



Helsingin bussivarikkostrategian kehittäminen

Raportti 26.10.2012



Selvityksen tausta

- Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) ehdotti v. 2006 pääkaupunkiseudun kunnille uutta varikkostrategiaa pääkaupunkiseudun bussiliikenteen toimintaedellytysten kehittämiseksi. Strategiaan sisältyi varikkojen turvaaminen kiinteistöyhtiön perustamisella hallinnoimaan nykyisiä kaupunkien omistuksessa olevia ja uusia rakennettavia varikoita .
- Kuntien kesken käytävien neuvottelujen tueksi YTV teetti alustavan konsulttiselvityksen mahdollisen varikkokiinteistöyhtiön perustamisesta. Selvityksessä tutkittiin alustavasti yhtiön perustamiseen liittyviä kysymyksiä.
- Pääkaupunkiseudun bussiliikenteen operaattoreiden piirissä on tapahtunut jatkuvasti muutoksia. Suurten liikennöitsijöiden omistus on siirtynyt yhä suuremmille yrityksille ja varsinkin kaksi merkittävää toimijaa Nobina Finland Oy ja Veolia Transport Finland Oy kuuluvat suuriin kansainvälisiin konserneihin.
- Bussiliikenteen kilpailutus on ollut tehokasta ja se on tuottanut merkittäviä säästöjä kunnille. Toisaalta se on merkinnyt liikennöitsijöille taloudellisia haasteita. Yksi yksityinen operaattori Westendin Linja Oy hakeutui hiljattain konkurssiin. Helsingin kaupunki on joutunut vahvistamaan omistamansa Helsingin Bussiliikenne Oy:n pääomarakennetta.
- Bussiliikenteen muuttuvassa toimintaympäristössä kaupunki on perustanut työryhmän selvittämään bussiyhtiö- ja varikkostrategiaa. Työryhmää johtaa kaupungin rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja ja sen jäsenenä on kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen sekä HKL:n johdon edustajia.
- Työryhmä on päättänyt, että HKL:n toimesta teetetään konsulttiselvitys tukemaan ryhmän selvitystyötä varikkostrategian osalta.

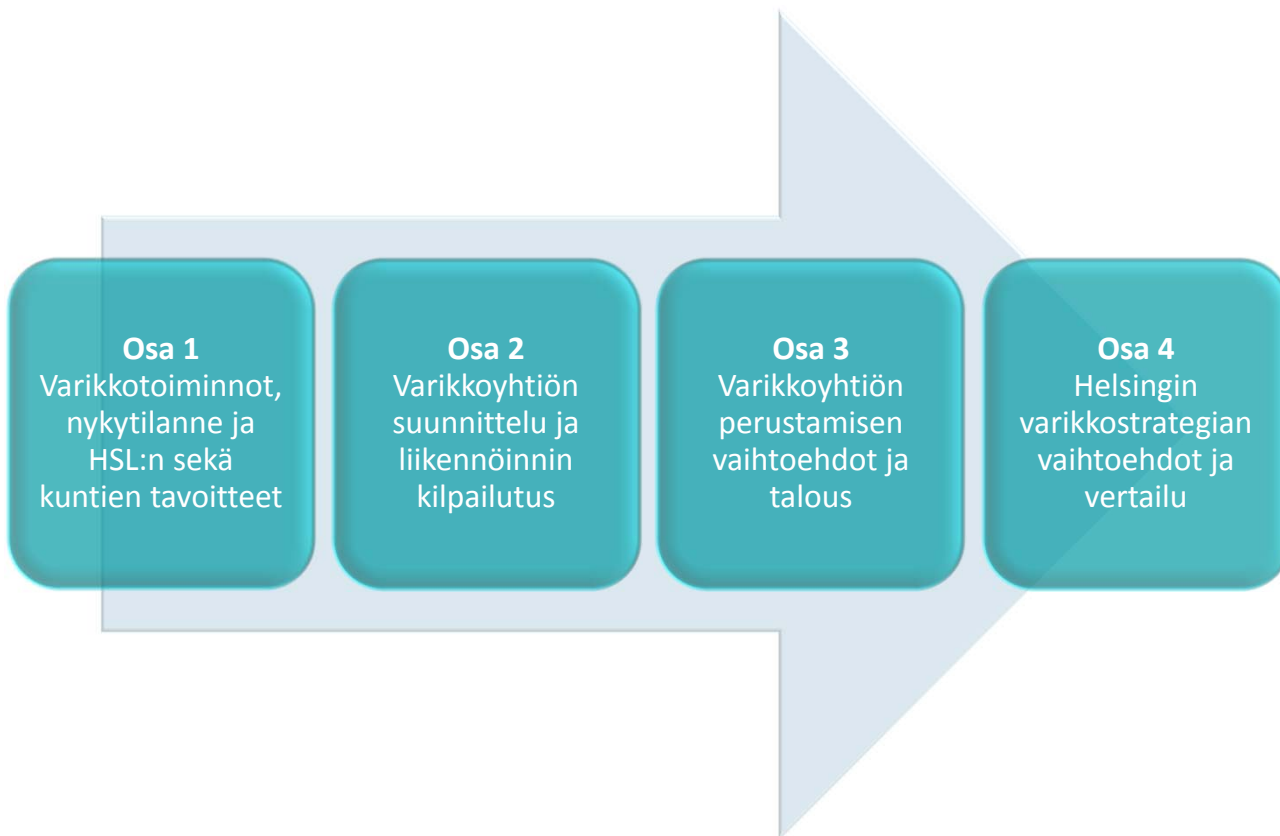
Kehittämishanke ja sen tavoitteet

- Konsulttiselvityksen tehtävänä on päivittää v. 2006 laaditun varikkokiinteistöyhtiöselvityksen tietoja sen päälinjojen osalta. Selvityksessä tutkittiin alustavasti yhtiön perustamiseen liittyviä kysymyksiä, kuten mm. varikkokohteet ja eteneminen, varikkotoimintojen sisällöllinen laajuus, yhtiön omistuksen ja omistajahallinnon järjestelyt, pääomantarve ja rahoitus, varikkojen käytön korvauseriaatteet ja yhtiön taloudelliset toimintaedellytykset, sekä yhtiön toiminnan merkitys kilpailuttamisen kannalta.

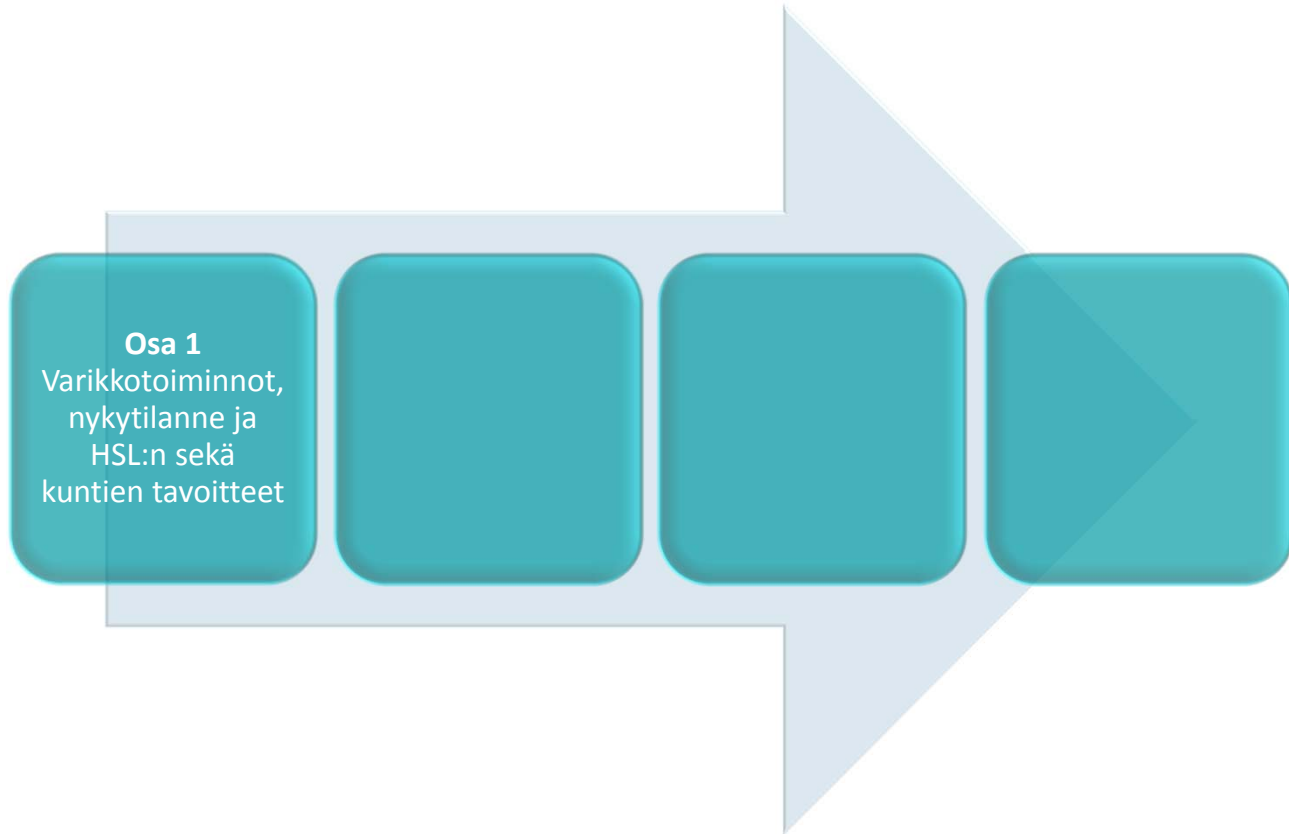
Päivittämisessä keskitytään tarkastelemaan sellaisia muutoksia, joilla on merkitystä edellä mainitun työryhmän selvitystyön kannalta.

- Konsulttiselvityksen tehtävänä on myös kuvata kaupungin bussivarikkostrategian kehittämisen keskeiset vaihtoehdot ja verrata vaihtoehtoja toisiinsa. Tarkastelu tehdään strategisella tasolla.
- Selvityksen suorittamista varten konsultti on haastatellut mm. HKL:n hallinnon osalta toimitusjohtajaa , hallintojohtajaa ja talouspäällikköä sekä Ruhan varikkokiinteistöyhtiön hallituksen puheenjohtajaa. HKL:n rakennusyksiköstä on haastateltu yksikön johtajaa ja varikkokiinteistöjen asiantuntijaa. Kaupungin hallinnosta on haastateltu talous- ja suunnittelukeskuksen konserniyksikön päällikköä. Lisäksi on haastateltu Helsingin seudun liikenteen (HSL) joukkoliikennesuunnitteluosaston ja liikennepalveluosaston johtajia liittyen varikkokiinteistöyhtiöselvityksen tietojen päivittämiseen. Espoon kaupungin varikkohankkeiden osalta on haastateltu kaupungin joukkoliikennekoordinaattoria ja Vantaan kaupungin varikkohankkeiden osalta kaupungin maankäytön alan apulaiskaupunginjohtajaa ja bussivarikkoyhtiöiden toimitusjohtajaa.
- Selvitystyön on suorittanut Triar Consulting Oy:n konsultti, ekonomi Tapani Koski, joka on tehnyt myös edellä mainitun varikkoyhtiöselvityksen.

Selvityksen rakenne



Osa 1



Helsingin ja pääkaupunkiseudun bussivarikot ja niiden merkitys liikennöinnille ja kaupungille

- Helsingin kaupunki omistaa kaksi merkittävää bussivarikkoa, Ruskeasuon varikon (Ruha) ja Vartiokylän varikon (Varha). Ruha on n. 300 bussin sijoituspaikkana pääkaupunkiseudun suurin varikko ja siellä on ainoa pääkaupunkiseudun varikolla sijaitseva maakaasun tankkausasema.
- Varikkoja käyttää kaupungin omistama Helsingin Bussiliikenne Oy (HelB), jonka liikennöinnistä kaupungin sisäisellä liikenteellä on suuri osuus.
- Kaikkiaan pääkaupunkiseudulla on seitsemän suurta bussivarikkoa. Espoon kaupunki omistaa yhden (Klovi) ja Vantaan kaupunki kaksi (Hakunila ja Tuupakka). Yksityisessä omistuksessa on kaksi suurta varikkoa, yksi Westendin Linja Oy:n omistuksessa (Matinkylä) ja yksi usean yksityisen tahon omistuksessa (Suomenoja).
- Varikoilla ja niiden sijainnilla on tärkeä merkitys liikennöinnille, koska liikennöinti on logistisesti sitä tehokkaammin ja edullisemmin hoidettavissa, mitä lähempänä varikko sijaitsee liikennöintialuetta.
- Kaupungille varikoiden omistaminen on myös strategisesti tärkeää, koska niillä on keskeinen merkitys bussiliikenteen toimintaedellytysten turvaamisessa.
- Varikkokiinteistöillä ja varsinkin niiden käyttämillä maa-alueilla on rooli myös kaupungin kiinteistöstrategiassa ja niillä on siten oma taloudellinen merkityksensä. Esimerkiksi sekä Ruskeasuon että Vartiokylän varikkojen alueita on kaavoitettu uudelleen palvelemaan myös muita kaupungin kehittämistarpeita, samalla kun niiden varikkotoimintoja on voitu edelleen säilyttää tai jopa kehittää.

Varikot ja niiden nykyinen hallinnointi

	Espoo	Helsinki	Vantaa
Kunnan suora omistus	Klovi Nobina (165)	Koskela Veolia (20) Vartiokylä HelB (180)	
Kunnan omistus kiinteistöyhtiön kautta		Ruskeasuo HelB (300)	Tuupakka Veolia (150) Hakunila Nobina, Veolia (200)
Yksityinen omistus	Suomenoja Eri liikenn. (140) Matinkylä Westendin Linja (90)	Myllypuro Nobina (50) Ilmala Pohjolan Liikenne (55)	

- Taulukossa on kuvattu pääkaupunkiseudun suuret bussivarikot ja niillä toimivat liikennöitsijät (suluissa bussimäärät)
- Aiemman selvityksen aikana käytössä olleen Koskelan varikon HelBin toiminnot on siirretty Vartiokylään
- Suomenojan varikkoalue sisältää neljä erillistä varikkoa
- Yksityisessä omistuksessa on lisäksi viisi pienempää varikkoa, joita taulukossa ei ole lueteltu (busseja n. 10 – 20 per varikko)

Varikoiden tilanne ja kehittämissuunnitelmat

Helsinki

- Helsingin varikoiden osalta on tapahtunut muutoksia 2006 tehtyyn varikkoyhtiöselvitykseen nähden. Ruskeasuon varikko on rakennettu kokonaan uudelleen sisältäen uuden varikkorakennuksen ja bussien tilajärjestelyt. Koskelan varikon toiminnot on keskitetty raitioliikenteen käyttöön ja HelBin toiminnot on siirretty sieltä Vartiokylän varikolle. Vartiokylän varikkoa on uudistettu ja tällä hetkellä suunnitellaan edelleen uudistettavan siten, että maa-aluetta voitaisiin hyödyntää viereisen kauppakeskuksen laajenemistarpeisiin.
- Helsingin varikkokapasiteetti on siten kohtuullisen hyvin turvattu. Liikennöinnin kasvun tarvitsema lisäkapasiteetti on syntynyt ja muodostuu jatkossakin ns. satelliittivarikkojen kautta. (Tosin satelliittivarikoiden ongelmana on toiminnallisen laadun heikkeneminen huollon etäntymisen johdosta.)

Espoo

- Espoossa Klovin varikkoa on ylläpidetty ja kehitetty liikennöinnin tarpeen mukaan. Sen ympärille on myös kehittynyt muutamia satelliittivarikoita. Suomenojan ja Matinkylän varikoiden tilalle kaupungilla on suunnitelmia uusien varikoiden kehittämiseksi. Kuluvana vuonna on valmistunut uusi selvitys korvaavista varikkohankkeista Etelä-Espoon alueelle ja asian käsittely kaupungin organisaatiossa on aloitettu.
- Suunnitelmat huomioiden Espoon varikkokapasiteetti tulee vastaamaan kehittyvää tarvetta.

Vantaa

- Vantaalla molempien varikoiden korvaamissuunnitelmat ovat edenneet hitaasti. Hakunilan korvaavalle varikolle on ollut esillä vaihtoehtoja mm. Koivukylään (Kuninkaanmäen sijaan), mutta ne eivät ole vielä toteutusvaiheessa. Tuupakan varikolle on myös suunniteltu korvaavaa varikkoa Marja-radon vaikutusalueelle, mm. Myllymäkeen, mutta siitä ei ole vielä konkreettisempia päätöksiä.
- Vantaan varikkokapasiteetin kehittäminen tulevaa tarvetta vastaavaksi on lähes samassa, ellei jopa vaikeammassa tilanteessa kuin v. 2006, jolloin mm. Kuninkaanmäen varikkosuunnitelma näytti todennäköiseltä.

HSL:n varikkostrategia

- HSL:n varikkostrategiaan sisältyy edelleen varikkojen turvaaminen toisaalta kaavoituksellisin keinoin ja toisaalta kiinteistöyhtiön perustamisella hallinnoimaan nykyisiä kaupunkien omistuksessa olevia ja uusia rakennettavia varikoita.
- Linja-autoliikenteen varikot ovat osa joukkoliikennejärjestelmän perusrakenteita ja niiden tulisi sijaita keskeisillä paikoilla liikennöintiin nähden. Hyvän sijainnin johdosta on kaupungeilla kuitenkin paineita tehostaa maankäyttöä ja siirtää varikkotoimintoja etäämmälle keskusta-alueilta. Bussiliikenteen turvaamisen ja kilpailuttamisen kannalta varikoiden riittävyys on siten ensisijaista.
- Koko pääkaupunkiseudun bussiliikenne on nyt kilpailuttamisen piirissä ja kilpailuttamisedellytysten kehittämiseksi ja varmistamiseksi tulisi huolehtia, että seudulla säilyy vähintäänkin kysyntää vastaava tarjonta varikkokapasiteettia, ja mieluiten jonkin verran ylikapasiteettia, jotta liikennöitsijöiden olisi mahdollista osallistua tarjouskilpailuihin joustavasti ja luottaen varikkotilojen saatavuuteen tarpeen mukaisesti. Saatavilla oleva vapaa varikkokapasiteetti mahdollistaisi myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisten liikennöitsijöiden osallistumisen kilpailuihin.
- Tulevaisuudessa joukkoliikenteen matkojen määrän ennakoidaan edelleen kasvavan ja seutuliikenteessä matkojen pitenevän. Varikkojen riittävyys ja liikenteellisesti hyvä sijoittuminen on tarpeellista varmistaa siten myös sen johdosta, että bussiliikenteen kustannukset pysyvät kohtuullisina.

HSL:n suunnitelma varikkokiinteistöyhtiöstä



HSL:n perusteet ja tavoitteet varikkoyhtiön perustamiselle:

- Varikkostrategian mukaisesti perustettava kiinteistöyhtiö tulisi rakennuttamaan pääkaupunkiseudulle sijoitettavia uusia varikoita sekä omistamaan ja hallinnoimaan niitä.
- Lisäksi yhtiön omistukseen ja hallintaan voitaisiin siirtää myös jo olemassa olevia varikoita.
- Varikkokiinteistöyhtiön kautta voitaisiin varmistaa sekä varikoiden säilyminen yhteiskunnan määräysvallassa että tulevan varikkokapasiteetin riittävyys.
- Yhtiön kautta olisi mahdollista myös tehostaa kilpailua ja parantaa kilpailutilanteen neutraliteettia kilpailevien yritysten kesken esim. huolehtimalla siitä, että tarjouskilpailuihin osallistuville liikennöitsijöille annetaan mahdollisuus vuokrata käyttöönsä varikkokapasiteettia yhtenäiseen hintaan.
- Varikkoyhtiö myös mahdollistaisi useamman liikennöitsijän operoimisen samalta varikolta, joka edelleen tehostaisi kilpailuttamista ja liikennöinnin kustannuksia.
- Varikkoyhtiö loisi edellytykset pääkaupunkiseudun varikkotoimintojen pitkäjänteiselle ja seudun kokonaisuuden huomioivalle varikkotoimintojen koordinoinnille ja kehittämiselle.



Varikkoyhtiösuunnitelma ja kuntien tavoitteet

Helsinki

- Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että suuret varikot säilyvät yhteiskunnan omistuksessa ja määräysvallassa. Varikkoja tulisi hallinnoida siten, että bussiliikenteen kilpailuttamista voidaan kehittää tehokkaasti. Varsinkin uudet varikot tulisi suunnitella ja toteuttaa siten, että useamman liikennöitsijän on mahdollista operoida samalta varikolta.
- Helsinki on pitänyt tarpeellisena selvittää pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteisen kiinteistöyhtiön edut erityisesti uusien varikkojen toteutusvaihtoehtona. Sen sijaan kaupunki ei ole pitänyt perusteltuna nykyisten varikkojen hallinnoinnin siirtämistä kaupungin määräysvallan ulkopuolelle johtuen mm. varikkoalueita koskevista muutossuunnitelmista.
- Helsingissä on pitkä perinne joukkoliikenteen kehittämisessä ja se on ollut tärkeässä roolissa kaupungin hallinnossa. Helsingissä on myös totuttu panostamaan merkittäviä määriä joukkoliikenteen edellyttämiin investointeihin.

Espoo ja Vantaa

- Espoo on edelleen kannattanut ajatusta, että pääkaupunkiseudun kunnat ja HSL käynnistäisivät toimet kiinteistöyhtiön perustamiseksi. Yhtiön tehtävänä olisi Espoon tavoitteiden mukaisesti hallinnoida nykyisin pääkaupunkiseudun kuntien omistamia varikoita sekä toteuttaa ja hallinnoida tarvittavia uusia varikoita.
- Myös Vantaa kannattaa edelleen uusien varikoiden toteuttamisen sekä vanhojen ja uusien hallinnoinnin siirtämistä kiinteistöyhtiölle HSL:n strategian mukaisesti.
- Sekä Espoon että Vantaan joukkoliikennesuunnittelu on ollut jo pitkään HSL:n/YTV:n hoidettavana ja joukkoliikenteen järjestäminen on etäännytynyt kaupunkien muusta hallinnosta. Myös varikkotoiminnot ja niihin liittyvät investoinnit siirrettäisiin mielellään seututason organisaatioon.

Pääkaupunkiseudun bussiliikennemarkkinoiden toimivuus



- Liikennevirasto on teettänyt kuluvan vuoden aikana selvityksen pääkaupunkiseudun bussiliikennemarkkinoiden toimivuudesta (Pääkaupunkiseudun bussimarkkinoiden toimivuus, Liikennevirasto, 2012).

Tutkimuksen lähtökohtana oli sekä tilaajatahon että tuottajien huoli markkinoiden toiminnasta. Keskeisenä väittämänä oli, että toistakymmentä vuotta kestäneen kilpailutuksen tuloksena on syntynyt epätyytyttävä tilanne sekä tilaajan että liikennöitsijöiden kannalta.

Tutkimus toteaa markkinoiden tervehdyttämisen olevan vaikeaa, mutta esittää eräitä mahdollisia muutoksia kilpailuttamismenettelyyn. Yhtenä niistä on varikkotoimintojen kehittäminen siten, että varikoiden yhteiskäyttöä lisättäisiin yhdessä kaluston huoltotoiminnan uudelleenjärjestelyjen kanssa.

- Tuottajien nykyinen sopimuskanta on suurelta osin kannattamatonta. Yhtenä syynä siihen on pieninä erinä toteutetut tarjouskilpailut, joita on ollut kannattavampaa voittaa tappiollisella katteella kuin luopua niistä kokonaan, mikä olisi ollut tuottajalle vielä tappiollisempaa.
- Bussiliikenteen markkinat ovat huonosti toimivat, koska markkinoille tulo ja niiltä poistuminen on käytännössä erittäin vaikeaa, lähes mahdotonta. Uusien toimijoiden mahdollisuudet tulla markkinoille ovat heikot, koska varikkokapasiteettia ei ole saatavissa. Markkinoilla jo toimivien yritysten taas on vaikea vetäytyä toiminnasta, koska yrityksillä on jatkuvasti sopimuksia vuosiksi eteenpäin olevasta liikennöinnistä, joita ne eivät voi siirtää muille toimijoille.
- Markkinatilannetta kuvaa hyvin sekin, että viimeinen suurempi yksityinen HSL:n tilaamassa liikenteessä toiminut operaattori Westendin Linja Oy hakeutui hiljattain konkurssiin.



Bussiliikenteen kilpailutilanne pääkaupunkiseudulla

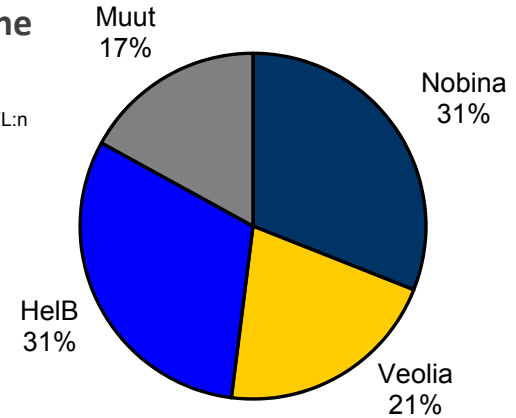
- Bussiliikenteen markkinat ovat edelleen keskittyneet neljälle suurimmalle liikennöitsijälle, joiden yhteenlaskettu markkinaosuus on n. 90 %.
- Kolme suurinta liikennöitsijää, Nobina, Veolia Transport ja Helsingin Bussiliikenne (HelB) ovat edelleen päätoimijat. Veolian osuus tosin on pienempi kuin v. 2006. Keskisuurista toimijoista lähinnä Pohjolan Kaupunkiliikenne on kasvattanut osuuttaan.
- Vaikka kilpailutilannetta voidaan pitää aitona, olisi tilaajan kannalta parempi, että merkittäviä operaattoreita olisi nykyistä useampia.

Suurten varikoiden ollessa kolmen suurimman operaattorin käytössä, on muilla liikennöitsijöillä käytännössä mahdollisuuksia tarjota liikennöintiä vain marginaalisissa erissä, mikä heikentää kilpailua.

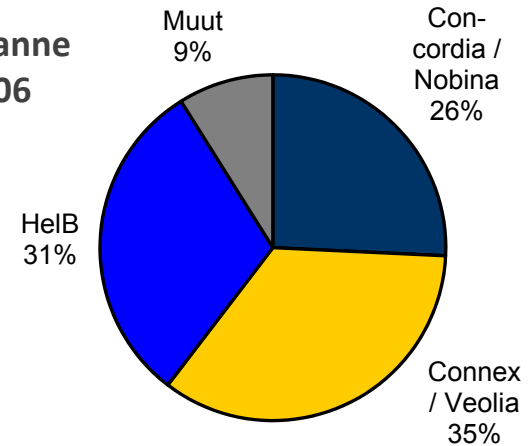
- Asiakkaille kilpailutilanteessa vallitseva "asemasota" on näkynyt lähinnä palvelun laadun heikkenemisenä, varsinkin kaluston suhteen.

Tilanne 2012

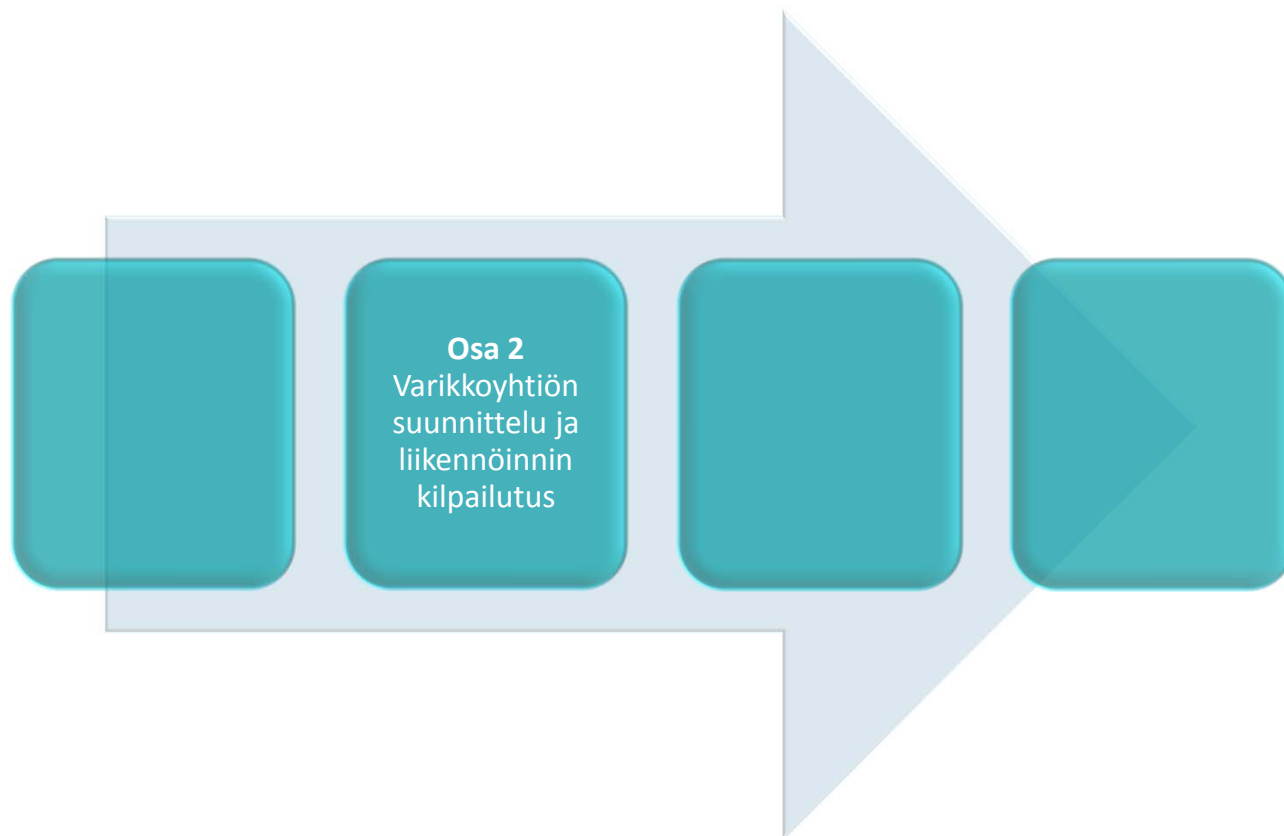
(Ennen WL:n volyymin jakoa)



Tilanne 2006



Osa 2



Varikkoyhtiön suunnittelun lähtökohtia

- Vuonna 2006 laaditun varikkoyhtiöselvityksen aikaan pääkaupunkiseudun liikenteen tilaajina toimivat HKL Helsingin sisäisen liikenteen osalta ja YTV seutuliikenteen osalta. Sittemmin pääkaupunkiseudun tilaajatoiminnot keskitettiin yhdelle organisaatiolle, HSL:lle.
- HSL katsoo tarpeelliseksi joukkoliikenteen suunnittelusta vastaavana kyetä tavalla tai toisella suunnittelemaan ja koordinoimaan seudun varikkokapasiteetin riittävyttä ja sopivuutta. HSL:n vaikutusmahdollisuudet ovat olleet melko välilliset. HSL:n asiantuntemuksella on voitu tukea varikkotoimintojen kehittämistä varsinkin Espoossa ja Vantaalla.
- Riippumatta suunnitellun varikkoyhtiön omistusjärjestelyistä tulisi yllä olevan johdosta HSL:llä olla suunnittelemansa liikenteen varikoiden suhteen keskeisempi kehittämis- ja hallintavastuu.
- Helsingin osalta bussivarikot ovat HKL:n hallussa. HKL:llä on mahdollisuus tarvittaessa vuokrata vapaata varikkokapasiteettia muillekin liikennöitsijöille kuin Helsingin Bussiliikenteelle. Esimerkiksi Koskelan varikon tiloja on tällä hetkellä vuokrattuna Veolialle.
- Helsingissä on todettu kiinteistöyhtiön käytön tehostavan varikkotoimintoja. Yhtiön puitteissa on joustavasti hoidettavissa korjaus- ja ylläpitorakentaminen. Yhtiössä on myös kiinteistönhoito voitu hoitaa tehokkaammin.
- Todettakoon vielä, että Helsingissä on historiasta johtuen joukkoliikenteen varikkotoimintojen käytännön osaamista enemmän kuin muilla HSL-kunnilla tai HSL:llä. Nyt suunnitteilla oleva varikkoyhtiö voisi hyödyntää tätä osaamista ostamalla varikkojen suunnittelua, hallinnointia ja ylläpitoa HKL:stä.

Varikoiden sijoittumisen merkitys liikennöinnin kannalta



- Aiemman selvityksen yhteydessä tehtiin YTV:n toimesta karttakuvia, joissa kuvattiin kunkin liikennöitsijän varikoiden sekä liikennöinnin sijoittuminen alueellisesti. Kuvista oli nähtävissä varikoiden ja liikennöinnin keskinäistä korrelaatiota. Eniten operaattoreilla oli liikennöintiä lähellä varikoita olevilla linjoilla (tai niiltä Helsingin keskustaan päin kulkevilla linjoilla) ja liikennöinnin määrä väheni etäisyyden kasvaessa varikoilta.
- Tilanne on tällä hetkellä pitkälti samanlainen, joskin pienten erien kilpailuttaminen on tuonut lisää mosaikkimaisuutta liikennöintialueisiin.
- Nobinalla on eniten liikennöintiä Espoon alueella Klovin varikon ympäristössä sekä Itä-Vantaalta Helsingin keskustaan päin kulkevilla linjoilla Hakunilan varikon eteläpuolella.
- Veolialla taas on painopistealueet Länsi-Vantaalla Tuupakan varikon ympärillä ja Länsiväylän varressa Suomenojan varikon läheisyydessä.
- Helsingin Bussiliikenteen vahvinta toimialuetta on edelleen Helsingin sisäinen liikenne, johon nähden sen varikot sijoittuvat hyvin.
- Myös Pohjolan Kaupunkiliikenteen ja Westendin Linjan liikennöintialueet ovat pääosin varikoiden läheisyydessä.
- Tilaajan kokemuksen mukaan liikennöitsijät pyrkivät tarjouskilpailuissa usein säilyttämään nykyisen liikennöintinsä tarjoamalla sitä edullisempaan hintaan kuin uutta toimintaa.
- Varikoiden sijoittumisella näyttää siten edelleen olevan ohjaava merkitys liikennöinnille ja tarjousten laatimiselle.



Kilpailuttamisen tuleva kehitys

- Joukkoliikenteen kokonaistaloudellisuuden kannalta varikkoajot tulisi minimoida. Tämä on mahdollista pääasiassa kahdella tavalla: a) varikoiden yhteiskäyttöä kehittämällä (jolloin varikoita voitaisiin joustavasti käyttää useiden operaattoreiden kesken) tai b) kilpailuttamalla liikennöintiä varikkokohtaisesti.
- Molemmat yllä olevat tavat edellyttävät, että varikkokapasiteetti (tai ainakin mahdollisimman suuri osa siitä) tulisi olla tilaajan hallinnassa tai ohjattavissa.
- Keskeinen kysymys on, jatkuuko nykyinen kilpailuttamistapa, jossa kohteet vaihtelevat muutamasta bussista 30:een bussiin, vai siirrytäänkö mahdollisesti tulevaisuudessa, ainakin pitkällä tähtäimellä, varikkokohtaisiin kilpailutuksiin ulkomaisten esimerkkien mukaan.
- Jos kilpailuttamista haluttaisiin kehittää varikkokohtaiseksi, tulisi tilaajalla olla mahdollisimman pian mahdollisimman paljon kapasiteettia, jotta malli olisi toimiva. Varikoiden yhteiskäytön kehittämisessä voidaan sen sijaan edetä pienemmin askelin kohti kohtuullisen osakapasiteetin hallintaa.
- Nykyisessä pienten kohteiden kilpailuttamisessa on etuna, että tarjouskilpailuihin voivat myös pienet liikennöitsijät hyvin osallistua. Tämän johdosta pienempiä tarjouskilpailuja tullaan järjestämään jatkossakin.
- Tällä hetkellä HSL:n ensisijaisena tavoitteena on laajempien alueellisten tarjouskilpailujen järjestäminen, joissa bussiyksiköiden määrä nousisi 50 - 100:aan bussiin. Tämä edellyttäisi mahdollisuutta tarjota samalla vastaavaa varikkokapasiteettia kaikkien tarjoajien käytettäväksi.
- Varikoiden yhteiskäytön kehittäminen on huomattavasti nopeammin ja helpommin järjestettävissä kuin varikkokohtainen kilpailuttaminen.
- Nykyisten varikoiden osalta kannattaisikin selvittää tarkemmin yhteiskäytön kehittämisen käytännön mahdollisuuksia.

Joukkoliikenteen varikkotoiminnot ja kaupunkien muut varikkotoiminnot

- Sekä Espoossa että Vantaalla nähdään joukkoliikenteen varikkotoimintojen poikkeavan melkoisesti kunnan muista kiinteistötoiminnoista. Kuntien pääasiallinen kiinteistömassa on sosiaalitoimessa ja koulutoimessa. Näihin nähden varikkokiinteistöt ovat hyvin erilaisia ja vaativat erityisiä resursseja.

Bussivarikoiden toiminnan luonne on erityistä myös suhteessa kunnan muihin varikkotoimintoihin. Tämä näkyy siinäkin, että nykyisinkin bussivarikot ja muun raskaan kaluston varikot ovat toiminnoiltaan hyvin eri tavalla organisoituja, vaikka ne sijaitisivat fyysisesti vierekkäin samalla varikkoalueella (kuten esimerkiksi Tuupakassa).

- Helsingissä bussiliikenteen varikkokiinteistöjä hallinnoidaan HKL:n Rakennusyksikössä, jossa on myös metro- ja raitioliikenteen varikoiden isännöinti- ja huoltopalvelut. Kiinteistöjen hoidon ja taloteknisten järjestelmien kannalta toiminnassa saavutetaan synergisiä etuja. Tosin HKL:n oman toiminnan kannalta raideliikennevarikot ovat lähempänä sen ydintoimintoja.

Toiminnallisesti eri liikennemuotojen varikot ovat erillään toisistaan. Vaikka esim. metrovarikko on Vartiokylän bussivarikon vieressä, niin varikoiden operatiivisia toimintoja hoidetaan eri organisaatioiden toimesta, koska liikennöintimuodoilla on erilaiset rakenteet, huoltotarpeet ja osaamisvaateet.

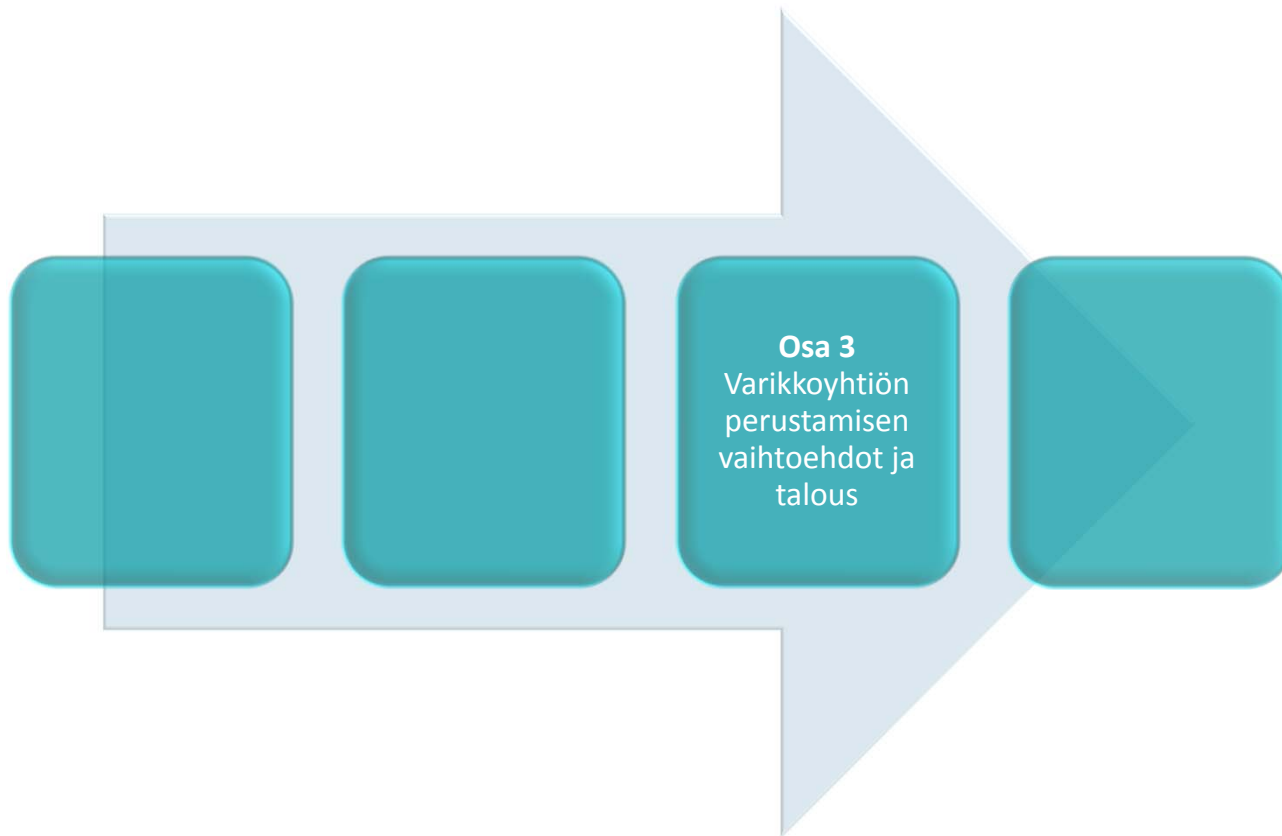
Varikot poikkeavat toisistaan myös siinä, että metro- ja raitiovarikot liittyvät kiinteästi ratoihin ja joukkoliikenneinfraan, kun taas bussivarikot voidaan sijoittaa joustavammin ajoteiden varrelle.

Varikkoyhtiö liikennöitsijöiden näkökulmasta



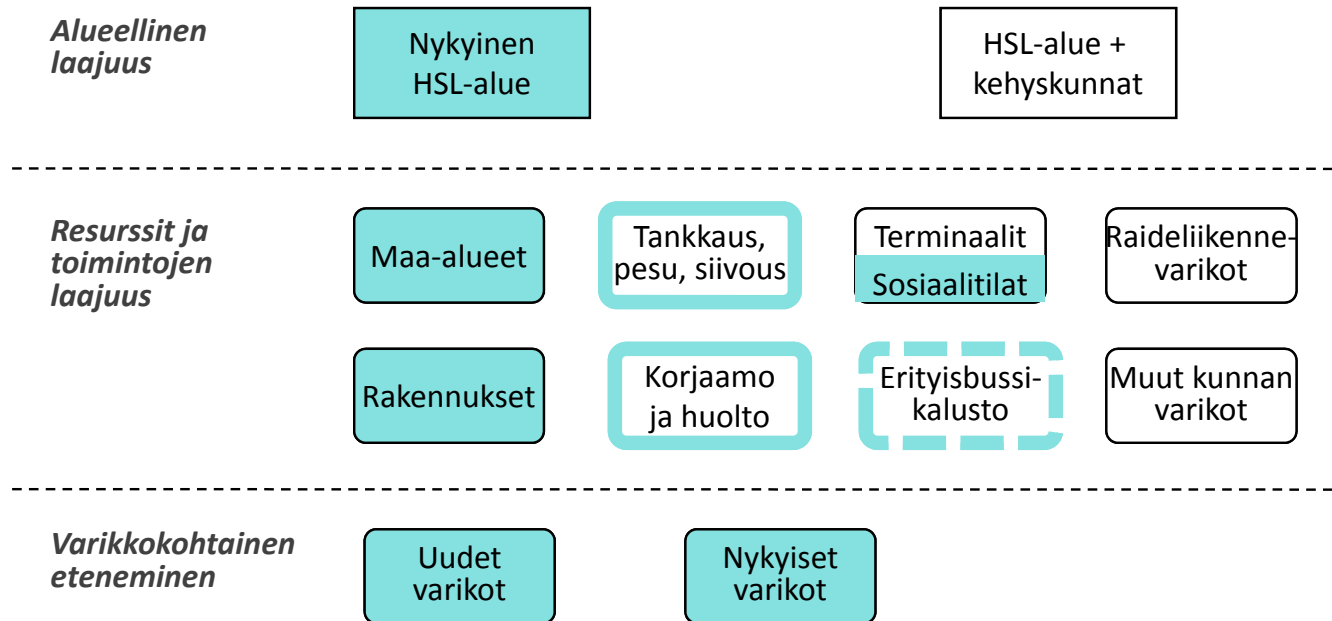
- Aiemman selvityksen yhteydessä haastateltiin viittä eri kokoista liikennöitsijää. Kokonaisuutena voidaan sanoa, että ne liikennöitsijät, joilla on omaa tai pitkäaikaisesti vuokrattua varikkokapasiteettia pääkaupunkiseudulla, ovat nykytilanteeseen melko tyytyväisiä ja suhtautuvat suunniteltuun varikkoyhtiöhankkeeseen varauksellisesti. Vastaavasti taas ne yritykset, joilla ei ole kunnollista varikkoa käytettävissään näkevät varikkoyhtiön käytön mahdollisuudet positiivisina.
- Kaikki liikennöitsijät pitävät varikkotoimintoja operaattorin ydinliiketoimintana ja keskeisenä kilpailukeinona. Korjauksen, huollon, siivouksen, tankkauksen jne. järjestäminen nähdään toimintaprosessin osatekijöinä, jotka pyritään organisoimaan mahdollisimman sujuvaksi oman toiminnan kannalta. Näiden siirtäminen tilaajataholle koetaan kilpailuedellytysten kaventamisena sekä uhkana liikennöinnin tehokkaalle hoidolle ja siten koko toiminnan taloudellisuudelle.
- Yritykset suhtautuvat varauksellisesti myös varikon sisäisten toimintojen (kuten esim. siivouksen) hoitamiseen kunnallisen yhtiön toimesta. Yksityisen yrityksen uskotaan hoitavan käytännön toiminnan selvästi joustavammin ja tehokkaammin.
- Varikon monikäyttömahdollisuuteen suhtaudutaan vaihtelevasti. Joillakin yrityksillä on hyviä kokemuksia yhteiseltä varikolta toimimisesta, mutta jotkut ovat kokeneet sen ongelmallisena, lähinnä sen johdosta, että pääoperaattori voi priorisoida toimintaa omista tarpeistaan käsin.
- Parempana käytäntönä liikennöitsijät pitäisivät yhteiskäyttöä, jossa varikkoalue olisi jaettu kahden tai kolmen operaattorin kesken siten, että kullakin olisi omat varikkoresurssinsa lukuun ottamatta raskaampaa kalustoa kuten nostureita.
- Kilpailuttamisen tehostamisessa yksityiset liikennöitsijät pitäisivät tärkeimpänä keinona mahdollisuutta päästä toimimaan Helsingin alueella olevilta varikoilta. Niiden keskeinen sijainti varsinkin Helsingin sisäisessä liikenteessä luo merkittävää kilpailuetua sieltä operoivalle yritykselle, eikä kilpailutilannetta siten koeta nyky muodossaan neutraalina.





Varikkoyhtiön toiminnallisia vaihtoehtoja

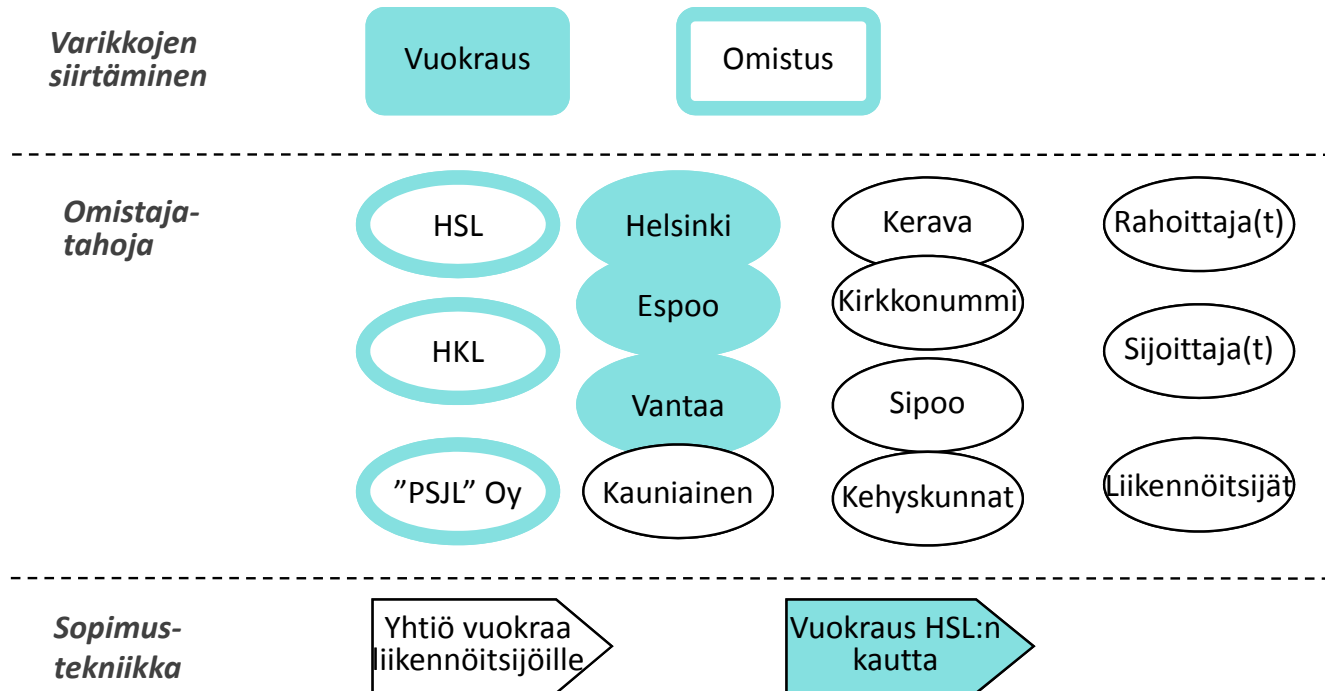
- Varikkoyhtiön muodostamiseen liittyviä toiminnallisia kysymyksiä ovat mm. yhtiön alueellinen laajuus, toimintojen laajuus ja varikkokohtainen eteneminen.



- Vuonna 2006 tehdyn selvityksen laajimpaan malliin (B) sisältyi turkoosilla täytetyt tekijät. (Turkoosilla kehystetyt tekijät olivat vaihtoehtoisia tekijöitä, joita voitaisiin kokeilla joissain yksiköissä.)

Varikkoyhtiön hallinnollisia vaihtoehtoja

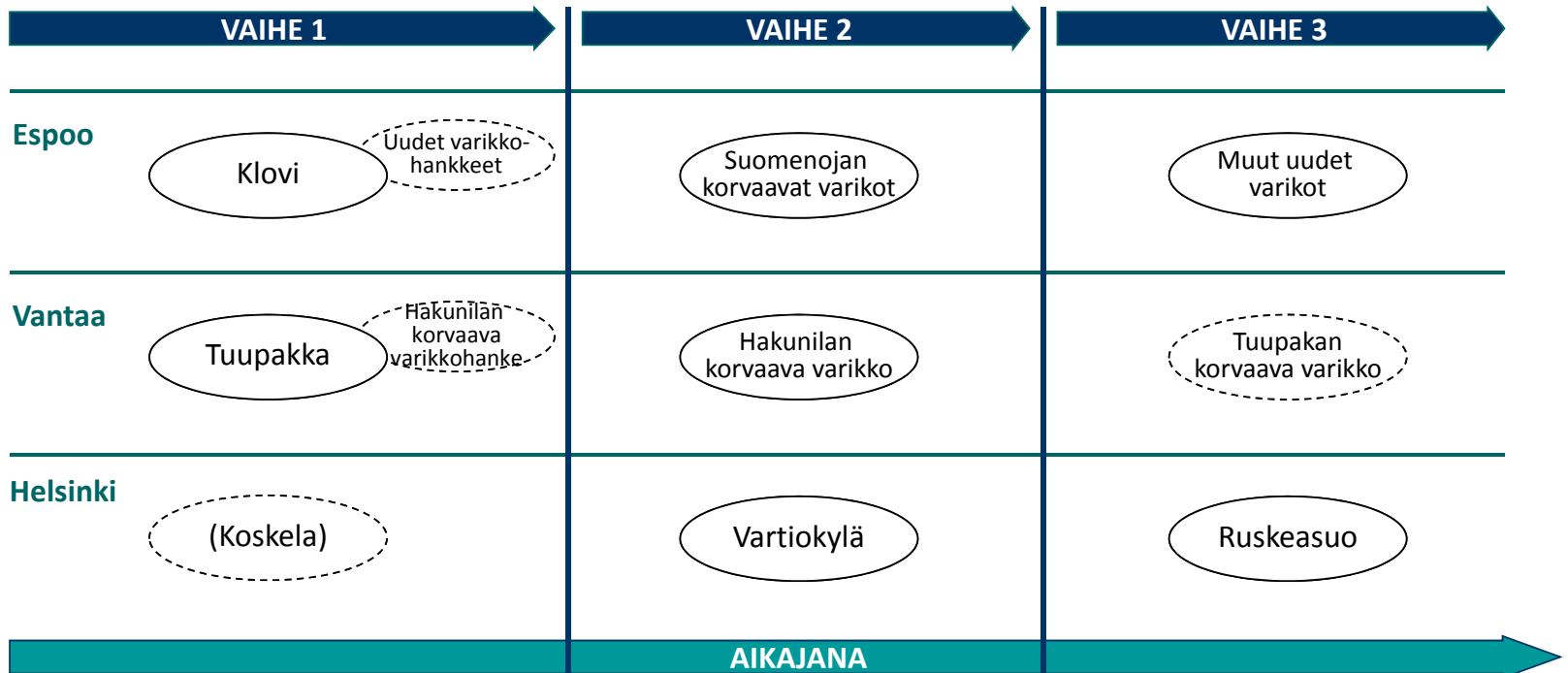
- Varikkoyhtiön muodostamiseen liittyviä hallinnollisia kysymyksiä ovat mm. omaisuuden siirtäminen, yhtiön omistus ja sopimustekniikka.



- Vuonna 2006 tehdyn selvityksen laajimpaan malliin (B) sisältyi turkoosilla kehystetyt tekijät.
- Tämän selvityksen yhteydessä käytyjen keskustelujen mukaan turkoosilla täytetyt tekijät olisivat varteenotettava vaihtoehto.

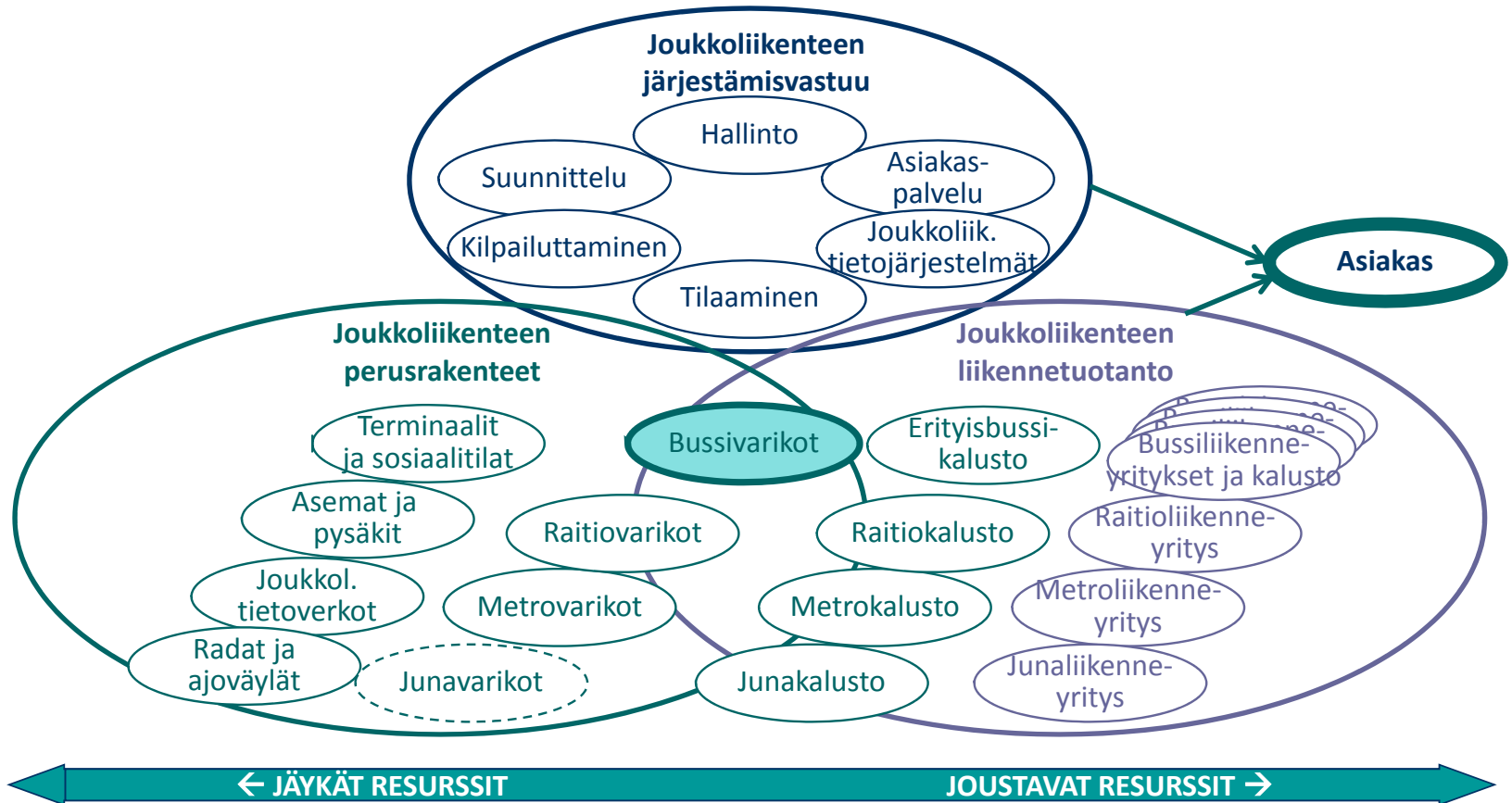
Mahdollinen eteneminen varikkokohtaisesti

Vuoden 2006 selvityksessä hahmotettiin yksi mahdollinen varikkokohtainen etenemistapa. Lähtökohtana oli mahdollisimman tasapainoinen eteneminen kuntien kesken. Alla olevassa taulukossa on eteneminen esitetty soveltaen aiempaa etenemisjärjestystä huomioiden nykyinen tilanne ja suunnitelmat. (Etenemistä ei tutkittu tässä yhteydessä tarkemmin.)



Varikkotoiminta osana joukkoliikenteen järjestämistä

Joukkoliikenteen järjestäminen voidaan jakaa kolmeen toimintakokonaisuuteen. Bussivarikot ovat liikennetuotannon ja perusrakenteiden harmaalla välialueella.



Yhteenveto yhtiön taloudellisista toimintaedellytyksistä



Aiemman selvityksen perusteella

- Varikkoyhtiöllä arvioitiin olevan taloudelliset edellytykset toimintaan, edellyttäen että varikot siirretään yhtiölle tuottoarvojen tai mahdollisesti niitä korkeampien kirjanpitoarvojen perusteella. Tuottoarvojen/kirjanpitoarvojen käyttäminen merkitsee kuntien kannalta luopumista varikkoalueiden spekulatiivisista arvoista (maan käytön tehostamisen lisäarvoista). Se on kuitenkin perusteltua, koska hanke on nähtävissä kuntien yhteisenä välttämättömänä panostuksena toimivan joukkoliikenteen turvaamiseksi.
- Taloudelliset laskelmat osoittivat, että uusien varikoiden rakentamisen myötä syntyy tarve nostaa varikkojen vuokratasoa jonkin verran. Varikkoyhtiön puitteissa vuokria on kuitenkin mahdollisuus tasata varikoiden kesken, jolloin yksittäisten uusien varikoiden vuokratasoa ei tarvitse nostaa kohtuuttoman korkeiksi.
- Varikoiden siirtämisestä varikkoyhtiölle aiheutuu varainsiirtovero (kiinteistöjen osalta 4 % ja yhtiöiden osalta uuden lakiesityksen mukaan 2,0 % siirtoarvoista). Vuokrausvaihtoehdoissa varainsiirtovero voidaan mahdollisesti välttää.

Nykytilanteen mahdolliset muutokset

- Kuntien uusien varikkohankkeiden ja jo tehtyjen perusparannusten myötä varikoiden kirjanpitoarvot ovat kohonneet ja kohoamassa merkittävästi.
- Liikennöitsijöiltä perityt vuokrat ovat samalla nousseet. Tämän johdosta mahdollisen varikkoyhtiön toimintaedellytykset ovat jatkossakin olemassa, jos vuokratasoa pystytään edelleen nostamaan.
- Varsinkin uusien varikoiden kohonneet pääoma-arvot voivat kuitenkin muodostua ongelmaksi, jos kaupunkien tulisi saada sijoitetulle pääomalle korkoa.
- Varikkoyhtiön taloudelliset edellytykset ovat todennäköisesti edelleen olemassa, mutta mm. uusien varikoiden nousseiden pääomakustannusten johdosta olisi tarpeen tehdä uusia laskelmia.

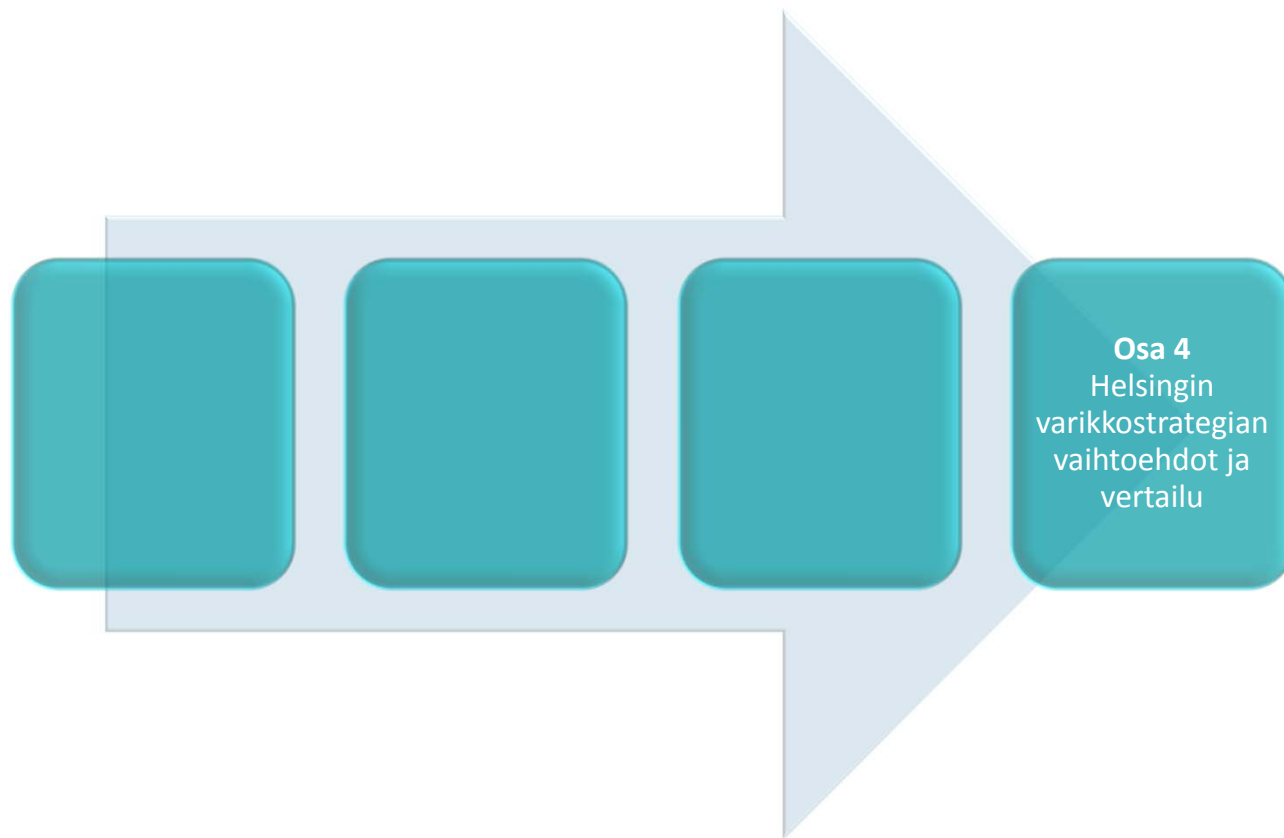
Yhteenveto varikkoyhtiösuunnitelmasta nykytilanteessa



- Varikkoyhtiön suunnittelun käynnistäneet tekijät ovat edelleen olemassa, joskin perusteet ovat jossain määrin myös muuttuneet
 - Kunnat ovat pyrkineet huolehtimaan bussivarikoiden kehittämisestä tarpeen mukaisesti, osittain yhdessä HSL:n kanssa. Huoli siitä, että varikkokapasiteettia ei tulisi tulevaisuudessa olemaan riittävästi, tai että niiden sijainti heikentyisi, on silti edelleen olemassa.
 - Kilpailuttamisen edellytykset ovat olleet myös hyvät, eikä huoli kilpailun toimimattomuudesta ole samalla tasolla kuin aiemmin.
 - Sen sijaan on noussut huoli bussiliikennemarkkinoiden toimivuudesta ja liikennöitsijöiden taloudellisen aseman voimakkaasta heikkenemisestä, mikä on näkynyt mm. kaluston laadun heikkenemisenä. On noussut kysymys siitä, miten toimintaa voidaan tervehdyttää kaikkien osapuolten toimintaedellytykset turvaavasti. Yhtenä tärkeänä keinona nähdään varikoiden yhteiskäytön lisäämisen mahdollisuus.
 - Huoli kilpailuttamisen neutraliteetista varikkokustannusten suhteen on edelleen säilynyt.
 - Varikkotoimintoja kehitetään kuntien toimesta hajautetusti ja HSL:llä on edelleen varsin välilliset edellytykset toimintojen koordinointiin liikennöintitarpeiden kehittymisen mukaisesti.
- Varikkoyhtiön perustamisen toiminnallisiin ja hallinnollisiin vaihtoehtoihin ei tullut esiin muutostarpeita. Sen sijaan varikkokohtainen eteneminen ja varsinkin mahdollisesti mukaan otettavien nykyisten varikoiden suhteen tilanne on ehkä aiempaakin monimutkaisempi. HSL pitää tärkeänä, että eteneminen tapahtuisi tasapainoisesti ainakin suurimpien kuntien osalta (Helsinki, Espoo, Vantaa).
- Varikkoyhtiön taloudelliset edellytykset ovat todennäköisesti edelleen olemassa, mutta mm. uusien varikoiden nousseiden pääomakustannusten johdosta olisi tarpeen tehdä uusia laskelmia.



Osa 4



Helsingin varikkostrategian vaihtoehtoja

Selvityksen aikana käydyissä keskusteluissa on tuotu esiin lähinnä seuraavat vaihtoehdot:

A) Nykytilanteen säilyttäminen

- Varikoiden omistuksen ja hallinnoinnin säilyttäminen nykyisessä muodossaan
- Hallinnointi ja ylläpito sekä vuokraus liikennöitsijöille HKL:n toimesta
- Päävuokralaisena HelB

B) Varikoiden siirtäminen yhteiselle varikkoyhtiölle

- Varikoiden omistuksen siirto (tuottoarvo, tekninen arvo, tai kirjanpitoarvo) tai vuokraus
- Liikennöitsijöiden kanssa tehtyjen vuokrasopimusten siirtäminen varikoiden mukana
- Yhtiön mahdollisina omistajina HSL, HKL, kunnat

C) Varikoiden siirtäminen laajemmalle infrayhtiölle

- Varikoiden omistuksen siirto ja liikennöitsijöiden vuokrasopimusten siirto kuten mallissa B
- Infrayhtiölle siirtyisi joukkoliikenteen perusresursseja ja niiden ylläpitoa laajemminkin, tavoitteena pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen perusrakenteiden kokonaisuuden hallinta
- Yhtiön mahdollisina omistajina kunnat

Vaihtoehtojen vertailua: Vaihtoehto A, nykytilanteen säilyttäminen



Puoltavia tekijöitä

- Helsingin kannalta nykytilanne on ollut toimiva, eikä varikkotoiminnoissa ole koettu käytännössä ongelmia
- Varikkoja on vuokrattu ja voidaan kapasiteetin käyttöasteen mukaan vuokrata edelleenkin muillekin liikennöitsijöille kuin HelBille ja varikoiden yhteiskäyttöä on mahdollista kehittää
- Nykytilanteen säilyttäminen ei vaadi muutostoimenpiteitä, eikä kuntien välisiä arvostus- ym. neuvotteluja
- Varikkoalueiden mahdollinen kiinteistökehityspotentiaali säilyy kaupungin käytössä
- Kiinteistö- ja varikko-osaaminen on HKL:ssä vahvaa ja tulee näin parhaiten hyödynnetyksi
- Varikoiden hallinnointi tapahtuu samassa yhteydessä kuin metro- ja raitioliikenteen varikoidenkin, mistä saadaan synergisiä hyötyjä
- Odottaminen perusteltua, jos tulevista muista muutoksista ei ole tässä vaiheessa parempaa tietoa, mutta niitä tiedetään olevan tulossa (HelB, raideliikenteen varikkohankkeet, muut infrahankkeet, kuntauudistus)

Vastaan olevia tekijöitä

- Tukee nykyistä huonoksi koettua bussiliikenteen kilpailuttamistilannetta ja heikentää mahdollisuuksia kilpailuttamisen kehittämiseen ja tervehdyttämiseen (tilanne koetaan huonoksi sekä tilaajan että tuottajien taholla)
- HKL:ssä vastuun kantaminen kiinteistöistä, jotka eivät suoranaisesti liity HKL:n ydinliikennetoimintaan, joka keskittyy raideliikenteeseen ja sen infran kehittämiseen ja ylläpitoon
- Varikoiden uusimisen investointien toteuttaminen pelkästään Helsingin rahoituksella (mm. Varhan tulevat investoinnit)



Vaihtoehtojen vertailua: Vaihtoehto B, varikoiden siirtäminen varikkoyhtiölle



Puoltavia tekijöitä

- Tukee bussiliikenteen kilpailuttamisen kehittämistä ja tervehdyttämistä (tilanne paranisi sekä tilaajan että tuottajien taholla)
- Varikoiden uusimisen investointien siirtyminen Helsingiltä yhtiölle (mm. Varhan tulevat investoinnit)
- HKL:ssä vapautuminen vastuun kantamisesta kiinteistöistä, jotka eivät suoranaisesti liity HKL:n ydinliikennetoimintaan, joka keskittyy raideliikenteeseen ja sen infran kehittämiseen ja ylläpitoon
- Varikkoyhtiö olisi mahdollista siirtää myöhemmin osaksi laajempaa infrayhtiötä (sen tytäryhtiöksi), mikä helpottaisi siirtotoimenpiteitä bussivarikoiden osalta ko. yhtiön muodostamisen yhteydessä

Vastaan olevia tekijöitä

- Varikkoalueiden mahdollisen kiinteistökehityspotentialin poistuminen osittain tai kokonaan (riippuu sopimuksesta varikkoyhtiön kanssa)
- Yhtiön muodostamisen aiheuttamat muutokset ja neuvottelut kuntien kesken
- Mahdolliset varainsiirtoverot varikkojen omistuksen siirtämisestä (vuokrausmallissa verolta saatetaan välttyä)
- Kiinteistö- ja varikko-osaaminen tulisi kuitenkin, ainakin aluksi ostaa HKL:ltä
- Jos tulevista muista muutoksista ei ole tässä vaiheessa parempaa tietoa, mutta niitä tiedetään olevan tulossa (HelB, raideliikenteen varikkohankkeet, muut infrahankkeet, kuntauudistus), voisi siirrosta syntyä ennenaikaisia vaikutuksia tai muuta haittaa



Vaihtoehtojen vertailua: Vaihtoehto C, varikoiden siirtäminen infrayhtiölle



(Huom. mallia on tässä arvioitu vain bussivarikoiden siirtämisen suhteen)

Puoltavia tekijöitä

- Tukee bussiliikenteen kilpailuttamisen kehittämistä ja tervehdyttämistä pitkällä tähtäimellä (tilanne paranisi sekä tilaajan että tuottajien taholla, joskin hitaasti)
- Infrayhtiössä olisi kiinteistö- ja varikko-osaamista riittävästi

Vastaan olevia tekijöitä

- Bussivarikkotoimintojen kehittäminen osana suurempaa infrakokonaisuutta saattaa olla heikompa kuin erillisenä yhtiönä tapahtuvassa toiminnassa
- Bussivarikkotoiminta jäisi infrayhtiössä ydintoimintojen (raideliikenteen investoinnit ja ylläpito) ulkopuolelle, pieneksi erilliseksi toiminnoksi
- Tukee bussiliikenteen kilpailuttamisen kehittämistä ja tervehdyttämistä vasta pitkällä tähtäimellä
- Varikkoalueiden mahdollisen kiinteistökehityspotentialin poistuminen osittain tai kokonaan (riippuu sopimuksesta varikkoyhtiön kanssa)
- Mahdolliset varainsiirtoverot varikkojen omistuksen siirtämisestä (vuokrausmallissa verolta saatetaan välttyä)
- Yhtiön muodostamisen aiheuttamat muutokset ja neuvottelut kuntien kesken



Vertailun yhteenvetoa

- Kaikissa vaihtoehdoissa on puoltavia ja vastaan olevia tekijöitä
- Vaihtoehtojen paremmuus riippuu siitä, minkä arvoisina tai kuinka merkittävänä eri tekijöitä pidetään