



25.03.2020

Ärende/6

§ 96

Deltagande i ägandet och finansieringen av Suomi-Rata Oy

HEL 2019-002824 T 00 01 06

Beslut

Stadsfullmäktige godkände att

- staden blir aktieägare i ett projektbolag (Suomi-Rata Oy) som har till uppgift att planera en tågförbindelse mellan Helsingfors och Tammerfors via Helsingfors-Vanda flygplats
- staden tecknar aktier i det projektbolag som bildas eller på annat sätt kapitaliserar bolaget med sammanlagt högst 24 miljoner euro.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, koncernstyrningschef, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Osakassopimusluonnos
- 2 Osakassopimusluonnos_liite 1.2
- 3 Osakassopimusluonnos_liite 12.4.1
- 4 Kuntien välinen sopimusluonnos
- 5 Perustamissopimusluonnos
- 6 Yhtiöjärjestysluonnos

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag

Övriga förhandlingsparter

Bilagor till utdrag

Kommunalbesvär, fullmäktige

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Utveckling av spårtrafiken

Kraven för hållbar utveckling, förebyggandet av klimatförändringen och ekonomiska orsaker förutsätter en helhetsbetonad ändring av rörlighe-



25.03.2020

Ärende/6

ten och logistiken. Förändringsbehovet och behovet att förbättra de snabba tågförbindelserna ökar också med anledning av urbaniseringen, som har blivit snabbare på 2000-talet, och ökningen har koncentrerats till lättillgängliga universitetsstäder såväl nationellt som internationellt sett. Trafiksystemen mellan stadsregioner och städer motsvarar dock ännu inte tillväxt- och hållbarhetsmålen till alla delar. Det har redan länge funnits behov att höja hastigheten och kapaciteten speciellt på stambanan.

Trafiken orsakar en avsevärd mängd av drivhusutsläpp. Att trafikströmmarna styrs till spårtrafiken har betydande klimateffekter.

Investeringarna på spårtrafiken har dessutom en tillväxtskapande effekt eftersom snabba pendelförbindelser ökar arbetskraftens rörlighet och företagens arbetskraftsreserv. De förbättrar även tillgängligheten och städernas allmänna funktionsförutsättningar inom näringslivet och de utvidgar pendlingsområdet och främjar invånarnas välbefinnande genom att pendelförbindelserna och den övriga rörligheten blir smidigare. Med tanke på näringslivet är snabba järnvägs- och flygförbindelser nödvändiga. Också utvecklingen av hela landets trafiksystem, städernas tillväxt och internationaliseringen förutsätter en direkt och snabb förbindelse till flygplatsen.

Goda trafikförbindelser förbättrar och skapar gynnsamma lägen också för boende och företag och bidrar till förutsättningarna för bostadsproduktion till rimliga priser. Utmaningar som hänför sig till boende, såsom tillgången på bostäder och bostadspriserna i de största städerna inom den tillväxttriangel som avgränsas av Helsingfors, Tammerfors och Åbo, är en faktor som bromsar hela Finlands ekonomi.

Genom kraftiga satsningar på spårtrafiken svarar man på utmaningarna.

Statens beslut om projektbolag

Staten utredde under den föregående regeringsperioden 2015–2019 olika alternativ för att genomföra och finansiera stora infraprojekt och metoder för att kunna förkorta de långa planerings- och byggtiderna för projekten.

I slutrapporten 28.2.2018 från en parlamentarisk arbetsgrupp som bedömde finansieringen för trafiknätet konstaterades det att det är möjligt att utnyttja projektspecifika bolag i syfte att snabbare och mer effektivt genomföra fler infraprojekt än tidigare.

Arbetsgruppen tillsatt av finansministeriet utredde under slutet av 2018 genomförandet av infraprojekt genom en bolagsmodell. Arbetsgruppen



skisserade i sin slutrapport, som tillställdes finansministern 20.12.2018, en modell för genomförande av stora infraprojekt genom ett aktiebolag.

Förhandlingar om bildandet av projektbolaget för Finlandsbanan bedrevs mellan kommunikationsministeriet och kommunerna vintern 2019, men förhandlingarna ledde inte till beslutsfasen eftersom statsminister Juha Sipiläs regering avgick i mars 2019. Före regeringens avgång bildade staten dock Nordiska Järnvägar Ab som är avsett som ett moderbolag för projektbolaget.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering kapitaliserar regeringen Nordiska Järnvägar Ab enligt behov och för att inleda de i regeringsprogrammet uppräknade projekten för utveckling av bannätet, alltså stambanan och dess utbyggnad, banan från Helsingfors västerut och banan från Helsingfors österut.

Finanspolitiska ministerutskottet tillstyrkte 10.9.2019 bl.a. följande riktlinjer i syfte att främja stora investeringar på spårtrafiken:

- förhandlingar inleds i syfte att bilda ett projektbolag för Finlandsbanan 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 bolagets ägare
- staten äger minst 51 % av projektbolaget, de övriga aktieägarna förbinder sig att tillföra bolaget kapital på en andel av minst ca 49 % av de beräknade kostnaderna för den planering som byggberedskapen förutsätter och av de övriga kostnaderna som projektbolagets 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 76,5 miljoner euro
- förhandlingsresultatet med delägaravtal tillställs separat det finanspolitiska ministerutskottet för behandling och godkännande vid ett senare tillfälle.

Kommunikationsministeriet inledde förhandlingar för bildande av projektbolaget med kommunerna och Finavia Abp i november 2019.

Suomi-Rata Oy



För utvecklingen av förbindelsen Helsingfors–flygplatsen–Tammerfors har det förhandlats om bildande av ett projektbolag med namnet Suomi-Rata Oy.

Förutom staten och Helsingfors stad deltog följande parter i förhandlingarna för ett delägaravtal: Ackas stad, Birkala kommun, Björneborgs stad, Finavia Abp, Janakkala kommun, Jyväskylä stad, Kangasala stad, Lahtis stad, Lempäälä kommun, Nokia stad, Orivesi stad, Riihimäki stad, Seinäjoki stad, Tammerfors stad, Tavastehus stad, Uleåborgs stad, Vanda stad, Vasa stad, Vesilahti kommun och Ylöjärvi stad.

Bildandet av projektbolaget baserar sig på målet att främja planeringen av en spårförbindelse mellan Helsingfors och Tammerfors via Helsingfors-Vanda flygplats. En spårförbindelse mellan Helsingfors och Tammerfors är en viktig länk för järnvägstrafiken i Finland. Stambanan från Helsingfors norrut via Torneå till Luleå i Sverige är en del av den gränsoverskridande europeiska stamnätsskorridoren. En järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och Tammerfors har alltså en mycket större än bara regional betydelse för Finlands järnvägsnät och dess effekt på den framtida utvecklingen av förbindelserna västerut, norrut och österut från Tammerfors är obestridlig. En snabbare förbindelse främjar regionens utveckling och målen för hållbar utveckling i stor omfattning och förtätar pendlingsområdena mellan stora stadsregioner. Med en snabb förbindelse är det också möjligt att göra Helsingfors-Vanda flygplats till en ännu tätare del av järnvägsnätet och förkorta resetiderna från flygplatsen till Lahtis.

Avsikten med bolaget är att främja planeringen av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Tammerfors via Helsingfors-Vanda flygplats fram till byggberedskapen. Planeringen av förbindelsen består av flera avsnitt, som är den s.k. Flygbanan mellan Böle och Kervo och en fortsatt förbindelse till Tammerfors.

Flygbanan är en bana som har planerats i en tunnel från Böle till Kervo via Helsingfors-Vanda flygplats. Huvudsyftet med Flygbanan är att förbättra stambanans kapacitet och minska känsligheten för störningar genom att separera fjärr- och närtåg som kör olika hastigheter till sina egna spår. För passagerarna innebär detta att när- och fjärrtågen har tätare turintervaller och spårtrafiken blir smidigare. En direkt förbindelse utan byten förkortar resan till flygplatsen och underlättar problemen med kapaciteten i en situation där antalet flygpassagerare ökar hela tiden. Flygbanan är ett viktigt utvecklingssteg för det nationella trafiksystemet, för lösandet av stambanans kapacitetsproblem och för förberedelserna på ökningen i passagerarantalet. Flygbanan förbättrar hela landets ekonomiska konkurrenskraft och möjliggör en direkt fjärrtågför-



25.03.2020

Ärende/6

bindelse till huvudflygplatsen och bidrar därigenom till flygplatsens tillgänglighet från hela landet.

Den fortsatta förbindelsen till Tammerfors kan förverkligas antingen som en ny spårinje från Helsingfors-Vanda flygplats till Tammerfors eller så att den nuvarande stambanan mellan Riihimäki och Tammerfors utvecklas (tredje och fjärde tilläggs-spår och uträtning av banan). I fråga om den fortsatta förbindelsen utarbetar bolaget en förutredning av båda alternativen. Utredningarna pågår cirka ett och ett halvt år och kostar sammanlagt cirka 2,5 miljoner euro. På basis av utredningarna bestäms planeringsprojektets mer preciserade innehåll. Med hjälp av förutredningarna skapas förutsättningar för den fortsatta planeringen av planeringsprojektet och efter att utredningarna blivit färdiga fattas beslut om vilket av alternativen som planeras fram till byggberedskapen. Oberoende av vilket alternativ som blir valt är det nödvändigt att bygga om den nuvarande stambanan och ombyggnaden ingår i projekthelheten.

Staten har för bolaget som ska bildas ansökt om EU-understöd från fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF, Connecting Europe Facility) som främjar investeringar i de transeuropeiska transportnäten (TEN-T). För planeringskostnaderna för projektet Finlandsbanans första fas har det sökts understöd på 11,7 miljoner euro före utgången av den bestämda tiden som gick ut vid utgången av februari. Beslut om eventuellt beviljande av finansiering fattas uppskattningsvis sommaren 2020. Efter att finansieringen har beviljats har man sex månader på sig att inleda det projekt för vilket finansieringen har beviljats. Den egentliga ansökningen för nästa finansieringsperiod börjar tidigast år 2021.

Delägaravtal

Suomi-Rata Oy och dess ägare ingår ett delägaravtal sinsemellan. I avtalet kommer de överens om bolagets och projektet Finlandsbanans centrala mål.

I delägaravtalet kommer man noggrannare överens om bl.a. projektbolagets förvaltning, finansiering och beslutsfattande, ägandet och överlåtelserna 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 (planeringen av Flygbanan medräknad)



25.03.2020

- 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 och Finavia Abp:s 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 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 (Helsingfors väljer en medlem i styrelsen)
- 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 parter samtycke.

Maximifinansieringsandelen som parterna förbinder sig till i delägaravtalet är sammanlagt 154,72 miljoner euro, varav Helsingfors stads maximifinansieringsandel är sammanlagt cirka 22,2 miljoner euro (14,35 %). Andelen omfattar stadens andel av de beräknade planeringskostnaderna och projektbolagets kostnader under dess verksamhetstid. Finansieringsandelen fördelar sig enligt en grov uppskattning i delägaravtalet på cirka 11 år, men andelen beror på hur mycket snabba projektplaneringen kan föras vidare i praktiken.

I statens, städernas och kommunernas samt Finavia Abp:s finansieringsandelar har det eventuella EU-stödet för projektet inte beaktats. Stödet minskar finansieringsandelarna med den förutsättningen att planeringskostnaderna inte väsentligt ökar jämfört med de beräknade kostnaderna under projektet.

På basis av delägaravtalet är parterna inte skyldiga att tilläggsfinansiera bolaget om planeringskostnaderna överskrider det beräknade be-



loppet. Tilläggsfinansieringen kräver nya särskilda förhandlingar och beslut. På motsvarande sätt förutsätter deltagandet i finansieringen av projektets byggfas särskilda beslut.

De totala kostnaderna för banan har i denna fas beräknats uppgår till cirka 5,5–6 miljarder euro beroende av vilket linjealternativ som blir valt. Efter planeringsfasen söker man förutom staten, andra offentliga sammanslutningar och EU-finansiering också institutionella investerare till finansiärer. Om projektet trots detta inte fortskrider till byggfasen eller Helsingfors stad inte deltar i finansieringen av byggfasen, bokförs det belopp som staden investerat i bolaget i planeringsfasen, efter att planeringsfasen slutat, resultatpåverkande antingen som värdeminskning på aktier eller som överlåtelseförlust.

Förhandlingarna kom fram till ett gemensamt förhandlingsresultat om innehållet i utkastet till delägaravtal 13.2.2020 och det finanspolitiska ministerutskottet godkände delägaravtalet för statens del 3.3.2020.

För städerna och kommunerna samt för Finavia Abp är separata officiella beslut om att delta i projektbolaget nödvändiga. Enligt beräkningarna fattar parterna beslut i enlighet med sina organs mötestidtabeller i mars–april.

Hos staden behandlas godkännandet av delägaravtalen separat i enlighet med förvaltningsstadgan av stadsstyrelsens koncernsektion efter stadsfullmäktiges principbeslut.

Separat avtal mellan kommuner

Som en del av bildandet av Suomi-Rata Oy har man på initiativ av städerna i Egentliga Tavastland förhandlat fram ett separat avtal mellan de kommuner som deltar i ägandet av projektbolaget. På basis av avtalet har kommunerna i Egentliga Tavastland möjligheten att frånträda Suomi-Rata Oy och dess kommande finansieringsansvar om man efter den ovannämnda förutredningsfasen beslutar fortsätta planeringen utifrån en ny spårlinje i stället för utvecklingen av stambanan.

Om kommunerna i Egentliga Tavastland frånträder avtalet blir effekten på finansieringsandelen för Helsingfors del cirka 1–1,5 miljoner euro.

Avtalsutkastet finns som bilaga.

Det är ändamålsenligt att genom stadsfullmäktiges beslut i stadens maximifinansieringsandel förbereda sig på en finansieringsandel som följer delägaravtalet och på en eventuell tilläggsfinansieringsandel om kommunerna i Egentliga Tavastland frånträder avtalet.

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.

Vid definieringen av kommunens verksamhetsområde måste man beakta de allmänna rättsprinciperna inom förvaltningen som ingår i 6 § i förvaltningslagen. Dessutom har det av hävd inom rättspraxisen ansetts att principer som begränsar det allmänna verksamhetsområdet är uppgiftens allmännyttighet, uppgiftens lokala karaktär, förbudet att använda privat stöd, förvaltningens subsidiaritet och arbetsfördelningen med andra myndigheter samt förbudet mot spekulativ verksamhet.

Utvecklingen av snabbare spårförbindelser från Tammerfors till Helsingfors kan beräknas förbättra stadens tillgänglighet och de allmänna funktionsförutsättningarna för dess näringsliv samt utvidga pendlingsområdet och främja kommuninvånarnas välbefinnande genom att pendelförbindelserna och den övriga rörligheten blir smidigare. Stora infraprojekt såsom Finlandsbanan är mycket viktiga också i större omfattning för hela Finlands och därigenom också för huvudstadsregionens framtida utveckling och konkurrenskraft. Dessutom förbättrar Flygbanan, som utgör en del av Finlandsbanan, flygplatsens tillgänglighet, vilket är viktigt för staden. Det finns alltså många betydande motiveringar som gäller kommunens och kommuninvånarnas intressen och uppgiftens allmännyttighet som talar för en medverkan i ägandet och finansieringen av projektbolaget.

Med stöd av motiveringarna ovan är det motiverat att också anse att utvecklingen av en snabbare tågförbindelse mellan Helsingfors och Tammerfors medför avsevärd nytta för Helsingfors stad och dess invånare. Med beaktande av att lokaliseringsprincipen inte innebär att kommunens åtgärder får vara till nytta bara för den egna kommunens invånare, ska man anse att det finns motiveringar som talar för lokaliseringsprincipen oberoende av att den planerade tågförbindelsen sträcker sig också till området utanför staden och dess omedelbara närregion.

Stadens deltagande i projektbolaget innebär att utvecklingen av de befintliga tågförbindelserna planeras i egenskap av en minoritetsaktieägare i ett bolag där staten har bestämmanderätt. Det är motiverat och rättriktat ur perspektivet för kommunens allmänna verksamhetsområde att staden i den planerade rollen kan främja utvecklingen av en tågförbindelse som staden och invånarna får avsevärd nytta av.

Enligt utkastet till delägaravtal har parterna för avsikt att bolaget i planeringsfasen ska använda de medel som samlats in för planering av



projektet fram till byggberedskapen och för att täcka bolagets andra kostnader för planeringsfasens verksamhet, och bolaget delar inte ut dividender till delägarna i planeringsfasen som utgångspunkt. Dessutom kan bolagets verksamhet med beaktande av bolagets verksamhetsområde och mål inte anses som rent industriell eller kommersiell och därigenom spekulativ verksamhet.

Ur perspektivet för kommunens allmänna verksamhetsområde finns det motiveringar som talar för deltagandet i ägandet och finansieringen av Suomi-Rata Oy och på basis av vilka det kan anses höra till kommunens verksamhetsområde att delta i projektbolaget. De viktigaste motiveringarna gäller främjandet av Helsingforsregionens livskraft och invånarnas välbefinnande, och de har en tydlig anknytning till föreskriften om syftet i 1 § i kommunallagen.

Som bilagor till ärendet finns Kommunförbundets och professor Olli Mäenpääs utlåtanden om deltagande i projektbolag i förhållande till verksamhetsområdet i kommunallagen. Utlåtandena stärker tolkningen om att deltagandet i Suomi-Rata Oy hör till stadens verksamhetsområde.

Reglering av statligt stöd

Följande anges artikel 107 punkt 1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF): "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 snedvrیدا 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" (Meddelande från kommissionen, Europeiska unionens officiella tidning [2016] C 262/01, artikel 6).

Suomi-Rata Oy:s verksamhetsområde är att planera järnvägsinfrastrukturen för tågförbindelsen mellan Helsingfors och Tammerfors via Helsingfors-Vanda flygplats fram till byggberedskapen. Stadsstyrelsen anser i första hand att bolaget inte driver ekonomisk verksamhet, dvs. bjuder ut varor eller tjänster på marknaden. Sålunda är det inte fråga om ett företag som avses i artikel 107 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och föreskrifterna om statligt stöd tillämpas därför inte i fråga om bolagets ägande och finansiering.

Med tågförbindelsens planeringsfas syftar man till spårtrafikinfrastrukturens byggberedskap, vilket på basis av ovanstående kan anses som en del av helhetsbyggfasen ur perspektivet för reglerna för statligt stöd. Redan finansieringen av planeringsfasen kan därför bedömas ur infrastrukturfinansieringens perspektiv. Europeiska kommissionen har an-



25.03.2020

Ärende/6

sett 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 (Meddelande från kommissionen, Europeiska unionens officiella tidning [2016] C 262/01, artikel 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 (Meddelande från kommissionen, Europeiska unionens officiella tidning [2016] C 262/01, artikel 212). Suomi-Rata Oy:s enda uppgift är att planera spårtrafikinfrastrukturen fram till byggberedskapen, och den finansiering som ges används inte för driften av infrastrukturen eller för subventionering av annan ekonomisk verksamhet.

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 (Meddelande från kommissionen, Europeiska unionens officiella tidning [2016] C 262/01, artikel 219). Även om Suomi-Rata Oy:s verksamhet skulle räknas som ekonomisk verksamhet, ska man enligt motiveringarna ovan anse att stödet inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna eller snedvrider konkurrensen. Således är det i alla fall så att ägandet och finansieringen av projektbolaget inte innebär statligt stöd som avses i artikel 107(1) i EUF-fördraget.

Verkställighet av beslutet

Förutsatt att stadsfullmäktige fattar beslut om deltagande i ägandet och finansieringen av Suomi-Rata Oy kommer stadsstyrelsen i sitt verkställighetsbeslut att

- godkänna bildandet av Suomi-Rata Oy för stadens del
- bevilja stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning anslag på högst 400 000 euro ur budgeten för 2020 för betalning av teckningspriserna för aktierna eller en annan betalning av kapital från



25.03.2020

Ärende/6

budgetmomentet 8 06 02, Värdepapper, Övriga objekt, till stadsstyrelsens disposition

- uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att ta hand om de praktiska åtgärderna för teckning av aktierna eller övrig kapitalisering
- uppmana stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning att ta hand om åtgärderna för bildande av bolaget för stadens del och vid behov göra ändringar av teknisk karaktär eller andra små ändringar i handlingarna för projektbolaget.

Till slut

I frontlinjen för Finlands konkurrenskraft står täta och innovativa stadsregioner som fungerar som betydande centrum för produktivitet, boende, handel och sysselsättning. De täta stadsregionerna skiljer sig avsevärt från de övriga områdena i Finland med anledning av trafikstockningar och det höga markpriset. Snabba tågförbindelser mellan tillväxttriangeln Helsingfors, Tammerfors och Åbo samt Helsingfors-Vanda flygplats skapar ett i internationell jämförelse konkurrenskraftigt tillväxtområde genom att de förbättrar speciellt produktiviteten, den mångsidiga arbetsmarknaden, den växande konsumtionsmarknaden och den innovationsbaserade företagsverksamheten. Det har redan länge funnits behov att höja hastigheten och kapaciteten på stambanan. En snabb spårförbindelse mellan Helsingfors, flygplatsen och Tammerfors är en central del av utvecklingen av trafiksystemet i hela landet. Dessutom följer projektet Finlandsbanan både stadens mål och de nationella klimatmålen.

Med beaktande av de direkta och indirekta fördelar som utvecklingen av stambanan för med sig på nationell och lokal nivå är det motiverat för staden att delta i ägandet av Suomi-Rata Oy i syfte att främja och påskynda utvecklingen av förbindelsen Helsingfors–flygplatsen–Tammerfors.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Atte Malmström, koncernstyrningschef, telefon: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Osakassopimusluonnos
- 2 Osakassopimusluonnos_liite 1.2
- 3 Osakassopimusluonnos_liite 12.4.1
- 4 Kuntien välinen sopimusluonnos



25.03.2020

Ärende/6

- 5 Perustamissopimusluonnos
6 Yhtiöjärjestysluonnos

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag
Övriga förhandlingsparter

Bilagor till utdrag
Kommunalbesvär, fullmäktige

För kännedom

Stadskansliet
Ekonomiförvaltningstjänsten

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 16.03.2020 § 187

HEL 2019-002824 T 00 01 06

Påttös

Kaupunginhallitus påttös esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto påttös hyväksyä, että

- kaupunki lähtee osakkeenomistajaksi Helsingin ja Tampereen väli-
sen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan raideyhteyden
suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Suomi-Rata Oy), ja että
- kaupunki merkitsee perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten
pääomittaa yhtiötä yhteensä enintään 24 miljoonalla eurolla.

09.03.2020 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi