



28.10.2021

Asia/3

§ 165

Kalasadaman raitiotien hankesuunnitelma

HEL 2021-011567 T 08 00 02

Päätös

Johtokunta hyväksyi Kalasadaman raitiotien hankesuunnitelman Kalasadaman raitioteiden yleissuunnitelmaan perustuen niin, että hankkeen arvonlisäverottomat kokonaiskustannukset ovat enintään 79,3 milj. euroa elokuun 2021 kustannustasossa.

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Mikko Asikainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 22492
mikko.asikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma
- 2 Toteutussuunnitelma_15102021_LUONNOS

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta

Otteet

Ote

Hankepäällikkö
Talouspalvelut
Hankinta

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta
Liite 1
Liite 2

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Yleissuunnitelman mukaisesti Kalasadaman raitiotie (raitiolinja 13) välillä Nihti-Pasila käsittää noin 4,5 km kaksiraiteista linjaraidetta ja noin 1,3 km yhdys- ja kääntöraiteita. Raitiotie on Helsingin nykyisen raitioverkon laajennus ja liittyy eteläpäässä Kruunusillat-hankkeen raitiotiehen ja



pohjoispäässä Pasilan raitioteihin. Raitiolinja toimii poikittaisyhteytenä Laajasalon pikaraitiotien, Kalasataman keskuksen metrolinjan sekä Pasilan aseman junalinjojen välillä. Raitiotie on mitoitukseltaan yhteensopiva pikaraitiotieverkon kanssa.

Kalasataman raitiotieyhteyden toteuttamiseksi on perustettu Kalasatamasta Pasilaan –allianssi.

Hankkeen strategiasidonnaisuus

Helsingin kaupunkistrategian 2017-2021 mukaan liikennejärjestelmän toimivuudesta huolehditaan liikenneinvestoinneilla ja kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan.

Kaupunginvaltuuston 13.10.2021 hyväksymän kaupunkistrategian 2021-2025 mukaan älykkäät liikenneratkaisut ovat sujuvan arjen perusta ja raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista jatketaan edistämällä pikaraitiotiehankeiden suunnittelua ja toteutusta.

Päätösehdotus on sekä yleissuunnitelman hyväksymisen aikaisen kaupunkistrategian että toteutusvaiheeseen siirtymishetken strategian mukainen.

Liittyvät päätökset

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.6.2018, 178 §, Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen. Samalla kaupunginvaltuusto edellytti, että hankkeesta laaditaan hyväksytyyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvion mukainen tarkempi hankesuunnitelma. Hankesuunnitelmassa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä.

HKL:n johtokunta valitsi 2.4.2020, 51 §, ja kaupunkiympäristölautakunta valitsi 7.4.2020, 201 §, allianssin palveluntuottajat.

Kaupunginhallitus hyväksyi 7.6.2021, 455 §, Pasilan raiteistomuutosten hankesuunnitelman.

Hankkeen kuvaus

Helsingin kaupunginvaltuuston 13.6.2018 hyväksymän Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelman mukaisesti Kalasataman raitiotie (raitiolinja 13) välillä Nihti-Pasila käsittää noin 4,5 km kaksiraiteista linjaraidetta ja noin 1,3 km yhdys- ja kääntöraiteita. Raitiotie on Helsingin nykyisen raitioverkon laajennus ja liittyy eteläpäässä Kruunusillat-hankkeen raitiotiehen ja pohjoispäässä Pasilan raitioteihin. Raitiolinja toimii poikittaisyhteytenä Laajasalon pikaraitiotien, Kalasataman kes-



kuksen metrolinjan sekä Pasilan aseman junalinjojen välillä. Raitiotie on mitoitukseltaan yhteensopiva pikaraitiotieverkon kanssa.

Raitiotielinja rakennetaan Nihdistä Kalasataman ja Vallilanlaakson kautta Pasilaan. Hankealue sisältää neljä kaupunkikehittämiseen liittyvää hanketta.

Nämä neljä hanketta käsittävät katujen, kunnallistekniikan sekä viherympäristön peruskorjaus- ja uudisrakentamista Kalasataman (Nihti, Sompasaari, Sörnäistenniemi, Verkkosaari), Hermannin, Vallilanlaakson sekä Pasilan alueilla. Liittyvät hankkeet on suunniteltu toteutettavaksi synergisistä ja kokonaistaloudellisista syistä samanaikaisesti raitiotielinjan rakentamisen kanssa.

Hankkeessa varaudutaan lisäksi Sörnäistentunnelin suuaukkorakenteiden toteuttamiseen, mikäli Helsingin kaupunki päättää sen rakentaa. Suuaukkoa on vaikea rakentaa ilman merkittäviä häiriöitä ja liikennekatkoja, jos raitiotielinja on valmis ja käytössä.

Kalasataman raitiotieyhteyden toteuttamiseksi on perustettu Kalasatamasta Pasilaan –allianssi. Allianssi sisältää hankkeen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat Sörkän spora- ja Karaatti-allianssit. Sörkän spora -allianssin palveluntuottajaosapuolet ovat Destia Oy, Sweco Oy ja WSP Finland Oy. Karaatti-allianssin palveluntuottajaosapuolet ovat GRK Oy ja AFRY Finland Oy, joiden nimettyinä alihankkijoina toimivat Flou Oy ja maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy.

Lisäksi hankkeessa toteutetaan yhteinen kunnallistekninen työmaa – sopimuksen osapuolten, kuten Helen Oy:n, Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) sekä useiden operaattoreiden johtosiirtoja ja uudisrakentamista.

Kalasatamasta Pasilaan -hanke koostuu kehitys- ja toteutusvaiheista. Nihdin ja Pasilan alueiden rakentaminen on jo alkanut ja niistä on tehty erilliset toteutusvaiheen tilaukset 10.6.2021 ja 23.6.2021. Raitiotien ja Verkkosaaren kaupunkiympäristön rakentaminen siirtyvät toteutusvaiheeseen suunnitelman mukaan vuoden 2022 alussa. Vallilanlaakson osalta toteutusvaiheeseen siirrytään kaavoituksen saadessa lainvoiman. Kaupallisen liikennöinnin aloitustavoite on vuonna 2024.

Kalasatamasta Pasilaan -hanke rakentaa modernin hybridiraitiotien, joka kulkee pääosin omalla kaistallaan, saa liikennevaloetudet ja jonka keskinopeus on suurempi kuin perinteisen kaupunkiraitiotien. Helsingin raitioteiden keskinopeus on 14 km/h, ja hankkeen toteuttamalla raitiotiellä tavoitellaan 19–21 km/h keskinopeutta.



28.10.2021

Asia/3

Hankkeen tarkempi kuvaus esitetään liitteenä olevassa toteutussuunnitelman luonnoksessa.

Hankkeen kustannukset

Hankkeen arvonlisäverottomat kustannukset ovat enintään 79,3 milj. euroa hankesuunnitelman mukaisesti kustannustasossa elokuu 2021 (MAKU 121,7, elokuu 2021, 2010=100). Hankkeen kustannustaso ei ole noussut yleissuunnitelman hyväksymishetkeen verrattuna ja täten hankesuunnitelma voidaan tuota johtokunnan käsiteltäväksi.

Hankkeen suunnitteluun on käytetty elokuun 2021 loppuun mennessä n. 13 milj. euroa. Hankkeeseen on HKL:n vuoden 2021 budjetissa varauduttu käyttämään enintään 8,7 milj. euroa. Tästä arviolta 6 milj. euroa käytetään vuoden 2021 aikana.

Vuodelle 2022 hankkeen kustannuksiksi on arvioitu n. 32,5 milj. euroa, vuodelle 2023 n. 25 milj. euroa ja vuodelle 2024 n. 11,4 milj. euroa.

Kustannusten tarkempi erittely on esitetty liitteessä.

Hankkeen käyttötalousvaikutukset

Hanke aiheuttaa arviolta 0,29 milj. euron lisäyksen vuotuisiin radan kunnossapitokustannuksiin. Kustannusten kasvu koostuu radan kustannuksista 0,23 milj. euroa sekä ratasähkön kustannuksista 0,06 milj. euroa.

Hanke aiheuttaa 35 vuoden poistoajalla tasapoistoina 2,3 milj. euron vuotuisen lisäyksen poistokustannuksiin.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen perusteella 50 % investoinnin poistoista (noin 1 milj. euroa/vuosi) ja 50 % laskennallisista korkomenoista (40 vuoden aikana yhteensä noin 41 milj. euroa, laskentakorko 5 %) voidaan laskuttaa HSL:ltä. HKL palauttaa HSL:ltä laskuttamansa 50 % laskennallisen korkomenon ns. infran korkotulona kaupungille.

Loppuosa poistoista (noin 1 milj. euroa vuodessa) ja investoinnin rahoittamisesta aiheutuvat todelliset noin 34,6 milj. euron korkokulut laina-aikana (korkokanta 3 % ja laina-aika 25 vuotta) jäävät kaupungin liikenneliikelaitoksen infratukena maksettavaksi. Kalasataman radan vaikutus HKL:lle maksettavaan kaupungin tukeen on keskimäärin 0,8 milj. euroa vuodessa.

Lisäksi osa HSL:ltä laskutettavasta 50 % poisto-osuudesta ja 50 % laskennallisesta korosta kiertyy vuosittain käytön mukaisesti kaupungin maksettavaksi HSL:n maksuosuuden kautta noin 50 % poisto-



28.10.2021

Asia/3

osuudesta ja laskennallisesta korosta katetaan lipputuloilla ja loppuosa kohdistuu kuntaosuuteen.

Kalasadaman ratahankkeen HKL:n osuuden kokonaisvaikutus Helsingin kaupungin käyttötalouteen arvioidaan olevan keskimäärin 1,7 milj. euroa vuodessa (HSL:n maksuosuus ja HKL:n saama kaupungin tuki yhteensä).

HSL päättää myöhemmin lopullisesta toteutettavasta linjastosta. Nyt toteuttavan raitiotien liikennöinti hoidetaan käyttäen HKL:n nykyistä raitiovaunukalustoa, eikä hanke siten aiheuta tarvetta raitiovaunukalusto – tai varikkoinvestoinneille.

Toimivalta

Hallintosäännön 11 luvun 1 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan liikelain liikelaitoksen johtokunta päättää kaupunginhallituksen vahvistamissa rajoissa muun kuin tilahanketta koskevan suunnitelman ja piirustuksen hyväksymisestä.

Kaupunginhallituksen hyväksymien liikennehankkeiden käsittelyohjeiden mukaisesti yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä voidaan päättää hankesuunnitelman laatimisesta ja sen hyväksymisestä normaaleista hyväksymismenettelyistä poiketen.

Kaupunginvaltuuston 13.6.2018, 178 §, päätöksen mukaisesti HKL:n johtokunta voi käsitellä ja hyväksyä Kalasadaman raitiotien hankesuunnitelman, mikäli hankesuunnitelman kustannusarvio pysyy hyväksytyyn yleissuunnitelman enimmäishinnan puitteissa eikä suunnitelmaan tule oleellisia muutoksia.

Hankesuunnitelman täyttäessä edellä mainitut ehdot johtokunta voi käsitellä hankesuunnitelman.

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Mikko Asikainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 22492
mikko.asikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma
- 2 Toteutussuunnitelma_15102021_LUONNOS

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta



28.10.2021

Asia/3

Otteet

Ote

Hankepäälikkö
Talouspalvelut
Hankinta

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen
johtokunta
Liite 1
Liite 2