

14.2.2020

Entimmeståget till Åbo – ett samprojekt mellan staten och kommunerna

Frågor och svar

Med tanke på Finlands konkurrenskraft och framgång är det viktigt att alla regioner och landskap är tillgängliga. Stora banprojekt har bevisligen positiva effekter på den ekonomiska tillväxten, utvecklingen av inkomstfördelningen, pendlingsregionerna, stadsstrukturerna och miljön. Klimatförändringen, urbaniseringen och utmaningarna i fråga om tillgänglighet förutsätter att det finländska transportsystemet utvecklas kraftigt och att transportererna övergår till hållbara färd sätt. De parter som har förhandlat om Entimmeståget till Åbo har nått ett förhandlingsresultat om att bilda ett projektbolag och därför kan projektet nu föras vidare.

1. Varför behövs ett projektbolag?

Utvecklingen av spårtrafiken och nya, snabba spårförbindelser tar fasta på en mer förutsägbar planering av transportsystemet och större investeringar i infrastruktur. Målet är också att i ett allt tidigare skede uppnå de samhälleliga fördelar som investeringarna ger.

Genom att staten och kommunerna kombinerar sina resurser kan dessa samhällseffekter uppnås så effektivt som möjligt. Modellen med projektbolag är ett nytt sätt att i samråd planlägga, genomföra och finansiera stora baninvesteringar till förmån för hela samhället. Det är värdefullt att stora projekt blir en gemensam satsning och att alla synvinklar beaktas i takt med att arbetet framskrider. På längre sikt uppstår incitament för aktieägarna i bolaget att utveckla samhällsplaneringen och markanvändningen. Detta främjar ett ändamålsenligt byggande av de bostäder och lokaler som behövs för urbanisering och hållbar utveckling.

Statens förutsättningar att anvisa finansiering för projekt av denna storleksklass som budgetfinansiering är begränsade. Därför är det nödvändigt att utveckla nya finansieringsmodeller för de nya spårprojekten. Modellen med projektbolag gör det möjligt att utveckla bannätet och att genomföra fler projekt än tidigare. Detta har påvisats av såväl en parlamentarisk arbetsgrupp som utvärderat finansieringen av transportnätet som en arbetsgrupp vid finansministeriet som har utvärderat genomförandet av infrastrukturprojekt med hjälp av olika bolagsmodeller.

2. Vad är syftet med projektbolaget?

Snabbare förbindelser utvecklar transportinfrastrukturen och främjar samtidigt den regionala utvecklingen och målen för hållbar rörlighet. Spårförbindelserna skapar tätare pendlingsområden mellan de stora stadsregionerna och effektiviserar den ekonomiska verksamheten i kommunerna och städerna. En snabb tågförbindelse förkortar restiden mellan städerna och utvidgar pendlings- och arbetsmarknadsområdet och ger nya möjligheter till tillväxt och utveckling i regionerna. Syftet är att utvidga företagens affärsområden, stödja turismen samt öka regionernas attraktionskraft och konkurrenskraft.

Projektbolaget bildas för att främja planeringen av en förbättring av järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo. Järnvägen mellan Helsingfors och Åbo är en av Finlands viktigaste

spårförbindelser och det finns ett stort behov av att utveckla den. Banavsnittet Helsingfors–Åbo är ett av de livligaste inom persontågstrafiken i Finland. Den planerade direktbanan mellan Esbo och Salo skulle göra Helsingfors–Åbo-banan kortare. Direktbanan skulle möjliggöra snabb fjärrtrafik mellan Helsingfors och Åbo och skapa förutsättningar för att utveckla närtrafiken till Kyrkslätt, Lojo och Vichtis. Ett dubbelspår mellan Åbo och Salo gör det möjligt att sätta in fler tåg och bygga fler mötesplatser på sträckan och att införa närtrafik mellan städerna. Genom att utveckla den nuvarande strandbanan kan man inte uppnå motsvarande fördelar i restid, vilket beror bland annat på bansträckningen. Trots det bevaras förbindelsen som ger viktig tilläggskapacitet.

Banavsnittet Helsingfors–Åbo är också en del av den gränsöverskridande stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Helsingfors och Åbo är båda knutpunkter i TEN-T.

3. Vad är projektbolagets uppgift?

Projektbolagets uppgift är att planlägga projektet och att finansiera planläggningen tills projektet är klart för byggstart. Detta innebär projektering fram tills den lagstadgade järnvägsplanen är färdigställd. Byggnadsplanen för projektet är en del av byggskedet och inte en del av projektbolagets verksamhet under planeringsskedet. Beslut om byggande fattas separat. Projekten avskiljs inte från den övergripande utvecklingen av transportnätet och den 12-åriga planen för transportsystemet. På detta sätt kan de kostnadseffektivaste och bäst fungerande lösningarna omsättas i praktiken.

4. Hur har förhandlingarna framskridit och vad har de handlat om?

Under ledning av kommunikationsministeriet inleddes i november 2019 intensiva förhandlingar om ett aktieägaravtal mellan staten och kommunerna för att bilda projektbolaget Entimmetåget till Åbo. Förhandlingarna har avancerat sedan november och nu har parterna nått ett förhandlingsresultat om innehållet i aktieägaravtalet. I aktieägaravtalet finns närmare bestämmelser till exempel om bildandet av projektbolaget, dess förvaltning, finansiering och beslutsfattande samt aktieägarnas rättigheter och skyldigheter i förhållande till varandra.

För att aktieägaravtalet ska kunna godkännas och projektbolaget bildas krävs det ännu att staten och kommunerna fattar nödvändiga beslut i sina egna beslutsfattande organ. För statens del behandlas ärendet i finanspolitiska ministerutskottet i mars 2020. Kommunerna behandlar ärendet i behövliga organ för förtroendevalda under februari–april 2020.

5. Vilka är parterna i aktieägaravtalet?

I aktieägaravtalet deltar utöver staten följande aktörer:

- Åbo stad
- Esbo stad
- Helsingfors stad
- Salo stad
- Lojo stad
- Vichtis kommun
- Kyrksläotts kommun

6. Vad omfattar planeringen av Entimmeståget till Åbo?

Den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo kan anses bestå av fyra olika delar: Esbobanan, direktbanan Esbo–Salo, banavsnittet Salo–Åbo samt vissa delområden i utvecklingen av bangården i Åbo. Syftet med projektbolaget är att främja planeringen av direktbanan Esbo–Salo och banavsnittet Salo–Åbo fram till byggberedskap.

En förutsättning för att den snabba tågförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo ska kunna bli verklighet är att de delar som hänför sig till projektet på Esbobanan och på Åbo bangård också genomförs. I fråga om projektfaser är de ovan nämnda projekten klart före de uppgifter som hör till projektbolagets ansvarsområde och uppdrag, och därför hör de inte till projektbolagets ansvarsområde.

Som stöd för förhandlingarna har man använt de senaste efterfrågeprognoserna från Trafikledsverket, där man har identifierat de positiva effekterna av utvecklingen av banavsnittet på såväl långdistanstrafiken som närtågstrafiken.

7. Hur lång tid tar planeringen av En timmeståget till Åbo?

Den fortsatta planeringen av den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo har för banavsnittet Salo–Åbo uppskattas räcka fram till 2024 och för banavsnittet Esbo–Salo fram till 2025. I tidsplanen ingår inte eventuella besvärstider.

Ett av målen med projektbolagsmodellen är att påskynda planeringen.

8. Hur finansieras projektbolagets verksamhet?

I den nu avtalade första fasen omfattar projektbolagets ansvarsområde och uppdrag projektering och finansiering av den tills projektet är klart för byggstart. I planeringsskedet finansierar projektbolaget sin verksamhet huvudsakligen genom kapital som ägarna tillför bolaget. För att täcka planeringskostnaderna för projektet är det också möjligt att ansöka om EU-stöd i form av FSE-finansiering, vilket minskar den kapitalisering som krävs av aktieägarna.

I ett eventuellt byggnads- och driftsskede kan bolagets finansierings- och inkomstkällor göras mångsidigare, men i stora projekt är det är ändamålsenligt att avancera etappvis, ett steg i taget. Därför avtalas nu endast om planeringsskedet.

9. Vad kostar projektet?

Den återstående planeringen av Entimmeståget till Åbo utförs av projektbolaget och kostnaderna för planeringen uppskattats till drygt 75 miljoner euro. Av det totala beloppet utgör kostnaderna för direktbanan Esbo–Salo ca 60 miljoner euro och dubbelspåret Salo–Åbo ca 15 miljoner euro.

Den preliminära uppskattningen av byggkostnaderna för direktbanan Esbo–Salo är ca 2,3 miljarder euro och för dubbelspåret Salo–Åbo ca 435 miljoner euro.

10. Hur fördelas de olika parternas finansieringsandelar (i fråga om planering)?

Finanspolitiska ministerutskottet beslutade den 10 september 2019 att staten då projektbolaget bildas äger minst 51 procent av det och att de övriga aktieägarna förbinder sig att tillföra bolaget kapital som motsvarar ca 49 procent av de uppskattade kostnaderna för byggberedskapen och av de övriga kostnader som projektbolags verksamhet förutsätter.

De övriga aktieägarna har kommit överens om hur kapitaliseringen på 49 procent och ägarandelarna i projektbolaget fördelas. Parterna har förbundit sig att svara för projektbolagets kostnader till högst det belopp som anges nedan:

Aktieägare	Andel (miljoner €)	Andel (% , ca)
Finska staten,	39,45 miljoner €	51 %
Åbo stad	10,25 miljoner €	13,3 %
Esbo stad	10,25 miljoner €	13,3 %
Helsingfors stad	5,8 miljoner €	7,5 %
Salo stad	3,74 miljoner €	4,8 %
Lojo stad	3,74 miljoner €	4,8 %
Vichtis kommun	3,74 miljoner €	4,8 %
Kyrksläotts kommun	0,38 miljoner €	0,5 %

11. Hur framskrider ansökan om FSE-stöd?

Den nu uppnådda överenskommelsen mellan förhandlingsparterna gör det möjligt att ansöka om EU-stöd för projektet inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE. Utlysningen av FSE-stöd för transport 2019 öppnade den 16 oktober 2019 och den sista ansökningsdagen är den 26 februari 2020. Trafikledsverket bereder en stödansökan och lämnar in den till EU-kommissionen inom utsatt tid. I ett senare skede ändras projektbolaget till stödmottagare.

Enligt kommissionens preliminära meddelande bedöms ansökningarna under mars–juni 2020. De egentliga besluten om finansiering utifrån stödansökningarna fattas efter en bedömning i juni–juli 2020, varefter stöдавtalen kan undertecknas i fall av ett positivt stödbeslut.

12. Hur inverkar det eventuella Entimmeståget till Åbo på restiderna?

Som snabbast skulle restiden mellan Helsingfors och Åbo vara ca 73 minuter med Expresståg. Med IC-tåg beräknas restiden vara ca 86 minuter. Med IC-tåg blir restiden från Helsingfors till Vichtis och Lojo ca 35 minuter och med närtåg (pendeltåg) ca 41 minuter.

13. När kan snabbtåg sättas i trafik på järnvägslinjen Helsingfors–Åbo?

Enligt aktuella uppskattningar kan hela byggprojektet stå klart och trafiken inledas i slutet av 2031. Parterna har kommit överens om planeringen fram till byggberedskapen. Övergången till byggnadsskedet förutsätter nya förhandlingar och beslut.

14. Vad händer härnäst?

Behandlingen av ärendet fortsätter i beslutsprocesserna hos de parter som deltagit i förhandlingarna. För statens del behandlas ärendet i finanspolitiska ministerutskottet i mars 2020. I de kommuner som deltagit i förhandlingarna behandlas frågan i kommunernas förtroendeorgan i februari–april 2020.

Bolaget ska bildas så snart som möjligt när förhandlingsparterna har fattat de behövliga besluten och aktieägaravtalet har undertecknats.

Det nybildade projektbolagets första uppgift blir att ordna sin verksamhet så att det snarast möjligt kan ta itu med den fortsatta planeringen av projektet.

15. Varför tar det flera år att planera järnvägsprojekt och nästan ett decennium att eventuellt genomföra dem?

I allmänhet sker planläggningen av banprojekt i etapper som preciseras i takt med att planeringen framskrider och processen innehåller flera lagstadgade faser. Planeringsprocessen för banprojekt består av följande etapper:

1. Förstudie. Man utreder bland annat tidsplanen för banprojektet med den noggrannhet som landskapsplanen och generalplanen kräver. I detta skede kan det finnas alternativa sträckningar som preciseras i takt med att utredningen framskrider.
2. Utredningsplan. Man fastställer järnvägens ungefärliga läge och utrymmesbehov och dess förhållande till markanvändningen i regionen.
3. Järnvägsplan. Man gör upp en detaljerad plan för att genomföra banprojektet.

Dessutom ska det göras en miljökonsekvensbedömning för projekten. Miljökonsekvensbedömningen är en lagstadgad process där man bedömer banprojektets konsekvenser för naturen, den byggda miljön, människors hälsa och välfärd samt utnyttjandet av naturresurser.

Det är möjligt att anföra besvär över planerna, vilket kan fördröja planeringen av projektet och slutligen också genomförandet det.

Liksom planeringen är också det egentliga byggandet indelat i flera olika faser. Innan spårinfrastruktur kan anläggas måste man bland annat göra tidskrävande markundersökningar. På vissa sträckor måste man kanske anlägga en bergtunnel eller göra schaktarbeten i terrängen.

I projekt av denna storleksklass är byggfaserna långa och de kräver ytterst omsorgsfull planering.

Ett av målen med projektbolagsmodellen är just att påskynda planeringen.

Ytterligare upplysningar

Miikka Rainiala, enhetsdirektör, ordförande för förhandlingsgruppen Entimmeståget till Åbo (+358 295 342 051)