



13.02.2019

Ärende/16

§ 49

Den av ledamoten Petrus Pennanen väckta motionen om nattrafik på Kronbroarna för taxibilar och elbussar

HEL 2018-009101 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade den av ledamoten Petrus Pennanen väckta motionen som slutbehandlad.

Behandling

Ledamoten Petrus Pennanen understödd av ledamoten Atte Kaleva föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det är möjligt att öppna Kronbroarna för elbuss- och taxitrafik med hjälp av smart trafikstyrning som reglerar trafikvolymerna så att de blir lämpliga. I utredningen är det skäl att utöver konstruktionslösningarna och de tekniska lösningarna också bedöma kostnadseffekterna.

Stadsfullmäktige godkände först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

7 omröstningen

Ledamoten Petrus Pennanens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om det är möjligt att öppna Kronbroarna för elbuss- och taxitrafik med hjälp av smart trafikstyrning som reglerar trafikvolymerna så att de blir lämpliga. I utredningen är det skäl att utöver konstruktionslösningarna och de tekniska lösningarna också bedöma kostnadseffekterna.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 29

Toni Ahva, Ted Apter, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Atte Kaleva, Arja Karhvaara, Tapio Klemetti, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Jaana Pelkonen, Petrus Pennanen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Laura Rissanen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Juhani Strandén, Ulla-Marja Urho, Laura Varjokari, Mauri Venemies



13.02.2019

Ärende/16

Nej-röster: 38

Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Sandra Hagman, Eero Heinälouoma, Kaisa Hernberg, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Joonas Kolehmainen, Pia Kopra, Otto Meri, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttilainen, Jarmo Nieminen, Alekski Niskanen, Johanna Nuorteva, Maria Ohsalo, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Satu Silvo, Anni Sinnemäki, Leo Stranius, Reetta Vanhanen, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Blanka: 16

Zahra Abdulla, Silja Borgarsdottir Sandelin, Atte Harjanne, Eveliina Heinälouoma, Jukka Järvinen, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Nelli Ruotsalainen, Daniel Sazonov, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Thomas Wallgren, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa

Frånvarande: 2

Juha Hakola, Risto Rautava

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Petrus Pennanens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Petrus Pennanen och 15 andra ledamöter föreslår i sin motion att det ska utredas om det är möjligt att utrusta Kronbroarna med



smarta bommar eller dylika i syfte att tillåta taxi- och busstrafik på Kronbroarna nattetid.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Stadsstyrelsen hänvisar till utlåtandena och konstaterar att stadsfullmäktige 1.3.2017 behandlade en motsvarande motion väckt av ledamoten Seija Muurinen om öppnande av Kronbroarna för kollektivtrafik nattetid. Stadsfullmäktige antecknade stadsstyrelsens svar som gällde motsvarande angelägenheter som i svaret nedan med undantag av ett bomsystem. Stadsstyrelsens svar med beslutshistoria framgår av bilaga 2.

Stadsfullmäktige godkände 31.8.2016 projektplanen för projektet Kronbroarna och en översiktsplan för en spårväg enligt vilka Kronbroarna har planerats så att den förutom spårvägstrafiken endast passar för brådskande utryckningstrafik. Projektet, såsom också den övriga planeringen, har fortskridit utifrån denna utgångspunkt.

Enligt planerna trafikeras Kronbroarnas broavsnitt från Havshagen till Knekten och från Knekten via Högholmen till Kronbergsstranden med spårvagnar dagligen ca kl. 5.30–2.00. Också utanför trafikeringstiderna genomförs på rutten materieförflyttningar mellan depåer och underhåll av spårvägen.

Såsom det redan i svaret på ledamoten Seija Muurinen motion konstaterades skulle taxi- och busstrafik på bron, om än bara nattetid, förutsätta att trafikarrangemangen på rutten förverkligas gatuliknande så att de möjliggör regelbunden fordonstrafik. Det skulle också vara nödvändigt att ändra gaturummets dimensionering enligt fordonstrafiken krav. Det skulle vara nödvändigt att ändra de redan godkända gatu- och byggplanerna, detaljplanerna och trafikplanerna för Hagnäs och Knekten och trafikplanen för Kronberget. Berednings- och behandlingsprocessen för nya planer skulle riskera tidtabellerna för färdigställande av projektet Kronbroarna.

Begränsning av trafiken med ett bomsystem skulle kräva flera bommar längs spårvägen, montering av öppningsteknisk utrustning i alla fordon som eventuellt utnyttjar rutten och investeringar i bl.a. bomutrustningens styr- och uppföljningssystem. Att tillåta fordonstrafik på Kronbroarna ökar behovet att underhålla spårvägen och kostnaderna för detta. Ett bomsystem ökar för sin del känsligheten för störningar i spårtrafiken på rutten.



13.02.2019

Ärende/16

Investeringskalkyler för byggande av ett bomsystem skulle förutsätta mer preciserad planering som enligt stadsstyrelsen inte kan anses vara motiverad. Vid behandlingen av ärendet i stadsmiljönämnden 4.11.2018 framfördes ett motförslag om att göra upp en mer detaljerad utredning, men enligt omröstningens resultat avlog nämnden motförslaget.

Redan i det tidigare svaret till stadsfullmäktige konstaterades det att gatuförbindelsen till Degerö via Hertonäs är tillgänglig dygnet runt och saknar rusningar nattetid. Att låta buss- och taxitrafiken köra längs broarna skulle göra det snabbare att komma speciellt till Kronbergsstrandens område, men i andra delar av Degerö skulle inverkan bli mindre. De lösningar som möjliggör biltrafiken skulle däremot sannolikt fördröja spårvägstrafiken. Olägenheterna av fördröjningen i spårvägstrafiken kan enligt stadsmiljösektorns uppskattning bli betydligt större än nyttan av tidsbesparingen för buss- och taxiresenärerna nattetid.

Stadsstyrelsen anser på basis av redogörelsen ovan att det fortfarande inte är ekonomiskt eller tekniskt motiverat att tillåta taxi- och busstrafiken att använda förbindelsen över Kronbroarna nattetid eller att bygga ett bomsystem.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 28.01.2019 § 79

HEL 2018-009101 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:



13.02.2019

Ärende/16

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Petrus Pennasen aloitteen loppuun käsitellyksi.

21.01.2019 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

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 raitiovau-
nut, 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-alueita 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 jatkuvalle 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. Liikennöinti-aikojen ulkopuolellakin radalla ajetaan kalustosiirtoja varikoiden välillä sekä tehdään raitiotien kunnossapittoa 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 kulku-aikojen 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 perustelee raitiotien muuttamista bussi- ja taksiliikenteelle sopivaksi kaudeksi.

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 mitoitusta tulisi kasvattaa bussiliikenteen vaatimusten mukaiseksi ja ajorata päällystää asfaltilla koko pituudeltaan, niin Merihaan edustal-



la kuin Korkeasaressakin. Koko väylän leveys ja liittymäjärjestelyt tulisi tarkistaa ja tarpeen mukaan suunnitella uudestaan, huomioiden myös puomijärjestelmien tilantarve. Ajoinajoneuvojen 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, Korkeasaarissa 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.



13.02.2019

Ärende/16

Raitiovaunun tunnistamisen tulisi tapahtua vauhdissa siten, ettei vaunun tarvitse hidastaa puomin kohdalla aukeamista odotellessa, mikä tarkoittaa vaunun 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 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 häiriöriskiin sekä maisemallisiin ja kaupunkitalallisiin muutoksiin ei perustele ehdotettua muutosta.



13.02.2019

Ärende/16

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.

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



13.02.2019

Ärende/16

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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