



16.06.2021

Ärende/7

## § 189

### Deltagande i ägandet och finansieringen av Östbanan Ab

HEL 2021-005377 T 00 01 06

#### Beslut

Stadsfullmäktige godkände att

- staden blir aktieägare i ett projektbolag (Östbanan Ab) som har till uppgift att planera spårförbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola
- staden tecknar aktier i det projektbolag som bildas eller på annat sätt kapitaliserar bolaget med sammanlagt högst 4 miljoner euro.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

#### Bilagor

- 1 Osakassopimusluonnos
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos

#### Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

#### Utdrag

##### Utdrag

Projektbolagets övriga stiftare

##### Bilagor till utdrag

Förslagstext

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 rörligheten och logistiken. Trafiksystemen mellan stadsregioner och städer motsvarar dock ännu inte tillväxt- och hållbarhetsmålen till alla delar.



Speciellt har möjligheterna att ta sig till östra Finland och trafikförbindelserna dit blivit efter utvecklingen i det övriga landet.

Trafikledsverket publicerade 28.5.2020 en utredning om snabbare persontrafik österut och höjning av bannätets servicenivå. Enligt utredningen är Östbanans sträckning Flygbanan-Borgå-Kouvola det bästa alternativet till ny förbindelse österut. Sträckningen är det bästa alternativet för bättre och snabbare förbindelser från östra Finland till huvudstadsregionen. Dessutom förbättras förbindelserna till den internationella flygplatsen avsevärt, vilket är av största vikt med tanke på etableringen av företag i området och den kompetenta arbetskraftens resor internationellt. Dessutom förbättras de för turismen och näringslivet viktiga, redan befintliga internationella förbindelserna till Ryssland.

Utöver snabbhetsfördelarna innebär den nya spårförbindelsen att spåren får tilläggskapacitet och att det blir möjligt med en högre servicenivå och med höghastighetståg i framtiden. I och med den nya banan stöder tilläggskapaciteten på bannätet i östra Finland en ökning av den tvärgående passagerartrafiken med fjärrtåg, liksom också möjligheterna att bättre utnyttja det redan belastade bannätet för godstrafik.

Den bättre tillgängligheten och de kortare restiderna ger näringslivet ett nytt lyft, utvidgar pendlingsområdena och medger arbete som inte är platsbundet. Eftersom trafiken orsakar avsevärda växthusgasutsläpp har det också betydande klimateffekter att trafikströmmarna styrs till spårtrafiken.

Att spårnätet utvecklas, spårtrafikens konkurrenskraft förbättras och persontågsförbindelserna blir snabbare påverkar mer än tidigare var företag etablerar sig och på vilken ort folk väljer att bo. Att landskapscentrumen blir lättare att nå har därmed ytterst stor betydelse för utvecklingen av områdets livskraft.

Genom att satsa på planeringen av spårförbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola går det att bemöta utmaningarna ovan.

Enligt statens 12-åriga riksomfattande trafiksystemplan 15.4.2021 är det staten som underhåller, bygger om och utvecklar det nuvarande bannätet. För att nyttorna av Östbanan ska bli fullvärdiga behövs det investeringar också på Savolaxbanan, Karelensbanan och banan Luumäki-Vainikkala. Förbättringsåtgärderna höjer också verksamhetsförutsättningarna och kostnadseffektiviteten i fråga om godstrafiken och stöder byggandet av den nya spårförbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola. Städerna och kommunerna bakom projektet Östbanan främjar ombyggnadsåtgärderna jämsides med den nya spårförbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola. Åtgärderna i det befintliga bannätet genomförs



dock av staten separat från projektbolaget för den nya förbindelsen Östbanan.

### 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 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 finansministeriet 20.12.2018, en modell för genomförande av stora infraprojekt genom ett aktiebolag.

Om grundandet av projektbolaget för Östbanan bedrevs preliminära förhandlingar mellan kommunikationsministeriet och kommunerna vintern 2019, men förhandlingarna ledde inte till beslutsfasen eftersom statsminister Juha Sipiläs regering avgick i mars 2019. Regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering upptar projekten för utveckling av bannätet, alltså stambanan och dess utbyggnad, banan från Helsingfors västerut och banan från Helsingfors österut. Alla stora investeringar i spårtrafiken främjas i enlighet med de riktlinjer som finanspolitiska ministerutskottet förordade 10.9.2019.

Kommunikationsministeriet (KM) inledde sommaren 2020 diskussioner om förutsättningarna för att bilda ett projektbolag för planering av den östliga spårförbindelsen. Ett inledande möte med kommunerna hölls 24.6.2020. Vid evenemanget diskuterades de yttre ramarna för att inleda beredningen av ett projektbolag utifrån en utredning som gjorts av Trafikledsverket.

Finanspolitiska ministerutskottet behandlade 20.1.2021 spårsträckningarna i östra Finland. I enlighet med ministerutskottets beslut fortsatte kommunikationsministeriet förhandlingarna om sträckningen Flygbanan-Borgå-Kouvola, dvs. för att bilda projektbolaget Östbanan.

Kommunikationsministeriet inledde förhandlingar för bildande av projektbolaget med kommunerna i mars 2021. Förhandlingarna om ett projektbolag för trafiken i östlig riktning fördes på samma villkor som för de redan bildade projektbolagen Finlandsbanan och Entimmeståget till Åbo.



## Östbanan Ab

För utveckling av den nya förbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola österut från Helsingfors har det förhandlats om bildande av ett projektbolag kallat Östbanan Ab.

I förhandlingarna om ett delägaravtal deltog utöver staten följande 25 städer eller kommuner: Askola kommun, Borgå stad, Helsingfors stad, Idensalmi stad, Imatra stad, Joensuu stad, Kajana stad, Kides stad, Kouvola stad, Kuopio stad, Lapinlahti kommun, Lappträsk kommun, Lieksa stad, Mäntyharju kommun, Mörskom kommun, Nurmes stad, Parikkala kommun, Pieksämäki stad, Rautjärvi kommun, Siilinjärvi kommun, S:t Michels stad, Suonenjoki stad, Taipalsaari kommun, Varkaus stad och Villmanstrands stad.

Bakgrunden till att projektbolaget bildas är målet att främja planeringen av en ny spårförbindelse mellan Helsingfors och Kouvola via Helsingfors-Vanda flygplats och Borgå så att det finns beredskap att bygga den. En förutsättning för projektet är att den s.k. Flygbanan mellan Böle och Kervo planeras och byggs. Ansvar för att främja planeringen av Flygbanan så att det finns beredskap att bygga den vilar på ett separat bolag (Finlandsbanan Ab) och hör således inte till bolagets verksamhetsområde. Bolaget samarbetar med Finlandsbanan Ab för att samordna planeringsarbetet för Flygbanan och spårförbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola. Vanda stad, som deltar i finansieringen av Finlandsbanan Ab, förhåller sig positivt till planeringen och genomförandet av Östbanan och främjar på alla tänkbara sätt de planläggningsprojekt på landskaps- och kommunnivå som Östbanan kräver.

De sammanlagda kostnaderna för Östbanan med två spår och lämplig för snabb tågmateriel har i detta läge beräknats bli ca 1,7 miljarder euro då den byggs från Flygbanan via Borgå till Kouvola. Enligt en preliminär kalkyl från kommunikationsministeriet utgör planeringskostnaderna ca 4 % av byggkostnaderna.

Planeringen och finansieringen uppskattas bli periodiserad på ca 9 år och resultatet är en lagakraftvunnen plan för byggande av en banförbindelse österut. De största planeringskostnaderna koncentrerar sig preliminärt till planeringsåren 6–8, då uppskattningsvis ca 70 % av finansieringen används. En förutsättning för bildandet av planprojektbolaget är att bolaget får en tillräcklig finansiering med vilken planeringen kan ske ända fram till byggandet. Byggprojekteringen anses höra till byggfasen och hör därmed inte till bolagets verksamhetsområde.

Enligt planerna ska banförbindelsen från Helsingfors via flygplatsen och Borgå till Kouvola vika av från Flygbanan på tunnelavsnittet i Kytömaa norr om Kervo och förenas med det nuvarande spåret på



hållplatsen i Korja väster om Kouvola i ett och samma plan. Det nya banavsnittet är 106 km långt. Sträckan från Helsingfors till Kouvola blir ca 27 km kortare jämfört med den nuvarande banan som löper via Lah-tis.

För sträckan mellan Forsby i Borgå och Korja i Kouvola har en bankorridorsutredning utarbetats 2019 i samarbete mellan Nylands förbund, Kymmenedalens förbund och Trafikledsverket. Utredningen beaktades under arbetet på landskapsplanen för Kymmenedalen. I landskapsplanen, som Kymmenedalens landskapsfullmäktige godkände 15.6.2020, fastslogs bansträckningen för Östbanan mellan Borgå och Kouvola med planbeteckningen "huvudbana, normativ/alternativ". Beteckningen gör det möjligt att utveckla och bygga Östbanan i framtiden.

I landskapsplanen för Nyland är Östbanesträckningen från Forsby mot Kouvola däremot angiven med en pil för behov av trafikförbindelse, som medger förutredning och inledning av planeringen, men inte senare planering. Östbanesträckningen bör också tas upp i Östra Nylands etapplandskapsplan med beteckningen normativ huvudbana.

Bolagets vision är mot denna bakgrund att skapa förutsättningar för en snabb tågförbindelse mellan Flygbanan och Kouvola och att säkerställa en tillräcklig spårkapacitetsökning och servicenivå för infrastrukturen med tanke på trafiken på detta avsnitt. Dessutom utarbetar bolaget en förutredning om att de förbindelser som ingår i planeringsprojektet ska byggas för blandtrafik. Förutredningen skapar förutsättningar för fortsatt planering av planeringsprojektet, och när den är färdig bestäms det separat om den nya förbindelsen ska planeras så att det finns beredskap att bygga den för blandtrafik eller enbart för persontrafik. I planeringsprojektet beaktas också möjligheterna att utveckla närtrafiken mot Borgå, varutöver det utreds om det är möjligt att utveckla närtrafiken på det sätt som planeringsprojektet kräver.

Delägarna konstaterar att bolaget för att trygga sin finansiering söker och avser att till fullt belopp få finansiering från Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa (CEF, Connecting Europe Facility) och eventuella andra tillgängliga ekonomiska stöd och bidrag. Beslut om hur en eventuell stödfinansiering till bolaget påverkar finansieringsförbindelserna fattas av bolagets bolagsstämma efter att stödfinansieringen har beviljats bolaget.

#### Delägaravtal

Östbanan Ab och dess ägare ingår ett delägaravtal sinsemellan. I avtalet kommer de överens om bolagets och projektet Östbanans 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.

Bolagets styrelse kommer att bildas så att staten får en plats mer än kommunernas företrädare. Finska staten utnämner ordförande och vice ordförande för styrelsen. Styrelsen omfattar högst elva ordinarie ledamöter. Styrelseplatserna fördelas så att staten har rätt att utnämna sex ledamöter och de övriga delägarna fem ledamöter i styrelsen. Kommunernas styrelseplatser fördelas enligt storleksordningen för kostnadsandelarna, om inte något annat överenskoms. Styrelsen bör till sin könsfördelning vara tillräckligt balanserad.

Den maximala finansieringsandel som parterna förbinder sig till i delägaravtalet är sammanlagt 79 miljoner euro. Städernas och kommunernas andel av detta är 49 %. Staten förutsätter att finansieringsandelen för de kommuner som deltar i projektbolaget är sammanlagt 38,71 miljoner euro. Andelarna omfattar städernas och kommunernas andelar av de beräknade planeringskostnaderna och projektbolagets kostnader under dess verksamhetstid.

Kostnadsfördelningen mellan kommunerna har utarbetats tillsammans med de överenskomna principerna, enligt vilka kostnaderna i huvudsak fördelas efter tillgänglighetsnyttorna (70 %) och befolkningsandelarna (30 %). Helsingfors stad deltar med en separat satsning. 11 kommuner: Borgå, Idensalmi, Imatra, Joensuu, Kajana, Kouvola, Kuopio, Piek-sämäki, S:t Michel, Varkaus och Villmanstrand deltar med avseende på såväl tillgänglighetsnyttorna som befolkningsandelarna. Tillgänglighetsnyttorna har beräknats enligt den relativa förändringen i restiden mellan Helsingfors och orten. När det gäller Borgå är det fråga om en ny förbindelse för persontrafik, och enligt Trafikledsverkets senaste utredning under KM:s ledning får Borgå betydande fördelar, varför andelen har räknats ut med andra kriterier.

Utöver kommunerna ovan dessutom 13 kommuner: Askola, Kides, Lapinlahti, Lappträsk, Lieksa, Mäntyharju, Mörskom, Nurmes, Parikkala, Rautjärvi, Siilinjärvi, Suonenjoki och Taipalsaari deltar enbart med avseende på befolkningsandelarna.

För Vanda stad och Nyslotts stad och för de andra kommuner som eventuellt senare deltar i projektbolaget påverkar kapitaliseringen de slutliga betalningsandelarna i delägaravtalet. De slutliga kostnadsande-



16.06.2021

larna kommunerna emellan preciseras innan det egentliga delägaravtalet undertecknas.

De städer och kommuner som deltar i projektbolaget Östbanan Ab kapitaliserar projektbolaget med följande maximala finansieringsandelar:

- Borgå 9,8 miljoner euro
- Kouvola 4,8 miljoner euro
- Helsingfors 4 miljoner euro
- Villmanstrand 3,6 miljoner euro
- Kuopio 3,2 miljoner euro
- S:t Michel 2,7 miljoner euro
- Joensuu 2,4 miljoner euro
- Imatra 2,3 miljoner euro
- Pieksämäki 1,7 miljoner euro
- Varkaus 1,5 miljoner euro
- Kajana 1,4 miljoner euro
- Idensalmi 1,3 miljoner euro
- Siilinjärvi 330 000 euro
- Lieksa 170 000 euro
- Kides 160 000 euro
- Nurmes 150 000 euro
- Lapinlahti 150 000 euro
- Suonenjoki 110 000 euro
- Mäntyharju 90 000 euro
- Askola 80 000 euro
- Parikkala 80 000 euro
- Taipalsaari 80 000 euro



- Rautjärvi 50 000 euro
- Lapträsk 50 000 euro
- Mörskom 30 000 euro

Finansieringsandelen fördelar sig enligt en grov uppskattning i delägaravtalet på cirka nio år, men andelen beror på hur snabbt projektplaneringen framskrider.

Med denna finansiering täcks kostnader som beror på planeringsprojektet och på den övriga verksamheten i bolagets organisation. Beloppen på denna punkt baserar sig på preliminära kostnadskalkyler, och det faktiska kostnaderna kan bli större eller mindre än i kalkylerna här.

I statens, städernas och kommunernas 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 beloppet. Tilläggsfinansieringen kräver nya särskilda förhandlingar och beslut. Det har inte fattats något beslut om byggfasen eller delar av den, och att planeringen enligt delägaravtalet slutförs förpliktar inte parterna till beslutsfattande om byggandet.

Det framhålls dock i delägaravtalet att byggandet inte kan ske enbart med medel från finska staten eller från organisationer i vilka staten har bestämmande inflytande, utan det är en förutsättning att en betydande del av investeringskostnaderna i byggfasen täcks med placeringar, intäkter eller betalningsandelar från annat håll, såsom kommunerna, och från övriga aktörer. Mot denna bakgrund förbinder sig parterna att bidra till och att delta i utredningen av sättet att täcka byggkostnaderna i byggfasen och av förutsättningarna för investeringar.

För kommunerna är separata officiella beslut om att delta i projektbolaget nödvändiga. Enligt beräkningarna fattar parterna beslut i enlighet med sina organs mötestidtabeller i maj-juni med samstämmiga handlingar och bilagematerial. Staten fattar inte beslut om finansieringen och om deltagande i bolaget förrän kommunerna har fattat sina beslut och fått ihop den finansieringsandel som krävs.

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





16.06.2021

Ärende/7

## 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 Helsingfors österut 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 Östbanan är mycket viktiga också i större omfattning för hela Finlands och därigenom också för huvudstadsregionens framtida utveckling och konkurrenskraft. Det finns alltså många betydande motiveringar som gäller kommunens och kommuninvånarnas intressen och uppgiftens allmännyttighet som talar för deltagandet i ägandet och finansieringen av projektbolaget.

Med stöd av motiveringarna ovan är det motiverat att också anse att utvecklingen av en snabbare spårförbindelse mellan Helsingfors och Kouvola 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 spårförbindelsen sträcker sig också till området utanför staden och dess omedelbara närregion.

Stadens deltagande i projektbolaget innebär att utvecklingen av de befintliga banförbindelserna planeras i egenskap av en minoritetsaktieägare i ett bolag där staten har bestämmande inflytande. Det är motiverat och rättriktat ur perspektivet för kommunens allmänna verksamhetsområde att staden i den planerade rollen kan främja utvecklingen av en spårförbindelse 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



16.06.2021

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 Östbanan Ab 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.

#### Reglering av statligt stöd

Följande anges i 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).

Östbanan Ab:s verksamhetsområde är att planera järnvägsinfrastrukturen för spårförbindelsen mellan Helsingfors och Kouvola via Helsingfors-Vanda flygplats och Borgå upp 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 spårförbindelsens 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 infrastrukturfinansierings perspektiv. Europeiska kommissionen har ansett 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). Östbanan Ab:s enda uppgift är att planera spårtrafikinfrastrukturen upp till byggberedskapen, och den finansiering som ges används inte för driften av infrastrukturen eller för subventionering av annan ekonomisk verksamhet.

Byggandet av järnvägsinfrastruktur som görs tillgänglig för potentiella användare på lika och icke-diskriminerande villkor uppfyller vanligtvis 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 Östbanan Ab: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 Östbanan Ab kommer stadsstyrelsen i sitt verkställighetsbeslut att

- godkänna bildandet av Östbanan Ab på stadens vägnar
- bevilja stadskansliets ekonomi- och planeringsavdelning anslag på högst 500 000 euro ur budgeten för 2021 för betalning av teckningspriserna för aktierna eller en annan betalning av kapital från 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.

Verkställigheten förutsätter att stadsstyrelsens koncernsektion godkänner delägaravtalet för Östbanan Ab.

Till slut

När Östbanan har färdigställts tjänar den inemot två miljoner människor, huvudstadsregionen medräknad, och ett mycket vidsträckt område – halva Finland. Projektet har en nyckelposition för hela östra Finlands regionala utveckling under de närmaste årtiondena. Det nya bannavsnittet förkortar restiderna betydligt och förenar också Borgå som en ny järnvägsstad med bannätet och innebär för stadens tusentals pendlare en snabb förbindelse till Helsingfors och Vanda.

Östbanan ökar också flexibiliteten i valet av läge för boende och arbetsplats, vilket gör att arbetsmarknaden fungerar bättre. 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.

Behovet att utveckla en förbindelse österut kommer också fram i passagerarvolymerna i östlig riktning, vilka har ökat betydligt snabbare än färska prognoser gör gällande. Östbanan tillgodoser väl detta behov att utveckla trafikvolymerna, eftersom den säkerställer snabba och smidiga förbindelser till hela östra Finland och till S:t Petersburg. I och med den nya banan får bannätet i östra Finland tilläggskapacitet, som också förbättrar möjligheterna att utnyttja det redan belastade bannätet för godstrafik. Inom Östbanans influensområde finns det mycket storindustri och internationella bolag, för vilka fungerande transport- och trafikförbindelser är livsviktiga. Då Östbanan byggs påskyndas också de industriella investeringarna i området. Att förbindelserna fungerar och utvecklas stöder näringslivets utveckling i östra Finland som är rikt på naturtillgångar, speciellt från exportindustrins synpunkt, och de är därmed också viktiga med tanke på hela Finland. Företagen och aktörerna i området har haft som gemensam vision att utveckla östra Finland och förbättra dess tillgänglighet via projektet Östbanan.

Med beaktande av de direkta och indirekta fördelarna på riks- och regionnivå av den nya snabba Östbanan från Helsingfors österut är det från stadens synpunkt motiverat att delta i finansieringen av Östba-



16.06.2021

Ärende/7

nan Ab i syfte att främja och påskynda planeringen av förbindelsen Flygbanan-Borgå-Kouvola.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

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

## Bilagor

- 1 Osakassopimusluonnos
- 2 Perustamissopimusluonnos
- 3 Yhtiöjärjestysluonnos

## Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

## Utdrag

**Utdrag**  
Projektbolagets övriga stiftare

**Bilagor till utdrag**  
Förslagstext  
Kommunalbesvär, fullmäktige

## För kännedom

Stadskansliet  
Ekonomiförvaltningstjänsten

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 31.05.2021 § 404

HEL 2021-005377 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä, että

- kaupunki lähtee osakkeenomistajaksi Lentorata-Porvoo-Kouvola-raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Itärata Oy), ja että
- kaupunki merkitsee perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten pääomittaa yhtiötä yhteensä enintään neljällä miljoonalla eurolla.



16.06.2021

Ärende/7

---

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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