

## 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.

<b>Ehdotus</b>	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta.
<b>Käsittely</b>	Vantaan asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui asian käsittelyn ajaksi.
<b>Päätös</b>	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
<b>Liitteet</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n lausuntopyyntö Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta</li><li>2. Koskelan varikkohankkeen toteutussuunnitelman selostus</li><li>3. HSL:n lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta</li></ol>