

Koskelan raitiovaunuvarikkohanke – hankkeen esittely

Sisällysluettelo

Hankkeen lähtökohdat.....	2
Hankkeen laajuus.....	3
Hankkeen tavoitteet.....	4
Hankkeen kustannukset, rahoitus ja vaikutukset käyttötalouteen	6
Toteutustapa	8
Toteutusaikataulu	9
Riskit	10
Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen	10
Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat	10
Varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen	11
Asian jatko.....	12
Liitteet.....	13

Hankkeen lähtökohdat

Koskelan varikon aluetta kehitetään rakentamalla alueelle uusi raitiovaunu- ja ratakunnossapitovarikko. Tuleva raitiovaunuvarikko on toinen Helsingin raitiotiejärjestelmän päävarikoista Ruskeasuon varikon ohella.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 27.8.2018, § 520, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL, nyk. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, Kaupunkiliikenneyhtiö) laatiman raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman vuosille 2019–2035. Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi päivitetyn kehittämissuunnitelman 24.1.2022, 57 §. Suunnitelman mukaan raitiliikenteen laajentumiseen varautumiseksi päävarikoina kehitetään Ruskeasuon ja Koskelan varikoita. Kaupunkiliikenneyhtiö hallinnoi varikoiden tiloja.

Koskelan varikon nykyrakennukset ovat iäkkäitä, eivätkä teknisen kunnonsa vuoksi ole enää käytettävissä 2020-luvun lopulla. Säilytyshallirakennuksen kattorakenteissa on jo nyt sortumisvaara, jonka tilapäiselle korjaukselle ja sitä kautta varikon käytölle on olemassa vain väliaikainen lupa. Rakennuksille on rakenteiden heikon kunnan takia jo tehty hätätoina suhteellisen kalliita korjaustoimenpiteitä, jotta operointi varikolta on mahdollista. Nykyisten rakennusten käyttö tulevaisuudessa edellyttäisi niiden mittavaa purkamista ja uudelleen rakentamista.

Tulevaisuudessa raitiovaunujen kunnossapito- ja korjaustoiminta ei ole mahdollista nykyisillä Vallilan ja Koskelan varikoilla, sillä niissä ei ole sopivia tiloja tulevia 35 metriä ja sitä pidempiä Kruunusiltojen ja muiden pikaraitioteiden kalustoa varten. Tämän kaluston korjaamotoiminta edellyttää uusien korjaamotilojen toteuttamisen. Lisäksi toiminta nykyisissä rakennuksissa on epätarkoituksenmukaisten tilojen takia osin tehotonta. Kunnossapito- ja korjaustoiminnan prosessien kehittäminen laadullisesti ja taloudellisesti kilpailukykyisesti ei ole mahdollista nykyisissä rakennuksissa.

Nykyiset Töölön ja Ruskeasuon säilytystilat eivät riitä sekä kantakaupungin että jo päätettyjen ja toteutuksessa olevien Kruunusiltojen ja Länsi-Helsingin raitioteiden vaatiman kaluston säilytykseen. Koskelan varikkohankkeella on keskeinen rooli Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenneyhtiön nykyisen ja laajentuvan raideliiketoiminnan mahdollistamisessa voimakkaasti muokkautuvassa toimintaympäristössä. Tällä hankkeella vastataan raitiotieverkoston kasvusta seuraaviin kapasiteettitarpeisiin, mutta tuetaan myös Kaupunkiliikenneyhtiön kaupunkiraideliikenteen luotettavuus-, kustannustehokkuus- ja ympäristöystävällisyystavoitteiden saavuttamista.

Ruskeasuon raitiovaunuvarikon rakentaminen on käynnissä tällä hetkellä ja varikon ennustetaan valmistuvan käyttöön viimeistään 8/2024 mennessä.

Koskelan varikon hankesuunnittelun aikana toteutetun kapasiteettitarastelun mukaan Koskelan varikkoalueen kehittäminen vaiheistetaan kahteen vaiheeseen, jotta se palvelisi raitiovarikkojen kehittämissuunnitelman toteuttamista mahdollisimman kustannustehokkaasti. Nyt päätettävänä oleva kokonaisuus koskee varikkoalueen kehittämisen ensimmäistä vaihetta. Ensimmäisen vaiheen toteuttaminen alkaa, kun Ruskeasuon varikko on otettu käyttöön ja olemassa oleva Koskelan varikko on tyhjennetty.

Koskelan varikolla tällä hetkellä sijaitsevat ratakorjaamon toiminnot tullaan sijoittamaan erikseen päätettävään sijaintiin. Huoltoihin liittyvä vaihto-osatuotanto keskitetään Roihupellon metrovarikolle rakennettaviin tiloihin. Helsingin kaupunki kehittää korttelin muita tiloja ja kiinteistöjä (esimerkiksi Kaarihallit), eikä niiden kehittäminen kuulu Koskelan varikko-hankkeeseen.

Hankkeen laajuus

Ensimmäisessä vaiheessa varikolle mahtuu yhteensä 63 kappaletta enintään 30 metrisiä raitiovaunuja tai vaihtoehtoisesti 42 kappaletta pidempiä enintään 45 metrisiä raitiovaunuja. Toisen vaiheen jälkeen varikolle mahtuu yhteensä joko 108 kappaletta lyhyempiä raitiovaunuja tai 68 kappaletta pidempiä raitiovaunuja. Käytössä varikolla tullaan säilyttämään niin lyhyempiä kuin pidempiä vaunuja.

Varikkorakennukseen tulee sijoittumaan seuraavia toimintoja ja tiloja: vuorokausisiivous, säilytysshalli, vikakorjaus, kolarikorjaus, maalaamo, sorvaus sekä raskas huolto.

Varikolle on suunniteltu yhteensä 16 raidetta varastoituneen vikakorjaukseen, raskaampiin ja kevyempiin huoltoihin, kolarikorjaukseen ja sorvaukseen. Huoltopaikat koostuvat 4 raiteesta raskaalle huolelle, josta yksi on läpiajettava, yhdestä kolarikorjausraiteesta, yhdestä raiteesta maalaamolle, 3 tasalattiahuoltopaikkaraiteesta, 6 vikakorjaushuoltopaikkaraiteesta, sekä yhdestä läpiajettavasta sorvimontturaiteesta. Paikat palvelevat Koskelassa säilytettävien vaunujen lisäksi myös muita kanta-kaupungista liikennöitäviä vaunuja. Kaikkien Koskelan huolto- ja kunnossapitopaikkojen pituus on mitoitettu soveltuvaksi 45 m pitkälle vaunulle.

Huoltopaikkojen määrän mitoituksessa on käytetty Koskelaan keskitettävien toimintojen laajuutta: huollot, profilointi, katsastukset, vikakorjauk-

set, pesut, jne. varikolta operoitavan kilometrimäärän perusteella. Lisäksi kaiken kaluston laajat peruskunnostushuollot tehdään Koskelassa jatkossa.

Kaluston raskaat kolarikorjaukset keskitetään Koskelaan. Kolarien määrä laskelmissa perustuu nykytilanteeseen ja asiantuntija-arvioon. Kaikki maalaustyöt tehdään Koskelassa. Työvaunut säilytetään ja huolletaan Koskelassa, jossa niille on omat säilytys / korjausraiteet. Laskelmissa on käytetty nykyisen raitiovaunukaluston huoltojen nykyisiä suunniteltuja kestoajkoja ja nykyisiä huolto-ohjelmia.

Ratakunnossapidon varikolle tulee sijoittumaan seuraavia toimintoja ja tiloja: ratahuollon kone- ja kalustokorjaamo, ajoneuvojen säilytys- ja pesutilat sekä ajoneuvojen kattamattomat säilytyspaikat.

Tämän lisäksi hankkeeseen sisältyy pysäköinti varikon tarpeisiin sekä edellä mainittuja toimintoja palvelevat sosiaali-, oheis- ja tekniikkatilat.

Koskelan varikkohankkeen nyt käsiteltävä hankesuunnitelman laajuus ja enimmäishinta sisältää seuraavat asiat (pois lukien pilaantuneiden maiden poisto ja käsittely sekä kaupunkikehityskustannukset):

- Koskelan raitiovaunuvarikkorakennus sisältäen tarvittavat kustannuserät varikon käyttöön saattamiseksi
- Koskelan ratakunnossapidon varikko sisältäen tarvittavat kustannuserät varikon käyttöön saattamiseksi
- Edellä mainittujen liittyminen lähiympäristöön
- Kaikki purkutyöt varikon tontilla
- Edellä mainittujen riskivaraukset
- Edellä mainittujen rahoituskustannukset

Hanke toteutetaan vuosina 2024–2028, jotta raitioliikenteen toimintaedellytykset säilyvät riittävinä kaikissa tilanteissa. HKL laati raitiovaunuvarikkohankkeen alustavan viitesuunnitelman syksyllä 2021 ja Kaupunkiliikenneyhtiö on laatinut hankkeen hankesuunnitelman vuonna 2022.

Hankkeen tavoitteet

Toteutettava raitiovaunuvarikko edistää Helsingin kaupungin tavoitteita raitioliikenteen laajentamisesta ja mahdollistaa Helsingin yleiskaavan mukaisten raitioteiden kaluston säilyttämisen, kunnossapidon ja huollon. Helsingin kaupungin kaupunkistrategian 2021–2025 mukaan älykkäät liikenneratkaisut ovat sujuvan arjen perusta, tiivistyvän kaupungin liiken-

nejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa. Strategiassa on tavoite jatkaa raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista. Hanke tukee edellä mainittuja kaupunkistrategian tavoitteita.

Koskelan varikko tulee olemaan raitiovaunujen pääasiallinen huoltovarikko ja mahdollistaa monipuolisesti tulevaisuudessa erityyppisten raitiovaunujen ylläpidon, käytön ja huollon.

Hankkeella on neljä päätavoitetta:

1. Varikkohankkeen laatutaso tukee varikon elinkaaren aikaista kustannustehokasta toimintaa

Koskelan varikon tulee mahdollistaa Kaupunkiliikenneyhtiön kehittyvä toiminta seuraavan 100 vuoden ajan. Varikkorakennus on suunniteltu toiminnallisuus edellä ja soveltumaan erimittaisille vaunuille, mikä tukee varikon elinkaaren aikaisia käyttömahdollisuuksia ja joustavuutta.

2. Toimimme edelläkävijänä ympäristövastuullisten rakennushankkeiden edistämisessä

Hanke toimii edelläkävijänä ympäristövastuullisten rakennushankkeiden edistämisessä. Hankkeelle on luotu omat ympäristömittarikategoriat, jonka tavoitetasot asetetaan allianssihankinnassa ja yleissuunnitteluvaiheessa.

Varikkorakennuksen laajuus on mitoitettu ja vaiheistettu vastaamaan tarvetta sekä kokonaisratkaisua on optimoitu esimerkiksi rakenteiden kestävyys ja kannen laajuuden osalta. Näin vähennetään sekä rakentamisen että käytön aikaista hiilijalanjälkeä.

Kiinteistön nykyisten rakennusten purkumateriaaliselvityksen avulla on mahdollista edistää kiertotaloutta. Uusiutuvaa energiaa on mahdollista tuottaa esimerkiksi katolle sijoitettavilla aurinkopaneeleilla sekä maalämmöllä. Uusiutuvan energian ratkaisut tutkitaan hankkeen toteutussuunnitteluvaiheessa.

3. Pysymme aikataulussa ja budjetissa

Kohteen hankesuunnittelu on laadittu kustannusohjatusti (Target-Value-Design) niin, että hankkeen kustannukset on laskettu ennen ennalta sovittuja päätöksentekopisteitä päätöksenteon tueksi.

Kustannusohjaus ja aikataulunhallinta ovat ohjanneet hankkeen laajuuden optimointiin tarpeen mukaiseksi ja vaihteittain rakentamiseen.

4. Löydämme parhaat ratkaisut

Pitkä käyttöikä vaatii muuntojouston huomioon ottamisen jo hankesuunnitteluvaiheessa. Tämän hankkeen osalta muuntojoustoskenaariot mahdollistavat varikkotoimintojen muokkaamisen, talotekniikan mahdollisten tilatarpeiden kasvattamisen sekä sosiaali- ja toimistotilojen käyttötapojen muuttamisen.

Energiatehokkuuden osalta suunnittelussa lähtökohtana on edistää toimintaan soveltuvien järjestelmien käyttämistä, uusiutuvan energian hyödyntämistä sekä lämmön talteenottoa erilaisilla järjestelmillä.

Hankkeen kustannukset, rahoitus ja vaikutukset käyttötalouteen

Koskelan vaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat yhteensä 274,4 milj. euroa. Enimmäishinta sisältää kaikki Koskelan varikko -hankkeeseen liittyvät kustannukset, mukaan lukien rakentamisen aikaisen rahoituksen Kustannukset eivät sisällä pilaantuneiden maiden poistoa ja käsittelyä tai kaupunkikehityskustannuksia. Hankkeen kustannusarvio on auditoitu kolmannen osapuolen toimesta. Hankkeen kustannusarvio on laadittu Haahtelan TVD-laskentaohjelmistolla pääkaupunkiseudun hintatasoon 12/2022, Haahtela-indeksillä 119. Hankkeeseen liittyvät muut mahdolliset kustannukset on esitetty kohdassa "Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen".

Kaikki esitetyt kustannusarviot ovat arvonlisäverottomia.

Hanke rahoitetaan nostamalla rahoitusmarkkinoilta kilpailutetun lainan 25 vuoden takaisinmaksuajalla. Yhtiö hakee lainalle myöhemmin kaupungin lainatakausta.

Investointikustannukset jakautuvat seuraavalla periaatteella:

Lähtötiedot		
Investointi	EUR	EUR/brm2
Hanke yhteensä	274 391 332	6 635
Vaunuvarikko (37 596 brm2)	223 721 141	5 951
Rakentaminen	173 519 000	4 615
Riskivaraus	28 946 060	770
Tilaajan hankinnat	7 692 696	205
Rakennusjakson rahoituskulut*	13 563 386	361
Ratakunnossapito (3 759 brm2) + RV-infra	50 670 191	
Rakentaminen - Ratakunnossapito	21 144 000	5 625
Rakentaminen - RV-infra	18 156 000	
Riskivaraus	6 555 940	1 744
Tilaajan hankinnat	1 742 304	464
Rakennusjakson rahoituskulut*	3 071 946	817

* Rakennusjakson aikainen korko ja takauspalkkio pääomitetaan täysimääräisesti, lainapääoma nostetaan kustannusten kertyessä

** Helsingin kaupungin takaus 80 %:lle lainapääomasta

Vuositasolla eri osapuolten tulee varautua seuraaviin kustannuksiin:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) maksut (RV-liikennöintikorvaus) Kaupunkiliikenneyhtiölle 19,8 milj. euroa
 - Ylläpitovastike (2029: 3,8 milj. euroa)
 - Pääomavastike (2029: 8,9 milj. euroa)
 - Korkovastike (2029: 7,1 milj. euroa)
- HSL (infrakorvaus) 3,3 milj. euroa
 - Ylläpitovastike (2029: 1,4 milj. euroa)
 - Pääomavastike (2029: 0,7 milj. euroa)
 - Korkovastike (2029: 1,2 milj. euroa)
- Helsingin kaupunki (palvelukorvaussopimus) 1,7 milj. euroa
 - Pääomavastike (2029: 1,3 milj. euroa)
 - Korkovastike (2029: 0,4 milj. euroa)

Edellä mainitut kustannukset sisältävät Koskelan varikko -hankkeen kustannukset, eivätkä sisällä pilaantuneen maan käsittely- tai poistokustannuksia tai kaupunkikehityskustannuksia. Rahoituskustannukset perustuvat 2,9 % korkoon (2,6 % viitekorko sekä 0,3 % marginaali). Lisäksi peritään 0,5 % vuotuinen takauspalkkio 80 % lainan kokonaismäärästä.

Käyttökustannukset jakautuvat vuositasolla seuraavasti:

Lähtötiedot		
Käyttökustannukset	EUR/vuosi	EUR/brm2/kk
Hanke yhteensä	4 885 043	9,8
Vaunuvarikko	3 595 102	8,0
Ylläpito	2 537 730	5,6
Pysäköinti	327 277	0,7
Maanvuokra	545 142	1,2
Kiinteistövero	184 953	0,4
Ratakunnossapito + RV-infra	1 289 941	28,6
Ylläpito - Ratakunnossapito	845 910	18,8
Ylläpito - RV-infra	338 311	7,5
Pysäköinti	32 723	0,7
Maanvuokra	54 506	1,2
Kiinteistövero	18 492	0,4

Koskelan varikkohankkeen ensimmäisen vaiheen kustannus vaunumetriltä on korkeampi kuin vertailtavissa hankkeissa. Toisen vaiheen valmis-tuttua kustannustaso vaunumetriltä on Raide-Jokerin varikon tasoa.

Selite	Laajasalon raitiovaunuvarikko*	Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikko*	Raidejokerin raitiovaunuvarikko*	Koskelan varikko hanke (sisältäen ratakunnossapidon)	Koskelan varikko vain vaunuvarikko	Koskelan varikko - vain vaunuvarikko + laajennus	Huom.
brm2	23624 m2	36415 m2	9500 m2	41355 m2	37596 m2	45796 m2	
Vaunumetrit	1105 m	3083 m	1015 m	1890 m	1890m	3240 m	
Kustannusarvio **	107 793 204 €	173 994 175 €	80 180 583 €	257 756 000 €	232 147 418 €	261 018 073 €	Ei sisällä rahoitus- kustannuksia
€/brm2	4 563 €	4 778 €	8 440 €	6 233 €	6 175 €	5 700 €	
€/vaunumetri	97 550 €	56 437 €	78 996 €	136 379 €	122 829 €	80 561 €	

*Kustannukset skaalattu nykyindeksiin (Haahtela-indeksi 12/2022, 119)

**Esitetyt kustannukset eivät sisällä rahoituskustannuksia

Koskelan varikkohankkeen ensimmäisen vaiheen kustannus vaunumetriltä on korkeampi kuin vertailtavissa hankkeissa. Toisen vaiheen valmistuttua kustannustaso vaunumetriltä on Raide-Jokerin varikon tasoa.

Erityisesti, raideliikenteen kokonaistoimivuuden kannalta, ratakunnossapidon ja raitiovaununhuollon keskittäminen Koskelan varikolle nostavat €/vaunumetri vertailuhintaa verrattuna Ruskeasuon varikkoon

Koskelan varikkohankkeen kustannukset on eritelty tarkemmin tämän dokumentin liitteessä 2 sekä hankesuunnitelman liitteessä 4.

Toteutustapa

Hanke toteutetaan projektiallianssina. Kaupunkiliikenneyhtiö on valinnut allianssimallin hankkeeseen seuraavista syistä:

- Allianssi on katsottu vastaavan parhaiten strategiavaiheen aikana laadittuihin hankestrategian tavoitteisiin
- Allianssi vastaa tilaajan haluun yhteistoiminnallisesta toteutusmuodosta
- Tilaajalle on muodostunut aikaisemmista varikkohankkeista merkittävää osaamista. Tilaajan käsitys on, että allianssissa osaaminen saadaan parhaiten hankkeen käyttöön ja parhaan palveluntuottajan kanssa muodostettu yhteinen allianssi voi päästä hankkeen tavoitteisiin paremmin kuin muilla toteutusmuodoilla.
- Tilaaja on saanut palautetta myös markkinoilta, että allianssimalli on tarjoajien näkökulmasta hankkeelle sopiva ja toteuttajia innostava muoto.

Tilaaja odottaa saavansa allianssimallista erityisesti seuraavia hyötyjä:

- Koskelan varikon kokonaisratkaisun kehittäminen kohti tilaajan tavoitteita alusta lähtien yhdessä hankkeen osapuolten kesken

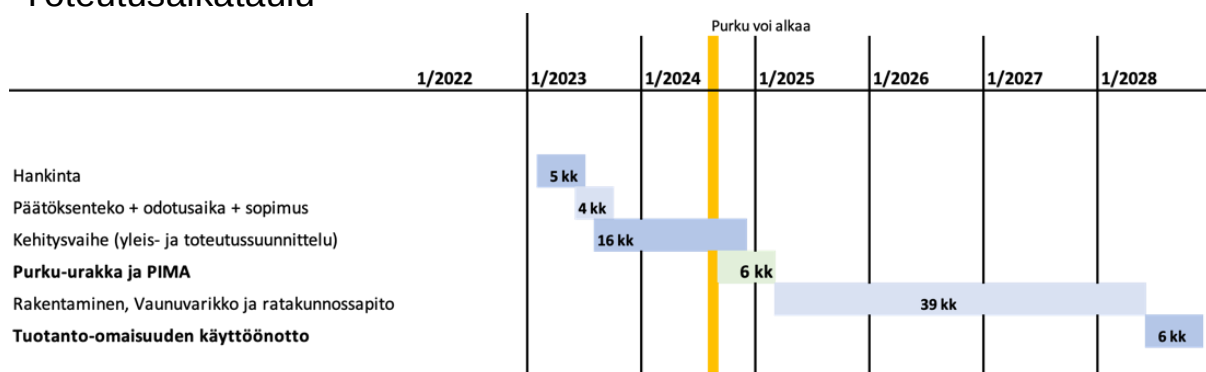
- Palveluntarjoaja pystyy tuomaan näkökulmansa ja ideansa nopeasti ja turvallisesti esille, mikä mahdollistaa hankkeen jatkuvan kehittämisen ja erinomaisiin tuloksiin pääsyn
- Allianssiin saadaan nimettyä parhaimman osaamisen ja yhteistyökyvyn omaavat henkilöt, jolloin allianssilla on erinomaiset onnistumisedellytykset.

Allianssi on hankkeen keskeisten toimijoiden yhteiseen sopimukseen perustuva toteutusmuoto, jossa sopimusosapuolet vastaavat yhdessä hankkeen suunnittelusta ja toteuttamisesta yhteisellä organisaatiolla ja kaiken hankkeen hyödyt ja riskit tavoitteena suorituskyvyn jatkuva parantaminen.

Allianssin periaatteet ovat:

1. Osapuolet ovat yhteisessä vastuussa projektin toteuttamisesta
2. Tilaaja maksaa muille (ei-tilaaja) osapuolille avoimen kustannusrakenteen (avoimet kirjat) mukaisesti. Allianssiorganisaatiot jakavat projektiin liittyvän kustannusinformaation projektin allianssiosapuolten kesken myös sellaisilta osin, jotka on tavallisesti pidetty salassa.
3. Projektia johtaa projektiallianssin osapuolista koostuva projektiallianssin johtoryhmä, jossa päätökset tehdään yhdessä ja yksimielisesti
4. Projektia toteuttaa projektiallianssin osapuolista koostuva tiimi, joka on sitoutunut toimimaan ”hankkeen parhaaksi” (välittämättä siitä, mitä osapuolta he työnantajansa puolesta edustavat), tasa-arvoisesti ja ilman piiloagendoja
5. Projektiallianssin osapuolet sitoutuvat ratkaisemaan erimielisyydet yhdessä

Toteutusaikataulu



Kuva: Hankesuunnitelman mukainen kokonaisaikataulu

Hankkeen hankesuunnitelma on valmistunut tammikuussa 2023. Allianssin hankinta käynnistyy helmikuussa 2023 ja valmistuu kesäkuulle, josta

alkaa noin puolitoista vuotta kestävä kehitysvaihe. Hankkeen rakennustyöt voidaan aloittaa purku- ja maatoilla (sisältäen pilaantuneiden maiden poiston) elokuussa 2024, kun Ruskeasuon varikon käyttöönotto on valmis. Rakennustyöt kestävät arviolta 39 kuukautta, jolloin rakennus on valmis toukokuussa 2028 ja käyttöönotettu 2028 vuoden lopussa.

Riskit

Hankkeen riskienhallintasuunnitelmaan on hankesuunnittelun aikana tunnistettu riskejä ja mahdollisuuksia. Riskit on jaoteltu:

- riskivaroituksessa huomioitaviin,
- merkittäviin laajuuden muutoksiin,
- suunnittelussa huomioitaviin toiminnallisiin riskeihin sekä
- riskivaroituksessa huomioimatta jätettäviin.

Riskivaroituksessa huomioitavien kustannusriskien ja mahdollisuuksien yhteissumma on noin 35,5 milj. euroa, joka on noin 15 % osuus hankkeen kustannuksista. Hankkeen kustannuslaskenta ja riskikustannukset on tarkasteltu siten, että niissä ei ole päällekkäisyyksiä.

Mahdollisia merkittäviä laajuuden muutoksia ei ole huomioitu riskivaroituksen määrittelyssä, vaan ne ovat tarvittaessa erikseen käsiteltäviä muutoksia. Tällainen laajuuden muutos voi olla esimerkiksi vaunumäärän tai huoltopaikkojen kasvattaminen. Suunnittelussa huomioitavat toiminnalliset riskit ja riskivaroituksessa huomioimatta jätettävät riskit sisältävät tehtäviä seuraaviin hankevaiheisiin ja niihin määritettyjen toimenpiteiden toteutuminen varmistetaan hankkeen edetessä.

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat

Vaikutukset kaupunkiympäristöön ovat vähäiset, koska tontinosan käyttötarkoitus ei muutu. Paikalla toimii varikko, minkä toiminnot tulevat laajentumaan uuden varikon rakentamisen myötä. Tämä ei kuitenkaan aiheuta merkittävää muutosta alueella. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan ovat vähäiset, koska tontinosan käyttötarkoitus ei muutu.

Uudisrakennuksen liittyminen Kaarihalliin on otettava huomioon ja tutkittava tarkemmin seuraavassa vaiheessa. Kaarihallin eteläkulmaan on esitetty suunnitelmassa huoltopiha ja itäjulkisivulle ulkotaso nykyisen kellaritason korkoon.

Ananastalosta puretaan hankkeen yhteydessä maanalainen tekniikka-tunneli, jolloin Ananastalon pohjakerroksen kulkuyhteys on otettava huomioon jatkosuunnittelussa.

Kustaa Vaasan tien, Koskelantien ja Valtimontien väliin jäävän varikkokorttelin alue kehittyy tehtävän asemakaavoituksen mukaisesti ja sen tarpeiden huomioon ottaminen tarkentuu hankkeen edetessä.

Varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen

Varikkohankkeen yhteydessä tontilta tulee poistaa tai muuten käsitellä pilaantuneet maat. Pilaantuneiden maiden puhdistamisen kustannuksista vastaa maanomistaja eli Helsingin kaupunki (arviolta 2,6–34 milj. euroa, ei sisälly kustannusarvioon).

Hankkeen hankesuunnitteluvaiheessa on tunnistettu seuraavat muutokset, jotka voidaan toteuttaa erillisellä päätöksellä, ja joiden kustannuksia ei ole mukana kustannusarviossa:

- Pysäköintiratkaisun toteuttaminen pysäköintitalona, joka palvelee myös korttelin muita toimijoita (arviolta 16,1 milj. euroa)
- Uusiutuvan energian järjestelmät, esimerkiksi aurinkosähkö, maalämpö, paikallinen sähköenergiavarasto, alueellinen kaukolämpöjärjestelmä (uusiutuvan energian järjestelmät suunnitellaan hankkeen kehitysvaiheessa ja niille toteutetaan erilliset kannattavuustarkastelut)

Varikon kannelle tuleva mahdollinen kaupallinen toimija sekä muut mahdolliset kaupunkikehityskustannukset tutkitaan erikseen hankkeen kehitysvaiheen aikana, mikäli toiminnan tulemisesta kannelle on päätetty ennen tarjousvaihetta. Kustannusvastuista sovitaan erikseen. Kustannusarvio laaditaan, kun mahdollinen tarve on tiedossa.

On myös tunnistettu, että kansirakentaminen saattaa vaatia kaupunkikuvallisesti ja kaavoituksen vaatimuksia täyttäväksi Koskelan varikon kannelle 1- tai 2-suuntaisen huoltoyhteyden rakentaminen Kaarihallille. Arviolta n. 1,1 milj. euroa.

Viikki–Malmi raitiotie on varikon ohi Kustaa Vaasan tietä kulkeva suunniteltu raitiotiehanke, jonka toteuttamista ei ole vielä päätetty. Hankkeen toteutusaikataulu on epävarma, mutta lähtökohtaisesti hanke toteutuu myöhemmin kuin Koskelan varikon rakentaminen. Viikki–Malmi raitiotien liikennöinti edellyttää raideyhteyttä varikolta etelän suunnan lisäksi myös pohjoiseen. Hankesuunnitelmassa on esitetty liittyminen nykyisiin raiteisiin vain etelän suuntaan. Kustaa Vaasan tieltä Viikki–Malmi raiteilta on

suunnitteilla kaksiraiteinen raitiotieyhteys Kunnalliskodintien kautta Kämpylän raitiotielle.

Varikon kohdalla raide on suunniteltu varikon ja Koskelantien väliin. Tarvittavan liittymän (risteyksen ratatekniiikka/ratatekniset työt) kustannusarvio on n. 400.000 euroa. Koska raiteet eivät mahtuisi nykyiselle katualueelle, on raiteiden tilavaraus suunniteltu varikon nykyisten kiinteistörajojen sisäpuolelle. Koska raiteiden toteuttaminen edellyttää tukimuuria varikon seinälinjan kohdalle, olisi raiteiden toteuttaminen osittain tai kokonaan kannattavaa varikon rakentamishankkeen yhteydessä. Kustannuksista vastaa kyseinen raitiotiehanke, ei Koskelan varikon hanke. Viikki–Malmi -raitiotietä palveleva raide ja Koskelantien raiteen vaatima tukimuuri (arviolta 4,5 milj. euroa, ei sisälly kustannusarvioon) toteutetaan todennäköisesti Koskelan varikko-hankkeen yhteydessä, mutta kustannuksista vastaa Viikki–Malmi -hanke.

Ratakunnossapidon ratakorjaamo -hanke tuodaan omana hankkeenaan päätöksentekoon. Ratakorjaamo sijaitsee tällä hetkellä Koskelan varikolla, mutta se on tavoitteena sijoittaa Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman mukaisesti myöhemmin päätettävälle sijainnille. Ratakorjaamon tilaa vievä kiskojen taivutus- ja säilytyskenttä ei ole perusteltua säilyttää Koskelassa, jossa sen integrointi suunniteltuun tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ei ole mahdollista. Toimintoja ei myöskään saada sijoitettua kannelle toiminnallisesti tyydyttävällä tavalla. Hankkeen kustannukset ovat arviolta 15,3 milj. euroa, ei sisälly kustannusarvioon.

Koskelan varikon laajennus toisessa vaiheessa tuodaan myöhemmin erillisenä hankkeena päätöksentekoon (arviolta 28,7 milj. euroa, ei sisälly kustannusarvioon).

Kaikki edellä esitetyt kustannukset ovat Haahtela-indeksin 119 mukaisia.

Asian jatko

Edelleen käsiteltäväksi seuraavalle käsittelevälle taholle.

Koskelan varikko -hankkeen päätöksentekoprosessi on suunniteltu seuraavasti:

- 1.2.2023 HSL:n johtoryhmän käsittely
- 8.2.2023 HSL:n hallituksen iltakoulu
- 14.2.2023 HSL:n hallituksen lausunto Kaupunkiliikenneyhtiölle
- 7.3.2023 Kaupunkiliikenneyhtiön hallitus (ylimääräisen yhtiökokouksen kutsuminen koolle)

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

16.1.2023

- 20.3.2023 Helsingin kaupunginhallituksen konsernijaoston käsittely ja Kaupunkiliikenneyhtiön ylimääräinen yhtiökokous erikseen sovittuna aikana konsernijaoston käsittelyn jälkeen.

Kaupunkiliikenneyhtiön hallituksen käsiteltäväksi tulevat erilliset liittyvät hankkeet niiden suunnittelun edetessä sekä hankkeeseen liittyvät hankintapäätökset.

Liitteet

Liite 1: Koskelan varikon hankesuunnitelma

Liite 2: Koskelan varikon toteutusehdotus, taloudellinen arviointiraportti
3.1.2023

Liite 3: Kustannusmuutosten perustelut