

Pekka Kivekäs: äänestyselitys liikennelaitoksen johtokunnan kokouksen 17.5.2023 § 24:

Tampereen kaupunkiliikenne liikelaitos on tekemässä esitystä kaupunginhallitukselle varikoiden tarveselvityksen hyväksymisestä. Esitystä valmistellut hanketyöryhmä esittää ns. Länsivarikon sijoittamista Tesomalle ja Itävarikkoa Hankkioon. Yhteensä hankkeiden kustannusarvio on 21,7 M€. Tämän lisäksi TKL:n on varikkoratkaisujen toteutuksen yhteydessä tehtävä arviolta 20 M€:n kalustoinvestoinnit eli lähiajan investoinnit ovat yhteensä yli 40 M€. Tehdään investoinnit TKL:n taseeseen tai vuokrausperiaatteella, on niillä suuri merkitys TKL:n käyttötalouden kannalta ja investoinnit edellyttävät varmuutta palvelutuotannon volyymin riittävästä tasosta tulevina vuosina.

TKL:n toimiva johto on käsityksenään johtokunnalle ilmoittanut, ettei toimintaa voida johtaa useiden kilometrien päässä keskustasta, vaan varikkojen lisäksi tarvitaan kolmas tila keskusta-alueella. Kustannuksiltaan tila ei liene kovin suuri, mutta tätä tarvetta ei tarvesuunnitelmassa käsitellä ollenkaan. Sen sijaan varikkojen tarvitsemat latausasemat ja -järjestelmät ovat kustannuksiltaan miljoonaluokkaa, mutta kalustoinvestointiluonteensa vuoksi eivät ole mukana kustannusarviossa.

Tehdyn tarvesuunnitelman ongelmana on, että sen esittämä ratkaisumalli perustuu kahden sähköistetyn runkolinjan (7 ja 8) tarpeisiin. Tilaajalla on tarkoitus nostaa merkittävästi bussiliikenteen palvelutasoa. Linjat tarvitsevat kumpikin arviolta 20 nivelbussia. Linjat muodostavat kuitenkin vain 40 % TKL:n tämän hetken palvelutasosta. Kuinka ehdotetut varikot palvelevat loppuja 60 %, ei ole hahmottunut johtokunnan käymissä keskusteluissa. Kun käyttövoimana on vain sähkö, eivät varikkojen sijainnit ole optimaalisia muun palvelutuotannon näkökulmasta. Syntyvien investointikustannusten kattaminen edellyttää runkolinjojen lisäksi merkittävää muuta palvelutuotantoa.

Vaarana on, että muiden kuin runkolinjojen kustannusrakenne muodostuu esitetyssä varikkoratkaisussa kalliimmaksi kuin muilla palvelujen tuottajilla ja vuosien varrella tilaajalla on houkutus yksitellen siirtää linjoja halvemmille tuottajille.

Kaupungin omistaman joukkoliikenteen palvelutuotannon volyymi on viime kädessä kaupunkistrategiakysymys ja poliittinen ratkaisu. Voidaan ajatella, että volyyimia vähennetään ja keskitytään esim. runkolinjoihin. Tämä on kuitenkin tehtävä suunniteltuina ratkaisuin, eikä niin, että yhtenä päivänä huomataan tuotannon volyymin olevan suhteettoman vaatimatonta tehtyihin investointiratkaisuihin nähden.

Joukkoliikennelautakunnan kilpailutuksissa on nykyisin käytännössä optiovuosien kanssa usein 10 vuoden sopimusaika, mitä perustellaan investointien tarvitsemalla kuoletusajalla. TKL:n sopimus on toistaiseksi voimassa oleva puolen vuoden irtisanomisajalla.

TKL:n toiminnan suunnittelussa ongelmana on, ettei liikelaitoksella ole omaa hyväksyttyä liiketoimintasuunnitelmaa ja strategiaa. Muutostarpeet tulevat tilaajalta, jonka intressit ovat yksittäisissä linjoissa. Liiketoiminnan kokonaisuutta tai tavoitetilaa ei ole käsitelty oikeasti missään. Tilanteen vaikeutta korostaa vielä tapahtumassa oleva suuri muutos liikenteen käyttövoimassa. TKL:llä ei ole tällä hetkellä yhtään sähköbusia ja liikelaitoksen kokemukset sähköisen käyttövoiman edellyttämästä toiminnan organisoimisesta ja osaamistarpeista ovat vähäiset.

Kaupunginhallituksen konsernijaosto on päättänyt 16.5.2023 käynnistää liikennelaitoksen yhtiöittämisselvityksen. Selvityksen yhteydessä tehdään luonnollisesti liiketoimintasuunnitelma, joka määrittelee yhtiöittämisen mahdollisuudet ja reunaehdot mm. suhteessa investointeihin ja palvelutuotannon volyymiin. Lopullista varikkoratkaisua ei voi tehdä ennen liiketoimintasuunnitelman valmistumista ja varikkoratkaisut ovat keskeinen osa liiketoimintasuunnitelmaa.

Toinen vaihtoehto, että perustettava yhtiö tekee varikkoratkaisut liiketoiminnallisin perustein, mutta aikataulusyistä tämä ei liene käytännöllistä.

On selvää, että yhtiömallissa kustannustason tarkkailu ja vertailu muihin toimijoihin korostuu suhteessa liikelaitosmalliin. Asiassa on hyvätkin puolensa, mutta yhtiön kustannusrakennetta ei voida valmiiksi rakentaa sellaiseksi, että sen puitteissa on vaikeaa tai mahdotonta päästä kilpailukykyiseen tuotantorakenteeseen.

Runkolinjat pitkine busseineen edellyttävät paljon rakentamista pysäkki- ja katuverkossa omine kaistoineen ja liittymineen. Nämä kustannukset eivät lankea liikennelaitokselle tai perustettavalle yhtiölle, mutta infran rakentamisen vaikutuksista esim. varikkoratkaisujen aikatauluihin ei tarveselvityksessä puhuta, eikä johtokunnan keskusteluissa ole syntynyt vaikutelmaa, että asiat olisivat kaupunkikonsernissa näiltä osin sovittuna.

Yhteenvedona voidaan todeta, että tarveselvityksen esittämän ratkaisuehdotuksen realistisuudesta ei ole tällä hetkellä kenelläkään tietoon pohjautuvaa käsitystä. Hankkeen rahoitukseen liittyviin kysymyksiin olemme saaneet vastauksena, että ”hyvä kysymys”. Varikkoselvitystä ei voida viedä eteenpäin ilman, että TKL:n liiketoiminnan jatkumiseen liittyvät riskit on analysoitu ja edellä mainitut hankkeeseen liittyvät näkökulmat on yhteensovitettu.