



4.11.2024

Asia/8

8

**V 13.11.2024, Koskelan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntäminen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle**

Pöydälle 28.10.2024

HEL 2024-011379 T 08 02 01

**Päätösehdotus**

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Koskelan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelman siten, että hankkeen palvelukorvaussopimuksen piiriin kuuluvien osuuksien arvonlisäveroton enimmäishinta on yhteensä 117 600 000 euroa kustannustasossa heinäkuu 2024.

Samalla kaupunginvaltuusto myöntää Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle enintään 336 000 000 euron lainoja varten tarvittavan kaupungin omavelkaisen takauksen ilman vastavakuutta Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämishankkeen palvelukorvaussopimuksen ja liikennöintisopimuksen piiriin kuuluvien investointien rahoittamiseen tarvittaviin lainoihin siten, että haettava takaus kattaa nostettavien pitkäaikaisten lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset lainanhoito- ja perimiskulut. Nostettavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päättää, että ao. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle myönnettävästä omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12. ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä.

**Esittelijän perustelut**

Hankkeen tausta

Kaupunginhallitus hyväksyi 24.1.2022 § 57 raitiovaunuvarikoiden päivitetyn kehittämissuunnitelman. Kehittämissuunnitelman lähtökohtana on, että Helsingin raitioliikennettä operoidaan jatkossa pääasiassa kahdelta päävarikolta, Ruskeasuolta ja Koskelasta. Ruskeasuon varikko on kehittämissuunnitelman mukaisesti käyttöönottovaiheessa. Koskelan varikon kehittämishanke on aikataulutettu siten, että sen toteuttaminen voidaan aloittaa vuonna 2024 Ruskeasuon varikon toiminnan käynnistyttyä.



Koskelan elinkaarensa lopulla olevan raitiovaunuvarikon toiminta päättyy vuonna 2024. Tarkoituksena on purkaa nykyinen varikko ja rakentaa Koskelaan toinen Helsingin raitiotieverkon päävarikoista palvelemaan ensivaiheessa raitioliikennettä Helsingin kantakaupungissa. Varikolla säilytetään, huolletaan ja korjataan kantakaupungin raitioliikenteessä käytettävät raitiovaunut. Lisäksi varikolta käsin toimii raitiotien ratakunnossapito.

Raitiovaunuvarikoiden ja niihin liittyvän infran toteuttamisesta vastaa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (kaupunkiliikenneyhtiö), jolle kaupungin liikenneliikelaitoksen muut kuin metron infra- ja liikennöintisopimuksiin liittyvät toiminnot ovat siirtyneet kaupunginvaltuuston 22.9.2021 § 282 tekemän päätöksen mukaisesti. Kaupunkiliikenneyhtiö toteuttaa pääkaupunkiseudun ja kaupungin joukkoliikenteeseen liittyvää infraomaisuutta sekä tuottaa muita joukkoliikennettä tukevia palveluita ja luovuttaa kaupungille käyttöoikeuden ko. infraomaisuuteen. Kaupunki osoittaa edelleen joukkoliikenneinfraomaisuuden Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) käyttöön.

Kaupunki korvaa kaupunkiliikenneyhtiölle raitiovaunuvarikoiden ratainfra- ja ratainfra kunnossapitoon liittyvien tilojen kustannukset kaupunkiliikenneyhtiön ja kaupungin välisen joukkoliikenneinfra- ja muiden palveluiden tuottamisesta tehdyn palvelukorvaussopimuksen (palvelukorvaussopimus) mukaisesti. Kaupunki puolestaan veloittaa osan näistä kustannuksista infrakorvauksina HSL:ltä. Tehtävä hankepäätös koskee näitä varikon osia.

HSL:n hallituksen 12.12.2023 hyväksymällä sopimuksella Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta HSL on sitoutunut korvaamaan kaupunkiliikenneyhtiölle Koskelan varikon tilat, jotka palvelevat raitiovaunujen liikennöintiä. Mikäli HSL joltain osin kilpailuttaa raitioliikenteen operoinnin tulevaisuudessa ja tämän seurauksena varikon käyttöoikeus luovutetaan kokonaan tai osin kilpailutuksen voittaneelle operaattorille, kaupunkiliikenneyhtiö tulee vuokraamaan näihin toimintoihin tarvittavat tilat operaattorin käyttöön. Tehtävä hankepäätös ei koske näitä varikon osia.

Kaupunkiliikenneyhtiö toteuttaa Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämishankkeen allianssimallilla. Allianssin palveluntuottajat valittiin kesäkuussa 2023 ja allianssin kehitysvaihe käynnistyi elokuussa 2023.

#### Hankkeen investointikustannusten jakautuminen

Raitiovaunuvarikon kehittämishankkeen investointikustannukset ja kaantuvat seuraavasti:

- Varikkoinvestointi on yhteensä 336 000 000 euroa (alv 0 %),



4.11.2024

- kaupunkiliikenneyhtiön ja HSL:n välisellä liikennöintisopimuksella rahoitettava osuus kokonaisinvestoinnista on 218 400 000 euroa (alv 0 %),

- kaupunkiliikenneyhtiön ja kaupungin välisellä palvelukorvaussopimuksella rahoitettava osuus kokonaisinvestoinnista on 117 600 000 euroa (alv 0%).

Kaupunkiliikenneyhtiön ylimääräinen yhtiökokous on 19.11.2024. Kokouksen asialistalla on Koskelan varikkohankkeen investointipäätös. Hallitus esittää yhtiökokoukselle Koskelan varikkohankkeen investoinnin toteutuksen hyväksymistä liitteenä olevan toteutussuunnitelman kuvauksen pohjalta siten, että investoinnin arvonlisäveroton kokonaishinta on enintään 336 000 000 euroa heinäkuun 2024 kustannustasossa. Esitys on ehdollinen Koskelan varikkohankkeen hankesuunnitelman hyväksynnälle Helsingin kaupunginvaltuustossa.

HSL on osaltaan jo sitoutunut kuntayhtymän hallituksen päätöksellä 12.12.2023 § 117 korvaamaan varikon liikennöintisopimukseen kuuluvat osuudet.

#### Koskelan varikkohankkeen lähtökohdat

Koskelan varikon nykyrakennukset ovat iäkkäitä, eivätkä teknisen kunnonsa vuoksi ole enää käytettävissä 2020-luvun lopulla. Säilytyshallirakennuksen kattorakenteissa on jo nyt sortumisvaara, jonka tilapäiselle korjaukselle ja sitä kautta varikon käytölle on olemassa vain väliaikainen lupa. Rakennuksille on rakenteiden heikon kunnan takia jo tehty hätätöinä suhteellisen kalliita korjaustoimenpiteitä, jotta operointi varikolta on mahdollista. Nykyisten rakennusten käyttö tulevaisuudessa edellyttäisi niiden mittavaa purkamista ja uudelleen rakentamista.

Koskelan varikkohankkeella on keskeinen rooli raitioliikenteen laajentamisen mahdollistamisessa ja laadukkaan liikennöinnin takaamisessa. Hankkeella vastataan raitiotieverkoston kasvusta seuraaviin kapasiteettitarpeisiin, mutta tuetaan myös kaupunkiraideliikenteen luotettavuus-, kustannustehokkuus- ja ympäristöystävällisyystavoitteiden saavuttamista.

Koskelan varikolla toimii vaunuvarikon yhteydessä raitioinfran kunnossapito, joka vastaa ratainfran ja ratasähköjärjestelmän kunnossapidosta. Raitiotieverkoston laajentuessa, on raitioinfran kunnossapitotoiminnan vastattava kasvavaan tarpeeseen. Kunnossapitotoiminnan kapasiteetin lisäämiseksi Koskelan varikkohankkeessa toteutetaan raitioinfran kunnossapidolle tilat, joissa toiminta voi kehittyä vastaamaan raitiotieverkoston laajentumista.



Koskelan varikko mahdollistaa kantakaupungin sekä päätettyjen ja toteutuksessa olevien Kruunusiltojen ja Länsi-Helsingin raitioteiden vaatiman kaluston säilyttämisen, huoltamisen ja korjaamisen. Koskelan varikon säilytyskapasiteetti mahdollistaa myös Länsisataman ja Viikki-Malmin pikaraitioteiden tarpeet. Näiden hankkeiden tarpeisiin on kokonaistaloudellisesti perusteltua varautua jo varikkohankkeen ensimmäisessä vaiheessa, vaikka niiden toteuttamisesta ei vielä ole tehty päätöksiä, koska toiminnassa olevan varikon laajentaminen vaikeuttaa varikon käyttöä ja aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia.

Tulevaisuudessa kaikkien raitiovaunujen kunnossapito- ja korjaustoiminta ei ole mahdollista nykyisillä Vallilan ja Koskelan varikoilla, sillä niissä ei ole sopivia tiloja tulevaa 35 metriä ja sitä pidempää Kruunusiltojen ja muiden pikaraitioteiden kalustoa varten. Tämän kaluston korjaamotoiminta edellyttää uusia korjaamotiloja. Lisäksi toiminta nykyisissä rakennuksissa on epätarkoituksenmukaisten tilojen takia osin tehotonta. Kunnossapito- ja korjaustoiminnan prosessien kehittäminen laadullisesti ja taloudellisesti kilpailukykyisesti ei ole mahdollista nykyisissä rakennuksissa.

Koskelan varikon huoltotilat on mitoitettu varikolta operoitavan kilometrimäärän perusteella. Kaiken kaluston laajat peruskunnostushuollot tehdään jatkossa Koskelassa. Myös kaluston raskaat kolarikorjaukset keskitetään Koskelaan. Kolarien määrä laskelmissa perustuu nykytilanteeseen ja asiantuntija-arvioon. Kaikki Koskelan huolto- ja kunnossapitopaikat on mitoitettu soveltuviksi 45 m pitkille vaunuille.

Koskelan varikon hankesuunnittelun aikana toteutetun kapasiteettitarkastelun perusteella Koskelan varikkoalueen kehittäminen vaiheistetaan kahteen vaiheeseen, jotta se palvelisi raitiovarikkojen kehittämissuunnitelman toteuttamista mahdollisimman kustannustehokkaasti. Nyt päätettävänä oleva kokonaisuus koskee varikkoalueen kehittämisen ensimmäistä vaihetta. Ensimmäisen vaiheen toteuttaminen alkaa, kun Ruskeasuon varikko on otettu käyttöön ja olemassa oleva Koskelan varikko on tyhjennetty.

Hankkeen aikataulun mukainen eteneminen on edellytys raitioliikenteen jatkamiselle ilman häiriöitä, koska Koskelan nykyisen varikon rakennukset ovat pääosin käyttöikänsä päässä. Kuten raitiovaunuvarikoiden kehityssuunnitelman hyväksymisen yhteydessä on todettu, vanhat raitiovaunuvarikot Helsingissä eivät vastaa enää nykypäivän vaatimuksia ja mahdollisuudet niiden kehittämiseen laajentuvaa raitioliikennettä varten eivät ole taloudellisesti järkeviä.

## Toteutussuunnitelma ja hankkeen laajuus

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Y-tunnus**

0201256-6



Koskelan uuden raitiovaunuvarikon toteutuksen valmistelu eteni valittujen allianssikumppanien kanssa kehitysvaiheeseen elokuussa 2023. Varikon suunnitelmia on kehitetty yhteistyössä kaupunkiliikenneyhtiön operatiivisen toiminnan kanssa. Varikolle sijoitettavien toimintojen tilatarpeet ovat täsmentyneet ja niiden toiminnallisuutta on edelleen kehitetty, jotta rakennettava varikko tukee mahdollisimman hyvin käyttäjien tarpeita, varikkotoiminnan kehittämistä ja tehokkuutta sekä monitoimijaympäristön edellytyksiä.

Ratakunnossapidon tarvitsemien tilojen osalta kehitysvaiheen aikana on todettu, että laajentuvan raitiotieverkoston ylläpitoon tarvittavien resurssien kokonaismäärää on aiemmissa suunnitelmissa aliarvioitu. Pikaraitiolinjan 15 käynnistämisen jälkeen kertyneiden kokemusten pohjalta resursointia on päivitetty ja siten myös Koskelaan tarvittavien tilojen laajuus on kasvanut.

Hankkeelle on määritelty tarkempia vastuullisuustavoitteita hiiliohjausmallin, ympäristöluokituksen, kiertotalouden ja energiaratkaisujen osalta. Samoin on täsmennetty varikon toteuttamisen aikataulutusta ja vaiheistusta ottamalla huomioon ajantasaiset tiedot Ruskeasuon raitiovaunuvarikon valmistumisesta ja tarvittavista esirakennustoimista.

Toteutussuunnittelussa varikon energiajärjestelmää on kehitetty ottamaan aiempaa paremmin huomioon vähähiilisyystavoitteet sisällyttämällä varikolle maalämpö- ja aurinkopaneeliratkaisuja.

Varikkohankkeen kehitysvaiheen aikana on pystytty toteutussuunnitelman täsmentyneiden tietojen ja ratkaisuehdotusten kautta löytämään lukuisia alkuperäistä hankesuunnitelmaa edullisempia ratkaisuja varikon toteuttamiseen. Kuitenkin em. toiminnalliset muutokset etenkin ratakunnossapidon laajentamisen osalta, todetut käyttötarpeista riippumattomat suunnitelmien täsmennykset ja energiajärjestelmän muutokset sekä aiempaa kattavampi varautuminen vielä tiedostamattomiin kustannustekijöihin ovat kasvattaneet hankkeen kustannusarviota.

Hankkeen laajuus on kuvattu tarkemmin liitteenä 1 olevassa toteutussuunnitelmassa.

#### HSL:n lausunto

HSL:n hallitus on 3.9.2024 antamassaan lausunnossa (liite 2) puoltanut Koskelan varikkohankkeen toteuttamista. HSL:n hallitus katsoo, että toteutussuunnitelmassa aiempiin suunnitelmiin ehdotetut muutokset ovat tarkoituksenmukaisia.

HSL:n lausunnon mukaan ratakunnossapidon kalustoa olisi voitu osin säilyttää Ruskeasuon raitiovaunuvarikon katolla sijaitsevalla bussien



säilytyskentällä. Kenttä on kuitenkin vuokrattu bussiliikennöitsijän käyttöön ja HSL on aiemmin pitänyt kenttää välttämättömänä bussiliikenteen hoitamiseksi. Ratakunnossapidon jakaminen useampaan toimipisteeseen olisi kokonaistaloudellisesti epäsuositeltavaa sekä sisältäisi epävarmuutta vastaavan laatutason saavuttamiseen ilman lisäpanostuksia. Säältä suojaamaton kenttä olisi lisäksi ongelmallinen ratakunnossapidon toimintavarmuuden kannalta.

HSL pitää lausunnossaan hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan laajenevaan raitiotieverkostoon ja sen vuoksi myös suurempaan ratakunnossapitokapasiteetin tarpeeseen. HSL kuitenkin toteaa, että jos kaikki suunnitteilla olevat hankkeet eivät toteudu, osa ratakunnossapito- ja säilytystiloista ei ole tarpeen toteutuvien raitioteiden tarvitsemaan kapasiteettiin nähden. Kuten edellä on todettu, nämä tilat on kokonaistaloudellisesti perusteltua toteuttaa tässä vaiheessa, koska toteutuksen jakaminen suunniteltua pienempiin vaiheisiin vaikeuttaisi varikon käyttöä ja kasvattaisi kokonaiskustannuksia.

HSL:n lausunnon mukaan varikon tontilla vallitsevat pohjaolosuhteet ja niistä aiheutuvat kustannukset eivät saisi suoraan valua HSL:n maksettaviksi infrakorvausten kautta. HSL katsoo, että rakennusjätteisen maanaineksista aiheutuvat kustannukset voisivat kuulua Helsingin kaupungin vastuulle. Yleisen käytännön mukaan Helsingin kaupunki vastaa maaperän puhdistuskustannuksista pilaantuneiden maiden osalta. Muu maarakentaminen, ml. rakennusjätteisten maiden käsittely ja kuljetus, on hankkeen kustannus, joka kuuluu infrakorvausten piiriin.

HSL pitää lausunnossaan hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan vähäpäästöisyyteen sekä omavaraisuuteen, kun otetaan huomioon nykyinen maailmantalouden ja energian saatavuuden tilanne. Vähäpäästöisyys myös tukee HSL:n strategisia tavoitteita.

HSL:n lausunnon mukaan ratakunnossapidon osuudelle kaupunkiliikenneyhtiön laskelmassa määritetty 5 % vuotuinen korkokustannus pitäisi poistaa HSL:lle tulevista kustannuksista, koska infrasopimuksen perusteella hallinto- ja ylläpitokustannuksista ei makseta korkoa, vaan pelkästään pääomakustannuksista. Ratainfran kunnossapidon tilojen kohdistuvat infrakorvausten raitiotieinfran ylläpitokustannuksiin. Pääomakustannukset veloitetaan omakustannusperusteisesti sisältäen sekä poistot että todelliset korkokustannukset. Laskennallista 5 % vuotuista korkoa ei siis käytetä ja tältä osin alustava laskelma on ollut virheellinen. Päivitetty arvio pääomakustannusten suuruudesta on esitetty jäljempänä osana hankkeen vaikutuksia kaupungin käyttötalouteen.

HSL pitää lausunnossaan tärkeänä, että kaupunkikehityksen kustannukset, esimerkkinä varikon kaupunkikuvalliseen ilmeeseen liittyvät



kustannukset, rajataan HSL:lle kohdistettavien kustannusten ulkopuolelle. Varikon ja sen rakennusten suunnittelu ja toteutus noudattavat maankäyttö- ja rakennuslakia, kaupungin viranomaismääräyksiä sekä laadinnassa olevan asemakaavan määräyksiä ja näistä aiheutuvat kustannukset ovat hankkeen kustannuksia. Varikon kaupunkikuvalliselle ilmeelle on asetettu sen sijantiin nähden tarkoituksenmukaisia vaatimuksia, jotka eivät ole aiheuttaneet merkittäviä lisäkustannuksia.

Lisäksi HSL ehdottaa lausunnossaan, että varikkosopimukseen kuuluvien kustannusten osalta noudatettaisiin annuiteettimallia. HSL myös toteaa, että mahdollisesta annuiteettimallin soveltamisesta tulee sopia erikseen Helsingin kaupungin rahoitusjohdon kanssa. Varikkosopimuksen kustannusten jaksottamisesta ei päätetä tässä yhteydessä. HSL ja kaupunkiliikenneyhtiö jatkavat neuvotteluja kustannusten jaksottamisesta yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa.

#### Hankkeen riskit ja riskienhallinta

Hankkeen suurin riski on aikataulun viivästyminen. Hanke on kriittinen raitiotiejärjestelmän toiminnan varmistamiseksi, sillä Koskelan nykyinen varikko on elinkaarensa päässä eikä vastaa modernin varikkotoiminnan tarpeisiin. Toteutusaikataulun suurin riski liittyy siihen, että hanke ei sen alettua valmistuisi suunnitellussa aikataulussa. Hankkeen rakentamisen aikana käytössä olevien varikoiden kapasiteetti ei ilman poikkeustoimenpiteitä riitä rakentamisen aikana kasvavan vaunumäärän säilyttämiseen ja kunnossapitoon. Vastaava riski liittyy Koskelan hankkeen yhteydessä toteutettavaan rata-kunnossapidon varikkotoimintaan. Rata-kunnossapidon nykyinen kapasiteetti ei riitä kasvavan raitiotieverkon ylläpitämiseen.

Hankkeen toteutuksenaikaiset riskit liittyvät pääosin kustannuksiin ja kriittisiin henkilöresursseihin. Kustannusriski aiheutuu vielä alustavassa vaiheessa olevien suunnitelmien yleispiirteisyydestä, muuttuvasta toimintaympäristöstä ja maailman tilanteen epävarmuudesta. Riskiä hallitaan suunnitelmien vaiheittaisella tarkentumisella, jossa suunnittelua tarkennetaan toteutussuunnitelmatasolle ja kustannuksia seurataan jatkuvasti suunnitelmien tarkentumisen myötä. Toimintaympäristön muutoksia hallitaan aktiivisella yhteistyöllä käyttäjäorganisaation ja liikenteen tilaajan kanssa sekä suunnittelemalla ja rakentamalla hanke muuntojoustavaksi. Kriittisten henkilöresurssien riskiä hallitaan kattavalla varahenkilöjärjestelmällä, lähtötietojen ja päätöksenteon dokumentoinnilla sekä työtyytyväisyyteen panostamalla.

Kokonaisuudessaan riskejä hallitaan myös käyttämällä toteutusmuotona allianssia, jossa hankkeen riskit ovat yhteisesti jaettuja ja näin kaikilla osapuolilla on vahva kannuste tehokkaaseen riskienhallintaan.



### Hankkeen strategiasidonnaisuus

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 todetaan, että älykkäät liikenneratkaisut ovat sujuvan arjen perusta, tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnitelmalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa.

Päätösehdotus tukee tätä kaupunkistrategian tavoitetta ja on näin strategian mukainen.

### Hankkeen kustannukset

Koskelan raitiovaunuvarikon arvioidut arvonnäköverottomat rakentamiskustannukset ovat kokonaisuudessaan 336,0 miljoonaa euroa. Kustannukset jakautuvat HSL:n raitioliikenteen liikennöintikorvauksella ja palvelukorvauksella katettaviin osuuksiin siten, että liikennöintikorvauksella katetaan 218,4 miljoonaa euroa varikkoinvestoinnin kustannuksista ja palvelukorvauksella 117,6 miljoonaa euroa. Tehtävä hanke päätös koskee palvelukorvauksella katettavaa osuutta varikosta, josta Helsingin kaupunki maksaa vuosittaista palvelukorvausta kaupunkiliikenneyhtiölle.

Hankkeen kustannusarvio sisältää 12 % riskivaruuden, joka perustuu hankkeen riskienhallintaprosessissa tehtyihin riskiarvioihin. Kustannusarvio on auditoitu kolmannen osapuolen toimesta. Hankkeen kustannustason (esityksen mukaisesti heinäkuu 2024) seurannassa käytetään rakennuskustannusindeksiä.

Kustannukset eivät sisällä kaupungin omistaman varikkotontin pilaantuneiden maiden poistosta ja käsittelystä aiheutuvia kustannuksia, jotka katetaan esirakentamisen määrärahoista.

### Hankkeen vaikutukset käyttötalouteen

Palvelukorvaussopimuksen mukaan kaupunkiliikenneyhtiö luovuttaa kaupungille käyttöoikeuden joukkoliikenteeseen tarvittavaan infrastruktuuriomaisuuteen, jotta kaupunki voi edelleen osoittaa joukkoliikenneinfraomaisuuden tarvittavilta osin HSL:n käyttöön kaupungin ja HSL:n välisen joukkoliikenteen kustannusten korvaamisesta 7.12.2011 tehdyn sopimuksen (infrasopimuksen) edellyttämällä tavalla. Kaupunki maksaa kaupunkiliikenneyhtiölle palvelukorvausta tästä käyttöoikeudesta

Helsingin kaupungille tulee palvelukorvaussopimuksen kautta varikon valmistumisen jälkeen vuotuisia kustannuksia Koskelan varikosta. Kustannukset koostuvat varikon raitinfran ja rata-kunnossapidon tilojen in-





vestoinnin pääoma- ja ylläpitokustannuksista. Pääomakustannukset ja-  
kautuvat poisto- ja korkokustannuksiin.

HSL:n perussopimuksen perusteella 50 % varikon raitainfran investoin-  
nin poistoista ja 50 % laskennallisista 5 % korkomenoista voidaan las-  
kuttaa HSL:ltä. Varikon raitainfran investoinnin osuuden ollessa 57 600  
000 euroa, 25 vuoden poistoajalla ja 5 % laskennallisella korkokannal-  
la, infrakorvauksen kautta HSL:n maksettavaksi tulee keskimäärin 1  
900 000 euroa raitainfran vuotuisista pääomakustannuksista.

Kaupunki korvaa Kaupunkiliikenne Oy:lle 100 % raitainfran poistoista ja  
ratainvestoinnin todellisista korkokuluista. Koskelan varikon raitainfran  
pääomakustannusten vaikutus palvelukorvausmaksuun on vuositasolla  
noin 3 500 000 euroa (korkokanta 4 % ja laina-aika 25 vuotta).

Palvelukorvausmaksulla katettavat varikon raitainfran ylläpidon kustan-  
nukset, arviolta 300 000 euroa vuodessa, voidaan laskuttaa HSL:ltä  
täysimääräisesti. Myös ratakunnossapidon tilojen pääomakustannuk-  
set, arviolta 3 600 000 euroa vuodessa, laskutetaan HSL:ltä täysimää-  
räisesti osana raitiotiejärjestelmän infran ylläpitokustannuksia.

Osa HSL:ltä laskutettavista osuuksista, yhteensä arviolta 5 800 000 eu-  
roa vuodessa, kiertyy vuosittain käytön mukaisesti kaupungin makset-  
tavaksi HSL:n maksuosuuden kautta. HSL:n kustannuksista noin 50 %  
katetaan lipputuloilla ja loppuosa kohdistuu kuntaosuuteen. Lisäksi osa  
HSL:n maksamista infrakorvauksista kohdistuu käytön mukaan muiden  
HSL:n jäsenkuntien maksettaviksi ja pienentää siten Helsingin vuosit-  
taista kustannusta. Raitioliikenteessä muille kunnille kohdistuu noin 10  
% HSL:n kuntaosuuteen kiertyvästä kustannuksesta. Kuntaosuuteen  
kohdistuvan osuuden suuruus on siten noin 2 600 000 euroa vuodessa.

Kokonaisuudessaan hankkeen vaikutukset kaupungin käyttötalouteen  
40 vuoden aikana ovat keskimäärin noin 4 200 000 euroa vuodessa.

#### Toteutusaikataulu

Hankkeen toteutusvaihe käynnistyy rakennusluvan myöntämisen, to-  
teutusvaiheen allianssisopimuksen valmistumisen ja Helsingin kaupun-  
gin päätöksenteon jälkeen joulukuussa 2024. Tällä hetkellä varikolla on  
suoritettu hankkeen toteutuksen käynnistämisen edellyttämiä väistötilo-  
jen valmisteluja ja nykyisten tilojen tyhjentämistä sekä esirakennustoi-  
mia. Hankkeen rakennuslupahakemus käsitellään Kaupunkiympäristö-  
lautakunnan ympäristö- ja lupajaostossa arviolta lokakuussa 2024. Ra-  
kennustyöt kestävät arviota 4,5 vuotta. Varikko valmistuu arviolta vuo-  
den 2029 toukokuuhun mennessä ja otetaan käyttöön loppuvuoden  
2029 aikana.



## Päätöksenteko

Koskelan raitiovaunuvarikosta palvelukorvauksen piiriin kuuluvat raitainfra ja ratakunnossapidon tilat. Kaupungin ja kaupunkiliikenneyhtiön välisen yhteistyösopimuksen perusteella raitiovaunuvarikon raitainfra on uutta infraa koskeva uudisinvestointi. Yhteistyösopimuksen mukaan uudisinvestointien osalta kaupunki linjaa hankkeiden kustannuksista ja ajoituksesta 10-vuotisella suunnitelmakaudella osana kaupungin talousarvioprosessia tai erillisinä päätöksinä kaupungin toimivaltarajojen mukaisesti. Erilliset päätökset tehdään suurista hankkeista.

Varikon ratakunnossapidon tilat ovat yhtiön tuotannollinen investointi, jonka kaupunki kuitenkin korvaa palvelukorvaussopimuksen perusteella vastaavalla tavalla kuin infran. Siten ratakunnossapidon tilojen hankesuunnitelmasta tarkoituksenmukaista päättää vastalla tavalla kuin raitainfrasta.

Kaupunkiliikenneyhtiön ja HSL:n välisen liikennöintisopimuksen piiriin kuuluvasta liikennöintivarikon osuudesta ei tehdä kaupungin hankepäätöstä vaan asiasta päättää kaupunkiliikenneyhtiö ja HSL.

Kaupunkiliikenneyhtiö pyysi 15.8.2024 HSL:n hallitukselta lausunnon Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelman luonnoksesta. HSL:n hallitus antoi lausunnon 3.9.2024 ja puolsi Koskelan varikkohankkeen toteuttamista.

Mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy hankesuunnitelman, on hankkeen toteuttavan kaupunkiliikenneyhtiön tarkoitus esittää Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen investointipäätöksen hyväksymistä ylimääräisessä yhtiökokouksessa 19.11.2024. Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa kaupungin yhtiökokousedustalle yhtiökokoukseen toimiohjeet. Asia on tarkoitus käsitellä konsernijaoston kokouksessa 11.11.2024.

## Yhtiölle myönnettävän takauksen taustaa ja toimivalta

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi 22.9.2021, § 282, liikenneliikelaitoksen yhtiöittämisen. Liikenneliikelaitos muutettiin osakeyhtiöksi yhtenä kokonaisuutena lukuun ottamatta metrotointojen omistus- ja järjestämisvastuita, jotka on tarkoitus siirtää yhtiöön myöhemmin. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on aloittanut toimintansa 1.2.2022. Yhtiön ja kaupungin välille muodostui 492 982 250,46 euron perustamislaina, jonka suuruus oli yhtiöitettyyn toimintaan kohdistuva laskennallinen osuus kaupungin ulkoisista veloista ja kaupungin sisäisistä luottolimiiteistä. Perustamislainan ehdot vastasivat kaupungin lainasopimusten keskimääräisiä ehtoja.



Valtuuston yhtiöittämisspätöksen mukaisesti yhtiö järjestää itse oman rahoituksensa markkinaehtoisesti kuitenkin siten, että kaupunkiomistajat voivat myöntää lainoille omavelkaisia takauksia. Takauspalkkion suuruus on perustamisvaiheen talouslaskelmien mukainen 0,09 % p.a.

Omavelkaisen takauksen myöntäminen on perusteltua, koska yhtiön lainoilleen saama takaus parantaa rahoittajien näkökulmasta lainojen vakuusasemaa merkittävästi ja vaikuttaa siten suoraan yhtiön rahoituskustannuksiin, joista kaupunki viime kädessä olennaisin osin itse vastaa.

Kaupunginvaltuusto on lisäksi 31.1.2024, 20 §, myöntänyt omavelkaisen takauksen yhtiön raideliikenneinvestointien rahoittamiseksi yhteensä enintään 333 900 000 euron suuruisille lainoille ja lisäksi ao. lainojen liitännäiskustannuksille. Takaus on tarkoitettu Kruunusillathankkeen raitiotien ja vaunukaluston sekä Kalasataman raitiotien investointimenoihin nostettavien pitkäaikaisten lainojen ja niiden korkojen, viivästyskorkojen ja mahdollisten perimiskulujen kattamiseen. Lainojen nostot ko. takauksen turvin alkavat syksyllä 2024.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenteeltä saadun arvion mukaan yhtiön investointien edellyttämä ulkoisen rahoituksen tarve on vuosina 2025–2027 yhteensä 555 000 000 euroa. Keskeinen uusi alkava hanke on Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämishanke, jota varten yhtiö hakee takausta 336 000 000 euron suuruisille lainoille. Yhtiöllä on käynnissä neuvottelut institutionaalisten rahoittajien kanssa pitkäaikaista lainoitusta koskevista rahoituksen puitesopimuksista, joiden pohjalta yhtiö voi konvertoida tilapäistä konsernin sisäistä limiittirahoitusta kaupungin taakamiksi pitkäaikaisiksi lainoiksi.

Nyt esitettävien lainatakausten lisäksi yhtiö tulee myöhemmin vuosina hakemaan kaupungilta omavelkaista takausta myös tulevien vuosien rahoitustarpeiden vakuudeksi. Takaushakemukset tullaan kytkemään investointikokonaisuuksiin, ja ne tulevat kaupunginvaltuuston käsitteilyyn hankkeiden edetessä. Tilapäisiä rahoitustarpeita tullaan kattamaan edelleen myös kaupungin myöntämällä konsernitilimitillä.

Kuntalain 14 §:n 2 mom. 9 kohdan mukaisesti valtuusto päättää taakaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta.

#### Valtiontuki ja kuntalain 129 §

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsen-



valtioiden väliseen kauppaan. Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 6). Kaupunkiliikenne Oy tuottaa sopimuksen perusteella palveluita vain omistajapiirille tai yhteistyön piirissä oleville tahoille kilpailuttamisvelvollisuutta koskevan poikkeuksen perusteella (sidosyksikköasema, horisontaalinen yhteistyö), jolloin yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa kilpailutilanteessa markkinoilla.

Euroopan komissio on lisäksi katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoria kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211). Myönnettävän omavelkaisen takauksen muodossa yhtiön mahdollisesti saama taloudellinen etu jää kokonaisuudessaan valtiontukisääntöjen ulkopuolelle, koska rahoitettavan radan, kaluston ja varikon investointimenot kohdistuvat toimintaan, joka ei vääristä kilpailua tai vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Kuntalain 129 § vaatimukset huomioiden, kaupungin talouden tunnuslukujen perusteella arvioituna voidaan todeta, että myönnettäväksi esitettävä takaus ei vaaranna kaupungin kykyä vastata sille laissa säädettyistä tehtävistä. Takaukselle ei tässä yhteydessä edellytetä vastavakuuksia, sillä yhtiön äänivalta on lähes kokonaan kaupungilla. Takaukseen ei myöskään sisälly kuntalaissa tarkoitettua merkittävää taloudellista riskiä ottaen huomioon edellä selostetun yhtiön tarkoituksen ja toiminnan luonteen sekä sen, että yhtiö on lähes kokonaan kaupungin omistama. Mikäli omistuksessa tapahtuu myöhemmin olennaisia muutoksia, kaupunki varaa itselleen oikeudet vaatia järjestelyn yhteydessä järjestelyn ennakoedellytyksenä tarvittaessa vakuudet.

#### Suhde muihin päätöksiin

Kaupunginhallitus hyväksyi 24.1.2022, 57 §, Helsingin raitiotievarikkojen päivitetyn kehittämissuunnitelman.

Kaupunginhallitus hyväksyi 2.5.2022, 333 §, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa tehtävän yhteistyösopimuksen ja oikeutti kaupunkiympäristön toimialajohtajan allekirjoittamaan yhteistyösopimuksen sekä päättämään sitä koskevista sopimusmuutoksista.

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto hyväksyi 19.5.2022, 62 §, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa tehtävän palvelukorvaussopimuksen ja oikeutti kaupunkiympä-



ristön toimialan toimialajohtajan allekirjoittamaan kyseisen sopimuksen sekä päättämään sitä koskevista sopimusmuutoksista.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus antoi 14.2.2023, 14 §, ehdollisen lausunnon Koskelan varikon hankesuunnitelmasta ja varikon rahoitusta ja käyttöä koskevasta sopimusluonnoksesta. Puoltavan lausunnon edellytyksenä oli, että HSL, Kaupunkiliikenneyhtiö ja Helsingin kaupunki pääsevät sopuun varikon riskien ja kustannusjaon määrittävästä esisopimuksesta.

Kaupunginhallitus hyväksyi 19.6.2023, 434 §, HSL:n ja Kaupunkiliikenneyhtiön kanssa tehtävän Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämishanketta koskevan sopimuksen.

Kaupunkiliikenneyhtiö solmi heinäkuussa 2023 Koskelan varikon kilpailutuksen tuloksena valittujen kumppanien (Akseli-ryhmittymä) kanssa allianssisopimuksen.

HSL:n hallitus hyväksyi 12.12.2023, 117 §, HSL:n ja Kaupunkiliikenneyhtiön välisen sopimuksen Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta.

HSL:n hallitus antoi 3.9.2024, 58 §, lausunnon Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelmasta.

#### Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää kaupungin hankkeita koskevista hankesuunnitelmista, kun kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa.

#### Täytäntöönpano

Kaupunginhallitus toteaa, että mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy päätösehdotuksen, tulee kaupunginhallitus päätöksen täytäntöönpanon yhteydessä oikeuttamaan täytäntöönpanopäätöksessään kaupunginkanslian oikeuspalveluita tekemään takaussitoumukset.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Jukka-Pekka Ujula

#### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi  
Tuomo Mäkinen, rahoituspäällikkö, puhelin: 09 310 36321  
tuomo.makinen(a)hel.fi

#### Liitteet



- 
- 1 Koskelan varikon toteutussuunnitelman selostus
  - 2 HSL:n lausunto 3.9.2024
  - 3 Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy hakemus

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano