



23.01.2023

Asia/7

§ 38

V 1.2.2023, Valtuutettu Coel Thomasin aloite ympärivuorokautisen metroliikenteen selvittämiseksi

HEL 2022-007405 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuutettu Coel Thomasin aloite
- 2 Lausunto, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, 1.9.2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Coel Thomas ja 31 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että metron liikennöinnin pidentämisestä ympärivuorokautiseksi tehdään kattava selvitys.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä. HSL suunnittelee liikenteen ja tilaa joukko-liikennepalvelut operaattoreilta. Metroliikenteen osalta tuotanto tilataan Helsingin kaupungin liikennelaitokselta (HKL), joka tuottaa sen yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa. Päätös metron yöliikenteen lisäämisestä kuuluu HSL:n toimivaltaan ja siten myös valtuustoaloitteen ehdotuksen tutkiminen on ennen kaikkea HSL:n asia.

Metron yöliikenteestä eli metron liikennöintiajan pidentämisestä klo 23.30 jälkeen on tehty useita valtuustoaloitteita ja muita tarkasteluja.



Kaikissa näiden johdosta tehdyissä selvityksissä on päädytty siihen tulokseen, että metron yöliikenne on kannattamatonta.

HSL katsoo lausunnossaan, 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. 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.

Vuonna 2009 tehtiin Metron yöliikenteen laajentamisselvitys. Selvityksen tuloksena todettiin, että metron liikennöintiajan jatkaminen ei ole toistaiseksi perusteltua palvelutaso- ja turvallisuusnäkökulmien lisäksi joukkoliikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta.

HSL järjesti vuosina 2013–2014 yli vuoden kestäneen kokeilun, jonka aikana metro liikennöi viikonloppuina kaksi tuntia pidempään. Kokeilun aikana kerättiin tietoa sekä metro- että bussiliikenteestä. Kokeilusta tehdyt selvitykset vahvistivat aiempaa näkemystä siitä, että viikonlopun yöliikenteessä matkustajamäärät laskevat klo 22–02 ja nousevat jälleen klo 03–4.30. Metroliikenteen 2 tunnin jatkaminen osui täten juuri siihen ajankohtaan, jolloin matkustajia on vähiten.

Metron liikennöintiajan pidentäminen johtaa taloudellisesti tehottomaan joukkoliikenteeseen, sillä metrolla tarjottava kapasiteetti on suuri ja asemien ylläpitotunnit kalliita suhteessa alhaisiin matkustajamääriin. Metron yöliikenteellä ei myöskään voi korvata bussiliikennettä kokonaan, joten metron palvelua täydentämään tarvitaan joka tapauksessa 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 järjestyksenvälön 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 järjestyksenvälön tarvetta.



23.01.2023

Asia/7

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.

Asiasta on saatu HSL:n; HKL:n johtokunnan ja kaupunkiympäristölautakunnan lausunnot. Vastaus on lausuntojen mukainen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 ja 4 momentin mukaan kaupunginhallitus vastaa aloitteeseen, jonka on allekirjoittanut vähintään 25 valtuutettua, ja esittää sen kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuutettu Coel Thomasin aloite
- 2 Lausunto, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, 1.9.2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 13.09.2022 § 495

HEL 2022-007405 T 00 00 03

Lausunto



Kaupunkiympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä. HSL suunnittelee liikenteen ja tilaa joukkoliikennepalvelut operaattoreilta. Metroliikenteen osalta HSL tilaa liikenteen tuotannon Helsingin kaupungin liikennelaitokselta (HKL), joka tuottaa sen yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n (Kaupunkiliikenneyhtiö) kanssa. Päätös metron yöliikenteen lisäämisestä kuuluu HSL:n toimivaltaan ja siten myös valtuustoaloitteen ehdotuksen tutkiminen on ennen kaikkea HSL:n asia.

Metron liikennöintiajan jatkamisesta on tehty aloitteita aiemminkin. HSL toteutti Helsingin kaupungin pyynnöstä 15.11.2013 alkaen reilun vuoden kestäneen kokeilun, jonka aikana perjantain ja lauantain jälkeisinä öinä metroa liikennöitiin klo 1.30 asti. Kokeilun ensimmäisen puolen vuoden kokemuksista HSL totesi seuraavaa. ”Kokeilun aikana kerättiin tietoa sekä metrosta että busseista. Selvityksissä havaittiin viikonlopun yöliikenteestä se, että matkustajamäärä vähenee klo 22–02 ja nousee sitten klo 3–4.30. Tämä ei ole taloudellista joukkoliikennettä, koska metron kapasiteetti on suuri ja asemien ylläpitotunnit kalliita. Yömetrolle riittävä matkustajamäärä saavutetaan viikonloppuisin pikkujoulukaudella marras-joulukuussa sekä joinakin erityisinä öinä kuten uutena vuotena ja vappuna. Tuolloin metron liikennöinti vähentää busseilla liikennöitävien N-linjojen kaksoislähtöjen tarvetta, joten metroa on järkevää liikennöidä klo 23.30–1.30 välisenä aikana.” Kuukausittaiset yömetron matkustajamäärät vuonna 2014 vaihtelivat 25 000 - 45 000 matkustajan välillä.

Koronapandemia vaikutti voimakkaasti joukkoliikenteen käyttöön. Palautuminen joukkoliikenteen pariin on alkanut vähitellen, mutta matkustajamäärän ennustetaan jäävän pitkäaikaisesti pienemmäksi kuin ennen pandemiaa. Joukkoliikenteen matkustajamäärän arvioidaan kuitenkin alitavan vielä vuonna 2025 ennätysvuoden 2019 matkustajamäärän noin yhdeksällä prosentilla.

Koronan myötä joukkoliikenne on joutunut kustannuskriisiin. HSL on koronan myötä joutunut tekemään säästötoimenpiteenä leikkauksia joukkoliikenteen palvelutasoon. HSL:n mahdollisuudet palvelutason nostamiseen lähivuosina ovat hyvin rajalliset. HSL:n kaudelle 2023–2025 asetettu lipputulotavoite sisältää paineita lippujen hintojen korotuksille, jotta HSL:n talous saadaan tasapainoon.

Metroasemien läheisyydessä sekä Helsingissä että Espoossa asuu tuhansia asukkaita enemmän kuin ennen Länsimetron avautumista edellisen yömetrokokeilun aikaan. Länsimetron toinen vaihe lisää tätä mää-



rää edelleen merkittävästi. Metron liikennöintiajan pidentäminen vaikuttaisi erityisesti näiden ihmisten yölliseen liikkumiseen. Yöllinen matkustamistarve hoidetaan nykyisin bussiliikenteellä, jolla pystytään tarjoamaan riittävää palvelua myös muualle kuin metroasemien välittömään läheisyyteen.

Metron liikennöintiajan kasvattaminen lisäisi joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksia. Suuria säästöjä ei tässä yhteydessä todennäköisesti ole saatavissa korvautuvasta bussiliikenteestä, koska metrolinjat tarvitsee aina tuekseen bussiliikennettä, jotta joukkoliikenteen palvelutaso pysyisi kohtuullisena myös muualla kuin metroasemien läheisyydessä. Liikennöinnin lisäkustannusten lisäksi metron laajempi liikennöinti aika aiheuttaa haasteita ja lisäkustannuksia myös radan kunnossapidolle.

Metron liikennöintiajan jatkamisen lisäarvoon matkustajille vaikuttaa metroasemien vaikutuspiirissä asuvien asukkaiden kasvava määrä. Yöliikennöinti kuitenkin lisäisi joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksia. Joukkoliikenteen nykyisen taloustilanteen näkökulmasta katsoen ehdotettu selvitys metron liikennöintiajan lisäämiseksi ei ole juuri nyt ajankohtainen.

06.09.2022 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 06.09.2022 § 66

HEL 2022-007405 T 00 00 03

Lausunto

Johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Pääkaupunkiseudun metrolinjojen tilaajana toimii Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), jonka tilaaman metrolinjojen tuottaa Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n (Kaupunkiliikenneyhtiö) kanssa.

Nykyään metron liikenne päättyy pääsääntöisesti HSL:n määrittelemän palvelutason mukaisesti klo 23.30. Tarvittaessa ja metron liikennettä on



erillisen harkinnan mukaan jatkettu erilaisten suurtahtumien yhteydessä.

Vakituista metron yöliikennettä on selvitetty useaan otteeseen aiempina vuosina: vuonna 2009 tehtiin metron yöliikenteen laajentamisselvitys ja vuosina 2013 – 2014 toteutettiin metron pidennetyin liikenteen kokeilu viikonloppuisin. Edellisen kerran metron yöliikennettä käsiteltiin vuonna 2017 tehdyn valtuustoaloitteen yhteydessä.

Vuonna 2009 tehdystä Metron yöliikenteen laajentamisselvityksessä ei löydetty perusteita laajentamiselle muun muassa palvelutason tai turvallisuusnäkökulmien osalta eikä joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuuden kannalta. Selvityksessä todetaan myös yöbussilinjojen vaikutusalueen kattavuuden olevan metrolinjojen kaltainen ja tarjoten myöhäisillan hiljaisen kysynnän aikana myös paremman ja kustannustehokkaan palvelutason matkustajamäärien hoitamiseen. Metrolinjojen kustannuksista, liikennöintikustannusten ohella, merkittävän osan muodostavat vartiointin tarve ja mahdollinen liityntäliikenne.

Marraskuusta 2013 vuoden 2014 loppuun jatkuneen metron pidennetyin liikenteen kokeilun aikana metro liikennöi viikonloppuisin klo 1.30 asti. Kaupunginhallituksen lausunnossa koskien HSL:n alustavaa toimintaja taloussuunnitelmaa 2015 – 2017 (22.9.2014, § 962) todetaan, että metron yöliikenteen aiheuttama joukkoliikenteen kustannusten kasvu on saatuun joukkoliikennejärjestelmän palvelutason parantumiseen ja matkustajien hyötyyn nähden suuri.

Metron yöliikenne vaatisi lisäresursseja vartiointiin sekä kasvattaisi kuljettajatarvetta. Vuoden 2017 valtuustoaloitteen käsittelyä varten tehtyjen alustavien selvitysten perusteella rajoitettu kokeilujakson kaltainen lisäliikenne ei aiheuttaisi huomattavia muutoksia metroradan ja junakaluston kunnossapitojärjestelyissä. Sen sijaan ympärivuorokautinen metrolinjojen kasvattaisi kunnossapitokustannuksia merkittävästi. Myös vuotuisen kilometrimäärän lisäys lisää kustannuksia tihentyneenä huoltovälinä kaluston kunnossapidossa.

Kunnossapitotoiminnan yleiseen järjestelyyn ympärivuorokautinen metrolinjojen toisi huomattavia muutoksia ja haasteita, sillä kunnossapitotoiminnalle ei olisi käytettävissä selkeää vapaata ratakapasiteettia ja -aikaa. Vapaan työskentelyajan poistuminen radalta sekä junakaluston luontaisen seisonta-ajan lyhentyminen nostaisivat kunnossapitokustannuksia ja tuottaisivat haasteita säilyttää nykyinen liikenteen luotettavuustaso. Tarkempi kunnossapitotoiminnan kustannusten selvittäminen vaatisi erillisen selvityksen.

Vuonna 2017 arvioitiin pelkän viikonloppujen pidennetyin liikenteen tuottavan vähintään noin 300.000 euron korotuksen vuotuisiin järjes-



23.01.2023

Asia/7

tyksenvalvonnan kustannuksiin. Ympärivuorokautisen liikenteen kohdalla järjestyksenvalvonnan kustannukset kasvaisivat merkittävästi enemmän laajentunut metroverkko huomioiden. Vuonna 2022 käytävissä olevien tietojen perusteella arvioidaan, että viikonloppujen yöliikenne nostaisi järjestyksenvalvontakuluja n. 8 % nykyisestä. Jatkuva ympärivuorokautinen metroliiikenne sen sijaan kasvattaisi järjestyksenvalvontakuluja vähintään n. 2,1 milj. eurolla vuodessa, joka olisi lähes 26 % korotus nykyisiin kustannuksiin.

HSL:n vastuulla on kokonaisvaltaisesti arvioida yöliikennemuutosten vaikutuksia koko seudun joukkoliikenteen kustannustasoon. HKL yhdessä Kaupunkiliikenneyhtiön kanssa tuottaa tarvittaessa tietoa arvioinnin pohjaksi. Mahdollinen päätös yöliikenteen laajentamisesta kuuluu HSL:n toimivaltaan.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Saara Kanto

Lisätiedot

Saara Kanto, toimitusjohtaja, puhelin: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi