



30.09.2021

Asia/7

§ 153

Kipparlahden metrosillan uusiminen, hankesuunnitelman korottaminen

HEL 2021-009493 T 08 00 02

Päätös

Johtokunta hyväksyi Kipparlahden metrosillan rakentamisen päivitetyn hankesuunnitelman 18.8.2021 esityksen mukaan niin, että korotuksen jälkeen hankkeen arvonlisäverottomat kustannukset ovat yhteensä enintään 4,7 milj. euroa (alv 0 %).

Esittelijä

yksikön johtaja
Antti Nousiainen

Lisätiedot

Eero Valkama, projektipäällikkö, puhelin: 310
eero.valkama(a)hel.fi

Liitteet

1 Kipparlahden silta, korotettu hankesuunnitelma

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta

Otteet

Ote

Hankinta

Talouspalvelut
Projektipäällikkö

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta
Liite 1
Esitysteksti
Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kipparlahden metrosillan uusimisen vaatimien kaapelisiirtojen laajuus ja haastavuus on täsmentynyt hankkeen aikana ja hankkeen loppuun viemiseksi on hankesuunnitelmaa tarkoituksenmukaista korottaa, jotta



metroradan yhteydessä kulkevat kaapelit saadaan palautettua pysyville sijainneilleen.

Suhde muihin päätöksiin

Johtokunta hyväksyi 17.10.2019, 166 §, Kipparlahden metrosillan uusimisen hankesuunnitelman niin, että hankkeen arvonlisäverottomat kustannukset ovat yhteensä enintään 3,8 milj. euroa (alv 0 %).

Hankkeen toteuttaminen ja muutokset

Uusi silta rakennettiin vanhan sillan viereen, mistä se työnnettiin vanhan sillan tilalle kesän 2021 liikennekatkon aikana suunnitellussa aikataulussa tehtävän vaativuudesta huolimatta. Siltarakenteen siirron jälkeen asennettiin sillalle radan päällysrakenne sekä virtakiskot. Hankkeen loppuun viemiseksi ennen siltatöitä ja niiden aikana vanhalta sillalta väistöreiteille siirretyt kaapelit on vielä siirrettävä takaisin metroradalle.

Hankesuunnitteluvaiheessa vuonna 2019 ei oltu täysin huomioitu sillan uusimisen vaatimien kaapelisiirtojen täyttää laajuutta ja siten alkuperäiseen hankesuunnitelmaan ei oltu varattu niille riittäviä varoja.

Kaapelisiirtojen todellinen laajuus täsmentyi hankkeen toteutussuunnittelussa. Parhaaksi vaihtoehdoksi välttää näiden tärkeiden kaapelien rikkoutumisia vanhan sillan purkamisen ja uuden paikalleen siirron aikana todettiin kaikkien kaapelien siirtäminen omalle väistöreitilleen. Tämä sisälsi vanhojen kaapelien katkaisemisen hallitusti ja siirron etäämmälle väistöreitille siltaurakan ajaksi.

Kipparlahden sillan tyyppi vaihtui uusimisen myötä kaukalopalkkisillaksi, joten kaapeleita ei myöskään voida sijoittaa täsmälleen samoille sijainneille sillalla kuin vanhassa rakenteessa. Tästä johtuen kaapeleita olisi täytynyt jatkaa joka tapauksessa, vaikka niitä ei oltaisi siirretty väistöreiteille.

Kaapelit ovat suojattomampia väistöreitillä ja riski merkittävään liikenne- ja/tai järjestelmähäiriöön kasvaa selvästi. Väistöreitillä ei ole suunniteltu pysyväksi. Kaapelien jättäminen väistöreitille myös vaikeuttaa niiden ylläpitoa. Hankkeen enimmäishinnan korotus on tarkoituksenmukainen, jotta kaapelit voidaan palauttaa väistöreitiltään metroradan yhteyteen.

Kaapelityöt tehdään yötöinä ja siten väistöjen poistaminen ei vaikuta metrolienteeseen.

Hankkeen kustannusten muodostuminen



Nyt tehtävän päätöksen myötä hankkeen kokonaiskustannukset ovat enintään 4,7 milj. euroa (alv 0 %) kustannustasossa elokuu 2021.

Hankkeen enimmäishintaa korotetaan 0,9 milj. eurolla alkuperäisestä, jotta em. kaapelit saadaan palautettua vakituisille sijainneilleen metro-radan yhteyteen. Kaapelien väistöreitit purun siirtäminen myöhemmäksi ei tuo kustannussäästöjä ja aiheuttaa huomattavan kustannus-riskin mahdollisessa vikatilanteessa.

Hankkeen vaikutukset käyttötalouteen

Hankkeen korotettu enimmäishinta kasvattaa 30 vuoden poistoajalla tasapoistoina vuotuisia poistokustannuksia 0,03 milj. eurolla alkuperäisestä 0,13 milj. eurosta/vuosi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen perusteella 50 % investoinnin poistoista (0,08 milj. euroa/vuosi) ja 50 % laskennallisista korkomenoista (30 vuoden aikana yhteensä 1,82 milj. euroa, laskentakorko 5 %) voidaan laskuttaa HSL:ltä. HKL palauttaa HSL:ltä laskuttamansa 50 % laskennallisen korkomenon ns. infran korkotulona kaupungille.

Loppuosa poistoista (0,08 milj. euroa vuodessa) ja investoinnin rahoittamisesta aiheutuvat todelliset 3,64 milj. euron korkokulut laina-aikana (korkokanta 3 % ja laina-aika 25 vuotta) jäävät kaupungin liikenneliikelaitoksen infratukena maksettavaksi. Kipparlahden metrosillan uusimisen vaikutus HKL:lle maksettavaan kaupungin tukeen on keskimäärin 0,14 milj. euroa vuodessa.

Lisäksi osa HSL:ltä laskutettavasta 50 % poisto-osuudesta ja 50 % laskennallisesta korosta kiertyy vuosittain käytön mukaisesti kaupungin maksettavaksi HSL:n maksuosuuden kautta; noin 50 % poisto-osuudesta ja laskennallisesta korosta katetaan lipputuloilla ja loppuosa kohdistuu kuntaosuuteen. Kipparlahden metrosillan uusimisen HKL:n osuuden kokonaisvaikutus Helsingin kaupungin käyttötalouteen arvioidaan olevan keskimäärin 0,20 milj. euroa vuodessa (HSL:n maksuosuus ja HKL:n samaa kaupungin tuki yhteensä).

Toimivalta

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



30.09.2021

Asia/7

Kaupunginhallituksen 21.5.2018, 364 §, hyväksymien katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden hyväksymisrajojen mukaan HKL:n johtokunta päättää alle 5 milj. euron hankkeista.

Esittelijä

yksikön johtaja
Antti Nousiainen

Lisätiedot

Eero Valkama, projektipäällikkö, puhelin: 310
eero.valkama(a)hel.fi

Liitteet

1 Kipparlahden silta, korotettu hankesuunnitelma

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta

Otteet

Ote

Hankinta

Taluspalvelut
Projektipäällikkö

Otteen liitteet

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta

Liite 1

Esitysteksti
Esitysteksti