



25.08.2021

Ärende/6

§ 252

Höjning av maximipriset i projektplanen för projektet Kronbroarna i fråga om spårvägsavsnittet

HEL 2021-006915 T 10 06 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade höja maximipriset för spårvägsavsnittet i projektet Kronbroarna (från Helsingfors centralstation till Uppby och Håkansvik på Degerö) och dela upp det i faser enligt följande:

A. I första fasen byggs spårvägsförbindelsen från Degerövägen på Degerö till Hagnäs, i fråga om vilken projektets totala kostnadskalkyl är 326 miljoner euro i kostnadsnivån december 2020.

B. Planeringen och beredningen av förverkligandet av spårvägsförbindelsen från Hagnäs till Helsingfors centralstation fortsätter och kostnadskalkylen för avsnittet tas separat upp för beslut.

Utgångspunkten för fasens fortsatta planering är att ingen separat ändhållplats för snabbspårvägen behövs på Brunnsgratan, utan linjen kopplas på ett ändamålsenligt sätt till det övriga spårvägsnätet.

Stadsfullmäktige beslutade justera protokollet omedelbart vad denna paragraf beträffar.

Behandling

Ledamoten Marcus Rantala understödd av ledamoten Mika Ebeling föreslog att ärendet ska återremitteras för ny beredning utgående från att man i snabb takt reder ut om det finns sådana alternativ för bron som möjliggör fungerande kollektivtrafik från Kronbergsstranden. Ett alternativ är exempelvis en kombination av utvecklade färjetrafik, elbussar och en snabbspårväg till Hertonäs station. Även en jämförelse mellan de olika alternativens koldioxidavtryck utförs.

Under diskussionen om återremiss föreslog dessutom ledamoten Mari Rantanen understödd av ledamoten Nuutti Hyttinen att ärendet återremitteras för ny beredning. Kostnadsöverskridningarna i projektet Kronbroarna är så betydande att utredningen om projektets totala kostnader bör färdigställas och kommuniceras till stadsfullmäktige innan man fattar ett beslut om tilläggsfinansiering.

Omröstningsordning

Förslagen om återremiss togs särskilt upp till omröstning.



1 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Fortsatt behandling av ärendet

NEJ-förslag: ärendet ska återremitteras för ny beredning utgående från att man i snabb takt reder ut om det finns sådana alternativ för bron som möjliggör fungerande kollektivtrafik från Kronbergsstranden. Ett alternativ är exempelvis en kombination av utvecklad färjetrafik, elbussar och en snabbspårväg till Hertonäs station. Även en jämförelse mellan de olika alternativens koldioxidavtryck utförs.

Ja-röster: 69

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Timo Harakka, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Sini Korpinen, Minja Koskela, Petra Malin, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 15

Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Nora Grotenfelt, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Teija Makkonen, Björn Månsson, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Blanka: 1

Jussi Halla-aho

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

2 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ



25.08.2021

JA-förslag: Fortsatt behandling av ärendet

NEJ-förslag: Ärendet återremitteras för ny beredning. Kostnadsöverskridningarna i projektet Kronbroarna är så betydande att utredningen om projektets totala kostnader bör färdigställas och kommuniceras till stadsfullmäktige innan man fattar ett beslut om tilläggsfinansiering.

Ja-röster: 66

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Timo Harakka, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Sini Korpinen, Minja Koskela, Petra Malin, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 18

Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Nora Grotenfelt, Oona Hagman, Jussi Halla-aho, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Mikael Jungner, Pia Kopra, Laura Korpinen, Teija Makkonen, Björn Månsson, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Blanka: 1

Harry Bogomoloff

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Ledamoten Laura Korpinen understödd av ledamoten Pirkko Ruohonen-Lerner föreslog att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta beslutsförslaget med följande motivering:

De totala kostnaderna för projektet Kronbroarna har förblivit oklara och därför anser jag att det inte är förnuftigt att godkänna beviljandet av tilläggsanslag för projektet, eller att genomföra projektet i etapper. Det finns redan broar till Degerö och nya behövs inte, metron finns och en överlappande spårväg behövs ej. Det är inte motiverat att anlita den befintliga metron i mindre utsträckning. Antalet anslutningsbussar till Degerö kan ökas och bussarna bytas ut mot sådana med låga utsläpp.



25.08.2021

Under diskussionen framställdes tre förslag till hemställningsklämmar.

Ledamoten Daniel Sazonov understödd av ledamoten Sirpa Asko-Seljavaara föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheten för att under byggtiden leta fram tekniska och funktionella lösningar med vilka brons utnyttjandegrad kan ökas, exempelvis genom att medge trafik för utsläppsfria fordon och fordon med låga utsläpp på bron.

Ledamoten Otto Meri understödd av ledamoten Nuutti Hyttinen föreslog följande hemställningskläm:

Vid godkännandet av höjningen av maximipriset för projekt Kronbroarna i fråga om spårvägsavsnittet förutsätter stadsfullmäktige att man reder ut möjligheten för att öka projektets lönsamhet genom att öka exploateringsgraden på Degerö, inom spårvägens influensområde, med hänsyn till naturen.

Ledamoten Mirita Saxberg understödd av ledamoten Marcus Rantala föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av höjningen av priset i projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att skapa inbesparingar i kostnaderna för skötseln av spårvägstrafiken, t.ex. genom att omvärdera grunderna för hybriddepåprojektet på Degerö och genom att främja trafikeringen av spårvägen på Degerö från HST:s övriga depåer.

Omröstningsordning

Förslaget om förkastande ställdes först mot grundförslaget. Därefter togs hemställningsklämmarna särskilt upp till omröstning.

3 omröstningen

Stadsstyrelsens förslag JA, förkastande NEJ



25.08.2021

JA-förslag: Stadsstyrelsen

NEJ-förslag: Jag föreslår att förslaget förkastas. De totala kostnaderna för projektet Kronbroarna har förblivit oklara och därför anser jag att det inte är förnuftigt att godkänna beviljandet av tilläggsanslag för projektet, eller att genomföra projektet i etapper. Det finns redan broar till Degerö och nya behövs inte, metron finns och en överlappande spårväg behövs ej. Det är inte motiverat att anlita den befintliga metron i mindre utsträckning. Antalet anslutningsbussar till Degerö kan ökas och bussarna bytas ut mot sådana med låga utsläpp.

Ja-röster: 71

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Oona Hagman, Juha Hakola, Timo Harakka, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Sini Korpinen, Minja Koskela, Petra Malin, Otto Meri, Sami Muttilainen, Seija Muuri-
nen, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakari-
nen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Nej-röster: 8

Mika Ebeling, Pia Kopra, Laura Korpinen, Teija Makkonen, Tom Packalén, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner

Blanka: 4

Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Björn Månsson, Marcus Rantala

Frånvarande: 2

Harry Bogomoloff, Jussi Halla-aho

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

4 omröstningen

Ledamoten Daniel Sazonovs hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ



25.08.2021

JA-förslag: "Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheten för att under byggtiden leta fram tekniska och funktionella lösningar med vilka bronns utnyttjandegrad kan ökas, exempelvis genom att medge trafik för utsläppsfria fordon och fordon med låga utsläpp på bron."
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 37

Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Maarit Castrén, Mika Ebeling, Nora Grotenfelt, Oona Hagman, Juha Hakola, Joel Harkimo, Anniina Iskanius, Mikael Jungner, Arja Karhuvaara, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Teija Makkonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård-Peltola, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Nej-röster: 26

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Timo Harakka, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Ville Jalovaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Minja Koskela, Petra Malin, Sami Muttillainen, Tuomas Nevanlinna, Nasima Razmyar, Suldaan Said Ahmed, Osmo Soininvaara, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Erkki Tuomioja, Sinikka Vepsä

Blanka: 20

Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Fatim Diarra, Atte Harjanne, Mari Holopainen, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Emma Kari, Laura Kolbe, Pia Kopra, Johanna Nuorteva, Maria Ohisalo, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Pekka Sauri, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Frånvarande: 2

Harry Bogomoloff, Jussi Halla-aho

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Daniel Sazonovs förslag till hemställningskläm.

5 omröstningen

Ledamoten Otto Meris hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Vid godkännandet av höjningen av maximipriset för projekt Kronbroarna i fråga om spårvägsavsnittet förutsätter stadsfullmäktige att man reder ut möjligheten för att öka projektets lönsamhet genom att



öka exploateringsgraden på Degerö, inom spårvägens influensområde, med hänsyn till naturen.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 19

Maaret Castrén, Oona Hagman, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Mikael Jungner, Otso Kivekäs, Pia Kopra, Otto Meri, Dani Niskanen, Tom Packalén, Matias Pajula, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Pekka Sauri, Daniel Sazonov, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Nej-röster: 34

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Silja Borgarsdottir Sandelin, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Timo Harakka, Eveliina Heinäluoma, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Petra Malin, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Pia Pakarinen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Suldaan Said Ahmed, Mirita Saxberg, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Erkki Tuomioja

Blanka: 30

Alviina Alametsä, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Juha Hakola, Mari Holopainen, Shawn Huff, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Laura Kolbe, Teija Makkonen, Seija Muurinen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Jenni Pajunen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Laura Rissanen, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Frånvarande: 2

Harry Bogomoloff, Jussi Halla-aho

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Otto Meris förslag till hemställningskläm.

6 omröstningen

Ledamoten Mirita Saxbergs hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av höjningen av priset i projektplanen för Kronbroarna att det utreds om det är möjligt att skapa inbesparingar i kostnaderna för skötseln av spårvägstrafiken, t.ex. genom att omvärdera grunderna för hybriddepåprojektet på Degerö och genom att främja trafikeringen av spårvägen på Degerö från



25.08.2021

HST:s övriga depåer.
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 28

Alviina Alametsä, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Nora Grotenfelt, Oona Hagman, Mari Holopainen, Shawn Huff, Mikael Jungner, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Korpinen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Mia Nygård-Peltola, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Mirita Saxberg, Anni Sinnemäki, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen

Nej-röster: 8

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Pentti Arajärvi, Elisa Gebhard, Timo Harakka, Titta Hiltunen, Pilvi Torsti, Erkki Tuomioja

Blanka: 48

Outi Alanko-Kahiluoto, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Maarit Castrén, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Eveliina Heinäluoma, Veronika Honkasalo, Nuutti Hyttinen, Anniina Iskanius, Ville Jalovaara, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Pia Kopra, Sini Korpinen, Minja Koskela, Teija Makkonen, Petra Malin, Otto Meri, Seija Muurinen, Tuomas Nevanlinna, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Daniel Sazonov, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Ozan Yanar

Frånvarande: 1

Jussi Halla-aho

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Mirita Saxbergs förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36154

tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Saara Kanto, projektchef, telefon: 310 20277

saara.kanto(a)hel.fi

Ville Alajoki, teamchef, telefon: 310 39848

ville.alajoki(a)hel.fi

Artturi Lähdetie, enhetschef, telefon: 310 36245

artturi.lahdetie(a)hel.fi



25.08.2021

Ärende/6

Bilagor

1 Perusteet raitiotieosuuden enimmäishinnan korotukselle

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

Samkommunen Helsingforsregionens trafik
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helen Ab

Helen Elnät Ab

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Projektet Kronbroarna förverkligar en ny spårvägsförbindelse mellan Helsingfors centrum och Degerö. Enligt planerna löper spårvägen från Helsingfors centralstation via Hagnäs och Havshagen till Knekten i Fiskehamnen, varifrån den fortsätter via Högholmen längs med Kronbergsbron till Kronbergsstranden och vidare till Uppby. I samband med spårvägen byggs tre ny broar, Havshagsbron, Finkes bro och Kronbergsbron, som då den färdigställs kommer att vara Finlands längsta bro (1,2 km). Invid spårvägen anläggs gångförbindelser och ett pendlingsstråk.

I projektet Kronbroarna förverkligas cirka 9 kilometer ny snabbspårväg. I genomförandet ingår spårvägsinfrastrukturen och de nödvändiga ändringarna i den befintliga gatuinfrastrukturen som spårvägssystemet förutsätter. Målet för planeringen av snabbspårvägen är att spårvagnen löper så snabbt och ostört som möjligt.

Spårvägen löper huvudsakligen i områden som utvecklas, där områdets gatunät antingen förnyas eller byggs i samma sammanhang, antingen på initiativ av projektet Kronbroarna eller inom stadens övriga entreprenader som anpassas till spårvägsprojektets tidtabell.

Tidigare beslut



25.08.2021

Stadsfullmäktige godkände 31.8.2016 (§ 210) projektplanen för projektet Kronbroarna så att den totala kostnadskalkylen för spårvägens infrastruktur enligt projektplanen uppgår till 259,2 miljoner euro i kostnadsnivån april 2015.

Ledningsgruppen för projektet Kronbroarna beslutade 3.10.2017 om genomförandet av projektet som två upphandlingshelheter. I broentreprenaden förverkligas Kronbergsbron och Finkes bro som totalentreprenad. Den övriga helheten förverkligas med alliansmodellen.

Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden (RYJA 31.10.2019, 101 §) och direktionen för trafikaffärsverket (HKL jk 28.10.2019, 176 §) valde NRC Finland Group Oy och YIT Suomi Oy till genomförande alliansaktörer och Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy och Sweco Infra & Rail Oy (tid. NRC Finland Group Oy) till planerare av spårvägsavsnittet.

I fråga om broentreprenaden beslutade tekniska chefen om valet av entreprenör 18.5.2021 (113 §). Arbetskonsortiet Kronbroarna (Kreate Oy + YIT Suomi Oy) valdes till entreprenör.

Stadsfullmäktige godkände 17.6.2020 (173 §) projektplanen för Kronbroarnas linjenäts spårvagnsmateriel.

Om genomförandet av projektet

Genomförandet av projektet Kronbroarna förslås bli uppdelat i faser så att man i första fasen bygger spårvägsförbindelsen från Hagnäs till Uppby på Degerö till Degerövägen och till Håkansvik med måltidtabellen att förbindelsen färdigställs under år 2026.

Den här första fasen har uppdelats i två bygghelheter, broentreprenaden och spårvägsavsnittet. I broentreprenaden, som har konkurrensutsatts som en totalentreprenad, förverkligas Kronbergsbron och Finkes bro samt grundberedningen på Högholmen. I första fasen av spårvägsavsnittet förverkligas Havshagsbron, spårvägssystemet och de övriga gatukonstruktionerna längs hela vägen med hjälp av alliansmodellen.

I fråga om spårvägsavsnittet har spårarrangemangen vid Helsingfors centralstation som förverkligas i andra fasen och den gemensamma delen av spårvägssystemet som projektet Fiskehamnen-Böle förverkligar i Knekten separerats till egna helheter från alliansgenomförandet.

Förlängningen av spårvägslinjen från Hagnäs till Helsingfors centralstation som förverkligas i andra fasen förutsätter fortsatt planering bl.a. i fråga om ändringarna i spårarrangemangen på Brunngatan och den omgivande stadsstrukturen längs avsnittet Hagnäs-Helsingfors central-



station (bl.a. anslutningsarrangemangen vid Kajsaniemigatan och Unionsgatan). Byggandet av avsnittet Hagnäs-Helsingfors centralstation beräknas som det nu ligger till infalla under åren 2026–2028. Genom att dela upp byggandet i faser minskar man betydligt riskerna som hänför sig till kostnaderna och tidtabellen. Samtidigt strävar man att trygga färdigställandet av spårvägsförbindelsen från Degerö till Hagnäs enligt måltidtabellen. I fråga om avsnittet Hagnäs–Helsingfors centralstation fortsätter planeringen, och maximipriset och byggstarten tas upp i beslutsfattandet då det har varit möjligt att fastställa innehållet, kostnadskalkylen och tidtabellen på ett pålitligt sätt.

I samband med byggandet av projektet ska även s.k. anslutande projekt förverkligas på Kronbergsstranden, i Fiskehamnen och i Hagnäs. Förverkligandet av de anslutande projekten betjänar andra syften än byggandet av spårvägen, men att förverkliga dem samtidigt med projektet är nödvändigt för att säkra projektets byggbarhet. Det är meningen att förslaget om en överskridning av 2021 års disponibla anslag som gäller de anslutande projekten tas upp för beslutsfattande i stadsfullmäktige enligt samma tidtabell som det nu behandlade beslutet. Kostnadskalkylen för de anslutande projekten i första fasen är 236 miljoner euro i prisnivån december 2020.

Trafikeringen av förbindelsen förutsätter också investeringar i materielen och depåkapaciteten. Ordandet av depåkapaciteten utreds som en del av uppdateringen av helhetsplanen för utveckling av spårvägs trafikens depåer, som trafikaffärsverket (HST) utarbetar.

Ny kostnadskalkyl och överskridning av kostnaderna

Enligt den år 2016 godkända projektplanen uppgår den totala kostnadskalkylen till 259,2 miljoner euro (Jordbyggnadskostnadsindex (MAKU) april 2015), vilket i prisnivån december 2020 motsvarar cirka 267 miljoner euro. Kostnadskalkylen för projekthelheten som nu föreslås bli förverkligad i första fasen var i den tidigare projektplanehelheten cirka 255 miljoner euro i prisnivån december 2020. Den nya totala kostnadskalkylen för första fasen i prisnivån december 2020 uppgår till 326 miljoner euro, överskridningen för det här avsnittet är alltså cirka 71 miljoner euro.

Kostnadsöverskridningen riktas till spårvägsavsnittet som förverkligas i första fasen. Broentreprenaden har konkurrensutsatts som en totalentreprenad och dess helhetskostnad är i enlighet med den år 2016 godkända projektplanen.

Den totala kostnadskalkylen omfattar alla identifierade arbeten som infrastrukturen för snabbspårvägen förutsätter.



25.08.2021

Projektplanens kostnads kalkyl har utarbetats år 2015 då man ännu inte hade tillgång till sådana färsk erfarenheter om genomförandet av och kostnadsnivån för moderna spårvägsprojekt som man nu har erhållit i projekt i genomförandefasen, såsom Spårjokern och Tammerfors spårväg.

Kostnaderna som hänför sig till kvalitetsnivån och omfattningen har ökat på grund av spårvägsbyggandets åtstramade och preciserade krav. Det har ansetts ändamålsenligt att förbättra trafikeringens störningstolerans i förhållande till projektplanen bl.a. genom att öka antalet strömförsörjningsstationer, säkerhetsanordningar och växlar och genom att förbättra kontaktledningssystemet. Stombullerisoleringen förverkligas på ett större område, å ena sidan så att boendetrivseln i närområdena blir bättre och å andra sidan så att behovet av isolering särskilt i nya bostadshus minskar. Ett nytt krav är den elektriska isoleringen av spårvägen för att förhindra spridningsströmmar.

Stadsmiljöns åtstramade krav har ökat mängden grönbana och påverkat Havshagsbrons geometri. I dimensioneringen av Havshagsbron har man på grund av en noggrannare bedömning av isbelastningarna varit tvungen att förbättra grundens strukturella hållbarhet.

I projektplanen lyckades man inte i tillräcklig mån beakta konsekvenserna av det i den täta stadsstrukturen nödvändiga genomförandet i faser och av trafikarrangemangen. Dessutom har man senare velat satsa mer på att minimera olägenheterna under byggtiden. I den trånga stadsmiljön i området som begränsas av trafik har man varit tvungen att dela upp arbetet i faser över en längre byggtid än vanligt. Genomförandet i faser, trafikarrangemangen och minimeringen av olägenheterna från byggplatsen har ökat byggplatsens och produktionens kostnader som inte direkt hör till själva bygghelheten. Uppgifterna i ibruktagningsfasen uppskattades inte i projektplanen och för alliansen har fastställts en eftergarantitid som är längre än den vanliga garantitiden. I projektplaneringsfasen bedömdes de här produktionsrelaterade kostnaderna med koefficienter som höjer priserna per enhet och som var ungefärliga expertuppskattningar. De här kostnaderna kan genuint beräknas först i samband med planeringen av produktionen.

Dessutom har man på vidsträckta områden gått in för att vid sidan av spårvägen också utveckla gatumiljön i större omfattning, då det i projektplaneringsfasen var meningen att spårvägen byggs på den befintliga gatan. Kostnadsfördelningen mellan spårvägsprojektet och de övriga projekten har gjorts enligt de principer för kostnadsfördelning som nu används allmänt vid staden för byggande av nya områden. Det här har lett till ändringar i kostnadsfördelningarna mellan spårvägsbyggandet och det övriga gatubyggandet.



Kostnadskalkylen i den år 2016 godkända projektplanen grundade sig på planer på översiktsplanenivån. Byggkostnaderna beräknades genom projektdelsberäkning som grundade sig på byggdelarnas priser per enhet och antal. Storleken av kostnaderna för trafikarrangemangen under byggtiden beräknades som procent av kostnaderna för gatuarangemangen. I projektplanen bedömdes storleken av de oväntade kostnaderna till 15 %.

Den totala kostnadskalkylen för spårvägsavsnittet som nu tas upp för beslut grundar sig på planerna som förverkligades i alliansens utvecklingsfas och på kostnadskalkylen som räknades ut utifrån dem, samt på beställarens övriga upphandlingar. Nyttan av alliansens eventuella underskridning av kostnadskalkylen uppdelas mellan staden och serviceproducentparterna.

Den rätta nivån i den utarbetade kostnadskalkylen har säkrats på flera obundna sätt. En grupp av utomstående kostnadsexperter och stadens egen revision har bedömt kostnadskalkylens nivå. Alliansen har säkerställt kostnadsnivån med byggnadsdelsberäkningen i Fore-kostnadsberäkningssystemet som städerna allmänt utnyttjar.

I kostnadskalkylen har man förberett sig på risker och möjligheter. Riskreserveringen definieras separat för alliansens risker och för beställarens risker och beskrivs noggrannare i bilagematerialet. Projektet förbereder sig inte på sådana i bilagematerialet beskrivna risker vars verkningar det i praktiken är omöjligt att bedöma och vars följder det i praktiken är omöjligt att påverka. Sådana är exempelvis långa väntetider som beror på överklagande av detaljplaner och tillstånd, arbetskonflikter, ändringar i lagstiftningen, risker i beslutsfattandet och finansieringen eller andra motsvarande händelser.

Det här projektbeslutet är bundet till jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU) med vilket man förbereder sig för förändringsrisker i kostnadsnivån under det långvariga projektet. I projektet följs kostnadsnivån med hjälp av delindex som är noggrannare än jordbyggnadskostnadsindexet och enskilda entreprenader binds till lämpliga delindex.

Kostnadskalkylen har fastställts i syfte att uppnå en stram men realistisk kostnadskalkyl. Den totala kostnadskalkylen och en jämförelse med kostnadskalkylen för spårvägsavsnittet i den år 2016 godkända projektplanen framförs i bilagematerialet.

Materiel, depå och anslutande projekt

Spårvägen Kronbroarna förutsätter också anskaffning av materiel samt en depå från vilken linjerna trafikeras. Materiel- och depåinvesteringarna ingår inte i projektet Kronbroarnas kostnadskalkyl utan om dem fat-



25.08.2021

tas skilda beslut. Projektplanen för materielen godkändes av stadsfullmäktige 17.6.2020 (§ 173). I projektplanen beräknar man att anskaffningen omfattar 23 vagnar till ett sammanlagt pris på högst 97,6 miljoner euro.

En egen depå för linjerna på spårvägen Kronbroarna har planerats på Degerö. Trafikeringen är möjlig via Fiskehamnens spårvägar också från HST:s övriga depåer. HST uppdaterar Helsingfors helhetsplan för utveckling av spårvägstrafikens depåer under sommaren 2021. I sammanhanget preciseras också från vilken depå det är ändamålsenligast att sköta Kronbroarnas trafikering.

Om depån fattas ett separat projektbeslut som inte är kopplat projektet Kronbroarna. Depån på Degerö ska enligt de nuvarande planerna förverkligas i form av en hybridbyggnad med bostäder och depån. För tillfället har depåns kostnader preliminärt uppskattats till 96 miljoner euro.

I samband med byggandet av projektet Kronbroarna är det på grund av orsaker som hänför sig till tidtabellen också behövt med arbeten som inte ansluter till spårvägsprojektet Kronbroarna. På det här sättet tryggas spårvägsprojektets genomförbarhet. De här arbetena hänför sig till det övriga gatubyggandet i områdena och de bör genomföras oberoende av projektet Kronbroarna, men genomförandet av projektet Kronbroarna förutsätter att också de här projekten genomförs enligt samma tidtabell. Finansieringen av de här projekten ingår inte i projektet Kronbroarnas finansiering och inte heller i den nu aktuella höjningen av maximipriset, utan finansieringen av dem behandlas separat som en del av stadens budget. Besluten som gäller genomförandet av projekten fattas i enlighet med behörighetsbestämmelserna.

I fråga om den anslutande projekten är finansieringsbehovet för åren 2021-2026 för Helsingfors stad cirka 225 miljoner euro gällande arbetena i första fasen. I samband med godkännandet av 2016 års projektplan för projektet Kronbroarna beräknades helheten för de anslutande projekten (cirka 50 miljoner euro i kostnadsnivån för år 2015) vara betydligt mindre än nu. De största ändringarna har skett i Hagnäsområdet där kostnaderna för grundberedningen av nya tomt- och strandområden som har planlagts efter att projektplanen för projektet Kronbroarna godkändes, samt för förnyandet av Hagnäskajen, Sörnäs strandväg och Hagnäsbron beräknas uppgå till cirka 175 miljoner euro i prisnivån för år 2021. Det är av orsaker som hänför sig till tidtabellen nödvändigt att genomföra dessa före byggandet av spårvägsförbindelsen.

Tidtabell

Det är meningen att byggandet av projektet Kronbroarna inleds genast efter det eventuella beslutet om en höjning av maximipriset under hö-



ten 2021. De mest kritiska arbetena med tanke på tidtabellen är broentreprenadens muddringsarbeten som kräver vattentillstånd samt grundberedningen i Hagnäsområdet som inte är kopplad till spårvägsprojektet.

Enligt den nuvarande måltidtabellen färdigställs byggarbetena före utgången av år 2026 och passagerartrafiken på spårvägen kan inledas i första fasen från Hagnäs till Degerö från och med början av år 2027. En förlängning av förbindelsen från Hagnäs till centralstationen har preliminärt schemalagts för genomförande under åren 2026–2028. Den slutliga tidtabellen kan påverkas av olika slags administrativa och produktionsmässiga begränsningar. Sådana begränsningar är exempelvis ofullbordade godkännandeprocesser som gäller detaljplaner eller gatuplaner, olika slags administrativa tillstånd, finansieringsbeslut, parallella projekt i området och rör- och ledningsoperatörers tidtabellsbehov.

I fråga om grundberedningen och gatubyggandet i Hagnäs ska arbetena inledas år 2021 så att det efter dem är möjligt att utföra spårvägsprojektets arbeten enligt måltidtabellen.

Projektets konsekvenser

Projektbedömningen av projektet Kronbroarna har uppdaterats utgående från de preciserade planerna. Bedömningen finns som bilaga till förslaget. Projektbedömningen grundar sig på Trafikledsverkets bedömningsanvisningar för trafikledsprojekt. I projektbedömningen har genomförandet av projektet Kronbroarna jämförts med att kollektivtrafiken på Degerö ordnas endast med busstrafik via Hertonäs metrostation. Resultatet av projektbedömningen är inte direkt jämförbart med den tidigare projektbedömningen på grund av ändringarna i bedömningsanvisningarna, de uppdaterade enhetsvärdena och den uppdaterade trafikmodellen.

Kronbroförbindelsen förkortar betydligt kollektivtrafikens resetider till innerstaden från Kronbergsstranden, men förlänger dem en aning till stadens östra delar på grund av matarbussarnas glesare turtäthet i förhållande till jämförelsealternativet. Från Uppbyområdet gör spårvägen kollektivtrafikens restider kortare särskilt till östra innerstaden och till stadens östra delar, men förlänger dem en aning bl.a. till västra innerstaden. Spårvägsförbindelsen underlättar belastningen på matarbusstrafiken till Hertonäs och på metrotrafiken.

I jämförelsealternativet har antalet turer i matarbusstrafiken ökat betydligt i jämförelse med nuläget, varvid den planerade nya bussterminalen vid Hertonäs metrostation blir underdimensionerad. Terminalens utbyggnadsbehov har uppskattats ungefärligt. För att minska metrons överbelastning borde man dessutom grunda nya busslinjer med hög



25.08.2021

turtäthet från Hertonäs till Böle och Järnvägstorget, som också behöver terminallokaler i båda ändarna av linjerna. Den ökande matarbusstrafiken försvagar smidigheten i biltrafiken till Degerö i förhållande till projektalternativet.

Då broförbindelsen färdigställs skapar den en ny cykeltrafikrutt mellan innerstaden och Degerö och halverar cykeltrafikens restider mellan Helsingfors centrum och Kronbergsstranden från drygt 40 minuter till cirka 20 minuter. Den nya rutten mellan centrum och Uppby är inte kortare än den nuvarande, men i sin helhet på pendlingsstråksnivån.

Förverkligandet av Kronbroförbindelsen förbättrar servicenivån i kollektivtrafiksystemet och driftsäkerheten särskilt på Degerö, men också i hela östra Helsingfors genom att underlätta trycket på metrokapaciteten. I och med Kronbroförbindelsen riktas 30 % av resorna från Degerö till stadskärnan och Helsingforsudden.

I uppdateringen av projektbedömningen ingår uppdaterade prognoser om passagerarmängderna för Kronbroförbindelsen. Enligt prognoserna kommer man att på spårvägslinjerna som utnyttjar förbindelsen göra cirka 23 000 resor per vardagsdygn år 2030 och cirka 27 000 resor per vardagsdygn år 2050. Enligt prognosen kör cirka 3 750 cyklister per vardagsdygn över Kronbergsbron år 2030.

Projektets nyttokostnadsförhållande enligt grundgranskningen är 0,45 för genomförandeåret 2026, vilket betyder att projektet stannar under den samhällsekonomiska lönsamhetsgränsen (1,0). I den år 2016 färdigställda projektbedömningen var nyttokostnadsförhållandet 0,66 för genomförandeåret 2025. Jämfört med den föregående projektbedömningen försämras lönsamheten av projektets ökade investerings- och trafikeringskostnader.

Grundgranskningen har gjorts för spårvägen som avgränsas av Degerövägen, vilket sålunda avviker från 2016 års bedömningshelhet. Om avsnittet Olspåret-Ilomäkivägen inte stryks ur projektet sjunker nyttokostnadsförhållandet till värdet 0,40. Grundgranskningen skiljer sig från den tidigare också i att de i jämförelsealternativet krävda ungefärligt bedömda investeringskostnaderna bl.a. i fråga om utvidgningen av Hertonäs bussterminal här har beaktats. I 2016 års projektbedömning undersöktes dessa endast genom en känslighetsgranskning. Ändringen verkar positivt på nyttokostnadsförhållandet och därför är nyttokostnadsförhållandena i grundbedömningen och i 2016 års projektbedömning inte sinsemellan till alla delar jämförbara.

I projektbedömningens känslighetsgranskning har man beaktat konsekvenserna av att centrumavsnittet förverkligas i faser. Den beräknade mellanfasen på två år, då spårvägen slutar i Hagnäs, medför inte lika



25.08.2021

stora nyttor i fråga om servicenivån som förbindelsen som sträcker sig till centrum, vilket försämrar projektets lönsamhet något. Med en mellanfas på två år försämrar nyttokostnadsförhållandet uppskattningsvis med 0,02 enheter, till cirka 0,43. Lönsamheten försämras ytterligare om mellanfasen blir längre.

Även depån på Degerö har undersökts som en känslighetsgranskning i projektbedömningen. Om depån inte byggs kommer trafikeringen huvudsakligen att stöda sig på Brunakärrs depå. Beroende på modellen för uppdelningen av kostnaderna för Brunakärrs depå till Kronbroarna trafikeringen är den årliga kostnadsinbesparingen av att investeringarna i depån på Degerö skjuts upp 1,3–3 miljoner euro. Tidpunkten för förverkligandet av depån och den ändamålsenligaste trafikeringsmodellen utreds i samband med uppdateringen av HST:s helhetsplan för utveckling av spårvägstrafikens depåer.

Projektbedömningens mest betydande begränsning gäller utvecklingen av markanvändningen. I den utnyttjade projektbedömningsmodellen är utgångspunkten att markanvändningen är densamma oberoende om projektet genomförs eller inte. Det är då inte möjligt att beakta nyttorna av den tätande stadsstrukturen eller byggandet som tidigareläggs eller ökar med anledning av projektet. Dessa har dock betydande konsekvenser för stadens ekonomi.

En uppdatering av den stadsekonomiska bedömningen av projektet Kronbroarna från år 2015 har tagits fram. Uppdateringen finns som bilaga till förslaget.

Slutsatsen i den stadsekonomiska bedömningen är att genomförandet av projektet Kronbroarna höjer marknadsprisnivån på byggrätten för tomtmarken som har detaljplanelagts för boende i kärnzonen på Degerö i genomsnitt med 12 % i förhållande till jämförelsealternativet. Inverkan är störst i Kronbergsstranden. Om projektet förverkligas blir byggandet av nya områden snabbare och kompletteringsbyggandet ökar. Skillnaden mellan alternativen i fråga om mängden byggande fram till år 2050 beräknas vara cirka 250 000 m² vy (4 200 invånare/arbetstillfällen), varav fyra femtedelar på Degerö och resten huvudsakligen i Fiskehamnsområdet och övriga östra innerstaden.

De beräknade tilläggsinkomsterna räknat över 30 år är 70 miljoner euro. Tilläggsinkomsterna täcker dock inte projektets investeringskostnader. Jämfört med den tidigare bedömningen har markanvändningsinkomsterna ökat eftersom Degerös byggpotential har ökat.

Genomförandet av projektet Kronbroarna gör det möjligt att vidareutveckla Degeröområdet planenligt som en stadsdel som stöder sig på hållbara transportformer och som har goda förbindelser till innerstaden.



Genomförandet av projektet betjänar också de nuvarande invånarna på Degerö och utvecklandet av hela östra Helsingfors genom en förbättrad funktionalitet och servicenivå i trafiksystemet.

Projektets konsekvenser för biljettintäkterna, biljetternas priser och stadens driftsekonomi

Konsekvenserna av projektet Kronbroarna för kollektivtrafikens biljettintäkter, biljetternas priser och stadens driftsekonomi har bedömts utgående från de uppdaterade investeringskostnaderna. Utifrån de utredningar som har tagits fram beräknades att projektet Kronbroarna orsakar en höjning i biljettpriserna på cirka 3,6 % (2,8 % i den tidigare bedömningen). Helsingfors stads HRT-betalningsandel beräknades med anledning av projektet Kronbroarna öka med cirka 9,9 miljoner euro under det första året efter ibrukttagandet (8,7 miljoner euro i den tidigare bedömningen). Helhetskonsekvenserna av projektet Kronbroarna för Helsingfors stads driftsekonomi bedömdes vara sammanlagt 13,2 miljoner euro under det första året efter ibrukttagandet, inklusive HRT:s betalningsandel och HST:s infrastrukturstöd (i tidigare bedömningen 11,2 miljoner euro då man i kalkylerna använder samma ränteprocent (3 %) som i den uppdaterade beräkningen). Konsekvenserna minskar något under de följande åren då ränteutgifterna för avskrivningsbeloppet minskar.

Beräkningen om helhetskonsekvenserna av projektet Kronbroarna för driftsekonomi och biljettpriserna finns som bilaga till förslaget.

Finansiering

I den ursprungliga projektplanen från år 2016 uppdelades finansieringen enligt de dåvarande ansvaren i genomförarorganisationerna enligt förhållandet 63 % HST och 37 % moderstaden (då byggnadskontoret). Enligt den nuvarande bedömningen påverkar ökningen i kostnadsberäkningen för spårvägsavsnittet också genomförarorganisationernas finansieringsandelar. Den nya uppskattningen om kostnadsansvaren är cirka 68 % HST och cirka 32 % moderstaden. I fråga om kostnadsansvaren justeras ansvarsfördelningen inom gränserna för maximipriset då planerna preciseras och det beaktas i den årliga budgetberedningen.

I den godkända budgeten för år 2021 har man för projektet Kronbroarna reserverat sammanlagt 242 miljoner euro (moderstadens och HST:s investeringar sammanlagt) under åren 2021-2030, då finansieringsbehovet enligt det nu föreslagna maximipriset på 326 miljoner euro är 306 miljoner euro under åren 2021-2030. Kostnadsöverskridningen är därmed 64 miljoner euro, vilket delas upp mellan moderstadens och HST:s investeringar.



25.08.2021

Ärende/6

I budgeten för år 2021 har man dessutom reserverat sammanlagt cirka 120 miljoner euro för anslutande projekt som förverkligas i samband med projektet under åren 2021-2030, då den nu framförda uppskattningen av kostnaderna för de anslutande projekten är 230 miljoner euro. Den nuvarande uppskattningen om kostnadsöverskridningen är därmed 110 miljoner euro då den årliga effekten varierar mellan 5 och 25 miljoner euro.

Behandlingens faser

Stadsmiljönämnden och direktionen för trafikaffärsverket föreslog stadsstyrelsen genom sina förslag med lika innehåll 29.6.2021 och 1.7.2021 att projektets maximipris höjs. I stadsmiljönämnden avancerade förslaget efter en omröstning, där föredragandens förslag godkändes med rösterna 9-4. Ärendet har beretts i bred samverkan mellan stadskansliets avdelningar och stadsmiljösektorn, inkl. trafikaffärsverket. Förslaget stämmer överens med stadsmiljönämndens och direktionens för trafikaffärsverket gemensamma förslag, med undantag av stadsstyrelsens anvisning angående den fortsatta planeringen av Brunngatans hållplats samt av Olspårets och Ilomäkvägens spårvägsavsnitt på Degerö som stadsstyrelsen återremitterade för ny beredning.

Stadsstyrelsen konstaterar att man i fortsättningen i samband med stora investeringar redan i inledningsfasen av projektets planering bör fästa betydligt mera uppmärksamhet vid övriga investeringsbehov som hänför sig till projektet och vid den stadsekonomiska lönsamheten. En eventuell övergång till beslutsfattande i två faser i fråga om stora projekt kan betraktas som en gynnsam utveckling med tanke på hanteringen av helheterna.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Saara Kanto, projektchef, telefon: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi

Ville Alajoki, teamchef, telefon: 310 39848
ville.alajoki(a)hel.fi

Artturi Lähdetie, enhetschef, telefon: 310 36245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Bilagor

1 Perusteet raitiotieosuuden enimmäishinnan korotukselle

Bilagematerial

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



25.08.2021

Ärende/6

1 Hanke päätös valtuusto 31.8.2016 § 210

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

Samkommunen Helsingforsregionens trafik
Samkommunen Helsingforsregionens miljö tjänster
Helen Ab

Helen Elnät Ab

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige
Förslagstext
Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Stadsmiljönämnden
Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden
Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion
Direktionen för trafikaffärsverket
Trafikaffärsverket
Stadskansliet
Stadsmiljösektorn
Detaljplaneläggning

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 16.08.2021 § 566

HEL 2021-006915 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää Kruunusillat -hankkeen raitiotieosuuden (Helsingin päärautatieasemalta Laajasalon Yliskylään ja Haakoninlahdelle) vaiheistamisesta ja enimmäishinnan korottamisesta seuraavasti:

A.

Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan raitiotieyhteys Laajasalon Laajasalontieltä Hakaniemeen, jonka osalta hankkeen kokonaiskustannusarvio on 326 miljoonaa euroa joulukuun 2020 kustannustasossa.



B.

Raitiotieyhteyden Hakaniemestä Helsingin päärautatieasemalle suunnittelua ja toteutuksen valmistelua jatketaan ja osuutta koskeva kustannusarvio tuodaan erikseen päätettäväksi.

Vaiheen jatkosuunnittelun lähtökohtana on, että Kaivokadulle ei tarvita erillistä pikaraitiotien päätepysäkkiä, vaan linja kytketään tarkoituksenmukaisella tavalla jatkumaan muuhun raitiotieverkkoon.

Kaupunginvaltuusto päättää tarkistaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta heti.

Kaupunginhallitus palautti asian uudelleen valmisteltavaksi kohdan C osalta.

Samalla kaupunginhallitus totesi, että vastaisuudessa suurissa investoinneissa on jo hankkeiden suunnittelun alkuvaiheessa kiinnitettävä huomattavasti enemmän huomiota hankkeeseen liittyviin muihin investointitarpeisiin sekä kaupunkitaloudelliseen kannattavuuteen. Mahdollinen siirtyminen suurten hankkeiden kaksivaiheiseen päätöksentekoon olisi omiaan auttamaan kokonaisuuksien hallintaa.

Käsittely

16.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Palautusehdotus:

Paavo Arhinmäki: Kaupunginhallitus palauttaa kohdan C uudelleenvalmisteltavaksi siten, että esitystä täydennetään selvityksillä Yliskylän lenkin toteuttamisen tarkemmista kustannuksista ja arvion tarkoituksenmukaisuudesta toteuttaa se muun hankkeen rakentamisen yhteydessä. Esityksen pitää sisältää myös arvio siitä, minkä verran Yliskylän yhteyden rakentaminen maksaisi, jos se tehdään myöhemmin erillisenä hankkeena.

Kannattaja: Daniel Sazonov

Asian käsittelyn keskeyttäminen käsiteltiin ennen keskustelun jatkamista.

Kaupunginhallitus palautti yksimielisesti asian uudelleen valmisteltavaksi kohdan C osalta.

Palautusehdotus:

Marcus Rantala: Asia palautetaan uuteen valmisteluun niin, että nopealla aikataululla selvitetään onko vaihtoehtoja sillalle jotka mahdollistavat toimivan joukkoliikenteen Kruunuvuorenrannalta. Vaihtoehtona voisi olla esimerkiksi yhdistelmä kehitetystä lauttaliikenteestä, sähköbuseis-



25.08.2021

Ärende/6

ta ja Herttoniemen metroasemalle kulkevasta pikaraitiotiestä. Tehdään myös vertailu eri vaihtoehtojen hiilijalanjälkien osalta.

Marcus Rantalan palautusehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Daniel Sazonovin 1. vastaehdotus:

Päätösehdotuksen kohtaan A lisätään:

”Rakentamisen aikana selvitetään, minkälaisilla teknisillä ja toiminnallisilla ratkaisuilla sillan käyttöastetta voitaisiin kasvattaa esimerkiksi mahdollistamalla päästöttömille ajoneuvoille sillan käyttö.”

Kannattaja: Marcus Rantala

Daniel Sazonovin 2. vastaehdotus:

Päätösehdotuksen kohtaan B lisätään:

”Vaiheen jatkosuunnittelun lähtökohtana on, että Kaivokadulle ei tarvita erillistä pikaraitiotien päätepysäkkiä, vaan linja kytketään tarkoituksenmukaisella tavalla jatkumaan muuhun raitiotieverkkoon.”

Kannattaja: Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Daniel Sazonovin 2. vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Daniel Sazonovin 3. vastaehdotus:

Lisätään päätösehdotukseen:

”Samalla kaupunginhallitus toteaa, että vastaisuudessa suurissa investoinneissa on jo hankkeiden suunnittelun alkuvaiheessa kiinnitettävä huomattavasti enemmän huomiota hankkeeseen liittyviin muihin investointitarpeisiin sekä kaupunkitaloudelliseen kannattavuuteen. Mahdollinen siirtyminen suurten hankkeiden kaksivaiheiseen päätöksentekoon olisi omiaan auttamaan kokonaisuuksien hallintaa.”

Kannattaja: Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Daniel Sazonovin 3. vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Daniel Sazonovin 1. vastaehdotuksen mukaisesti muutetuna

Jaa-äännet: 9

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Jussi Halla-aho, Minja Koskela, Jo-



25.08.2021

Ärende/6

hanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Ei-äännet: 5

Anniina Iskanius, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Tyhjä: 1

Juhana Vartiainen

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 5 (1 tyhjä).

09.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Saara Kanto, hankepäällikkö, puhelin: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi
Ville Alajoki, tiimipäällikkö, puhelin: 310 39848
ville.alajoki(a)hel.fi
Artturi Lähdetie, Yksikön johtaja, puhelin: 310 36245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 01.07.2021 § 109

HEL 2021-006915 T 10 06 00

Päätös

Johtokunta esitti osaltaan kaupunginhallitukselle Kruunusillat raitiotie-hankkeen (Helsingin päärautatieasemalta Laajasalon Yliskylän keskusta ja Haakoninlahdelle) raitiotieosuuden enimmäishinnan korottamista ja vaiheistamista seuraavasti:

A.

Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan raitiotieyhteys Laajasalon Laajasalontieltä Hakaniemeen, jonka osalta hankkeen kokonaiskustannusarvio on 326 miljoonaa euroa (MAKU-indeksi 103,1 joulukuuta 2020, kun 2015=100).

B.

Raitiotieyhteyden Hakaniemi-Helsingin keskusta suunnittelua ja toteutuksen valmistelua jatketaan ja osuutta koskeva kustannusarvio tuodaan erikseen päätettäväksi.



25.08.2021

Ärende/6

C.

Raitiotieyhteyttä Laajasalon Ollinraitien ja Ilomäentien kautta Reposalmentielle ei toistaiseksi toteuteta. Mikäli se myöhemmin päätetään toteuttaa, enimmäishinta ja toteutusaikataulu tuodaan erikseen päätettäväksi.

Johtokunta tarkisti pöytäkirjan tämän pykälän osalta heti.

23.06.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Ville Alajoki, tiimipäällikkö, puhelin: 310 39848
ville.alajoki(a)hel.fi
Niko Setälä, projektipäällikkö, puhelin: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi
Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi
Jari Kivi, projektipäällikkö, puhelin: 310 20258
jari.kivi(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 29.06.2021 § 368

HEL 2021-006915 T 10 06 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti osaltaan kaupunginhallitukselle Kruunusillat raitiotiehankkeen (Helsingin päärautatieasemalta Laajasalon Yliskylän keskusta ja Haakoninlahdelle) raitiotieosuuden enimmäishinnan korottamista ja vaiheistamista seuraavasti:

A.

Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan raitiotieyhteys Laajasalon Laajasalontieltä Hakaniemeen, jonka osalta hankkeen kokonaiskustannusarvio on 326 miljoonaa euroa (MAKU-indeksi 103,1 joulukuuta 2020, kun 2015=100)

B.

Raitiotieyhteyden Hakaniemi-Helsingin keskusta suunnittelua ja toteutuksen valmistelua jatketaan ja osuutta koskeva kustannusarvio tuodaan erikseen päätettäväksi.

C.

Raitiotieyhteyttä Laajasalon Ollinraitien ja Ilomäentien kautta Reposalmentielle ei toistaiseksi toteuteta. Mikäli se myöhemmin päätetään to-



25.08.2021

Ärende/6

teuttaa, enimmäishinta ja toteutusaikataulu tuodaan erikseen päätettäväksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti tarkistaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta heti.

Käsittely

29.06.2021 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kohdaksi D lisätään: Selvitetään vuoden 2021 loppuun mennessä, minkälaisilla teknisillä ja toiminnallisilla ratkaisuilla sillalla voitaisiin mahdollistaa sähköbussi- ja taksiliikenne.

Kannattaja: Laura Rissanen

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Ennen asian tuloa valtuuston päätettäväksi selvitetään tarkentuneiden tietojen valossa millä tavalla silta/raitiotieratkaisu voitaisiin korvata esim. lautoilla ja sähköbusseilla.

Atte Kalevan vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohdaksi D lisätään: Selvitetään vuoden 2021 loppuun mennessä, minkälaisilla teknisillä ja toiminnallisilla ratkaisuilla sillalla voitaisiin mahdollistaa sähköbussi- ja taksiliikenne.

Jaa-äännet: 9

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 4

Sirpa Asko-Seljavaara, Atte Kaleva, Risto Rautava, Laura Rissanen

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin äänin 9-4.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Ville Alajoki, tiimipäällikkö, puhelin: 310 39848

ville.alajoki(a)hel.fi

Niko Setälä, projektipäällikkö, puhelin: 310 37031

niko.setala(a)hel.fi

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566