



24.11.2021

Ärende/19

§ 369

Den av ledamoten Pentti Arajärvi väckta motionen om utveckling av gratis kollektivtrafik

HEL 2021-006117 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade bordlägga ärendet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Saara Kanto, projektchef, telefon: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Valtuustoaloite 19.05.2021 Arajärvi Pentti Joukkoliikenteen kehittäminen maksuttomaksi
- 2 HKL_2008_D_1_Maksuttoman_joukkoliikenteen_vaikutuksista_Helsingissä

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige betraktar motionen som slutbehandlad.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Pentti Arajärvi och 18 andra ledamöter föreslår i sin motion att Helsingfors stadsstyrelse:

- utreder de ekonomiska och sociala konsekvenserna av en övergång till gratis kollektivtrafik, samt dess konsekvenser med tanke på inkomstfördelningen,
- separat utreder betydelsen och konsekvenserna av gratis kollektivtrafik för minderåriga och personer som fyllt 65 år,
- tillsammans med de andra HRT-kommunerna inleder de utredningar och förhandlingar som behövs för att genomföra motionen.

Stadsstyrelsen konstaterar att enligt undersökningar kan gratis kollektivtrafik i början ha sådan nytta som ofta används som motivering för en övergång till avgiftsfrihet. Användningen av kollektivtrafiken ökar då utbudet ökas för att motsvara efterfrågan. Kollektivtrafikens färdme-



delsandel ökar och antalet personbilsresor och trafikens energiförbrukning sjunker samt utsläppen från trafiken minskar.

Ändå beräknas det att gratis kollektivtrafik på lång sikt kommer att leda till en samhällsekonomiskt ofördelaktig utveckling eftersom lägre kollektivtrafikkostnader lockar invånare att flytta längre bort från servicen. En splittring av samhällsstrukturen bedöms öka behovet av att använda och äga en bil. Övergången till användning av kollektivtrafik gäller huvudsakligen korta resor som annars görs till fots eller med cykel, vilka är mer gynnsamma färdsätt med tanke på energiekonomin och hälsoeffekterna.

Enligt undersökningar är det mest effektiva sättet att öka kollektivtrafikens färdmedelsandel att förbättra servicenivån. Passageraren utvärderar kollektivtrafikens servicenivå och konkurrenskraft som helhet, vilken påverkas av flera faktorer såsom lämpliga rutten och tidtabeller, smidiga resor, kvaliteten på hållplatserna och terminalerna, priset på och tillgängligheten av biljetter, övergripande passagerarinformation, utrustningens renlighet och skick, trafikpersonalens verksamhet, terminaler och bytesplatser samt infartsparkering. Priset har liten betydelse för bilister när de väljer färdsätt.

I enlighet med det som stadsmiljönämnden konstaterar i sitt utlåtande utredde Helsingfors stads trafikaffärsverk (HST) möjligheterna för att ordna gratis kollektivtrafik 2008. Även om markanvändningen och trafiksystemet har ändrats sedan 2008 är utredningens slutsatser fortfarande relevanta. Utredningen finns som bilaga till ärendet. Stadsstyrelsen hänvisar till stadsmiljönämndens utlåtande och konstaterar att det inte är nödvändigt att göra tilläggsutredningar om gratis kollektivtrafik eller utvidgning av rabattgrupper.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) svarar för ordnandet av kollektivtrafik i Helsingfors. Med anledning av sitt uppdrag godkänner HRT det tariff- och biljettsystem som ska iakttas i dess verksamhetsområde. Beslut om biljettkategorier och -priser hör till HRT:s befogenheter.

Enligt HRT:s utlåtande beräknas ökningen i efterfrågan på gratis kollektivtrafik orsaka tilläggskostnader på 127 miljoner euro om servicenivån inte försvagas. Därför borde medlemskommuner i samkommunen Helsingforsregionens trafik höja stödet till kollektivtrafiken på så sätt att det täcker förlusten orsakad av gratis kollektivtrafik samt kostnaderna för ökad trafik orsakad av den ökade efterfrågan.

Enligt HRT:s utlåtande orsakar avgiftsfriheten en förlust av biljettintäkter på ca 20 miljoner euro för minderårigas del och enligt en preliminär uppskattning ca 23 miljoner euro för personer som fyllt 65 år, beräknat



24.11.2021

Ärende/19

utifrån prognosen för 2021. Sammanlagt uppgår förlusten till ca 43 miljoner euro. När coronapandemin avklingar och biljettintäkterna återhämtar sig samt när befolkningen ytterligare föräldras ökar förlusterna varje år. I förhållande till biljettintäkterna före coronapandemin uppgår förlusten till ca 71 miljoner euro.

Kommunerna i HRT-området har kommit överens om att kommunandelarna täcker högst 50 % av totalkostnaderna, varvid kollektivtrafikens användare betalar hälften av kostnaderna i form av biljettavgifter. Stadsstyrelsen anser det motiverat att kommunerna täcker en större del av kostnaderna för kollektivtrafiken. I enlighet med stadsstrategin ska kollektivtrafikens biljettpriser hållas på en rimlig nivå. Samtidigt är det viktigt att Helsingfors främjar biljettrabatterna för specialgrupper, såsom seniorer och studerande.

Stadsstyrelsen konstaterar att en utveckling mot gratis kollektivtrafik inte är ändamålsenligt på lång sikt med tanke på samhällsekonomin.

Dessutom upprepar stadsstyrelsen sin tidigare åsikt om att HRT alltför bör fortsätta med att utveckla biljettprodukterna och förtydliga prissättningen. Målet är att genom utredningar hitta en modell vars kostnadseffekter inte är omfattande och vars inverkan användningen av hållbara färdmedel är positiv över lag. Med dessa yttre ramar bör målet vara att införa en enkelbiljett för en zon i zonerna A, B och C.

Stadsmiljönämnden, direktionen för trafikaffärsverket samt HRT har gett utlåtande om motionen. HRT:s utlåtande finns som bilaga. Stadsstyrelsens svar stämmer överens med utlåtandena.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Saara Kanto, projektchef, telefon: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Valtuustoaloite 19.05.2021 Arajärvi Pentti Joukkoliikenteen kehittäminen maksuttomaksi
- 2 HKL_2008_D_1_Maksuttoman_joukkoliikenteen_vaikutuksista_Helsingissä

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet



24.11.2021

Ärende/19

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 15.11.2021 § 851

HEL 2021-006117 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

15.11.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Elisa Gebhardin ensimmäinen vastaehdotus:
(Lisäys kappaleen 10 jälkeen)

HSL-alueen kunnat ovat sopineet, että kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %, jolloin joukkoliikenteen käyttäjät maksavat puolet kustannuksista lippumaksuina. Kaupunginhallitus pitää perusteltuna, että kunnat voisivat kattaa suuremman osan joukkoliikenteen kustannuksista. Kaupunkistrategian mukaisesti joukkoliikenteen lippuhinnat tulee pitää kohtuullisina. Samaan aikaan on tärkeää, että Helsinki edistää erityisryhmien, kuten senioreiden ja opiskelijoiden lippualennuksia.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Vastaehdotus:

Daniel Sazonov: Lisätään uusi kappale ennen kappaletta 12:

"Lisäksi kaupunginhallitus toistaa aiemman kantansa siitä, että HSL:n tulee edelleen jatkaa lipputuotteiden kehittämistä ja hinnoittelun selkeyttämistä. Tavoitteena on selvitysten kautta löytää malli, jonka kustannusvaikutukset eivät ole mittavat ja jonka vaikutus kestävien kulkumuotojen käyttöön on kokonaisuutena positiivinen. Näillä reunaehdoilla tavoitteena tulee olla yhden vyöhykkeen kertalipun käyttöönotto A-, B- ja C-vyöhykkeillä."

Kannattaja: Sari Sarkomaa

Elisa Gebhardin toinen vastaehdotus:

Poistetaan lause: Kaupunginhallitus toteaa, että joukkoliikenteen kehittäminen maksuttomaksi ei ole pitkällä tähtäimellä yhteiskuntataloudellisesti tarkoituksenmukaista.

Korvataan seuraavalla:



24.11.2021

Ärende/19

HSL voisi koronapandemian väistyttyä myös toteuttaa maksuttomia ko-keilujaksoja, joiden avulla voitaisiin selvittää, mikä merkitys lipun hinnalla on ihmisten kulkutapoihin.

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Elisa Gebhardin ensimmäinen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 7

Jussi Halla-aho, Anniina Iskanius, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 8

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Minja Koskela, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä Elisa Gebhardin ensimmäisen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 8 - 7.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Daniel Sazonovin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 1

Juhana Vartiainen

Ei-äännet: 14

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Jussi Halla-aho, Anniina Iskanius, Minja Koskela, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä Daniel Sazonovin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 14 - 1.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Elisa Gebhardin toisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 11

Jussi Halla-aho, Anniina Iskanius, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen,



24.11.2021

Ärende/19

Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Ei-äännet: 4

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Minja Koskela, Nasima Razmyar

Kaupunginhallitus hylkäsi tässä äänestyksessä Elisa Gebhardin toisen vastaehdotuksen äänin 11 – 4.

Kolmen suoritettuna äänestyksen jälkeen kaupunginhallitus hyväksyi Elisa Gebhardin ensimmäisen vastaehdotuksen ja Daniel Sazonovin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna ehdotuksen.

08.11.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Saara Kanto, hankepäällikkö, puhelin: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 05.10.2021 § 540

HEL 2021-006117 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä ja kahdeksassa muussa kunnassa Helsingin seudulla. Nämä 9 kuntaa muodostavat HSL-alueen. Tehtävänsä liittyen HSL hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän. Päätökset lippulajeista, alennusryhmistä ja lippujen hinnoista kuuluvat HSL:n toimivaltaan.

Nykyisin lippuja alennushintaan saavat HSL-alueella vakituisesti asuvat opiskelijat, lapset (7-17 vuotta), 70 vuotta täyttäneet ja Kelan maksamaa kansaneläkettä, takuueläkettä tai määräaikaista työkyvyttömyyseläkettä saavat. Lasten ja Kelan tukia saavien alennuksen määrä on 50 prosenttia aikuisten lipun hinnasta. Opiskelijoiden ja 70 vuotta täyttäneiden alennusprosentti on 45 %. Myös liikuntarajoitteiset saavat tiettyin edellytyksin 50 %:n alennuksen. Koska HSL:n joukkoliikenteen kustannuksista noin puolet katetaan kuntien verovarosta, on alennuslippujen hinnassa subventiota yhteensä noin 72,5 % tai 75 %.



Maksuttomasti matkustamaan pääsevät alle 7-vuotiaat, alle 7-vuotiasta lasta rattaissa, vaunuissa tai pyörätuolissa kuljettava henkilö, pyörätuolia käyttävät, saattajat, joiden saatettavalla on Oikeus saattajaan - kanta kortti ja voimassa oleva lippu tai oikeus matkustaa ilman lippua. Lisäksi enintään 30 hengen oppilasryhmillä on oikeus matkustaa ilman lippua HSL-alueella sijaitsevasta oppilaitoksesta, kun opettajalla on oppilasryhmän kanta kortti.

Maksuttoman joukkoliikenteen mahdollisuuksia Helsingissä on viimeksi laajemmin selvitetty vuonna 2008. Tuolloin Helsingin Kaupungin Liikennelaitos teki kaupunginvaltuuston edellyttämän selvityksen maksuttoman joukkoliikenteen vaikutuksista Helsingissä. Työssä selvitettiin maksuttoman joukkoliikenteen vaikutuksia liikkumistottumuksiin, yksityisautoiluun, liikenteen päästöihin ja energiankulutukseen, joukkoliikenteen hoitoon ja sen kilpailukykyyn sekä kokonaisrahoitustarpeeseen.

Vaikka maankäyttö ja liikennejärjestelmä ovat muuttuneet vuodesta 2008, selvityksen johtopäätökset ovat edelleen relevantteja. Selvityksen mukaan joukkoliikenteen hinnan merkitys on autoilijalle kulkutavan valinnassa pieni. Joukkoliikenteen maksuttomuus Helsingissä lisäsi vuoden 2008 selvityksessä joukkoliikennematkoja noin kolmanneksella. Lisäys merkitsi tuolloin noin 150 000 uutta joukkoliikennematkaa arkipäiväkohtaisesti. Tämä siirtyminen tuli pääosin lyhyistä jalan tai polkupyörällä kuljetuista matkoista, jotka ovat energiatalouden ja terveysvaikutusten kannalta suotuisia liikkumismuotoja. Henkilöautoilu Helsingin alueella väheni noin 9 %, mikä vastaa 9 500 henkilöauton poistumista liikenteestä.

Matkustajamäärien kasvu edellyttäisi vuoromäärien lisäämistä, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso entisestään paranisi. Maksuttomuuden haittana olisi erityisesti lyhyiden muutaman pysäkinvälin mittaisten matkojen merkittävä lisääntyminen, mikä hidastaisi joukkoliikennettä ja heikentäisi sen täsmällisyyttä.

Selvityksen laatimisen ajankohtana Helsingin sisäisen joukkoliikenteen lipputulot olivat noin 112 miljoonaa euroa. Maksuton joukkoliikenne lisäsi mallinnuksessa vuotuista rahoitustarvetta yli 140 miljoonalla eurola pääasiassa menetettyjen lipputulojen ja kasvavien liikennöintikustannusten seurauksena. Tarjonnan lisäystarpeen vuoksi liikennöintikustannukset kasvoivat noin 26 %:lla eli 36 miljoonalla eurolla vuodessa.

Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen on useissa tutkimuksissa todettu yhteiskuntataloudellisesti edulliseksi, mutta maksuton joukkoliikenne ei ole tehokkuusoptimi. Yhteiskunnan resurssien käytön pitkän aikavälin tehokkuusoptimi on kansainvälisten tutkimusten mukaan noin



24.11.2021

Ärende/19

50–60 % lipun hinnan alentamisella nykyisestä hintatasosta. Pitkällä aikavälillä liikkumisen hinnan aleneminen voi johtaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen, mikä lisää autonkäyttötarvetta ja auton omistusta. Tämän jälkeen mm. yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset eivät enää tue kestäviä ja oikeudenmukaisia hinnoittelutavoitteita.

Eräs näkökulma maksuttomuuteen on, että joukkoliikennepalvelun arvostuksen kannalta on tärkeää, että sillä on jokin hinta. Maksava asiakas on todennäköisesti motivoitunut valvomaan saamansa palvelun laatua. HSL onkin menestynyt kansainvälisissä asiakastyytyvyyttä mittaavissa vertailuissa.

Aiempiin selvityksiin viitaten kaupunkiympäristölautakunta ei pidä lisäselvitysten tekemistä maksuttomasta joukkoliikenteestä tai alennusryhmien laajentamisesta tarpeellisena. Lippujen hinnoista päättäminen kuuluu HSL:n toimivaltaan. Kestävän liikkumisen houkuttelevuuden kannalta on kuitenkin tärkeää huolehtia, että joukkoliikenteen lippujen hinnat eivät merkittävästi nouse, erityisesti koronapandemian jälkeisen joukkoliikenteen elpymisen aikana.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 23.09.2021 § 144

HEL 2021-006117 T 00 00 03

Lausunto

Johtokunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle Pentti Arajärven valtuustoaloitteesta joukkoliikenteen kehittämisestä maksuttomaksi:

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) tehtävä on huolehtia metro-, raitio- ja lauttaliikenteen tuottamisesta pääkaupunkiseudulla sekä kaupunkipyörä- ja liityntäpysäköintipalveluita Helsingissä. HKL tuottaa omistajilleen ja tilaajilleen hyötyä kokonaisvaltaisena joukkoliikennepalvelujen tuottajana ja tavoitteena on, että arki HKL:n kanssa on helppoa. HKL:n tavoiteohjelmassa on kirjattu yhdeksi tavoitteeksi HKL:n pyrkimys lisätä kestävien liikkumispalveluiden osuutta liikenteestä.



24.11.2021

Maksuttomasta joukkoliikenteestä päätöksen tekisi Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL), joka hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat. HSL:n hallitus käsitellyt alennus- ja vapaalippuetuja sekä oikeutta matkustaa ilman lippua mm. kokouksissaan 10.12.2013, 16.6.2015, 30.10.2018, 29.10.2019 ja 27.10.2021.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310 35920
karoliina.rajakallio(a)hel.fi