



01.02.2023

Ärende/11

§ 31

Ledamoten Coel Thomas motion om att utreda metrotrafik dygnet runt

HEL 2022-007405 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Coel Thomas och 31 andra ledamöter föreslår i sin motion att staden gör en omfattande utredning om att utöka metrotrafiken till att gå dygnet runt.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) svarar för ordnandet av kollektivtrafik i Helsingfors. HRT planerar trafiken och beställer kollektivtrafiktjänster av operatörer. Metrotrafiken beställer HRT av Helsingfors stads trafikverk (HST), som tillhandahåller den i samarbete med Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab. HRT har behörighet att fatta beslut om att införa nattlig metrotrafik, och därmed ligger det i första hand på HRT att undersöka förslaget i fullmäktigemotionen.

Det har gjorts flera fullmäktigemotioner och andra undersökningar om nattlig metrotrafik, det vill säga om att förlänga tiden då metron kör till efter 23.30. I alla utredningar som gjorts med anledning av dessa har man kommit fram till att det inte är lönsamt med nattlig metrotrafik.



I sitt utlåtande framför HRT åsikten att det med tanke på ekonomin, trafikskötseln, passagerarsäkerheten, servicen och passagerarupplevelsen inte finns förutsättningar för att utöka trafikeringstiden. Nattrafiken skulle inte bli kostnadseffektiv ens om den kördes med 30 minuters intervall i likhet med spårvagnen i Tammerfors. I nuläget ser HRT det inte heller som befogat att göra en ny utredning om nattlig metrotrafik. Efter de senaste utredningarna har pandemin fått passagerarmängderna att minska dramatiskt och den ekonomiska situationen har försämrats avsevärt, vilket har försämrat förutsättningarna för att utöka trafikeringstiden.

År 2009 gjordes en utredning om att införa nattlig metrotrafik. Utifrån utredningen kunde man konstatera att det tills vidare inte är motiverat att utöka metrons trafikeringstid, eftersom servicenivån och trygghetskänslan i metron vore otillräckliga och kollektivtrafiksystemet skulle bli ineffektivt.

HRT ordnade ett försök där metrotrafiken förlängdes med två timmar under veckoslutsnätter åren 2013–2014. Försöket varade i mer än ett år. Medan försöket pågick samlade HRT in data om både metro- och busstrafiken. Resultaten bekräftade den tidigare uppfattningen att passagerarmängderna sjunker kl. 22–02 på veckoslutsnätter och ökar igen kl. 03–04.30. De två extra trafiktimmarna sammanföll alltså med den tidpunkt då antalet passagerare var minst.

Metrons passagerarkapacitet är stor, och driften av stationerna blir dyr under nattens timmar i förhållande till det ringa passagerarantalet. Därför leder en längre trafikeringstid till att kollektivtrafiken blir ekonomiskt ineffektiv. Det går inte heller att helt ersätta nattbussarna med metrotrafik, och därför behövs i vilket fall som helst antingen matarbussar eller separata nattbussar som ett komplement till metron. Båda alternativen skulle leda till ett dyrt och eventuellt överlappande överutbud under de tystaste småtimmarna.

Både bristen på kostnadseffektivitet på grund av det ringa passagerarantalet och andra trafikeringkostnader talar emot nattlig metrotrafik. Om trafikeringstiden utökades skulle trafikantersättningarna öka. Dessutom skulle stationerna öppettider förlängas och behovet av ordningsvakter och biljettkontrollanter öka, vilket skulle öka kostnaderna ytterligare. Antagandet att fler ordningsvakter och biljettkontrollanter skulle behövas baserar sig på tidigare utredningar, som har visat att det är mycket vanligare att passagerare betar sig störande eller åker utan biljett på natten. Dessutom har trygghetskänslan varit dålig på nätterna såväl i metron som i övrig spårtrafik, vilket minskar efterfrågan och utgör en grund för fler ordningsvakter.



01.02.2023

Ärende/11

Utöver kostnaderna måste även trafikskötseln beaktas när man bedömer förutsättningarna för att utöka metrons trafikeringstider. Nattetid utförs bland annat underhåll av infrastruktur och utbildningskörningar på metrospåren. Dessa åtgärder kan inte utföras när trafiken är i gång. Sådant underhåll av metrotågen som kräver att tåget tas ur trafik och körs till depån utförs också i huvudsak nattetid. Därför behövs ett underhållsfönster utan metrotrafik varje natt för att en smidig och fungerande trafik ska kunna garanteras.

Vissa nätter är antalet passagerare tillräckligt för att metron ska kunna trafikeras lönsamt nattetid: på veckosluten under lillajulssesongen i november–december, när stora publikevenemang ordnas nära metrobanan och vid till exempel nyår och valborg. Då är det motiverat att trafikera metron kl. 23.30–1.30 eftersom efterfrågan är tillräcklig. Samtidigt minskar behovet av extra turer på nattbusslinjerna tack vare metron. HRT kommer fortsättningsvis att följa denna princip. Annars är ett separat linjenät för nattbussar ett kostnadseffektivare sätt att tillhandahålla nattlig kollektivtrafik.

HRT, direktionen för HST och stadsmiljönämnden har gett utlåtanden i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandena.

Enligt 30 kap. 11 § 2 och 4 mom. i förvaltningsstadgan besvarar stadsstyrelsen en motion som undertecknats av minst 25 ledamöter och förelägger fullmäktige sitt svar.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 23.01.2023 § 38

HEL 2022-007405 T 00 00 03



01.02.2023

Ärende/11

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

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 alittavan 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 yömetrokoikeilun aikaan. Länsimetron toinen vaihe lisää tätä määrää 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 metroliikenne 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. Yöllinen liikennöinti 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



01.02.2023

Ärende/11

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 06.09.2022 § 66

HEL 2022-007405 T 00 00 03

Lausunto

Johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Pääkaupunkiseudun metroliiikenteen tilaajana toimii Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), jonka tilaaman metroliiikenteen 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 suurtapahtumien yhteydessä.

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

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

Marraskuusta 2013 vuoden 2014 loppuun jatkuneen metron pidennetyn liikenteen kokeilun aikana metro liikennöi viikonloppuisin klo 1.30 asti. Kaupunginhallituksen lausunnossa koskien HSL:n alustavaa toimintaa ja 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 junaka-



01.02.2023

Ärende/11

luston kunnossapitojärjestelyissä. Sen sijaan ympärivuorokautinen metrolinnoitus kasvattaisi kunnossapitokustannuksia merkittävästi. Myös vuotuisen kilometrimäärän lisäys lisää kustannuksia tihentyneenä huoltovälinä kaluston kunnossapidossa.

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

Vuonna 2017 arvioitiin pelkän viikonloppujen pidennetyn liikenteen tuottavan vähintään noin 300.000 euron korotuksen vuotuisiin järjestyksenvälisvalvonnan kustannuksiin. Ympärivuorokautisen liikenteen kohdalla järjestyksenvälisvalvonnan kustannukset kasvaisivat merkittävästi enemmän laajentunut metroverkko huomioiden. Vuonna 2022 käytettävissä olevien tietojen perusteella arvioidaan, että viikonloppujen yöliikenne nostaisi järjestyksenvälisvalvontakuluja n. 8 % nykyisestä. Jatkuva ympärivuorokautinen metrolinnoitus sen sijaan kasvattaisi järjestyksenvälisvalvontakuluja 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