

**ASUKASTILAISUUS****Eteläisen kantakaupungin joukkoliikennesuunnitelma****Paikka:** Laituri**Aika:** 1.3.2011 klo 18 - 20**Läsnä**

Lauri Kangas, Kaupunkisuunnitteluvirasto

Lauri Rätty, Helsingin Seudun Liikenne

Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja, Kaupunkisuunnitteluvirasto

Paula Mäki, tilaisuuden sihteeri, Kaupunkisuunnitteluvirasto

Osallistujia: noin 80 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

Juha-Pekka Turunen avasi tilaisuuden ja esitteli kaupungin edustajat, illan ohjelman. Lauri Kangas esitteli joukkoliikennesuunnitelman luonnoksen jonka jälkeen avattiin keskustelu.

Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:**Melu**

Miksi raitiolinja 3 on epäluotettava? Mielestäni toimii hyvin.

Henkilöautot tukkivat 3 reitin. Bussit toimisivat paremmin

Kunnat yksityistävät paljon asioita. Mitäs jos kaupunkisuunnitteluvirastokin yksityistettäisiin. Nämä suunnitelmat eivät tunnu lähtevän asukkaiden tarpeista. Nykyiset raitiolinjat toimivat hyvin. Miksi halutaan uutta?

Kaupunki kerää meiltä rahat ja kaupungin pitäisi käyttää niitä toiminnallisiin vaihtoehtoihin, että ihmiset voivat hyvin ja ympäristö toimii. Onko Museovirastoon oltu nyt yhteydessä? Vanhaan miljööseen ei pitäisi rakentaa kolossaalisia ratikoita. Koko tunnelma alueella muuttuisi ratikoiden myötä, haluan säilyttää alueen rauhallisena, arkkitehtonisesti arvokkaana. Vastustan ratikkaa koko sydämestäni.

Varsinkin meidän sääolosuhteista tulee ottaa huomioon leveysasteet. Ne eivät ole samat kuin Keski-Euroopassa. Lumiongelmat pitäisi ottaa huomioon.

Merikadulle suunniteltu ratikkalinja ihmetyttää, 10 jatke. Onko hyötyä laskettu? Enemmän hyötyä tulisi, jos Etelä-Helsingistä pääsisi Marian sairaalaan. Vanheneva väestö tarvitsee yhteyksiä sairaalaan.



Raitiovaununlinjan varrella asuminen on yhtä helvettiä. Ketä varten liikennettä kehitetään? Lähtökohtaisesti puhutaan Telakkarannasta ja Hernesaaresta, eli alueista, joilla ei ole vielä asukkaita. Meitä vartenhan suunnittelua pitäisi tehdä. Älkää pilatko meidän asumisviihtyvyyttä. Mikä nyt on huonoa? Helsingin liikenteellä on hyvät nettisivut, eikä mistään löytynyt kadunkulmaa, josta olisi enemmän kuin 300 m pysäkillä. Linjat ovat hyvät. Ratikoiden takia astiat hyppivät kaapissa, eikä kesällä voi pitää ikkunoita auki. Kumipyörät olisivat paljon parempi vaihtoehto. Järjetöntä pilata lisää tätä seutukuntaa. 14 toimii loistavasti ja kulkee kumipyörillä, miksi korjata sitä? Myös jonkinasteinen autoilijoiden kriminalisointi käynnissä, haluamme käydä mökillä ja Bauhaussissa. Tarvitsemme autoja, vaikka emme niitä aina halua käyttää.

Nyt jo nähdään että 10 jää jumiin lehtien takia. Miten ratikan kuvitellaan nousevat mäkeä ylös, jos se Korkeavuorenkadulle laitetaan? Miten käy yrittäjien, jotka tekevät työtä kadun varrella? Miksei Kasarminkatu ole leveämpänä mukana suunnitelmassa? Miten on turvattu se, että asukkaat pääsevät Postiin ja kirjastoon? Tärkeää on taata myös mahdollisuus autoille.

Edustan nuorempaa ikäpolvea. Olen todella tyytyväinen suunnitelmista. Olette trendien pinnalla: ympäristöystävällisyys, viihtyisyys. Mielellään ratikka Merisataman rantaan. Asukasrakenne on muuttunut, lapsiperheitä lisää, myös muita käyttäjiä on paljon ja tarvitaan suoraa yhteyttä rantaan.

Todennäköisesti edellinen puhuja ei asu kadulla, johon ratikka on suunniteltu. Ihmiset ovat ostaessaan asunnon katsoneet mistä menee ratikkalinjat. On tällä hetkellä toimivat linjat. Uusille alueille sopii, muttei tänne.

Ensimmäiseksi ratikka haluttiin viedä Kaivopuistoon. Ei siellä kukaan asu. Eivätkö ihmiset enemmän asu Hernesaaren alueella? Kun te lähdette muuttamaan Fredaa kaksisuuntaiseksi niin onko liikkeiden kannattavuutta otettu ollenkaan huomioon? Saattaa olla suuri miinusmerkkinen saldo yrittäjillä. Taloudellisuus pitää hahmottaa oikeisiin tasoihin.

Kun 17 bussi lakkautettiin, Etelä-Helsingin asukkaat ja sinne tulevat menettivät hyvän suoran kulkuyhteyden. Suora kulkuyhteys tulisi luoda uudelleen mutta raitiolinjana.

Kapteeninkadullakin on asuntoja paljon katutasossa. Ratikkalinja ei ole toivottu näille asukkaille. Kiinteistöjen arvo laskee. Onko melua otettu huomioon?

Minusta on selvästi aistittavissa autovihamielisyys. Taksinkuljettajatkin puhuvat siitä. Uusilla alueilla pysäköintipaikkoja suunnitellaan liian vähän. Ihmisillä on autoja, joten ei pitäisi suunnitella asuntoja, joilla ei ole pysäköimispaikkoja. Se, että Pohjois-Espa suljettaisiin, ei toimi. Jos runkolinjoja vaihdetaan, niin muutetaan monen ihmisen elämää. Pitäisi olla jotain pysyvyyttä.

Me emme halua lisää raiteita näille alueille. En puhu Herne- enkä Jätkäsaaresta. Ratikka ei istu sata vuotta vanhoille kaduille, joihin ei ratikkaa ole suunniteltu. Huvilakadun kortteli on suojattu taiteellisena ja kulttuurihistoriallisena miljöönä. Tämän takia tuntuu oudolta laittaa sinne ratikkalinja. Kolmosella on jo kolme pysäkkiä Teh-



taankadulla. Turisteilla ei ole vaikeuksia löytää rantaa kolmosen pysäkeiltä. Kymppin vaihtamisessa kakkoseen, en näe järkeä, sillä pääsemme Rautatieasemalle kolmosella suoraan. Emme pääse pohjoiseen millään suoraan. 14 kattaa länteen. Kaikkea ei pidä kasata Rautatien torille, sillä pitää päästä joka suuntaan. Koko ongelma johtuu siitä, että 17 loppuosa jätettiin korvaamatta kun 10 tuli.

Miellä on liikennekurjuus: pääsee Kamppiin, mutta ei asemalle. 17 takaisin jotta päästään asemalle, Pasilaan ja Hakaniemenhalliin. Stockmannilla hirveä jyminä kun ratikat menevät. Ei ratikkaa Korkeavuorenkadulle.

Kun ratikat olivat lakossa herättiin siihen, ettei ratikka tullut - on erilaisia herkkyyksiä suhtautua ratikan meluun. Bussi saastuttaa toisella tavalla, eikä melun kannalta ympäristöystävällinen sekään. En nouse vapaaehtoisesti bussi 16:sta - nykii niin paljon. Bussi ei sovi ikääntyvälle väestölle. Olen autoton, aikaisemmin oli auto, molemmilla pärjää. Kuljen kolmosella tai kymppillä. Bussiin en menisi niiden kauppakassien kanssa. Yksityisautoilua ei pidä rajoittaa enempää kuin on jo tehty. Jos haluan Fredalle tai Korkeavuorenkadulle, menen ratikalla enkä autolla. Yrittäjäkuntaa ajatellen ihmiset tulevat juuri ratikalla. Raitiovaunusta astuu enemmän asiakkaita jalkakäytävälle kuin yksityisautoista.

Käytän vanhempana bussi nro 16 ilman ongelmia. Onko selvityksiä tehty siitä, kuinka paljon ratikalla kuljetaan ja mistä mihin? Asukkaan kokemuksen mukaan siitä kuljetaan hyvin vähän. Miksi ei voida tarkkaan laskea mihin ihmiset menevät?

Valitsimme asunnon aikoinaan Huvilakadulta niin ettei ole ratikkakiskoja ääreltä. Minkälaista vaunua tullaan käyttämään v. 2030? Nizzassa raitiovaunu kulkee rataansa yhteen suuntaan ja sitten kuski menee toiselle puolelle ja ajaa toiseen suuntaan. Miksi pitää heittää lenkkiä? Olemassa on myös kumipyörillä kulkevia vaunuja.

Kannatan perusvaihtoehtoa, Korkeavuorenkadun miljöötä ei saa tuhota. Paikalliset yrittäjät ja koulujen johtokunta vastustaa ratikkalinjan pidentämistä. 17 pitää jollain tavalla korvata. Esitystä kiitän, siinä oli jotain uutta. Etsikää moderneja uusia pyörillä kulkevia vaihtoehtoja, ei kutsulinjaa kuitenkaan. Ratikka painaa niin paljon, että voisimme kuvitella, että teknistä kehitystä tulee tapahtumaan sillä saralla paljon. Ei tulevaisuuden ratkaisuja vanhanaikaisilla raideliikennetähtäyksillä.

Tehtaankadun ala-asteen oppilaista ainakin puolet ylittää kadun kaksi kertaa päivässä, on jo nyt turvaton. Nyt ollaan suunnitelmassa ratikkalinjaa. Uudet ratikat pysähtyvät hitaasti, on hengenvaarallinen.

Istun joka päivä autossa Fredalla mennessäni kotiin ja se vetää huonosti. Kun lähtee tavoittelemaan länsiväylän päätä, Hangon tietä, on vain yksi vaihtoehto, joten se tulee ruuhkautumaan. Alueelle on luotu ilmapiiri, tunnelma, joka on hypoteettinen asia. Me tunnetaan se ja kaikki koetaan se ja yritetään puhalttaa yhteen hiileen, että kaupunginosa säilyisi viihtyisenä. Ratikkalinjan rakennusvaihe on liian raskas, kestää 2 vuotta. Ihmisille tulee fiilis, ettei mennä sinne kun siellä on rakennustyöt. Saatetaan kestää taas saman verran, että ihmiset löytävät sinne takaisin. Huomioitavaa: kiinteistön arvo laskee ja turvallisuustekijät.



Mikä hinta on 200 metrillä, että ratikka saadaan rantaan asti? Onko se hyödyllinen asukkaille ja niille, jotka tulevat? Tehtaankadulta Ruoholahdenkadulle ei ole mitään yhteyksiä. Miksi tämä 200 m on niin tärkeä?

Entä jos linja 3 palauttaa vanhalle reitille ja tiheällä vuorovälillä (5 min)?

Hyvä alustus. Sehän on se lautakunta, joka on saanut päähänsä, että ratikka on prioriteetti. 2030 on epävarma - 17 on joustavin eikä edellytä miljoonan investointeja. Onko mahdollista, että Hietalahdenkadulta ei saisi kääntyä Fredalle, se hidastaa paljon 3sta. Onko metroa otettu huomioon?

Olemme tottuneet 3 ratikkaan ja rakastamme sitä. Se menee suoraan, eikä meillä ole haittaa kaarteista. Busseista: Viiskulman lähellä 2 krs asuva väki sanoo bussin aiheuttavan enemmän meluhaittaa lähtiessään pysäkiltä kuin ratikka. Marian sairaalaa pohditaan paljon, miten sinne päästään. Miten voidaan sanoa, ettei riitä kulkijoita? Toinen on Ruoholahti, suora yhteys olisi ihanteellinen. Fredaa koskeva suunnitelma: mahtuuko siinä autot pysäköimään molemmin puolin? Muuten kannattamme raideyhteyden kehittämistä.

Minne suunnitelmista ovat kadonnet nykyaikaiset johdinautot? - ne ovat hiljaisia ja saatteettomia.

Puollan raitiovaunuvaihtoehtoa. 3ssa se vika, että pitää tehdä kiertoajelu ennen kuin pääsee keskustaan. Pietarinkadun Siva tilaa pysäkin liikkeensä eteen, sillä sieltä tulee niin paljon asiakkaita.

Ylilääkäri Marian sairaalasta sanoi, että tulee olemaan linja asukkaille. Korkeavuorenkadun mäki on paha ja 17 korvaaminen olisi tärkeää. 3n ratikka ollut nyt talvella epäluotettava ja siksi monet käyttäneet autoa tai taksia tänä talvena. Lehmuskoski antoi ymmärtää, että ratikka on aika vanhanaikainen tapa rakentaa liikennettä. Tulee olemaan hybridautot ja muut.