

## Lausunnon antaminen Helsingin raitiovaunuvarikkojen kokonaiskehittämissuunnitelmasta

351/08.00.00.03/2021 [Raitiovaunuvarikkojen kehittämissuunnitelma]

Hallitus § 131

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja  
ryhmäpäällikkö Johanna Wallin, p. 050 337 5685

*Helsingin raitiovaunuvarikoiden kokonaisuutta ollaan kehittämässä vastaamaan laajenevan raitiotieverkoston tarpeisiin. HKL:n laatiman kehittämissuunnitelman tavoitteena on myös varmistaa varikkokapasiteetin riittävyys nykyisten varikkotilojen tullessa elinkaarensa päähän. HSL:n tavoitteiden täyttämiseksi suunnitelman toteutuksessa tulee kiinnittää erityisesti huomiota aikatauluriskien hallintaan, kustannustehokkuuteen ja liikennöinnin kilpailuttamisen mahdollistavan toimintaympäristön rakentamiseen raitioliikenteelle.*

*Helsingin kaupunki on pyytänyt HSL:n lausuntoa 1.12.2021 mennessä.*

### Johdanto

HKL:n ensimmäinen raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma valmistui vuonna 2018 ja seuraavat yhteensovitus selvitykset vuonna 2019. Raitiotievarikkojen kehittäminen on edennyt mm. Ruskeasuon varikon ja Raide-Jokerin varikon toteutuksen osalta. Koskelan varikon tarkempi suunnittelu ei ole vielä käynnistynyt. Vaunuhankintoja koskevat tiedot ovat tarkentuneet mm. Kruunusillat-hankkeen ja Kalasataman raitiotien osalta. Lisäksi myös Viikin-Malmin ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotieiden suunnittelu aikataulu on muuttunut. Raitiotiejärjestelmän suunnittelutilanteen muutosten vuoksi HKL on päivittänyt raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmaa vuoden 2021 aikana.

Helsingin raitioliikenne laajenee tulevina vuosina merkittävästi kantakaupungin raitioliikenteen laajennusten ja uusien pikaraitiotie hankkeiden myötä. Koska kapasiteetti nykyisillä varikoilla loppuu HKL:n Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman mukaan noin vuonna 2025, varikkokokonaisuuden kehittäminen ja uusien varikoiden rakentaminen suunnitellussa aikataulussa on välttämätöntä linjaston kehittyessä.

### Kalustohankintojen vaikutus varikkokapasiteettiin

Kehittämissuunnitelman mukaan HKL on uusimassa Helsingin kantakaupungin raitiovaunukalustoa noin viidelläkymmenellä uudella raitiovaunulla vuosien 2028–2034 aikana. Raide-Jokerin ja Kruunusilltojen liikenteeseen on tilattu yhteensä 52 pikaraitiovaunua, jotka toimitetaan vuosien 2021–2027 aikana. Raide-Jokerin vaunut vastaanotetaan Roihupeltoon ja Kruunusilltojen vaunujen vastaanotto on suunniteltu Ruskeasuolle, Koskelaan tai Töölöön. Lisäksi HKL on suunnitellut hankkivansa uusia pikaraitiolinjoja varten noin 16–60 pikaraitiovaunua, jotka on suunniteltu otettavan käyttöön vuosien 2027–2034 aikana. Vaunuhankinnat kytkeytyvät uusiin raitiotieverkon laajennushankkeisiin, joiden toteutuspäätökset ja -aikataulut ovat vielä

Hallitus

§ 131

30.11.2021

epävarmoja. Kalustotoimitusten aikana varikkokapasiteettia tarvitaan tavanomaista enemmän, kun uutta kalustoa vastaanotetaan, ja tämä kasvattaa esim. kunnossapitopaikkojen tarvetta. Varikoilla on tarpeen sekä säilyttää ja kunnossapitää samanaikaisesti olemassa olevia vaunuja, että ottaa vastaan ja säilyttää uusia vaunuja.

### **Suunniteltu varikkokokonaisuus**

Kehittämissuunnitelman lähtökohtana on, että Helsingin raitioliikennettä operoidaan jatkossa pääasiassa kahdelta päävarikolta: Ruskeasuolta ja Koskelasta. Varikot toteutetaan vaiheittain siten, että ensimmäisenä valmistuu Ruskeasuon loppuvuodesta 2023. Koskelan varikon uudisrakentamisen on suunniteltu valmistuvan vuonna 2027. Sekä Ruskeasuon, että Koskelan varikoille on tarkoitus integroida myös muita toimintoja.

Nykyisin Vallilan varikolla tehtävät vaunujen kilometriperusteiset huollot sekä kolarikorjaukset siirtyvät uudelle Koskelan varikolle ja Vallilan varikosta on tarkoitus luopua tulevaisuudessa, kun Koskelan varikkolaajennus ja peruskorjaus valmistuu.

Töölön varikko toimii Koskelan varikon rinnalla kantakaupungin raitioliikenteen säilytysvarikkona. Töölön varikon sijainti on liikenteenhoidon ja häiriönhallinnan näkökulmasta erinomainen. Töölön varikko on välttämätöntä pitää toiminnassa ainakin siihen saakka, kunnes Ruskeasuon ja Koskelan varikot ovat valmistuneet ja HSL toivoo, että varikon jatkomahdollisuuksia tutkitaan hyvän sijainninsa vuoksi tarkemmin myös tämän jälkeen. Kehittämissuunnitelman mukaan Töölön varikko voisi olla käytössä 2030-luvun loppuun.

Laajasaloon Reposalmentien varteen on suunniteltu uusi raitiotievarikko Kruunusillat-yhteyttä käyttävien raitiolinjoiden tarpeisiin. Laajasalon varikon yhteyteen on tarkoitus integroida asuinrakentamista. Varikkokapasiteetin kannalta Laajasalon varikolle ei ainakaan alkuvaiheessa ole tarvetta. Laajasalon varikkoa on esitetty varikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmassa toteutettavaksi myöhemmin tai toteutuksen laajuutta supistettavaksi kustannustason karsimiseksi.

Näiden lisäksi rakennetaan parhaillaan Roihupeltoon varikkoa Pikaraitiolinjalle 550 (Raide-Jokeri) sekä suunnitellaan Vaaralaan varikkoa Vantaan ratikkaa varten.

Puoltaessaan kokonaiskehittämissuunnitelman hyväksymistä HKL:n 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. HSL pitää HKL:n johtokunnan päätöstä vertaisarvion hankkimisesta hyvänä ja näkee tarpeelliseksi, että HSL:n asiantuntijat osallistuvat vertailujen teettämiseen.

### **Palvelun toimintavarmuus**

Liikenteen tulee toimia riittävällä laadulla erilaisissa tilanteissa (esim. jokin varikko tai kriittinen rataosa on pois käytöstä) ja varikkokokonaisuudella on kriittinen rooli palvelun toimintavarmuuden kannalta. Esimerkiksi Töölön varikon hyvä sijainti häiriönhallinnan ja poikkeustilanteiden kannalta tukee palvelun toimintavarmuutta.

Hallitus

§ 131

30.11.2021

HSL:n näkemyksen mukaan on tutkittava tarkemmin Töölön varikon käyttömahdollisuutta esimerkiksi säilytysvarikoksi muutettuna myös pidemmällä aikajänteellä 2030-luvun jälkeen.

Palvelun laajentumisen näkökulmasta tulee ottaa huomioon, että jo toteutusvaiheessa olevilla varikoilla on laajennusvaroja (esim. Roihupelto), joita voidaan hyödyntää tulevaisuudessa ylivuotovarana kokonaan uusien varikoiden rakentamisen sijaan.

Palvelun toimintavarmuus vaikuttaa myös varikoiden suunniteltuihin toteutusaikatauluihin. Toimintavarmuuden kannalta joitain investointeja on kannattavaa tehdä etupainotteisesti, vaikka kapasiteetin puolesta investoinnille ei vielä olisikaan täyttä tarvetta. Toimintavarmuudessa on huomioitava kuitenkin rakentamisen rajakustannus.

### **Monitoimijaympäristön vaatimukset**

Liikenteen ja kunnossapidon kilpailutus tulee ottaa huomioon myös varikkokokonaisuuden valmistelussa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että liikenteen operointi sekä kevyt ja keskiraskas kunnossapito tulee pystyä erottelemaan toimintaympäristöstä riippumattomalla tavalla. Kilpailutilanteessa HKL:n (tai uuden kaupunkiraideliikenneyhtiön) roolina olisi toimia varikko- ja kalustoyhtiönä, jotta kilpailuneutraliteetti varmistetaan. Varikkokokonaisuus määrittää osaltaan pelisäännöt mahdollisille tuleville kilpailutuksille. Esimerkiksi Ruskeasuo ja Koskela tulee HSL:n näkemyksen mukaan suunnitella siten, että ne voidaan tarvittaessa eriyttää eri operaattoreille tai päävarikolta käsin voi toimia useampi kuin yksi operaattori. Molempien päävarikoiden tulee siis toimitilojen ja ratainfra puolesta mahdollistaa kilpailutilanteessa toimiville liikenteenharjoittajille itsenäinen liikenteen operointi ja sitä tukevat tehtävät kaluston omistajan määrittämien kunnossapidon rajanvetojen (esim. ylläpitohuollot ja keskiraskas kunnossapito) mukaisesti.

HSL katsoo, että kilpailutettu monitoimijaympäristö ei tarkoita varikkotoimintojen tai varustelun kahdentamista, vaan se on mahdollista toteuttaa suunnitellun varikkokokonaisuuden mukaisena sopimuksellisella eriyttämisellä tarkastelemalla varikoiden haltijan (HKL) roolia palvelujen ja toimitilojen tarjoajana suhteessa operointiin. Siksi tulee myös tunnistaa ne varikkotoiminnot, joita ei ole järkevä kahdentaa. Esimerkiksi raskaan kunnossapidon toimintojen ja laiteinvestointien keskittäminen on järkevää myös kilpailutilanteessa, kuten toimitaan rautatieliikenteessä yhteiskäytössä olevien palvelupaikkojen ja laitteiden osalta. Tällä on suoria vaikutuksia varikkoinvestointien kustannustehokkaaseen käyttöön sekä vuokriin. Varikkokokonaisuus vaikuttaa kilpailutettavan kunnossapidon rajanvetoon, josta kaluston omistajan (HKL) ja sen kustannuksista vastaavan liikenteen tilaajan (HSL) on päätettävä yhteistyössä.

### **Varikoiden aikataulujen aiheuttamat haasteet**

Suunnitellut kalustohankinnat aiheuttavat haasteita varikkokapasiteetin riittävyydelle rakentamisvaiheen aikana vuosina 2025-2027. Kruunusillat-yhteyden vaunukalustotoimitukset alkavat jo vuonna 2025 eli ennen Koskelan varikkolaajennuksen valmistumista. Tällöin Ruskeasuo ja Töölö eivät todennäköisesti mahdollista tilan puolesta Kruunusilltojen vaunujen vastaanottoa. Koskelan varikon peruskorjaus ja laajennus tulee suunnitella niin, että Koskelan varikkokapasiteettia

Hallitus

§ 131

30.11.2021

on käytettävissä myös peruskorjauksen aikana tai vaihtoehtoisesti tarvitaan muita väliaikaisia huolto- ja säilytyspaikkoja kalustolle.

Kruunusiltojen tarpeeseen suunniteltuun Laajasalon varikkoon suunnitellun hybridikorttelin vuoksi merkittäviä aikatauluriskejä. Tästä syystä Laajasalon varikko ei ehtisi valmistua ajoissa ennen kalustotoimituksen alkamista. Laajasalon varikko ei myöskään olisi toiminnallisesti käytettävissä ennen kuin sinne johtava ratainfra on valmis. Koskelan varikon peruskorjauksen valmistuttua varikot eivät enää ole kapasiteetin pullonkaulana.

HSL pitääkin erittäin tärkeänä, että suunnitellut varikkoinvestoinnit Ruskeasuon ja Koskelan varikoiden osalta saadaan etenemään tavoiteaikataulun mukaisesti.

Koskelan varikon tarkempi suunnittelu ei ole vielä käynnissä ja alustavaa kaavasuunnittelua tehdään parhaillaan, tämä voi aiheuttaa aikatauluriskin varikkokokonaisuudelle. Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman mukaan Koskelan varikon laajuutta ja toteuttamisratkaisua koskevat päätökset ja tarkemmat suunnitelmat on tehtävä pian kehittämissuunnitelman valmistumisen jälkeen, jotta Koskelan varikon tavoiteaikataulusta on mahdollista pitää kiinni.

### **Hybridirakentamisen kustannusjako**

Hybridirakentamisessa joukkoliikenteelle on uhkana kohdistua myös muusta kaupunkikehityksestä aiheutuvia kustannuksia. Kehittämissuunnitelmassa ehdotetaan, että varikkohankkeiden rahoitusmallien osalta on tarpeen jatkaa selvittämistä eri varikkohankkeille sopivimmasta rahoitusmallista. Nykytilanteessa varikkoinvestoinnit ja käyttökustannukset jyvitetään kokonaisuudessaan raitioliikenteen liikennöintikorvaukseen (ja ratainfraan osalta infrakorvaukseen). Hybriditoteutuksen tuomilla tuotoilla voitaisiin kuitenkin rahoittaa varikkohanketta ja sopia liikennöintikorvauksella katettava raitiovaunuvarikon vuokra erikseen. Raitioliikenteen kestävä käyttöalouden kannalta on tärkeää, että osana liikennöintikorvausta maksetaan ainoastaan raitioliikenteen kannalta välttämättömiä varikkokustannuksia.

HSL:n kanta on, että joukkoliikenteelle tulee kohdistaa vain joukkoliikennevarikon aiheuttamat välittömät kustannukset. Nämä kustannukset on suunniteltava aina tapauskohtaisesti. Kustannusjako voi perustua esimerkiksi vertailutarkasteluun, jossa rakennettaisiin vain pelkkä joukkoliikennevarikko. Vertailut ja oikein kohdistetut kustannukset ovat jatkossa edellytys HSL:n hyväksynnälle ja sitoutumiselle varikkohankkeista aiheutuviin liikennöintikorvauksiin.

### **Varikoiden kustannusvaikutukset**

Varikot nostavat tulevaisuudessa merkittävästi raitioliikenteen operointikustannuksia. Varikkoinvestoinnit ja käyttökustannukset jyvitetään sopimusneuvotteluissa yleensä täysimääräisesti osaksi operointikustannuksia (lukuun ottamatta ratainfraa, joka raitioliikenteessä sisältyy infrakustannuksiin). Raitiovaunuvarikoiden yhteyteen suunnitellaan usein kuitenkin muitakin kuin välttämättömästi liikennepalvelun tuottamiseen liittyviä toimintoja, joiden kaupunkikehitykseen liittyvät kustannukset eivät saa siirtyä osaksi HSL:n kautta maksettavia operointikustannuksia.

Hallitus

§ 131

30.11.2021

Ruskeasuon varikon kustannusarvio hankesuunnitelman perusteella on 150,6 miljoonaa euroa, mistä operointiin kohdistuu HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan noin 99,7 miljoonaa euroa. Ruskeasuon varikon pääoma- ja ylläpitokustannusten on arvioitu olevan noin 7,9 miljoonaa euroa vuodessa. Ruskeasuon varikon yhteyteen on suunniteltu bussivarikkoa.

Koskelan varikon investointikustannukseksi on HKL:n investointisuunnitelmassa alustavasti arvioitu noin 227,5 miljoonaa euroa, mistä operointiin kohdistuu HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan noin 177,5 miljoonaa euroa. Koskelan varikon pääoma-, maavuokra ja ylläpitokustannusten on HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan arvioitu olevan noin 13,1 miljoonaa euroa vuodessa. Investointi- ja käyttökustannukset ovat alustavia arvioita ja perustuvat Ruskeasuon varikon kustannusrakenteeseen. Koskelan varikon yhteyteen on suunniteltu kaupallisten palveluiden sijoittamista, toimitilarakentamista sekä Helsingin kaupungin Stara-liikelaitoksen varikkoa. HSL:n näkemyksen mukaan näihin kohdistuvat rakentamis-, maanvuokra- ja ylläpitokustannukset eivät saa kohdistua joukkoliikenteen operoinnin korvauksiin.

Töölön varikon pääoma- ja ylläpitokustannusten on HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan arvioitu olevan noin 1,1 miljoonaa euroa vuodessa. Uusia investointeja ei varikolle ole suunniteltu.

Roihupellon varikon investointikustannus on 69,5 miljoonaa euroa, mistä operointiin kohdistuu noin 54,5 miljoonaa euroa. Roihupellon varikon pääoma-, maavuokra- ja ylläpitokustannusten on arvioitu olevan noin 3,9 miljoonaa euroa vuodessa.

Laajasalon varikon yhteyteen on suunniteltu rakennettavan asuinkerrostaloja. Varikon kokonaiskustannusarvio on noin 93 miljoonaa euroa. Vuoden 2016 yleis- ja hankesuunnitelman tilanteeseen nähden varikon kustannusarvio on nelinkertaistunut. Kokonaiskustannusarvio sisältää asuntorakentamiseen liittyviä kaupunkikehityksen lisäkustannuksia, joista aiheutuvat rakentamis-, maavuokra- ja ylläpitokustannukset eivät HSL:n näkemyksen mukaan saa kohdistua joukkoliikenteen operoinnin korvauksiin. Laajasalon varikkoa ei tässä vaiheessa esitetä rakennettavaksi. Vaihtoehtona poikkeuksellisen kalliin hybridivarikon rakentamiselle on syytä tutkia tarkemmin Laajasalon linjojen operointi pysyvästi muilta varikoilta käsin ja tämän vaikutukset varikoiden kokonaiskapasiteettiin, koska siirtoajoista aiheutuvat liikennöinnin lisäkustannukset olisivat selvästi pienempiä kuin varikkoinvestoinnin vuotuiset pääomakustannukset.

### **Varikkokokonaisuuden vaikutukset HSL:n käyttötalouteen**

Kehittämissuunnitelman uusinwestointien kustannusarvio on HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan kokonaisuudessaan noin 540 milj. euroa ja näiden vuosittaiset operointiin kohdistuvat kustannukset noin 24,9 milj. euroa.

Kehittämissuunnitelma vaikuttaa valmistuttuaan HSL:n operoinnin kustannuksiin seuraavasti (tarkasteluvuosi 2030):

Varikko	Kustannus/vuosi	Sopimus ja korvausten alkaminen (arvio)
Roihupellon varikko	3,9 milj. euroa	PR550-sopimus *), alkaen 8/2023



Hallitus

	§ 131	30.11.2021
Ruskeasuon varikko	7,9 milj. euroa	RL-sopimus **), alkaen 1/2024
Koskelan varikko	13,1 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2027
<b>Uusinvestoinnit yhteensä</b>	<b>24,9 milj. euroa</b>	
Koskelan vanha varikko	-2,7 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2027 (poistuu, kun Koskela valmistuu)
Vallilan vanha varikko	-2,4 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2027 (poistuu, kun Koskela valmistuu)
<b>Muutos nykytilaan nähden</b>	<b>+19,8 milj. euroa</b>	<b>Operoinnin kustannustason nousu kaikkien varikoiden ollessa käytössä</b>
Töölön vanha varikko	1,1 milj. euroa	RL-sopimus, käytössä 2030-luvun lopulle
<b>Kokonaisvaikutus</b>	<b>+20,9 milj. euroa</b>	<b>Varikoiden kustannusvaikutus yhteensä</b>

\*) PR550-sopimus on pikaraitiotielinja 550:n eli Raide-Jokerin liikennöintisopimus

\*\*\*) RL-sopimus on nykyisen kantakaupungin raitioliikenteen liikennöintisopimus

Nykyinen varikoiden kustannusvaikutus on siis noin 6 milj. euroa vuodessa ja sen osuus raitioliikenteen operointikustannuksista noin 11 %. Tarkasteluvuoteen 2030 mennessä varikoiden kustannus nousisi yli kolminkertaiseksi ja osuus operoinnin korvauksista yli kaksinkertaiseksi nykyiseen verrattuna.

HSL:n jäsenkuntien tavoitteena on säilyttää enintään 50 % subventio-osuus, jolloin kustannustason nousu kasvattaa painetta myös lippujen hintojen korotuksille. On siis erityisen tärkeää, että varikkoinvestointien tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan tiukkaa kustannusten ja riskien hallintaa.

### HSL:n näkemys raitiovaunuvarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmassa esitettyyn kehityspolkuun

HSL kannattaa raitiotievarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmasta johdettua kehityspolkuja, jossa Koskelan varikko toteutetaan suunnitellun aikataulun mukaan yhtenä kokonaisuutena ja rakentaminen aloitetaan heti Ruskeasuon varikon valmistuttua. Töölön varikon elinkaarta jatketaan ainakin 2030-luvun lopulle ja jatkomahtoisuutta 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.

Tämä kannanotto ei kuitenkaan tarkoita suunnitelmassa esitettyjen hankkeiden toteutus päätöksen ennakkoon hyväksymistä HSL:n puolelta, vaan jokaisesta varikosta tarvitaan erillinen HSL:n hallituksen hyväksymä hanke/investointipäätös suunnitelmien tarkentuessa. Näiden päätösten edellytyksenä on jatkossa vertailulaskelmat varikoiden kustannustehokkuudesta ja hybridirakentamisen kustannusjaosta.

Lisäksi HSL:n tavoitetta kilpailun hyödyntämisestä myös kaupunkiraideliikenteen tuottavuuden parantamiseksi tulee edistää huomioimalla kilpailutuksen ja monitoimijaympäristön edellytykset uusien varikoiden toimitilojen, keskeisten kunnossapidon laitteiden ja ratainfra suunnittelussa.

Hallitus

§ 131

30.11.2021

**Varikkokokonaisuuden riskien jakaminen**

Suunniteltujen raitiotiehankeiden aikataulut voivat lykkääntyä Helsingin kaupungin päätösten tai hankkeiden toteutusviiveiden takia. Tällöin myös tarpeet uusien kalustohankintojen ja niihin liittyvän varikkokapasiteetin ajoitukselle voivat muuttua. HSL:n ei tulisi kantaa hankkeiden lykkääntymisen tai aikataulujen yhteensovituksen ongelmien aiheuttamaa kustannusriskiä varikkoinvestoinneista eikä kattaa raitioliikenteen operointikorvauksella sellaisia HKL:n kustannuksia, joiden vastineeksi ei saada liikennepalvelua ja lipputuloja. Riskienjakoperiaatteista tulee sopia HSL:n, HKL:n ja Helsingin kaupungin välillä ennen varikoiden hankepäätöksiä esimerkiksi varikon vuokrausta ja kustannuslaskentaa koskevalla esisopimuksella.

Hallintosäännön 7 §:n 1 kohdan mukaan hallitus valvoo kuntayhtymän etua.

**Ehdotus**

Hallitus päättää antaa Helsingin raitiovaunuvarikkojen kokonaiskehittämissuunnitelmasta pykälän selostusosan mukaisen lausunnon.

**Päätös**

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet

Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma  
HKL:n johtokunnan päätös 14.10.2021 § 157  
Helsingin kaupungin lausuntopyyntö

Hallitus

§ 131

30.11.2021

**Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 131****Muutoksenhakukielto**

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.