

Avtal om byggande och byggplanering av Esbo stadsbana (Grankulla stad, Esbo stad och Trafikledsverket)

1029/08.00.00/2014

STF 23.11.2020 § 63

Mer information:

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

Projektet Esbo stadsbana, bakgrund

Esbo stadsbana är ett inslag i arbetet med att utveckla Helsingforsregionens kollektivtrafiksystem och projektet behöver genomföras före andra planerade spårtrafikprojekt. Förbindelserna till västra Nyland och fjärrtrafiken Åbo–Sankt Petersburg är också betjänta av stadsbanan.

Trafikverket (numera Trafikledsverket) har gjort upp en järnvägsplan enligt banlagen (110/2007) för projektet: Esbo stadsbanas avsnitt Alberga–Köklax; Esbo, Grankulla. Planen godkändes 9.10.2015 och beslutet vann laga kraft 29.12.2015.

Stadsbanan som del av det regionala trafiksystemet

Utvecklingsarbetet för regionens trafiksystem bygger på utgångspunkten att de nuvarande spårens och trafikledernas kapacitet ska utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt innan nya förbindelser etableras. I enlighet med detta planeras en effektivare markanvändning som tillgodogör sig av det nuvarande systemet. Olika trafiklösningar och särskilt en utbyggnad av spårtrafiken spelar en central roll när det gäller att främja det gemensamma klimatneutrala mål som uppställts för regionen och hela Finland.

Planen för markanvändning, boende och trafik (MBT-planen) innehåller ett så kallat åtgärdskort med följande sammanfattande motivering till projektet:

”Att förlänga stadsbanan från Alberga till Köklax möjliggör tät, regelbunden trafik som är oberoende av störningar i fjärrtrafiken. Regionaltågen mot Kyrkslätt kan göras snabbare och antalet avgångar höjas. Banan höjer kapaciteten på sträckan Helsingfors–Åbo, förbättrar punktligheten och minskar störningarna på banavsnittet. När stadsspåren sträcker sig till Köklax blir avståndet från dem till depån på Kustbanan kortare, vilket minskar störningskänsligheten betydligt och säkrar att fjärr- och närtågstrafiken kan sammanjämkas. Investeringen i Esbo stadsbana är en förutsättning för Centrumslingan och depån på Kustbanan. Stadsbanan blir den första fasen för standardhöjningen på sträckan Helsingfors–Åbo oavsett om man moderniserar den nuvarande banan eller går in för att bygga direktbanan Esbo–Salo.”

Enligt en expertbedömning vid HRT är Kustbanans kapacitet för närvaran-

de nästan fullt utnyttjad med nuvarande uppbyggnad för trafiken. Banan används av olika typer av tåg (fjärrtrafikens snabbtåg och närtrafikens linjer med olika tidtabellsläggning), som kräver omsorgsfull sammanjämkning på grund av skillnader i hastighet. Efter att ett långsammare lokaltåg avgått måste en tillräckligt lång tid gå innan ett snabbare tåg kan avgå. Av trafikskäl är det således omöjligt att sätta in fler tåg mellan avgångarna. Det behövs ett par nya spår i enlighet med stadsbaneplanen som gör det möjligt att dela upp trafiken så att långsamma stadståg har sina egna spår och snabbare U-, Y- och snabbtåg sina egna spår.

Det går att höja kapaciteten genom att förlänga tågen, men den åtgärden är inte tillräcklig i sig. Denna möjlighet har varit uppe när man kartlagt behovet av att upphandla nästa omgång tågsätt.

Järnvägsplan för Esbo stadsbanas avsnitt Alberga–Köklax

Järnvägsplanen innehåller ett förslag om att bygga två nya spår bredvid de nuvarande på avsnittet Alberga–Köklax. I målsituationen ska de två sydliga spåren stå till förfogande för den täta stadstågstrafiken och de två nordliga spåren för den snabbare närtrafiken och fjärrtrafiken mot Åbo. Planen innehåller förslag om att utveckla stationerna och hållplatserna i Kilo, Kera, Grankulla, Björkgård, Domsby, Esbo centrum och Köklax, anknypningen till annan markanvändning och parkeringen för anslutningstrafik. Planområdet har en längd på cirka 15 kilometer.

Kostnaderna för stadsbanan har beräknats till 238 miljoner euro med 2014 års prisnivå. En indexjustering av prisnivån ger en uppskattad totalkostnad på 275 miljoner euro i dagens läge.

I samband med järnvägsplanen gjordes även en utredning av miljökonsekvenserna, som bland annat behandlar konsekvenserna för landskapet, naturen och människorna samt buller och skakningar i området som påverkas. I en separat rapport om trafikledsarkitekturen framförs en preliminär plan för enhetlig profil på stadsbanan och bland annat form och färger på perrongtaken. Utöver järnvägsplanen har också planer på en högkvalitativ cykelled i närheten av banan gjorts upp.

Järnvägsplanen godkändes 2014 och giltighetstiden förlängdes 2019 till slutet av 2023. Statens investeringsbeslut tillkom när regionens avtal för markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal) undertecknades 8.10.2020. Efter beslut om att genomföra projektet vidtar byggplanering och byggande. Enligt nuvarande uppskattning kunde det egentliga byggarbetet börja 2022 och pågå i omkring 5 år. Banan byggs antagligen i faser.

I samband med banbygget genomför Esbo stad separata gatu- och broprojekt för cirka 40 miljoner euro. Esbo och Grankulla städer genomför tillsammans ett separat projekt för en högkvalitativ cykelled, där kostnaderna uppskattas till 15 miljoner euro. Av detta uppskattas Grankullas andel bli cirka 2,5 miljoner euro, vilket inte ingår i baninvesteringen, utan tillkommer utöver den.

Materialet om stadsbanan kan läsas på Trafikledsverkets webbplats på <https://vayla.fi/espoonkaupunkirata> (på finska).

Tidigare behandling av projektet i Grankulla

Stadsbaneprojektet har behandlats i olika organ inom staden alltifrån 2002, då samhällstekniska nämnden, stadsstyrelsen och fullmäktige behandlade projektbedömningen från statens dåvarande Banförvaltningscentral och ärendet om tilläggsanslag för att justera utredningsplaneringen, och fullmäktige lämnade sitt utlåtande om dessa 2003. Projektbedömningen uppdaterades 2007 och fullmäktige godkände 2009 en ändring av detaljplanen där reserveringen för stadsbanan avsattes som banområde. År 2012 godkände stadsstyrelsen avtalet om kostnadsfördelningen för järnvägsplanen och 2015 godkändes järnvägsplanen (samhällstekniska nämnden – stadsstyrelsen – fullmäktige). År 2019 lämnade samhällstekniska utskottet ett utlåtande om förlängning av järnvägsplanens giltighetstid. Vid den senaste behandlingen i höst (STF 21.9.2020 § 42) godkände fullmäktige att Grankulla medverkar i en EU-bidragsansökan för byggplaneringen av stadsbanan.

Bakgrundsmaterialet till föredragningslistan innehåller en utförligare lista på behandlingar med datum.

Stadsbaneprojektet har även varit uppe varje år som en del av målsättningarna i regionens MBT-avtal och uppföljningen av dem i samband med stadens budgetberedning och bokslutsbehandling, och naturligtvis vid behandling av MBT-planer och MBT-avtal.

Helsingforsregionens MBT-avtal

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) bygger på den gemensamma målbild som staten och Helsingforsregionens 14 kommuner har för utvecklingen av regionen. Med avtalet stärker man kommunernas inbördes samarbete och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan staten och regionens kommuner samt parternas engagemang för de åtgärder som utvecklingen av regionen kräver. MBT-avtalet slår närmare fast målvolymerna för planläggningen och produktionen av bostäder i de enskilda kommunerna samt de kollektivtrafikprojekt som stöder dessa. Den regionala trafikinvestering som är viktigast för Grankulla, förlängningen av Esbo stadsbana, har länge ingått i MBT-planerna, men tidpunkten för utbyggnaden har hittills varit öppen. MBT-avtalet före det senaste godkändes av fullmäktige 13.6.2016 i § 38.

Utgångspunkten för det senaste MBT-avtalet för perioden 2020–2031 är Helsingforsregionens MBT-plan från 2019 (MBT 2019), som har beretts i samarbete mellan Helsingforsregionens kommuner, HRT och olika aktörer inom statens miljö- och trafikförvaltning. Planen godkändes under 2019 av HRT:s styrelse, Helsingforsregionens samarbetsmöte, KUUMA-kommunernas direktion och regionens kommuner. Planen innehåller en lagstadgad trafiksystemplan för Helsingforsregionen. MBT 2019 innehåller en bindande målsättning om att minska regionens utsläpp från trafiken med 50 procent fram till 2030 (jämförelseår 2005).

Fullmäktige lämnade ett utlåtande om planutkastet 17.12.2018, se <http://kauniainense.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingite>

[m&id=20182740-4](#). Staden framförde då i sitt utlåtande att man bör förorda en snabb byggstart för stadsbanan.

Stadsstyrelsen i Grankulla godkände planen 27.5.2019, se <http://kauniainense.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20192813-6>. I föredragningstexten framfördes att MBT-förhandlingarna hade resulterat i att utbyggnaden av Esbo stadsbana överförts till den projektkorg som genomförs först.

Förhandlingarna om att verkställa planen för MBT-avtalet 2020–2031 ledde till resultat 2.6.2020. I punkt 4.2 i avtalet har en skrivelse införts bland annat om att staten ska påbörja utbyggnaden av Esbo stadsbana på avsnittet Alberga–Köklax i enlighet med järnvägsplanen. Fullmäktige godkände avtalet på sitt sammanträde 21.9.2020, se <http://kauniainense.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20202988-3>.

Därtill godkände fullmäktige följande kläm:

”Fullmäktige konstaterar, att stadsbanan inte förbättrar servicenivån för Grankullaborna. Den befintliga banan motsvarar dagens och morgondagens behov av spårburen kollektivtrafik för invånarna. Därför är denna investering inte en prioriterad satsning för Grankulla.

Eftersom stadsbanan är en förutsättning för att entimmeståget till Åbo skall kunna förverkligas kräver fullmäktige att staten och de kommuner som får en större nytta av stadsbanan även tar ett märkbart större ekonomiskt ansvar för banan, ifall det överhuvudtaget skall investeras i en ny bana. Grankullas andel av en eventuell investering måste i alla händelser stå i proportion till den nytta som Grankullaborna har av banan.”

Även de andra kommunerna i regionen har behandlat och godkänt MBT-avtalet i sina organ och avtalet har undertecknats av alla parter 8.10.2020.

Avtal om byggande och byggplanering av Esbo stadsbana

Trafikledsverket ansvarar för planeringen och genomförandet av projektet, och har redan i år beställt några förberedande arbeten som föregår projektstarten. Esbo och Grankulla städer har förbundit sig att bidra till kostnaderna för arbetena (där Grankullas andel är högst 10 000 euro). Till arbetena hör bland annat kontroll av järnvägsplanens kostnadskalkyl och genomgång av järnvägsplanens etappindelning.

Det egentliga beslutet om att genomföra stadsbaneprojektet kräver att projektet godkänns i de beslutande organen i Grankulla och Esbo städer. För statens del tillkom investeringsbeslutet då MBT-avtalet undertecknades 8.10.2020.

Bilagan till föredragningslistan är ett avtal som parterna har berett om byggande och byggplanering av Esbo stadsbana.

De sammanlagda kostnaderna för projektet enligt förhandlingsresultatet för

MBT-avtalet bygger på en uppskattning av kostnaderna till 275 miljoner euro, varav staten har förbundit sig att stå för 50 procent, dock högst 137,5 miljoner euro. Den inbördes kostnadsfördelningen mellan städerna (Esbo och Grankulla) för de resterande 50 procenten och högst 137,5 miljoner euro har införts i det avtal som nu behandlas. Enligt avtalet fördelas kostnaderna mellan Esbo och Grankulla så att Esbos andel av hela projektets kostnader är 40 procent (högst 110 miljoner euro) och Grankullas andel 10 procent (högst 27,5 miljoner euro). I dessa kostnader för hela genomförandet ingår planeringskostnaderna.

Det föreliggande avtalet gäller primärt byggplaneringen för projektet (högst 22 miljoner euro). Samtidigt förbinder sig parterna dock att även genomföra projektet Esbo stadsbana enligt de principer som läggs fram i avtalet. Senare görs ett separat genomförandeavtal om byggandet upp mellan parterna. I genomförandeavtalet kommer parterna överens om de åtgärder som krävs för att genomföra projektet, finansieringen av dem samt ägandet och underhållsansvaret för konstruktionerna i projektet.

Avtalet inbegriper ett villkor om att städerna efter byggplaneringsfasen har möjlighet att på nytt pröva om de ska medverka i byggfasen, om förändringar i verksamhetsmiljön i betydande grad försämrar städernas förmåga till investeringar och därigenom möjligheten att medverka i genomförandet av det projekt som avses i detta avtal.

Avtalet inbegriper inte planering av en högkvalitativ cykelled, som byggs som ett separat projekt, och inte heller av övriga separata objekt som städerna dock förbinder sig att främja samtidigt. För Grankulla blir priset för att bygga den högkvalitativa cykelleden cirka 2,5 miljoner euro utöver baninvesteringen. Man har särskilt konstaterat att parkeringsanläggningen för anslutningstrafik vid Grankulla station inte är ett separat objekt, utan ingår i projektet.

Genom avtalet bemyndigas Trafikledsverket att agera byggherre och beställare för projektet, dock så, att de valda tjänsteleverantörerna kan debitera städerna direkt för deras betalningsandelar efter att Trafikledsverket först har godkänt dem.

Därutöver innehåller avtalet en överenskommelse om samarbete under projektet (en styrgrupp och en projektgrupp) för att städerna ska få möjlighet att styra och utöva tillsyn över projektet.

Stadsbaneprojektets kostnadseffekter för Grankulla stad

Byggstarten för stadsbanan får en mycket stor effekt på stadens investeringsprogram. Investeringsförslaget för 2021–2024 kommer att omfatta en reservering av anslag för planering och genomförande av projektet. I detta skede kan behovet av anslag för planeringsfasen under 2021–2022, beroende på tidsschemat för inledningen av projektet, uppskattas till storleksordningen 0,5–1,0 miljoner euro per år och för byggfasen under 2023–2028 till storleksordningen 5 miljoner euro per år i genomsnitt.

För planeringskostnaderna på 22 miljoner euro har projektet beviljats EU-stöd till 50 procent, dvs. högst 11 miljoner euro, vilket delas mellan par-

terna enligt det som angetts i bidragsansökan och i det föreliggande avtalet (staten 50 procent, Esbo 40 procent, Grankulla 10 procent). Den slutliga fördelningen av stödet kommer att bero på hur stor andel av kostnaderna för var och en av projektets partner som EU anser vara stödberättigande, eller hur man beslutar att fördela EU-bidraget mellan projektpartnererna. Här bör man konstatera att de 22 miljonerna för byggplaneringen ingår i uppskattningen av helhetskostnaderna på 275 miljoner euro som nämns ovan.

Om det finns en risk för att kostnadskalkylen för planeringen eller byggandet överskrids, ska parterna förhandla sinsemellan om detta, i första hand så att projektets totala kostnader inte överskrids.

När stadsbaneprojektet slutförs får Grankulla rätt att återkräva 50 procent av investeringen av de övriga HRT-kommunerna under investeringens avskrivningstid. HRT:s infrastrukturersättningar ingår i HRT-kommunernas betalningsandelar för kollektivtrafiken. Varje medlemsstad/kommun ingår ett separat avtal med HRT om hur deras infrastruktur för kollektivtrafik ska användas enligt principerna i HRT:s grundavtal. De ersättningar för infrastrukturen som kommunerna fakturerar HRT för sina investeringar i trafik förs upp på kommunerna (efter kommun, trafikform och påstigning) Om investeringen till exempel är 30 miljoner euro och avskrivningstiden 30 år, kan Grankulla fakturera HRT för en andel på 0,5 miljoner euro per år. Utöver dessa avskrivningar kan en kommun fakturera ränta för infrastrukturens resterande kapital (räntan är 5 procent, varav hälften faktureras, dvs. i praktiken 2,5 procent). Utöver investeringen kan kommunen fakturera fullt ut för eventuella driftskostnader som uppkommer av underhållet.

För närvarande medräknas ersättningar för andra kommuners investeringar i infrastruktur i Grankullas kommunandel till 0,24 procent (140,8 miljoner euro) av de sammanlagda investeringarna.

HRT:s grundavtal och avtal om ersättningar för infrastruktur ingår i **bakgrundsmaterialet** till föredragningslistan.

Stadsbaneprojektets övriga effekter för Grankulla stad

Stadsbaneprojektet kommer inte enbart att ha de ovan nämnda effekterna på trafiken och kostnaderna, utan även talrika effekter på lokala trafikregleringar, lokala förhållanden och stadsbilden.

Regleringarna som möjliggör stadsbanan är ett viktigt inslag i arbetet med att slutföra centrumplanen och omarbete stadsbilden i Grankulla. En ny järnvägsbro och en bredare och högre gatuförbindelse under järnvägen eliminerar det tunnelliknande schaktet och förenar den södra och norra sidan av banan på ett öppnare sätt, såväl visuellt som funktionellt. Under den nya bredare järnvägsbron kan en förstklassig omstigningsplats för kollektivtrafiken byggas i skydd för väder och vind. Passagerare kan byta från buss till buss eller från buss till tåg och stationsområdet blir framöver tillgängligt från alla håll, då det får en hiss. Även påstigningen på tåg blir framöver tillgänglighetsanpassad med ett plan utan höga nivåstruktureringar. Missförhållandena i den nuvarande lösningen ger staden ständigt en riklig respons. Den nya järnvägshållplatsen bör få väntkurer och heltäckande infor-

mationssystem. Motsvarande tekniska förbättringar och modernisering av stadsbilden planeras även för Björkgårds station (standardhöjning av Breportens underfart, hissar, väntkurer, infosystem).

En ny bredare underfart under järnvägsbron i centrum möjliggör också egna banor för fotgängar- och cykeltrafiken från den ena sidan av järnvägen till den andra och sammanhängande leder längs Tunnelvägen, Stationsvägen och Helsingforsvägen. Den högkvalitativa cykelleden byggs likaså som en enhetlig, oavbruten led i ett separat projekt för städerna i samband med banprojektet. Cykelparkeringarna byggs ut vid stationerna.

Järnvägsplanen inbegriper även en ny parkeringsanläggning för anslutningstrafik vid Grankulla station. Den ingår i byggprojektet och får 141 + 144 parkeringsplatser i två våningar, den ena under jord och den andra i markplan. Järnvägsplanen innehåller därutöver ett förslag om 23 parkeringsplatser för bilar och 28 för motorcyklar i markplan bredvid anläggningen. Totalt uppgår antalet parkeringsplatser för bilar och motorcyklar således till 336 (nu är antalet 263 på ett något större område). Senatstationfastigheter Ab äger den centrala marken kring Grankulla station, inklusive största delen av området för anslutningsparkering norr om banan. Parkeringslösningen för anslutningstrafiken i enlighet med järnvägsplanen bör planeras utförligare i samarbete mellan markägarna i området (Senatstationfastigheter, Grankulla stad). Senatstationfastigheter Ab har meddelat sig vara villiga att enligt sitt uppdrag arbeta för en sådan helhetslösning i området som är teknisk-ekonomiskt sund och tar samhällsansvar så att den också möjliggör en hållbar och funktionellt avancerad fortsatt utveckling av området.

Järnvägsplanen för Björkgårds station innehåller 109 parkeringsplatser i markplan.

Den nuvarande järnvägsbron är förfallen till utseendet och motsvarar inte den moderniserade stadsbilden i centrum. Under årens lopp har den också blivit låg och försvårar tidvis trafiken för transportfordon. En helt ny bro och omkring en halv meter större underfartshöjd vore en klar förbättring.

Fasangrändens och Bolagsvägens/Brandkårsgrändens underfarter ska enligt planerna byggas om så att de blir tillgänglighetsanpassade, bättre belysta och får en säkrare profil än idag.

Stadsbanetrafik på ett par egna spår möjliggör avgångar med 10 minuters mellanrum i rusningstid. Detta betraktas allmänt som en förbindelse som så att säga är oberoende av klockan – passagerare kan söka sig till stationen utan stress och enligt sin egen tidtabell, och lita på att nästa tåg kommer inom rimlig tid. Restiden till Helsingfors centrum blir några minuter längre med stadsbanan, men tåget stannar också på nuvarande mellanstationer och gör dem mer nåbara. Den som åker till Helsingfors kan även framöver välja U-tåget på den snabbare banan. Det är också möjligt att sätta in fler avgångar mot Kyrkslätt i framtiden.

I och med banprojektet blir trafikstörningar mer hanterbara, vilket leder till mindre konsekvenser för passagerarna. Avsikten är att förbättra säkerheten på många sätt, till exempel genom att bygga fler säkerhetsstängsel och

till slut kunna dra in den nuvarande fotgångarförbindelsen över banan, vilket är en särskilt viktig aspekt för större säkerhet vid spåren i Grankulla. Den är tills vidare den enda tillgänglighetsanpassade vägen till banans södra sida och stationens perrong för tågen mot Kyrkslätt. I närheten av Grankulla station har det under de senaste åren beklagligt ofta inträffat tragiska olyckor där någon blivit överkörd av tåg.

Banprojektet omfattar även bullerskydd längs nästa hela avsnittet i Grankulla och vibrationsskydd i bankonstruktionen på en betydande del av avsnittet i Grankulla.

Den planläggning som projektet kräver är färdig på Grankullas område.

Stadsstyrelsen behandlade ärendet på sammanträdet 9.11.2020 och beslutade återförvisa det för beredning med utredning av följande:

- Kostnader och kostnadsfördelning för depån
- De faktiska kostnaderna på Grankullas område
- Uppdatering av kalkylerna med kostnadsindex för 2025
- Belastar inlösningskostnaderna (ca 7 miljoner euro) Grankulla?
- Hur fungerar HRT:s utjämningsystem?

Med anledning av de saker som ska utredas konstaterades följande (STS 17.11.2020):

I fråga om kostnaderna och kostnadsfördelningen för depån finns ingen utförligare information att tillgå, eftersom inget beslut har fattats om förläggningen av depån, och därför har inte heller planeringen av byggandet framskridit. Depån ingår inte i den godkända järnvägsplanen och inte heller i det föreliggande avtalet.

Enligt den kostnads kalkyl som gjordes upp under fasen för järnvägsplanen 2014 uppskattas projektets totala kostnader med indexet 1,153 uppgå till 275 miljoner euro. Av längden på Grankullas banavsnitt ligger 72 procent inom Grankullas geografiska område, men alla de egentliga dyra delmomenten, exempelvis konstruktionerna vid Grankulla station, tunnlarna (Fasantunneln, Tunnelvägen) och parkeringsanläggningen för anslutningstrafik, ligger i sin helhet inom Grankullas område och ingår i projektet. För Björkgårds del ligger 55 procent av banavsnittet på Grankullas geografiska område och broarna, underfarterna (Bolagsvägen, Bredaporten) och lösningarna vid Björkgårds station ingår i projektet. De kostnader som uppstår inom Grankullas geografiska område är i sin helhet i storleksordningen 66–70 miljoner euro.

Det må konstateras att för Grankullas del uppskattas behovet av anslag vara i storleksordningen 0,5–1,0 miljoner euro per år i planeringsfasen och i storleksordningen 5 miljoner euro i genomsnitt per år under perioden 2023–2028. Till den del stadens dispositionsmedel inte räcker till för att täcka utgifterna tillgriper staden lån på marknadsvillkor, på samma sätt som i övrigt. I all verksamhet ska stadens likviditet naturligtvis alltid beaktas.

Beredningsmaterialet innehåller inte den begärda uppdateringen av kalky-

lerna med kostnadsindex för 2025.

Grankulla löser inte in banområdet i sin ägo, varför det inte ger upphov till kostnader för staden. Det föreliggande avtalet handlar om byggplaneringen och tar därför inte upp eventuella inlösningskostnader. Kostnader för anskaffning av mark ingår för övrigt i princip inte i de kostnader som delas i projekt av denna typ, såvida man inte i undantagsfall ingår avtal om det. Parterna gör upp ett separat avtal om genomförandet av byggandet i detta projekt. Separata förhandlingar om innehållet i det förs senare.

I fråga om HRT:s utjämningsystem hänvisas till det som framförts i den tidigare föredragnings-texten och de avtal som ingår i bakgrundsmaterialet: HRT:s grundavtal och avtal om ersättningar för infrastruktur.

Punkt 1 i avtalet innehåller en överenskommelse om fördelningen av finansieringsandelar mellan parterna både i procent och i form av takpris. Grankullas andel av genomförandekostnaderna är 10 procent, dock högst 27,5 miljoner euro. I dessa kostnader för hela genomförandet ingår planeringskostnaderna. Även EU-stödet ska enligt punkt 4 i avtalet fördelas på motsvarande sätt som planeringskostnaderna.

Genom att underteckna det föreliggande avtalet förbinder sig parterna att genomföra projektet Esbo stadsbana *enligt de principer som läggs fram i avtalet*. Om en förändring i verksamhetsmiljön i betydande grad försämrar städernas förmåga till investeringar och därigenom möjligheten att medverka i genomförandet av det projekt som avses i detta avtal, har städerna möjlighet att efter byggplaneringsfasen på nytt pröva om de ska medverka i byggfasen. I punkt 4 i avtalet ingår en separat överenskommelse om tillvägagångssättet, om det finns en risk för att kostnadskalkylen för planeringen eller byggandet överskrids, varvid parterna ska förhandla sinsemellan om detta, i första hand så att projektets totala kostnader inte överskrids. Städerna utser sina företrädare i projektgruppen och styrgruppen för projektet. Det må konstateras att övriga avtalsparter redan har godkänt avtalet och de har naturligtvis liknande farhågor och intresse av att kostnaderna inte överskrids.

Därutöver konstaterade sammanträdet att Esbo stadsstyrelse för sin del godkände det föreliggande avtalet om att göra upp en byggplan och genomföra projektet Esbo stadsbana på sitt sammanträde 9.11.2020.
<https://espoo.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=2020144-10>

Följande var stadsdirektörens beslutsförslag för stadsstyrelsen på sammanträdet 17.11.2020:

”Stadsstyrelsen beslutar föreslå fullmäktige att de godkänner avtalet om att bygga och byggplanera Esbo stadsbana (Grankulla stad, Esbo stad och Trafikledsverket), som bifogats föredragningslistan, under förutsättning att även de andra avtalsparterna godkänner det.

Samtidigt godkänner stadsstyrelsen och vidare fullmäktige att Grankulla stads andel av investeringsprojektet Esbo stadsbana är 10 procent, dvs. högst 27,5 miljoner euro i enlighet med avtalet. Utöver det nämnda bygger

Grankulla stad i samarbete med Esbo stad en högkvalitativ cykelled i närheten av banan som ett separat projekt, där priset för Grankulla blir cirka 2,5 miljoner euro i tillägg till baninvesteringen.

Därtill föreslår stadsstyrelsen att fullmäktige bemyndigar Trafikledsverket att lägga beställningar för planering och genomförande av projektet hos sådana parter som verket konkurrensutsatt eller på något annat sätt anlitat enligt verkets anvisningar för upphandling.

Slutligen föreslår stadsstyrelsen att fullmäktige ger stadsdirektören rätt att göra sådana ändringar av teknisk natur som eventuellt behövs framöver i avtalet samt att för stadens räkning underteckna avtalet och eventuella handlingar som behövs senare och som följer detta avtal.”

På stadsstyrelsens sammanträde 17.11.2020 föreslog ledamot Salminen med stöd av ledamot Johansson att Grankulla stad i detta skede inte förbinder sig till mer än planeringskostnaderna. När planerna är klara fattar staden ett nytt beslut om deltagande i stadsbanans investeringsprojekt och betalningsandelen för Grankulla. Omröstningen förrättades så att de som stödde utgångsförslaget röstade ”ja” och de som stödde ledamot Salminens förslag röstade ”nej”. Motförslaget vann med rösterna 4–3 (Ant-Wuorinen, Pesonen, Rintamäki-Ovaska).

STS:

Fullmäktige beslutar att Grankulla stad inte förbinder sig till mer än planeringskostnaderna i detta skede. När planerna är klara fattar staden ett nytt beslut om deltagande i stadsbanans investeringsprojekt och betalningsandelen för Grankulla.

Därutöver beslutar fullmäktige

- att godkänna avtalet om att bygga och byggplanera Esbo stadsbana (Grankulla stad, Esbo stad och Trafikledsverket), som bifogats föredragningslistan, i fråga om byggplaneringen under förutsättning att även de andra avtalsparterna godkänner det. Däremot godkänner staden inte avtalet till de delar som gäller genomförandet.
- att godkänna att Grankulla stads andel av investeringsprojektet Esbo stadsbana blir 10 procent för planeringens del i enlighet med avtalet,
- att bemyndiga Trafikledsverket att lägga beställningar för planering av projektet hos sådana parter som verket konkurrensutsatt eller på något annat sätt anlitat enligt verkets anvisningar för upphandling,
- att ge stadsdirektören rätt att göra sådana ändringar i avtalet som följer av det ovan nämnda och därtill ändringar av teknisk natur som eventuellt behövs framöver samt att för stadens räkning underteckna avtalet och eventuella handlingar som behövs senare och som följer detta avtal.

.....

I början av sammanträdet presenterade Esa Sirkiä, direktör för projektgenomförande vid Trafikledsverket, projektet, projektfinansieringen och av-

talet om genomförande. Projektchefen för stadsbaneprojektet, Tommi Rosenvall och sakkunniga Inna Berg besvarade ledamöternas frågor. Gästerna avlägsnade sig från sammanträdet kl. 19.31.

Ledamot Pesonen understödd av ledamot Saarela gav ett förslag till beslutsförslag som enhälligt godkändes.

Beslut:

Stadsfullmäktige godkände avtalet om att bygga och byggplanera Esbo stadsbana (Grankulla stad, Esbo stad och Trafikledsverket), som bifogats föredragningslistan, under förutsättning att Grankulla inte behöver delta i den del av kostnaderna som överskrider takpriset på 27,5 miljoner euro och under förutsättning att även de andra avtalsparterna godkänner avtalet och ovannämnda krav från Grankullas sida.

Samtidigt beslutade fullmäktige att Grankulla inte godkänner avtalet om att bygga och byggplanera Esbo stadsbana (Grankulla stad, Esbo stad och Trafikledsverket), som bifogats föredragningslistan, om inte ovannämnda förutsättningar uppfylls.

Samtidigt godkände fullmäktige att Grankulla stads andel av investeringsprojektet Esbo stadsbana är 10 procent, dvs. högst 27,5 miljoner euro i enlighet med avtalet. Utöver det nämnda bygger Grankulla stad i samarbete med Esbo stad en högkvalitativ cykelled i närheten av banan som ett separat projekt, där priset för Grankulla blir cirka 2,5 miljoner euro i tillägg till baninvesteringen.

Därtill bemyndigade fullmäktige Trafikledsverket att lägga beställningar för planering och genomförande av projektet hos sådana parter som verket konkurrensutsatt eller på något annat sätt anlitat enligt verkets anvisningar för upphandling.

Slutligen gav fullmäktige stadsdirektören rätt att göra sådana ändringar av teknisk natur som eventuellt behövs framöver i avtalet samt att för stadens räkning underteckna avtalet och eventuella handlingar som behövs senare och som följer detta avtal.