

Mer information:

direktör för samhällstekniken Marianna Harju, tfn 050 304 1234
stadsjurist Lena Filipsson-Korento, tfn 050 354 0121
stadsdirektör Christoffer Masar, tfn 050 411 0163
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Bakgrund

MBT-avtalet mellan staten och Helsingforsregionens kommuner undertecknades 8.10.2020. I MBT-avtalet slog parterna fast att staten inleder byggandet av Esbo stadsbana mellan Alberga och Köklax enligt järnvägsplanen. Statens finansieringsandel av projektets kostnader är 50 procent, men ändå högst 137,5 miljoner euro. Kommunernas finansieringsandel av projektets kostnader är 50 procent, men ändå högst 137,5 miljoner euro. I samband med beslutet om verkställande gör staten och kommunerna ett avtal om kostnadsfördelningen.

Grankulla stadsfullmäktige godkände under sitt sammanträde 23.11.2020 § 63 avtalet om verkställande och byggplanering av Esbo stadsbana (Grankulla och Esbo stad, Trafikledsverket) med den förutsättningen att Grankulla stad inte behöver delta i kostnaderna till den del som överstiger takpriset på 27,5 miljoner euro och förutsatt att de andra parterna i avtalet godkänner avtalet och det ovannämnda kravet från Grankulla stad. Länk till behandlingen av ärendet: <https://kauniainense.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20203020-2>

Parterna undertecknade avtalet 14.1.2021. I juni 2022 undertecknade parterna ett avtal som preciserar ansvarsfördelningen i fråga om byggandet av stadsbanan och genomförandet av städernas separata byggprojekt (**bakgrundsmaterial**).

Den totala kostnads kalkylen för projektet var vid undertecknandet av avtalet 275 miljoner euro inklusive reservering för kostnadsökning. Enligt avtalet är statens finansieringsandel högst 50 procent av projektets kostnader, men ändå högst 137,5 miljoner euro (moms 0 %), Esbo stads andel 40 procent, men ändå högst 110 miljoner euro (moms 0 %) och Grankulla stads andel 10 procent, men ändå högst 27,5 miljoner euro (moms 0 %).

I avtalet preciseras dessutom strategierna för och verkställandet av byggplaneringen i projektet i enlighet med omfånget i järnvägsplanen som godkändes 9.10.2015. Enligt uppskattning är kostnaderna för projektets byggplanering högst 22 miljoner euro (moms 0 %) och de ingår i de ovannämnda projektkostnaderna.

Byggplaneringen för stadsbanan har inletts i början av år 2021 och slutförs år 2023. EU har beviljat ett bidrag för planeringen och det täcker 50 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Om det finns en risk för att de uppskattade kostnaderna för planeringen eller byggandet överskrider förutsätter avtalet att parterna primärt ska förhandla sinsemellan så att de totala kostnaderna för projektet inte överskrider. Ansvaret

för kostnadskontrollen i projektet ligger enligt avtalet först och främst hos Trafikledsverket som regelbundet ska rapportera städerna och ansvarar för en omfattande presentation av ärenden.

Den lösningen som följer järnvägsplanen innehåller två spår till bredvid den befintliga järnvägen på sträckan Alberga–Köklax. Slutresultatet är att de två sydligaste spåren används av lokaltåg med täta turer medan de två nordligaste spåren används av snabbare när- och regionaltåg samt fjärrtåg till och från Åbo. Planen omfattar även utveckling av trafikplatserna Kilo, Kera, Grankulla, Björkgård, Domsby, Esbo centrum och Köklax, anknytningar till annan markanvändning samt infartsparkering.

Jämsides med järnvägsplaneringen har även en så kallad kvalitetsled för cykeltrafik planerats in i järnvägens närhet.

Avtalet innefattar inte planeringen av kvalitetsleden för cykeltrafik eller städernas separata byggprojekt som dock presenteras i järnvägsplanen. Städerna förbinder sig till att föra dessa projekt framåt i sådana faser som tidtabellen i byggplanen för järnvägen förutsätter. Städerna ingår ett separat avtal om planeringen och samordningen av de här projekten med järnvägsprojektet.

Parterna gör längre fram upp ett noggrannare utförandeavtal om verkställandet av byggarbetena. Det inbegriper överenskommelser om de åtgärder som projektet kräver, finansieringen, ägarskapet av konstruktionerna som byggs och underhållsansvaret.

Redogörelse för projektkostnaderna och förutsättningarna för fortsättningen

Ändringarna i världsläget har påverkat kostnadskalkylen för Esbo stadsbana anmärkningsvärt. Redan inverkan av covid-19-pandemin var betydande, men då verkade de linjedragningar som gjordes i samband med byggplaneringen och planeringen av arbetsmomenten ännu tillräckliga för att den beviljade finansieringen skulle vara realistisk och räckta till. Rysslands invasion av Ukraina höjde dock kraftigt på kostnadsnivåerna under sommaren 2022.

Förhöjningen av jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU-totalindex) från juni 2021 till oktober 2022 var 18 procent. Den indexjusterade (MAKU 128, 2005=100) kostnadskalkylen för projektet var 327 miljoner euro i oktober 2022. Trafikledsverket har fastställt att det finns skäl att använda indexet MAKU 140, 2015=100 vid beräkningen av finansieringen och vid upprättandet av kostnadskalkylen för fleråriga byggprojekt. Då kostnaderna justeras med det här indexet är kostnadskalkylen 357 miljoner euro. Vi kan konstatera att den indexjusterade kostnadskalkylen var 255 miljoner euro år 2020 då staden fattade beslutet om att godkänna projektet.

Utöver den allmänna ökningen av kostnadsnivån finns det inte tecken på faktorer i projektets innehåll eller omständigheter som väsentligt påverkar kostnadsökningen. Projektets ansvarspersoner uppskattar att de med en noggrann byggplanering och grundlig planering av arbetsmomenten samt marknadssankande effekter. Det är ändå tills vidare svårt att uppskatta omfattningen av de här effekterna innan byggplaneringen och därmed också kostnadskalkylen framskrider. De sänkande effekterna räcker inte till för att upphäva effekterna av ökningen i kostnadsnivån.

Planeringen av Esbo stadsbana har, som tidigare nämnts, beviljats ett CEF-bidrag och aktörerna i projektet kommer också att ansöka om bidrag för byggandet. Bidraget kan högst utgöra 30 procent av de stödberättigande byggnadskostnaderna. Bidragsbeslutet finns dock tillgängligt tidigast i juni 2024. Flera olika kriterier påverkar det eventuella bidragsbeloppet och därför är det svårt att göra en noggrann uppskattning av bidragssumman i det här skedet.

Projektets styrgrupp, som består av representanter från Trafikledsverket, städerna och HRT, har behandlat kostnadsökningen. Styrgruppen har konstaterat att det på grund av den kraftiga ökningen av kostnadsnivån inte längre är realistiskt att uppskatta att den tidigare beviljade finansieringen ska räcka till för verkställandet av projektet i ursprunglig omfattning. Avsikten är att genomföra anskaffningarna för entreprenaden stegvis från och med sommaren 2023 och före årets slut. Byggandet är indelat i fyra områden med separata entreprenader (AU).

I enlighet med utförandeaftalet har parterna förhandlat om möjligheter att fortsätta bereda projektet och ordna med behövlig finansiering. För att trygga tidtabellen för byggandet och därmed möjliggöra att villkoren för CEF-bidraget fylls, ska finansieringen vara säkerställd före utgången av juni 2023. De alternativa lösningarna har varit att minska på det ursprungliga omfånget, att indela verkställandet i faser, att ändra på tidtabellen för verkställandet och att anhålla om extra finansiering.

I projektets omfattning eller kvalitetsnivå finns inget sådant som genom en minskning eller sänkning väsentligt skulle påverka projektkostnaderna. Planeringen har styrts att uppfylla kraven i Europeiska kommissionens förordningar och de nationella bestämmelserna, men man har undvikit att sträva efter en högre kvalitetsnivå. Enligt beräkningar finns det två moment i byggprojektet som det går att avstå från: järnvägsavsnittet mellan Esbo och Köklax (uppdaterad kostnadskalkyl 52 miljoner euro) och infartsparkeringen i Grankulla (8–10 miljoner euro). Vi kan konstatera att det i avtalet som staden undertecknat år 2021 uttryckligen står att infartsparkeringen i Grankulla inte är ett separat projekt utan ingår i projekthelheten.

För att trygga tidtabellen för byggandet skulle det vara möjligt att indela verkställandet i faser och prioritera avsnittet Alberga–Esbo främst och lämna infartsparkeringen i Grankulla och avsnittet Esbo–Köklax som optioner. Ett beslut om den tilläggsfinansiering som optionerna kräver kan fattas separat senare, till exempel efter att det eventuella CEF-stödet har beviljats. I förhandlingarna har Esbo ansett att det är viktigt att järnvägen byggs ut ända till Köklax.

Konkurrensutsättningen av utförandentreprenaderna är planerad att ske under tidsperioden juni–december 2023. Att skjuta upp konkurrensutsättningarna till en mer stabil och förutsebar marknadssituation kunde minska på riskerna som hänför sig till inflationen och tillgången på material samt kunde sänka priset på entreprenadanbud. Det här är naturligtvis inget som går att garantera och tidtabellsändringen skulle ändå hindra utnyttjandet av CEF-bidraget eftersom det inte skulle vara möjligt att utföra arbetena under bidragsperioden, före utgången av år 2027.

För att säkerställa att projektet utförs i ursprunglig omfattning ligger behovet av tilläggsfinansiering på totalt 82 miljoner euro. Representanterna i styrgruppen från Trafikledsverket och Esbo har varit beredda att anhålla om tilläggsfinansiering, medan representanterna från Grankulla motsatt sig det.

Förslag till avtalsändring

På basis av gemensamma förhandlingar har Trafikledsverket utarbetat ett utkast till avtalsändring och parterna har kommit överens om att föra förslaget till respektive beslutsfattare (**bilaga**).

I det ändrade avtalet blir Grankulla stads infartsparkering tills vidare en villkorlig del av projektet. Det är Grankulla stad som fattar beslutet om verkställandet av infartsparkeringen. Grankulla stads finansieringsandel av utförandekostnaderna i Esbo stadsbana (inbegriper inte den uppskattade kostnadsandelen för infartsparkeringen i Grankulla) är 7,9 procent, men ändå högst 27,5 miljoner euro (i det ursprungliga avtalet 27,5 miljoner euro).

Statens finansieringsandel av utförandekostnaderna i Esbo stadsbana (inbegriper inte den uppskattade kostnadsandelen för infartsparkeringen i Grankulla) är 51,2 procent, men ändå högst 178,5 miljoner euro (i det ursprungliga avtalet 137,5 miljoner euro).

Esbo stads finansieringsandel av utförandekostnaderna i Esbo stadsbana (inbegriper inte den uppskattade kostnadsandelen för infartsparkeringen i Grankulla) är 40,9 procent, men ändå högst 142,8 miljoner euro (i det ursprungliga avtalet 110 miljoner euro).

Den totala kostnadskalkylen för projektet skulle således vara 348,8 miljoner euro.

Ifall infartsparkeringen byggs i samband med de delar av Grankulla stationsområde och Tunnelvägens broar som ingår i projektet, måste beslutet om verkställande av infartsparkeringen i praktiken fattas redan nu som en del av finansieringslösningen på grund av tidtabellen för anbudsunderlagen. Grankulla stad ansvarar i sin helhet för eventuella kostnader som är kopplade till själva verkställandet och kostnadseffekterna av verkställandet på det övriga innehållet i järnvägsprojektet (uppskattningsvis 8,2 miljoner euro).

Om Grankulla fattar beslutet att verkställa infartsparkeringen är kostnadskalkylen för Esbo stadsbana inklusive kostnadskalkylen för infartsparkeringen 357 miljoner euro. Då är statens finansieringsandel uppskattningsvis 50 procent, alltså 178,5 miljoner euro, Esbo stads andel 40 procent, alltså 142,8 miljoner euro och Grankulla stads andel 10 procent, alltså 35,7 miljoner euro.

Enligt avtalsändringen blir verkställandet av infartsparkeringen i Grankulla tills vidare villkorligt och Grankulla stad fattar beslutet om att bygga infartsparkeringen. Om infartsparkeringen byggs som en del av projektet måste staden fatta ett beslut om verkställande så fort som möjligt för att anbudsunderlagen ska hinna färdigställas i enlighet med detta. Fördelen med den här lösningen är att infartsparkeringen och hela stationsområdet färdigställs som en helhet samtidigt. Då Grankulla stadsfullmäktige godkände utförandeavtalet för projektet satte fullmäktige ändå takpriset på 27,5 miljoner euro för Grankulla stads andel. Beslutet om CEF-bidraget säkerställs tidigast i juni 2024. Staden borde alltså redan före bidragsbeslutet förbinda sig till tilläggskostnader på 8,2 miljoner euro, vilket kräver en ändring av takpriset som stadsfullmäktige tidigare fastställt.

Infartsparkeringen kan också lösgöras från projektet med stadsbanan. Då ansvarar Grankulla stad för nödvändig uppdatering av planen för

infartsparkeringen, anbudsbegäran och verkställande vid en tidpunkt som staden själv kan fastställa, dock tidigast efter att järnvägsprojektet står klart uppskattningsvis år 2027. Anbudsunderlagen i projektet skulle i det här fallet färdigställas utan infartsparkeringen. Stadsbanan skulle verkställas så att Grankulla stad har möjlighet att fortsätta med byggandet av infartsparkeringen i ett senare skede. Grankulla stads finansieringsandel av stadsbanan skulle då vara den summa som stadsfullmäktige ursprungligen förutsatt, alltså 27,5 miljoner euro. I den kostnaden ingår alltså inte infartsparkeringen.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige

- godkänner ändringen i avtalet mellan Trafikledsverket samt Esbo och Grankulla stad enligt bilagan. Ändringen gäller för avtalet om Esbo stadsbana samt byggplaneringen och byggandet av de separata byggprojekt som hänförs till avtalet. Villkoret för godkännandet är att Esbo stad och Trafikledsverket också godkänner samma ändring i avtalet,

- ger stadsdirektören fullmakt att göra avtalsändringar av teknisk natur,

- beslutar att lösgöra byggandet av infartsparkeringen till en egen entreprenad, där Grankulla stad ansvarar för nödvändiga uppdateringar av planen, anbudsbegäran och verkställande vid en tidpunkt som staden själv kan fastställa, dock tidigast efter att järnvägsprojektet står klart, uppskattningsvis år 2027.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.

Bilagor:

Avtalsändring 2023

Bakgrundsmaterial:

Avtal 2022

Distribution:

Esbo stad
Trafikledsverket