



04.12.2018

Asia/5

§ 613

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Petrus Pennasen ym. valtuustoaloitteesta Kruunusill- jen avaamisesta yöaikaan takseille ja sähköbusseille

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 maisemointi ja liittäminen nykyiseen katuverkkoon on helpompaa ja vähemmän haittoja aiheuttavaa. Yhteys on myös edullisempi toteuttaa, kun rata-alueella ja sen liittymiä katuverkkoon ei tarvitse mitoittaa bussiliikenteen vaatimusten mukaisesti.

Raitiotien pinta toteutetaan maisemoituna nurmirataratkaisuna Korkeasaarella, 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 hälytysajoneuvojen onkin mahdollista sitä tarpeen vaatiessa käyttää.

Raitioliikenteen liikennöinti-aikojen ulkopuolelle jäävä liikenne

Kruunusillat-yhteyden siltaosuuksilla Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan, eli keskustan ja Laajasalon välisillä linjoilla, liikennöidään raitiovaunuilla tämänhetkisen suunnitelman mukaan päivittäin noin kello 5.30 – 2.00, eli liikennettä on varhaisaamusta yöhön asti. HSL ei ole sulkenut pois liikennöinti-aikojen laajentamista, jos se osoittautuu kustannustehokkaaksi tavaksi hoitaa



Laajasalon yöliikennettä. Liikennöintiajan ulkopuolellakin radalla ajetaan kalustosiirtoja varikoiden välillä sekä tehdään raitiotien kunnossapitoon liittyviä töitä.

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

Katuyhteys Laajasaloon Herttoniemen kautta on käytössä ympäri vuorokauden ja yöaikaan reitti on ruuhkaton ja sujuva. Aikasäästö siltayhteyden kautta liikennöitäessä ei siten ole niin merkittävä kuin päiväaikaan liikenteen ollessa vilkkaampaa. Aamuyön bussi- ja taksiliikenteen salliminen Kruunusillat-yhteyden raitiotietä ja siltoja pitkin nopeuttaisi matkoja lähinnä Kruunuvuorenrannan alueelle, mutta muualla Laajasalossa vaikutus olisi vähäinen. Nopeutuvien matkojen vähäinen määrä ei perustele raitiotien muuttamista bussi- ja taksiliikenteelle sopivaksi kaduksi.

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

Yhteyden muuttaminen ajoneuvoliikenteelle sopivaksi

Taksi- ja bussiliikenteen salliminen Kruunusillat -yhteydellä raitioliikenteen liikennöintiaikojen 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 liikennöintiaikojen 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 Korkeasaressakin. 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 käytävä 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, Korkeasaassa 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 (paloautot, ambulanssit, poliisiautot ym.), yöliikenteessä käytettävään busikalustoon ja lisäksi varustuksen pitäisi olla saatavilla kaikille taksiryttäjille, jotka sen haluavat käyttöönsä. Nykyisen lainsäädännön mukaan taksilupien määrää ei ole rajoitettu, joten potentiaalisia käyttäjiä laitteistolle olisi tuhansia. Ajo-oikeuden myönnölle pitäisi laatia selkeät kriteerit. Puomien tulisi olla hallittavissa myös liikenteenohjauskeskuksesta, jossa seurattaisiin niiden mahdollisia vikatilanteita ja reagoitaisiin niihin.

Puomijärjestelmän toimintavarmuudella on suuri vaikutus raitioliikenteeseen. Jos puomijärjestelmä vikaantuu, aiheuttaa se helposti merkittäviä viiveitä raitioliikenteeseen. Vikatilanteessa puomit voidaan joutua nostamaan pysyvästi auki -asentoon, mikä mahdollistaa raitioliikenteen toiminnan, mutta myös luvattoman ajoneuvoliikenteen raitiotielle. Puomijärjestelmä nostaisi yhteyden häiriöalttiutta uuden teknisen järjestelmän myötä.

Raitiovaunun tunnistamisen tulisi tapahtua vauhdissa siten, ettei vauunun tarvitse hidastaa puomin kohdalla aukeamista odotellessa, mikä tarkoittaa vauunun tunnistustarvetta melko kaukana puomista. Todennäköisesti puomien avaaminen aiheuttaisi normaalikäytössäkin pieniä viiveitä raitiovaunuille. Bussi- ja taksiliikenteen osalta hidastaminen puomin kohdalla voidaan sallia, tosin tällöin tulee huomioida puomien sijoittaminen 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 ajoneuvoja.

Puomijärjestelmän kustannukset koostuisivat itse puomilaitteistoista kaapelointeineen ja asennuksineen, raitiovaunuihin ja yhteyttä käyttäviin muihin ajoneuvoihin asennettavista tunnistinlaitteista, puomilaitteiston ohjausjärjestelmästä ja valvomo-asennuksista sekä järjestelmän toiminnan jatkuvasta seuraamisesta ja huoltovalmiudesta. Kustannuksen arvioiminen vaatisi tarkempaa suunnittelua.

Muutostarpeet Kruunusillat-hankkeen suunnitelmiin

Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välisen raitiotien muuttaminen moottoriajoneuvoliikenteelle sopivaksi vaatisi muutoksia Nihti-Kruunuvuorenranta -välin hyväksytyihin katusuunnitelmiin ja valmistumassa oleviin 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 vaikutus. 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

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 ratkaisulla 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 ratkaisulla 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.

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.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Pennanen Petrus Aloite Kvsto 29082018 5

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus



04.12.2018

Asia/5

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Petrus Pennanen ja 15 muuta valtuutettua ovat tehneet 29.8.2018 seuraavan valtuustoaloitteen:

Kruunusillat ovat satojen miljoonien investointi, joka lyhentää matkan Kruunuvuorenrannasta keskustaan puoleen. Suunnitelmassa siltoja voivat käyttää kevyt liikenne, raitiovaunut sekä hälytysajoneuvot.

Öisin raitiovaunujen ollessa varikolla ei silloilla kulje julkista liikennettä. Laajasalolaiset joutuvat tilanteissa, joissa kävely tai pyöräily ei käy päinsä, matkustamaan keskustaan Itäväylän kautta samalla kun sillan ajokaistat ovat tyhjillään.

Helsingin tavoite on olla maailman toimivin kaupunki myös silloin, kun ratikat eivät kulje. Käyttämällä modernia teknologiaa eli älypuomeja voitaisiin sillat avata raitiovaunuja häiritsemättä takseille ja sähköbusseille. Silloin siltainvestointi säästää aikaa ja rahaa myös yöaikaan kulkevilta Laajasalolaisilta. Matkan lyheneminen ja sähköbussien käyttö vähentää myös liikenteestä johtuvia ilmastopäästöjä.

Allekirjoittaneet kaupunginvaltuutetut ehdottavat, että kaupunki selvittää käytännön vaihtoehdot ja kustannukset siltojen varustamiseksi älypuomeilla ja muilla mahdollisesti tarvittavilla ratkaisuilla taksi- ja bussiliikenteen sallimiseksi silloin kun raitiovaunuliikennettä ei ole silloilla.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 30.11.2018 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Pennanen Petrus Aloite Kvsto 29082018 5

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



04.12.2018

Asia/5

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 27.11.2018 § 598

Kaupunkiympäristölautakunta 20.11.2018 § 587