



Sopimuksen hyväksyminen uuden joukkoliikenneinfran kulujen kohdistamisesta

VD/5469/08.00.00.03/2014

J-VN/HW/JB

Tausta ja tavoitteet

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 15.12.2008 mm. HSL:n perussopimuksen. HSL:n perustamisen yhteydessä infrakorvauksen periaatteita ei määritelty tarkemmin ja kaikki infrakorvausta koskevat määräykset on koottu perussopimuksen 26 §:ään.

HSL:n perussopimuksen 26 §:ssä on todettu muun muassa, että "Jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti." Infrakulujen osalta perussopimuksen 26 §:ssä on todettu, että infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille liikennemuodoittain ja nousuittain. Infrakulujen kohdistamisesta ei ole perussopimuksessa tarkkoja määräyksiä, joten infrakulujen kohdistaminen edellyttää erillistä sopimusta.

HSL ja sen nykyiset jäsenkunnat ovat hyväksyneet perussopimusta täydentävän sopimuksen joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta (jäljempänä infrasopimus), jossa on määritelty infrakulujen kohdistaminen jäsenkunnille viimeistään 31.12.2011 käyttöönotetun omaisuuden osalta käyttöön. Vantaan kaupunginhallitus osaltaan hyväksyi infrasopimuksen kokouksessaan 7.3.2011. Saman sisältöiset sopimukset on solmittu HSL:n ja muidenkin alkuperäisten jäsenkuntien välillä syksyllä 2011 sekä Sipoon kunnan kanssa alkuvuodesta 2014.

Infrasopimuksen mukaisesti HSL maksaa jäsenkunnille jäsenkuntien HSL:n käyttöön osoittamasta joukkoliikenneinfraa korvausta. Infrakorvaus on siis luonteeltaan korvaus infran käyttöoikeudesta. Infrasopimuksessa on tarkemmin määritelty infrakorvauksen perusteena oleva joukkoliikenneinfra ja siitä aiheutuvat kustannukset.

Infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyvät 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut. Infran hallinto- ja ylläpitokuluista neuvotellaan kuntayhtymän ja jäsenkuntien kesken vuosittain.

Jäsenkuntien uusien joukkoliikenneinvestointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinvestointien käypää arvoa ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.

Vantaan kehärata ja muut tulevat kaupunkiratahankkeet sisällytetään infrakustannuksiin, mutta ei vanhojen kaupunkiratojen kustannuksia.

Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuu lippulajitutkiin ja matkakorttijärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

Nykyisen infrasopimuksen perusteella Vantaan kaupunki on laskuttanut HSL:ltä infrakuluja n. 1,1 milj. eurolla vuosittain, ennen Kehäradan käyttöönottoa.

Infrakulujen kohdistaminen uuden joukkoliikenneinfran osalta

Infrasopimuksen 8.2 kohdan viimeisen kappaleen mukaan "vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta jäsenkunnille sovitaan kokonaisuudessaan erikseen".

Vuoden 2011 jälkeen ei HSL-alueella ole toistaiseksi otettu käyttöön sellaista merkittävää joukkoliikenneinfraa, joka koskisi kuntarajat ylittävää joukkoliikennemuotoa. Tilanne muuttuu olennaisesti, kun ensin Kehärata otetaan käyttöön 1.7.2015 alkaen ja Länsimetro arviolta vuotta myöhemmin vuoden 2016 elokuussa. Jäsenkuntien talouden kannalta on merkittävää, miten Kehäradan ja Länsimetron infrakulut kohdistetaan niille jatkossa.

Kehäradan ja Länsimetron joukkoliikenneinfran kustannusten jaosta HSL ja kuntien kesken on neuvoteltu vuodesta 2011 alkaen. Kustannusten jakoa on pääsääntöisesti tarkasteltu kahden



vaihtoehtoisen jakomallin osalta eli liikennemuodoittain kunnittain nousujen suhteessa ja liikennemuodoittain nousujen suhteessa. Keväällä 2014 käytyjen HSL:n ja Espoon, Helsingin ja Vantaan virkamiesten välisten neuvottelujen lopputuotoksena sopimusten perustaksi valikoitui lopulta HSL:n esittämä malli, jossa kunnan HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset jaetaan HSL kuntien kesken liikennemuodoittain kyseisen kunnan alueella tehtyjen kyseisen liikennemuodon nousujen perusteella.

Infrakulut ehdotetaan kohdistettavaksi vuonna 2012 ja sen jälkeen seuraavasti:

- junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- metrolinjojen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metrolinjojen liikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

Kehäradan arvioidaan kasvattavan kertaseutulipputulot noin viidellä miljoonalla eurolla. Lentokentälle tehdään arviolta noin 38 000 matkaa / arkivuorokausi eli noin 14 miljoonaa matkaa vuodessa. Näistä matkoista taksimatkojen osuus on arviolta noin 30 %. Jos 25 % taksin käyttäjistä siirtyy kehäradan käyttäjiksi, Kehäradan myötä saadaan noin miljoona joukkoliikenteen lisämatkaa. Vuoden 2014 kertaseutulipun hinnalla (5 euroa) laskettuna lipputulon kasvu on noin 5 miljoonaa euroa vuodessa. Jos näin merkittävä kertaseutulipputulon kasvu jaettaisiin kuntaosuuksiin normaalilla jakoperusteella, se ei olisi Vantaata kohtaan oikeudenmukainen. Nämä lisätulot eivät olisi mahdollisia ilman kehärataa, johon Vantaa on investoinut.

Tämän vuoksi arvioiduista kertaseutulippujen lisätuloista kohdistetaan ensin Vantaalle vuosittain kolme (3) miljoonaa euroa kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia, kunnes em. investointi on poistettu.

Edellä mainituilla perusteilla HSL:n ja jäsenkuntien välillä tehdään erillinen samasanainen sopimus uuden joukkoliikenneinfran kustannusten jaosta. Aiemmat infrasopimukset jäävät voimaan sellaisenaan.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 27.5.2014 § 95 hyväksyä esitetyn sopimuksen joukkoliikenteen infrakulujen kohdistamisesta uuden joukkoliikenneinfran osalta ja lähettää sen jäsenkunnille hyväksyttäväksi.

Kaupunginhallitus 16.6.2014 § 25

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä sopimus joukkoliikenteen infrakulujen kohdistamisesta uuden joukkoliikenneinfran osalta ehdolla, että muut HSL:n jäsenkunnat tekevät vastaavan sisältöiset päätökset
- b) oikeuttaa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala tekemään siihen tarvittaessa merkitykseltään vähäisiä muutoksia.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Markku Weckman poistui yhteisöjäviiden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Sopimusluonnos uuden joukkoliikenneinfran kulujen kohdistamisesta

Täytäntöönpano: Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala



Vantaa

Muutoksenhakuohje: 1. oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417 436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi