



23.09.2021

Asia/4

§ 142

Raitiovaunuvarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelma

HEL 2021-010162 T 08 00 08

Päätös

Johtokunta päätti panna asian pöydälle seuraavaan kokoukseen asti.

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Jarno Köykkä, hankejohtaja, puhelin: 310 15526
jarno.koykka(a)hel.fi

Liitteet

1 Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma 2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Johtokunta esittää kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi Helsingin raitiotievarikkojen päivitetyn kehittämissuunnitelman liikenneliikelaitoksen toiminnan pohjaksi.

Tulevien raitiovaunuvarikoiden rakentamisessa noudatetaan kehittämissuunnitelman skenaarion 2 mukaista järjestystä, jossa Koskelan varikko toteutetaan ennen Laajasalon varikkoa ja Töölön nykyisen varikon elinkaarta jatketaan 2030-luvun loppuun saakka.

Esittelijän perustelut

Liikenneliikelaitoksen (HKL) laatima ja Helsingin kaupunginhallituksen hyväksymä (27.8.2018, 32 §) raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma valmistui vuonna 2018. Kehittämissuunnitelmassa esitettiin Ruskeasuon ja Koskelan varikoiden kehittämistä raitioliikenteen päävarikoiksi, joita tukevat pienemmät sivuvarikot mm. Raide-Jokerilla Roihupellossa ja Kruunusiltojen linjastolla Laajasalossa. Varikkohankkeiden toteutusta on edistetty tämän suunnitelman mukaisesti. Lisäksi HKL laati erillisen kalusto- ja varikkohankintoja koskevan yhteensovitus selvityksen vuonna 2019.



Raitiotievarikkojen kehittäminen on edennyt mm. Ruskeasuon varikon ja Raide-Jokerin varikon toteutuksella sekä Koskelan varikon ja Laajasalon varikon suunnittelulla. Raide-Jokerin varikko Roihupellossa valmistuu suunnitellusti kesällä 2022 vastaanottamaan Raide-Jokerin kaluston. Ruskeasuon varikon rakentaminen alkaa syyskuussa 2021 ja varikko valmistuu suunnitellussa 100 raitiovaunun säilytyskapasiteetin laajuudessaan vuoden 2023 loppuun mennessä. Koskelan varikon hanke on edennyt varikon viitesuunnitelmien valmistumiseen. Laajasalon varikon kaava sekä hankesuunnitelma ja kustannusarvio valmistuivat vuonna 2020. Valmistuneesta kaavasta on tehty valitus hallinto-oikeuteen.

Vaunuhankintoja koskevat tiedot ovat tarkentuneet mm. Kruunusiltojen ja Kalasatamasta Pasilaan -raitiotien hankkeiden etenemisen myötä. Lisäksi myös Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän bulevardin pikaraitiotien suunniteltu toteutusaikataulu ja -laajuus ovat muuttuneet. Raitiotiejärjestelmän suunnittelutilanteen tarkentumisen ja muutosten vuoksi myös raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmaa on tarkistettu.

Päivitetyssä raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmassa on kuvattu raitiotievarikkojen nykytilanne, varikoihin vaikuttavat suunnitelmat kunnossapidon ja liikennöinnin kehittämiseksi sekä raitiotievarikkojen kehittämisen kokonaisuus varikkohankkeittain. Kehittämissuunnitelman lopuksi on esitetty päivitystyön aikana tunnistetut kehittämisspolut sekä analyysi niiden sopivuudesta Helsingin tarpeisiin.

Työssä on hyödynnetty Helsingin kaupungilla, HKL:ssä ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymässä (HSL) laadittuja suunnitelmia raitioliikenteen laajenemisesta sekä tulevista kaupunkikehityshankkeista.

Kehittämissuunnitelman yhteydessä pyritään löytämään paras kokonaistaloudellinen ja tarkoituksenmukaisin ratkaisu, jonka perusteella tulevat raitiovaunuvarikot rakennetaan. Säilytys- ja kunnossapitokapasiteetin tulee kuitenkin riittää lopullisessa tilanteessa kulloinkin käytössä olevalle kalustolle.

Työn aikana on haastateltu HKL:n eri toimintojen asiantuntijoita sekä HKL:n sidosryhminä Helsingin kaupunginkanslian, kaupunkiympäristön toimialan ja HSL:n asiantuntijoita. Haastatteluiden tarkoituksena oli karvoittaa varikoiden käyttäjien ja sidosryhmien näkemyksiä ja tarpeita raitiotievarikoiden laajuudelle, toiminnoille ja toteutuksen ajoitukselle sekä tunnistaa näihin tekijöihin liittyvien epävarmuuksien ja suunnitteluvalintojen vaikutuksia haastateltujen edustamien organisaatioiden toimintaan.

Kehittämisspolujen päälinjat on muodostettu kahden päämuuttujan suhteen: mikä on Laajasalon varikon toteutuspäätös ja -aikataulu sekä



millä tavoin Koskelan varikon kehittämistä edistetään. Skenaariot on tarkemmin kuvattu liitteenä olevassa kehittämissuunnitelmassa.

Skenaarioita on verrattu keskenään sen perusteella, mikä on varikko-hankkeiden toteuttamisvalmius, hankkeiden toteutuva laajuus (varikkokapasiteetti) suhteessa raitioliikenteen tarpeeseen sekä varikkohankkeiden kaupunkikehitykselle luomat edellytykset. Lisäksi on arvioitu hankkeiden kaupungille tuottamia maankäyttö- ja muita taloudellisia hyötyjä.

Skenaarioista ehdotetaan jatkettavan vaihtoehto 2 mukaisesti, jossa Laajasalon varikon aikataulua ja laajuutta muutetaan sopimaan nykytilanteeseen ja Koskelan varikon toteutus ajoitetaan vuosille 2024-2027. Koskelan varikon kehitys toteuttamista varten käynnistetään välittömästi, jotta varikkotilaa on riittävästi niin Kruunusiltojen kuin Länsi-Helsingin raitioteiden käyttöön 2020-luvun loppupuolella. Kapasiteetin riittävyyden sekä riskienhallinnan näkökulmasta on myös syytä jatkaa Töölön varikon käyttöä 2030-luvun loppuun saakka.

Muodostettuja skenaarioita on käsitelty yhdessä Helsingin eri hallintokuntien ja HSL:n edustajien kanssa. Esitetty eteneminen vaihtoehtoon kaksi mukaisesti on myös näiden sidosryhmien kanssa yhdessä tunnistettu parhaaksi etenemistavaksi tulevien varikoiden rakentamisessa.

Laajasalon varikon toteutuksen lykkäämistä tukee se, että Kruunusiltojen vaiheittaisen toteutuksen mukainen kaupallinen liikennöinti voidaan tämän suunnitelman perusteella käynnistää Ruskeasuon, Koskelan ja Töölön varikoiden ollessa käytössä. Laajenevan raitioliikenteen säilytyskapasiteetin osalta tulee Laajasalon tai vastaavan kokoluokan varikko ajankohtaiseksi 2030-luvun loppupuolella. Koskelan toteuttaminen ennen Laajasalon varikkoa mahdollistaa myös varautumisen mahdollisiin muutoksiin, mikäli esimerkiksi vaunuhankintojen tai raitiotiehankkeiden aikataulut muuttuvat. Laajasalon suunnitellun hybridivarikon kustannusarvio on myös huomattavan suuri sen tarjoamaan palveluun nähden. Sen laajuutta sekä toteutusta tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Sekä Koskelan että Laajasalon varikon osalta varikkojen hybriditoteutuksen mahdollistama kaupunkitilan tehokkaampi käyttö tarkoittaa tavallista merkittävästi suurempia varikoiden rakennuskustannuksia. Varikkojen toteuttaminen pelkästään raitioliikenteen tarpeista ei perustele näin suuria kustannuksia. Toisaalta kaupunkikehittämisestä aiheutuvien, tavanomaisia kustannuksia selvästi suurempien kustannusten jyvittäminen joukkoliikenteen lipun hintoihin ei ole perusteltua ja vaikuttaa negatiivisesti joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Tämän vuoksi varikkohankkeiden rahoituksessa tulee huomioida niiden kaupungille tuot-



23.09.2021

Asia/4

tama maankäyttöhyöty ja etsiä hankkeiden rahoittamiseen sellainen malli, jossa kustannukset ja hyödyt jakaantuvat raitioliikenteen ja kaupunkikehityksen kesken oikeudenmukaisella tavalla.

Kehittämissuunnitelmassa mainituista jatkoselvityksistä hybridirakentamisen kustannusjakoa tulee selvittää tarkemmin erillisselvityksellä. Selvitys laaditaan yhteistyössä varikkorakentamisen sidosryhmien kanssa.

Hiilineutraali HKL -ohjelmaa ollaan parhaillaan luomassa ja tulevien varikkohankkeiden osalta tulee ottaa kyseisen ohjelman mukaiset tavoitteet huomioon. Hankekohtaiset päästölaskelmat ja niiden yhteydessä luodut tavoitteet ohjaavat tulevia hankkeita.

Asian jatko

Helsingin kaupunginhallitus päättää kehityssuunnitelman hyväksymisestä, jota ennen kaupunginkanslia pyytää lausunnot tarvittavilta tahoilta (mm. HSL). Asian käsittely muissa hallintokunnissa tapahtuu loka-kuun aikana ja alustava arvio kaupunginhallituksen käsittelystä on marraskuussa 2021.

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Jarno Köykkä, hankejohtaja, puhelin: 310 15526
jarno.koykka(a)hel.fi

Liitteet

1 Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma 2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano