

KLOY-HSL Sopimus Koskelan Raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta

24/10.02.03/2023 [Koskelan varikon hankesuunnitelmasta]

Hallitus 12.12.2023 § 117

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Yksikön päällikkö Mika Häyrynen, p. 040 505 5294

Taustaa Koskelan varikkoa koskevista sopimuksista

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) – nykyinen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) on syksyllä 2021 päivittänyt raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman vuosille 2022–2035. Raitioliikenteen laajentumisen varautumiseksi esitetään, että päävarikoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita. Osana kehittämissuunnitelmaa KL on laatinut Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämisen hankesuunnitelman, josta HSL on antanut puoltavan lausunnon 14.2.2023.

Koskelan varikosta on tehty myös 20.6.2023 esisopimus, joka on kolmikantasopimus HSL:n, KL:n ja Helsingin kaupungin välillä. Esisopimuksessa on alustavasti kuvattu Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämishankkeen toteuttamiseen, varikon omistamiseen ja kustannusten jakamiseen liittyvät periaatteet. Esisopimuksessa HSL on myös sitoutunut laatimaan varsinaisen sopimuksen Koskelan varikon kustannusten korvaamisesta ennen toteutusvaiheeseen siirtymistä.

Esisopimuksessa Helsingin kaupunki on sitoutunut korvaamaan KL:lle hankkeen kehitysvaiheen kustannukset, jos varikkohanke keskeytyy ja se päätetään joko jättää toteuttamatta tai jättää kesken. Esisopimus raukeaa kuitenkin automaattisesti silloin, kun HSL ja KL allekirjoittavat varsinaisen sopimuksen Koskelan varikon kustannusten korvaamisesta. Tämän vuoksi esisopimusta päivitetään siten, että sopimus raukeaa vasta silloin, kun varikkoa koskeva investointipäätös on tehty. Esisopimus on joka tapauksessa voimassa enintään 31.12.2024 asti.

Lisäksi Kaupunkiraitiotieliikenteen liikennöintisopimuksessa 21.12.2022 on sovittu asioita, joita tämä sopimus osittain korvaa.

Sopimuskohteen perustiedot

Koskelan varikon rakennuspaikka sijaitsee osoitteessa Koskelantie 39, 00610 Helsinki (kiinteistö 91-24-954-1). Varikon laajuus ensimmäisessä ja nyt kyseessä olevassa toteutusvaiheessa on noin 34 600 kem². Kokonaisuuslaajuus on yhteensä noin 42 700 kem². Mahdollisesta toisesta toteutusvaiheesta päätetään erikseen.

Varikkohankkeen tavoitteet:

- Varikkohankkeen laatuaste tukee varikon elinkaaren aikaista kustannustehokasta toimintaa.
- Suunniteltu käyttöikä varikon toiminnalle on 100 vuotta.
- Hankesuunnittelu laaditaan kustannusohjatusti niin, että hankkeen kustannukset on laskettu ennen ennalta sovittuja päätöksentekopisteitä.
- Pitkä käyttöikä vaatii muuntojouston huomioon ottamisen hankkeen suunnitteluvaiheessa.

Sopimuskohteeseen tulee tiloja raitiovaunujen kunnossapitoon ja säilytykseen sekä sosiaali- ja toimistotiloja. Varikon kustannuksiin kuuluvat myös tarvittavat tuotantolaitteet.

Koskelan varikon kustannukset

Koskelan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelman enimmäiskustannusarvio on kokonaisuudessaan 274 milj. euroa. Tästä arviolta 174 miljoonaa euroa kohdistuu raitioliikenteen operointisopimuksiin ja arviolta 51 miljoonaa euroa infrakorvauksiin. Lisäksi varikolla on myös yhteisiä tiloja, joihin liittyvät kustannukset ovat 40,9 miljoonaa. Yhteiset kustannukset jyvitetään eri toimijoille pinta-alan mukaan ja yhteinen rataosuus (5,59 milj.) käytössä olevien ratametrien mukaan. HSL:lle kohdentuvat infra- ja operointikustannukset on alustavasti jaettu sopimusliitteisiin, mutta jakoa tarkennetaan hankkeen edetessä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Sopimuksessa Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta HSL sitoutuu korvaamaan KL:lle Koskelan varikon pääoma- ja ylläpitokustannusten osalta tilat, jotka on tarkoitettu operointia ja kaluston kunnossapitoa varten. Mikäli HSL joltain osin kilpailuttaa raitioliikenteen operoinnin sopimuskauden aikana ja tämän seurauksena Varikon käyttöoikeus luovutetaan kokonaan tai osin kilpailutuksen voittaneelle operaattorille, KL tekee liitteen mukaisen vuokrasopimuksen operaattorin kanssa. Tällöin pääoma- ja ylläpitojen korvausvelvollisuus siirtyy HSL:ltä kyseessä olevalle operaattorille käyttöoikeuden kohteena olevia Varikon tiloja vastaavilta osin vuokrasopimuksen voimassaoloajaksi. Muilta osin HSL vastaa edelleen korvausten maksamisesta suoraan Kaupunkiliikenteelle kyseessä olevan Sopimuksen mukaisesti.

Sopimus ei koske varikon ratainfraa eikä raitiovaunujen kunnossapitoon liittyviä varikon tiloja, jotka Helsingin kaupunki on osoittanut HSL:n käyttöön jo ko. osapuolten välisellä infrasopimuksella (sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta 16.12.2011) ja joihin liittyvistä kustannuksista HSL maksaa kaupungille ko. sopimuksen perusteella. Helsingin kaupunki on puolestaan saanut tässä tarkoitettuun infraan käyttöoikeuden infran omistavalta Kaupunkiliikenteeltä ko. osapuolten välisten yhteistyö- ja palvelukorvaussopimuksen nojalla (joukkoliikenneinfran ja muiden palveluiden tuottamisesta tehty palvelukorvaussopimus 9.9.2022 sekä yhteistyösopimus 30.8.2022).

Sopimuksen voimassaolo

Sopimus on voimassa, kunnes kolmenkymmentä vuotta on kulunut HSL:n pääomakorvauksen maksuvelvollisuuden alkamisesta. Pääomakorvausta aletaan maksamaan vasta, kun varikko on tuotantokäytössä. Varikon tai sen osakokonaisuuksien hallinnanluovutuksen jälkeisessä käyttöönottovaiheessa HSL maksaa ylläpitokorvausta, mutta ei pääomakorvausta.

Sopijapuolet sitoutuvat viimeistään kaksi vuotta ennen Sopimuksen päättymistä neuvottelemaan uudesta pitkäaikaisesta sopimuksesta koskien varikon käyttöä liikennöintitarkoituksessa sekä siihen liittyvien kustannusten korvaamista. HSL:llä on etuoikeus neuvotella Kaupunkiliikenteen kanssa uudesta pitkäaikaisesta sopimuksesta.

Kytkeä HSL:n strategiaan

HSL strategiset tavoitteet vuodelle 2025 ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

Koskelan varikkoinvestointi kytkeytyy myös HSL:n strategiaan ja toteuttaa strategisia tavoitteita osittain. Varikkoinvestoinnilla pyritään varmistamaan raitioliikenteen toimintaedellytykset myös jatkossa ja mahdollistamaan raitiotiejärjestelmän laajentaminen jo päätettyjen hankkeiden osalta. Nämä tavoitteet tukevat HSL:n päästövähennystavoitteita, kun entistä enemmän matkoja tehdään raideliikenteellä. Investointi tukee osaltaan myös joukkoliikenteen käytön kasvattamista, minkä uudet raitiotiehankeet yhdessä kalusto- ja varikkoinvestointien kanssa mahdollistavat. Sen sijaan investointi ei isossa kuvassa tue HSL:n tavoitteita kustannustehokkaasta joukkoliikenteestä ja tasapainoisesta taloudesta. Varikkoinvestoinnin myötä raitioliikenteen operointikustannukset kasvavat ja kustannusrakenne jäykistyy kiinteiden kustannusten kasvaessa. Kustannustehokkuustavoitteiden saavuttaminen on entistä vaikeampaa erityisesti investoinnin alkuvaiheessa, kun pääomakustannukset ovat suurimmillaan. Varikko yksinään ei mahdollista lisää lipputulota.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin 2030-luvun alkuun mennessä. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttönotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa (arvio ei sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa).

Varikkoinvestointia tuleekin tarkastella osana laajempaa raitiotiejärjestelmän kehittämistä, mikä on Helsingin kaupungin tavoitteena. Laajeneva raitiotiejärjestelmä mahdollistaa kaupungille ja matkustajille hyötyjä pidemmällä aikajänteellä. Varikkoinvestointi on myös välttämätön nykyjärjestelmän palvelutason turvaamiseksi.

Varikon tarkempi suunnittelu on kustannustason kasvusta huolimatta edennyt HSL:n strategisia tavoitteita tukevalla tavalla. Esimerkiksi varikon vaiheittain toteuttaminen mahdollistaa kustannustason hallinnan ja tarvittavan kapasiteetin yhteensovittamisen. Varikkoa on mahdollista myöhemmin laajentaa, jos liikennetarve sitä edellyttää. Kaupunkikehityksen kustannukset eivät tule osaksi joukkoliikenteen kustannuksia, mikä rajaa osaltaan kustannuspainetta. Varikon suunnittelussa on myös huomioitu monitoimijaympäristön edellytykset muuntojoustavilla ratkaisulla, mikä on edellytys mahdollisille liikenteen kilpailutuksille ja sitä kautta edelleen operoinnin kustannustason kasvun hillitsemiselle.

Ehdotus

Hallitus päättää:

- a) hyväksyä HSL:n ja KL:n välisen sopimuksen Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta liitteineen;
- b) hyväksyä päivitetyn esisopimuksen, jolla jatketaan HSL:n, KL:n ja Helsingin kaupungin välisen esisopimuksen "Koskelan raitiovaunuvarikkoa koskeva sopimus" (20.6.2023) voimassaoloa siihen asti, kunnes HSL ja KL ovat hyväksyneet Koskelan varikon varsinaisen vuokrasopimuksen ja varikon toteutusta koskeva investointipäätös on tehty, kuitenkin enintään 31.12.2024 asti.

Käsittely

Ennen asian käsittelyä Vantaan kaupungin asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa hallintolain 28 §:n mukaan esteellinen ja poistui kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa poistuivat hallituksen jäsen Laiho kello 10:06 ja Espoon kaupungin asiantuntijaedustaja Isotalo kello 10:11.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet

1. Sopimus Koskelan Raitiovaunuvarikkoa koskevien kustannusten korvaamisesta
2. Varikon tilat
3. Tuotantolaitteet
4. Investoinnin erittely
5. Vuokrasopimusluonnos
6. Esisopimus "Koskelan raitiovaunuvarikkoa koskeva sopimus" (muutettu voimassaoloaika)