



23.11.2022

Ärende/13

## § 294

### Ledamoten Arja Karhuvaaras motion om att överföra den interna sjötrafiken i Helsingfors till HRT som en del av kollektivtrafiken

HEL 2022-005401 T 00 00 03

#### Beslut

Stadsfullmäktige betraktade gruppmotionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

#### Bilagor

- 1 Valtuutettu Arja Karhuvaaran aloite
- 2 HSL:n lausunto

#### Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

#### Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

#### Föredragandens motiveringar

Ledamoten Arja Karhuvaara och 16 andra ledamöter föreslår i sin motion att staden ser till att sjötrafiken inom staden samt mellan öar och holmar blir en del av HRT:s dagliga kollektivtrafik och dess biljettsystem, rutten och konkurrensutsättningen för trafikanter.

Stadens huvudprincip för organiseringen av sjötrafiken har varit att tjänsterna ska utformas på marknadsvillkor. Trafik på marknadsvillkor finansieras till hundra procent med kundintäkter, utan offentligt stöd från samhället. Det företag som producerar tjänsten ansvarar för planeringen av rutten och tidtabeller samt prissättningen av biljetter. Stadens roll i en modell med marknadsvillkor är att möjliggöra sjötrafik.

Färjetrafiken till och från Sveaborg är ett undantag i vattenkollektivtrafiken. Det bor folk på Sveaborg året om och därför omfattas ön av samkommunen HRT:s kollektivtrafik, vilket även innebär att biljettpriserna subventioneras med tariffstödet som staden betalar.



Om HRT:s tariffer togs i bruk inom sjötrafiken skulle detta avsevärt minska biljettintäkterna. Exempelvis kostar en tur-och-retur-biljett för vuxna till det populära resmålet Rönnskär 8,50 euro i nuläget. HRT:s enkelbiljett inom AB-zonen kostar 2,80 euro. Biljettintäkten från en tur-och-returresa med HRT:s enkelbiljett av blir 5,60 euro. Mellan 60 och 70 procent av resorna med HRT görs med periodbiljett. En sjötrafikresa med periodbiljett ger inte några tilläggsintäkter till systemet. En grov uppskattning visar att intäkterna med HRT-tariffen skulle bli cirka 20–25 procent av intäkterna med den nuvarande tariffen. Staden skulle bli tvungen att täcka inkomstbortfallet med skattemedel.

Det minskade antalet passagerare efter coronapandemin har gjort det svårare att uppnå målet 50 procent för HRT:s subventioneringsgrad. Om sjötrafiken överfördes till HRT och HRT:s tariffer togs i bruk inom sjötrafiken skulle HRT:s underskott öka ännu mer. Sjötrafiken skulle även öka HRT:s personalkostnader. Det skulle behövas personalresurser för såväl konkurrensutsättning, förvaltning som planering av sjötrafiken. HRT:s reseplanerare för kollektivtrafiken innehåller även uppgifter om den på marknadsvillkor fungerande sjötrafikens rutten och tidtabeller. En båtresa kan alltså planeras in som en del av en resa i kollektivtrafiken som börjat redan på fastlandet.

Sjötrafiken inom Helsingfors, med undantag för Sveaborg, är huvudsakligen säsongsbetonad och utgörs i huvudsak av fritidsresor, vilket ökar kostnaderna för trafikarrangemanget i förhållande till nyttan för passagerarna. HRT:s biljettintäkter grundar sig i allmänhet på de biljettyper som används i kollektivtrafiken i området. Det finns inga specifika biljettyper för olika trafikformerna, vilket samtidigt begränsar andelen trafikeringkostnader som kan täckas med biljettintäkter. I nuläget anser HRT att det inte är motiverat att överföra befogenheterna för den övriga sjötrafiken till HRT. HRT anser att det är viktigt att städerna låter utreda sjötrafikens lönsamhet noggrannare med lönsamhetskalkyler innan de diskuterar ansvaret för att ordna trafiken. Utredningarna bör även beakta motsvarande möjlighet i HRT:s övriga medlemskommuner och effekterna i de övriga kommunerna. Drifts- och biljettintäkterna från den trafik som HRT ansvarar för att ordna ska även i fråga om subventionsnivån stödja HRT:s strategiska mål.

Stadsstyrelsen beslutade 27.6.2022 (§ 516) vid behandlingen av elfärjeprosjektets slutrapport att färjetrafik året runt till Kronbergstranden inleds år 2023. Färjeresorna betalas med HRT-biljett. Efterfrågan och behovet bedöms när trafiken är i gång. Trafiken fortsätter högst tills Kronbroarna blir färdiga. Man utreder möjligheten att utnyttja Sveaborgstafikens materiel när havet är fruset och prioriterar utsläppsfri materiel när havet är isfritt.



23.11.2022

Ärende/13

Beredningen av att inleda färjetrafiken enligt stadsstyrelsens beslut pågår och ärendet föreläggs därefter stadsstyrelsen för beslut. Under budgetförhandlingarna har man kommit överens om att ta med finansieringen i 2023 års budget.

Staden utreder olika åtgärder för att göra det maritima Helsingfors mer lockande. En helhet är att förbättra färjeförbindelserna till öarna och holmarna utanför Helsingfors. Beredningen utförs av kultur- och fritidssektorn, men också stadsmiljösektorn deltar intensivt.

Stadsmiljönämnden och HRT har gett utlåtanden i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandena.

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

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

## Bilagor

- 1 Valtuutettu Arja Karhuvaaran aloite
- 2 HSL:n lausunto

## Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 07.11.2022 § 762

HEL 2022-005401 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot



23.11.2022

Ärende/13

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

## Kaupunkiympäristölautakunta 14.06.2022 § 381

HEL 2022-005401 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, mutta kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen tarjontaan ovat rajalliset.

Suomenlinnan lauttaliikenne muodostaa vesijoukkoliikenteessä 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.

HSL:n tariffin käyttöönto vesiliikenteestä pienentäisi saatuja lipputuloloja merkittävästi. Esimerkiksi suosittuun matkakohteeseen Pihlajasaaren aikuisten meno-paluulippu maksaa nykyisin 8,50 euroa. HSL:n AB-vyöhykkeen kertalippu maksaa 2,80 euroa. Edestakaisen matkan lipputulo HSL:n kertalipuilla olisi 5,60 euroa. HSL:n matkoista 60-70 % tehdään kausilipuilla. Kausilipulla tehty vesiliikennematka ei tuo järjestelmään lainkaan lisätuloa. Karkeasti arvioiden HSL-tariffilla lipputulot jäisivät noin 20-25 %:n nykyisen tariffin tuotosta. Tulonmenetyks jäisi kattavaksi verovaroista.

Koronapandemian jäljiltä pienentyneet joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vaikeuttaneet HSL:lle asetetun 50 %:n subventioasteen saavuttamista. Vesiliikenteen siirtäminen HSL:n järjestettäväksi ja HSL-tariffin käyttö vesiliikenteessä kasvattaisivat HSL:n alijäämää entistään. Vesiliikenne kasvattaisi myös HSL:n henkilöstökuluja. Henkilöresursseja tarvittaisiin vesiliikenteen suunnitteluun sekä liikenteen kilpailuttamiseen ja hallintoon. HSL:n tarjoamassa joukkoliikenteen reittipalvelussa on myös tiedot markkinaehtoisesti toimivan vesiliikenteen reiteistä ja aikatauluista, jolloin laivamatka on suunniteltavissa osana jo mantereella alkanutta joukkoliikennematkaa.



Merellisen Helsingin houkuttelevuuden kehittämiseksi kaupunki selvittää erilaisia mahdollisia toimenpiteitä. Yksi kokonaisuus on lauttayhteyksien parantaminen Helsingin edustan saariin. Valmistelua tehdään kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan johdolla kaupunkiympäristön toimialan osallistuessa valmisteluun tiiviisti.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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