



17.01.2024

Ärende/9

§ 9

Höjning av maximipriset för projektplanen för förbättring av brandsäkerheten på Järnvägstorgets metrostation

HEL 2023-010516 T 10 06 00

Beslut

Stadsfullmäktige godkände höjning av maximipriset i projektplanen för förbättring av brandsäkerheten på Järnvägstorgets metrostation så att projektets höjda maximipris inklusive planering, byggarbeten, tilläggs- och ändringsarbeten som genomförs under projektet och separata upphandlingar är 14 100 000 euro exklusive mervärdesskatt i kostnadsnivån för september 2023.

Behandling

Ledamoten Mirita Saxberg understödd av ledamoten Mika Rantanen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att staden utreder möjligheten att ordna ersättande busstrafik mellan metrostationerna Helsingfors universitet och Kampen med hjälp av underjordiska trafikarrangemang och att tillåta att taxibilar kör genom den underjordiska servicetunneln under avbrottet i metrotrafiken.

Stadsfullmäktige godkände först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

1 omröstningen

Ledamoten Mirita Saxbergs förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Mirita Saxbergs förslag till hemställningskläm
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 29

Mukhtar Abib, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Juha Hakola, Joel Harkimo, Nuutti Hyttinen, Mikael Jungner, Erkki Karinoja, Marko Kettunen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Dani Niskanen, Tom Packalén, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mikko Paunio, Petrus Pennanen, Mika Raatikainen, Laura Rissanen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Juhani Strandén, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen



17.01.2024

Nej-röster: 27

Mahad Ahmed, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Veronika Honkasalo, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Minja Koskela, Minna Lindgren, Ajak Majok, Petra Malin, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Minna Salminen, Pekka Sauri, Osmo Soininvaara, Erkki Tuomioja, Thomas Wallgren, Sinikka Vepsä

Blanka: 28

Hilkka Ahde, Outi Alanko-Kahiluoto, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Fatim Diarra, Nora Grotenfelt, Oona Hagman, Atte Harjanne, Mari Holopainen, Shawn Huff, Ville Jalovaara, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Laura Kolbe, Sini Korpinen, Björn Månsson, Johanna Nuorteva, Maria Ohisalo, Terhi Peltokorpi, Risto Rautava, Sari Sarkomaa, Anni Sinnemäki, Seida Sohrabi, Ilkka Taipale, Byoma Tamrakar, Reetta Vanhainen, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Frånvarande: 1

Anniina Iskanius

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Mirita Saxbergs förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Sekretessbelagd (MyndOffL (621/1999) 24.1 § 7 p)
- 2 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto
- 3 Rautatieontorin paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelma (9.11.2023 salassa pidettävät kohdat poistettu)

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar



Brandsäkerheten på Järnvägstorgets metrostation behöver förbättras för att garantera användarnas säkerhet och följa myndigheternas krav på brandsäkerhet.

Enligt den detaljplan som gäller för området kan bygglov endast beviljas om det finns utredningar om räddnings- och utrymningsvägar för de underjordiska lokalerna samt om ändringarnas effekter på metrons utgångar och rökventilation och Räddningsverket har godkänt dessa utredningar. De underjordiska lokalerna ska planläggas som en helhet med hänsyn till säkerheten i lokalerna utanför planområdet. Under jord, i intilliggande fastigheter och i gatuplanet kring Brunnsgatan planeras flera projekt som blir möjliga i och med att brandsäkerheten under jord förbättras.

Metrons plattformsområde förses med system för eldistribution, belysning, telekommunikation och säkerhet som motsvarar dagens krav, bestämmelser och standarder.

Orsakerna till att maximipriset behöver höjas är att åtgärdernas omfattning och de separata upphandlingarna har preciserats under genomförandeplaneringen, det har visat sig vara ändamålsenligt att utvidga projektet, det ska göras ändringar i semaforerna och säkerhetsanordningarna på spårområdet och projektet är mer krävande än vad som förutsågs samt att byggherrekostnaderna och den allmänna kostnadsnivån har stigit.

Eftersom förbättringen av brandsäkerheten på Järnvägstorget även kräver arbete i spårområdet kan metron inte köra normalt. Projektet förutsätter ett avbrott i metrotrafiken vid Järnvägstorget sommaren 2024. Metrostationen stängs helt och hållet för passagerartrafik och metrotågen passerar inte stationen med undantag av korta, i förväg planerade förflyttningar av underhållsutrustning och metrotåg nattetid längs det ena spåret med syfte att säkra underhållet.

Under trafikavbrottet avgår en metro västerut från Kampen var sjätte minut och österut från Helsingfors universitets station var femte minut. Avbrottet får påtagliga konsekvenser för kollektivtrafikens användare, men på det här sättet förblir turtätheten på banavsnitten som trafikeras så pass hög att hela metronätets servicenivå inte sjunker dramatiskt under projektet. Ett intensivt avbrott på cirka tre månader innebär att de negativa konsekvenserna huvudsakligen kan begränsas till sommartid, då trafiken är mindre livlig. Under trafikavbrottet pågår arbetet även under nätter och veckoslut.

Den form som metrotrafiken ska ha sommaren 2024 ska fastställas i januari, eftersom det behövs tillräckligt med tid för planering och beredning av materiel-, förar- och underhållsresurser. Sommaren 2024 är



17.01.2024

Ärende/9

en ändamålsenlig tidpunkt för trafikavbrottet. Flera andra arbeten som påverkar kollektivtrafiken i centrum är inplanerade under de följande åren. Om avbrottet i metrotrafiken på Järnvägstorgets station genomförs samtidigt med dem skulle avbrottets verkningar förvärras avsevärt och stadskärnans tillgänglighet lida.

Samkommunen Helsingforsregionens trafiks (HRT) utlåtande om projektets genomförandemodell utgör bilaga 2.

Som stöd för schemaläggningen av investeringar pågår dessutom en preliminär utredning om brandsäkerhetsåtgärder och nya skyddsrum-sarrangemang vid stammetrons övriga underjordiska stationer. I utredningen ingår även effekterna på passagerartrafiken. Under årens lopp har man gjort ändringar i lokaler i anslutning till stationerna, vilket har lett till delvis olika brandsäkerhetsarrangemang och utvecklingsbehov på olika stationer. Erfarenheterna av brandsäkerhetsprojektet vid Järnvägstorgets metrostation kommer att utnyttjas när andra stationer byggs om.

Projektets strategiska koppling

Enligt Helsingfors stadsstrategi ska trafiksystemets funktionalitet tryggas med trafikinvesteringar och de hållbara färdmedlens andel av trafiken öka. Beslutsförslaget stämmer överens med stadsstrategin och stöder dess mål om trygghet av hållbar tillväxt. Strategin nämner dessutom ett mål om en omfattande beredskap på stadsnivå och en grund för en mångsidig funktionsförmåga i olika situationer.

Förhållande till andra beslut

Stadsstyrelsen godkände 27.6.2022 (§ 513) en projektplan för förbättring av brandsäkerheten på Järnvägstorgets metrostation så att projektets maximipris inklusive planering, byggarbeten och tilläggs- och ändringsarbeten som genomförs under projektet är 8 200 000 euro exklusive mervärdesskatt i kostnadsnivån för mars 2022.

Utgångspunkter och mål för projektet

Järnvägstorgets metrostation i Helsingfors invigdes 1982. Stationen ligger under Brunnsгатans däck och är förbunden med Stationstunneln. En passage med rulltrappor leder från biljetthallsplanet ner till mitten av plattformen.

Stationstunnelns underjordiska rum byggdes ursprungligen som om de utgjorde ett öppet uterum. Många funktionella ändringar har gjorts i lokalerna under Brunnsгатans däck under tidigare årtionden. I en tidigare brandsäkerhetsutredning har det konstaterats att det finns brister i loka-



lernas rökventilation och utgångarna är otillräckliga sedan en lång tid tillbaka. Simuleringar har visat att det inte är säkert att man kan ta sig ut ur lokalerna under gatudäcket på ett säkert sett vid en eldsvåda.

Antalet användare av Järnvägstorgets metrostation beräknas öka framöver när de projekt som planeras genomförs. Bristerna i brandsäkerheten bör åtgärdas innan andra förbättrings- och utvecklingsprojekt inleds.

Trafikaffärsverket har berett ett projekt för förbättring av brandsäkerheten i samarbete med stadsmiljösektorn och andra intressenter. Projektets syfte är en säker och ljus metrostation som är energieffektivare och betjänar passagerarna bättre än för närvarande.

Genomförande av projektet

I enlighet med den godkända projektplanen ska fläktar, rökdörrar och konstruktioner som hindrar rökspridning förbättras eller läggas till på tunnel- och plattformsnivå. Rulltrappan till plattformen ska förses med en glasvägg med automatdörrar. Glasväggen kommer att utgöra en röksluss. Undertaket på plattformsnivå kommer delvis att förnyas. Bland annat görs nödvändiga ändringar i belysning, akustik och övrig teknik. En ny konstruktion som hindrar rökspridning ska byggas längst ut på plattformsnivån. I den ska belysning, teknikgångar och ytor för dämpning och skyltning integreras. Undertaket i rulltrappans övre och nedre del förnyas. Sprinklersystemet förnyas och utvidgas så att det också omfattar plattformen och de viktigaste tekniska lokalerna.

Projektet omfattar metrostationens plattform och tunnlar, utrymnings- och släckningsvägar, rulltrappan och tekniska lokaler i den mån man lägger till eller förnyar släckningssystem.

Byggplatsarrangemangen ska genomföras så att metrostationen är säker och rutterna är tillgängliga och försedda med skyltning. Lokalerna under Brunnsgatans däck på Kompassstorget och det omgivande rummet på våningen ovanför är öppna för användning under ändrings- och reparationsarbetena.

Eftersom förbättringarna kräver att man arbetar även på spårområdet kan metron varken köra som vanligt eller åka förbi stationen utan att stanna. Projektet förutsätter ett cirka tre månader långt avbrott i metrotrafiken vid Järnvägstorget sommaren 2024. Avbrottets längd har slagits fast utgående från att arbetet även pågår under nätter och veckoslut. Under avbrottet genomförs arbetsmoment som skulle störa passagerartrafiken även utanför spårområdet.

Ändringar i den ursprungliga projektplanen



När projektplanen väl var godkänd inleddes genomförandeplaneringen, som innebar att planerna och faserna för det kommande arbetet och reparationerna preciserades.

Följande arbeten har lagts till projektet:

Byggnadstekniska arbeten

- rivningar, ändringsarbeten och brandsektionering på plattformsområdet i anknytning till att ett tidigare kontrollrum görs om till IT-utrymme för myndighetsradionätet VIRVE
- fyra nya takskjutportar och två skjutdörrar för ledning av rök, schaktning för dörrarna och rivning av gamla dörrar
- injektioner i berget och förstärkning av berget med bergbultar och sprutbetong
- ändringar i rökledningsdörrarnas postkonstruktioner
- plattbeläggning av området mellan rulltrappans kant och klippytan för att förbättra sprinklersystemets effekt
- planering och installation av akustikpanelernas stålstommar
- planering av brandsäkra kabelförläggningssystem i metrotunneln
- rivning och förnyelse av undertaket av gipsskivor i korridoren till Kompassstorgets personalrum
- stödkonstruktioner i det östra rökschaktets brandskyddskanal
- byggnadstekniska arbeten i anknytning till de elarbeten som undantagstrafiken kräver (spårelektricitet och säkerhetsanordningar)

Hustekniska och andra elarbeten

- tre nya driftrum i det tidigare kontrollrummet och de ändringar som dessa kräver i VVSAK-system och system för gasläckning
- förnyande av kablar och styrningssystem i rökschaktens ventilationsgaller
- rökschaktets kabelbackkonstruktioner/fästkonstruktioner och krav på brandsektionering
- ändringar i spårelektriciteten och arrangemang för undantagstrafiken
- ändringar i ställverket och säkerhetsanordningarna (semaforen flyttas), utrustnings- och kabellösningar

Utifrån en utredning av arbetsmomenten och deras längd har reparationerna konstaterats påverka passagerartrafiken. Bland de åtgärder som räknas upp ovan kan metron inte passera stationen under installationen av nya rökdörrar och arbetet med konstruktionen som hindrar rökspridning på plattformsnivån. En säker och fungerande undantags trafik förutsätter ett antal arbeten på spårområdet som rör spårelektrici-



tet och säkerhetsanordningar och som inte ingick i den tidigare godkända projektplanen.

Till skillnad från den tidigare godkända projektplanen har förlängningen av plattformens utrymningsväg från våningen ovanför Kompassstorget till gatunivå, ändringarna i släckningsvägens trappa och Kompassstorgets nya rökluckor, som alla hade föreslagits för projektets s.k. andra fas, lämnats utanför den helhet som det nu fattas beslut om. Därmed har kostnaderna för dessa arbeten lämnats utanför den kostnadskalkyl som det nu fattas beslut om. Åtgärderna har konstaterats kräva mer ingående planering för att kostnadskalkylen säkert ska vara pålitlig. Planeringen fortsätter och åtgärderna kommer att genomföras i enlighet med vad som anges i den ursprungliga detaljplanen antingen som en del av ombyggnaden av metrostationen eller renoveringen av Brunns gatans däck. Båda är schemalagda till åren 2026–2028 i 2024 års budget.

Trafikavbrottets konsekvenser för resenärer i kollektivtrafiken

Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab, som producerar operativ metroverksamhet för HST, och Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) har preciserat projektets konsekvenser för passagerartrafiken som en del av genomförandeplaneringen sedan våren 2023. Beslutet om hur projektet ska genomföras har fattats med avsikt att minimera olägenheterna för passagerarna.

Bland annat följande alternativ har dryftats under planeringen:

- Alternativ 1: arbetet utförs den tid på dygnet när metron inte kör
- Alternativ 2: metron kör längs med ett enda spår och stannar/stannar inte på Järnvägstorgets station
- Alternativ 3: trafikavbrott vid Järnvägstorgets station

Av dessa alternativ kommer det första inte på fråga, eftersom arbetet på spårområdet inte kan utföras när metron inte kör (cirka fyra timmar om dygnet nattetid). Det är praktiskt taget omöjligt att både förflytta, sätta ihop och montera ner utrustning, ställningar och material och utföra själva arbetet på denna tid.

På grund av placeringen av de ställen där metrotågen kan byta spår tillåter ett scenario med trafik på ett enda spår (alternativ 2) endast en turtäthet på 15 eller 20 minuter. Enligt HRT:s utlåtande skulle en sådan turtäthet innebära att metrons servicenivå och kapacitet kollapsar även i resten av metronätet i både östra Helsingfors och Esbo. Tågen skulle bli så fulla att alla passagerare inte ryms in och det stora passagerarantalet per tåg leda till större variation i hur länge tågen står på stationerna och därmed fler störningar.



Enligt HRT:s utlåtande skulle användningen av ett enda spår inte vara till någon nytta utan försämra den övriga metrotrafikens servicenivå. En lång sträcka med bara ett spår är känslig för störningar, vilket påverkar hela metronätet och ökar risken för att trafiken blir mindre pålitlig. Enligt utlåtandet går det att använda ett enda spår vid oväntade och kortvariga störningar för att upprätthålla trafiken längs hela metrolinjen i en kort stund, men lösningen lämpar sig inte för långvariga undantagssituationer.

Det tredje alternativet med de stationer som ligger på vardera sidan av Järnvägstorget, alltså Kampen och Helsingfors universitet, som ändstationer möjliggör en turtäthet på fem minuter öster om Järnvägstorget och sex minuter i väst. Enligt utlåtandet kan man vid ett fullständigt avbrott utföra arbetet så snabbt som möjligt, vilket innebär att det huvudsakligen kan förläggas till den period på sommaren då passagerarmängderna är små.

I alternativ 3 kör alla tåg på det västra avsnittet mellan Kampen och Stensvik. Tack vare turtätheten på sex minuter går det smidigt att vända tågen vid ändstationerna. På det östra avsnittet trafikeras två linjer mellan Helsingfors universitet och Nordsjö respektive mellan Helsingfors universitet och Gårdsbacka, Kvarnbäcken eller Östra centrum beroende på i vilken fas de renoveringar som planeras för sommaren längs metrons Mellungsbackagren befinner sig.

Utgående från allt detta har HST och Stadstrafik Ab i sin planering kommit fram till att alternativ nummer tre är det ändamålsenligaste sättet att ordna trafiken medan förbättringen av brandsäkerheten på Järnvägstorgets metrostation pågår. Det är omöjligt att genomföra projektet utan att passagerarna i kollektivtrafiken påverkas. Eftersom trafikavbrottet blir så kort måste arbetet pågå även under nätter och veckoslut.

Ersättande trafik

HRT ansvarar för planeringen av specialarrangemang i kollektivtrafiken och för kommunikationen om dessa. Enligt HRT:s utlåtande kommer man att sätta in extra spårtrafik från Busholmen förbi Kampen och järnvägsstationen sommaren 2024 utöver de befintliga spårvagnslinjerna 2, 7 och 9 och på så sätt tillföra kapacitet till en sträcka där metron inte kör.

Trafikarrangemangen ovan jord kring Helsingfors universitets och Kampens metrostationer tillåter inte en effektiv eller högklassig busstrafik. Därför planeras ingen ersättande busstrafik i stället för metron.

Tidsplan



Projektet ska genomföras mellan mars 2024 och mars 2025. Tiden då stationen är stängd och undantagstrafik gäller infaller sommaren 2024.

Enligt HRT:s utlåtande är det inte ett alternativ att skjuta upp projektet till en tidpunkt efter sommaren 2024. Avbrottet bör nämligen äga rum på sommaren när trafikmängderna är minst, och under de följande åren är flera andra arbeten som påverkar kollektivtrafiken i centrum inplanerade. Om avbrottet i metrotrafiken på Järnvägstorgets station genomförs samtidigt med dem skulle avbrottets verkningar förvärras avsevärt och stadskärnans tillgänglighet lida.

Med tanke på de anskaffningar och förberedande arbeten som projektet kräver och den tid som behövs för att planera sommarens 2024 trafik bör beslutet om att höja maximipriset fattas i januari 2024. Eftersom planerna preciserades och den uppdaterade kostnadskalkylen blev klar i november 2023 har framställningen om att höja maximipriset inte kunnat föreläggas stadens förvaltningsorgan förrän nu.

Den största risken för trafikavbrottet är valet av entreprenör. Entreprenören bör väljas i början av februari 2024 för att tiden ska räcka till för planering av och förberedelser för de arbetsmoment som påverkar trafikavbrottet.

Det planerade trafikavbrottet har förlagts till den tid på året då passagerarmängderna är minst. Avbrottet ska börja genast när semesterperioden får den största belastningen under rusningstid att minska och avslutas innan passagerarmängderna ökar på hösten. Om avbrottet förlängs med bara några veckor är det inte längre möjligt att förlägga det till den tid på sommaren då passagerarmängderna är minst.

Byggandet på gatunivå i anknytning till förbättringen av metrostationens brandsäkerhet planeras och godkänns separat i samband med projekten för ombyggnad av metrostationen och renovering av Brunnsгатans däck.

Ny kostnadskalkyl och överskridning av kostnaderna

Detta beslut innebär att kostnaderna för projektet enligt den uppdaterade projektplanen uppgår till högst 14 100 000 euro exklusive mervärdesskatt i kostnadsnivån för september 2023.

Kostnaderna har beräknats i Helsingfors prisnivå för september 2023 med byggdelskalkylmetoden (kostnadsinformationsprogrammet för husbyggande 2023) på det sätt som anges i boken Talonrakennuksen kustannustieto. Haahtela-indexet 119,1 har använts och det senaste publicerade byggnadskostnadsindexet är 9/2023 = 111,0 (2021 = 100).



Den ursprungliga projektplanens kostnadskalkyl på högst 8 200 000 euro utarbetades som byggdelskalkyl i Helsingfors prisnivå för mars 2022. Den uppdaterade projektplanens kostnadskalkyl har gjorts med insatspriserna i februari 2023 och uppdaterats till beslutsögonblickets allmänna prisnivå.

I kostnadskalkylen ingår en riskreservering på cirka 24 %. I projektet ingår ovanligt många osäkerhetsfaktorer, framför allt eftersom avbrottet i metrotrafiken innebär att flera intressen måste sammanjämkas.

Det främsta skälet till att de kalkylerade kostnaderna har ökat är att åtgärdernas omfattning och de separata upphandlingarna har preciserats under genomförandeplaneringen. Med separata upphandlingar förbereder sig staden på att reparera, byta ut eller göra ändringar i flera system med anknytning till metrostationen, exempelvis systemen för passerkontroll och evakuering.

Höjningen på 5 900 000 euro av projektplanens maximipris fördelas enligt följande:

Kostnader för projektchefen och byggherren	821 000 euro
Byggnadstekniska arbeten	1 679 000 euro
Hustekniska arbeten	842 000 euro
Separata upphandlingar	1 226 000 euro
Projektreserveringar	2 138 000 euro
Åtgärder under den s.k. andra fasen	-813 000 euro

I HST:s resultatbudget för 2023 har projektkostnaderna beräknats uppgå till 3 870 000 euro. I summan ingår kostnader för planering, byggherreverksamhet och projektledning. Projektet skjuts upp och genomförs 2024–2025 i stället för 2023. Kostnaderna för projektet uppgår till cirka 8 650 000 euro under 2024 och cirka 4 470 000 euro under 2025. De kostnader som gäller åren 2024–2025 beaktas i beredningen av dessa års resultatbudgetar och budgetar.

Projektets effekter på driftsekonomin

Projektet medför med 25 års avskrivningstid och lineära avskrivningar årligen extra avskrivningskostnader på cirka 560 000 euro. Projektet har beräknats medföra besparingar på 25 000 euro i underhålls- och energikostnader.

Enligt HRT:s grundavtal kan staden fakturera HRT för 50 % av avskrivningarna för investeringen (280 000 euro om året) och 50 % av de kalkylmässiga ränteutgifterna (totalt 4 580 000 euro under 25 år med en



kalkylränta på 5 %). HST återbetalar de kalkylmässiga ränteutgifterna på 50 % som det fakturerat HRT för till staden.

Resten av avskrivningarna (cirka 280 000 euro om året) och de verkliga räntekostnaderna på 7 330 000 euro för finansiering av investeringen under lånetiden (räntefot på 4 % och 25 års amorteringstid) blir kostnader för staden i form av infrastrukturstöd. Projektet påverkar stadens stöd till HST med i genomsnitt 390 000 euro om året.

Dessutom blir en del av den avskrivningsandel på 50 % som staden fakturerar av HRT och 50 % av den kalkylmässiga räntan årligen kostnader för staden genom HRT:s betalningsandel; cirka 50 % av avskrivningsandelen och den kalkylmässiga räntan täcks med biljettintäkter medan resten hänför sig till kommunandelen. Den totala effekten av HST:s andel av projektet för förbättring av brandsäkerheten på Järnvägstorgets metrostation på Helsingfors stads driftsekonomi beräknas bli i genomsnitt 570 000 euro om året (HRT:s betalningsandel och HST:s stöd från staden tillsammans).

Stadsstyrelsens ställningstagande

Stadsstyrelsen anser att projektet borde ha beretts och tagits upp till beslutsfattande tidigare och att minimeringen av olägenheterna för passagerartrafiken borde ha betonats starkare i beredningen.

Om fullmäktige godkänner beslutet kommer stadsstyrelsen när beslutet verkställs att uppmana stadsorganisationen, Helsingfors stads trafikafärsverk och Stadstrafik Ab att påskynda projektet genom att med tillgängliga metoder så kraftigt som möjligt sporra entreprenörerna och andra aktörer med anknytning till projektet att förkorta avbrottet i metrotrafiken från det föreslagna.

Befogenheter

I enlighet med 7 kap. 1 § 3 mom. 1 punkten i förvaltningsstadgan beslutar stadsfullmäktige om projektplaner vars kostnadskalkyl överstiger 10 miljoner euro.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Sekretessbelagd (MyndOffL (621/1999) 24.1 § 7 p)
- 2 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto



17.01.2024

Ärende/9

3 Rautatieontorin paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelma
(9.11.2023 salassa pidettävät kohdat poistettu)

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Direktionen för trafikaffärsverket
Trafikaffärsverket

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 08.01.2024 § 4

HEL 2023-010516 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Rautatieontorin metroaseman paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelman enimmäishinnan korottamisen siten, että hankkeen korotettu arvonlisäveroton enimmäishinta sisältäen hankkeen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset lisä- ja muutostyöt ja erillishankinnat on 14 100 000 euroa kustannustasossa syyskuu 2023.

Käsittely

08.01.2024 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavina olivat Kaupunkiliikenne Oy:n projektipäällikkö Susanna Saloranta ja HKL:n toimitusjohtaja Saara Kanto. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Daniel Sazonov: Lisätään uudeksi kappaleeksi 52:

Kaupunginhallituksen kannanotto

Kaupunginhallitus katsoi, että hanke olisi tullut valmistella ja tuoda päätöksentekoon etupainotteisemmin ja valmistelussa olisi tullut painottaa nykyistä vahvemmin matkustajaliikenteelle aiheutuvan haitan minimoimista.

Jos valtuusto hyväksyy päätöksen, kaupunginhallitus tulee täytäntöönpanovaiheessa kehottamaan kaupunkiorganisaatiota sekä Helsingin



17.01.2024

Ärende/9

kaupungin liikennelaitosta ja Kaupunkiliikenne Oy:ta edistämään hanketta siten, että se luo urakoitsijoille ja muille hankkeeseen kytkeytyville toimijoille käytettävissä olevin keinoin mahdollisimman merkittävän kannustimen lyhentää metrolikenteen pysäytysaikaa esitetystä.

Kannattaja: Elisa Gebhard

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti hyväksyä Daniel Sazonovin vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

04.12.2023 Palautettiin

27.11.2023 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 19.12.2023 § 73

HEL 2023-010516 T 10 06 00

Esitys

Johtokunta esitti kaupunginhallitukselle Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelman enimmäishinnan korottamista esityksen mukaan niin, että hankkeen korotettu arvonlisäveroton enimmäishinta sisältäen hankkeen suunnittelun, rakennustyöt ja hankkeen aikaiset lisä- ja muutostyöt ja erillishankinnat on 14.100.000 euroa kustannustasossa syyskuu 2023.

14.11.2023 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

toimitusjohtaja
Saara Kanto

Lisätiedot

Saara Kanto, toimitusjohtaja, puhelin: 310 20277
saara.kanto(a)hel.fi