



17.01.2022

Asia/8

§ 37

Raitiovaunuvarikoiden päivitetty kehittämissuunnitelma

HEL 2021-010162 T 08 00 08

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian käsittelyn aikana kuultavana oli hankejohtaja Jarno Köykkä. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma_2021
- 2 HSL lausunto 30.11.2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus hyväksyy Helsingin raitiotievarikkojen päivitetyn kehittämissuunnitelman.

Esittelijän perustelut

Taustaa

Kaupunginhallitus hyväksyi liikenneliikelaitoksen (HKL) laatiman raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman 27.8.2018 § 32. Kehittämissuunnitelmassa esitettiin Ruskeasuon ja Koskelan varikoiden kehittämistä raitioliikenteen päävarikoiksi, joita tukevat pienemmät sivuvarikot mm. Raide-Jokerin Roihupellossa ja Kruunusiltojen linjaston Laajasalossa. Varikkohankkeiden toteutusta on edistetty tämän suunnitelman mukai-



sesti. 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 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. Kaavavalitus on hallinto-oikeuden käsittelyssä.

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.

Liikennelaitoksen johtokunnan esitys

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.

Kehittämissuunnitelmassa pyritään parhaaseen kokonaistaloudelliseen ja tarkoituksenmukaiseen ratkaisuun. Säilytys- ja kunnossapitokapasiteetin tulee 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 suunnitteluvalin-



tojen vaikutuksia haastateltujen edustamien organisaatioiden toimintaan.

Kehittämispolkujen päälinjat on muodostettu kahden päämuuttujan suhteen: mikä on Laajasalon varikon toteutus päätös ja -aikataulu sekä millä tavoin Koskelan varikon kehittämistä edistetään. Skenaariot on tarkemmin kuvattu liitteenä olevassa kehittämissuunnitelmassa.

Skenaarioita on verrattu keskenään sen perusteella, mikä on varikkohankkeiden 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.

Skenaarioita on käsitelty yhdessä kaupungin ja HSL:n edustajien kanssa. Esitetty eteneminen vaihtoehdon 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 raitiotieliikenteen 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.

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.

Maankäyttö

Varikkoinfran kehittyminen luo edellytyksiä raideverkoston laajenemiselle ja edistää raideliikenteen verkostokaupungin muodostumista. On tärkeää, ettei varikkotoimintojen järjestämistä jouduta tarkastelemaan aina uudelleen hankekohtaisesti. Riittävän pitkä tarkastelujänne on tärkeä varikkoverkon kehittämisessä. Joukkoliikenneinvestointien on oltava kustannustehokkaita. Tarpeettoman suuret investoinnit heikentävät hankkeiden toteutettavuutta ja rasittavat joukkoliikenteen rahoitusta liikennöintikorvausten kautta.

Liikenneliikelaitoksen johtokunnan esittämä kehittämisspolku 2, ”Keskitä”, on tarkoituksenmukainen raitiotiehankeiden toteutuksen ja varikkokapasiteetin lisäämisen kannalta. Raitioliikenteen päävarikoiden toteuttaminen Ruskeasuolle ja Koskelaan suunnitellussa laajuudessa ja aikataulussa on tärkeää, jotta raideliikenteen verkosto voi kehittyä suunnitellusti 2020-luvun aikana. Molempien varikoiden on oltava toiminnassa viimeistään Länsi-Helsingin raitiotiehankekokonaisuuden valmistuessa vuosikymmenen lopulla.

Koskelan varikon toteuttaminen yhdessä vaiheessa on perusteltua. Siten saadaan joustavuutta myös Töölön, Vallilan ja Laajasalon varikoihin liittyvässä päätöksenteossa. Viikki-Malmin raitiotien sekä Hermannin rantatien ja Kustaa Vaasan tien liittymäalueen rakennustyöt tuottavat pitkäaikaisia vaikutuksia Koskelan varikon yhteyksiin, minkä vuoksi niiden aikataulu ja vaikutukset varikon käyttöön tulee huomioida suunnittelussa.

Laajasalon hybridivarikon kustannusarvio on kasvanut suunnittelun edetessä ja sen toteuttaminen suunnitellulla tavalla kasvattaisi joukkoliikenteen liikennöintikustannuksia tarpeettoman paljon. Useaan kertaan muuttuneisiin tilatarpeisiin sopeutuminen on tuottanut asemakaavoitukselle runsaasti työtä ja vaikeuttanut hankkeen vuorovaikutusta. Toimintojen yhdistäminen tiiviissä kaupunkiympäristössä on kuitenkin hyvä tavoite. Vastaavia hankkeita varten tulisi kehittää toimiva suunnitteluprosessi sekä hallinta- ja rahoitusmalli, jossa joukkoliikenteen liikennöintikorvauksen perusteeksi luetaan vain varikon perustoimintojen edellyttämät kustannukset ja tämän tason ylittävät integroidut rakenteet ja toiminnot rahoitetaan alueen maankäytön kehittämisvaroin.

Maankäytön kehittämisen näkökulmasta päätöstä Laajasalon varikon toteuttamisesta ei voi jättää odottamaan määrittelemättömäksi ajaksi.



Laajasalon ratikkakorttelin alueella on merkittävä rakentamispotentiali, jonka edistäminen edellyttää päätöksiä varikosta. HKL:n on yhdessä kaupunkiympäristötoimialan kanssa aloitettava selvitykset investoinneille kevyemmän varikon toteuttamisesta tai varikon toteuttamatta jättämisestä. Selvityksessä on huomioitava niin maankäytön toteuttamisen näkökulma, muut suunnitteilla olevat raitiotiehankeet kuin raitioverkon pidemmän aikajänteen laajentumismahdollisuudet Laajasalossa ja Herttoniemen alueella ja näiden vaikutukset varikkotilan tarpeeseen.

Töölön ja Vallilan varikot on syytä pitää käytössä ainakin kahden päävarikon valmistumiseen asti. Ne ovat kuitenkin teknisiltä edellytyksiltään vanhentuneita, joten tavoitteena tulee olla niiden varikkokäytöstä luopuminen, kun se on liikenteen hoitamisen kannalta mahdollista. Töölön varikon kehittäminen kytkeytyy kokonaisuutena lähikiinteistöjen kehittämismahdollisuuksiin ja siksi olisi toivottavaa, ettei vapautumisen ajankohta olisi epäselvä tai lykkääntyisi huomattavan pitkälle tulevaisuuteen.

Töölön ja Vallilan varikkoalueiden tulevan käytön kannalta on tärkeää, että varikkotoiminnot siirtyvät kokonaan muualle, jolloin maankäyttöä voidaan kehittää täysipainoisesti. Alueille on ryhdyttävä hyvissä ajoin selvittämään jatkokäyttöä, joka huomioi kiinteistökehityspotentialin lisäksi niiden historialliset arvot. Varikkoalueiden kehittämisen lähtökohdaksi on yleiskaava ja kaupungin strategiset tavoitteet. Kantakaupungin alueella tapahtuvissa maankäytön muutoksissa on varmistettava riittävä toimitilamäärä sekä huomioitava palveluverkon tarpeet. Töölön ja Vallilan varikkoalueilla asuminen voi olla osa sekoittunutta rakennetta, mutta tavoitteena on erityisesti monipuolinen toimitilakäyttö. Kehittämissuunnitelman arvioita alueiden potentiaalisesta rakennusoikeudesta ja sen arvosta on tässä vaiheessa pidettävä alustavina, sillä niiden osalta ei ole tarkemmin tutkittu alueiden suojelu- ja kehittämistavoitteita.

Raitiovaunuvarikoiden kehittämissuunnitelma ei vastaa siihen, miten varikkokapasiteetti järjestetään pidemmän ajan kuluessa. Kun seuraavien raidehankkeiden, esimerkiksi Jokeri 0- ja Jokeri 2-pikaraitioteiden tai Östersundomin raideyhteyksien suunnittelu etenee, tulee HKL:n yhdessä kaupunkiympäristötoimialan kanssa selvittää toimenpiteet, joilla turvataan varikkokapasiteetti 2030-luvun jälkeen.

Varikkosuunnitelma on päivitettävä sen jälkeen, kun johtokunnan esittämä kansainvälinen asiantuntija-arvio varikkokapasiteetin riittävydestä valmistuu. Samalla arvioidaan 2030-luvun laajentuvan raideliikenteen varikkotarve. Päivittämisen yhteydessä arvioidaan myös niitä ratkaisuja, joissa varikko sijaitsee vain reitin toisessa päässä.



17.01.2022

HSL:n lausunto

HSL kannattaa raitiotievarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmasta johdettua kehityspolkua, jossa Koskelan varikko toteutetaan suunnitelun aikataulun mukaan yhtenä kokonaisuutena ja rakentaminen aloitetaan heti Ruskeasuon varikon valmistuttua. Töölön varikon elinkaarta jatketaan ainakin 2030-luvun lopulle ja jatkomahdollisuutta tämän jälkeen tarkastellaan muuttamalla esimerkiksi varikon käyttötarkoitus säilytysvarikoksi. Laajasalon varikkoa ei toteutettaisi alkuvaiheessa, mutta sille jätetään kaavavaraus määrääjäksi. Tämän määrääjän aikana selvitetään muita mahdollisia varikoiden sijainteja ja jos korvaava sijainti löytyy, voidaan kaavavarauksesta luopua.

HSL:n lausunto raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmasta on liitteenä 2.

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto on päätöshistoriassa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma_2021
- 2 HSL lausunto 30.11.2021

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta
Liikenneliikelaitos

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 30.11.2021 § 660

HEL 2021-010162 T 08 00 08

Lausunto

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

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunkiympäristön toimiala on sitoutunut raideliikenteen verkosto-kaupungin edistämiseen kaupunkistrategian ja yleiskaavan periaatteiden mukaisesti. Varikkoinfran kehittyminen luo edellytyksiä raideverkon laajenemiselle. On tärkeää, ettei varikkotoimintojen järjestämistä jouduta tarkastelemaan aina uudelleen hankekohtaisesti, minkä vuoksi riittävän pitkä tarkastelujänne on tärkeä varikkoverkon kehittämisessä. Joukkoliikenneinvestointien on myös oltava kustannustehokkaita. Tarpeettoman suuret investoinnit heikentävät hankkeiden toteutettavuutta ja rasittavat joukkoliikenteen rahoitusta liikennöintikorvausten kautta.

Liikenneliikelaitoksen johtokunnan esittämä kehittämisspolku 2, ”Keskitä”, on tarkoituksenmukainen raitiotiehankeiden toteutuksen ja varikkokapasiteetin lisäämisen kannalta. Raitioliikenteen päävarikoiden toteuttaminen Ruskeasuolle ja Koskelaan suunnitellussa laajuudessa ja aikataulussa on ensisijaisen tärkeää, jotta raideliikenteen verkosto voi kehittyä suunnitellusti 2020-luvun aikana. Molempien varikoiden on oltava toiminnassa viimeistään Länsi-Helsingin raitiotiehankekokonaisuuden valmistuessa vuosikymmenen lopulla.

Koskelan varikon toteuttaminen yhdessä vaiheessa on perusteltua. Siten saadaan joustavuutta myös Töölön, Vallilan ja Laajasalon varikoihin liittyvässä päätöksenteossa. Viikki-Malmin raitiotien sekä Hermannin rantatien ja Kustaa Vaasan tien liittymäalueen rakennustyöt tuottavat pitkäaikaisia vaikutuksia Koskelan varikon yhteyksiin, minkä vuoksi niiden aikataulu ja vaikutukset varikon käyttöön tulee huomioida suunnittelussa.

Kaupunginvaltuusto päätti 25.8.2021 Kruunusillat-hankkeen enimmäishinnan korotuksesta ja hankkeen toteuttamisesta vaiheittain siten, että raitiotie toteutetaan Hakaniemen ja Laajasalontien välille. Laajasalon raitiovaunuvarikon toteutuksesta päätetään erikseen.

Laajasalon hybridivarikon kustannusarvio on kasvanut suunnittelun edetessä ja sen toteuttaminen suunnitellulla tavalla kasvattaisi joukkoliikenteen liikennöintikustannuksia tarpeettoman paljon. Useaan kertaan muuttuneisiin tilatarpeisiin sopeutuminen on myös tuottanut asemakaavoitukselle runsaasti työtä ja vaikeuttanut hankkeen vuorovaikutusta. Toimintojen yhdistäminen tiiviissä kaupunkiympäristössä on kuitenkin hyvä tavoite. Vastaavia hankkeita varten tulisi kehittää toimiva suunnitteluprosessi sekä hallinta- ja rahoitusmalli, jossa joukkoliikenteen liikennöintikorvauksen perusteeksi luetaan vain varikon perustoi-



mintojen edellyttämät kustannukset ja tämän tason ylittävät integroidut rakenteet ja toiminnot rahoitetaan alueen maankäytön kehittämisvaroin.

Maankäytön kehityksen näkökulmasta päätöstä Laajasalon varikon toteuttamisesta ei voi jättää odottamaan määrittelemättömäksi ajaksi. Laajasalon ratikkakorttelin alueella on merkittävä rakentamispotentiaali, jonka edistäminen edellyttää viipymättä päätöksiä varikosta. HKL:n on yhdessä kaupunkiympäristötoimialan kanssa aloitettava selvitykset investoinneiltaan kevyemmän varikon toteuttamisesta tai varikon toteuttamatta jättämisestä. Selvityksessä on huomioitava niin maankäytön toteuttamisen näkökulma, muut suunnitteilla olevat raitiotiehankeet kuin raitioverkon pidemmän aikajänteen laajentumismahdollisuudet Laajasalossa ja Herttoniemen alueella ja näiden vaikutukset varikkotilan tarpeeseen.

Töölön ja Vallilan varikot on syytä pitää käytössä ainakin kahden päävarikon valmistumiseen asti. Ne ovat kuitenkin teknisiltä edellytyksiltään vanhentuneita, joten tavoitteena tulee olla niiden varikkokäytöstä luopuminen, kun se on liikenteen hoitamisen kannalta mahdollista. Töölön varikon kehittäminen kytkeytyy kokonaisuutena lähikiinteistöjen kehittämismahdollisuuksiin ja siksi olisi toivottavaa, ettei vapautumisen ajankohta olisi epäselvä tai lykkääntyisi huomattavan pitkälle tulevaisuuteen.

Töölön ja Vallilan varikkoalueiden tulevan käytön kannalta on tärkeää, että varikkotoiminnot siirtyvät kokonaan muualle, jolloin maankäyttöä voidaan kehittää täysipainoisesti. Alueille on ryhdyttävä hyvissä ajoin selvittämään jatkokäyttöä, joka huomioi kiinteistökehityspotentiaalin lisäksi niiden historialliset arvot. Varikkoalueiden kehittämisen lähtökohdiana on yleiskaava ja kaupungin strategiset tavoitteet. Kantakaupungin alueella tapahtuvissa maankäytön muutoksissa on varmistettava riittävä toimitilamäärä sekä huomioon otettava palveluverkon tarpeet. Töölön ja Vallilan varikkoalueilla asuminen voi olla osa sekoittunutta rakennetta, mutta tavoitteena on erityisesti monipuolinen toimitilakäyttö. Kehittämissuunnitelman arvioita alueiden potentiaalisesta rakennusoikeudesta ja sen arvosta on tässä vaiheessa pidettävä alustavina, sillä niiden osalta ei ole tarkemmin tutkittu alueiden suojele- ja kehittämistavoitteita.

Raitiovaunuvarikoiden kehittämissuunnitelma ei vastaa siihen, miten varikkokapasiteetti järjestetään pidemmällä aikajänteellä raideverkon laajentuessa. Kun seuraavien raidehankkeiden, esimerkiksi Jokeri 0- ja Jokeri 2-pikaraitioteiden tai Östersundomin raideyhteyksien suunnittelu etenee, tulee HKL:n yhdessä kaupunkiympäristötoimialan kanssa selvittää toimenpiteet, joilla turvataan varikkokapasiteetti 2030-luvun jälkeen.



Varikkosuunnitelmaa päivitetään sen jälkeen, kun johtokunnan esittämä kansainvälinen asiantuntija-arvio varikkokapasiteetin riittävydestä valmistuu. Samalla arvioidaan 2030-luvun laajentuvan raideliikenteen varikkotarve. Päivittämisen yhteydessä arvioidaan myös niitä ratkaisuja, joissa varikko sijaitsee vain reitin toisessa päässä.

Käsittely

30.11.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Katri Penttinen: Kappaleen 7 loppuun lisätään ja näiden vaikutukset varikkotilan tarpeeseen [lisäys alkaa] ja pyrkiä sijoittamaan varikot ensisijaisesti teollisuusalueille ja ottamaan huomioon Laajasalon liikuntapuiston kehittämistarpeet [lisäys loppuu].

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lisätään lausunnon loppuun: "Varikkosuunnitelmaa päivitetään sen jälkeen, kun johtokunnan esittämä kansainvälinen asiantuntija-arvio varikkokapasiteetin riittävydestä valmistuu. Samalla arvioidaan 2030-luvun laajentuvan raideliikenteen varikkotarve. Päivittämisen yhteydessä arvioidaan myös niitä ratkaisuja, joissa varikko sijaitsee vain reitin toisessa päässä."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleen 7 loppuun lisätään ja näiden vaikutukset varikkotilan tarpeeseen [lisäys alkaa] ja pyrkiä sijoittamaan varikot ensisijaisesti teollisuusalueille ja ottamaan huomioon Laajasalon liikuntapuiston kehittämistarpeet [lisäys loppuu].

Jaa-äännet: 11

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Amanda Pasanen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 2

Silja Borgarsdottir Sandelin, Katri Penttinen

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 11-2.



17.01.2022

Asia/8

23.11.2021 Pöydälle

Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Anton Silvo, liikenneinsinööri: 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 14.10.2021 § 157

HEL 2021-010162 T 08 00 08

Päätös

Johtokunta esitti kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi Helsingin raitio-
tievarikkojen päivitetyn kehittämissuunnitelman liikenneliikelaitoksen
toiminnan pohjaksi.

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

Puoltaessaan kokonaiskehittämissuunnitelman hyväksymistä johtokun-
ta päätti, että varikoiden suunnitelmista ja kapasiteetista hankitaan
kansainvälisen asiantuntijatason vertaisarvio. Arvio pyydetään erityi-
sesti siitä näkökulmasta, että varikoiden kapasiteetti, uusi tekniikka ja
uudet vaunut tulevat optimaalisesti ja mahdolliset riskit välttäen hyö-
dynnetyksi ja osaaminen Suomessa vahvistuu.

Käsittely

14.10.2021 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Palautusehdotus:

Mirita Saxberg: Tulevien raitiovaunuvarikoiden rakentamisessa nouda-
tetaan kehittämissuunnitelman skenaarion 4 mukaista järjestystä, jossa
Laajasalon varikon varauksesta luovutaan ja varikkokapasiteetin riittä-
vyydestä huolehditaan kehittämällä muita jo olemassa olevia varikkoti-
loja, sekä etsimällä myöhemmässä vaiheessa rakennettavalle varikolle
tarkoituksenmukaisempi sijainti.

Kannattaja: Pekka Pirkkala

1 äänestys



17.01.2022

Asia/8

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tulevien raitiovaunuvarikoiden rakentamisessa noudatetaan kehittämissuunnitelman skenaarion 4 mukaista järjestystä, jossa Laajasalon varikon varauksesta luovutaan ja varikkokapasiteetin riittävydestä huolehditaan kehittämällä muita jo olemassa olevia varikkotiloja, sekä etsimällä myöhemmässä vaiheessa rakennettavalle varikolle tarkoituksenmukaisempi sijainti.

Jaa-äännet: 6

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Minna Salminen, Anu Suoranta, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen

Ei-äännet: 2

Pekka Pirkkala, Mirita Saxberg

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Samuli Voutila

Esittelijä täydensi päätöstä lisäämällä päätökseen kolmannen kappaleen seuraavasti:

Puoltaessaan kokonaiskehittämissuunnitelman hyväksymistä johtokunta päätti, että varikoiden suunnitelmista ja kapasiteetista hankitaan kansainvälisen asiantuntijatasoisen vertaisarvio. Arvio pyydetään erityisesti siitä näkökulmasta, että varikoiden kapasiteetti, uusi tekniikka ja uudet vaunut tulevat optimaalisesti ja mahdolliset riskit välttäen hyödynnetyksi ja osaaminen Suomessa vahvistuu.

30.09.2021 Pöydälle

23.09.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

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