



30.11.2021

Asia/4

## § 660

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle raitiovaunuvarikoiden kehittämissuunnitelmasta

HEL 2021-010162 T 08 00 08

#### Lausunto

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, ”Keski-tä”, 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. Si-ten 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 joukko-



liikenteen 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 perustointojen edellyttämät kustannukset ja tämän tason ylittävät integroidut rakenteet ja toiminnot rahoitetaan alueen maankäytön kehittämisarvoihin.

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 lähtökohdaksi 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

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, Tuo-



30.11.2021

mas 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.

**Esittelijä**

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

- 1 HKL johtokunta 14.10.2021 raitiovaunuvarikoiden\_kokonaiskehittamissuunnitelma
- 2 LIITE Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma\_2021

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Lausuntoehdotus**

Kaupunkiympäristölautakunta antaa 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 järjestämisestä 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, ”Keski-tä”, 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 perustointojen 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 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 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.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen johtokunta on 14.10.2021 (157 §) esittänyt kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi Helsingin raitiotievarikkojen päivitetyn kehittämissuunnitelman liikenneliikelaitoksen toiminnan pohjaksi.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan edellä mainitusta kehittämissuunnitelmasta lausunnon kaupunginhallitukselle 1.12.2021 mennessä.

### Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

### Lisätiedot

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

## Liitteet

- 1 HKL johtokunta 14.10.2021 raitiovaunuvarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelma
- 2 LIITE Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelma\_2021



30.11.2021

Asia/4

---

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 23.11.2021 § 653