

23.06.2022

177/00.02.03/2022  
[Helsingin  
kaupunginhallituksen  
lausuntopyyntö  
valtuutettu Thomas  
Coelin 24H Metro-  
aloitteesta]

Helsingin kaupunginhallitus

Viite

HEL 2022-007405 T 00 00 03

### **Lausunto Helsingin kaupunginhallitukselle Thomas Coelin aloitteesta 24 h metro selvitys**

HSL lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Vuonna 2009 tehtiin Metron yöliikenteen laajentamisselvitys. Jo tämän selvityksen tuloksena todettiin, että: ”Metron liikennöintiajan jatkaminen ei ole toistaiseksi perusteltua palvelutaso- ja turvallisuusnäkökulmien lisäksi joukkoliikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta”.

Tämän jälkeen metron yöliikenteestä eli metron liikennöintiajan pidentämisestä klo 23.30 jälkeen on tehty useita valtuustoaloitteita ja muita tarkasteluita. Jokaisella kerralla on päädytty samaan lopputulemaan metron yöliikenteen kannattamattomuudesta.

HSL järjesti vuosina 2013–2014 kokeilun metroliiikenteen liikennöinnin pidentämisestä siten, että viikonloppuöinä metro liikennöi 2 tuntia pidempään. Tämä kokeilu järjestettiin kaupunginhallituksen 6.5.2013 tehdyn päätöksen perusteella, jossa HSL:lle esitettiin, että metron liikennöintiajan pidentämisestä viikonloppuöinä on syytä järjestää kokeilu kokemusten saamiseksi.

Tämän yli vuoden kestäneen kokeilun aikana kerättiin tietoa sekä metro- että bussiliikenteestä. Selvitysten perusteella havaittiin se ennestään tunnettu tosiasia viikonlopun yöliikenteestä, että matkustajamäärät laskevat klo 22–02 ja nousevat jälleen klo 03–4.30. Tämä tarkoittaa sitä, että tarjonnan kannalta metroliiikenteen 2 tunnin jatkaminen osui juuri siihen ajankohtaan, jolloin matkustajia on vähiten.

Näin metron liikennöintiajan pidentäminen johtaa taloudellisesti tehottomaan joukkoliikenteeseen, sillä metrolla tarjottava kapasiteetti on suuri ja asemien ylläpitotunnit kalliita suhteessa alhaisiin matkustajamääriin. Metron yöliikenteestä voisi saada kustannustehokkaampaa, mikäli sillä korvattaisiin

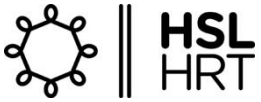
bussiliikenne kokonaan. Tämä kuitenkin ei ole täysin mahdollista, koska suuri osa matkustajista asuu kävelyetäisyyden ulkopuolella metroasemista. Tämän takia metron palvelua täydentämään tarvitaan joko liityntäbussilinjasto tai erillinen yöbussilinjasto. Nämä molemmat ratkaisut johtaisivat kalliiseen ja mahdollisesti päällekkäiseen ylitarjontaan keskiyön hiljaisimpina tunteina.

Matkustajamäärien pienuudesta johtuvan kustannustehottomuuden lisäksi metron yöliikennettä vastaan puhuvat muut metron liikennöintiin liittyvät kustannukset. Liikennöintiajan pidennyksen myötä kasvavien liikennöintikorvausten lisäksi yöliikenteen kustannuksia nostaisi myös asemien aukiolon pidentäminen ja järjestyksenvalvonnan ja matkalippujen tarkastuksen kasvanut tarve. Jälkimmäisiä perustelevat aiemmat selvitykset, joissa on todettu järjestyshäiriöiden ja liputtomuuden kasvavan selvästi metrossa yöaikaan. Lisäksi metrossa kuten muussakin raideliikenteessä koettu turvallisuus on ollut yöaikaan heikkoa, joka laskee kysyntää ja perustelee lisätyn järjestyksenvalvonnan tarvetta.

Kustannusnäkökulmien lisäksi myös liikenteenhoidolliset näkökulmat tulee huomioida metron liikennöintiaikojen pidentämisen mahdollisuuksia arvioidessa. Yöaikaan metrorata on varattu mm. infran kunnossapidolle sekä mahdollisille koulutusajoille ym. toimenpiteille, joita ei voi suorittaa liikenteen kulkiessa. Yöaikaan myös hoidetaan suuri osa metrojunien huoltotoimenpiteistä, jotka pitävät junat varikolla poissa liikenteestä. Metroliikenteen sujuvuuden ja toimivuuden varmistamiseksi tarvitaan siis jokaisena yönä huoltoikkuna, jolloin metro ei liikennöi.

Metron yöliikenteelle riittävä matkustajamäärä on viikonloppuisin pikkujoulukaudella marras-joulukuussa, metron varressa järjestettävien suurien yleisötapahtumien yhteydessä sekä joinakin erityisinä öinä kuten uutena vuonna tai vappuna. Tuolloin metro myös vähentää N-linjojen lisäliikenteen tarvetta ja on järkevää liikennöidä klo 23.30–1.30 välisenä aikana, koska kysyntää on riittävästi. Tätä periaatetta tullaan noudattamaan jatkossakin. Muina aikoina erillisellä yöbussilinjastolla voidaan luoda kustannustehokkaampi joukkoliikennepalvelu.

HSL katsoo, että metron liikennöintiajan pidennykselle ei ole edellytyksiä taloudellisista, liikenteenhoidollisista sekä matkustajaturvallisuuden, -palvelun ja -kokemuksen näkökohdista. Vaikka metrolla liikennöitäisiin Tampereen ratikan tavoin yöliikennettä harvalla 30 minuutin vuorovälillä, ei liikenteestä saataisi kustannustehokasta liikennöintikorvausten lisäksi syntyvien tai huoltoikkunan töiden uudelleenjärjestelyn takia kasvavien kustannusten takia. HSL ei myöskään näe tällä hetkellä tarvetta uudelle metron yöliikenteen selvitykselle, sillä edellisten selvitysten jälkeen liikennöintiaikojen pidentämisen edellytykset ovat heikentyneet pandemian myötä romahtaneiden matkustajamäärien sekä selvästi heikomman taloudellisen tilanteen myötä.



Lisätietoja antaa yksikön päällikkö Milla Wiksten, etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Milla Wiksten  
Yksikön päällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 1.9.2022.  
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.