

17.04.2018

141/08.00.00.03/2018

Helsingin kaupunki
Kaupunginkanslia**HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO RAITIOTIEVARIKKOJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMASTA**

Raitioliikenne Helsingissä on laajenemassa mm. useiden kaupunkikehityshankkeiden myötä. Nykyiset Töölön, Vallilan ja Koskelan raitiovarikot ovat elinkaarensa päässä, eikä niillä ole mahdollista vastata linjastolaajennuksista ja kaluston koon kasvamisesta syntyviin säilytystilan tarpeisiin. 50–100-vuotiaat rakennukset ovat myös huonossa kunnossa ja niiden huolto- ja korjaustilat ovat toiminnallisesti vanhanaikaisia, eivätkä mahdollista tehokkuuden parantamista.

Raitiovarikoiden kehittämissuunnitelman mukaisesti nykyiset raitiovarikot korvataan Ruskeasuolle ja Koskelaan toteuttavilla uudisraitiovarikoilla. Ruskeasuon 95–130 vaunun raitiovarikko integroidaan nykyisen bussivarikon yhteyteen ja toteutetaan vuosina 2019–2022. Ruskeasuon varikon toteuttamiskustannuksiksi on arvioitu 100–120 miljoonaa euroa. Koskelan 70–100 vaunun raitiovarikko toteutetaan nykyisen Koskelan raitiovarikon paikalle vuosina 2022–2025. Koskelan hankkeessa raitiotievarikon toteuttamisen kustannuksiksi on arvioitu 55 miljoonaa euroa.

8.3.2018 HKL:n johtokunta esitti kaupunginhallitukselle raitiovarikkojen kehittämissuunnitelman hyväksymistä raitioliikenteen laajentamiseen varautumiseksi siten, että päävarikkoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita.

Lausunnossaan raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmasta HSL toteaa seuraavaa:

Valmisteluprosessi

HKL on tehnyt syksyn 2016 ja vuoden 2017 aikana kantakaupungin raitioliikenteen varikkoja koskevan selvitystyön, jonka tavoitteena on laatia suunnitelma sille, miten Helsingin raitiotievarikkoja kehitetään

17.04.2018

141/08.00.00.03/2018

tulevaisuudessa. Suunnitelmaa on käsitelty HSL:n kanssa. Tavoitteena on ollut määrittellä eri varikoiden tehtävät ja roolit Helsingin raitiotiejärjestelmässä 2030-luvun lopulle saakka. Varikkojen kehittämissuunnitelma tukee liikenteen ja kaluston kehittämisen suunnitelmia.

Nykytila

Helsingin nykyinen raitioliikenne hoidetaan kolmelta eri varikolta – Koskelasta, Vallilasta ja Töölöstä. Varikot ovat monelta osin huonossa kunnossa, eivätkä palvele tehokkaasti nykyistä raitioliikennettä. Kolmen varikon käyttö hankaloittaa liikenteen suunnittelua, koska varikoiden erilaisten toimintojen vuoksi kalustoa joudutaan kierrättämään varikolta toiselle. Tämä aiheuttaa lisähaastetta suunnittelulle, eikä aina saavuteta liikenteen ja matkustajapalvelun kannalta optimaalista ratkaisua.

Pääosa nykyisestä raitioliikenteestä hoidetaan Koskelan varikolta, joka sijaitsee nykyisen raitiotieverkon koillisessa reunassa. Läntisiä linjoja hoidetaan Töölön varikolla säilytettävällä kalustolla. Molemmilla varikoilla hoidetaan kaluston päivittäishuolto. Vallilan varikko ei sovellu raiteiden pituuden ja painorajoitusten vuoksi kaluston säilyttämiseen ja palvelee tällä hetkellä vain raitiovaunujen korjaamona.

Varikot on tehty ja mitoitettu vanhemmalle kalustolle, jonka pituus oli enintään 12–18 metriä. Uuden raitiovaunukaluston pituus on ollut 2000-luvun alun jälkeen 24–28 metriä ja uusilla kaksisuuntavaunuilla kaluston pituus on 30–35 metriä. Yksittäisen säilytysraiteen pituus ei siis vastaa nyt käytössä olevaa ja hankittua kalustoa, ja raidekapasiteetti on HSL:n näkemyksen mukaan tehottomassa käytössä.

Tarvittava varikkokapasiteetti

Nykyisillä raitiotievarikoilla oleva säilytysraiteiden kapasiteetti on n. 3700 metriä. Tähän säilytystilaan on mahdutettavissa enimmillään 70 Artic-raitiovaunua (27,4 m) ja 52 matalalattiaista nivelraitiovaunua (26,5 m). HSL:n ja HKL:n raitioliikenteen kehittämiseen liittyvien suunnitelmien mukainen kantakaupungin vaunumäärä ylittää nykyisten varikoiden kapasiteetin vuonna 2026. Nykyisiltä varikoilta ei esimerkiksi pystytä hoitamaan Kalasataman raitiotien ja läntisen kantakaupungin ja Vihdintien raitiolinjoja, vaan niiden kalusto pitäisi säilyttää ja huoltaa muualla.

Varikkotilat tulee HSL:n näkemyksen mukaan järjestää niin, että tilat mahdollistavat liikenteen tehokkaan operoinnin. Raidepituuden on oltava riittävä uudelle pidemmälle kalustolle, jotta varikot saadaan tehokkaaseen käyttöön. Varikoilla on oltava myös tarvittavat toiminnallisuudet, jotta varikkokierto ei tarpeettomasti rajoita liikenteen suunnittelua.

17.04.2018

141/08.00.00.03/2018

Varikkokapasiteettia tulee varata myös isompiin korjaustöihin, radan kunnossapitoon sekä esimerkiksi uuden kaluston vastaanottoon.

HKL on asettanut tavoitteeksi kehittää raitioliikenteen kaluston käyttöastetta siten, että se olisi vuonna 2024 yli 85 %, kun käyttöaste vuonna 2018 on noin 80 %. Käyttöasteen nostamisella voidaan pienentää tarvittavan kaluston kokonaismäärää. Käyttöasteen nostaminen edellyttää kunnossapidon kehittämistä, mikä taas edellyttää tehokkaampia ja toimivampia varikkotiloja. Nykyisten varikoiden puutteet esim. varastotilojen osalta sekä rajoitukset raiteiden kantavuudessa haittaavat kunnossapitotoiminnan kehittämistä.

Liikenteen laajeneminen

Helsingin raitioliikenteen laajenee vuosina 2018–2036 osin nykyisen verkon laajenuksina ja osin suurempina pikaraitiotiehankeina. Syksyllä 2017 käyttöön otettu raitioliikenteen uusi linjasto on tehty siten, että se mahdollistaa suunnitellut linjastolaajennukset mm. Hernesaareen, Ilmalaan ja Jätkäsaareen yksinkertaisesti linjoja pidentämällä. Myös Kruunusiltojen, Kalasataman ja läntisen kantakaupungin raitiotielinjasto voidaan toteuttaa nyt käytössä olevaa linjastoa täydentäväksi.

HSL:n ja HKL:n yhteistyössä laatiman alustavassa linjastosuunnittelussa linjojen ja niiden vuoromäärän mukaisesti kantakaupungin raitiotieliikenteen kalustotarve on 122–124 vaunua vuonna 2024 ja 133–136 vaunua vuoteen 2035 mennessä. Käytettävä kalusto on yksisuuntaisia n. 27,5 metriä pitkiä raitiovaunuja. Tämän kaluston säilyttäminen on teoreettisesti mahdollista nykyisillä varikoilla vuoteen 2026 saakka kunnes nykyiset matalalattianivelvaunut korvataan uudella kalustolla ja läntisen kantakaupungin raitiotie valmistuu.

Pikaraitiotievarikot

Helsingin pikaraitiotieiden kalusto muodostuu Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen sekä Kalasataman, Vihdintien, Tuusulanväylän ja Malmin pikaraitiotieiden kalustosta. Näistä Raide-Jokerin kalusto on jo tilattu, ja se sisältää mahdollisuuden pidentää vaunuja kapasiteettitarpeen sitä vaatiessa. Kruunusilloilla ja muilla pikaraitioiteilla on tarkoitus käyttää vastaavia kaksisuuntaisia 30-35 metriä pitkiä raitiovaunuja. Nykyiset varikot eivät kaluston pituuden vuoksi sovellu pikaraitiokaluston varikoiksi. Lisäksi on varauduttava tulevaisuudessa myös 45 metriin pikaraitiovaunuihin.

Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen vaunukalustolle on omat varikot. Muille kaupunkistrategian mukaisille pikaraitioiteille ja yleiskaavan myöhempien toteuttamisvaiheen raitioiteille ja niiden vaunukalustolle ei ole varikkotiloja suunniteltu. Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen varikoiden kautta on

17.04.2018

141/08.00.00.03/2018

tarkoituksenmukaista hoitaa Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen raitioliikenteen vaunujen säilytystarve kokonaisuudessaan.

Raide-Jokerin kalustolle on suunniteltu varikko Roihupeltoon ja varikkovaraus Espoon Laajalahteen. Raide-Jokerin varikolla ei ole tarkoitus tehdä kaikkia raskaimpia korjaustoimenpiteitä, vaan nämä on tarkoitus tehdä HKL:n muilla varikoilla, joissa on soveltuvat tilat ja välineet niitä varten. HSL:n näkemyksen mukaan raskaan huollon vaatimia tiloja ei ole tarkoituksenmukaista kahdentaa, mutta tilojen käyttö tulee organisoida kilpailuneutraalilla tavalla, joka mahdollistaa myös muiden operaattoreiden tasapuolisen toimimisen varikolla.

Kruunusiltojen raitiovaunuvarikko sisältää tilat lähtökohtaisesti vain Kruunusiltojen vaunukalustolle, eli Laajasalon Yliskylän ja Haakoninlahden linjojen vaunuille.

Suunnitelma raitiovarikkojen kehittämisestä

HKL:n vuonna 2017 laatimassa selvityksessä kantakaupungin raitiovarikoiden toteuttamisesta käytiin läpi mahdolliset sijaintivaihtoehdot nykyisten varikoiden ja uusien sijaintien osalta.

Nyt esitettävän suunnitelman lopputilanteessa vuoden 2025 jälkeen Helsingin raitiotiet (pl. Kruunusillat ja Raide-Jokeri) operoitaisiin kahdelta päävarikolta, Koskelasta ja Ruskeasuolta. Varikot olisivat suunnilleen yhtä suuria ja tuottaisivat tarpeellisin osin yhteneviä palveluita. HSL:n näkemyksen mukaan tämä mahdollistaa liikenteen tehokkaan hoidon ja lisää joustavuutta aikataulusuunnitteluun. Varikoiden tulee soveltua myös monioperaattoritalanteessa toimimiseen ja tätä tulee pitää suunnittelun lähtökohtana.

Varikot on tarkoituksenmukaista toteuttaa vaiheittain siten, että ensin toteutetaan Ruskeasuon varikko ja myöhemmin Koskelan varikko. Vaiheistaminen mahdollistaa raitioliikenteen mahdollisimman häiriöttömän toiminnan rakentamisen aikana. Nykyisin kapasiteettinsa ääri rajoilla käytössä olevan Koskelan varikon kehittäminen ja laajamittainen korjaaminen häiritsisivät merkittävästi liikennöintiä, ellei merkittävää osaa liikenteestä voida kehittäminen aikana hoitaa muualta. HSL pitääkin varikoiden vaiheittain rakentamista liikenteen toimivuuden reunaehtona.

Nykyisten varikoiden (Töölö, Vallila, Koskela) suurimmat puutteet ovat linjastolaajennuksien ja kaluston koon kasvamiseen liittyvä säilytystilan puute, vanhanaikaiset ja epätarkoituksenmukaiset huolto- ja korjaustilat sekä kiinteistöjen huono kunto. Nykyisiä varikkorakennuksia ei pystytä tila- ja suojelurajoitteiden puitteissa kehittämään vastaamaan raitioliikenteen

17.04.2018

141/08.00.00.03/2018

tarpeita. HSL pitää erittäin tärkeänä, että raitiotievarikkoja kehitetään yhteisen suunnitelman perusteella, jolloin voidaan taata liikenteen toimivuus.

Raitiotievarikkoja on tarkoituksenmukaista kehittää siten, että Ruskeasuon nykyisen bussivarikon säilytysalueelle rakennetaan monitoimivarikko raitiovaunujen ja bussien säilytystä varten. Tämä mahdollistaa Koskelan varikkoalueen kehittämisen sekä raitiovaunujen huolto-, korjaus ja säilytystoimintaan että muuhun maankäyttöön. Samalla voidaan luopua ainakin Vallilan varikon, mutta myös mahdollisesti Töölön varikon käytöstä raitiotievarikkona. Töölön varikon tulee säilyä varikkokäytössä, kunnes Koskelan ja Ruskeasuon varikot ovat täysipainoisesti käytössä. Suunnitelma perustuu suunnitelmiin raitioliikenteen kehittämisestä, jotka on laadittu yhteistyössä HSL:n, HKL:n ja kaupunkiympäristötoimialan kesken.

Toiminnallisesti Ruskeasuon ja Koskelan varikot palvelevat hyvin Kalasataman, Vihdintien, Tuusulanväylän ja Malmin pikaraitioiteitä. Yleiskaavan myöhemmässä vaiheessa tehtävät raitioiteiden laajennukset Helsingin rajojen ulkopuolelle mm. Vantaalle ja poikittaiset yhteydet mm. Jokeri 2 edellyttävät seudullista raitiotiejärjestelmän tarkastelua. Tällöinkin Ruskeasuon ja Koskelan varikko voivat palvella näitä linjoja mm. huolto- ja kunnossapitotoiminnoissa.

Nyt laadittu raitiovarikoiden kehittämissuunnitelma tukee HSL:n raitioliikenteen liikennesuunnitelmia ja HSL pitää varikoiden kehittämistä välttämättömänä. Kehittämissuunnitelmassa esitetyt kustannusarviot ja vaikutukset liikennöintikustannuksiin ovat alustavia ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa. HSL:n tulee olla mukana raitiovarikoiden tarkemmassa suunnittelussa, jotta aikaansaadaan tulevaisuuden laadukasta raitiovaunuliikennettä tukevat kustannustehokkaat varikkoratkaisut, jotka toimivat myös mahdollisessa monioperaattoritilanteessa.

HSL pitää HKL:n tekemää raitiovarikkojen kehittämissuunnitelmaa hyvänä periaatelinjauksena. Suunnitelmassa on huomioitu kokonaisuudessaan nykyisen Helsingin kantakaupungin raitioliikenteen varikkotarpeet sekä uusien raitiotieyhteyksien Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen tarpeet. Kehittämissuunnitelmassa esitetyt varikoiden sijainnit ovat liikenteellisesti hyviä ja tukevat kustannustehokasta raitiotieliikennöintiä. Sijainnit ovat hyvät myös liikennöinnin häiriönhallinnan kannalta.

HSL:n tilaaman liikenteen osalta suunnitelmassa ei pystytä toistaiseksi luotettavasti osoittamaan, miten varikoiden kehittämishankkeet vaikuttavat liikennöinti- ja infrakorvauksiin. Kehittämissuunnitelmassa esitetyt investointikustannukset ovat toistaiseksi arvioita ja lopulliset kustannusvaikutukset liikennöintikorvauksiin ovat vielä laskennallisia. Lisäksi kustannusvaikutuksia ei vielä pystytä erittelemään infra- ja liikennöintisopimuksiin.

17.04.2018

141/08.00.00.03/2018

Tulevan korvaustason varmistamiseksi HSL haluaa olla mukana suunnittelemassa jokaista varikkohanketta, jotta toteutus on saatavaan hyötyyn nähden kustannustehokkain. HKL:n on pystyttävä esittämään jokaisesta yksittäisestä varikkohankkeesta päätettäessä sen aikaansaamat kustannusvaikutukset.

Lisätietoja antavat ryhmäpäällikkö Johanna Wallin p. 050 337 5685 ja ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen p. 09 4766 4295

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Tero Anttila
osastonjohtaja