

Lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta

24/10.02.03/2023 Koskelan varikon hankesuunnitelmasta

Hallitus 03.09.2024 § 58

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685

Johdanto

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) pyytää Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelmasta.

Lausuntoa pyydetään Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelman selostuksesta. Toteutussuunnitelman selostus on varikkoallianssin kehitysvaiheessa laatima kuvaus toteutettavaksi esitettävästä raitiovaunuvarikosta ja sen kustannuksista.

Taustatiedot

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) – nykyinen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) on syksyllä 2021 päivittänyt raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman vuosille 2022–2035. Osana kehittämissuunnitelmaa KL on laatinut Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämisen hankesuunnitelman, josta HSL on antanut puoltavan lausunnon 14.2.2023.

Koskelan varikosta on tehty 20.6.2023 esisopimus, joka on kolmikantasopimus HSL:n, KL:n ja Helsingin kaupungin välillä. HSL ja KL ovat tämän jälkeen solmineet varsinaisen Sopimuksen Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta (varikkosopimus) 9.1.2024. Varikkosopimus korvaa osittain Kaupunkiraitiotieliikenteen liikennöintisopimuksessa 21.12.2022 sovittuja asioita Koskelan varikosta.

Varikkosopimus ei koske varikon ratainfraa eikä ratainfraan kunnossapitoon liittyviä varikon tiloja, jotka Helsingin kaupunki on osoittanut HSL:n käyttöön jo osapuolten välisellä infrasopimuksella (sopimus joukkoliikenneinfraan kustannusten korvaamisesta 16.12.2011). Siten osa varikon kustannuksista korvataan infrasopimuksen kautta.

Koskelan varikon toteutussuunnitelman merkittävimmät muutokset hankesuunnitelmaan

Koskelan raitiovaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat tällä hetkellä yhteensä 336 milj. euroa. Kustannuksista noin 218,4 milj. euroa korvataan varikkosopimuksen kautta (noin 65 % kokonaiskustannuksista) sekä 117,6 milj. euroa infrasopimuksen kautta (noin 35 % kokonaiskustannuksista).

Hankesuunnitelmavaiheessa kustannusarvio on ollut 274 milj. euroa, joten kustannukset ovat kasvaneet hankesuunnitelman arviosta noin yhteensä noin 62 milj. eurolla. Varikkosopimuksen mukaiset kustannukset ovat kasvaneet 216,8 milj. eurosta 218,4 milj. euroon, jolloin kustannusmuutos on 1 %. Infrakorvattavat kustannukset ovat kasvaneet 57,6 milj. eurosta 117,6 milj. euroon, eli infrakustannusten muutos on 104 %.

Merkittäviä kustannuksia lisääviä tekijöitä ovat mm. ratakunnossapidon laajennus, mahdollisen rakennusjätteisen maan kasvanut osuus, hulevesiviemärin siirto sekä vähäpäästöiset energiajärjestelmät.

HSL:n näkemys muuttuneista suunnitelmista ja kustannuksista

HSL pitää hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan laajenevaan raitiotieverkostoon ja sen vuoksi myös suurempaan ratakunnossapitokapasiteetin tarpeeseen. On kuitenkin otettava huomioon, että esim. Viikki-Malmin pikaraitiotiestä ei ole vielä tehty toteutuspäätöstä. Jos kaikki suunnitteilla olevat hankkeet eivät toteudu, silloin ylimääräiset ratakunnossapito- ja säilytystilat eivät ole tarpeen toteutuvien raitioteiden tarvitsemaan kapasiteettiin nähden.

HSL:n näkemyksen mukaan varikon tontilla vallitsevat pohjaolosuhteet ja niistä aiheutuvat kustannukset eivät saisi suoraan valua HSL:n maksettaviksi infrakorvausten kautta. Infrasopimuksessa ei ole otettu kantaa tällaisiin kustannuksiin, jotka johtuvat poikkeuksellisista maaperän olosuhteista ja nämä tulisi tarkastella tarkemmin. Ylimääräisten kustannusten osalta on noudatettava aiheuttajaperiaatetta, eli kustannukset korvaa se taho, joka on aiheuttanut kustannukset. Tämän perusteella HSL katsoo, että rakennusjätteestä mahdollisesti aiheutuvat kustannukset voisivat kuulua Helsingin kaupungin vastuulle.

Nykyisellä varikon tontilla sijaitseva hulevesilinja siirretään olemassa olevan ja tulevan varikkorakennuksen alta. Tästä aiheutuvat noin 5 milj. euron lisäkustannukset hankesuunnitelmaan verrattuna. HSL katsoo, että hulevesiviemärin siirto on välttämätön osa hanketta. Hankesuunnitelmaan oli alun perin myös sisällytetty tavanomaiset energiaratkaisut, kuten kaukolämpö. Toteutussuunnitelmassa on kuitenkin tavoiteltu vähäpäästöisiä ja omavaraisia energiaratkaisuja. HSL pitää hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan vähäpäästöisyyteen, joka myös tukee HSL:n strategisia tavoitteita.

Infrasopimuksen mukaiset pääoma- sekä hallinto- ja ylläpitokustannukset varikkohankkeessa

Varikolla sijaitsevan ratainfraan pääomakustannukset katetaan infrasopimuksen mukaan siten, että Helsingin kaupunki korvaa niistä puolet ja HSL puolet. Infrasopimuksen mukaan HSL maksaa pääomakustannuksista myös 5 %:n vuotuista korkoa.

Helsingin kaupunki laskuttaa infrasopimuksen perusteella ratainfraan kunnossapidon osuuden täysimääräisesti HSL:ltä. KL:n alustavien laskelmien mukaan myös ratakunnossapidon osuudelle on määritetty 5 %:n vuotuinen korko. Infrasopimuksen perusteella hallinto- ja ylläpitokustannuksista ei kuitenkaan makseta korkoa, vaan pelkästään pääomakustannuksista. Siten kyseessä olevat hallinto- ja ylläpitokustannuksille merkityt 5 %:n korkokustannukset pitäisi poistaa HSL:lle tulevista kustannuksista.

Muuta kustannuksiin liittyvää

Toteutussuunnitelmassa on kustannusten osalta otettu huomioon myös hankkeeseen liittyvät riskivaraukset. HSL pitää hyvänä, että näin vaativassa hankkeessa on varauduttu riskeihin. Riskivaraukset voivat myös myöhemmin pienentää hankkeen kustannuksia, jos riskit eivät toteudu hankkeen aikana.

HSL ehdottaa, että varikkosopimukseen kuuluvien kustannusten osalta noudatettaisiin annuiteettimallia. Varikkosopimuksessa on tällä hetkellä jaksotettu kustannuksia siten, että aluksi varikon käyttöönoton ensimmäisinä vuosina kustannukset ovat suuremmat, mutta käyttöönoton jälkeen kustannukset pienenevät vähitellen vuosittain. Kalusto- ja

varikkoinvestoinnit aiheuttavat kustannusten äkillistä nousua hankkeiden valmistuttua ensimmäisinä käyttöönottovuosina. Tämä ei tue HSL:n jäsenkuntien toivetta tasaisesta ja ennakoitavasta taloudesta. Annuiteettimallissa taas määritettäisiin tasahinta koko sopimuksen mukaiselle poistojalle, mikä mahdollistaisi tasaisemmat ja ennakoitavammat kustannukset HSL:lle. Mahdolliset annuiteettimallin soveltamisesta tulee kuitenkin sopia erikseen Helsingin kaupungin rahoitusjohdon kanssa.

HSL on lisäksi aikaisemmassa lausunnossaan 14.2.2023 todennut, että varikkoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoitus täytyy tulla kunnilta, käytännössä Helsingiltä tai valtiolta. Kohonneiden kustannusten myötä on kuitenkin väistämätöntä, että kasvaneet kustannukset vaikuttavat liikenne- ja infrakorvausten kautta yhä enemmän myös kuntaosuuksiin ja lippujen hintoihin. Alkuperäisen hankesuunnitelman lausunnon yhteydessä HSL arvioi, että varikon laskennallinen korotuspaine lippujen hintoihin on noin 1,8 %. Kustannustason kasvaessa myös korotuspaine kasvaa.

HSL pitää myös tärkeänä, että kaupunkikehityksen kustannukset rajataan HSL:lle kohdistettavien kustannusten ulkopuolelle. Esimerkiksi varikon kaupunkikuvalliseen ilmeeseen liittyvät kustannukset eivät saa kasvattaa lippujen hintoja.

Kytkeä HSL:n strategiaan

Varikon tarkempi suunnittelu on kustannustason kasvusta huolimatta edennyt HSL:n strategisia tavoitteita tukevalla tavalla. Esimerkiksi varikon vaiheittain toteuttaminen mahdollistaa kustannustason hallinnan ja tarvittavan kapasiteetin yhteensovittamisen. Varikkoa on mahdollista myöhemmin laajentaa, jos liikennetarve sitä edellyttää. Varikon suunnittelussa on myös huomioitu monitoimijaympäristön edellytykset muuntojoustavilla ratkaisulla.

HSL puoltaa Koskelan raitiovaunuvarikon rakentamista kasvaneesta kustannustasosta huolimatta.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta.
Käsittely	Vantaan asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui asian käsittelyn ajaksi.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	<ol style="list-style-type: none">1. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n lausuntopyyntö Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta2. Koskelan varikkohankkeen toteutussuunnitelman selostus3. HSL:n lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta

3.9.2024

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
PL 100, 01022 Kaupunkiliikenne
info@kaupunkiliikenne.fi

Viite
Lausuntopyyntönnö 15.8.2024

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) pyytää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelmasta 10.9.2024 mennessä.

Lausuntoa pyydetään Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelman selostuksesta. Liite 1 Toteutussuunnitelman selostus on varikkoallianssin kehitysvaiheessa laatima kuvaus toteutettavaksi esitettävästä raitiovaunuvarikosta ja sen kustannuksista.

Johdanto

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) – nykyinen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) on syksyllä 2021 päivittänyt raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman vuosille 2022–2035. Raitioliikenteen laajentumisen varautumiseksi esitetään, että päävarikoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita. Osana kehittämissuunnitelmaa KL on laatinut Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämisen hankesuunnitelman, josta HSL on antanut puoltavan lausunnon 14.2.2023.

Koskelan varikosta on tehty 20.6.2023 esisopimus, joka on kolmikantasopimus HSL:n, KL:n ja Helsingin kaupungin välillä. HSL ja KL ovat tämän jälkeen solmineet varsinaisen Sopimuksen Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta (varikkosopimus) 9.1.2024. Varikkosopimus korvaa osittain Kaupunkiraitiotieliikenteen liikennöintisopimuksessa 21.12.2022 sovittuja asioita Koskelan varikosta.

Varikkosopimus ei koske varikon ratainfraa eikä raitinfran kunnossapitoon liittyviä varikon tiloja, jotka Helsingin kaupunki on osoittanut HSL:n käyttöön jo osapuolten välisellä infrasopimuksella (sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta 16.12.2011) ja joihin liittyvistä kustannuksista HSL maksaa kaupungille ko. sopimuksen perusteella. Helsingin kaupunki on puolestaan saanut tässä tarkoitettuun infraan käyttöoikeuden infran omistavalta KL:ltä osapuolten välisten yhteistyö- ja palvelukorvaussopimuksen nojalla (joukkoliikenneinfran ja muiden palveluiden tuottamisesta tehty palvelukorvaussopimus 9.9.2022 sekä yhteistyösopimus 30.8.2022). Siten osa varikon kustannuksista korvataan infrasopimuksen kautta.

3.9.2024

Hankkeen kustannukset ja niiden vaikutukset HSL:n talouteen

Koskelan raitiovaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat tällä hetkellä yhteensä 336 milj. euroa. Kustannuksista noin 218,4 milj. euroa korvataan varikkosopimuksen kautta (noin 65 % kokonaiskustannuksista) sekä 117,6 milj. euroa infrasopimuksen kautta (noin 35 % kokonaiskustannuksista).

Hankesuunnitelmavaiheessa kustannusarvio on ollut 274 milj. euroa, joten kustannukset ovat kasvaneet hankesuunnitelman arviosta noin yhteensä noin 62 milj. eurolla. Varikkosopimuksen mukaiset kustannukset ovat kasvaneet 216,8 milj. eurosta 218,4 milj. euroon, jolloin kustannusmuutos on 1 %. Infrakorvattavat kustannukset ovat kasvaneet 57,6 milj. eurosta 117,6 milj. euroon, eli infrakustannusten muutos on 104 %.

Merkittäviä kustannuksia lisääviä tekijöitä ovat mm. ratakunnossapidon laajennus, mahdollisen rakennusjätteen maan kasvanut osuus, hulevesiviemärin siirto sekä vähäpäästöiset energiajärjestelmät.

Ratakunnossapidon laajennus

Hankesuunnitteluvaiheessa KL on määrittänyt uudella varikolla toteutettavat toiminnot, joita on allianssin kehitysvaiheen aikana tarkennettu yhdessä varikon käyttäjien kanssa. Raitiotieverkoston kasvu edellyttää kunnossapidon kalustomäärän kasvattamista. Hankesuunnittelun yhteydessä ei riittävässä määrin otettu huomioon lisääntyvän kalustomäärän tilatarvetta eikä kasvuvaroja osoitettu Koskelan varikkoon. Varikon rakentamisen vaiheen 2 tilavaraus on hyödynnetty ratakunnossapidon tarpeisiin. Hankkeessa varaudutaan raitiovaunujen säilytyskapasiteetin laajentamiseen tulevaisuudessa (vaiheen 2 tilavaraus). Vaiheen 2 toteuttaminen ei kuitenkaan sisälly allianssin toteutuslaajuuteen. Ratakunnossapidon tarpeellinen laajennus aiheuttaa noin 19 milj. euron kustannukset.

Osana hankesuunnitelman päivitystä HSL pyysi KL:ä selvittämään, voitaisiinko ratakunnossapidon tilat toteuttaa Ruskeasuon bussi- ja raitiovaunuvarikon osana. Ruskeasuon raitiovaunuvarikon katolle on juuri valmistunut bussien säilytyskenttä, jossa ratakunnossapidon kalustoa olisi voitu säilyttää. KL:n mukaan bussivarikolle varatulle tilalle on kuitenkin kaupallisia tarpeita, eikä rata-kunnossapito mahtuisi sinne.

Investointi mahdollistaa seuraavien 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)

HSL pitää hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan laajenevaan raitiotieverkoston ja sen vuoksi myös suurempaan ratakunnossapitokapasiteetin

3.9.2024

tarpeeseen. On kuitenkin otettava huomioon, että esim. Viikki-Malmin pikaraitiotiestä ei ole vielä tehty toteutus päätöstä. Jos kaikki suunnitteilla olevat hankkeet eivät toteudu, silloin ylimääräiset rata-kunnossapito- ja säilytystilat eivät ole tarpeen toteutuvien raitioteiden tarvitsemaan kapasiteettiin nähden.

Rakennusjätteen maan kasvanut osuus

Varikkotontilla on todettu olevan pilaantunutta maata sekä mahdollisesti myös rakennusjätettä, jonka tarkkaa määrää ei kuitenkaan tiedetä ennen rakennushankkeen aloittamista. Helsingin kaupunki vastaa pilaantuneiden maiden kustannuksista. Rakennusjätteen käsittely- ja kustannusvastuu on kuitenkin varikkohankkeen toteuttajalla eli KL:llä. Rakennusjätteen maan pohjatöiden kustannuksiksi on arvioitu noin 6 milj. euroa, jonka lisäksi on otettu huomioon myös noin 4 milj. euron riskivaraus.

HSL:n näkemyksen mukaan varikon tontilla vallitsevat pohjaolosuhteet ja niistä aiheutuvat kustannukset eivät saisi suoraan valua HSL:n maksettaviksi infra-korvausten kautta. Infrapimuksessa ei ole otettu kantaa tällaisiin kustannuksiin, jotka johtuvat poikkeuksellisista maaperän olosuhteista ja nämä tulisi tarkastella tarkemmin. Ylimääräisten kustannusten osalta on noudatettava aiheuttajaperiaatetta, eli kustannukset korvaa se taho, joka on aiheuttanut kustannukset. Tämän perusteella HSL katsoo, että myös rakennusjätteestä mahdollisesti aiheutuvat kustannukset voisivat kuulua Helsingin kaupungin vastuulle.

Hulevesiviemärin siirto sekä vähäpäästöiset energijärjestelmät

Nykyisellä varikon tontilla sijaitseva hulevesilinja siirretään olemassa olevan ja tulevan varikkorakennuksen alta. Tästä aiheutuvat noin 5 milj. euron lisäkustannukset hankesuunnitelmaan verrattuna. HSL katsoo, että hulevesiviemärin siirto on välttämätön osa hanketta.

Hankesuunnitelmaan oli alun perin myös sisällytetty tavanomaiset energiaratkaisut, kuten kaukolämpö. Toteutussuunnitelmassa on kuitenkin tavoiteltu vähäpäästöisiä ja omavaraisia energiaratkaisuja, jotka tuovat varikon elinkaaren aikana huomattavaa säästöä elinkaarikustannuksiin. Uusista energiaratkaisuista aiheutuu noin 5 milj. euron lisäkustannukset. HSL pitää hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan vähäpäästöisyyteen sekä omavaraisuuteen, kun otetaan huomioon nykyinen maailmantalouden ja energian saatavuuden tilanne. Vähäpäästöisyys myös tukee HSL:n strategisia tavoitteita.

Infrapimuksen mukaiset pääoma- sekä hallinto- ja ylläpitokustannukset varikkohankkeessa

Varikolla sijaitsevan rata-infran pääomakustannukset katetaan infrapimuksen mukaan siten, että Helsingin kaupunki korvaa niistä puolet ja HSL puolet. Infrapimuksen mukaan HSL maksaa pääomakustannuksista myös 5 %:n vuotuista korkoa.

Helsingin kaupunki laskuttaa infrapimuksen perusteella rata-infran kunnossapidon osuuden täysimääräisesti HSL:ltä. KL:n alustavien laskelmien mukaan

3.9.2024

myös ratakunnossapidon osuudelle on määritetty 5 %:n vuotuinen korko. Infra-sopimuksen perusteella hallinto- ja ylläpitokustannuksista ei kuitenkaan makseta korkoa, vaan pelkästään pääomakustannuksista. Siten kyseessä olevat hallinto- ja ylläpitokustannuksille merkityt 5 %:n korkokustannukset pitäisi poistaa HSL:lle tulevista kustannuksista.

Muuta kustannuksiin liittyvää

Toteutussuunnitelmassa on kustannusten osalta otettu huomioon myös hankkeeseen liittyvät riskivaraukset. HSL pitää hyvänä, että näin vaativassa hankkeessa on varauduttu riskeihin. Riskivaraukset voivat myös myöhemmin pienentää hankkeen kustannuksia, jos riskit eivät toteudu hankkeen aikana.

HSL ehdottaa, että varikkosopimukseen kuuluvien kustannusten osalta noudatettaisiin annuiteettimallia. Varikkosopimuksessa on tällä hetkellä jaksotettu kustannuksia siten, että aluksi varikon käyttöönoton ensimmäisinä vuosina kustannukset ovat suuremmat, mutta käyttöönoton jälkeen kustannukset pienenevät vähitellen vuosittain. Annuiteettimallissa taas määritettäisiin tasahinta koko sopimuksen mukaiselle poistoajalle, mikä mahdollistaisi tasaisemmat ja ennakoitavammat kustannukset HSL:lle. Kalusto- ja varikkoinvestoinnit aiheuttavat kustannusten äkillistä nousua hankkeiden valmistuttua ensimmäisinä käyttöönottovuosina. Tämä ei tue HSL:n jäsenkuntien toivetta tasaisesta ja ennakoitavasta taloudesta. Mahdolliset annuiteettimallin soveltamisesta tulee kuitenkin sopia erikseen Helsingin kaupungin rahoitusjohdon kanssa.

HSL on lisäksi aikaisemmassa lausunnossaan 14.2.2023 todennut, että varikkoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoitus täytyy tulla kunnilta, käytännössä Helsingiltä tai valtiolta. Kohonneiden kustannusten myötä on kuitenkin väistämätöntä, että kasvaneet kustannukset vaikuttavat liikennöinti- ja infrakorvausten kautta yhä enemmän myös kuntaosuuksiin ja lippujen hintoihin. Alkuperäisen hankesuunnitelman lausunnon yhteydessä HSL arvioi, että varikon laskennallinen korotuspaine lippujen hintoihin on noin 1,8 %. Kustannustason kasvaessa myös korotuspaine kasvaa.

HSL pitää myös tärkeänä, että kaupunkikehityksen kustannukset rajataan HSL:lle kohdistettavien kustannusten ulkopuolelle. Esimerkiksi varikon kaupunkikuvalliseen ilmeeseen liittyvät kustannukset eivät saa kasvattaa lippujen hintoja.

Kytkeä HSL:n strategiaan

HSL strategiset tavoitteet vuodelle 2025 ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

3.9.2024

Koskelan varikkoinvestointi kytkeytyy myös HSL:n strategiaan ja toteuttaa strategisia tavoitteita osittain. Varikkoinvestoinnilla pyritään varmistamaan raitioliikenteen toimintaedellytykset myös jatkossa ja mahdollistamaan raitiotiejärjestelmän laajentaminen jo päätettyjen hankkeiden osalta. Nämä tavoitteet tukevat HSL:n päästövähennystavoitteita, kun entistä enemmän matkoja tehdään raideliikenteellä. Investointi tukee osaltaan myös joukkoliikenteen käytön kasvattamista, minkä uudet raitiotiehankeet yhdessä kalusto- ja varikkoinvestointien kanssa mahdollistavat.

Sen sijaan investointi ei isossa kuvassa tue HSL:n tavoitteita kustannustehokkaasta joukkoliikenteestä ja tasapainoisesta taloudesta. Varikkoinvestoinnin myötä raitioliikenteen operointi- ja infrakustannukset kasvavat ja kustannusrakenne jäykistyy kiinteiden kustannusten kasvaessa. Varikko yksinään ei mahdollista lisää lipputuloja.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin 2030-luvun alkuun mennessä. Nykykäsityksen mukaisen raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa (arvio ei sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa).

Varikkoinvestointia tuleekin tarkastella osana laajempaa raitiotiejärjestelmän kehittämistä, mikä on Helsingin kaupungin tavoitteena. Laajeneva raitiotiejärjestelmä mahdollistaa kaupungille ja matkustajille hyötyjä pidemmällä aikajänteellä. Varikkoinvestointi on myös välttämätön nykyjärjestelmän palvelutason turvaamiseksi.

Varikon tarkempi suunnittelu on kustannustason kasvusta huolimatta edennyt HSL:n strategisia tavoitteita tukevalla tavalla. Esimerkiksi varikon vaiheittain toteuttaminen mahdollistaa kustannustason hallinnan ja tarvittavan kapasiteetin yhteensovittamisen. Varikkoa on mahdollista myöhemmin laajentaa, jos liikennetarve sitä edellyttää. Kaupunkikehityksen kustannukset eivät tule osaksi joukkoliikenteen kustannuksia, mikä rajaa osaltaan kustannuspainetta. Varikon suunnittelussa on myös huomioitu monitoimijaympäristön edellytykset muuntojoustavilla ratkaisuilla, mikä on edellytys mahdollisille liikenteen kilpailutuksille ja sitä kautta edelleen operoinnin kustannustason kasvun hillitsemiselle.

3.9.2024

HSL puoltaa Koskelan raitiovaunuvarikon rakentamista kasvaneesta kustannustasosta huolimatta.

Lisätietoja lausunnosta antavat tulosalueen johtaja Johanna Wallin ja yksikön päällikkö Mika Häyrynen, sähköpostiosoitteet muodossa etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus