



27.11.2018

Asia/6

## § 598

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

HEL 2018-009101 T 00 00 03

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Anni Sinnemäki: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydäl-  
le.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

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

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan  
lausunnon:

#### Kruunusillat-hankkeen taustaa ja tavoitteita

Kruunusillat -hankkeen hankepäätöksen (kaupunginvaltuusto 31.8.2016) mukaisesti joukkoliikenneyhteyttä on suunniteltu siitä lähtö-  
kohdasta, että siltayhteyksiä Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaa-  
ren kautta Kruunuvuorenrantaan saavat käyttää vain raitiovaunut, pyö-  
räliikenne ja jalankulkijat, joiden lisäksi reittiä voivat käyttää hälytysajo-  
neuvot kiireellisissä tehtävissä.

Hankkeen tavoitteena on toteuttaa nopea ja luotettava joukkoliiken-  
neyhteys Kruunuvuorenrantaan ja muualle Laajasaloon. Siksi raitiotie  
on suunniteltu omalle muusta liikenteestä erotellulle väylälleen. Rata-  
alueella kulkeva muu ajoneuvoliikenne olisi riski pikaraitioliikenteen tur-



vallisuudelle 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 liittyviä katuverkkoon ei tarvitse mitoittaa bussili-  
ikenteen vaatimusten mukaisesti.

Raitiotien pinta toteutetaan maisemoituna nurmirataratkaisuna Korkea-  
saassa, 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 varhai-  
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 kulkuaikojen 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 siltayhtey-  
den 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 Korkeasaarensakin. 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 (paloautot, ambulanssit, poliisiautot ym.), yöliikenteessä käytettävään busikalustoon ja lisäksi varustuksen pitäisi olla saatavilla kaikille taksiyrittäjille, 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 ajoneuvon kuljettua sen ali, ettei perässä pääse ajamaan luvattomia ajoneuvoja.

Puomijärjestelmän kustannukset koostuisivat itse puomilaitteistoista kaapelointineen 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 liikennöintiaikojen ulkopuolella ja yhteyden myötä nopeutuvien matkojen vähäinen määrä suhteessa muutoksista johtuviin rakennus- ja ylläpitokustannuksiin, yhteyden valmistumisen viivästymisriskiin, raitioliikenteen kasvavaan häiriöriskiin 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.

#### 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



27.11.2018

Asia/6

---

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

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 20.11.2018 § 587