

03.06.2022

160/08.00.00.03/2022

[Metron
kapasiteettihanke]

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Liikenneliikelaitos
Saara Kanto

Lausuntopyyntö metron junakulunvalvontajärjestelmän hankesuunnitelmasta 23.5.2022

Lausunto Helsingin kaupungin liikenneliikelaitokselle metron junakulunvalvontajärjestelmän hankesuun

HSL lausuu kannanottonaan seuraavaa

Metrossa on käytössä monia järjestelmiä, joiden elinkaari on jo hyvin pitkällä tai se on jo loppumassa. Sujuvan liikennöinnin kannalta on kriittistä, että näiden järjestelmien toiminta varmistetaan niin pitkälle kuin tarpeellista. Junakulunvalvontajärjestelmä on keskeinen osa metron junaturvallisuuden varmistamista. Nykyinen kulunvalvontajärjestelmä on elinkaarensa lopussa ja sen luotettava käyttöikä lähenee loppuaan. Metron järjestelmäprojektit ovat pitkäkestoisia, joten ne tulee toteuttaa ennakoivasti ja tulevaisuuden tarpeet huomioiden. Tästä syystä esitetään järjestelmälle korvausinvestointia, joka mahdollistaa merkittävästi nykyistä tehokkaamman operoinnin ja kapasiteetin kasvattamisen joustavasti. Metro on osa joukkoliikennejärjestelmän selkärankaa ja sen turvallisuus ja toimintavarmuus tulee varmistaa lyhyellä ja pidemmällä aikajänteellä. Kyseessä on siis välttämätön investointi nykyisen järjestelmän elinkaaren päättyessä ja HSL kannattaa investointia.

Koska investointi tarvitaan joka tapauksessa, kannattaa tehdä sellainen investointi, joka mahdollistaa myös palvelutason parantamisen joustavasti sitten, kun sille on tarvetta. Kehittyvä kaupunkiympäristö sekä kasvavat matkustajaluvut tulevat kasvattamaan metron kapasiteettitarvetta. Myös metron laajennukset Matinkylään sekä Kivenlahteen tuovat enemmän matkustajia metroon ja näin ollen jo metron ruuhkautunut keskusta-alue tulee ruuhkautumaan entistä enemmän. Toimivan kaupunkiympäristön kannalta on tärkeää, että meillä on toimiva, nopea ja luotettava liikenneyhteys keskustan läpi, ja kapasiteetti on riittävä koko linjalla, myös keskustan alueella. Toimiva joukkoliikenne tukee myös autotonta sekä ympäristöystävällistä kaupunkirakennetta. Toimivalla joukkoliikenteellä on myös yhteiskunnallisia vaikutuksia, sillä se tarjoaa kaikille asukkaille mahdollisuuden kulkea joustavasti esimerkiksi töihin sekä vapaa-ajan harrastuspaikkoihin.

Hankesuunnitelmassa esitetyt matkustajamääräennusteet on tehty ennen koronapandemiaa laaditulla liikenne-ennustemallilla. Pandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat romahtaneet. HSL on tutkinut liikkumisen muutosta koronan pysyvästi matalammalle tasolle etätyön yleistyessä. Liikkumisen muutos on kuitenkin parhaillaan käynnissä ja liikenne-ennusteisiin liittyy tällä hetkellä erittäin suuria muitakin epävarmuuksia, kuten mm. vuoden 2021 aikana noussut öljyn hinta, ympäristötavoitteet, Ukrainan sodan tilanne ja Venäjän vastaisten pakotteiden vaikutus.

Liikkumisen muutosta tuleekin seurata tiiviisti ja varautua myös kapasiteetin noston tarpeisiin etupainotteisesti niiltä osin, kun se kustannustehokkaasti on perusteltua.

Nykyisen infran kehittäminen on huomattavasti tehokkaampi vaihtoehto, kuin uusien liikenneyhteyksien luominen. Silti hankkeessa olisi hyvä huomioida, että se toteutetaan mahdollisimman kustannustehokkaalla tavalla. HSL näkee positiivisena, että metron turvallisuutta ja luotettavuutta parannetaan uudella junakulunvalvonnalla, sillä se parantaa metroliiikenteen laatua, luotettavuutta ja houkuttelevuutta. Hanke on kokonaisuudessaan esitetty toteutettavaksi vaiheittain, tätä HSL pitää myös hyvänä ja tarkoituksenmukaisena ratkaisuna.

Metron junakulunvalvontajärjestelmän kehittäminen tukee HSL:n strategisia tavoitteita. Metroliiikenteen toimintaedellytysten parantaminen mahdollistaa maankäytön tukeutumisen kestävän puhtaalla energialla kulkevan runkoliikenteen varaan, tämä tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä ja vie Helsingin seudun liikennejärjestelmää *Kohti päästötöntä joukkoliikennettä*. Toimiva suuren kapasiteetin joukkoliikenteen runkojärjestelmä mahdollistaa matkustajamäärien kasvattamisen ja tukee tavoitetta *Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa*. Tavoitetta *Kustannustehokas joukkoliikenne* puolestaan tukee investointi, jossa pyritään saamaan mahdollisimman suuri hyöty nykyisestä metrojärjestelmästä. Hankkeessa ehdotettu vaiheittain toteuttaminen tarpeiden mukaisesti puolestaan tukee tavoitetta *Tasapainoinen talous*.

Hankkeen valmistelusta ja suunnittelusta aiheutuvat kustannukset on sovittu jaettavaksi rahoittajien kesken aiheuttamisperiaatteen mukaan ratakilometrien mukaisessa suhteessa, Helsingin osuus näistä kustannuksista on 58 % ja Espoon 42 %. Ilman valtion rahoitusta Helsingin kaupungin osuus hankkeen kustannuksista on 73,1M€. Valtion oletettuna rahoitusosuutena on käytetty 30 prosentin osuutta. Valtion mahdollinen rahoitus huomioiden Helsingin investointi olisi 51,2M€. Espoon osuus hankkeen kustannuksista ilman valtion rahoitusta on 36,9M€, valtion rahoitus huomioiden investointi olisi 25,8M€.

Valtion rahoituksen osalta hankkeessa tulee varautua myös erisuuruisiin kuin pelkästään 30 prosentin valtionosuuteen. Valtion rahoituksesta sovitaan tarkemmin osana Helsingin seudun kuntien ja valtion välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusta. MAL-sopimuksessa vuosille 2020-2031 on kirjattu, että Helsinki ja Espoo suunnittelevat ja valmistelevat yhdessä HSL:n kanssa metron kapasiteetin nostohankkeen, ja toteuttavat hankinnan vuosina 2024-2030 suoritettavaan automaatiohankkeeseen. Sopimuksessa on todettu, että valtio arvioi metron kehittämishankkeita kokonaisuutena suunnittelun ja kustannusarvioiden tarkentuessa. Kustannusten jaosta valtion ja kuntien välillä sovitaan tarvittaessa erikseen. Metron kulunvalvontajärjestelmän uudistushankkeen rahoituksesta tulee neuvotella kuntien ja valtion kesken MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä vuonna 2023.

MAL 2023 -suunnitelman valmistelu on parhaillaan käynnissä ja metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen on tunnistettu osana seudun liikennejärjestelmän investointitarpeiden kokonaisuutta. MAL 2023 -suunnitelman luonnos toimitetaan lausunnoille loppuvuodesta 2022 ja suunnitelman on tarkoitus valmistua kevään 2023 aikana.

Kaupunkien kustannuksista osa jyvitetään HSL:n perussopimuksen periaatteiden mukaisesti edelleen Infrakorvauksiin ja operointikustannuksiin. HSL pitää tärkeänä, että infrakorvauksiin hyväksyttävä kokonaisuus määritetään ja sovitaan erikseen. Hanke

nostaa HSL:n vuosittaisia kustannuksia arvioilta yhteensä 4,66 M€, mistä infrakorvauksen osuus on 4 M€ ja operoinnin osuus 0,66 M€. Kustannusvaikutus perustuu oletuksiin 20 vuoden poistoajasta, 5 % korkotasosta ja 30 % valtionosuudesta. Kustannusvaikutus ei sisällä investointia lisäjuniin, jotka ovat edellytys vuorovälin tihentämiselle. Täysimääräinen kustannusvaikutus alkaa vasta hankkeen valmistuttua, arviolta vuonna 2029.

HSL pitää investointia metron junakulunvalvontajärjestelmään tärkeänä ja esitettyä hankesuunnitelmaa tarkoituksenmukaisena.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

Tulosalueen johtaja, Johanna Wallin p. 050-3375685