



27.09.2017

Ärende/24

§ 342

Den av ledamoten Laura Nordström väckta motionen om återgång till nattlig metrotrafik

HEL 2017-002207 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anse den av ledamoten Laura Nordström väckta motionen vara slutligt behandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Valtuutettu Laura Nordströmin aloite
- 2 HSL:n lausunto 4.5.2017
- 3 Informaatio metron yöliikennekokeilun kokemuksista

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Laura Nordström och 44 andra ledamöter föreslår i sin motion att samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT och staden ska reda ut hur man kan kombinera nattmetron och bussarnas nattrafik samt återinföra nattrafik i metron under veckoslut och förlänga tiden för metrotrafiken under vardagar.

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

Stadsstyrelsen hänvisar till erhållna utlåtanden och konstaterar att trafiken nattetid var ringa i metron under testet som utfördes 2013–2014 och att största delen av resorna med metron nattetid gjordes inom innerstaden mellan Gräsviken och Fiskehamnen. Erfarenheterna från testet med nattmetro togs upp av HRT:s styrelse i februari 2015. Bilaga



27.09.2017

Ärende/24

2 är HRT:s utlåtande och bilaga 3 är informationen och erfarenheterna från testet med nattmetro 15.11.2013–31.12.2014.

De mest betydande kostnaderna för metrotrafiken uppstår från trafikering och bevakning. På basis av erfarenheterna med nattmetron bedömde HRT 2015 att kostnaderna för metrons nattrafik uppgår till ca 0,61 miljoner euro per år. Beroende på alternativen för busstrafiken i Östra Helsingfors är den totala kostnadsökningen ca 0,31–0,63 miljoner euro. Dessutom uppstår det extra kostnader för bevakning av terminalerna för matartrafik i Östra Helsingfors i en del av alternativen för busstrafiken. Enligt utlåtandet från trafikaffärsverket 11.5.2017 uppskattas bevakningskostnaderna till 0,28 miljoner euro per år.

Enligt HRT är N-bussarna fortfarande den förmånligaste lösningen för trafik kring midnatt, också med tanke på servicens omfattning. För att nattmetron ska vara meningsfull krävs det att den ersätter överlappande busstrafik. Detta är inte möjligt enligt HRT, eftersom en stor del av resenärerna inte bor på promenadavstånd från metron.

Utöver N-bussarna har man vid olika större evenemang förlängt metrotrafiken nattetid enligt behov, och det är meningen att fortsätta med denna praxis.

HRT kommer att reda ut vid vilken tidpunkt metron ska sluta trafikera samt N-linjerna nästa vinter när västmetron är i trafik. Enligt HRT är det inte meningen att man i och med västmetron ska inleda nattrafik i metron, utan det handlar om att justera tidtabellerna med ungefär en halv timme. Stadsstyrelsen anser att det ändå vore bra att se över hur man kunde ordna metrotrafik nattetid med hänsyn till kollektivtrafikens servicenivå och ekonomin.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Valtuutettu Laura Nordströmin aloite
- 2 HSL:n lausunto 4.5.2017
- 3 Informaatio metron yöliikennekokeilun kokemuksista

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet



Selvityksessä todetaan myös yöbussi- eli N-linjojen vaikutusalueen kattavuuden olevan metrolikenteen kaltainen ja tarjoten myöhäisillan hiljaisen kysynnän aikana myös paremman ja kustannustehokkaan palvelutason matkustajamäärien hoitamiseen. Metroliikenteen kustannuksista merkittävän osan muodostavat vartioinnin tarve ja mahdollinen liityntäliikenne.

Metron yöliikennettä on jatkettu erilaisten suurtaapahtumien yhteydessä aina harkinnan mukaan. Yöliikenteen jatkamisesta on tehty aika ajoin valtuustoaloitteita ja asiasta on keskusteltu julkisesti eri tahoilla. Valtuustoaloitteen mukainen kokeilu järjestettiin 8.11.2013-31.12.2014 välisenä aikana. Matkustajapalautteet kokeilusta olivat pääsääntöisesti positiivisia, kun taas jonkin verran esiintyi negatiivista asukaspalautetta metroradan varrelta pitkittyneenä meluhaittana.

Mikäli metron yöliikenne jatkettaisiin, olisi se tarkoituksenmukaista toteuttaa 20 minuutin vuorovälillä. Yöliikenteen mahdollinen aloitus onärkevintä ajoittaa länsimetron liikenteen aloittamisen jälkeen, sillä länsimetron rakentamisen vaatimat kuljetukset ja koeajot on erittäin tärkeä hoitaa ilman ylimääräisiä häiriöitä.

Metron yöliikenteen jatkaminen valtuustoaloitteen mukaisesti perjantai- ja lauantai-iltoina vaatii lisäresursseja vartiointiin sekä lisääntyneeseen kuljettajatarpeeseen. Alustavien selvitysten perusteella aloitteen kaltainen ja aiemman kokeilujakson kaltainen lisäliikenne ei aiheuttaisi kuitenkaan kovin merkittäviä muutoksia metroradan ja junakaluston kunnossapitojärjestelyissä, eikä myöskään aiheuta merkittäviä muutoksia kunnossapidon työkustannuksissa. Mikäli vuotuinen kilometrimäärän lisäys on merkittävä, lisää se kustannuksia tihentyneenä huoltovälinä kaluston kunnossapidossa. Muutoksia kunnossapidon näkökulmasta vaatii entistä tarkempi töiden suunnittelu junakalustolle luontaisen seisonta-ajan lyhentyessä sekä vapaan työskentelyajan lyhentyessä radalla. Lyhyemmät työskentelyajat sekä lyhentynyt luontainen seisonta-aika saattavat alentaa liikenteen luotettavuutta.

Merkittävimmät kustannukset syntyvät liikennöintikustannuksista sekä vartioinnin kustannuksista. Yöliikenne lisää liikennesuoritteita ja sitä kautta liikennöintikustannuksia. Kasvavien liikennesuoritteiden lisäksi yöliikenne nostaa metron yksikkökustannuksia, koska yöaikaan ja suurelta osin pyhäpäivien pariin kuuluvana ajankohtana kuljettajille, valvomo-työntekijöille ja vartiojoille maksettavat palkat ovat selvästi päiväaikaa suuremmat. Vartiointikustannusten vaikutus vuositasolla on noin 280.000 euroa. Vastaavasti on otettava huomioon, että huomattavasti enemmän työvoimavaltaisen bussiliikenteen kustannukset alenisivat.



27.09.2017

Päätös yöliikenteen aloittamisesta sekä tarkempi kustannusten esittäminen kuuluu HSL:n toimivaltaan. Lausunnossa kuvatut kustannusvaikutukset ovat arvioita ja kustannukset vaativat tarkemman selvityksen siinä vaiheessa, kun on tiedossa tarkempi suunnitelma liikennöintiajoista ja -määristä.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Markus Keisala, kehittämisspällikkö, puhelin: 310 35838
markus.keisala(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 09.05.2017 § 242

HEL 2017-002207 T 00 00 03

Hankennumero 5264_125

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Metron liikennöintiajan laajentamista yöaikaan esitetään aika ajoin kaupunginvaltuutettujen, asukkaiden ja eri sidosryhmien taholta. Nykyisin vuorokauden viimeinen metro Ruoholahdesta Mellunmäkeen lähtee kaikkina päivinä klo 23:31. Tämän jälkeen joukkoliikenneyhteydet hoidetaan busseilla kaupungin keskustasta lähtevillä N-linjoilla. Länsimetron liikenteen alkaessa Espoon suunnalla aiotaan toimia vastaavalla tavalla.

HSL toteutti Helsingin kaupungin pyynnöstä 8.11.2013 - 31.12.2014 kokeilun, jonka aikana metro liikennöi viikonloppuisin noin klo 1.30 asti. Kokeilun aikana Itä-Helsingin yöbusseilta vähennettiin vuoroja eikä metroasemilta ollut yömetron liikennöintiaikoina liityntäbussiyhteyksiä.

Metron yöliikenteessä oli kokeilun aikana keskimäärin 3 200 matkustajaa yötä kohden, joten matkustajamäärät olivat selvästi pienempiä kuin muina vuorokauden liikennöintijaksoina. Suuri osa, jopa 40 prosenttia yömetromatkoista oli kantakaupungin sisäisiä Ruoholahden ja Kalasataman välisellä osuudella tehtyjä matkoja. Yömetro vähensi Itä-Helsingin yöbussien käyttöä: niissä oli yötä kohti keskimäärin 1 500 matkustajaa vähemmän kuin aiempina vuosina. Yöliikenteen kustannukset matkaa kohti olivat moninkertaiset päiväliikenteeseen verrattuna.



27.09.2017

Jo ennen länsimetron liikennöinnin alkamista HSL:n olisi hyvä yhteistyössä Helsingin ja Espoon kaupunkien kanssa tutkia vielä uudelleen metron yöliikenteen järjestämisen vaihtoehtoja. HSL:n tulisi myös raportoida perusteellisemmin edellisen yömetrokoikeilun tulokset. Tämän jälkeen voidaan asiaa arvioida uudestaan joukkoliikenteen palvelutason ja taloudellisuuden näkökulmista.

Käsittely

09.05.2017 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Outi Silfverberg: Lausuntoehdotuksen viides kappale muutetaan muotoon:

Jo ennen länsimetron liikennöinnin alkamista HSL:n olisi hyvä yhteistyössä Helsingin ja Espoon kaupunkien kanssa tutkia vielä uudelleen metron yöliikenteen järjestämisen vaihtoehtoja. HSL:n tulisi myös raportoida perusteellisemmin edellisen yömetrokoikeilun tulokset. Tämän jälkeen voidaan asiaa arvioida uudestaan joukkoliikenteen palvelutason ja taloudellisuuden näkökulmista.

Kannattaja: Jape Lovén

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausuntoehdotuksen viides kappale muutetaan muotoon:

Jo ennen länsimetron liikennöinnin alkamista HSL:n olisi hyvä yhteistyössä Helsingin ja Espoon kaupunkien kanssa tutkia vielä uudelleen metron yöliikenteen järjestämisen vaihtoehtoja. HSL:n tulisi myös raportoida perusteellisemmin edellisen yömetrokoikeilun tulokset. Tämän jälkeen voidaan asiaa arvioida uudestaan joukkoliikenteen palvelutason ja taloudellisuuden näkökulmista.

Jaa-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Nuutti Hyttinen, Hanna Lähteenmäki, Risto Rautava

Ei-äännet: 5

Eija Loukoila, Jape Lovén, Outi Silfverberg, Osmo Soininvaara, Heta Välimäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0



27.09.2017

Ärende/24

Suoritetussa äänestyksessä varajäsen Silfverbergin vastaehdotus voitti esittelijän ehdotuksen äänin 5 – 4.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

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