

Kommunstyrelsen	§ 103	30.03.2020
Kommunfullmäktige	§ 30	20.04.2020

---

## Kyrkslätts kommuns andel i Turun Tunnin Juna Oy

Kommunstyrelsen 30.03.2020 § 103

Beredare

Kommundirektör Tarmo Aarnio, fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi

Idén om att bygga höghastighetstågförbindelser har blivit mer framträdande under 2000-talet. Man tänker att områdenas och regionernas nåbarhet är av central betydelse med tanke på Finlands konkurrenskraft och framgång. Omfattande banprojekt har konstaterats ha positiva effekter på den ekonomiska tillväxten, utvecklingen av inkomstfördelningen, pendlingsområden, stadsstrukturer och miljön. Utmaningarna gällande klimatförändringen, urbaniseringen och nåbarheten förutsätter att Finlands trafiksystem utvecklas kraftigt och att man rör man sig mot hållbara färdvägar inom trafiken. Nybyggande och tillväxt riktas mot områden med spårförbindelser.

Staten utredde under den föregående regeringsperioden 2015–2019 olika alternativ för att genomföra och finansiera stora infraprojekt samt hur de långa planerings- och genomförandetiderna för projekt kunde förkortas.

Den parlamentariska arbetsgrupp som har utvärderat finansieringen av transportnätet konstaterade i sin slutrapport 28.2.2018 att man för att påskynda och effektivisera fler infraprojekt än tidigare kan använda projektspecifika bolag.

Under slutet av 2018 utredde en arbetsgrupp tillsatt av finansministeriet genomförandet av infrastrukturprojekt med hjälp av en bolagsmodell. Arbetsgruppen skissade upp i sin slutrapport som den överlämnade till finansministeriet 20.12.2018 en modell för genomförande av stora infraprojekt genom ett aktiebolag.

Finanspolitiska ministerutskottet förordade 10.9.2019 bland annat följande riktlinjer för att främja de stora investeringarna i spårtrafiken:

- förhandlingar inleds i syfte att bilda ett projektbolag för Entimmeståget till Åbo som har till uppgift att genomföra planeringen av infrastrukturprojektet fram till byggberedskapen,
- bildandet av bolaget förutsätter att förutom staten också andra offentliga sammanslutningar eller sammanslutningar i offentlig ägo som får nytta av projektet blir ägare,

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

- staten äger minst 51 % av projektbolaget, de övriga aktieägarna förbinder sig till att tillföra bolaget kapital på en andel på minst ca 49 % av de beräknade kostnaderna för den planering som byggberedskapen förutsätter och av de övriga kostnaderna som bolagets verksamhet förutsätter,
- deltagandet i planeringsfasen och i finansieringen av planeringen binder inte parterna till byggfasen för projekten eller till finansieringen av byggandet,
- statens andel av planeringskostnaderna är 38,25 miljoner euro,
- förhandlingsresultatet med delägaravtal tillställs separat det finanspolitiska utskottet för behandling och godkännande vid ett senare tillfälle.

Kommunikationsministeriet inledde förhandlingar med kommunerna gällande bildandet av ett projektbolag i november 2019.

Parterna nådde ett förhandlingsresultat om innehållet i delägaravtalet 13.2.2020. Avsikten med delägaravtalet är att komma närmare överens om till exempel grundandet, förvaltningen och finansieringen av samt beslutsfattandet i projektbolaget samt om delägarnas rättigheter och skyldigheter i förhållande till varandra. Det slutliga godkännandet av delägaravtalen och grundandet av projektbolaget förutsätter dock ännu att alla förhandlingsparter fattar beslut i sina egna beslutsfattande organ. För statens del har ärendet behandlats 3.3.2020 i finanspolitiska ministerutskottet.

Med grundandet av ett projektbolag vill man säkerställa att planeringen av en spårförbindelse mellan Helsingfors och Åbo kan slutföras. Spårförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo är en av de viktigaste förbindelserna i Finland och omfattande behov av att utveckla den har konstaterats.

Projektbolagets uppgift är att planera och finansiera banprojektet fram till byggberedskap. Detta innebär planering tills banplanen enligt banlagen är färdig. Projektets egentliga byggplan är en del av byggfasen och hör därmed inte till projektbolagets verksamhet under planeringsfasen. Separata beslut om byggande, byggherre, finansiering och drift fattas senare när planeringsberedskapen framskridit. I detta skede ska banprojektet inte särskiljas från utvecklandet av hela trafikledsnätet och 12 års trafiksystemplanering, så att de mest kostnadseffektiva och bäst fungerande lösningarna kan tas i bruk.

### Helheten som planeras

En snabb tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo kan anses bestå av fyra olika delhelheter: Esbobanan, direktbanan Esbo–Salo, spårförbindelsen Salo–Åbo och vissa delområden av Åbo bangårds

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

utveckling. Syftet med bildandet av projektbolaget är att främja planeringen av direktbanan mellan Esbo och Salo och förbindelsesträckan mellan Salo och Åbo fram till byggberedskap.

Staten anvisade redan tidigare 40 M€ i budgetfinansiering för ovannämnda förbindelsesträcka som Trafikledsverket har använt i utredningsplaneringen i anslutning till projektet enligt banlagen. Den allmänna planeringen blir klar år 2020. Slutförandet av planeringen kräver att en banplan utarbetas. Dess kostnader beräknas till cirka 75 M€. Av detta belopp motsvarar planeringskostnaderna för direktbanan mellan Esbo och Salo cirka 60 M€ och dubbelspåret mellan Salo och Åbo cirka 15 M€. Preliminärt uppskattas byggkostnaderna för direktbanan mellan Esbo och Salo uppgå till cirka 2,3 miljarder euro och för dubbelspåret mellan Salo och Åbo till cirka 435 miljoner euro. I detta skede har parterna endast avtalat om planering fram till byggberedskap. Övergången till själva byggfasen förutsätter nya förhandlingar och beslut mellan delägarna.

### **Bolagets delägaravtal och finansieringsförbindelse**

Turun Tunnin Juna Oy och dess ägare ingår ett delägaravtal sinsemellan. I avtalet kommer de överens om de centrala målen för bolaget och för projektet Entimmeståget till Åbo. Delägaravtalet omfattar förutom staten även Åbo stad, Esbo stad, Helsingfors stad, Salo stad, Lojo stad, Vichtis kommun och Kyrksläotts kommun.

I delägaravtalet kommer man noggrannare överens om bland annat projektbolagets förvaltning, finansiering och beslutsfattande, ägandet och överlåtelsen av aktierna samt rättigheterna och skyldigheterna med anknytning till aktierna och delägarnas rättigheter och skyldigheter sinsemellan. Ett utkast till delägaravtal och andra dokumentutkast som är förknippade med bildandet av projektbolaget finns som bilagor till detta förslag.

Centrala villkor i delägaravtalet är bl.a. följande:

- bolagets ändamål,
- parternas finansieringsandelar i maximibelopp,
- allokering av EU-stödet till parternas kostnadsandelar i samma proportion som de ursprungliga finansieringsandelarna,
- effekten av eventuella nya delägarkommuner på de ursprungliga delägarnas finansieringsandelar,
- separata förhandlingar som drivs i fråga om spårprojektets byggfas,
- man strävar att lösa den osäkerhet som hänför sig till projektbolagets mervärdesskattemässiga behandling så att det egentliga kostnadsansvaret över projektbolagets finansiering mellan staten och kommundelägarna

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

förverkligas i så hög grad som möjligt i enlighet med det som parterna har kommit överens om vad gäller fördelningen av finansieringskostnaderna,  
- statens rätt att inlösa de övriga delägarnas aktier för en euro om parterna inte kommer överens om finansieringen för byggfasen och/eller om nedläggningen av projektbolagets verksamhet kräver detta,  
- sammansättningen av bolagets styrelse (Kyrkslätt har rätt att utnämna en sakkunnigmedlem i bolagets styrelse),  
- parterna har rätt att få de uppgifter de behöver från bolaget om någon tvingande bestämmelse i lagen inte hindrar detta,  
- ändring av de centrala villkoren i delägaravtalet förutsätter alla parterers samtycke.

Finanspolitiska ministerutskottet beslutade 10.9.2019 att staten äger minst 51 % av projektbolaget vid bildandet. De övriga delägarna skulle förbinda sig till kapitalisering av bolaget med en ca 49 procents andel av planeringskostnaderna som byggberedskapen förutsätter samt av andra kostnader som projektbolagets verksamhet förutsätter.

Kommunerna har kommit fram till ett förhandlingsresultat om hur ovan nämnda 49 procents andel av kapitaliseringen fördelas. Enligt förhandlingsresultatet skulle parterna förbinda sig till att svara för projektbolagets kostnader avrundat högst enligt följande:

<b>Delägare</b>	<b>Andel (milj. €)</b>	<b>Andel (% , ca)</b>
Finska staten	39,45 milj. €	51 %
Åbo stad	10,25 milj. €	13,3 %
Esbo stad	10,25 milj. €	13,3 %
Helsingfors stad	5,8 milj. €	7,5 %
Salo stad	3,74 milj. €	4,8 %
Lojo stad	3,74 milj. €	4,8 %
Vichtis kommun	3,74 milj. €	4,8 %
Kyrksläotts kommun	0,38 milj. €	0,5 %

I den nu överenskomna första fasen är bolagets verksamhetsområde och uppgift planering och finansiering av projektet fram till byggberedskap. I planeringsfasen finansierar projektbolaget sin verksamhet huvudsakligen genom ägarnas kapitaliseringar.

Kyrksläotts kommuns ägarandel i bolaget kommer att vara 0,48 % och antalet aktier som tecknas kommer att vara 3 800. Aktiernas teckningspris är totalt 4 902 och teckningen görs genom att underteckna avtalet om bolagsbildning. Avsikten är att aktieteckningen sker så snabbt som möjligt efter att de formella besluten om godkännande av delägaravtalet fattats.

Kyrksläotts kommuns egentliga finansieringsförbindelse för att kapitalisera bolaget är högst 380 000 euro, inklusive aktiernas teckningspris, och

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

kommunen har med stöd av delägaravtalet inte skyldighet att finansiera de delar som överskrider finansieringsförbindelsen. Kommunens finansieringsandel till bolaget fördelas enligt den preliminära planen på åren 2020–24, vilket innebär att ifrågavarande anslagsreservering ska göras i budgetens investeringsdel i samband med budgeten 2021 under ekonomiplanperioden 2021–2023.

Bolagets styrelse ska lämna in en finansieringsplan till kommunen gällande bolaget och planeringsprojektet som budgeteras på årsnivå efter att bolagets verksamhet har inletts. Dessutom ska styrelsen uppdatera denna finansieringsplan årligen under planeringsprojektets gång och lämna in en uppdaterad finansieringsplan före slutet av augusti varje kalenderår så att kapitaliseringsbehovet kan preciseras inom ramen för den totala finansieringen fram till följande egentliga budgetår.

### **Bolagets verksamhet efter bildandet**

Enligt planerna ska bolaget grundas så fort som möjligt efter att nödvändiga beslut har fattats mellan förhandlingsparterna och ett delägaravtal har uppgjorts och undertecknats.

Allmänt sett är planeringen av banprojekt en mycket långvarig process som preciseras efterhand och som innehåller flera lagstadgade faser.

Bolagets uppgift i det inledande skedet är att arrangera verksamheten så att det så fort som möjligt kan börja sköta sin uppgift att sköta projektets fortsatta planering.

Till processen för planering av banprojekt hör en förhandsutredning där man utreder bland annat tidpunkten för banprojektet på generalplanens detaljnivå. I detta skede är det ännu möjligt att banlinjen har alternativa sträckningar som preciseras i takt med att utredningen framskrider. Efter förhandsutredningen fastställer utredningsplaneringen det ungefärliga läget för järnvägen, markbehovet och förhållandet till den omgivande markanvändningen. Innan investeringen inleds ska banplanering genomföras, som är detaljerad planering som syftar till genomförandet av banprojektet.

Dessutom ska en miljökonsekvensbedömning (MKB) av projekten göras. Förfarandet är också en lagstadgad process där man bedömer banprojektets konsekvenser för naturen, den byggda miljön, människornas hälsa och välfärd samt utnyttjandet av naturresurser.

Det är också möjligt att överklaga planerna, vilket för sin del kan fördröja planeringen och slutligen genomförandet av projektet. Den fortsatta beredningen av en snabb tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo har utan eventuella besvärstider beräknats pågå till 2024 för sträckan Salo–

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

Åbo, och till 2025 för sträckan Esbo–Salo. För tillfället uppskattas att byggprojektet i sin helhet kan färdigställas och trafikeringen inledas i slutet av 2031.

### 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.

Med tanke på kommunens allmänna kompetens är det motiverat att delta i ägandet och finansieringen av projektbolaget Turun Tunnin Juna, med vars stöd deltagandet i projektbolaget kan anses höra till kommunens kompetens för Kyrksläotts kommuns del. De centralaste motiveringarna förknippas med ökandet av livskraften i vår kommuns norra del och främjandet av invånarnas välfärd och har en tydlig koppling till ändamålsbestämmelserna i 1 § i kommunallagen.

Föredragande

Kommundirektören

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar föreslå kommunfullmäktige att

1

Kyrksläotts kommun blir delägare i projektbolaget som genomför planeringen av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo (Turun Tunnin Juna Oy) samt godkänner bolagets stiftelseurkund, bolagsordning och delägaravtal enligt bilagorna.

2

fullmäktige beslutar förbinda sig till bolagets aktieteckning och kapitalisering med en finansieringsförbindelse på högst 380 000 euro på så sätt att

- 76 000 euro läggs till i investeringsanslagen för 2020 för teckning av bolagets aktiekapital och deltagande i kostnaderna för planering under det pågående året och

- anslagsreserveringarna som behövs för åren 2021-24 görs årligen i samband med godkännandet av budgeten

3

kommundirektören befullmäktigas att göra smärre justeringar som eventuellt behövs i avtalshandlingarna.



Kommunstyrelsen § 103 30.03.2020  
Kommunfullmäktige § 30 20.04.2020

Beslut Enligt förslaget.

För kännedom kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige 20.04.2020 § 30  
1514/00.04.00/2019

Beslutsförslag Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att

- 1  
Kyrkslätt kommun blir delägare i projektbolaget som genomför planeringen av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo (Turun Tunnin Juna Oy) samt godkänner bolagets stiftelseurkund, bolagsordning och delägaravtal enligt bilagorna.
- 2  
fullmäktige beslutar förbinda sig till bolagets aktieteckning och kapitalisering med en finansieringsförbindelse på högst 380 000 euro på så sätt att
  - 76 000 euro läggs till i investeringsanslagen för 2020 för teckning av bolagets aktiekapital och deltagande i kostnaderna för planering under det pågående året och
  - anslagsreserveringarna som behövs för åren 2021-24 görs årligen i samband med godkännandet av budgeten
- 3  
befullmäktigar kommundirektören att göra smärre justeringar som eventuellt behövs i avtalshandlingarna.

Behandling Kommundirektör Tarmo Aarnio presenterade ärendet vid sammanträdet.

Under diskussionen gavs följande klämförslag:

**Ledamot Kim Åströms klämförslag:**

Planeringen inleds först i och med att beslutet om stödfinansiering har fattats, och genomförs endast i den omfattning som stödfinansieringen tillåter tills staten har förbundit sig till genomförandet av projektet.

Klämförslaget understöddes av Anneli Granström.

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

**Ledamot Linda Basiliers klämförslag:**

Kommunfullmäktige önskar att man i första hand satsar på att utveckla de befintliga banorna. I fråga om nya banor bedöms nyttan i förhållande till alternativa investeringar. Kommunfullmäktige anser det viktigt att Kustbanan utvecklas.

Klämförslaget understöddes av Anna Aintila, Patrik Lundell, Hans Hedberg, Kim Männikkö och Eja Björkqvist.

Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att ledamöter Kim Åström och Linda Basilier har gett klämförslag som har fått understöd.

**Kim Åströms klämförslag** godkändes inte enhälligt så man måste rösta om klämförslaget.

Ordföranden föreslog att fullmäktige röstar om ärendet så att de som understöder Kim Åströms klämförslag röstar "ja" och de som inte understöder Åströms klämförslag röstar "nej".

Kommunfullmäktige godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs 9 ja-röster, 40 nej-röster och 2 blanka röster.

Klämförslaget godkändes inte.

**Omröstning:**

Ja: Linda Basilier, Kim Männikkö, Patrik Lundell, Hans Hedberg, Anders Adlercreutz, Carl-Johan Kajanti, Anna Aintila, Kim Åström och Anneli Granström.

Nej: Miika Engström, Reetta Hyvärinen, Tero Suominen, Jukka Tammi, Piia Aallonharja, Anni-Mari Syväniemi, Minna Hakapää, Matti Kaurila, Riikka Purra, Veikko Vanhamäki, Pekka Rehn, Ulf Kjerin, Erkki Majanen, Mikko Kara, Outi Saloranta-Eriksson, Elina Utriainen, Antti Salonen, Ari Harinen, Saara Huhmarniemi, Ulla Seppälä, Irja Bergholm, Emmi Wehka-aho, Noora Piili, Pekka M. Sinisalo, Jarmo Uimonen, Markus Myllyniemi, Petri Ronkainen, Anna Kylmänen, Marjut Frantsi-Lankia, Antti Kilappa, Eja Björkqvist, Johanna Fleming, Maarit Orko, Pekka Jäppinen, Raija Vahasalo, Rita Holopainen, Kati Kettunen, Sanni Jäppinen, Hanna Haikonen och Pekka Oksanen

Blankt: Timo Haapaniemi och Tony Björk



Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

§ 103

30.03.2020

§ 30

20.04.2020

**Linda Basiliers klämförslag** godkändes inte enhälligt så man måste rösta om klämförslaget.

Ordföranden föreslog att fullmäktige röstar om ärendet så att de som understöder Linda Basiliers klämförslag röstar "ja" och de som inte understöder Basiliers klämförslag röstar "nej".

Kommunfullmäktige godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs 13 ja-röster och 38 nej-röster.

Klämförslaget godkändes inte.

#### **Omröstning:**

Ja: Patrik Lundell, Kim Männikkö, Ulf Kjerin, Tony Björk, Hans Hedberg, Veikko Vanhamäki, Anna Aintila, Eja Björkqvist, Minna Hakapää, Anders Adlercreutz, Linda Basilier, Carl-Johan Kajanti och Rita Holopainen.

Nej: Hanna Haikonen, Pekka Oksanen, Riikka Purra, Timo Haapaniemi, Petri Ronkainen, Irja Bergholm, Pekka M. Sinisalo, Emmi Wehka-aho, Ari Harinen, Pekka Jäppinen, Antti Kilappa, Mikko Kara, Reetta Hyvärinen, Miika Engström, Sanni Jäppinen, Johanna Fleming, Maarit Orko, Anna Kylmänen, Outi Saloranta-Eriksson, Tero Suominen, Elina Utriainen, Ulla Seppälä, Anni-Mari Syväniemi, Kim Åström, Jarmo Uimonen, Noora Piili, Saara Huhmarniemi, Kati Kettunen, Pekka Rehn, Raija Vahasalo, Anneli Granström, Piia Aallonharja, Marjut Frantsi-Lankia, Antti Salonen, Markus Myllyniemi, Matti Kaurila, Erkki Majanen och Jukka Tammi.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutade i enlighet med förslaget.

Liitteet / bilagor

- 1 Stiftelseurkund
- 2 Bolagsordning
- 3 Delägaravtal med bilagor