

7.10.2025

HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUS

Viite

Lausuntopyyntö 2.9.2025

**LAUSUNTO HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUKSELLE METRON JUNAKULUNVALVON-
NAN PÄIVITETYSTÄ HANKESUUNNITELMASTA**

Helsingin kaupunginhallitus pyytää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa metron junakulunvalvonnan päivitetystä hankesuunnitelmasta 12.10.2025 mennessä. HSL:ää pyydetään lausunnossa vastaamaan erityisesti kysymyksiin investoinnin vaikutuksista joukkoliikenteen lippujen hintoihin sekä metroliiikennöinnin kehittämisestä pidemmällä tähtäimellä mm. automaatiotason kehittämistarpeiden, vuorovälin tihentämistarpeiden sekä liikennöinnin toimintavarmuuden ja turvallisuuden varmistamisen näkökulmista.

HSL:n hallitus on aiemmin antanut lausuntonsa metron junakulunvalvontajärjestelmän hankesuunnitelmasta 14.6.2022 § 66. Tällöin hankesuunnitelma hyväksyttiin summalla 110 M€, joka on nykyhetkeen indeksikorjattuna 124,1 M€. Hankesuunnitelma on päivitetty syksyllä 2025 pohjautuen alkuvuodesta 2025 viimeistelyyn selvitykseen, joka tarjosi päivityksen metron matkustajamäärien kasvuennusteesta ja metron operointikustannuksista, sekä kesällä 2025 saatuihin tarjouksiin junakulunvalvontajärjestelmästä, mobiiliradioverkosta ja nykyisten metron järjestelmien ja kaluston muutoksista. Päivitetyn hankesuunnitelman mukainen kustannusarvio hankkeelle on 155,9 M€.

HSL lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Päivitetyn hankesuunnitelman mukaan uusi kustannusarvio on 155,9 M€, eli kasvua indeksikorjattuun alkuperäiseen summaan verrattuna on 31,8 M€. Teknologiatuotteiden kustannusnousu on ollut hankkeen kustannusindeksinä käytettyä yleiskustannusindeksiä nopeampaa. Indeksikorjauksen lisäksi kustannusten kasvuun vaikuttavat eniten tarjoushintojen nousu (noin 11 M€) sekä hankinnan aikana tunnistetut tilaajan vastuulla olevat metron eri järjestelmien integraatioon liittyvät uudet tehtävät ja riskit (noin 11 M€). Lisäksi suunnittelu- ja hankintavaiheen kustannusarvio on kasvanut noin 7 M€ ja toteutusvaiheen tilaajatehtävien kustannusarvio noin 4 M€, sillä valmisteluun ja neuvotteluihin on käytetty enemmän aikaa kuin alun perin ennakoitiin ja tilaajalta edellytetyjä toimia tarvitaan ennakoitua enemmän.

Vuoden 2022 HSL:n lausuntovalmistelussa arvioitiin, että hanke nostaisi HSL:n vuosittaisia kustannuksia arviolta yhteensä 4,66 M€, josta infrakorvauksen osuus oli 4 M€ ja operoinnin osuus 0,66 M€. Kustannusvaikutus perustui oletuksiin 20 vuoden poistoajasta, 5 % korkotasosta ja 30

7.10.2025

% valtionosuudesta. Koska valtion tukea hankkeelle ei saatu, vuoden 2025 päivitettyissä laskelmissa vaikutus HSL:n kustannuksiin on merkittävästi hankesuunnitelman kustannustason kokonaismuutosta suurempi.

HSL:lle syksyllä 2025 toimitettujen tietojen mukaan 155,9 M€:n kokonaisinvestoinnista kohdistuu HSL:n infrakorvauksiin 126,9 M€ ja liikennöintikorvauksiin 28,9 M€. Infrakorvauksista noin 74 M€ kohdistuu Helsingille ja noin 52,9 M€ Espoolle.

Hanke kasvattaa tämänhetkisten arvioiden mukaan HSL:n jäsenkuntien kuntaosuuksia seuraavasti: Helsinki 6,56 M€, Espoo 3,08 M€, Vantaa 0,38 M€, Kirkkonummi 0,08 M€, Kerava 0,03 M€, Sipoo 0,03 M€, Kauniainen 0,02 M€, Tuusula 0,01 M€ ja Siuntio 0,01 M€. Hankkeen vaikutus HSL:n lippujen hintoihin on keskimäärin noin +1,5 %.

Täysimääräinen kustannusvaikutus alkaa vasta hankkeen valmistuttua, arviolta vuonna 2029. Kustannusvaikutus ei sisällä investointia lisäjuniin, jotka ovat edellytys vuorovälin tihentämiselle. Uusien M400-junien hankesuunnitelma, josta HSL:n hallitus on lausunut 6.5.2025, sisältää myös junakalustoon asennettavat laitteet.

Selvityksen ”Metron kysyntä 2040-2060-luvuilla ja automaation jatkokehityksen arviointi” (lausuntopyynnön liite 4) osana tarkasteltiin metron kysyntää tulevina vuosikymmeninä. HSL on ollut mukana ohjaamassa kyseistä Metka-hankkeen tilaamaa työtä, ja HSL:n johtopäätökset kysynnän kehityksestä perustuvat tähän selvitykseen. Selvityksen perusteella nykyinen 150 sekunnin vuoroväli riittäisi noin 2060-luvulle asti. Työssä laadittujen liikenne-ennusteiden perusteella 120 sekunnin vuoroväli tarvittaisiin aikaisintaan 2060-luvulla. Tämän pohjalta Metka-hankkeen mahdollistama 120 sekunnin vuoroväli vastaisi matkustajakysyntään pitkälle tulevaisuuteen. On kuitenkin hyvä, että lisäinvestoinneilla järjestelmää on mahdollista edelleen kehittää tarjoamaan 100 sekunnin vuoroväli, sillä liikenne-ennusteen lähtökohtiin, metron matkustajamäärien kalibrointiin ja kalibrointitapaan liittyy epävarmuutta, joka vaikuttaa merkittävästi liikennemallin tulosten perusteella tehtäviin päätelmiin. HSL suosittelee selvityksen tapaan, että matkustajamäärän kehittymistä tulisi seurata jatkuvasti ja päivittää liikenne-ennusteita tarpeen mukaan esimerkiksi, kun päätöksiä metrojärjestelmään liittyvistä tulevista investoinneista tehdään.

HSL:n hallitus on 6.5.2025 antanut lausuntonsa M400-metrojunahankinnan hankesuunnitelmasta ja hankittavien junien automaatiotasosta perustuen samaan selvitykseen ”Metron kysyntä 2040-2060-luvuilla ja automaation jatkokehityksen arviointi” (lausuntopyynnön liite 4). Matkustajakysynnän perusteella täysautomaatiolle ei ole tarvetta Metka-hankkeen elinkaaren aikana, sillä vuoroväliä voidaan lisäinvestoinneilla tarvittaessa tihentää 100 sekuntiin myös GoA2-tason liikenteessä. Kaupunkiliikenteen arvioima kustannustaso metron täysautomaatisoinnille ylittää siitä saatavat hyödyt. Lausunnossaan 6.5.2025 HSL otti kantaa kalustohankinnan automaatiotasoon seuraavasti: ”M400-kalustohankinnassa ei tarvitse varautua GoA4-tason liikennöintiin. Automaatiotasotavoitteet tulee yhteensovittaa käynnissä olevan kulunvalvontajärjestelmähankinnan (Metka-hanke) kanssa.” Vastaavasti HSL toteaa nyt, että junakulunvalvonnan päivityksessä ei tarvitse varautua GoA4-tason liikennöintiin. Automaatiotasotavoitteet tulee yhteensovittaa käynnissä olevan M400-kalustohankinnan kanssa.

7.10.2025

Metro on keskeinen osa Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmää ja sen toimintaedellytykset tulee turvata myös tulevaisuudessa. HKL:ltä ja KL:ltä saatujen tietojen mukaan Metka-hankkeessa tehtävät investoinnit ovat välttämättömiä, jotta voidaan varmistaa turvallinen ja häiriötön metrolinnoitus, kun nykyisten järjestelmien elinkaari on päättymässä.

Investoinnin merkittävä kustannusten kasvu ei ole toivottavaa, mutta HKL:ltä ja KL:ltä saatujen selvitysten perusteella edullisempaa vaihtoehtoa ei ole. HKL:n ja KL:n toimittamien tietojen mukaan on varmistettu, että hanke ei tule tarpeettomasti kasvattamaan kustannuksia mm. siten, että ajoaikojen ja pysäkkiaikojen piteneminen ei ole sallittu järjestelmän vaatimuksissa ja että järjestelmälle vaadittu automaattikäyttötoiminto pienentää kuljettajakustannuksia. HSL puoltaa hankkeen toteuttamista päivitetyn hankesuunnitelman mukaisesti ja pitää metron kulunvalvonnan uusimista välttämättömänä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja: joukkoliikennesuunnittelija Eeva Vesaoja (eeva.vesaoja@hsl.fi), tulosalueen johtaja Johanna Wallin (johanna.wallin@hsl.fi)