

Godkännande av Västbanan Ab:s delägaravtal

Kommunfullmäktige 08.12.2025 § 115

74/08.01.00/2024

Beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutar att fullmäktige inte godkänner aktieägaravtalet i den föreslagna formen.

Som anvisning för eventuella fortsatta förhandlingar konstaterar kommunen att den är beredd att separat finansiera genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar med 15 miljoner euro + normal kostnadsökning enligt markbyggnadsindex, mot faktiska kostnader.

Villkoren för finansieringen är:

1. Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och den därpå baserade banplanen har vunnit laga kraft.
2. För genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar samt övriga vägarrangemang inom Kyrksläotts banområde upprättas en detaljerad ansvarsfördelningstabell baserad på bilaga 2.2, delgeneralplanen och banplanen.
3. Om Kyrkslätt senare beslutar att ansluta sig till aktieägaravtalet, ska ovannämnda separatfinansiering beaktas fullt ut och på lika villkor som kommunens finansieringsandel i bolaget.
4. Kostnaderna för trafikeringen av Västbanan, inklusive driftskostnader, materialanskaffningar och eventuella kapitalutgifter som hänförs till användningen, samt deras påverkan på kommunens ekonomi har bedömts.

Kyrkslätt fattar separat beslut om eventuell medverkan i finansieringen av fas 2 vid ett senare tillfälle.

Behandling

Ordföranden förklarade diskussionen avslutad. Under diskussionen lämnades följande ändringsförslag:

Bordläggningsförslag (Saara Huhmarniemi):

Under bordläggningen ordnas ett diskussions- och hörandetillfälle för invånarna, där ärendet och effekterna av beslutsförslaget presenteras för kommuninvånarna.

Motivering: Enligt kommunallagen ska fullmäktige se till att det finns mångsidiga och effektiva möjligheter och metoder för deltagande och påverkan, till exempel genom att ordna diskussions- och hörandetillfällen. Enligt Kyrksläotts kommunstrategi är utgångspunkten för all verksamhet öppenhet och transparens, och kommunens verksamhet ska vara inkluderande. Det är fråga om ett av Kyrksläotts viktigaste beslut på årtionden, så det är i linje med kommunens värderingar att ordna åtminstone ett diskussions- och hörandetillfälle om ärendet. Att höra invånarna är särskilt viktigt i en situation där kommunstyrelsens förslag avviker från kommundirektörens förslag och det inte finns någon expertbedömning av kommunstyrelsens förslag.

Bordlägningsförslaget understöddes av Lauri Lavanti, Jukka Lahti och Sari Haapasaari.

Bordlägningsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar "ja" och de som understöder bordläggande av ärendet röstar "nej". Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 42 ja-röster och 9 nej-röster.

Man beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Ja röstade Aallonharja Piia, Kähkönen Jani, Hakapää Minna, Ekman Jani, Enqvist Minna, Lahti Viveca, Hedberg Hans, Frimodig Josephine, Felipe Sini, Ragnell Sami, Fleming Johanna, Kiukas Maiju, Björk Tony, Korkman Nadia, Karkinen Ronja, Åström Kim, Kaurila Matti, Kari Marko, Suominen Tero, Tapio Suvi, Valtonen Martin, Haapaniemi Timo, Liljequist Kim, Sahiluoma Anna, Kjerin Ulf, Taussi Henri, Kock Fredrik, Adlercreutz Anders, Piili Noora, Ronkainen Tuovi, Kilappa Antti, Valli Lauri, Blom Urho, Vasenius Thomas, Aintila Anna, Ylitolonen Oona, Kettunen Noora, Lindgren Viveca, Engström Miika, Lankinen Arttu, Castrén Heidi och Granström Anneli.

Nej röstade Huhmarniemi Saara, Orko Maarit, Jäppinen Sanni, Lankia Eero, Haapasaari Sari, Jeremjew Miisa, Niemi Edla, Lahti Jukka och Lavanti Lauri.

Motförslag (Maiju Kiukas):

Kommunfullmäktige

1

godkänner delägaravtalet som gäller Västbanan Ab med bilagor i den form som anges i bilagan och kommundelägarnas åtagande att finansiera den andra byggfasen enligt bilagan.

2

förbinder sig att finansiera den första byggfasen av Västbanan Ab:s banprojekt med högst 15 miljoner euro och svarar för högst 1,24 procent av kostnaderna av Västbanan Ab:s finansiering i form av främmande kapital på 520 miljoner euro eller annan finansiering som ordnas av finska staten.

3

godkänner förvärvet av de aktier som Helsingfors stad äger till Västbanan Ab och att det fria eget kapital som placerats i Västbanan Ab kan användas för att betala en eventuell utjämningsavgift och dess återstående belopp till Helsingfors stad.

4

godkänner en riktad avgiftsfri aktieemission i enlighet med delägaravtalet, varefter Kyrksläatts kommuns aktieinnehav i Västbanan Ab under byggfasen kommer att vara 1,24 procent av det totala aktiekapitalet.

5

befullmäktiga kommunstyrelsen att godkänna eventuella ändringar i delägaravtalet och dess bilagor som enligt relativ beräkning varken har en väsentlig inverkan på Kyrksläotts kommuns finansieringsandelar eller kommundelägarnas totala finansieringsansvar och att kommundirektören befullmäktigas att godkänna smärre tekniska preciseringar i delägaravtalet och dess bilagor och,

6

befullmäktiga kommundirektören att underteckna delägaravtalet och andra handlingar i anslutning till arrangemanget, förutsatt att de övriga parterna i delägaravtalet godkänner handlingarna med motsvarande innehåll, att kommundelägarna godkänner finansieringen av den andra byggfasen i banprojektet i den form som anges i bilagan och att det utlåtande som kommundelägarna tillsammans gett till bokföringsnämndens välfärdsområdes- och kommunsektion om behandlingen av projektet i kommunens bokföring inte tyder på en betydande risk för nedskrivningar.

7

ge följande anvisning: kommunen strävar efter att minimera riskerna genom att förhandla fram ett tilläggsavtal som fastställer exakta och slutliga takbelopp, över vilka en delägare under inga omständigheter ska behöva betala till bolaget. Detta inkluderar kostnadsökningar, finansieringskostnader och andra eventuella tilläggsposter.

8

konstaterar att kommunfullmäktiges beslut verkställs oavsett eventuella besvär innan det vinner laga kraft.

Motförslaget understöddes av Jukka Lahti, Viveca Lindgren, Oona Ylitolonen, Sami Ragnell, Lauri Lavanti, Maarit Orko, Saara Huhmarniemi, Sari Haapasaari, Eero Lankia, Sanni Jäppinen och Anna Sahiluoma.

Motförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Maiju Kiukas ändringsförslag röstar "nej". Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 36 ja-röster och 15 nej-röster.

Utgångsförslaget fick fler röster och vann.

Ja röstade Korkman Nadia, Hakapää Minna, Taussi Henri, Piili Noora, Kilappa Antti, Kjerin Ulf, Åström Kim, Aallonharja Piia, Liljequist Kim, Björk Tony, Enqvist Minna, Granström Anneli, Fleming Johanna, Lankinen Arttu, Castrén Heidi, Engström Miika, Frimodig Josephine, Kari Marko, Valli Lauri, Kock Fredrik, Niemi Edla, Felipe Sini, Karkinen Ronja, Aintila Anna, Kähkönen Jani, Lahti Viveca, Vasenius Thomas, Haapaniemi Timo, Kettunen Noora, Suominen Tero, Ronkainen Tuovi, Valtonen Martin, Kaurila Matti, Adlercreutz Anders, Hedberg Hans och Ekman Jani.

Nej röstade Ragnell Sami, Kiukas Maiju, Tapio Suvi, Orko Maarit, Ylitolonen Oona, Lindgren Viveca, Haapasaari Sari, Huhmarniemi Saara, Jäppinen Sanni, Jeremejew Miisa, Lankia Eero, Blom Urho, Lavanti Lauri, Sahiluoma Anna och Lahti Jukka.

Anvisningsförslag (Lauri Lavanti):

Västbanans klimat- och miljökonsekvenser

Om Kyrksläotts fullmäktige beslutar att godkänna aktieägaravtalet för Västbanan Ab, ger fullmäktige som anvisning att vid genomförandet av Västbanan-projektet ska koldioxidneutral betong och stål användas för att minimera klimatutsläppen. Dessutom ska alla möjliga åtgärder vidtas för att minska projektets naturpåverkan samt för att säkerställa och stärka ekologiska förbindelser.

Anvisningsförslaget understöddes av Saara Huhmarniemi och Maarit Orko.

Anvisningsförslaget behandlades inte, eftersom kommunfullmäktige beslutade att inte godkänna delägaravtalet.

Kommunfullmäktige höll en paus efter behandlingen av denna paragraf kl. 19.45–20.05.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutade att inte godkänna aktieägaravtalet i den föreslagna formen.

Som anvisning för eventuella fortsatta förhandlingar konstaterar kommunen att den är beredd att separat finansiera genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar med 15 miljoner euro + normal kostnadsökning enligt markbyggnadsindex, mot faktiska kostnader.

Villkoren för finansieringen är:

1. Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och den därpå baserade banplanen har vunnit laga kraft.
2. För genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar samt övriga vägarangemang inom Kyrksläotts banområde upprättas en detaljerad ansvarsfördelningstabell baserad på bilaga 2.2, delgeneralplanen och banplanen.
3. Om Kyrkslätt senare beslutar att ansluta sig till aktieägaravtalet, ska ovannämnda separatfinansiering beaktas fullt ut och på lika villkor som kommunens finansieringsandel i bolaget.
4. Kostnaderna för trafikeringen av Västbanan, inklusive driftskostnader, materialanskaffningar och eventuella kapitalutgifter som hänförs till användningen, samt deras påverkan på kommunens ekonomi har bedömts.

Kyrkslätt fattar separat beslut om eventuell medverkan i finansieringen av fas 2 vid ett senare tillfälle.

Ledamöterna Saara Huhmarniemi (gröna), Sanni Jäppinen (gröna), Lauri Lavanti (gröna), Miisa Jeremjew (gröna), Maarit Orko (gröna) samt Eero Lankia (centern) lämnade avvikande mening till beslutet.

Beslutshistoria

Kommunstyrelsen 01.12.2025 § 393

Beredare

kommundirektör Virpi Sailas
ekonomidirektör Esa Lindell
fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi, tfn 09 29671 (växel)

Beslutsförslag

Kommundirektör Virpi Sailas

Kommunstyrelsen beslutar

1

föreslå kommunfullmäktige att fullmäktige

1.1

godkänner delägaravtalet som gäller Västbanan Ab med bilagor i den form som anges i bilagan och kommundelägarnas åtagande att finansiera den andra byggfasen enligt bilagan.

1.2

förbinder sig att finansiera den första byggfasen av Västbanan Ab:s banprojekt med högst 15 miljoner euro och svarar för högst 1,24 procent av kostnaderna av Västbanan Ab:s finansiering i form av främmande kapital på 520 miljoner euro eller annan finansiering som ordnas av finska staten.

1.3

godkänner förvärvet av de aktier som Helsingfors stad äger till Västbanan Ab och att det fria eget kapital som placerats i Västbanan Ab kan användas för att betala en eventuell utjämningsavgift och dess återstående belopp till Helsingfors stad.

1.4

godkänner en riktad avgiftsfri aktieemission i enlighet med delägaravtalet, varefter Kyrksläotts kommuns aktieinnehav i Västbanan Ab under byggfasen kommer att vara 1,24 procent av det totala aktiekapitalet.

1.5

befullmäktiga kommunstyrelsen att godkänna eventuella ändringar i delägaravtalet och dess bilagor som enligt relativ beräkning varken har en väsentlig inverkan på Kyrksläotts kommuns finansieringsandelar eller kommundelägarnas totala finansieringsansvar och att kommundirektören befullmäktigas att godkänna smärre tekniska preciseringar i delägaravtalet och dess bilagor och,

1.6

befullmäktiga kommundirektören att underteckna delägaravtalet och andra handlingar i anslutning till arrangemanget, förutsatt att de övriga parterna i delägaravtalet godkänner handlingarna med motsvarande innehåll, att kommundelägarna godkänner finansieringen av den andra byggfasen i banprojektet i den form som anges i bilagan och att det utlåtande som kommundelägarna tillsammans gett till bokföringsnämndens välfärdsområdes- och kommunsektion om behandlingen av projektet i kommunens bokföring inte tyder på en betydande risk för nedskrivningar.

1.7

konstaterar att kommunfullmäktiges beslut verkställs oavsett eventuella besvär innan det vinner laga kraft.

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Behandling

Kommundirektör Virpi Sailas, kommunutvecklingsdirektör Anna-Kaisa Kauppinen, ekonomidirektör Esa Lindell och planlägningsarkitekt Seppo Mäkinen presenterade ärendet vid sammanträdet. Planlägningsarkitekt Seppo Mäkinen anlände till sammanträdet i början av paragrafen kl. 19.15 och lämnade sammanträdet efter paragrafen kl. 21.58.

Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att det under diskussionen hade getts ändrings- och tilläggsförslag enligt följande:

Ändringsförslag, punkt 1 (Kim Åström):

Kommunstyrelsen beslutar

1

föreslå kommunfullmäktige att fullmäktige inte godkänner aktieägaravtalet i den föreslagna formen.

Som anvisning för eventuella fortsatta förhandlingar konstaterar kommunen att den är beredd att separat finansiera genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar med 15 miljoner euro + normal kostnadsökning enligt markbyggnadsindex, mot faktiska kostnader.

Villkoren för finansieringen är:

1. Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och den därpå baserade banplanen har vunnit laga kraft.
2. För genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar samt övriga vägarrangemang inom Kyrkslätt's banområde upprättas en detaljerad ansvarsfördelningstabell baserad på bilaga 2.2, delgeneralplanen och banplanen.
3. Om Kyrkslätt senare beslutar att ansluta sig till aktieägaravtalet, ska ovannämnda separatfinansiering beaktas fullt ut och på lika villkor som kommunens finansieringsandel i bolaget.
4. Kostnaderna för trafikeringen av Västbanan, inklusive driftskostnader, materielanskaffningar och eventuella kapitalutgifter som hänförs till användningen, samt deras påverkan på kommunens ekonomi har bedömts.

Kyrkslätt fattar separat beslut om eventuell medverkan i finansieringen av fas 2 vid ett senare tillfälle.

Motivering: Aktieägaravtalet är på många punkter oklart och inexakt. Ansvarsområdena är varken tydligt definierade eller avgränsade, och kommunens beslutsmakt är mycket begränsad. Det finns också fortfarande osäkerhet kring delgeneralplanen. Den ekonomiska risken som avtalet innebär är ohållbar. Kyrkslätt förhåller sig dock positivt till möjligheten att finansiera genomförandet av Veikkola hållplats enligt överenskommelse.

Ändringsförslaget understöddes av Sini Felipe, Ronja Karkinen, Martin Valtonen och Kim Liljequist.

Ändringsförslag (Jani Kähkönen):

Kommunstyrelsen beslutar

1

föreslå kommunfullmäktige att fullmäktige inte godkänner delägaravtalet som gäller Västbanan Ab med bilagor i den form som anges i bilagan och kommundelägarnas åtagande att finansiera den andra byggfasen enligt bilagan.

2

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Ändringsförslaget understöddes av Kim Liljequist, Martin Valtonen och Ulf Kjerin.

Kim Åströms och Jani Kähkönens ändringsförslag godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om dessa.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "ja" och de som understöder Jani Kähkönens ändringsförslag röstar "nej". Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 6 ja-röster, 1 nej-röst och 6 röstade blankt.

Kim Åströms ändringsförslag fick fler röster och vann.

Ja röstade Martin Valtonen, Ronja Karkinen, Kim Åström, Ulf Kjerin, Sini Felipe och Antti Kilappa

Nej röstade Jani Kähkönen.

Blankt röstade Anna Sahiluoma, Sari Haapasaari, Sanni Jäppinen, Kim Liljequist, Urho Blom och Viveca Lindgren.

Ordföranden föreslog att man till följande röstar mellan utgångsförslaget och Kim Åströms ändringsförslag så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".

Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 5 ja-röster och 8 nej-röster.

Kim Åströms ändringsförslag fick fler röster och vann.

Jae röstade Urho Blom, Sari Haapasaari, Viveca Lindgren, Anna Sahiluoma och Sanni Jäppinen

Nej röstade Kim Åström, Martin Valtonen, Kim Liljequist, Jani Kähkönen, Ronja Karkinen, Ulf Kjerin, Antti Kilappa och Sini Felipe.

Anvisningsförslag (Viveca Lindgren):

Kommunen strävar efter att minimera riskerna genom att förhandla fram ett tilläggsavtal som fastställer exakta och slutliga takbelopp, över vilka en delägare under inga omständigheter ska behöva betala till bolaget. Detta inkluderar kostnadsökningar, finansieringskostnader och andra eventuella tilläggsposter.

Anvisningsförslaget understöddes av Urho Blom och Anna Sahiluoma.

Viveca Lindgren drog tillbaka sitt anvisningsförslag, så det behandlades inte.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade

1

föreslå kommunfullmäktige att fullmäktige inte godkänner aktieägaravtalet i den föreslagna formen.

Som anvisning för eventuella fortsatta förhandlingar konstaterar kommunen att den är beredd att separat finansiera genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar med 15 miljoner euro + normal kostnadsökning enligt markbyggnadsindex, mot faktiska kostnader.

Villkoren för finansieringen är:

1. Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och den därpå baserade banplanen har vunnit laga kraft.
2. För genomförandet av Veikkola hållplats med tillhörande anslutningar samt övriga vägarrangemang inom Kyrkslätt's banområde upprättas en detaljerad ansvarsfördelningstabell baserad på bilaga 2.2, delgeneralplanen och banplanen.
3. Om Kyrkslätt senare beslutar att ansluta sig till aktieägaravtalet, ska ovannämnda separatfinansiering beaktas fullt ut och på lika villkor som kommunens finansieringsandel i bolaget.
4. Kostnaderna för trafikeringen av Västbanan, inklusive driftskostnader, materialanskaffningar och eventuella kapitalutgifter som hänförs till användningen, samt deras påverkan på kommunens ekonomi har bedömts.

Kyrkslätt fattar separat beslut om eventuell medverkan i finansieringen av fas 2 vid ett senare tillfälle.

2

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Redogörelse

Bakgrund till och konsekvenser av projektet Västbanan

Västbanan Ab (f.d. Entimmeståget till Åbo Ab) grundades genom ett beslut av parterna efter de förhandlingar som åren 2019–2020 fördes mellan finska staten och delägarkommunerna. Genom att förena statens och kommunernas resurser kunde man bidra till byggandet av en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo. Detta har ända sedan 1970-talet planerats i olika former.

Kyrkslätt blev en del av projektbolaget genom kommunfullmäktiges beslut 20.4.2020.

Projektbolagsmodellen gick ut på ett nytt sätt att planera, genomföra och finansiera stora baninvesteringar för hela samhällets bästa. I ett gemensamt projektbolag skulle man snabbare kunna uppnå de positiva samhällsliga målen för banprojekten. På längre sikt uppstår dessutom incitament för bolagets delägare att utveckla samhällsplaneringen och markanvändningen, vilket främjar livskraft och hållbar utveckling av regionerna längs banan.

Stora banprojekt, såsom Västbanan, har positiva effekter på den ekonomiska tillväxten, utvecklingen av jämlik inkomstfördelning, utvidgningen av pendlingsområdena, utvecklingen av stadsstrukturerna och miljön. Med tanke på Finlands konkurrenskraft och regionernas framgång är de viktigaste faktorerna ett pålitligt trafiksystem och regionernas tillgänglighet.

Stävjandet av klimatförändringen, urbaniseringen och tillgängligheten förutsätter att trafiksystemet utvecklas och att man övergår till hållbara färdssätt inom trafiken. En snabb och pålitlig banförbindelse förbättrar tillgängligheten av kommunerna längs banan, utvidgar pendlings- och arbetsmarknadsområden och skapar nya möjligheter för regional tillväxt och utveckling.

Genom närtågstrafik blir det möjligt med förbindelser i riktning mot Esbo och Åbo till mellanliggande stationer med skälig hastighet i Veikkola, och framför allt under rusningstiden i personbilstrafiken beräknas förbindelsen vara snabbare än med personbil.

Banans läge och utvecklingen av markanvändningen tack vare banan och stationen anvisas i den anhängiga delgeneralplanen för Norra Kyrkslätt. För Veikkola stationsområde har man skissat upp byggande där boende, trafik tjänster som utöver hållplatsen består av infartsparkeringsplatserna i anslutning till den och övriga tjänster samt arbetsplatsfunktioner förenas.

Banan gör området attraktivare för invånare och som förläggningssort för nya företag. Företagen i Veikkola drar nytta av de nya invånarna vid banan och Veikkolaborna av de nya jobben. Ett starkare befolkningsunderlag än tidigare och den kundpotential som tågförbindelsen erbjuder gör det möjligt att den befintliga servicen i Veikkola blir kvar och skapar potential för nytt offentligt och kommersiellt serviceutbud. Ökade trafikförbindelser och kortare restider gör det möjligt för sysselsättningsläget att förbättras i det breda influensområdet för stationsområdet, och därigenom har de effekter på bl.a. kommunens skatteinkomster och servicekostnader.

Banan stärker på lång sikt utvecklingen av Norra Kyrkslätt. För Kyrkslätt är utvecklingen av hela järnvägsnätet av stor betydelse, och Västbanan och Kustbanan bildar en helhet. Den bana som ska byggas förutsätter smidiga trafikförbindelser till stationerna vid banan, och projektet förbättrar väsentligt trafikförbindelserna i Veikkola, till exempel Veikkola planskilda anslutning och förbindelsevägarna till stationen. Västbanan gör det möjligt att åka tåg till Noux.

Entimmeståget till Åbo Ab grundades 4.12.2020. För närvarande fördelas finansierings- och ägarandelarna i bolaget, som har bytt namn till Västbanan Ab, enligt följande under planeringsfasen i projektet:

Delägare	Finansieringsandel M€	Ägarandel %
Finska staten	39,45 milj. €	51,00 %
Åbo stad	10,25 milj. €	13,25 %
Esbo stad	10,25 milj. €	13,25 %
Helsingfors stad	5,80 milj. €	7,50 %
Salo stad	3,74 milj. €	4,84 %
Lojo stad	3,74 milj. €	4,84 %
Vichtis kommun	3,74 milj. €	4,84 %
Kyrksläatts kommun	0,38 milj. €	0,48 %
Totalt	77,35 milj. €	100 %

Västbanan Ab har i uppgift att planera direktbanan Esbo–Salo och dubbelspåret Salo–Åbo till byggberedskap samt att bereda de utredningar som behövs, vilket har framskridit enligt planerna. Kostnaderna för projektet täcks med kapitalinvesteringar på sammanlagt 77,35 miljoner euro från bolagets aktieägare under åren 2020–2024 samt med CEF-finansieringsstöd (CEF1) från finansieringsprogrammet för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility). EU-stödbeloppet utgör 50 procent av de godkända kostnaderna för banplaneringen, vilket enligt beräkning utgör cirka 29 miljoner euro.

Beredningen av de administrativa förfarandena för godkännande av banplanerna inleddes efter att de tekniska banplanerna blivit klara sommaren 2024. Transport- och kommunikationsverket Traficom godkände banplanen Salo-Hajala i december 2024 och banplanen Esbo-Hista i oktober 2025. Det administrativa förfarandet för godkännande av banplanerna har inletts också för banplanerna Hajala–Nunna och Nunna–Kuppis.

Uppdateringen av banplanen Lojo–Salo så att banan delvis blir enkelspårig påbörjades år 2025 för att säkerställa betydande kostnadsbesparingar, och denna plan blir färdig sommaren 2027.

Banplaneringsfasen beräknas vara klar år 2027.

Delägarnas förhandlingar om övergången till byggfasen

I regeringsprogrammet för Petteri Orpos regering som publicerades 20.6.2023 konstateras följande om projektet Västbanan: "Utöver investeringsprogrammet genomför staten också projektet Entimmeståget till Åbo, som omfattar byggandet av direktbanan Esbo–Salo och förbättringen av förbindelsesträckan Salo–Kuppis. Byggandet inleds på förbindelsesträckorna Esbo–Lojo och Salo–Kuppis. För byggnadsskedet bereder sig staten som en del av investeringsprogrammet på att kapitalisera ett bolag som samlar in finansiering och i vilket utöver staten även kommunerna kan vara delägare." Dessutom konstateras: "Projektet Entimmeståget till Åbo inleds genom att sträckan Salo–Kuppis förbättras och man bygger banan Esbo–Lojo genom vilken Lojo och Vichtis får en närmare anslutning till Helsingfors pendlingsregion."

I och med inskrivningen i regeringsprogrammet och utlysningen av CEF Trafik 2023 (CEF2) 26.9.2023 inledde delägarna preliminära förhandlingar om ett delägaravtal för byggfasen hösten 2023.

Regeringens finanspolitiska ministerutskott behandlade projektet Västbanan 19.12.2023 och beslutade att fortsätta förhandlingarna om

förutsättningarna för övergången till projektets byggfas. Ministerutskottet beslutade att statens finansieringsandel blir 51 % och de övriga delägarnas 49 %. Samtidigt beslutade man fortsätta utredningen och hanteringen av de risker som hänför sig till projektet och söka ekonomiskt hållbara lösningar.

Ministerutskottet biföll ansökan om CEF2-stöd för projektet Västbanan i den ansökningsomgång som löpte ut i januari 2024 för planering av byggandet av avsnitten Salo–Hajala och Esbo–Hista samt för byggplaneringen av de övriga järnvägsförbindelserna inom bolagets verksamhetsområde. Dessutom biföll utskottet ändringen av namnet Entimmeståget till Åbo Ab till Västbanan Ab.

Kommunstyrelsen i Kyrkslätt godkände 22.1.2024 § 5 viljeyttringen om finansieringen av byggandet av Västbanan. Beslutet delgavs kommunfullmäktige.

Västbanan Ab:s projekt konstaterades vara berättigat till finansiering och strategiskt viktigt i årets CEF2-utlysning. Projektets färdigställningsgrad jämfört med andra projekt som konkurrerade om finansiering var dock lägre, eftersom banplanerna ännu var halvfärdiga och processerna för godkännande fortfarande pågick. På grund av denna låga färdigställningsgrad beviljades stödet inte i denna ansökningsomgång.

I juni 2024 förhandlade Finska staten och kommundelägarna utom Helsingfors om villkoren i föravtalet om övergång till byggfasen av Västbanan. Enligt det godkända föravtalet fortsatte delägarna förhandlingarna med det gemensamma målet att ingå ett delägaravtal som gör det möjligt att övergå till byggfasen.

Föravtalet mellan staten och delägarkommunerna om byggandet och finansieringen av Västbanan Ab:s banprojekt godkändes i Kyrksläpps kommunstyrelse 24.6.2024 § 226. Villkoren för föravtalet förhandlades fram mellan finska staten och de delägar kommunerna Åbo, Esbo, Salo, Lojo, Vichtis och Kyrkslätt i syfte att gå vidare till byggskedet. Helsingfors, som hade deltagit i projektets planeringsfas, meddelade då att staden inte kommer att delta i projektets byggskede.

I delägarförhandlingarna uppnåddes ett förhandlingsresultat om övergången till den första byggfasen av projektet Västbanan 31.10.2025. Som en del av övergången till byggfasen uppnåddes ett förhandlingsresultat också om förvärv av Helsingfors stads aktier.

Resultatet av förhandlingarna mellan delägarna och det centrala innehållet i delägaravtalet

Som resultat av delägarförhandlingarna har även ett delägaravtal upprättats. I delägaravtalet kommer man närmare överens bland annat om projektbolagets förvaltning, finansiering och beslutsfattande samt delägarnas rättigheter och skyldigheter. Innan delägaravtalet undertecknas föreläggs delägaravtalet med bilagor för godkännande i varje delägars behöriga beslutsfattande organ.

Bakgrund till delägaravtalet

Spårförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo är en av de viktigaste spårförbindelserna i Finland och omfattande behov av att utveckla den har

konstaterats. Den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo kan anses bestå av flera olika delhelheter (såsom Esbo stadsbana, direktbanan Esbo–Salo, banavsnittet Salo–Kuppis och banprojektet Kuppis–Åbo).

En snabb tågförbindelse förkortar resetiden mellan städer och utvidgar pendlings- och arbetsmarknadsområdet och skapar därmed nya möjligheter till områdenas tillväxt och utveckling. När Västbanan blir färdig kommer den att vara en del av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet i det europeiska TEN-T-trafiknätet (Trans European Transport Network). Syftet med TEN-T-trafiknätet är att främja hållbar rörlighet för människor och varor från ett medlemsland till ett annat så smidigt som möjligt.

Planeringen av direktbanan Esbo–Salo och banavsnittet Salo–Åbo till byggberedskap hör till Västbanan Ab:s uppgifter till den del som planeringen inte är slutförd. Planeringsprojektet slutar när alla banplaner har vunnit laga kraft. Projektet slutförs med delägarnas tidigare finansiering, och i det nya delägaravtalet förbinder man sig inte till extra finansiering av den. I slutet av planeringsfasen kommer uppskattningsvis 22 miljoner euro att finnas kvar i de återstående likvida medlen.

Det ursprungliga delägaravtalet om genomförandet av planeringsprojektet för Västbanan upphör när det nya delägaravtalet träder i kraft. Helsingfors stad avstår från sina aktier eftersom den inte deltar i byggfasen. Med Helsingfors ingås ett separat avtal om slutförandet av planeringsprojektet och om förvärv av stadens aktier till Västbanan Ab. Anskaffningspriset för de aktier som Helsingfors äger betalas med de likvida medel som återstår från planeringsprojektet, och i övrigt används de återstående likvida medlen för det kommande byggprojektet.

Västbanan Ab:s verksamhetsområde enligt bolagsordningen är planering och byggande av den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo. Bolaget kan också göra eller låta göra utredningar för att göra byggandet möjligt och för att identifiera konsekvenserna av projektet. Bolaget kan också bedriva annan verksamhet i anslutning till planering och byggande av infrastrukturen för spårtrafik. Syftet med bolagets verksamhet är att utveckla, planera och bygga järnvägsinfrastruktur för samhällets, myndigheternas och aktieägarnas behov och att producera bedömningar av fördelar, olägenheter och andra konsekvenser i anslutning till den. Bolaget har inte i uppgift att inbringa aktieägarna vinst.

Eventuellt EU-stöd skulle tillfalla samtliga aktieägare i bolaget. Dessutom har kommunernas bokföringspraxis beaktats under förhandlingarna och kommer fortfarande att beaktas i kommunernas beslutsfattande.

Styrningen av Västbanan Ab under byggfasen är tydligt definierad. Bolagets styrelse ansvarar för projektet, och kommunerna utser ledamöter till styrelsen. På så sätt bevaras kommunernas möjlighet att delta i beslutsfattandet kring projektet och bolaget. Kyrksläpps kommun får en styrelseplats.

Den överenskomna styrningsmodellen säkerställer bolagets funktionsförutsättningar och skapar förutsättningar för både ekonomiskt och operativt fördelaktiga innovationer under genomförandet. Det är också väsentligt att det finns klara bestämmelser om ansvarsfördelningen under byggtiden mellan projektbolaget och Trafikledsverket, som förvaltar statens järnvägsnät.

Delägaravtalet undertecknas när det har godkänts av alla delägarers behöriga beslutande organ.

Byggprojektets första byggfas

De delprojekt som ingår i den första byggfasen som avtalas i delägaravtalet beskrivs mer detaljerat i den tekniska bilagan 3, som ingår som bilaga till delägaravtalet. I byggprojektet ingår byggplanering på hela förbindelsesträckan såtillvida det hör till bolagets ansvar. Esbo stadsbana och genomförandet av de delar som hör ihop med utvecklingen av den snabba banförbindelsen i banprojektet Kuppis–Åbo samt depåerna för närtrafiken hör inte till bolagets verksamhetsområde.

I den första byggfasen byggs en ny spårförbindelse på avsnitten Esbo–Hista, Hista–Vichtis och Vichtis–Lojo. Samtidigt byggs ett dubbelspår bredvid den nuvarande spårförbindelsen på avsnitten Salo–Hajala och Nunna–Kuppis. I den första byggfasen ingår dessutom byggplanering av hela sträckan. Byggplaneringen av hela sträckan skulle genomföras i etapper inom ramen för delägarnas intressen och finansiella åtaganden på det tekniskt och ekonomiskt mest ändamålsenliga sättet. Kostnadsberäkningen för den första byggfasen är totalt 1319,9 miljoner euro (MAKU 130, 2015=100).

Delägare och ägarandelar under byggfasen

Västbanan Ab:s delägare har följande ägarandelar under byggfasen:

Finska staten	67,00 %
Åbo stad	10,73 %
Esbo stad	14,03 %
Salo stad	2,23 %
Lojo stad	2,48 %
Vichtis kommun	2,31 %
Kyrksläotts kommun	1,24 %.

Den delägarstruktur för byggfasen som överenskommits i delägaravtalet och mellan kommunerna genomförs genom en riktad avgiftsfri aktieemission som genomförs efter förvärvet av Helsingfors stads aktier. De aktier som förvärvats från Helsingfors stad makuleras.

Finansiella åtaganden

Finska staten och kommundelägarna förbinder sig att finansiera den första byggfasen av projektet Västbanan med sammanlagt 800 miljoner euro med eget kapital. Finska statens andel av finansieringen på 800 miljoner euro är 400 miljoner euro och kommundelägarnas andel är sammanlagt 400 miljoner euro. Kommunernas finansieringsandel på 400 miljoner euro förfaller närmare den tidpunkt då järnvägen är färdig och investeringsnyttan realiseras. Finansieringen har fördelats i enlighet med kommunernas önskemål.

I delägaravtalet och dess bilaga 1 fastställs det maximala beloppet för varje delägarers finansieringsansvar. En delägare är inte skyldig att finansiera bolaget utöver det finansiella åtagandet.

Vid fördelningen av de finansiella åtagandena har man använt kostnadsberäkningarna för den första byggfasen på 1319,9 miljoner euro (MAKU 130, 2015=100), som fördelas på delprojekten enligt följande:

- Esbo–Hista (byggande 310 M€ och byggplanering 9 M€)
- Hista–Vichtis (byggande 139 M€ och byggplanering 4 M€)
- Vichtis–Lojo (byggande 510 M€ och byggplanering 14 M€)
- Salo–Hajala (byggande 140 M€ och byggplanering 8 M€)
- Nunna–Kuppis (byggande 120 M€ och byggplanering 3 M€)
- Lojo–Salo (byggplanering 48 M€)
- Hajala–Nunna (byggplanering 15 M€)

Utöver finansiering med eget kapital förbinder sig finska staten att söka riksdagens godkännande för en statsborgen som beviljas bolaget. Med hjälp av borgen kan bolaget ansöka om högst 520 miljoner euro i främmande kapital. I och med det godkännande som söks hos riksdagen förbinder sig finska staten att svara för 100 % av amorteringarna av finansieringen med främmande kapital och 67 % av finansieringskostnaderna för det främmande kapitalet. Kommundelägarna förbinder sig att stå för 33 % av finansieringskostnaderna för det främmande kapitalet. Med finansieringskostnaderna avses såväl räntekostnader som kostnader för finansieringsarrangemang och låneskötsel.

En förutsättning för att ansöka om finansiering med främmande kapital är att finansieringen med eget kapital och de återstående likvida medlen som gäller periodiseringen av de finansiella åtaganden har förbrukats innan finansieringen med främmande kapital lyfts.

Alternativt kan finska staten besluta om att ordna finansieringen på 520 miljoner euro också på andra sätt. Också i detta alternativ står delägarna för kostnaderna, såsom kostnaderna för finansiering med främmande kapital. Räntekostnaderna på det främmande kapitalet ingår inte i maximibeloppet för de kommundelägarnas finansiella åtaganden.

I projektets kostnads kalkyl kan förändringar i kostnadsnivån enligt markbyggnadskostnadsindexet (MAKU) förekomma (i delägaravtalet kallat 'normal kostnadsökning').

Normala kostnadsökning finansieras i förhållande till delägarnas ägarandelar. I finansieringsfaserna 1 och 2 finansierar staten 67 % av kostnadsökningen och kommunerna 33 %, tills statens finansiering på 400 miljoner euro har utnyttjats fullt ut. Efter att statens finansieringsandel om högst 520 miljoner euro i finansieringsfas 3 har säkerställts, finansieras den normala kostnadsökningen av staten och kommunerna i proportionerna 67 % / 33 % tills statens totala finansiering på 920 miljoner euro har använts i sin helhet.

I alla finansieringsfaser anvisar staten och kommunerna finansiering symmetriskt i samma takt. Den normala kostnadsökningen finansieras också på detta symmetriska sätt. Detta innebär att statens finansieringsandel på 400/920 miljoner euro alltid har förbrukats i sin helhet innan kommunernas finansieringsandel skulle komma att överskridas på grund av kostnadsökningen. Kommunernas ansvar för normala kostnadsökning begränsas till att statens finansieringsandel på 400/920 miljoner euro har använts fullt ut.

Om kostnadsutvecklingen är större än den normala kostnadsökningen eller leder till att de finansiella åtagandena överskrider informeras aktieägarna om detta. Därefter kan beslut om att inleda, fortsätta eller ändra delprojekt fattas endast om beslutet stöds av 3/4 av bolagets delägare. Ingen

delägares finansieringsåtagande kan dock höjas utan den berörda delägarens godkännande.

Delägarna förbinder sig att stå för eventuella normala kostnadsökningar. I delägaravtalet avtalas om ansvar enligt en normal kostnadsökning och periodiseringen av dem. Normal kostnadsökning ingår inte i maximibeloppet för kommundelägarnas finansiella åtaganden, men kommundelägarnas ansvar för normal kostnadsökning begränsas tills statens finansieringsandel på 400 / 920 miljoner euro har förbrukats i sin helhet. Eventuellt CEF- eller EU-finansieringsstöd kommer att användas för att täcka normal kostnadsökning i enlighet med villkoren i delägaravtalet.

Statens finansieringsansvar får högst uppgå till sammanlagt 920 miljoner euro plus kostnaderna för finansieringen med främmande kapital, varav staten förbinder sig att täcka 67 %.

En finansieringsplan upprättas och finansieringsinbjudningar skickas till delägarna i enlighet med bolagets tidigare praxis.

Det maximala beloppet för varje delägares finansiella åtagande, ansvaret för normal kostnadsökning och andelen av kostnaderna för finansiering av främmande kapital har definierats i bilaga 1 till delägaravtalet.

Övriga villkor i delägaravtalet

Inledande av delprojekt och exceptionell kostnadsökning

Västbanan Ab kan förbinda sig till kostnaderna för byggandet av delprojekt endast om kostnadsökningen inte överskrider den normala kostnadsökningen eller leder till överskridning av delägarnas finansiella åtaganden.

Om kostnadsutvecklingen är större än den normala kostnadsökningen eller leder till att de finansiella åtagandena överskrids informeras aktieägarna genast om detta. Beslutsfattandet om inledning eller fortsättning av delprojekt som den eventuella ovan nämnda kostnadsökningen förutsätter överförs till delägarna och besluten fattas med kvalificerad majoritet.

Bolaget kan besluta om att inrätta ett kostnadsriskuskott, där även representanter som utses av delägarna kan delta.

Överlåtande till statens bannät

Den egendom som Västbanan Ab planerat och byggt införlivas i statens bannät så fort som möjligt efter att den färdiga helheten har fått tillstånd för ibruktagande och Trafikledsverket har förutsättningar att ta emot egendomen. Bolaget överlåter banavsnitten som en del av statens bannät genom ett arrangemang som inte kräver att finska staten betalar separat vederlag eller betalning.

Bolaget förbinder sig i samarbete med Trafikledsverket att främja genomförandet av byggprojektet kostnadseffektivt och med beaktande av alla delägares intresse.

Samarbetsavtal med Trafikledsverket

Byggandet genomförs i enlighet med Trafikledsverkets anvisningar och tekniska krav. Bolaget och Trafikledsverket avtalar om samarbetet i ett samarbetsavtal som ska ingås inom sex månader efter att delägaravtalet undertecknats.

Förvaltning av bolaget

Finska staten utser sju (7) styrelseledamöter och varje kommundelägare en (1) medlem. Styrelsen har tretton (13) ledamöter. Finska staten utser styrelsens ordförande och vice ordförande.

Styrelsen utser en verkställande direktör, vars utnämning förutsätter understöd av tio (10) ledamöter och vars avskedande förutsätter understöd av sju (7) ledamöter.

I specificerade fall i delägaravtalet kräver beslutet en kvalificerad majoritet på $\frac{3}{4}$ av bolagets aktier och rösterna som dessa aktier ger.

Utöver de ovan nämnda villkoren innehåller delägaravtalet sedvanliga villkor i delägaravtal, såsom skyldighet att medverka, tolkning, sekretess mm.

Förvärv av Helsingfors stads aktier

I delägaravtalet för planeringsprojektet för Västbanan 4.12.2020 avtalades att de finansiella åtagandena eller deras ömsesidiga proportionella andelar i delägaravtalet inte ger upphov till en presumtion för eventuell senare finansiering av byggfasen eller i dess villkor. Delägarna blev inte skyldiga att finansiera byggfasen, utan beslut om finansieringen av byggfasen ska fattas separat.

Helsingfors stad deltar inte i byggfasen i projektet Västbanan och avstår från sina aktier. I enlighet med delägaravtalet för planeringsprojektet ansvarar Helsingfors stad dock för slutförandet av planeringsprojektet och skyldigheterna i anslutning till det.

Helsingfors stads aktier förvärvas till Västbanan Ab för 1 650 001 euro. På förvärvet av aktierna tillämpas villkoren i aktieägaravtalet 4.12.2020. Köpesumman för aktierna består av en grundavgift som fastställs enligt 3.2.1 i delägaravtalet och en utjämningsavgift som bestäms enligt de uppskattade återstående likvida medlen och ägarandelen i planeringsprojektet. Beloppet av den utjämningsavgift som ska betalas när avtalet träder i kraft har fastställts i förhandlingarna mellan delägarna enligt de beräknade återstående likvida medlen. Beloppet av utjämningsavgiften justeras enligt utfallet när planeringsprojektet avslutas år 2027.

Helsingfors stad står för överlåtelseskatten på aktiernas köpesumma.

I köpebrevet förbinder sig delägarna till att det placerade fria egna kapitalet i Västbanan Ab kan användas för att betala den sista raten av den eventuella utjämningsavgiften i slutet av planeringsprojektet, om bestämmelserna i aktiebolagslagen tillåter det. Om det vid den slutberäkningen konstateras att man har betalat ett för stort utjämningsbelopp till Helsingfors stad den dag då köpebrevet träder i kraft ska staden återbetala det överskridande beloppet till bolaget.

Köpebrevet träder i kraft samtidigt som det nya delägaravtalet om Västbanan Ab träder i kraft.

Ikraftträdande av delägaravtalet och hinder för avtalets bindande karaktär

Delägaravtalet träder i kraft när parterna har undertecknat det. Om någon av parterna inte kan fortsätta som delägare på grund av juridiskt hinder eller dylikt ska man sträva efter att avhjälpa situationen genom förhandlingar mellan parterna. Om en part inte kan fortsätta som delägare är bolaget inte skyldigt att återbetala till parten den finansiering som parten redan har betalat, om inte annat separat avtalas. Dessutom är en part som inte kan fortsätta som delägare skyldig att överlåta aktierna till bolaget eller en part som bolaget uppdelat mot ett vederlag på en euro.

Delägarna fattar ett enhälligt beslut om en riktad avgiftsfri aktieemission

Till följd av den riktade avgiftsfria emissionen och registreringen ändras bolagets ägarstruktur enligt nedanstående. Den riktade aktieemissionen är avgiftsfri för de nuvarande delägarna och de aktier som förvärvats från Helsingfors makuleras.

Aktieägare	Ursprungligt aktieantal (st.)	Riktad aktieemission (st.)	Nytt aktieantal (st.)	Gammal ägarandel (%)	Ny ägarandel (%)
Finska staten	394 485	945 515	1 340 000	55,13 %	67,00 %
Åbo stad	102 503	111 997	214 500	14,33 %	10,73 %
Esbo stad	102 503	177 997	280 500	14,33 %	14,03 %
Salo stad	37 402	7 148	44 550	5,23 %	2,23 %
Lojo stad	37 402	12 098	49 500	5,23 %	2,48 %
Vichtis kommun	37 402	8 798	46 200	5,23 %	2,31 %
Kyrksläotts kommun	3 800	20 950	24 750	0,53 %	1,24 %
Totalt	715 497	1 284 503	2 000 000	100,00 %	100,00 %

Ikraftträdande av delägaravtalet och hinder för avtalets bindande karaktär
Delägaravtalet träder i kraft när parterna har undertecknat det. Om någon av parterna inte kan fortsätta som delägare på grund av juridiskt hinder eller dylikt ska man sträva efter att avhjälpa situationen genom förhandlingar mellan parterna. Om en part inte kan fortsätta som delägare är bolaget inte skyldigt att återbetala till parten den finansiering som parten redan har betalat, om inte annat separat avtalas. Dessutom är en part som inte kan fortsätta som delägare skyldig att överlåta aktierna till bolaget eller en part som bolaget uppdelat mot ett vederlag på en euro.

Kyrksläotts kommuns ekonomiska ansvar

Maximibeloppet av ansvaret för finansieringen av den första byggfasen i projektet fördelas mellan kommunerna enligt följande:

Kommun	Andel (%)	Euro
Esbo	42,50 %	170 000 000
Kyrkslätt	3,75 %	15 000 000
Lojo	7,50 %	30 000 000
Salo	6,75 %	27 000 000
Åbo	32,50 %	130 000 000
Vichtis	7,00 %	28 000 000
Kommunerna totalt	100,00 %	400 000 000

Genom att godkänna delägaravtalet förbinder sig till Kyrkslätt kommun att kapitalisera bolaget för 15 miljoner euro för att genomföra investeringsprojektet. Kommunens finansiella ställning möjliggör inte kapitalisering från kassan, så kommunen kommer att finansiera sin andel med lån. Till följd av detta får kommunen resultatpåverkande ränteutgifter.

I och med att projektdelarna blir färdiga aktiveras den pågående investeringen som egendomspost varav kommunen får resultatpåverkande bokföringsmässiga poster. Avskrivningarna belastar kommunens resultat under de kommande 40 åren.

Åbo stad har bett revisionssammanslutningen om en promemoria av redovisningen av de kapitalplaceringar som kommundelägarna gjort i projektbolaget i kommunernas bokföring. Promemorian stöder den ovan nämnda avskrivningsredovisningen men rekommenderar dessutom att lämna en begäran om utlåtande till bokföringsnämndens välfärdsområdes- och kommunsektion om avskrivningsredovisningen. Ett gemensamt utlåtande har begärts som stöd för beslutsfattande i alla kommundelägare.

Enligt den senaste beräkningen kommer kapitaliseringen att periodiseras åren 2027–2032. Den negativa resultateffekten på kommunen ökar när projektet framskrider. Beräkning av den årliga ekonomiska effekten:

Länsirata	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Yhteensä
Taseosuus	501 174	1 363 740	3 443 443	4 318 509	3 669 596	1 703 538	15 000 000
Tulosvaikutukset							
Korot yht. 2027-2032 (korko 2,6-3 %)	14 269	40 647	122 164	240 196	354 071	419 923	1 186 773
Valtion lainan korko-osuus				80 000	160 000	160 000	400 000
Poisto						375 000	375 000
Tulosvaikutus yhteensä	14 269	40 647	122 164	320 196	514 071	954 923	1 961 773

Resultateffekten per år kommer att klarna, men den är som högst när alla projektandelarna har blivit färdiga. Resultateffekten på grund av finansieringsansvaret till fullt belopp är därmed -2,0 miljoner euro.

Dessutom ökar lånebeståndet på kommunens ansvar med 15 miljoner euro. Ränteutgifterna minskar i och med amorteringarna.

Utöver den ekonomiska påverkan som kommunens kapitalisering medför kommer kommunen också att bära en andel (1,24 %) av räntekostnaderna för det främmande kapital (520 miljoner euro) som projektbolaget upptar och som garanteras av staten, varav kommunernas andel är 33 %. När det gäller detta är det svårt att göra en exakt konsekvensbedömning, eftersom man ännu inte har tillgång till detaljerna om lånet. Den del av räntan på det statsgaranterade lånet som hänförs till kommunen har uppskattats till 0,8 miljoner euro.

Kommunen bär ekonomiskt ansvar för finansieringsandelen av den första byggfasen (15 milj. euro) och ränteutgifterna för lånet. De ekonomiska konsekvenserna av dessa är ökningen av lånebeståndet med 15 miljoner euro och en resultateffekt av den första fasen på 3,7 miljoner euro, om de överenskomna ansvaren utfaller enligt beräkningen. Avskrivningarna från den första fasen börjar när kommunens banandel blir färdig, det vill säga från och med år 2032. Den årliga ekonomiska effekten av detta är 375 000 euro i 40 år.

I beräkningen har man inte beaktat den eventuella effekten av den normala kostnadsökningen.

Kommunens verksamhetsområde

Med stöd av 7 § 1 mom. i kommunallagen sköter kommunen de uppgifter som den har åtagit sig med stöd av självstyrelsen. Dessa uppgifter bildar kommunens allmänna verksamhetsområde. Principerna för bestämningen av det allmänna verksamhetsområdet styr och avgränsar de uppgifter som kommunen kan åta sig.

När kommunens verksamhetsområde fastställs ska de allmänna rättsprinciperna för förvaltningen enligt 6 § i förvaltningslagen tas i beaktande. Dessutom anses av hävd att principer som begränsar det allmänna verksamhetsområdet är allmännyttighet, uppgiftens lokala förankring, förbud mot stöd till privata aktörer, förvaltningens subsidiaritet och arbetsfördelning med andra myndigheter samt förbud mot spekulativ verksamhet.

Utveckling av snabbare spårförbindelser förbättrar kommunens tillgänglighet och de allmänna verksamhetsförutsättningarna för näringslivet i kommunen samt utvidgar pendlingsområdet och främjar invånarnas välfärd genom att göra pendlingsförbindelserna och den övriga mobiliteten smidigare. Projektet Västbanan är ett mycket viktigt infrastrukturprojekt för hela Finlands och särskilt för den framtida utvecklingen av och konkurrenskraften i kommunerna längs banan.

Enligt den gällande bolagsordningen för Västbanan Ab är syftet med bolagets verksamhet att utveckla, planera och bygga järnvägsinfrastruktur för samhällets, myndigheternas och aktieägarnas behov och att producera bedömningar av fördelar, olägenheter och andra konsekvenser i anslutning till den. Det huvudsakliga syftet med bolagets verksamhet är inte att inbringa aktieägarna vinst. Bolagets verksamhetsområde är planering och byggande av järnvägsinfrastruktur i anslutning till byggnadsprojektet. Bolaget kan göra eller låta göra utredningar för att möjliggöra byggandet och för att identifiera projektets konsekvenser.

Bolagets verksamhet kan inte anses vara rent industriellt eller kommersiellt och därmed inte spekulativ verksamhet.

Västbanan bland annat främjar livskraften och invånarnas välfärd i Kyrksläotts kommun och har ett klart samband med uppnåendet av kommunens syfte enligt 1 § i kommunallagen. Ägandet och finansieringen av Västbanan Ab hör till kommunens allmänna ansvarsområde.

Regler om statligt stöd

I fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) 107(1) föreskrivs: "Om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna". Reglerna om statligt stöd gäller endast om stödmottagaren är ett "företag" (Europeiska kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 6).

Västbanan Ab:s verksamhetsområde enligt 2 § i bolagsordningen är planering och byggande av banan i anslutning till den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo. Bolaget kan göra eller låta göra utredningar för att möjliggöra byggandet och för att identifiera projektets konsekvenser. Bolaget kan också bedriva annan verksamhet i anslutning till planering och byggande av infrastrukturen för spårtrafik. Bolaget utövar inte ekonomisk verksamhet, dvs. tillhandahåller varken varor eller tjänster på marknaden. Därmed är det inte ett företag som avses i EUF 107(1), och reglerna om statligt stöd tillämpas inte på ägandet och finansieringen av bolaget.

Europeiska kommissionen anser att påverkan på handeln mellan medlemsstaterna eller snedvridning av konkurrensen vanligtvis är utesluten i samband med byggandet av infrastrukturen i fall där det samtidigt inträffar att en infrastruktur normalt sett inte möter direkt konkurrens, den privata finansieringen är obetydlig inom sektorn och den berörda medlemsstaten och infrastrukturen inte är avsedd att selektivt gynna ett visst företag eller en viss sektor utan medför fördelar för samhället i stort (kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 211).

För att hela den offentliga finansieringen av ett visst projekt ska falla utanför reglerna om statligt stöd måste medlemsstaterna se till att den finansiering som ges för byggande av infrastruktur i de situationer som nämns i punkt 211 inte kan användas för att korssubventionera eller indirekt subventionera annan ekonomisk verksamhet, inbegripet driften av infrastrukturen (kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 212). Finansieringen som beviljas till Västbanan Ab används varken för att utöva infrastrukturverksamhet eller för att stöda andra ekonomiska funktioner.

EU-kommissionen anser att byggandet av järnvägsinfrastruktur som görs tillgänglig för potentiella användare på lika och icke-diskriminerande villkor vanligtvis uppfyller de villkor som anges i punkt 211, och därför leder dess finansiering normalt sett inte till att handeln mellan medlemsstaterna påverkas eller till att konkurrensen snedvrids (kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 219). Även om Västbanan Ab:s verksamhet skulle bedömas vara av ekonomisk karaktär påverkar

stödet inte handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider inte heller konkurrensen. Ägandet och finansieringen av Västbanan Ab utgör inte statligt stöd som avses i EUF 107(1).