

## Materiel- och depåupphandling - frågor och svar

### Bakgrund

HRT förbereder sig för att anskaffa nya tåg för sin trafik under 2020-talet. Målet är att de första nya tågen ska vara i trafik efter första halvan av decenniet. Samtidigt kräver ökad tågtrafik också att nya depåer byggs. Depåerna behövs för underhåll och förvaring av tågen.

Det växande antalet passagerare i tågtrafiken, och exempelvis det ökade utbudet i och med Esbo stadsbana och det faktum att Träskända blivit medlem i HRT, kräver ny materiel. Flirt-tågen som för närvarande är i trafik, uppnår på 2020-talet dessutom en ålder när de behöver grundrepareras, och då är tågen oftare ur bruk p.g.a. underhåll.

För närvarande trafikeras HRT med 81 Flirt-tågenheter, men i mitten av 2020-talet räcker de inte längre till för att bibehålla den nuvarande trafiknivån eftersom Helsingforsregionen växer. Utvecklingen av tågtrafiken kräver sammanlagt ungefär 130-140 tåg, och alla dessa kan inte underhållas i depån i Ilmala. När HRT:s tåg flyttas bort från Ilmala, kommer det på längre sikt att frigöra bankapacitet på den överbelastade sträckan Helsingfors-Böle och också göra det möjligt att utveckla övrig tågtrafik.

De nya banprojekten och den ökade tågtrafiken som de möjliggör, kräver att man frigör kapacitet på sträckan Helsingfors-Böle och i Ilmala. En depålösning för närtåg gör detta möjligt.

### Frågor och svar

#### **ALLMÄNT: Varför behövs en depå?**

För att tågen ska kunna trafikera, behöver de också en plats för underhåll. Det är ändamålsenligt att underhålla ny materiel i en egen depå.

#### **ALLMÄNT: Varför/när behövs tre depåer?**

Tre depåer behövs när det finns behov av att flytta bort det regelbundna underhållet av HRT-tågen från Ilmala och frigöra kapacitet på sträckan Helsingfors-Böle och i depån i Ilmala för att kunna möta behoven hos den övriga tågtrafiken. Banprojekten styr när depåerna behöver byggas.

#### **ALLMÄNT: Vad är skillnaden mellan en underhållsdepå och en uppställningsdepå? Inverkar skillnaden på planläggningen?**

I uppställningsdepån, som namnet antyder, står tågen parkerade när de inte är i trafik. Där sker också dagligt tågunderhåll, såsom städning. Vid en uppställningsdepå behöver man inte reservera utrymme för underhållsåtgärder eller -fordon mellan spåren och spåren kan placeras närmare varandra. Där finns inga hallar, men bangården måste vara väl upplyst för att förhindra skadegörelse.

Förutom att tågen är uppställda vid underhållsdepån utförs underhåll på dem, såsom svarvning, tvätt och regelbunden service i en hall. På servicespåren runt tågen utförs åtgärder och där kör man med bl.a. serviceutrustning och -fordon. Mellan servicespåren behövs tillräckligt med utrymme för att personal och fordon ska kunna röra sig, och därför placeras servicespåren längre ifrån varandra än uppställningsspåren. Service av tågen sker huvudsakligen inomhus i hallar, och därför orsakar servicearbetena inget buller. Även vid en underhållsdepå bör bangården vara väl upplyst för att förhindra skadegörelse.

Ur planläggningssynvinkel kräver uppställningsdepåer mindre utrymme än underhållsdepåer. Underhållsdepåerna kräver också servicehallar där tågen kan servas.

**HRT: Vilken är den sysselsättande effekten av en depå?**

Depåernas sysselsättande effekt beror på depåns funktioner och storlek. En uppställningsdepå, där inget tågunderhåll görs, har nästan ingen sysselsättande effekt alls. I en underhållsdepå arbetar montörer och planerare och indirekt även förare, vars arbetsskift börjar och slutar i depån.

**HRT: Är det möjligt att använda Ilmala mer effektivt, kunde det fylla behovet av en depå?**

Nej, det går inte. Lite kan man säkert effektivera användningen, men det löser inte behovet av en depå.

Man kan inte effektivera användningen av Huvudstadsregionens Vagnpark Ab:s nuvarande servicehall tillräckligt för att kunna underhålla ny tågmateriel, utan man skulle behöva en hall till i Ilmala för HRT:s trafik. På bangården i Ilmala finns det inte tillräckligt med utrymme för förvaring av de nya tågen. Det finns inte heller några garantier för att kritiska tjänster finns tillgängliga. Hos t.ex. VR Underhåll Ab som erbjuder svarvning av tåghjul är kapaciteten kritisk.

**HRT: Kan passagerarkapaciteten ökas med nuvarande materiel genom att utöka ståplatserna?**

Inte tillräckligt. Kapaciteten kan förmodligen ökas en aning när Sm5-tågen grundrepareras, ifall bänkar avlägsnas.

Det finns olika många sittplatser i de olika modellserierna av Sm5-tågen. I tågenheterna nr 42–81 finns 238 sittplatser, vilket är 22 platser mindre än i tågenheterna nr 1-41. Genom att minska antalet bänkar är det alltså möjligt att få fler ståplatser, men restiden från t.ex. Kyrkslätt till Helsingfors är mer än en halvtimme, och då är det ändamålsenligt att sträva efter att erbjuda passageraren en sittplats. Utanför rusningstid gör färre sittplatser tågtrafiken mindre attraktiv.

Att öka antalet ståplatser löser inte kapacitetsbehovet som helhet och försämrar punktligheten och gör tågtrafiken mindre attraktiv. När folk står i gångarna, tar det längre tid för passagerarna att stiga på och av tågen. Då förlängs tiden som tåget står på stationerna och det blir svårt att hålla tidtabellen. Att öka körtiderna å andra sidan kräver mer materiel och förlänger restiderna.

**HRT: Kan Ilmala byggas ut för att tillgodose behoven hos HRT:s trafik?**

Nej, det går inte. Av de skäl som anges nedan har man inte utrett någon utbyggnad av Ilmala, utan man har konstaterat att det på lång sikt är mest förnuftigt att sköta HRT:s trafik någon annanstans än från depån i Ilmala.

- I närheten av depån i Ilmala finns inget lämpligt läge med tillräckliga möjligheter att expandera.
- Gällande Centrumslingan är det inte möjligt att använda depån i Ilmala som serviceställe för stadsbanornas trafik, eftersom trafiken då måste starta, stanna, göras tätare och glesare på Helsingfors bangård, och då skulle Centrumslingan inte frigöra kapacitet på Helsingfors bangård som planerat.
- Om verksamheten blir kvar i Ilmala, kommer man inte att kunna frigöra den för hela Finlands tågtrafik mest kritiska bankapaciteten mellan Helsingfors och Böle.
- VR äger depån i Ilmala. Användningen av den för HRT:s trafik är osäker och utvecklingen av övrig tågtrafik kommer att öka VR:s egna behov av depån i Ilmala.
- Depån i Ilmala är belägen ovanpå en gammal avstjälningsplats och marken är mycket olämplig för ytterligare byggande.

### **HRT: Hur stora är depåerna?**

Depåernas funktioner och storlek beror på hur depåhelheten blir Den optimala lösningen skulle vara två underhållsdepåer av sinsemellan samma storleksordning och en mindre uppställningsdepå. Om det blir bara en underhållsdepå, skulle det behövas mer utrymme och en större hall för den. I det här skedet finns det inga exakta utgångsdata om dimensioneringen av spåren, hallen och övriga biområden. Depåns placering och omfattning kommer att avgöras på basen av ytterligare planering, utredningar och konsekvensbedömning i samarbete med kommunerna och andra intressegrupper.

### **TRAFIKLEDSVERKET: Var kan depån placeras?**

Depån bör vara belägen invid eller i slutet av stadsbanan så att inget separat anslutningsspår behövs och förflyttningskörningarna skulle vara så korta som möjligt. Bangeometrin begränsar depåns placering, eftersom en anslutning till depån kräver en tillräckligt lång rak bansträcka där man kan placera järnvägsväxlar. Det finns få raksträckor i det nuvarande bannätet och det begränsar möjliga ställen för anslutningsspår. Om anslutningsspåret ska börja från andra banavsnitt än raksträckor, blir man tvungen att göra vittgående ändringar på den nuvarande banan.

Placeringen av depån begränsas också av annan markanvändning och till exempel naturvärden. En tågdepå tar mycket plats och det är en utmaning att hitta tillräckligt med utrymme med ett optimalt läge så att det är möjligt att bygga en anslutning till depån.

### **HRT: Hur skulle den optimala depåhelheten se ut med tanke på trafikarrangemangen?**

Ur trafiksynpunkt är den mest optimala lösningen för HRT:s trafik en underhållsdepå för ca 60 tåg invid Ringbanan och en underhållsdepå för ca 80 tåg invid Kustbanan och dessutom en uppställningsdepå i Jäspilä i Kervo. Vid störningar måste det fortfarande vara möjligt att använda depån i Ilmala.

### **HRT: Kan man spara utrymme genom att bygga depåer i flera våningar?**

Nej, det går inte. Att förflytta tåg i höjdlid skulle kräva en mycket lång spårramp och det totala utrymmet som skulle behövas är större än för en servicehall på marknivå. Tillräckliga brokonstruktioner för att bära tågens vikt skulle ytterligare öka kostnaderna väsentligt.

### **HRT: När behövs de olika depåerna?**

Den nya materielanskaffningen kräver en ny underhållsdepå samtidigt som de nya tågen börjar levereras. Grundreparationerna av Sm5-tågen, den utökade trafiken på Träskända, trafiken på Esbo stadsbana och trenden med ökande passagerarantal kommer att kräva nya tåg ungefär i mitten av 2020-talet.

Ungefär i mitten av 2030-talet kommer ytterligare en ny underhållsdepå att behövas för att möjliggöra en flytt av det regelbundna underhållet av HRT-tågen från Ilmala och frigöra kapacitet för övrig tågtrafik i depån i Ilmala och på sträckan Helsingfors-Böle samt möjliggöra trafik på Centrumslingan.

### **Trafikledsverket: Vilka effekter har depåerna på den regionala och landsomfattande spårtrafikshelheten?**

- Depåerna behövs för att man ska kunna skaffa ny materiel för HRT:s trafik.
- Depåerna frigör bankapacitet från den överbelastade sträckan Helsingfors-Ilmala för att tillfredsställa behoven av att utveckla tågtrafiken i hela landet
- Depåerna frigör depåkapacitet i depån i Ilmala och möjliggör utveckling av övrig tågtrafik i Finland.
- Depåerna gör det möjligt att trafikera Centrumslingan på ett förnuftigt sätt så att den frigör spåren för annan trafik på sträckan Helsingfors-Ilmala.

- Depåerna möjliggör en utveckling/ökningen av närtågtrafiken och att tillväxten i regionen kan stöda sig på spårtrafiken även på längre sikt.
- Depåerna är en förutsättning för utvecklingsinvesteringarna som ökar utbudet av tågtrafik.

#### **HRT: Hur påverkas trafiken om en depålösning försenas?**

Om ingen ny depå byggs, kan inte heller nya tåg anskaffas. I så fall måste HRT anpassa trafiken enligt efterfrågan så att materieln räcker till för att täcka alla behov. Det skulle innebära att en trafik på nuvarande nivå (turtäthet, gott om utrymme för passagerare) inte kunde erbjudas i framtiden. Dessutom skulle man inte kunna dra nytta av de nya infrastrukturprojekten när det inte skulle finnas tillräckligt med materiel för till exempel Esbo stadsbana.

#### **Trafikledsverket: Krävs det ny materiel och depåer för Esbo stadsbana?**

Ja, det gör det. Esbo stadsbana gör det möjligt för stadsbanetrafiken att expandera med täta turer ända till Esbo eller Köklax, men ett trafikutbud med högre turtäthet kräver naturligtvis mer tågmateriel.

Utgångspunkterna som presenterades i trafikutredningen av Esbo stadsbana år 2013 har preciserats, och de nuvarande tågen räcker inte till för tätare trafik på Esbo stadsbana, även om järnvägen skulle stanna i Esbo.

#### **HRT: Kan man minska behovet av en depå med hjälp av pendeltrafik?**

Nej, det går inte. Pendeltrafiken använder Centrumslingan, där stadsbanans tåg pendlar under Helsingfors centrum. Trafiken på Centrumslingan ökar behovet av depåer i början och slutet av linjerna och nya depåer är en förutsättning för att Centrumslingan ska kunna trafikeras på ett förnuftigt sätt.

Andra undersökta pendelalternativ förbinder Esbo stadsbana med Kervo stadsbana i höjd med Ilmala eller Böle och avbryter den direkta tågförbindelsen från Esbo- och Kervo-hållet mot Helsingfors. Undersökningarna visar att kollektivtrafiken blir mindre attraktiv om en direkt förbindelse avbryts. Alla pendellösningar kräver att depån i Ilmala ersätts, så pendeltrafiken minskar inte behovet av en depå.

#### **HRT: Kan en depå byggas invid Esbo-Salo-banan (ESA-banan) exempelvis i Karingmossen?**

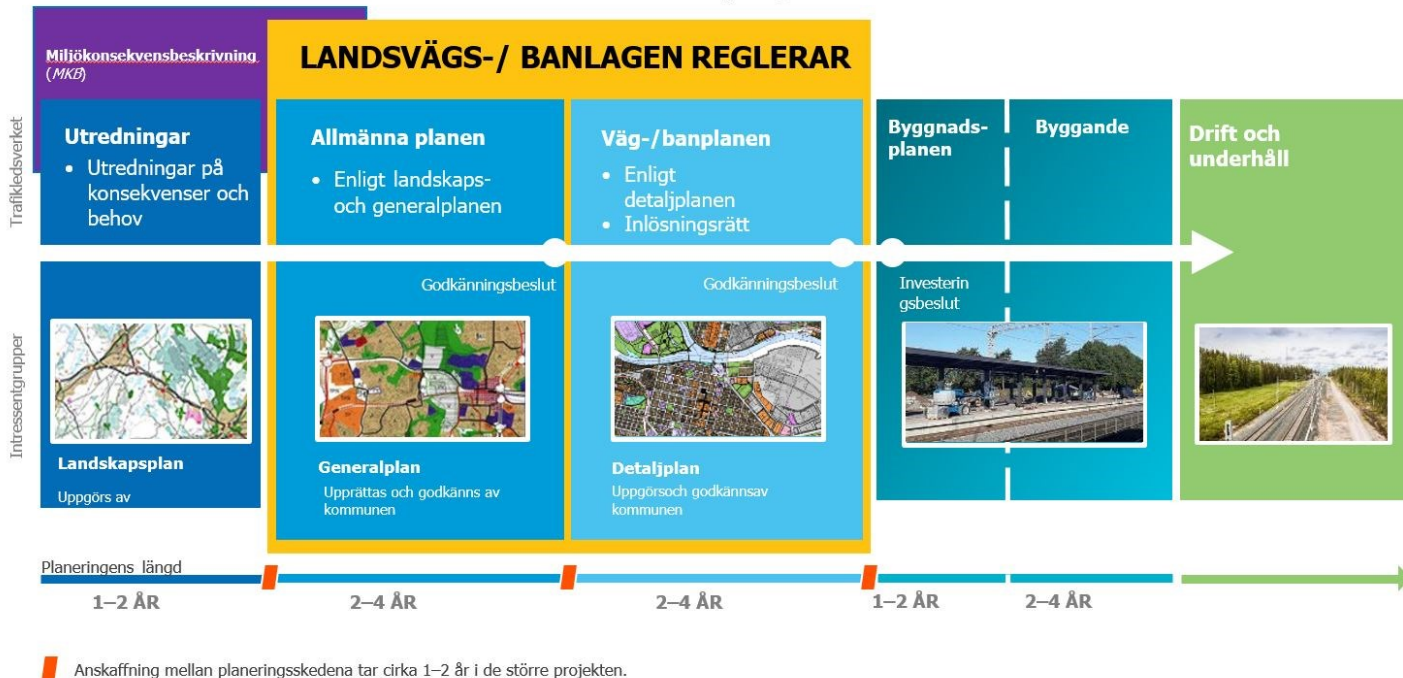
Att placera depån invid ESA-banan skulle inte lösa behovet av en depå inom den nödvändiga tidsperioden. Ett separat anslutningsspår borde byggas till depån så att förflyttningar till och från depån inte skulle störa trafiken på ESA-banan. Dessutom borde ett utrymmeskrävande triangelspår byggas i korsningen mellan ESA-banan och kustbanan för att möjliggöra trafik från ESA-banans depå och i riktning mot Köklax. En depå invid ESA-banan skulle försämra förutsättningarna för att organisera tågutbudet i riktning mot Kyrkslätt.

#### **Trafikledsverket: Hur kan du som medborgare påverka planeringen?**

I förutredningsskedet ligger huvudvikten på samarbetet mellan olika myndigheter och på konsekvensbedömningen. I förutsättningskedet kan vara flera lösningsalternativ. I den närmare planeringen minskas antalet alternativ.

Som medborgare kan du påverka infrastrukturprojektet under utarbetandet av den allmänna planen och banplanen. En omfattande interaktion är särskilt viktig under den allmänna planeringen, eftersom det är då man beslutar om de viktigaste grundlösningarna. I den allmänna planen definieras de ungefärliga plats- och utrymmeskraven för väg och järnväg, liksom förhållandet till den omgivande markanvändningen.

## Framskridandet av trafikinfrastrukturprojektet



### Trafikledsverket och HRT: Har beslutet om en depå fattats? Vilken roll har förutredningen?

Nej, inget beslut har fattats. Inget beslut har tagits och finansiering saknas fortfarande för ett genomförande. Innan planeringen inleds måste man besluta om bl.a. vem som ska genomföra planerna och hur kostnaderna ska fördelas.

Förutredningen ger information till stöd för beslutet. Beslutet fattas regionalt och det kräver att kommunerna gör planläggningsarbete. Ett beslut om depåhelheten kräver ett regionalt avtal som är bindande för alla parter. Alla depåer bör främjas genom ytterligare planering och inledande av nödvändiga planändringar. Det är kommunerna som ansvarar för nödvändiga planändringar. Efter att det regionala avtalet har upprättats, bör kommunerna inleda planläggningen så snart som möjligt. Inget beslut har fattats om vilket organ som ansvarar för genomförandet och den fortsatta planeringen av depåerna. Beslut bör tas i samband med det regionala avtalet. De följande stegen i planeringen är en miljökonsekvensbeskrivning och allmän planering, som bör framskrida samtidigt med planläggningen.

Om du inte hittade svar på din fråga, svarar projektchef Kaisa Kauhanen, Trafikledsverket och gruppchef Johanna Wallin, HRT svarar på frågor per telefon enligt följande:

12.5.2020 kl. 9-15 Kaisa Kauhanen tfn 029 534 3368

14.5.2020 kl. 12-16 Johanna Wallin tfn 09 4766 4029

18.5.2020 kl. 12-16 Johanna Wallin tfn 09 4766 4029

19.5.2020 kl. 9-15 Kaisa Kauhanen tfn 029 534 3368

25.5.2020 kl. 9-15 Kaisa Kauhanen tfn 029 534 3368

28.5.2020 kl. 9-15 Johanna Wallin tfn 09 4766 4029