



§ 9

Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelman enimmäishinnan korottaminen

HEL 2023-010516 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Rautatien 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

Valtuutettu Mirita Saxberg ehdotti valtuutettu Mika Raatikaisen kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuutta järjestää metroluennetta korvaavaa bussiluennetta Helsingin yliopiston ja Kampin metroasemien ympäristön maanalaisiin liikennejärjestelyihin, sekä sallia takseille kulku maanalaista huoltotunnelia pitkin metrokatkon aikana.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ensin yksimielisesti kaupunginhallituksen ehdotuksen.

1 äänestys

Valtuutettu Mirita Saxbergin ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Valtuutettu Mirita Saxbergin ehdottama toivomusponsi
EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 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



Ei-äänet: 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

Tyhjä: 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

Poissa: 1

Anniina Iskanius

Kaupunginvaltuusto ei hyväksynyt valtuutettu Mirita Saxbergin ehdottamaa toivomuspontta.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 7 k)
- 2 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto
- 3 Rautatieontorin paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelma (9.11.2023 salassa pidettävät kohdat poistettu)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut



Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantaminen on välttämätöntä aseman käyttäjien turvallisuuden ja viranomaisten asettamien paloturvallisuusvaatimusten vuoksi.

Alueen asemakaavaan on kirjattu, että rakennusluvan myöntämisen edellytyksenä on Pelastuslaitoksen hyväksymät pelastus- ja poistumistieselvitykset maanalaisista tiloista ja muutosten vaikutuksista metron uloskäyttöviin ja savunpoistoon. Maanalaiset tilat tulee suunnitella kokonaisuutena huomioiden kaava-alueen ulkopuolella olevien tilojen turvallisuus. Maanalaisissa tiloissa, naapurikiinteistöissä ja katutasolla Kaivokadun ympäristössä on suunnitteilla useita hankkeita, joiden toteuttaminen mahdollistetaan maanalaisien tilojen paloturvallisuuden parantamistoimenpiteillä.

Metron laiturialueen sähköjakelu-, valaistus-, tele- ja turvajärjestelmät saatetaan vastaamaan nykyisiä vaatimuksia, määräyksiä ja standardeja.

Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotustarve aiheutuu toimenpiteiden laajuuden ja erillishankintojen tarkentumisesta toteutussuunnitelun aikana, tarkoituksenmukaisesta hankkeen laajuuden kasvattamisesta, rata-alueelle tehtävistä opastin- ja turvalaitemuutoksista, ennakoitua vaativammasta toteutuksesta sekä rakennuttajakustannusten noususta ja yleisestä kustannustason noususta.

Koska Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantaminen edellyttää työskentelyä myös rata-alueella, ei metroliikenne voi liikennöidä normaalisti. Hankkeen toteuttamiseksi joudutaan katkaisemaan metroliikenne aseman kohdalla kesällä 2024. Metroasema suljetaan kokonaan matkustajaliikenteeltä ja metrojunat eivät ohita asemaa lukuun ottamatta toisen raiteen lyhyitä, ennalta suunniteltuja, yöaikaan toteutettavia radan kunnossapitokaluston ja metrojunien siirtämissä kunnossapidon turvaamiseksi.

Liikennekatkon aikana metro liikennöi Kampista länteen kuuden minuutin vuorovälillä ja Helsingin yliopiston asemalta itään viiden minuutin vuorovälillä. Liikennekatkon vaikutus joukkoliikenteen käyttäjille on merkittävä, mutta näin vuoroväli liikennöivillä osuuksilla on mahdollista pitää niin tiheänä, että vältetään metron palvelutason romahtaminen koko metroverkolla hankkeen aikana. Intensiivisellä, noin kolme kukaudesta kestäväällä liikennekatkolla on mahdollista rajata negatiiviset vaikutukset pääosin hiljaisempaan kesäaikaan. Liikennekatkon aikana töitä tehdään myös öisin ja viikonloppuisin.

Metron kesän 2024 liikennöintimalli tulee vahvistaa tammikuun aikana, koska kalusto-, kuljettaja- sekä kunnossapitoresurssien suunnitteluun ja valmisteluun tulee varata riittävästi aikaa. Liikennekatko on tarkoituk-



17.01.2024

Asia/9

senmukaista toteuttaa kesällä 2024, sillä seuraavina vuosina on vuorossa muita keskustaan sijoittuvia joukkoliikennejärjestelmään vaikuttavia töitä, joiden kanssa yhtä aikaa toteutettuna Rautatien metroaseman liikennekatkon vaikutukset kasvaisivat merkittävästi heikentäen samalla kantakaupungin saavutettavuutta.

Liitteenä 2 on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto hankkeen toteuttamistavasta.

Myös muiden kantametrin tunneliasemien osalta on käynnissä investointien ohjelmointia varten alustava selvitys paloturvallisuustoimenpiteistä ja väestönsuojajärjestelmien uusimisesta ml. vaikutukset matkustajaliikenteeseen. Asemiin liittyviä tiloja on vuosien saatossa muutettu ja siten niiden paloturvallisuusratkaisut sekä kehittämistarpeet ovat osin toisistaan poikkeavia. Rautatien metroaseman paloturvallisuushankkeesta saadut kokemukset tullaan hyödyntämään muiden asemien peruseräparannusten yhteydessä.

Hankkeen strategiasidonnaisuus

Helsingin kaupunkistrategian mukaan liikennejärjestelmän toimivuudesta huolehditaan liikenneinvestoinneilla ja kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Päätösehdotus on kaupunkistrategian mukainen ja se tukee strategian tavoitteita kestävä kasvun turvaamisesta. Lisäksi strategiassa mainitaan tavoite laajasta kaupunkitasoisesta varautumisesta ja että kaupungin monimuotoiselle toimintakyvylle eri tilanteissa luodaan pohja.

Suhde muihin päätöksiin

Kaupunginhallitus hyväksyi 27.6.2022 § 513 Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelman siten, että hankkeen arvonlisäveroton enimmäishinta sisältäen suunnittelun, rakennustyöt sekä hankkeen aikaiset lisä- ja muutostyöt on 8 200 000 euroa kustannustasossa maaliskuu 2022.

Hankkeen lähtökohdat ja tavoitteet

Helsingin Rautatien metroasema avattiin käyttöön vuonna 1982. Metroasema sijaitsee Kaivokadun kannen alapuolella, yhdistyen Asematunneliin. Lippuhallitasolta on laituritasolle yksi liukuporrasreitti laiturin keskikohtaan.

Asematunnelin maanalaiset tilat on aikanaan rakennettu niin kuin ne olisivat avointa ulkotilaa. Kaivokadun kannen alapuolisissa tiloissa on aiempien vuosikymmenten aikana tehty lukuisia toiminnallisia muutoksia. Aiemmin teetetyssä paloturvallisuusselvityksessä tilojen savunpois-



tossa sekä uloskäytävien riittävydessä on todettu puutteita jo pitkään. Toteutettujen simulointien perusteella henkilöiden turvallinen poistuminen alapuolisista tiloista palotilanteessa on vaarantunut.

Rautatientorin metroaseman käyttäjämäärän ennakoitaan kasvavan tulevaisuudessa suunniteltujen hankkeiden toteutuessa. Puutteellinen paloturvallisuustilanne tulee saattaa kuntoon ennen muita parannus- ja kehityshankkeita.

Liikenneliikelaitos on valmistellut paloturvallisuuden parantamisen hanketta yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan ja muiden sidosryhmien kanssa. Hankkeen tavoitteena on saavuttaa turvallinen, valoisa, energiatehokkaampi ja matkustajia paremmin palveleva metroasema.

Hankkeen toteuttaminen

Hyväksytyn hankesuunnitelman mukaisesti hankkeessa tehdään tunneli- ja laituritasoilla savunpoistoon liittyen puhallin-, savuovi-, ja savuotsamuutoksia ja lisäyksiä. Liukuporrasreiteille laituritasolle tehdään uusi savusulkuna toimiva lasiseinä automaattiovineen. Laituritason alakattoa uusitaan osin, sisältäen valaistuksen, akustoinnin ja muun tekniikan tarvittavan uudistamisen. Laituritason reunaan rakennetaan uusi savuotsa, johon integroidaan valaistusta, teknisiä reittejä, sekä vaimennus- ja opastepintaa. Liukuportaan ylä- ja alaosassa uusitaan alakatot. Sprinklerijärjestelmää uusitaan ja laajennetaan kattamaan myös laiturialue sekä tärkeimpiä teknisiä tiloja.

Hanke rajautuu metroaseman laituri- ja tunnelialueelle, poistumis- ja hyökkäysreittien alueelle, liukuportaisiin sekä teknisiin tiloihin siinä laajuudessa kuin sammutusjärjestelmiä lisätään tai uusitaan.

Työmaajärjestelyjen lähtökohtana on, että metroasema on turvallinen ja kulkureitit ovat opastettuja ja esteettämiä. Kaivokadun kannen alapuoliset tilat Kompassi- ja parvitasolla ovat käytössä muutos- ja korjaustöiden ajan.

Koska parantamistoimenpiteiden toteuttaminen vaatii työskentelyä myös rata-alueella, ei metrolinnoitus voi liikennöidä normaalisti tai vaihtoehtoisesti ajaa aseman ohitse pysähtymättä. Hankkeen toteuttamiseksi joudutaan katkaisemaan metrolinnoitus aseman kohdalla kesällä 2024 noin kolmen kuukauden ajaksi. Liikennekatkon pituuden määrittämisessä on oletettu, että työtä tehdään myös öisin ja viikonloppuisin. Liikennekatkon aikana tullaan toteuttamaan myös muita kuin rata-alueelle sijoittuvia matkustajaliikennettä haittaavia työvaiheita.

Muutokset alkuperäiseen hankesuunnitelmaan



Hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen alkaneessa toteutussuunniteluvaiheessa tarkennettiin tulevan työmaan ja korjaustoimenpiteiden suunnitelmia ja vaiheistamista.

Hankkeen laajuuteen on tehty seuraavat lisäykset:

Rakennustekniset työt

- laiturialueella purku- ja muutostyöt sekä palo-osastointi liittyen entisen valvomotilan muuttamiseen Virve-laitetilaksi
- metrotunnelialueelle uudet savunohjauksen nosto-ovet 4 kpl ja liukuovet 2 kpl, ovien vaatimat louhintatyöt sekä vanhojen ovien purku
- kallioinjektoinnit ja kallion lujitus kalliopulteilla ja ruiskubetonilla
- savunohjausovien pielirakenteiden muutokset
- liukuportaan reunan ja kalliopinnan välinen levytys sprinklerijärjestelmän toimivuuden parantamiseksi
- akustiikkapaneelien teräsrunkojen suunnittelu ja toteutus
- palokestävien johtoteiden suunnittelu ratatunnelissa
- kompassitason henkilöstötilojen käytävän kipsilevyalakaton purku ja uusiminen
- itäisen savunpoistokuilun palosuojakanavan tukirakenteet
- poikkeusliikenteen vaatimiin sähkötöihin liittyvät rakennustekniset työt (ratasähkö ja turvalaitteet)

Talotekniset ja muut sähkötyöt

- entiseen valvomotilaan uusia sähkötiloja 3 kpl sekä näiden vaatimat muutokset LVIAJ- ja kaasusammutusjärjestelmiin
- savunpoistokuilujen sääsäleikköjen kaapelointien ja ohjausten uusiminen
- savunpoistokuilun kaapelitierakenteet/kiinnitys rakenteet ja palo-osastointivaatimukset
- ratasähkömuutokset ja poikkeusliikenteen järjestelyt
- asetinlaitteen ja turvalaitteiden (opastimen siirto) muutokset sekä laite- ja kaapelointiratkaisut

Työvaiheiden ja niiden keston selvittämisen pohjalta on todettu korjaustoimenpiteiden vaikuttavan matkustajaliikenteeseen. Edellä mainituista korjaustoimenpiteistä tunnelien savuovien uusiminen ja laiturialueen savuotsarakenteen työt estävät metrojunien läpiajon asemalla töiden aikana. Poikkeusliikenteen toimivuus ja turvallisuus edellyttää rata-alueella sellaisten ratasähkö- ja turvalaitteiden toteuttamista, jotka eivät olleet mukana aiemmin hyväksytyssä hankesuunnitelmassa.

Aiemmin hyväksytystä hankesuunnitelmasta poiketen hankkeen ns. toisessa vaiheessa toteutettavaksi esitetty laituritason poistumistiereitin



17.01.2024

Asia/9

jatko parvitasolta katutasoon, hyökkäystieporrasmuutokset ja Kompasitason uudet savunpoistoluukut on rajattu nyt päätettävänä olevan kokonaisuuden ulkopuolelle. Näihin liittyvät kustannukset on siten poistettu päätettävänä olevan hankesuunnitelman kustannusarviosta. Toimenpiteiden on todettu vaativan tarkempaa suunnittelua luotettavan kustannusarvion varmistamiseksi. Suunnittelua jatketaan ja toimenpiteet toteutetaan alkuperäisessä hankesuunnitelmassa todetun mukaisesti joko osana metroaseman perusparannusta tai Kaivokadun kannen peruskorjausta, jotka molemmat on ohjelmoitu vuoden 2024 talousarviossa toteutettavaksi vuosille 2026–2028.

Liikennekatkon vaikutukset joukkoliikenteen käyttäjille

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ja HKL:lle metron operatiivista toimintaa tuottava Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ovat kevästä 2023 alkaen osana toteutussuunnittelua tarkentaneet hankkeen vaikutuksia matkustajaliikenteelle. Matkustajahaittojen minimoiminen on ohjannut toteutustavan valintaa.

Suunnittelussa on tarkasteltu mm. seuraavia vaihtoehtoja:

- VE1: työt suoritetaan metron liikennöintiaikojen ulkopuolella
- VE2: metron liikennöinti yhtä raidetta pitkin Rautatientorin aseman kohdalla pysähtyen / pysähtymättä asemalla
- VE3: liikennekatko Rautatientorin aseman kohdalla

Selvitetyistä vaihtoehtoista VE1 ei ole mahdollinen, sillä rata-alueella tehtäviä töitä ei pystytä toteuttamaan liikennöintiajan ulkopuolella (noin 4 h yöaikaan). Mm. työvaiheisiin tarvittavaa kalustoa, telineitä ja materiaaleja on käytännössä mahdotonta siirtää, rakentaa ja purkaa siten, että töiden suorittamiselle jäisi aikaa.

Metroradalla käytävissä olevien puolenvaihtopaikkojen vuoksi yhden raiteen ajon liikennöintimalli (VE2) mahdollistaisi liikennöinnin vain 15 tai 20 minuutin vuorovälillä. HSL:n lausunnon mukaan näin pitkä vuoroväli romahduttaisi metron palvelutason ja kapasiteetin myös muualla metroverkolla niin Itä-Helsingissä kuin Espoossa. Tällöin olisi odotettavissa täysiä junia, joihin kaikki matkustajat eivät mahtuisi sekä suurista junakohtaisista matkustajamääristä johtuvaa suurempaa asema-aikojen hajontaa ja niistä johtuvia häiriöitä.

HSL:n lausunnossa todetun mukaisesti yhtä raidetta pitkin ajamalla ei saataisi hyötyjä, vaan heikennettäisiin muun metroliiikenteen palvelutasoa. Pitkän yksiraiteisen osuuden suuri häiriöherkkyys heijastuisi koko metroverkolle kasvattaen riskejä liikenteen luotettavuuden heikkenemiselle. Lausunnon mukaan yhden raiteen ajo on odottamattomissa ja lyhytaikaisissa häiriötilanteissa käytetty toimintamalli, jolla voidaan het-



kellisesti ylläpitää liikennepalvelua koko linjalla, mutta ei sovellu käytettäväksi pidemmän ajan poikkeustilanteisiin.

Kolmantena vaihtoehtona (VE3) tarkasteltu liikennöintimalli, jossa Rautatien molemmiin puoliin sijaitsevia Kampin ja Helsingin yliopiston asemia käytetään pääteasemina, mahdollistaa viiden minuutin vuorovälin idän ja kuuden minuutin vuorovälin lännen osuudella. Lausunnon todetun mukaisesti täyskatkon avulla työvaiheet saadaan pidettyä mahdollisimman lyhyinä, mikä mahdollistaa töiden ajoittamisen pääosin kesän hiljaiselle ajalle.

Liikennöintimallissa (VE3) läntisellä osuudella kaikki junat liikennöivät Kampin ja Kivenlahden välillä kuuden minuutin vuorovälin mahdollistaessa sujuvat kääntötoimet pääteasemilla. Itäisellä osuudella liikennöidään kahdella linjalla, joista toinen liikennöi Helsingin yliopiston ja Vuosaaren välillä ja toinen Helsingin yliopiston ja Kontulan, Myllypuron tai Itäkeskuksen välillä, riippuen Mellunmäen metrohaaralla kesällä toteutettavien peruskorjaushankkeiden vaiheistuksesta.

Edellä mainitun perusteella HSL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n tekemässä suunnittelussa on vaihtoehto 3 todettu tarkoituksenmukaisimmaksi liikennöintitavaksi Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamistoimenpiteitä toteutettaessa. Hanketta ei voida toteuttaa täysin ilman vaikutuksia joukkoliikenteen käyttäjille. Liikennekatkon pituus edellyttää töiden tekemistä myös öisin ja viikonloppuisin.

Korvaava liikenne

HSL vastaa joukkoliikenteen poikkeusjärjestelyiden suunnittelusta ja viestinnästä. HSL:n lausunnossa todetun mukaisesti kesällä 2024 tullaan tarjoamaan raitioliikenteessä lisäpalvelua Jätkäsaaresta Kampin ja rautatieaseman ohitse, ja tämä lisäpalvelu jo liikennöivien raitiolinjojen 2, 7 ja 9 lisäksi tuo lisäkapasiteettia yhteysvälille, jolla metro ei liikennöi.

Helsingin yliopiston ja Kampin metroasemien ympäristön maanpäälliset liikennejärjestelyt eivät mahdollista tehokasta tai laadukasta busseilla toteutettavaa joukkoliikennepalvelua. Tämän vuoksi metrolinjojen korvaavaa bussiliikennettä ei ole suunniteltu järjestettäväksi.

Aikataulu

Hanke toteutetaan maaliskuun 2024 ja maaliskuun 2025 välisenä aikana. Aseman sulkua ja poikkeusliikennettä toteutetaan kesällä 2024.

Hankkeen viivästyttäminen kesästä 2024 ei ole HSL:n lausunnon mukaan vaihtoehto, sillä metrolinjojen katko tulee sijoittaa hiljaisimpaan



kesäaikaan, ja tulevina vuosina on vuorossa muita keskustaan sijoittuvia joukkoliikennejärjestelmään vaikuttavia töitä, joiden kanssa yhtä aikaa toteutettuna Rautatientorin metroaseman liikennekatkon vaikutukset kasvaisivat merkittävästi samalla heikentäen Helsingin kantakaupungin saavutettavuutta.

Hankkeen toteuttamisen vaatimien hankintojen, valmistelevien töiden ja kesän 2024 liikennöinnin suunnittelun vaatima aika huomioiden päätös enimmäishinnan korottamisesta tulisi tehdä tammikuun 2024 aikana. Suunnitelmien tarkentaminen ja päivitetty kustannusarvio valmistuivat marraskuussa 2023, minkä vuoksi hankesuunnitelman enimmäishinnan korotusesitystä ei ole ollut mahdollista tuoda aiemmin toimielinten käsittelyyn.

Liikennekatkon onnistumisen näkökulmasta merkittävin riski liittyy urakoitsijan valintaan, joka tulisi kyetä tekemään helmikuun 2024 alussa, jotta liikennekatkoon vaikuttavien työvaiheiden suunnittelulle ja valmisteleville töille jää riittävästi aikaa.

Suunniteltu liikennekatko on ajoitettu siten, että se osuu matkustajamäärien näkökulmasta vuoden hiljaisimmalle ajalle. Liikennekatkon on tarkoitus alkaa heti kun ruuhka-aikojen huippukuormat laskevat kesälomien seurauksena ja katko päättyy ennen kuin matkustajamäärät taas nousevat syksyllä. Mikäli liikennekatko pitenis edes muutamalla viikolla, sen ajoitus hiljaisimmalle kesäajalle ei olisi enää mahdollista.

Katutasoon kohdistuvat metroaseman paloturvallisuuden parantamiseen liittyvät rakennustyöt suunnitellaan ja hyväksytetään erikseen myöhemmin metroaseman perusparannukseen ja Kaivokadun kannen perusparannukseen liittyvien hankkeiden yhteydessä.

Uusi kustannusarvio ja kustannusten ylitys

Nyt tehtävän päätöksen myötä hankkeen arvonlisäverottomat kokonaiskustannukset päivitetyn hankesuunnitelman mukaisesti ovat enintään 14 100 000 euroa kustannustasossa syyskuu 2023.

Kustannusarvio on laadittu Talonrakennuksen kustannustietokirjan mukaisella rakennusosa-arviomenetelmällä TAKU 2023-ohjelmalla Helsingin hintatasoon (9/2023). Käytetty Haahtela-indeksi on 119,1 ja viimeisin julkaistu rakennuskustannusindeksi 9/2023 = 111,0 (2021=100).

Alkuperäisen hankesuunnitelman kustannusarvio enintään 8 200 000 euroa laadittiin rakennusosa-arviona maaliskuun 2022 hintatasoon. Päivitetyn hankesuunnitelman kustannusarvio on laskettu helmikuun 2023 panoshinnoin ja päivitetty päätöshetken yleiseen hintatasoon.



Hankkeen kustannusarvioon on sisällytetty n. 24 % riskivaraus. Hankkeeseen sisältyy tavanomaista enemmän epävarmuustekijöitä erityisesti metrolikenteen liikennekatkon vaatimien yhteensovitusarpeiden takia.

Merkittävin kustannusarvion kasvuun vaikuttanut tekijä on ollut toimenpiteiden laajuuden ja erillishankintojen tarkentuminen toteutussuunnittelun aikana. Erillishankinnoissa varaudutaan useiden metroasemaan liittyvien järjestelmien muutostöihin, korjaamiseen tai uusimiseen. Näitä ovat esimerkiksi kulunvalvonta- ja evakuoitijärjestelmät.

Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus 5 900 000 euroa jakautuu seuraavasti:

Projektipäällikön ja rakennuttajan kustannukset	821 000 e
Rakennustekniset työt	1 679 000 e
Talotekniset työt	842 000 e
Erillishankinnat	1 226 000 e
Hankevaraukset	2 138 000 e
Ns. toisen vaiheen toimenpiteet	-813 000 e

HKL:n tulosbudjettiin vuodelle 2023 hankkeen kustannuksiksi on arvioitu 3 870 000 euroa, mikä sisältää suunnittelun, rakennuttamisen ja projektinjohton kustannuksia. Hankkeen toteutus siirtyy vuodelta 2023 vuosille 2024–2025. Vuonna 2024 hankkeen kustannukset ovat arviolta 8 650 000 euroa ja vuonna 2025 4 470 000 euroa. Vuosille 2024–2025 sijoittuvat kustannukset otetaan huomioon tulosbudjetin ja talousarvion valmistelussa kyseisille vuosille.

Hankkeen käyttötalousvaikutukset

Hanke aiheuttaa 25 vuoden poistoajalla tasapoistoina n. 560 000 euron vuotuisen lisäyksen poistokustannuksiin. Hankkeen on arvioitu säästävän vuodessa 25 000 euroa kunnossapito- ja energiakustannuksissa.

HSL:n perussopimuksen perusteella 50 % investoinnin poistoista (280.000 euroa/vuosi) ja 50 % laskennallisista korkomenoista (25 vuoden aikana yhteensä 4 580 000 euroa, laskentakorko 5 %) voidaan laskuttaa HSL:ltä. HKL palauttaa HSL:ltä laskuttamansa 50 % laskennallisen korkomenon kaupungille.

Loppuosa poistoista (noin 280 000 euroa vuodessa) ja investoinnin rahoittamisesta aiheutuvat todelliset 7 330 000 euron korkokulut laina-aikana (korkokanta 4 % ja laina-aika 25 vuotta) jäävät kaupungin infra-



tukena maksettavaksi. Hankkeen vaikutus HKL:lle maksettavaan kaupungin tukeen on keskimäärin 390 000 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. Rautatieontorin metroaseman paloturvallisuuden parantamisen hankkeen HKL:n osuuden kokonaisvaikutuksen Helsingin kaupungin käyttötalouteen arvioidaan olevan keskimäärin 570 000 euroa vuodessa (HSL:n maksuosuus ja HKL:n saama kaupungin tuki yhteensä).

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 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 metroliiikenteen pysäytysaikaa esitetystä.

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää hankesuunnitelmista, joiden kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 7 k)
- 2 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto
- 3 Rautatieontorin paloturvallisuuden parantamisen hankesuunnitelma (9.11.2023 salassa pidettävät kohdat poistettu)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto



17.01.2024

Asia/9

Tiedoksi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta
Liikenneliikelaitos

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 08.01.2024 § 4

HEL 2023-010516 T 10 06 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Rautatien 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 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 metrolliikenteen pysäytysaikaa esitetystä.

Kannattaja: Elisa Gebhard



17.01.2024

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti hyväksyä Daniel Sazonovin vastaehtotuksen 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

Eesitys

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