



21.01.2019

Asia/11

§ 39

V 13.2.2019, Valtuutettu Petrus Pennasen aloite Kruunusiltojen avaamisesta yöaikaan takseille ja sähköbusseille

HEL 2018-009101 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle 28.1.2019 saakka.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle 28.1.2019 saakka Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Petrus Pennasen aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuutettu Petrus Pennanen ja 15 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että selvitetään Kruunusiltojen varustamista älypuomeilla tms. taksi- ja bussiliikenteen sallimiseksi yöaikaan.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että kaupunginvaltuusto käsitteli 1.3.2017 valtuutettu Seija Muurisen vastaavanlaisen aloitteen Kruunusiltojen käytön sallimisesta yöaikaan joukkoliikenteelle. Kaupunginvaltuusto merkitsi tiedoksi kaupunginhallituksen vastauksen, jossa puomijärjestelmää lukuun ottamatta käsiteltiin vastaavia



asioita kuin nyt esillä olevassa vastauksessa. Kaupunginhallituksen vastaus päätöshistorioineen on liitteenä 2.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 31.8.2016 Kruunusillat -hankkeen hankesuunnitelman ja raitiotien yleissuunnitelman, joiden mukaan Kruunusillat on suunniteltu ajokelpoiseksi raitioliikenteen lisäksi vain kiireellisille hälytysajoneuvoliikenteelle. Hanke samoin kuin siihen eri tavoin liittyvä muu suunnittelu on edennyt tästä lähtökohdasta käsin.

Kruunusillat -yhteyden siltaosuuksilla Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan on suunniteltu liikennöitävän raitiovaunuilla päivittäin noin kello 5.30 - 2.00. Liikennöintiajan ulkopuolellakin radalla ajetaan kalustosiirtoja varikoiden välillä ja tehdään kunnossapitotöitä.

Kuten jo vastauksessa valtuutettu Seija Muurisen aloitteeseen on aiemmin todettu, taksi- ja bussiliikenteen salliminen yöaikaan tarkoittaisi reitin liikennejärjestelyjen toteuttamista katumaisina ja säännöllisen ajoneuvoliikenteen mahdollistavina. Katutilan mitoitus tulisi muuttaa ajoneuvoliikenteen vaatimusten mukaiseksi. Jo hyväksytyjä katu- ja rakennussuunnitelmia, Hakaniemen ja Nihdin alueen asemakaavoja ja liikennesuunnitelmia sekä Kruunuvuoren liikennesuunnitelmaa jouduttaisiin muuttamaan. Uusien suunnitelmien valmistelu- ja käsittelyprosessi merkitsisi aikatauluriskejä Kruunusillat -hankkeen valmistumiselle.

Liikenteen rajoittaminen puomijärjestelmällä vaatisi useita puomeja raitiotien varrelle, puomien aukaisutekniikkaan liittyvän varustuksen asentamista kaikkiin reittiä mahdollisesti käyttäviin ajoneuvoihin sekä puomilaitteiston ohjaus- ja seurantajärjestelmää ym. investointeja. Ajoneuvoliikenteen tuominen Kruunusilloille kasvattaisi raitioradan kunnossapitotarvetta ja kustannuksia. Puomijärjestelmä lisäisi osaltaan häiriöalttiutta reitin raitioliikenteessä.

Puomijärjestelmän toteuttamiseen liittyvien investointien arvioiminen edellyttäisi tarkempaa suunnittelua, jota ei kaupunginhallituksen mielestä voida pitää perusteltuna. Kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 4.11.2018 oli vastaehdotuksena esillä tarkemman selvityksen tekeminen, mutta äänestyksen tuloksena lautakunta päätyi kielteiselle kannalle lisäselvityksen tekemisen suhteen.

Jo aikaisemmassa vastauksessa kaupunginvaltuustolle todettiin, että katuyhteys Laajasaloon Herttoniemen kautta on käytössä ympäri vuorokauden ja yöaikaan ruuhkaton. Bussi- ja taksiliikenteen salliminen siltoja pitkin nopeuttaisi matkoja erityisesti Kruunuvuorenrannan alueelle, muualla Laajasalossa vaikutus olisi vähäinen. Raitiovaunumatkat sen sijaan todennäköisesti hidastuisivat autoliikenteen mahdollistavien ratkaisujen takia. Raitiovaunumatkojen hidastumisesta aiheutuvien haitto-



21.01.2019

jen voidaan kaupunkiympäristön toimialan mukaan arvioida olevan huomattavasti suuremmat siihen matka-aikasäästöön nähden, joka bussi- ja taksimatrustajille öiseen aikaan koituisi.

Kaupunginhallitus katsoo edellä sanotun perusteella, ettei Kruunusillat - yhteyden muuttamista taksi- ja bussiliikenteen käytön mahdollistavaksi yöaikaan eikä puomijärjestelmän toteuttamista edelleenkään voida katsoa taloudellisesti ja teknisesti perustelluksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuutettu Petrus Pennasen aloite
- 2 Kaupunginvaltuuston päätös 1.3.2017 § 145 valtuutettu Seija Muurisen aloitteeseen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 04.12.2018 § 613

HEL 2018-009101 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kruunusillat-hankkeen taustaa ja tavoitteita

Kruunusillat -hankkeen hankepäätöksen (kaupunginvaltuusto 31.8.2016) mukaisesti joukkoliikenneyhteyttä on suunniteltu siitä lähtökohdasta, että siltayhteyksiä Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan saavat käyttää vain raitiovaunut, pyöräliikenne ja jalankulkijat, joiden lisäksi reittiä voivat käyttää hälytysajoneuvot kiireellisissä tehtävissä.

Hankkeen tavoitteena on toteuttaa nopea ja luotettava joukkoliikenneyhteys Kruunuvuorenrantaan ja muualle Laajasaloon. Siksi raitiotie



on suunniteltu omalle muusta liikenteestä erotellulle väylälleen. Rata-alueella kulkeva muu ajoneuvoliikenne olisi riski pikaraitioliikenteen turvallisuudelle ja sujuvuudelle ja pelkkänä raitiotienä yhteyden maise-
mointi ja liittäminen nykyiseen katuverkkoon on helpompaa ja vähem-
män haittoja aiheuttavaa. Yhteys on myös edullisempi toteuttaa, kun
rata-aluetta ja sen liittymiä katuverkkoon ei tarvitse mitoittaa bussili-
ikenteen vaatimusten mukaisesti.

Raitiotien pinta toteutetaan maisemoituna nurmirataratkaisuna Korkea-
saarella, Merihaan edustalla ja Kruunuvuorenrannassa. Ratkaisu
mahdollistaa hälytysajoneuvojen kulun rata-alueella tarvittaessa, mutta
ei sovellu jatkuvalla kumipyöräliikenteelle. Liittymät muotoillaan siten,
että ajoneuvoliikenne ei ohjaudu raitiotielle. Tarkoituksena on osoittaa
selvästi, että kyseessä ei ole yleinen ajoreitti, vaikka hälytysajoneuvo-
jen onkin mahdollista sitä tarpeen vaatiessa käyttää.

Raitioliikenteen liikennöinti-aikojen ulkopuolelle jäävä liikenne

Kruunusillat-yhteyden siltaosuuksilla Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Kor-
keasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan, eli keskustan ja Laajasalon
välisillä linjoilla, liikennöidään raitiovaunuilla tämänhetkisen suunnitel-
man mukaan päivittäin noin kello 5.30 – 2.00, eli liikennettä on varhais-
saamusta yöhön asti. HSL ei ole sulkenut pois liikennöinti-aikojen laa-
jentamista, jos se osoittautuu kustannustehokkaaksi tavaksi hoitaa
Laajasalon yöliikennettä. Liikennöinti-aikojen ulkopuolellakin radalla aje-
taan kalustosiirtoja varikoiden välillä sekä tehdään raitiotien kunnossa-
pitoon liittyviä töitä.

Aamuyöllä Laajasalon joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa Herttoniemen
kautta kulkevin bussilinjoin. Nykyisin Laajasalon alueen yöbussilinjat
kulkevat arkipäivisin noin kahteen asti yöllä, viikonloppuisin lähes vii-
teen aamulla. Raitioliikenteen kulku-aikojen ulkopuolella on siis käytän-
nössä bussiliikennettä vain viikonloppuisin, nykytilanteessa 9 vuoroa
yössä Laajasalon suuntaan. Yöaikaisen taksiliikenteen määrästä ei ole
tutkittua tietoa.

Katuyhteys Laajasaloon Herttoniemen kautta on käytössä ympäri vuo-
rokauden ja yöaikaan reitti on ruuhkaton ja sujuva. Aikasäästö siltayh-
teyden kautta liikennöitäessä ei siten ole niin merkittävä kuin päiväai-
kaan liikenteen ollessa vilkkaampaa. Aamuyön bussi- ja taksiliikenteen
salliminen Kruunusillat-yhteyden raitiotietä ja siltoja pitkin nopeuttaisi
matkoja lähinnä Kruunuvuorenrannan alueelle, mutta muualla Laajasa-
lossa vaikutus olisi vähäinen. Nopeutuvien matkojen vähäinen määrä ei
perustele raitiotien muuttamista bussi- ja taksiliikenteelle sopivaksi ka-
duksi.



Taksi- ja bussiliikenteen muuttaminen sähkövoimalla kulkeväksi on kannatettava tavoite niiden reitistä riippumatta.

Yhteyden muuttaminen ajoneuvoliikenteelle sopivaksi

Taksi- ja bussiliikenteen salliminen Kruunusillat -yhteydellä raitioliikenteen liikennöinti-aikojen ulkopuolella eli öisin noin kello 02.00 – 05.30 välisenä aikana tarkoittaisi käytännössä raitiotien rata-alueen muuttamista normaaliksi kaduksi ja ei-sallitun liikenteen pääsyn estämistä tälle kadulle puomijärjestelyin.

Jos raitiotieyhteydellä sallittaisiin moottoriajoneuvoliikenne, vaikka vain raitiotien liikennöinti-aikojen ulkopuolella ja puomeilla rajoitettuna, tulisi myös reitin liikennejärjestelyt toteuttaa jatkuvan moottoriajoneuvoliikenteen mahdollistavina katuina eli käytännössä normaalina katuna. Katutilan mitoitus tulisi kasvattaa bussiliikenteen vaatimusten mukaiseksi ja ajorata päällystää asfaltilla koko pituudeltaan, niin Merihaan edustalla kuin Korkeasaareen. Koko väylän leveys ja liittymäjärjestelyt tulisi tarkistaa ja tarpeen mukaan suunnitella uudestaan, huomioiden myös puomijärjestelmien tilantarve. Ajoratojen leventäminen voi johtaa esimerkiksi kävelyalueiden ja istutusalueiden kaventamiseen tai siltojen leventämiseen.

Vastaavasti myös liikenteenohjauksessa tulisi ottaa huomioon reittiä käyttävä ajoneuvoliikenne, mikä tekisi mm. liikennevalojärjestelyistä monimutkaisempia. Ajoneuvoliikenteen tuominen yhteydelle kasvattaisi raitioradan kunnossapitotarvetta ja -kustannuksia ja kasvattaisi myös kadun muuta kunnossapitotarvetta.

Muutos toisi öistä läpiajavaa moottoriajoneuvoliikennettä Merihaan rantaan, Nihtiin, Korkeasaaren pohjoisrannalle ja Kruunuvuoren alueelle. Vaikka käyttöoikeus olisi rajattu sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin, toisi liikenne kuitenkin lisähaittaa näille alueille yön hiljaisina tunteina.

Liikenteen rajoittaminen puomijärjestelyin

Liikennettä rajoittavan puomijärjestelmän tulisi kattaa raitiotien varsi Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välillä. Puomeja tarvittaisiin alustavasti noin kuuteen kohtaan yhteyden varrella: Merihaassa sekä Sörnäisten rantatien että Haapaniemenkadun liittymiin, Nihdissä Merihaansillan ja Finkensillan päihin, Korkeasaarella pysäkkialueen itäpuolelle ja Kruunuvuorenrannassa Koirasaarentien länsipäähän.

Puomien aukaisutekniikkaan liittyvä varustus pitäisi asentaa kaikkiin reitillä potentiaalisesti käytettäviin raitiovaunuihin (osuus Merihaan ja Nihdin välillä on mahdollisesti myös kaupunkiraitioliikenteen reitti) ja huoltokalustoon, hälytysajoneuvoihin jotka käyttäisivät siltayhteyttä (pa-



loautot, ambulanssit, poliisiautot ym.), yöliikenteessä käytettävään bus-sikalustoon ja lisäksi varustuksen pitäisi olla saatavilla kaikille taksiyrit-täjille, jotka sen haluavat käyttöönsä. Nykyisen lainsäädännön mukaan taksilupien määrää ei ole rajoitettu, joten potentiaalisia käyttäjiä laitteis-tolle olisi tuhansia. Ajo-oikeuden myönnölle pitäisi laatia selkeät kriteer-rit. Puomien tulisi olla hallittavissa myös liikenteenohjauskeskuksesta, jossa seurattaisiin niiden mahdollisia vikatilanteita ja reagoitaisiin niihin.

Puomijärjestelmän toimintavarmuudella on suuri vaikutus raitioliiken-teeseen. Jos puomijärjestelmä vikaantuu, aiheuttaa se helposti merkit-täviä viiveitä raitioliikenteeseen. Vikatilanteessa puomit voidaan joutua nostamaan pysyvästi auki -asentoon, mikä mahdollistaa raitioliikenteen toiminnan, mutta myös luvattoman ajoneuvoliikenteen raitiotielle. Puo-mijärjestelmä nostaisi yhteyden häiriöalttiutta uuden teknisen järjestel-män myötä.

Raitiovaunun tunnistamisen tulisi tapahtua vauhdissa siten, ettei vau-nun tarvitse hidastaa puomin kohdalla aukeamista odotellessa, mikä tarkoittaa vaunun tunnistustarvetta melko kaukana puomista. Todennä-köisesti puomien avaaminen aiheuttaisi normaalikäytössäkin pieniä vii-veitä raitiovaunuille. Bussi- ja taksiliikenteen osalta hidastaminen puo-min kohdalla voidaan sallia, tosin tällöin tulee huomioida puomien sijoit-taminen mm. liittymien yhteydessä niin, ettei odottava ajoneuvo häiritse muuta liikennettä. Puomin tulisi sulkeutua heti raitiovaunun tai ajoneu-von kuljettua sen ali, ettei perässä pääse ajamaan luvattomia ajoneu-voja.

Puomijärjestelmän kustannukset koostuisivat itse puomilaitteistoista kaapelointeineen ja asennuksineen, raitiovaunuihin ja yhteyttä käyttä-viin muihin ajoneuvoihin asennettavista tunnistinlaitteista, puomilaitteis-ton ohjausjärjestelmästä ja valvomo-asennuksista sekä järjestelmän toiminnan jatkuvasta seuraamisesta ja huoltovalmiudesta. Kustannuk-sen arvioiminen vaatisi tarkempaa suunnittelua.

Muutostarpeet Kruunusillat-hankkeen suunnitelmiin

Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välisen raitiotien muuttaminen moot-toriajoneuvoliikenteelle sopivaksi vaatisi muutoksia Nihti-Kruunuvuo-renranta -välin hyväksytyihin katusuunnitelmiin ja valmistumassa ole-viin rakennussuunnitelmiin, valmisteilla oleviin Hakaniemen alueen ja Nihdin asemakaavoihin ja liikennesuunnitelmiin sekä hyväksytyyn Kruunuvuoren liikennesuunnitelmaan. Esimerkiksi Merihaan edustalla raitiotien muuttaminen normaaliksi kaduksi olisi suuri periaatteellinen muutos valmisteilla olevaan suunnitelmaan.

Näillä ehdotuksen edellyttämällä katutilan muutoksilla tulisi olemaan Kruunusillat-hankkeeseen toteutus- ja ylläpitokustannuksia nostava vai-



kutus. Moottoriajoneuvoliikenteen mahdollistamisen vaatimien muutoksien tekeminen tuo myös riskin Kruunusillat-hankkeen valmistumisen viivästymisestä, kun jo päätettyjä suunnitelmia pitää tuoda uudelleen valmisteluun ja päätöksentekoon. Päätöksistä tehtävät valitukset ovat myös merkittävä aikatauluriski Kruunusillat-hankkeessa.

Yhteenveto

Kruunusillat-yhteyttä mahdollisesti käyttävän aamuyön bussi- ja taksiliikenteen lyhyt toiminta-aika raitioliikenteen liikennöinti-aikojen ulkopuolella ja yhteyden myötä nopeutuvien matkojen vähäinen määrä suhteessa muutoksista johtuviin rakennus- ja ylläpitokustannuksiin, yhteyden valmistumisen viivästymisriskiin, raitioliikenteen kasvavaan häiriö-riskiin sekä maisemallisiin ja kaupunkitilallisiin muutoksiin ei perustele ehdotettua muutosta.

Näillä perusteilla Kruunusillat-yhteyden siltaosuuksien käyttöä Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välillä ei ole tarkoituksenmukaista sallia bussi- ja taksiliikenteelle edes yöaikaan ja puomilaitteistolla ohjattuna.

Käsittely

04.12.2018 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Niko Setälä. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon: Kaupunkiympäristötoimiala teettää kaupungin ulkopuolisella asiantuntijalla selvityksen siitä, millaisilla ratkaisuilla on mahdollisuus avata Kruunusillat öiseen aikaan sähköbussien ja taksien liikennöinnille. Selvitys tulee sisältämään rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen lisäksi kustannusvaikutukset. Selvityksen määräaika on viimeistään 31.3.2019 mennessä.

Kannattaja: Laura Rissanen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon: Kaupunkiympäristötoimiala teettää kaupungin ulkopuolisella asiantuntijalla selvityksen siitä, millaisilla ratkaisuilla on mahdollisuus avata Kruunusillat öiseen aikaan sähköbussien ja taksien liikennöinnille. Selvitys tulee sisältämään rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen lisäksi kustannusvaikutukset. Selvityksen määräaika on viimeistään 31.3.2019 mennessä.



21.01.2019

Jaa-äännet: 7

Kaisa Hernberg, Nuutti Hyttinen, Mai Kivelä, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 6

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 7-6.

27.11.2018 Pöydälle

20.11.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi