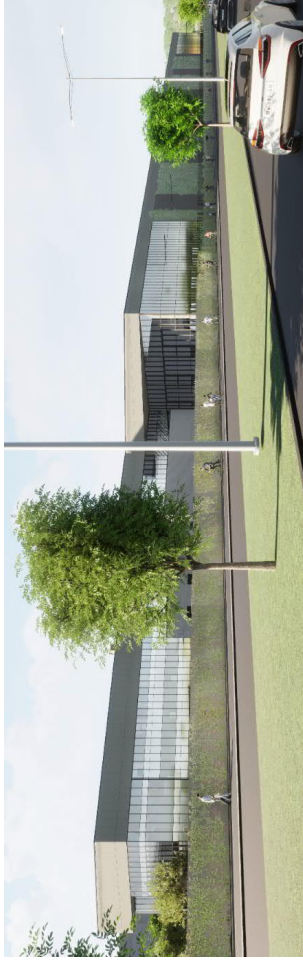


Koskelan varikko

Esitysmateriaali Kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn
30.09.2024

Taustaa

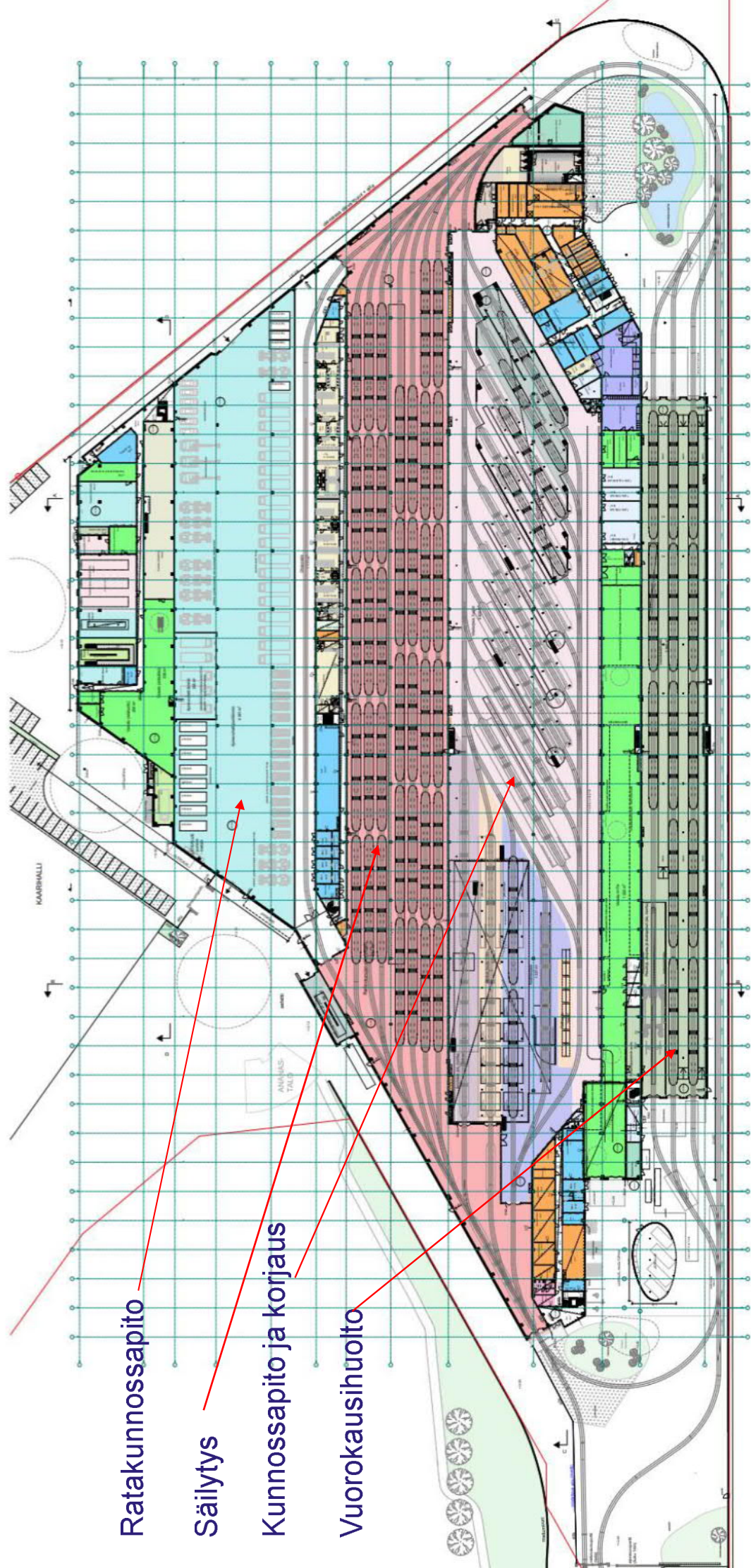
- Kaupunginhallitus hyväksyi 24.1.2022 raitiovaunuvarikoiden päivitetyn kehityssuunnitelman, jonka lähtökohtana on Helsingin raitioliikenteen operointi kahdelta päävarikolta, Ruskeasuolta ja Koskelasta. Koskelan varikon kehittämishanke on aikataulutettu siten, että toteuttaminen voidaan aloittaa loppuvuodesta 2024 Ruskeasuon varikon toiminnan käynnistyttyä.
- HSL:n hallituksen 12.12.2023 hyväksymällä sopimuksella Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta HSL on sitoutunut korvaamaan kaupunkiliikenneyhtiölle Koskelan varikon tilat, jotka palvelevat raitiovaunujen liikennöintiä.
- Kaupunki korvaa kaupunkiliikenneyhtiölle raitiovaunuvarikoiden ratainfran ja ratainfran kunnossapitoon liittyvien tilojen kustannukset kaupunkiliikenneyhtiön ja kaupungin välisen joukkoliikenneinfran ja muiden palveluiden tuottamisesta tehdyn palvelukorvaussopimuksen (palvelukorvaussopimus) mukaisesti. Kaupunki puolestaan veloittaa osan näistä kustannuksista infrakorvauksina HSL:ltä.
- HSL on puoltanut hankkeen toteutusta lausunnossaan 3.9.2024.



Koskelan varikon lähtökohdat ja toteutuslaajuus

- Koskelan nykyisen varikon rakennukset ovat pääosin käyttöikänsä päässä. Kuten raitiovaunuvarikon kehityssuunnitelman hyväksymisen yhteydessä on todettu, vanhat raitiovaunuvarikot Helsingissä eivät vastaa enää nykypäivän vaatimuksia ja mahdollisuudet niiden kehittämiseen laajentuvaa raitioliikennettä varten eivät ole taloudellisesti järkeviä.
- Koskelan varikon hankesuunnittelun aikana toteutetun kapasiteettitarkastelun perusteella Koskelan varikon toteutus vaiheistetaan kahteen vaiheeseen, jotta se palvelee raitiovaunuvarikkojen kehittämissuunnitelman toteuttamista mahdollisimman kustannustehokkaasti. Nyt päätettävänä oleva kokonaisuus koskee varikkoalueen kehittämisen ensimmäistä vaihetta.
- Koskelan varikon laajuus ja toiminnot:
 - Noin 42 000 brm2 ja 5,3 raidekilometriä
 - Raitiovaunujen säilytys
 - Raitiovaunujen kunnossapito ja korjaus
 - Ratakunnossapidon ja ratasähkön tilat
 - Kiinteistö-kunnossapidon tilat

Varikon layout, 5/24



Ratakunnossapito

Säilytys

Kunnossapito ja korjaus

Vuorokausihuolto

Koskelan varikkoinvestoinnin strateginen merkitys ja sen kytkeytyminen PKS-alueen raitiovaunuliikenteen järjestämiseen 2030-2040

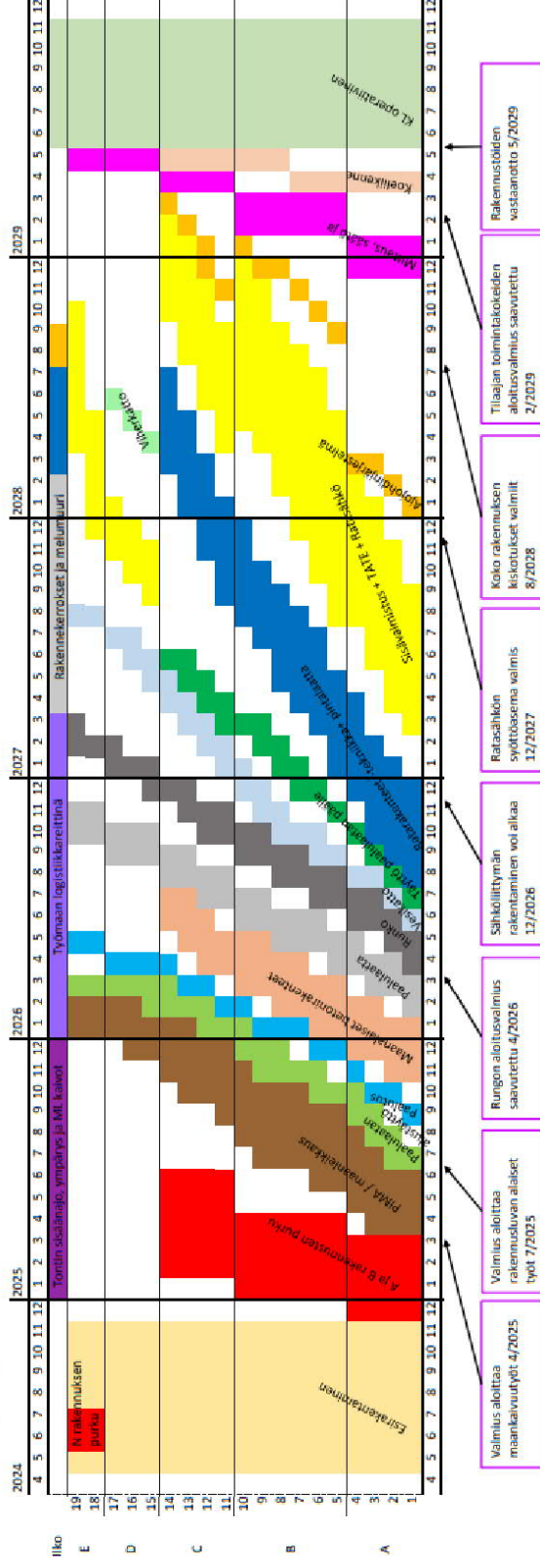
- Investointi mahdollistaa raitioliikennejärjestelmän kehittämisen tulevina vuosina
 - Nykyaikainen kalusto vaatii asianmukaista säilytys- ja kunnossapitokapasiteettia, jota ei ole riittävästi ilman uutta Koskelaa
 - Varikkokapasiteetti ja kalustohankinnat mahdollistavat paremman jouston kantakaupungin linjojen vuorovälien suunnitteluun ja toteutukseen
- Investointi mahdollistaa nykyaikaisten raitioliikennehankkeiden toteuttamisen
 - Linjojen 11 ja 12 liikennöinti voidaan aloittaa suunnitellusti 2027
 - Länsiratikat (tämän hetken arvion mukaan liikennöinnin aloitus 2030–2031)
 - Länsisataman pikaraitiotie (2030-luvun alkupuolella)
 - Viikki-Malmin pikaraitiotie (2030-luvun alkupuolella)
- Investointi parantaa koko raitioliikennejärjestelmän luotettavuutta
 - Ratakunnossapidon tilat uusitaan, jotta niiden kapasiteetti riittää laajentuvan rataverkon kunnossapitoon
 - Kalustokunnossapidon tilat ja tuotantolaitteet uusitaan vastaamaan uuden kaluston vaatimuksia

Hankkeen aikataulu

- Ruskeasuon varikon liikennöinnin käynnistyminen mahdollistaa Koskelan varikon rakennustöiden aloituksen 12/2024.
- Kehitysvaiheen aikana päivitetyn aikataulun mukaan luovutus 5/2029 ja liikennöinnin aloitus 12/2029
- Koskelan varikon valmistuminen on kriittinen vaunukapasiteetin säilyttämisen kannalta. Hankkeen mahdollinen viivästyminen aiheuttaa haasteita kasvavan raitiovaunumäärän säilyttämiseen.

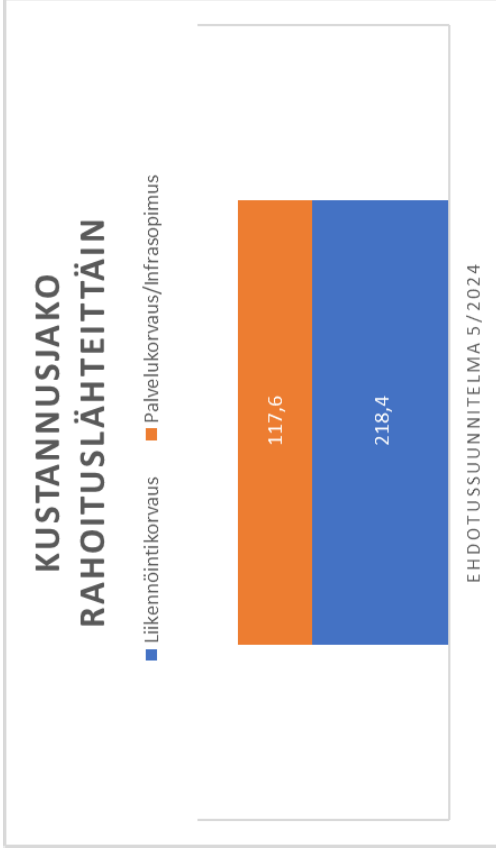
Rakentamisen yleisaikataulu

Perustuen 4/2024-käytössä olleisiin suunnitelmiin.

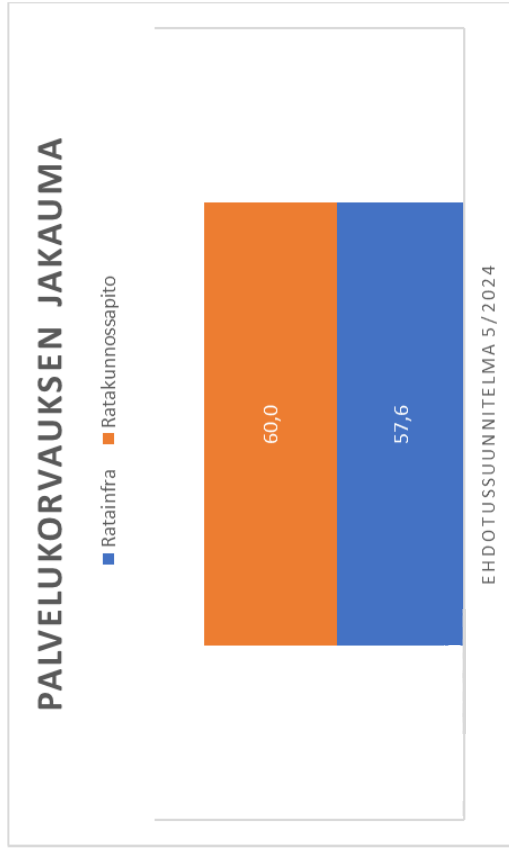


Investointikustannuksen jakautuminen

- Varikkoinvestointi yhteensä 336,0 miljoonaa euroa (alv 0%).
 - Investoinnin kustannukset kohdistuvat yhtiön CK-osakesarjaan.
- Liikennöintisopimuksen mukainen osuus 218,4 miljoonaa euroa (alv 0%) katetaan HSL:n ja Kaupunkiliikenteen välisellä sopimuksella
- Palvelukorvaus/Infrakorvauksen osuus 117,6 miljoonaa euroa (alv 0%)



- Helsingin kaupunki laskuttaa infrakorvauksen mukaan ratakunnossapidon osuuden 100 %:sti HSL:ltä
 - HSL:n osuus 60 miljoonaa euroa (alv0%)
- Ratainfra osuus jakautuu Helsingin kaupungin ja HSL:n kesken infrakorvauksen mukaan 50 %/50 % suhteessa
 - Kaupungin osuus 28,8 miljoonaa euroa (alv0%)
 - HSL:n osuus 28,8 miljoonaa euroa (alv0%)



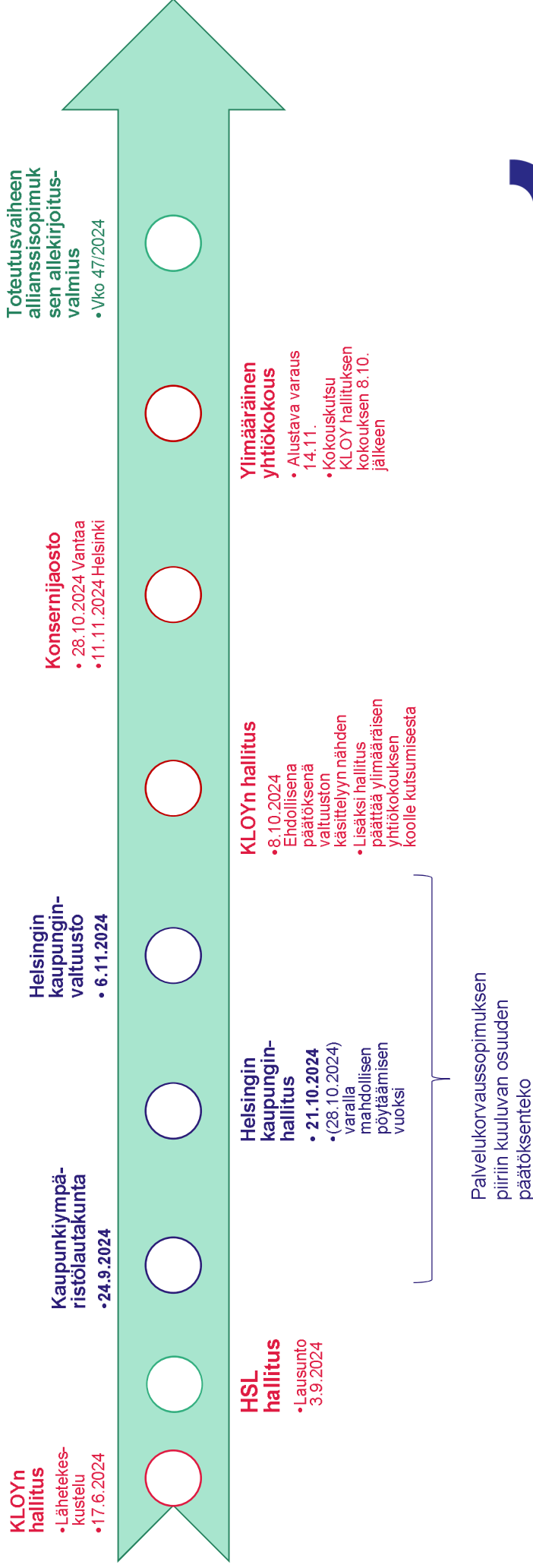
HSL:n lausunnon pääkohdat

- **HSL:n hallitus on 3.9.2024 antamassaan lausunnossa 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 sujaamaton kenttä olisi lisäksi ongelmallinen ratakunnossapidon toimintavarmuuden kannalta.
- HSL pitää lausunnossaan hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan laajenevaan raitiotieverkoston 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 raitiotieiden 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 maa-aineksista 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 kulljetus, on hankkeen kustannus, joka kuuluu infrakorvausten piiriin.

HSL:n lausunnon pääkohdat

- 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 laskelmissa määritetty 5 % vuotuinen korkokustannus pitää poistaa HSL:lle tulevista kustannuksista, koska infrapimoksen perusteella hallinto- ja ylläpitokustannuksista ei makseta korkoa, vaan pelkästään pääomakustannuksista. Rataifran kunnossapidon tilojen kohdistuvat infrakorvausten raitiotieifran 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, esimerkiksi varikon kaupunkikuvalliseen ilmeeseen liittyvät kustannukset, rajataan HSL:lle kohdistettavien kustannusten ulkopuolelle. Varikon ja sen rakennusten suunnittelu ja toteutus noudattavat maankäyttö- ja rakennuslakia, kaupungin viranomais määräyksiä sekä laadinnassa olevan asemakaavan määräyksiä ja näistä aiheutuvat kustannukset ovat hankkeen kustannuksia. Varikon kaupunkikuvalliselle ilmeelle on asetettu sen sijaintiin 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 annuiteettimalliin soveltamisesta tulee sopia erikseen Helsingin kaupungin rahoitusjohtajan kanssa. Varikkosopimuksen kustannusten jaksottamisesta ei päätetä tässä yhteydessä. HSL ja kaupunkiliikenneyhtiö jatkavat neuvotteluja kustannusten jaksottamisesta yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa.

Koskelan varikkoinvestoinnin päätöspolku



KIITOS!