



21.09.2022

Ärende/8

§ 226

Ledamoten Arja Karhuvaaras motion om utveckling av vattentrafiken från Hagnäs som pendeltrafik

HEL 2021-011264 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 Valtuustoaloite 06.10.2021 Karhuvaara Arja Vesiliikennettä Hakaniemestä kehitettävä avoveden aikana työmatkaliikenteenä.

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Arja Karhuvaara och 14 andra fullmäktigeledamöter föreslår i sin motion att staden i samband med att utveckla Hagnäsområdet utreder möjligheten att öka vattentrafiken som pendeltrafik från Hagnäs till övriga delar i staden när havet är isfritt.

Möjligheter att utveckla färjetrafiken har utretts i samband med planeringen av markanvändningen i Hagnäsområdet. Möjligheter att utvidga verksamheten som hemmahamn för kommersiell färjetrafik och maritim serviceverksamhet samt att öka antalet kajplatser skapas för att förbättra verksamhetsförutsättningarna för vattentrafiken i området. Den godkända detaljplanen för Hagnäs strand gör det möjligt att placera en kaj för regelbunden färjetrafik bredvid John Stenbergs strand i omedelbar närhet av Hagnäs torg.

Hagnäs har identifierats som ett bra ställe där vattentrafiken kan utvecklas. För närvarande koncentreras färjetrafiken till Salutorget där det inte längre finns plats för tillväxt. En granskning om närheten av



21.09.2022

Ärende/8

färjetrafikens kajer i Helsingfors visar att Hagnäs är den mest tillgängliga platsen med tanke på kollektivtrafiksystemet av samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT).

Stadens huvudprincip i fråga om organiseringen av vattentrafiken är att tjänster inom vattenledstrafiken ska produceras på marknadsvillkor. Tjänsteleverantören ansvarar för att planera rutten och tidtabeller samt sätta priset på biljetter. Stadens roll är att möjliggöra vattenkollektivtrafiken.

Sveaborgs färjetrafik utgör ett undantag i organiseringen av vattenkollektivtrafik. På Sveaborg finns boende året runt och därför hör ön till den kollektivtrafik som samkommunen HRT organiserar, varvid biljettpriserna också subventioneras med det tariffstöd som staden betalar.

Stadsstyrelsen beslutade 27.6.2022 (§ 516) vid behandlingen av elfärjeprojektets slutrapport att en året-runt-färjetrafik till Kronbergstranden inleds år 2023. Färjeresorna betalas med HRT-biljett.

Stadsmiljönämnden har gett sitt utlåtande i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandet.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter (gäller de motioner som lämnats in senast 30.4.2022).

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

Bilagor

- 1 Valtuustoaloite 06.10.2021 Karhuvaara Arja Vesiliikennettä Hakaniemestä kehitettävä avoveden aikana työmatkaliikenteenää.

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 29.08.2022 § 568

Kaupunkiympäristölautakunta 24.05.2022 § 327



21.09.2022

Ärende/8

HEL 2021-011264 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupungin pääperiaatteena vesiliikenteen järjestämisessä on ollut, että vesiliikenteen palvelujen tulee muodostua markkinaehtoisesti. Markkinaehtoinen liikenne toimii pelkillä asiakastuloilla ilman yhteiskunnan maksamaa julkista tukea. Palvelun tuottava yritys vastaa reittien ja aikataulujen suunnittelusta sekä lippujen hinnoittelusta. Markkinaehtoisessa mallissa kaupungin rooli on toimia vesiliikenteen mahdollistajana ja kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen tarjontaan ovat rajalliset.

Suomenlinnan lauttaliikenne muodostaa vesijoukkoliikenteen järjestämisessä poikkeuksen. Suomenlinnassa on ympärivuotista asumista ja sen vuoksi se kuuluu Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) järjestämän joukkoliikenteen piiriin, jolloin kaupungin maksamalla tariffituella myös subventoidaan lippujen hintoja. Suomenlinnasta ei voi järjestää joukkoliikennettä muuten kuin vesitse.

Hakaniemen alueen maankäyttöä suunniteltaessa on tutkittu myös alueen vesireittiliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Vesiliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi alueelle mahdollistetaan kaupallisen vesiliikenteen kotisataman toiminnan laajentaminen, laituripaikkojen lisääminen sekä merellinen huoltotoiminta. Hakaniemenrannan hyväksytyt asemakaava mahdollistaa säännöllisen reittiliikenteen laiturin sijoittamisen Hakaniemen torin välittömään läheisyyteen John Stenbergin rannan viereen.

Hakaniemi on tunnustettu hyväksi vesiliikenteen kehittämiskohteeksi. Nykyisin reittiliikenne keskittyy voimakkaasti Kauppatorille, jossa ei ole enää vesiliikenteen lisäämiseen kasvunvaraa. Helsingin reittiliikenteen laitureiden saavutettavuudesta tehdyn tarkastelun perusteella Hakaniemi on HSL:n joukkoliikennejärjestelmän kannalta parhaiten saavutettava paikka. Puolessa tunnissa Hakaniemen saavuttaa noin 400 000 seudun asukasta. Samassa ajassa Kauppatorin saavuttaa noin 200 000 asukasta. Hyvän saavutettavuutensa vuoksi Hakaniemi voisi nousta matkustajaliikenteen toiseksi solmukohtaksi Kauppatorin rinnalle.

Hakaniemen matkustajaliikenne on nykyisin vähäistä verrattuna Kauppatorin liikenteeseen. Vesiliikenteen matkustajamäärät ovat jääneet pieniksi eikä rittäjillä ole toistaiseksi ollut erityistä pyrkimystä lisätä liikennettä Hakaniemessä.



Helsingin merellisen strategian keskeisenä tavoitteena on edistää uusi- en saarten käyttöönottoa virkistyskohteina. Vesiliikenneyhteydet ovat edellytys sille, että saaret saadaan käyttöön ja palvelut saarissa kehittyvät. Vesiliikenteen järjestäminen ja laitureiden hallinta on Helsingin organisaatioissa nykyisellään hajautunut eri vastuutahoille, joten vesiliikenteen suunnittelusta ja kehittämisestä ei vastaa kaupungissa mikään taho kokonaisvaltaisesti.

Yritystoiminnan kannalta haasteena on, että markkinaehtoinen vesiliikenne onnistuu parhaiten kesäsesongin aikana, kun taas työmatkaliikenne edellyttäisi liikennöintikauden pidentämistä vilkkaamman kesäsesongin ulkopuolelle. Liikennöintikauden pidentäminen edellyttää vesiliikenneyrittäjältä myös merkittäviä lisäinvestointeja aluksen rakentamiseen, mikä lisää yritystoiminnan riskiä ja voi vähentää kiinnostusta liikennöintiin.

Hakaniemi on joukkoliikenteen merkittävä solmukohta, jossa kohtaavat bussi-, raitiovaunu- ja metrolinjat. Hakaniemen saavutettavuus joukkoliikenteellä on hyvä ja palvelutaso korkealuokkainen. Työmatkaliikenteen näkökulmasta mahdollisen vesiliikenteen tuoma lisäarvo joukkoliikennepalveluun vaikuttaa vähäiseltä. Näin ollen vesiliikenteen kysyntä työmatkayhteytenä todennäköisesti jää niin pieneksi, että toiminnasta ei muodostu taloudellisesti järkevää. Syynä tähän on mm. se, että kaikille asuin- ja työpaikka-alueille on jo järjestetty joukkoliikenneyhteydet (bussi, raitiotie, metro), joiden vuorovälit ovat yleensä paremmat kuin mitä lautoilla voidaan toteuttaa. Vesiliikenneyhteydet Helsingin rantoja pitkin ovat ajatuksena houkuttelevia, mutta työ- ja asiointimatkoja, jotka toisivat vesiliikenteelle peruskysyntää, on siellä vain rajallinen määrä.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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