



20.08.2018

Asia/7

§ 499

Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma

HEL 2017-010065 T 08 00 08

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli HKL:n toimitusjohtaja Ville Lehmuskoski.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää hyväksyä raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman raitioliikenteen laajentumiseen varautumiseksi siten, että päävarikoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita.

Esittelijän perustelut

Taustaa

Helsingin raitioliikenne hoidetaan nykyisin kolmelta varikolta: Koskelasta, Vallilasta ja Töölöstä. Töölön ja Vallilan varikot ovat noin 100 vuotta vanhoja ja Koskelan varikko pääosin yli 50 vuotta. Suurin osa raitioliikenteestä hoidetaan Koskelan varikolta, joka sijaitsee nykyisen raitiotieverkon koillisessa reunassa. Läntisiä linjoja hoidetaan Töölön varikolta. Molemmilla varikoilla hoidetaan kaluston päivittäishuolto. Vallilan varikko toimii raitiovaunujen korjaamona. Varikko ei raiteiden pituuden ja painorajoitusten vuoksi sovellu kaluston säilyttämiseen.



Nykyiset Koskelan, Töölön, Vallilan raitiotievarikot ovat elinkaarensa päässä. Varikoiden suurimmat puutteet ovat linjastolaajennuksiin ja kaluston koon kasvamiseen liittyvä säilytystilan puute, vanhanaikaiset ja epätarkoituksenmukaiset huolto- ja korjaustilat sekä kiinteistöjen huono kunto. Nykyisiä varikkorakennuksia ei tila- ja suojelurajoitteiden takia voida kehittää vastaamaan raitioliikenteen tarpeita.

Varikot on tehty ja mitoitettu enintään 12-18 m pitkälle kalustolle. Yksittäisen säilytysraiteen pituus ei vastaa nyt käytössä olevaa ja hankittua (24-28 m sekä 30-35 m) kalustoa. Varikoiden säilytysraiteiden kapasiteetti on noin 3700 metriä, johon mahtuu enimmillään 70 Artic-raitiovauhua (27,4 m) ja 52 matalalattiaista nivelraitiovauhua (26,5 m).

Nykyiset huolto- ja korjaustilat ovat toiminnallisesti vanhanaikaisia. Vaunujen kunnossapito- ja korjaustoiminta on epätarkoituksenmukaisista tiloista johtuen osin tehotonta. Kunnossapito- ja korjaustoiminnan prosessien kehittäminen laadullisesti ja taloudellisesti kilpailukykyisesti ei ole mahdollista.

Raitioliikenne Helsingissä on tulevana vuosina laajenemassa. Vaunumäärän arvioidaan ylittävän nykyisten varikoiden kapasiteetin vuonna 2026, jolloin nykyiset matalalattianivelvaunut korvataan uudella kalustolla ja läntisen kantakaupungin raitiotien (Fredrikinkadun ja Topeliuksenkadun raitiotiet) arvioidaan valmistuvan. Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) yhteistyössä laatiman linjastosuunnitelman mukaisesti kantakaupungin raitiotieliikenteen kalustotarpeen arvioidaan olevan 122-124 vaunua vuonna 2024 ja kasvavan 133-136 vaunuun vuoteen 2035 mennessä.

Nykyisillä varikoilla ei ole mahdollista vastata lisääntyviin säilytystilan tarpeisiin eikä niiltä ole mahdollista hoitaa mm. läntisen kantakaupungin ja Vihdintien raitiolinjoja.

Liikenneliikelaitoksen johtokunnan esitys

HKL teki 2016-2017 aikana kantakaupungin raitioliikenteen varikkoja koskevan selvitystyön. Tavoitteena oli määritellä eri varikoiden tehtävät ja roolit Helsingin raitiotiejärjestelmässä 2030-luvun lopulle saakka.

Selvityksessä käytiin läpi mahdollisia vaihtoehtoja varikoiden sijaintipaikoiksi. Nollavaihtoehtona toimi nykyisten varikoiden kehittäminen ja muina vaihtoehtoina yhden tai useamman uuden varikon toteuttaminen kantakaupungin raitiotien alueelle.

Mahdollisena uutena raitiotievarikon paikkana tutkittiin Pasilan aluetta, joka olisi linjaston painopisteessä ja siten optimaalinen liikenteen ope-



roinnin kannalta. Pasilassa tunnistettiin raitiotievarikoille kaksi paikkaa, mutta ne olivat liian pieniä tai niille oli varaus muuhun käyttöön. Uutena paikkana tutkittiin myös Ruskeasuon bussivarikon aluetta, joka sijaitsee läntisen raitiotieverkon alueella. Myös aiemmat suunnitelmat Vallilan ja Koskelan maanalaisista varikoista olivat mukana selvitystyössä.

Tehdyn selvitystyön ja muun valmistelun pohjalta HKL on laatinut raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman vuosille 2019-2035.

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti 8.3.2018 esittää raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman hyväksymistä raitioliikenteen laajentumiseen varautumiseksi siten, että päävarikoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita.

Liikenneliikelaitoksen esitys on liitteenä 1 ja kehittämissuunnitelma liitteenä 2.

Kehittämissuunnitelman sisällöstä

Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma on periaatelinjauksen luontoinen, yleistasoinen suunnitelma siitä, miten raitiotievarikkoverkostoa tulevaisuudessa kehitetään vastaamaan laajentuvan raitioverkoston tarpeisiin. Suunnitelmassa on kuvattu yleisellä tasolla varikkoverkosto ja kehitettävät päävarikot sekä arvioitu suunnitelman toteuttamisen vaikutusta raitioliikenteen tuotantokustannuksiin. Lisäksi suunnitelmassa on hyvin alustavasti arvioitu varikkoalueiden maankäytön kehittämispotentiaalia.

Kehittämissuunnitelman mukaan nykyiset raitiotievarikot korvataan Ruskeasuolle ja Koskelaan toteuttavilla uusilla raitiotievarikoilla, joilta Helsingin raitiotiet (pl. Kruunusillat ja Raide-Jokeri) operoidaan. Varikot olisivat suunnilleen yhtä suuria ja tuottaisivat tarpeellisin osin yhteneviä palveluita. Tiloista on tarkoitus tehdä mahdollisimman monikäyttöisiä ja muokattavia. Uudet muunneltaviksi suunnitellut varikkotilat ovat myös joustavia toiminnan harjoittajan suhteen.

Varikot on tarkoituksenmukaista toteuttaa vaiheittain siten, että ensin toteutetaan Ruskeasuon varikko ja myöhemmin korjataan ja laajennetaan Koskelan varikko. Vaiheistaminen mahdollistaa raitioliikenteen mahdollisimman häiriöttömän toiminnan rakentamisen aikana.

Toiminnallisesti Ruskeasuon ja Koskelan varikot palvelisivat hyvin mm. tulevia Kalasataman, Vihdintien, Tuusulanväylän ja Malmin pikaraitioiteita. Toteutuessaan nämä raitiotiet tukevat kaupunginhallituksen 4.6.2018 § 408 hyväksymän Helsingin uuden yleiskaavan toteuttamissohjelman ensimmäisen ajanjakson aikana kaavoitettavien alueiden maankäyttöä.



Varikoiden laajuutta supistamalla taikka esim. Koskelan varikon toteutusta lykkäämällä tai vaiheistamalla on mahdollista vastata raitioliikenteen laajenemishankkeisiin liittyviin aikatauluriskeihin.

Hankesuunnitelmat kustakin toteutettavasta varikosta tuodaan aikanaan erikseen päätöksentekoon.

Ruskeasuon varikon kehittäminen

Uusi päävarikko esitetään toteutettavaksi nykyisen Ruskeasuon Varikokiihteistö Oy:n omistaman bussivarikon säilytysalueelle Ruskeasuolle. Uusi monitoimivarikko suunnitellaan raitiovaunujen ja bussien säilytystä varten sekä mahdollisesti kunnallisteknisen kunnossapidon tarpeisiin. Alueelle voisi sijoittua kahdessa kerroksessa 95-130 raitiovaunua ja 200-220 linja-autoa. Alueella säilyvät nykyinen bussivarikko- ja korjaamotoiminta sekä liikuntatoiminnot.

Varikko palvelee Koskelan kehittämisen aikana päävarikkona ja myöhemmin kaupunkiraitiotieiden länsipuolen linjoja sekä tulevaisuudessa mahdollisesti toteutettavia Vihdintien ja Hämeenlinnänväylän pikaraitioiteita.

Alueen nykyinen asemakaava mahdollistaa raitiotievarikon toteuttamisen ilman kaavamuutosta. Raitiotien ajoyhteys varikolle esitetään toteutettavaksi aluksi Nauvontien kautta, myöhemmin mahdollisesti myös Hakamäentien kautta.

Alustavasti on arvioitu, että Ruskeasuon varikon alueelle on mahdollista toteuttaa uutta toimitilaa Nauvontien ja Hakamäentien varteen. Talven 2017-2018 aikana Ruskeasuon alueelle on tehty alustavia maankäytön tarkasteluja. Asemakaavan muutostyö aloitetaan vuonna 2019. Kaavamuutos ei estä varikkohankkeen edistämistä.

Ruskeasuon uusi monitoimivarikko mahdollistaa Koskelan varikkoalueen kehittämisen sekä raitiovaunujen huolto-, korjaus ja säilytystoimintaan että muuhun maankäyttöön kuten varikko-, asuin- ja toimitilarakentamiseen. Samalla voidaan luopua ainakin Vallilan varikon, mutta myös mahdollisesti Töölön varikon käytöstä raitiotievarikkona.

Ruskeasuon varikon yhteyteen on tarvittaessa mahdollista laajentaa viereistä Staran kaupunkitekniikan varikkoa. Asiasta on käyty alustavia neuvotteluja Staran, asemakaavoittajan ja HKL:n kesken. Kaupunkitekniikan varikon huomioiminen suunnittelussa edellyttäisi tarvepäätöstä vuoden 2018 aikana.

Ruskeasuon varikon toteuttamiskustannuksiksi on tässä vaiheessa arvioitu 100-120 milj. euroa. Kustannusarvio on hyvin karkea ja se tulee



tarkentumaan käynnissä olevassa hankesuunnittelussa. Hankesuunnittelun arvioidaan valmistuvan vuoden 2018 aikana. Investointi on alustavasti ajateltu toteutettavan ratainfraa sekä sähkö- ja laitehankintoja lukuun ottamatta kiinteistöyhtiön taseeseen.

Varikon rakentaminen voisi alustavasti tapahtua vuosien 2019-2022 aikana. Bussivarikolle tullaan suunnittelemaan väistötilajärjestelyt siten, että alueelta liikennöivän bussiliikenteen häiriöttömyys rakentamisen aikana on mahdollista varmistaa.

Koskelan varikon kehittäminen

Toinen päävarikko suunnitellaan toteutettavaksi Koskelaan nykyisen raitiotievarikon alueelle. Alueelle voidaan sijoittaa 70-100 vaunun raitiotievarikko sekä korjaamo. Alueella nyt oleva ratakorjaamotoiminta siirtyy muualle, esimerkiksi Roihupellon metrovarikon yhteyteen. Varikko palvelee kaupunkiraitioteiden itäpuolen linjoja sekä Kalasataman pikaraitioiteita ja tulevaisuudessa mahdollisesti toteutettavia Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitioiteita.

Koskelan varikon Koskelantien puoleisella osalla oleva bussivarikko vapautuu muuhun maankäyttöön. Myös raitiotievarikon kattoaluetta voidaan hyödyntää muuhun käyttöön. Varikon yhteyteen on mahdollista integroida esimerkiksi kaupunkitekniikan tarvitsemia varikkotoimintoja siten, että Staran nykyinen Arabianrannan/Toukolan varikon alue voitaisiin vapauttaa muun kaupunkikehityksen tarpeisiin.

Koskelan varikon osalta alueen maankäytön mahdollisuuksia tarkastellaan tarkemmin alueen kaavoituksen yhteydessä, jonka arvioidaan olevan ajankohtaista 2020-luvun vaihteessa.

Koskelan varikon toteutus voisi käynnistyä Ruskeasuon varikon valmistuttua vuonna 2022 ja valmistua arviolta vuonna 2025.

Raitiotievarikon toteuttamisen kustannuksiksi on tässä vaiheessa arvioitu 55 milj. euroa. Kustannusarvio on hyvin karkea ja siihen liittyy mm. toteutustavan valintaan liittyviä epävarmuuksia. Myös Koskelan varikon osalta voi tulla kyseeseen toteuttaminen esim. kiinteistöyhtiömuotoisena. Varikon toteutusmuoto ratkaistaan erikseen myöhemmin.

Töölön ja Vallilan varikoista luopuminen

Töölön ja Vallilan varikoiden kehittäminen palvelemaan nykyistä raitio liikennettä ei ole pitkällä tähtäimellä mahdollista.

Töölön varikolla oleva pienimuotoinen huolto- ja kunnossapitotoiminta on huolto- ja kunnossapitotoiminnan tehostamiseksi syytä keskittää uusille varikoille Ruskeasuolle ja Koskelaan. Töölön varikkoa voidaan



käyttää säilytysvarikkona, sillä se sijaitsee linjaston näkökulmasta hyvällä paikalla. Töölön varikosta on mahdollista luopua vuoden 2025 jälkeen, mikäli varikkoalueen kehittämiseen on löydettävissä parempaa käyttöä.

Vallilan varikon korjaamotoimintoja tarvitaan niin kauan kuin nykyisiä 1970- ja 1980-luvun MLNRV-nivelvaunuja liikennöidään 2020-luvun loppulle ja kunnes Koskelan varikon yhteyteen valmistuu uusi korjaamo. Vallilan varikosta on mahdollista luopua aikaisintaan vuonna 2025.

Muut varikot

Raide-Jokerin varikko on suunniteltu sijoitettavaksi Roihuvuoreen palvelemaan Raide-Jokerin 29 vaunua. Varikolla ei ole tarkoitus tehdä kaikkia raskaimpia korjaustoimenpiteitä, vaan nämä tehdään HKL:n muilla varikoilla. Raide-Jokerin varikon kustannusarvio on noin 62 milj. euroa. Varikon hankesuunnitelma valmistuu vuoden 2018 aikana.

Laajasaloon sijoitettavaksi suunniteltu Kruunusiltojen raitiotievarikko sisältää tilat lähtökohtaisesti vain Kruunusiltojen vaunukalustolle eli Yliskylän ja Haakoninlahden linjojen vaunuille, joiden määrä tarkentuu linjasto- ja aikataulusuunnittelun myötä ennen vaunuista tehtävää hankepäätöstä. Laajasalon raitiotievarikosta järjestettiin talvella 2017-2018 suunnittelukilpailu, jonka voittajaksi valittiin suunnitelma Scapes. Suunnitelmassa raitiotievarikon ympärille toteutettaisiin 6-7 asuinrakennusta yhdeksi hybridikortteliksi. Hankkeen suunnittelu jatkuu vuoden 2018 aikana. Varikon on tarkoitus valmistua Kruunusillat -hankkeen mukaisessa aikataulussa vuonna 2025. Varikon kustannusarvio valmistuu järjestettävän toteuttamiskilpailun myötä vuoden 2019 alussa.

Myöhemmin toteutettavien pikaraitioteiden varikkotarpeet ratkaistaan erikseen. Mm. raitioteiden laajennukset Helsingin rajojen ulkopuolelle (mm. Vantaalle) ja poikittaiset yhteydet (mm. Jokeri 2) edellyttävät seudullista raitiotiejärjestelmän tarkastelua. Ruskeasuon ja Koskelan varikko voivat palvella näitä linjoja mm. huolto- ja kunnossapitotoiminnoissa.

Maankäytön kehittämispotentiaali

Varikkojen kehittämisessä pyritään mahdollisimman suureen kaupunkitilan käytön tehokkuuteen integroimalla varikkoalueille myös muuta maankäytön kehittämistä. Kehittämissuunnitelmassa on tarkasteltu alustavasti varikkoalueiden maankäytön kehittämispotentiaalia ja arvioitu kaupungin kokonaistaloudellisia hyötyjä suunnitelman toteutuessa.

Ulkopuolisen arvioitsijan laatiman selvityksen perusteella Vallilan varikon kiinteistön nykyinen arvo on 8,6-18,7 milj. euroa ja Töölön varikon 4-6 milj. euroa. Kiinteistöjen lisärakennusmahdollisuuksien tuomaksi



tuottopotentialiksi kaupungin kannalta on arvioitu Vallilassa 35 milj. euroa (35 000 kem asuinrakentamista), Koskelassa 50 milj. euroa (50 000 kem asuinrakentamista) ja Töölössä 20 milj. euroa (20 000 kem asuin- ja toimistorakentamista) eli yhteensä 105 milj. euroa. Lisäksi, mikäli tällä hetkellä Toukolassa toimivan Staran kaupunkitekniikan varikon keskittäminen esim. Koskelaan on mahdollista, voisi tuottopotentiali Toukolassa olla 50 milj. euroa (50 000 kem). Uuden kaupunkitekniikan varikon toteuttamisen kustannuksia ei ole arvioitu.

Ruskeasuon varikon yhteyteen mahdollisesti toteutettavien toimitilarakennusten tuottopotentialia ei ole vielä arvioitu. Arviointi tulee ajankohtaiseksi kaavoitustyön yhteydessä.

Tässä vaiheessa tehdyt arviot ovat suuntaa antavia ja niihin sisältyy useita epävarmuustekijöitä esim. rakennusoikeuden suuruuden osalta. Laskelmissa ei ole myöskään arvioitu maankäytön kehittämisen edellyttämiä investointeja.

Vaikutus raitioliikenteen tuotantokustannuksiin

Kehittämissuunnitelmassa on arvioitu alustavasti uusien varikoiden pääomakulujen ja tehostuvan kunnossapitotoiminnan vaikutusta raitioliikenteen tuotantokustannuksiin. Vertailun vuoksi on esitetty myös nykytilanteen kustannukset, vaikka ne eivät ole vertailukelpoisia tulevan tilanteen kanssa. Suunnittelun ollessa vasta luonnosvaiheessa ei varikoiden kehittämishankkeiden vaikutusta liikennöinti- ja infrakorvauksiin pystytä vielä luotettavasti osoittamaan. Esitettyihin investointikustannuksiin liittyy vielä epävarmuuksia ja siksi kehittämissuunnitelmassa tehdyt laskelmat kustannusvaikutuksista ovat vain esimerkinomaisia. Kustannusvaikutuksia ei myöskään vielä pystytä erittelemään infra- ja liikennöintikorvauksiin.

Varikoiden kehittämissuunnitelman toteuttamisen kokonaisvaikutus kaupungin talouteen arvioidaan tarkemmin siinä vaiheessa, kun saadaan tarkennettua tietoa varikkoalueiden hyödyntämismahdollisuuksista muuhun kuin varikkokäyttöön.

HSL:n lausunto

HSL:n hallitus on 17.4.2018 käsitellyt raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmaa ja siitä annettavaa lausuntoa.

HSL:n hallitus ilmoittaa kantanaan, että raitiovarikkojen kehittämissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut muodostavat hyvän perustan raitiotievarikkojen kehittämiselle, ja että varikkojen suunnittelua voidaan jatkaa tältä pohjalta. HSL:n tulee saada selvitys kunkin erillisen varikkohankkeen



vaikutuksista liikenteen operointikustannuksiin eriteltyinä infra- ja liikennöintisopimuksien tasolla ennen hankkeen lopullista aloittamispäätöstä.

Lausunnossa todetaan lisäksi mm., että varikoiden samanlainen koko ja yhtenevä palvelutarjonta mahdollistaa liikenteen tehokkaan hoidon ja lisää joustavuutta aikataulusuunnitteluun. Kehittämissuunnitelmassa esitetyt varikoiden sijainnit ovat liikenteellisesti hyviä ja tukevat kustannustehokasta raitiotieliikennöintiä. Sijainnit ovat hyvät myös liikennöinnin häiriönhallinnan kannalta. HSL pitää varikoiden vaiheittain rakentamista liikenteen toimivuuden reunaehtona.

Laadittu raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma tukee HSL:n raitiolikenteen liikennesuunnitelmia, ja HSL pitää varikoiden kehittämistä välttämättömänä. HSL:n tulee olla mukana raitiotievarikoiden tarkemmassa suunnittelussa, jotta aikaansaadaan tulevaisuuden laadukasta raitiovaunuliikennettä tukevat kustannustehokkaat varikkoratkaisut, jotka toimivat myös mahdollisessa monioperaattoritilanteessa.

HSL:n lausunto raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmasta on liitteenä 3.

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto on päätöshistoriassa.

Esittelijän kannanotot

Esittelijä toteaa, että raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma luo hyvän lähtökohdan raitiolikenteen varikkojen kehittämiseksi. Suunnitelma tukee valmisteilla ja suunnittelussa olevia raitioverkoston laajentamishankkeita ja HSL:n tilaaman raitiolikenteen liikennöintisuunnitelmia.

Nykyisten varikoiden korvaaminen uusilla on välttämätöntä nyt käytössä olevien varikkotilojen huonon kunnon sekä epätarkoituksenmukaisen kapasiteetin takia. Modernit toiminnalliset varikkoratkaisut mahdollistavat tehokkaan operoinnin ja kaluston kunnossapidon. Ajanmukaisilla ratkaisulla varmistetaan myös varikkotilojen soveltuvuus mahdolliseen useamman operaattorin toimintaan varikolla.

Kehittämissuunnitelman toteuttamisella tulee olemaan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Vaikka tehdyt laskelmat ovat vasta suuntaa-antavia, on selvää, että varikkoinvestoinnit tulevat kaksin- tai kolminkertaistamaan liikennöintikustannusten suuruuteen vaikuttavat pääomakulut.

Kaupunkiraitioteiden varikkotoimintojen keskittäminen kahteen päävarikkoon näyttäisi mahdollistavan merkittäviä maankäytön kehityshankkeita useassa kohteessa kantakaupungin alueella. Varikkotoimintojen



20.08.2018

Asia/7

keskittäminen toteuttaa siten osaltaan kaupunkistrategian ja uuden yleiskaavan tavoitteita.

Maankäytön kehittämispotentiaalien hyödyntämiseen liittyy kuitenkin vielä epävarmuuksia. Kehittämissuunnitelman toteuttamisen kokonaisvaikutukset kaupungin talouteen on selvitettävä ennen kuin yksittäisistä varikkohankkeista tehdään päätöksiä. Kokonaisvaikutusten selvittäminen on tehtävä HKL:n, kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian yhteistyönä.

Kehittämissuunnitelmaa on toteutettava vaiheittain niin, että sekä raitio- että bussiliikenteen toimivuus ja kulloinkin käytössä olevien varikoiden toimintakyky voidaan varmistaa.

Kaupunginvaltuuston 29.11.2017 § 407 hyväksymän vuoden 2018 talousarvion ja taloussuunnitelman 2019-2020 liitteenä olevassa HKL:n 10-vuotisessa investointiohjelmassa on Ruskeasuon varikon raitioratojen sekä sähkö- ja laitehankintojen toteuttamiseen merkitty noin 15 milj. euroa ja Koskelan varikon uudistamiseen noin 55 milj. euroa. Ruskeasuon varikkoinvestointi on alustavasti suunniteltu toteutettavan ratainfraa sekä sähkö- ja laitehankintoja lukuun ottamatta kiinteistöyhtiön taaseeseen.

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma
- 2 HSL:n lausunto raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Liikenneliikelaitos
Liikenneliikelaitos
Kaupunkiympäristön toimiala

Päätöshistoria

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki PL 1
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta 17.04.2018 § 200

HEL 2017-010065 T 08 00 08

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että liikenneliikelaitoksen raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma on hyvin perusteltu ja sen toteuttaminen antaa hyvät mahdollisuudet kehittää ja laajentaa raitioliikennettä Helsingissä. Nykyiset varikkotilat ovat vanhanaikaisia ja huonokuntoisia ja aiheuttavat rajoitteita raitioliikenteen hoidolle ja laajentamiselle.

Helsingin raitioliikenne on laajenemassa merkittävästi 2020-luvun aikana. Kaupunkiraitiotieitä rakennetaan Jätkäsaareen, Hernesaareen, Ilmalaan ja Kalasatamaan ja uudet radat tarvitsevat lisää raitiovaunuja nykyisten linjojen jatkeina tai uusina linjoina. Ensimmäiset pikaraitiotiet otetaan käyttöön ja uusia suunnitellaan kaupunkistrategian ja yleiskaavan toteuttamisohjelman mukaisesti. Siksi myös varikkotilan kasvattaminen on tarpeellista.

Kaupunkiraitioteiden varikkotoiminnan keskittäminen kahdelle suurelle varikolle Ruskeasuolle ja Koskelaan vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta, ja varikoiden laajuus mahdollistaa kaupunkiraitioliikenteen lisäämisen uusien rataosuuksien valmistuessa.

On tärkeää, että myös yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen pikaraitioteiden (Vihdintien raitiotie, Tuusulanbulevardin raitiotie, Viikin-Malmin raitiotie) varikkotarpeet pystytään huomioimaan kehittämissuunnitelman mukaisilla varikkoratkaisuilla. Varikoiden suunnittelua onkin tehtävä yhteistyössä uusien pikaraitioteiden yleissuunnittelun kanssa. Varikkoratkaisuissa on tarpeen huomioida myös mahdollisuudet 45 metriä pitkien pikaraitiovaunujen käyttöön mainituilla ensimmäisen vaiheen pikaraitioteilla.

Pikaraitioteista Raide-Jokeri ja Kruunusillat tukeutuvat omiin uusiin varikoihin Roihupellossa ja Laajasalossa. Myöhemmin toteutettavien pikaraitioteiden varikkotarpeet pitää ratkaista erikseen, sillä ne eivät voi täysin tukeutua tässä esitettäviin varikkoratkaisuihin. Varikkotilaa on tarpeen etsiä uusien pikaraitiotiereittien varsilta kantakaupungin ulkopuolelta. Jatkossa myös yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen pikaraitiotiet ja niiden laajennukset voivat tukeutua yhä enemmän näihin varikoihin, mikä vapauttaa kantakaupungin varikoilta tilaa jälleen kaupunkiraitioliikenteen laajentamiseen.



Ruskeasuon varikon toteuttaminen ensin antaa mahdollisuuden lisätä varikkokapasiteettia ilman vaikutusta muiden varikoiden toimintakykyyn. Varikon valmistuminen taas mahdollistaa Koskelan varikkotoiminnan siirtämisen Ruskeasuolle Koskelan varikon uudelleenrakentamisen ajaksi, mikä on erityisen tärkeää raitioliikenteen jatkuvan häiriöttömän toiminnan kannalta.

Hankkeiden aikataulut ovat tiukkoja ja yhteydessä toisiinsa, Koskelan varikon uusimista ei voi aloittaa ennen Ruskeasuon uuden varikon ottamista käyttöön. Suunnittelussa tuleekin kiinnittää huomiota aikataulujen realismiin, jotta varikoiden valmistuminen ei muodostu pullonkaulaksi uuden kaluston hankinnalle. Ruskeasuon bussivarikon toiminnan turvaaminen raitiotievarikon rakentamisen aikana on myös tärkeää.

Molemmat uudet varikot, Ruskeasuo ja Koskela, sijaitsevat yleiskaavan kantakaupunki-merkinnän alla. Siten niitä koskevat esim. yleiskaavan määräykset urbaanista kaupunkirakenteesta ja sekoitetuista toiminnoista. Siksi onkin hyvä, että kehittämissuunnitelmassa pyritään integroimaan myös muuta maankäytön kehittämistä varikkoalueille. Osana laajentuvaa kantakaupunkia myös varikkoalueiden kaupunkikuvallinen ilme on tärkeää ottaa huomioon. Laajasalon raitiotievarikon suunnittelukilpailun ehdotukset antavat hyvän esimerkin, miten varikkotoiminnot voidaan yhdistää osaksi korkealaatuista ja viihtyisää kaupunkirakennetta.

Sekä Ruskeasuon että Koskelan varikkoalueiden kehittämisselvityksen osalta tarvittavat, nykyisten varikkoalueiden maankäytön kehittämistarkastelut tulee tehdä yhteistyössä asemakaavoituksen kanssa.

Asemakaavoituksessa määritellään alueen maankäytön periaatteet. Koskelan varikon osalta aiemmat suunnitelmat ovat vanhentuneet. Alueen maankäyttö on tarkasteltava kaavoituksen yhteydessä uudestaan kaupungin strategian ja uuden yleiskaavan lähtökohdista siten, että maankäyttö ja sen liittyminen ympäristöönsä on myös alueen kokonaisu suunnittelun kannalta tarkoituksenmukaista. Myös suojelukysymysten ratkaisu vaikuttaa maankäytön mahdollisuuksiin.

Ruskeasuon varikon osalta on HKL:n toimeksiannosta yhteistyössä kaupunkiympäristötoimialan asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun kanssa laadittu alustavia varikkoalueen maankäytön tarkasteluja talven 2017-2018 aikana. Tavoitteena on raitiovaunu- ja bussivarikkojen lisäksi luoda edellytyksiä myös toimitilarakentamisen sijoittamiselle alueen länsiosaan. Asemakaavan muutostyö on tarkoitus aloittaa vuoden 2019 alkupuolella. Kaavamuutos ei estä varikkosuunnittelun ja toteutuksen edistämistyötä. Varikkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon tulevan kaavamuutoksen lähtökohdat



Uusien varikkojen valmistuminen Ruskeasuolle ja Koskelaan sekä kaluston uusiminen vapauttavat Töölön ja Vallilan varikot asteittain muuhun käyttöön. Tämä on perusteltua tilojen ahtauden ja epäajanmukaisuuden vuoksi. Tiloille ja alueille on tarkoituksenmukaista hakea jatkokäyttöä muusta toiminnasta. Tässä vaiheessa ei vielä voida määritellä nykyisten varikkoalueiden maankäytöllisiä ratkaisuja ja tulevia toimijoita eikä voida olettaa, että varikkoalueita kehitettäisiin lähinnä asuinalueina. Alueiden toiminnallisia tarpeita on tarkasteltava laajemmasta näkökulmasta. On myös selvitettävä nykyisten varikkorakennusten kulttuurihistorialliset, kaupunkikuvalliset ja rakennustaiteelliset arvot, jotta muutoksia, käyttöä ja alueen tehokkuutta voidaan tarkemmin määritellä.

Asemakaavoituksessa määritellään alueen maankäytön periaatteet. Varikkoalueiden kehittämisen ja maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi on uuden yleiskaavan ja kaupungin strategiset tavoitteet. Kaupunkistrategiassa edellytetään toiminnallisesti monipuolisen ja elinvoimaisen kaupunkiympäristön kehittämistä. Kantakaupunki on uudessa yleiskaavassa sekoittuneen rakenteen aluetta. Alueella tapahtuvissa kaupunkirakenteen muutoksissa on aina varmistettava riittävä toimitilamäärä sekä kaupungin palveluverkon tarpeet. Asuin- ja työpaikka-alueen lisäksi kantakaupunki on Helsingin merkittävää tiede-, kulttuuri- ja matkailun aluetta.

Kehittämiselvityksen osalta tarvittavat, nykyisten varikkoalueiden maankäytön kehittämistarkastelut tulee tehdä yhteistyössä asemakaavoituksen kanssa, edellä mainituin lähtökohdin.

Kaupunkiympäristölautakunta pitää hyvänä liikenneliikelaitoksen tavoitetta parantaa raitioliikenteen kaluston käyttöastetta, mikä pienentää sekä tarvittavan kaluston että sen vaatiman varikkotilan tarvetta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Niko Setälä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 08.03.2018 § 40

HEL 2017-010065 T 08 00 08

Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta esitti kaupunginhallitukselle raitiovarikkojen kehittämissuunnitelman hyväksymistä raitioliikenteen laajentami-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki PL 1
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



20.08.2018

Asia/7

seen varautumiseksi siten, että päävarikoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita.

20.09.2017 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi