

Kaupunginhallitus 11.08.2025 § 228

§ 228

Valtuustokysymys HSL:n Espoolta perimistä kuntaosuuksista

Valmistelijat / lisätiedot:
Kuronen Pauliina

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Jouni J. Särkijärven 19.4.2025 tekemään valtuustokysymykseen HSL:n Espoolta perimistä kuntaosuuksista ja toteaa valtuustokysymyksen loppuun käsitellyksi. Vastaus toimitetaan tiedoksi muille valtuutetuille valtuuston seuraavan kokouskutsun yhteydessä.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valtuustokysymys

Valtuutettu Jouni J. Särkijärvi on tehnyt 19.4.2025 valtuustokysymyksen, jossa on kysytty, aikooko kaupunginhallitus selvittää, miten HSL pääsee pudottamaan Espoon kuntaosuuden alle 50 prosenttiin espoolaisille tuotettujen matkojen kustannuksista? Kysymystä on taustoitettu toteamalla Espoon subventioasteen olevan tänä vuonna 68,2 %. Lisäksi kysymyksessä pohditaan pikaraitiolinjan 15 kustannusvaikutuksia.

Vastaus valtuustokysymykseen

HSL:n tulot perustuvat lipputuloihin sekä kuntien maksamiin kuntaosuuksiin. Menopuolella on joukkoliikenteen operoinnista aiheutuvat kulut, HSL:n toiminnan henkilöstö ym. menot, sekä isona osuutena kuntien yhdessä sopiman järjestelmän mukaiset infrakustannukset. Infrakorvausjärjestelmästä on sovittu vuonna 2009, eli ennen kuin pääkaupungin kunnat alkoivat toteuttaa suuria joukkoliikenteen infrahankkeita.

Operointikuluista on olemassa kulkumuotokohtaiset kustannustiedot (ilman infrakustannuksia). Näiden perusteella kustannustehokkainta liikennöinti vuonna 2024 oli metrolla (0,81 €/nousu), ratikalla (1,36 €/nousu) ja pikaratikalla (1,50 €/nousu). Laittaliikenteen jälkeen kalleinta on bussien operointi (2,43 €/nousu). Busseilla hoidetaan Espoossa edelleen suurin

osa joukkoliikenteestä ja niiden osuus operointikustannuksista on 67 %. Pikaraitiotien 15 operointikustannusten osuus on Espoossa vain 2 %.

Kokonaisuudessaan pr15 operointikustannukset vuonna 2024 olivat Espoon osalta n. 6,1 M€ (ja infrakustannukset 3,0 M€). Lipputulot ei voida tarkasti kohdistaa yksittäiselle linjalle, mutta suhteessa nousumäärään ja kokonaislipputuloihin Espoon lipputulot pr15-linjalla ovat n. 4,4 M€. Operoinnin subventioaste on siis tällä hetkellä pikaraitiotiellä n. 28 % ja infrakustannukset huomioiden subventioaste olisi n. 52 %. Kaikki joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2024 olivat yhteensä n. 123 M€. Joukkoliikenteen subventioasteen Espoossa ilman infrakustannuksia on tänä vuonna arvioitu olevan noin 47,4 %. Lipputulot kattavat siis yli puolet joukkoliikenteen operatiivisen järjestämisen kustannuksista.

Toinen osa HSL:n ilmoittamista kuntakohtaisista kustannuksista ovat infrakustannukset. Näiden osalta kaupungit ovat sopineet, että kunnat laskuttavat HSL:ltä joukkoliikenteen hankkeiden käypien arvojen perusteella 50 % pääoman poistoista ja hankkeiden koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut. Lisäksi HSL maksaa 5 % laskennallista korkoa 50 %:lle hankkeiden poistamattomasta pääomasta. Infrasta maksetaan kaupungeittain sen mukaan, kuinka paljon kyseisen kunnan asukkaat kulkumuotoa käyttävät. Koska Länsimetroa käyttävät pääasiassa espoolaiset, maksamme suurimman osan sen infrakorvauksista.

Mikäli Espoo haluaisi saada HSL subventioasteensa pudotettua alle 50 prosenttiin nykyinen infrakorvaus mukaanluettuna, täytyisi joukkoliikenteen järjestämistä rajoittaa todella paljon. Tämä ei tietenkään ole kunnan ja sen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta järkevää eikä realistista. Tästä syystä Espoo on yhdessä muiden jäsenkuntien kanssa parhaillaan miettimässä ratkaisuja, miten yhteensovitetään subventiotasoa ja infrakorvausjärjestelmää, niin, että ne toimisivat omistajaohjauksen välineenä nykyistä paremmin.

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

- Valtuustokysymys HSL:n perimät kuntaosuudet ja miten HSL pääsee pudottamaan Espoon kuntaosuuden alle

Tiedoksi