tarkk'ampujankadulle nyt ulottuva raitiovaunun linja 10:n päätepysäkki siirtyy Kolmikulmaan. Tehdyllä päätöksellä heikennetään olennaisesti julkisen liikenteen yhteyksiä Ullanlinnaan katkaisemalla eteläisen alueen asukkaille ensisijaisen tärkeä suora pohjois-eteläsuuntainen yhteys. Asukkailta edellytetään vaihtoa jo hyvinkin lyhyellä etäisyydellä, kuten laajojen jatko yhteyksien takia tärkeälle Lasipalatsin pysäkillä. Suora yhteys Mannerheimintietä edemmäksi pohjoiseen on myös asukkaiden suuresti arvostama, koska sillä tavoitetaan useita kulttuuri- ja vapaa-ajanvieton kohteita, ja on siten alueen lasten, aikuisten ja vanhusten käytössä myös iltaisin.

Eteläiset kaupunginosat ry esittääkin, että Joukkoliikennelautakunta peruu 16.3.2006 tekemänsä päätöksen linjan 10 päätepysäkin siirrosta Kolmikulmaan. Mikäli sekä uusi linja 9 että linja 10 eivät mahtuisi liikennöimään Tarkk'ampujankadulta, esitämme, että linjan 9 päätepysäkki sijoitetaan Kolmikulmaan.

Eteläiset kaupunginosat ry – Södra Stadsdelarna rf
Pietarinkatu 13E80
00140 Helsinki

www.etelaiset.fi
etelaiset@luukku.com



Suunnitelman mukaan linja 14B Hernesaaresta kiertäisi Punavuoren kautta Fredrikinkadulle korvaten linjan 16, ja jatkaen edelleen Kamppiin ja Meilahteen. Tämä on tyydyttävä ratkaisu, kunnes Hernesaari valmistuu ja sinne jatkaa myös raitiovaunu. Linja on erittäin tärkeä myös alueemme työpaikkaliikenteelle. Sama koskee raitiolinjaa 1A, jonka toivotaan liikennöivän laajemmalla aikataululla myös päivällä, koska 14B jää muuten ainoaksi alueen länsipäätä ja Hernesaarta palvelevaksi linjaksi. Raitiovaunu 1A palvelisi myös koko alueen asukkaiden yhteyksissä esim. Kruunuhakaan siirrettyyn hammashoitolaan ja Kallion virastotaloille.

On huomattava, että linja 14 jää yksin palvelemaan syöttöliikennettä Laivurinkadulta (Eira ja Ullanlinnan etelä-osa) Kampin metroon. Katsomme, että suunniteltu ratkaisu on toimiva, mikäli linjan vuorovälit ovat riittävän tiheitä. Eiran aikuislukion ja työpaikkaliikenteen tuomat linjan 14 käyttäjät tulee huomioida aikataulutuksessa.

Linja 17 on Etelä-Helsingin asukkaille tärkeä yhteys Rautatieasemalle. Myös muille helsinkiläisille linja 17 on ollut tärkeä tullessa ulkoilemaan Merisatamaan, Uunisaareen ja Kaivopuistoon. Siksi olisi tärkeää, että suora yhteys Merikadulta Rautatieasemalle säilyy ilman kulkuneuvosta toiseen vaihtamista. Eteläiset kaupunginosat ry ehdottaakin, että linja 16, joka siirtyy kulkemaan Merikadulta, seuraisi lakkautettavan linja 17 reittiä Erottajan ja Rautatientorin kautta Hakaniemeen, josta se siirtyisi seuraamaan nykyistä linjan 16 reittiä Kulosaareen. Raitiovaunu 1A korvaisi tällöin linjan 16 aiemman reitin yhteydet Kruunuhakaan.

Eteläisen kantakaupungin julkisen liikenteen palvelutaso määräytyy paitsi linjaston myös liikennöitävien linjojen vuorovälitiheyden seurauksena. Mikäli linjojen 14, 14B ja 16 vuorovälit ovat sellaiset, että vuoro kulkee neljästi tunnissa, 15-20 minuutin ohjeellisilla vuoroväleillä, kuten nyt on ehdotettu, ei linja ole varteenotettava vaihtoehto yksityisautoilulle. Vuorovälit ovat suurimmillaan jopa 30 minuuttia.

Linja 16 ei mainituilla vuoroväleillä toimisi tehokkaana syöttöliikennevälineenä raitiolinjoille 3B ja 3T, 9 ja 10. Vuorovälin pitäisi olla huomattavasti tiheämpi mikäli raitioliikennettä halutaan tukea yleisesti ohjaamalla matkustajia sen käyttäjiksi. Myös nykyiset linjan 17 vuorovälit koetaan alueella liian pitkiksi ajatellen yhteyttä Merikadulta raitiolinjojen 3B, 3T ja 10 pysäkeille ja Rautatieasemalle. Kohtalokas kierre ”vähänlaisesti matkustajia – harvemmat vuorovälit – entistä vähemmän matkustajia” ei lopulta palvele kenenkään etua ja on omiaan lisäämään yksityisautoilua alueella. Siksi kierteen syntyminen pitäisi estää jo yhteyksien perustamisvaiheessa.

Joukkoliikenteen erilaiset käyttäjäryhmät tulisi paremmin huomioida päätöksenteossa. Erityisesti yksin liikkuvat lapset, liikuntaesteiset ja vanhukset kokevat liikennevälineestä toiseen vaihtamisen vaikeaksi.



Mikäli Helsingin kaupunki haluaa edesauttaa tehokkaasti toimivan joukkoliikenteen kehittymistä kantakaupungin alueella, tulee päätöksenteossa huomioida se, ettei ydinkeskustassa liikuttaessa jouduta vaihtamaan kulkuneuvoa kovin lyhyillä etäisyyksillä useasti. Työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen tekee kilpailukykyiseksi se, että siirtyminen paikasta toiseen on nopeaa ja sujuvaa. Useat vaihdot pidentävät myös niin työ- kuin muidenkin matkojen kestoja.

Pia Aaltonen
puheenjohtaja

Ulla Blomberg
sihteeri

Lea Virtala
liikennetyöryhmän jäsen