

# Selvitys Vantaan ratikan omistusmalleista

25.11.2019

Matti Lahdenranta

Kari Ruohonen





# Tarkasteltava kokonaisuus

**Tavoitteena oli tutkia, miten Vantaan ratikan toteutus organisoidaan**

- Kuka omistaa
  - Raitiotieinfran (rata, ratasähköt, pysäkit ym. kiinteästi rataan liittyvät rakenteet ja laitteet)?
  - Varikon ja siihen liittyvät rakenteet ja laitteet?
  - Vaunukaluston?
- Kuka vastaa raitiotieinfran, varikon ja kaluston toteutuksesta/hankinnasta sekä kehittämisestä?
- Kuka vastaa näiden ylläpidosta?

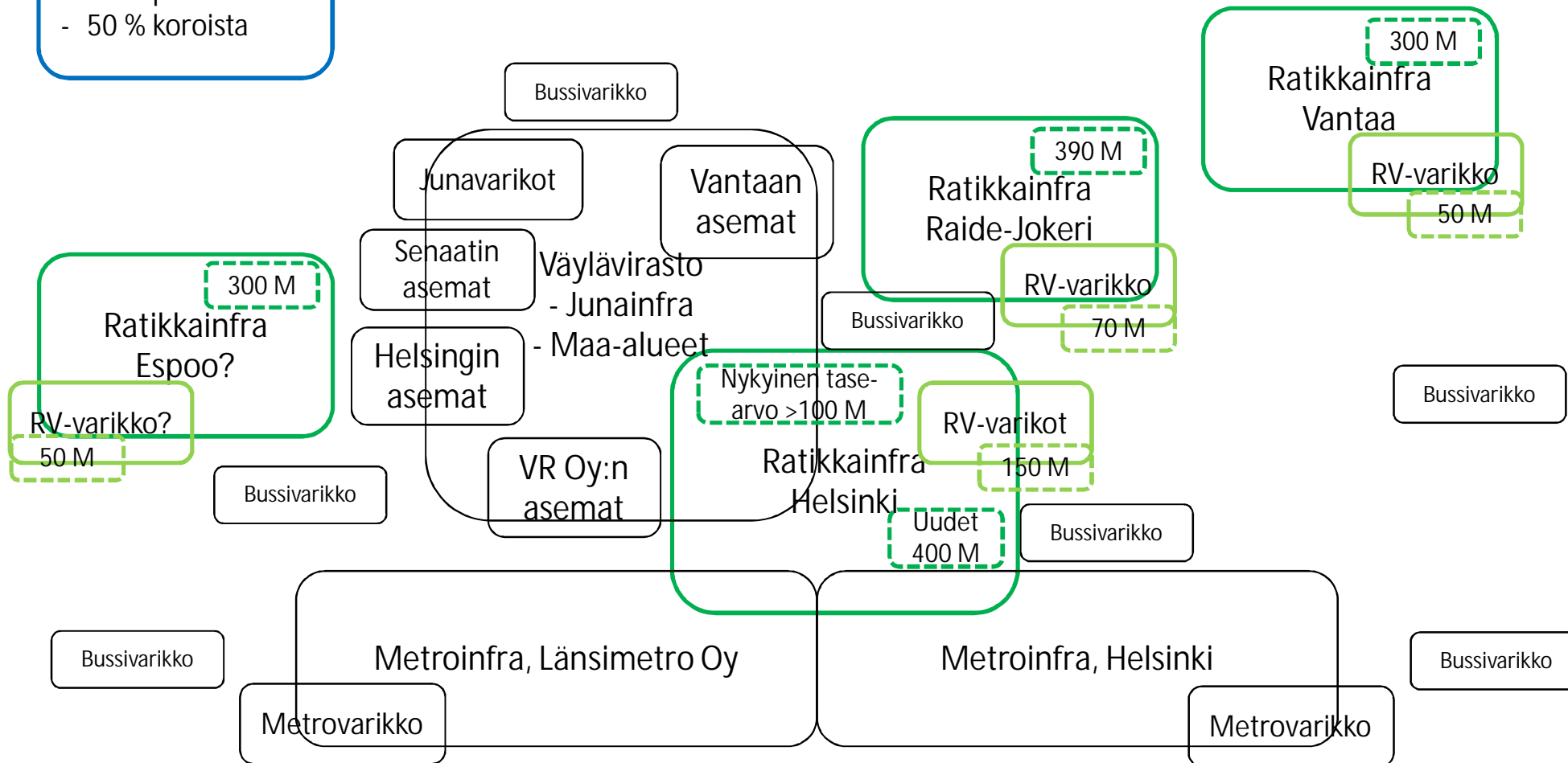
**Kaikissa vaihtoehdoissa Vantaan raitiotie on osa HSL:n järjestämää joukkoliikennettä!**

# Seudullinen toimintakenttä

## Infran kehittäminen ja omistus

HSL:n korvaukset:

- 50 % poistoista
- 50 % koroista



# Johtopäätökset nykytilanteesta – eväitä organisaatoratkaisuille

Nykyisiä organisaatioita on mieluummin keskitettävä kuin hajautettava edelleen.

- Organisoinnin kannalta kriittisiksi ja laajaa seudullista organisointia tukeviksi tekijöiksi osoittautuivat seuraavat, merkittäviä synergiaetuja tuottavat seikat:
  - Osaamista ei riitä kaikkeen – sitä on syytä keskittää.
  - Helsingin seudulle ei ole syytä luoda päällekkäisiä, samoihin tai samankaltaisiin tehtäviin keskittyviä erillisiä organisaatioita.
  - Suuruuden ekonomiaa kannattaa hyödyntää.
    - Erityisesti hankinnoissa ja ylläpitotehtävissä suuruudesta on hyötyä.
  - Kokonaisuutta pitää hallita.
    - Raitiotieinfran kehittämisessä, hankinnoissa ja ylläpidossa tarvitaan kokonaisnäkemys ja kokonaisuuden hallintaa korostava ohjaus.
  - Erikoiskalusto on kallista – sitä ei kannata hankkia vajaakäyttöön.
    - Raitiotieinfran rakentamisessa ja ylläpidossa tarvitaan paljon kallista erikoiskalustoa, joka hajautetussa mallissa olisi vajaakäytössä.

# Tutkitut organisoimisvaihtoehdot



**Työssä tutkittiin sekä yksityiseen että julkiseen rahoitukseen ja toteutukseen perustuvia vaihtoehtoja:**

## **1. Kahta yksityiseen toteutukseen perustuvaa mallia**

1. Yksityinen yritys: Yksityinen omistaa, toteuttaa, ylläpitää -> **Hylättiin**
2. Kunnan ja yksityisen yhteisyritys omistaa, toteuttaa ja ylläpitää -> **Hylättiin**

## **2. Liikelaitosmallia (LL/LL-kuntayhtymä omistaa, toteuttaa, ylläpitää) -> Hylättiin**

## **3. Kunnan tai kuntien omistavaan osakeyhtiöön/-ihin perustuvia malleja**

1. Kunta omistaa, toteuttaa ja ylläpitää
2. Kunnan omistama yhtiö omistaa, toteuttaa ja ylläpitää (Variaatio: Kunta omistaa)
3. Kunnat omistavat, toteuttavat ja ylläpitävät omilla alueillaan
4. Seudullinen yhtiö toteuttaa ja ylläpitää, kunnat omistavat infran
5. Seudullinen yhtiö omistaa, toteuttaa ja ylläpitää

# Yksityinen toteutusmalli hylättiin



## Yksityinen yritys tai Yhteisyritys, jossa kunta osakkaana:

- Malli edellyttää laajaa ja yksityiskohtaista sopimusrakennetta
- Tulot eivät voi perustua käyttäjämaksuihin -> **Ei business-lähtöistä ansaintamallia**
- Tonttimaan raitiotien vaikutusalueella on pääosin (2/3) yksityisomistuksessa ja omistus on hajautunut -> **Ansaintamalli ei voi perustua maankäytön kehittämisestä kertyviin tuloihin.**
- Sopimukset maankäyttömaksuista laatii ja maksut perii kaupunki, ei yksityinen yritys
- Ratikkahankkeen ja muun kaupunkirakentamisen erottelu katualueella on haastavaa, vaatii pitkälle viedyt suunnitelmat
- Yksityinen yritys voi toteuttaa hankkeen joustavammin, edullisemmin ja nopeammin
- Tuottovaatimukset tekevät rahan hinnan korkeammaksi kuin kaupunki rahasta maksaa
- Yhtiön tulonmuodostuksen tulisi perustumaan hyvin suurelta osin kaupungin maksamiin rahoitus- ja ylläpitovastikkeisiin
- Yhtiön toteuttamaa ratikkaa on lähes mahdoton sovittaa seudulliseen raideliikenteeseen, joten mittakaavaetuja malli ei tuota.
- Kaupungin roolina on viime kädessä vain maksajan rooli sekä riskinotto

# Julkisten toteutusmallien arviointi

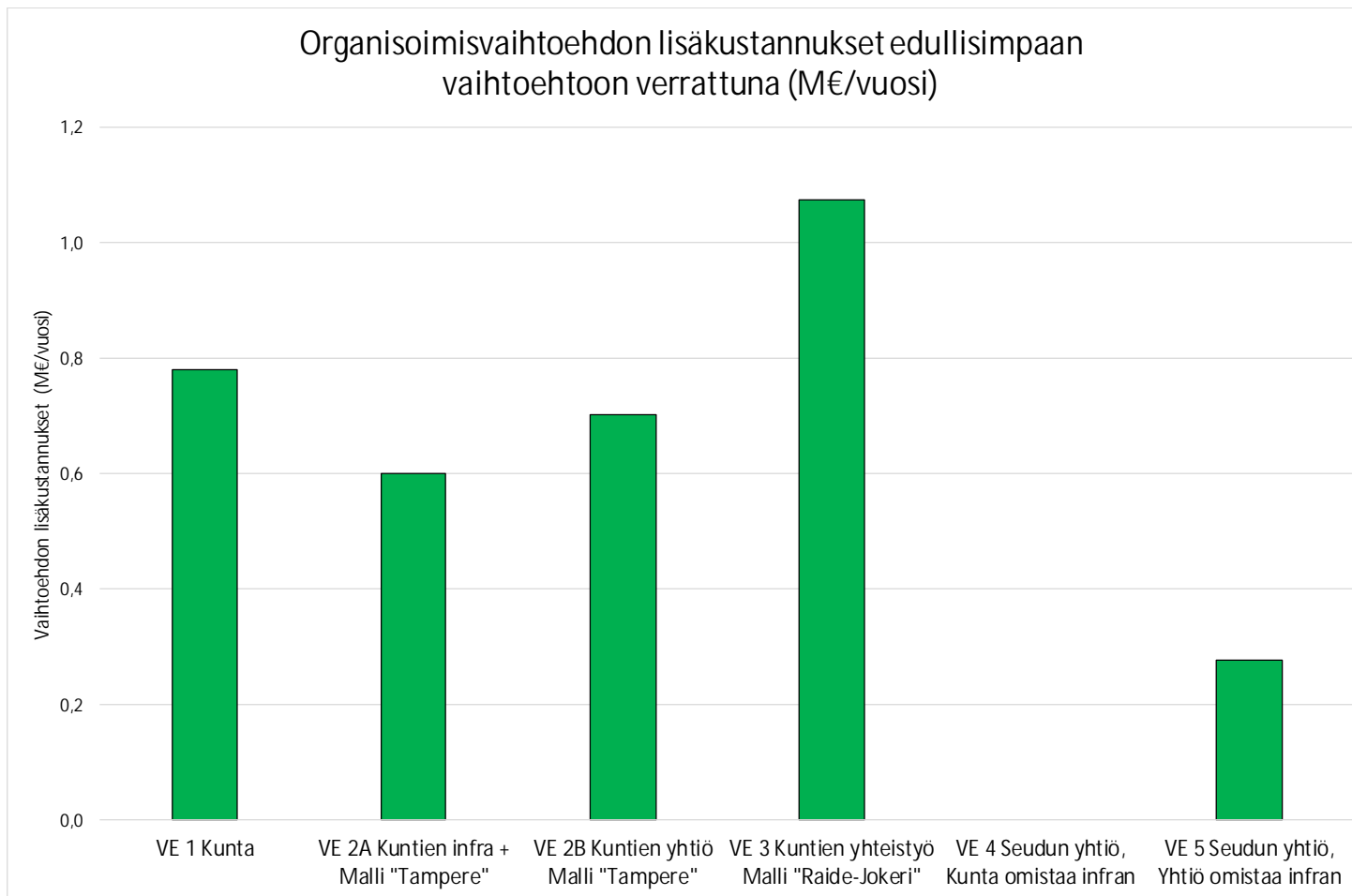
## **Viittä julkiseen toteutukseen perustuvaa arviointimallia arvioitiin mallintamalla vaihtoehdot**

- Vaihtoehtoja arvioitiin sekä toiminnallisuuden että niiden kustannuserojen perusteella

Vertailussa korostuivat seuraavat piirteet:

- Vahvan kunnan omistuksen etuina ovat omistajaohjaus ja paremmat rahoituksen ehdot
- Kuntavetoisissa vaihtoehdoissa ei saavuteta mittakaavaetuja
- Malli "Raide-Jokeri" osoittautui vertailussa heikoimmaksi sen vuoksi, että toteuttajaosapuolia on kaksi, joiden välinen suhde on epätasapainossa. Varsinaiseen Raide-Jokeriin malli sopii paremmin.
- Seudullinen yhtiö ja kunnan omistama infra on tasapuolisen hyvä vaihtoehto kaikkien ominaisuuksien suhteen
- Seudullinen yhtiö, joka omistaa infran on edullisimmillaan liikennöintiin, ylläpitoon ja seudullisuuteen liittyvissä kysymyksissä, yhtiön heikkoudet liittyvät erityisesti rahoituksen ehtoihin

# Vaihtoehtojen kustannusvertailu





# Onnistunut Vantaan ratikka



- Kaupunki vastaa linjaus- ja lupasuunnittelusta
- Ratikkainfra toteutetaan kunnan tai seudullisen Oy:n toimesta kaupungin taseeseen.
- Raitiovaunujen ja varikon hankinta, omistus ja ylläpito kuten myös koko ratikkainfran ylläpito toteutetaan kunnan tai seudullisen Oy:n toimesta
- Sovitaan yhteistyö Oy:n ja kaupungin hankkeeseen liittyvien esim. katujen peruskorjausprojektien kanssa
- Ratikkahankkeen projektiorganisaatio perustetaan jo suunnitteluvaiheessa
- Myös korkean tason ohjausryhmä asetetaan jo suunnitteluvaiheen alussa
- Kaupungin organisaatioilla syytä olla ratikkahankkeen yhteyshenkilöt, joilla on riittävät vastuut ja valta
- Määritettävä mikä on ratikkaprojektin valta / vastuu osana kaupungin organisaatiota