

14.2.2020

Finlandsbanan – ett samprojekt mellan staten och kommunerna

Frågor & 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 transporterna övergår till hållbara färd sätt. De parter som har förhandlat om Finlandsbanan 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 inom och mellan de stora stadsregionerna och effektiviserar därmed den ekonomiska verksamheten i kommunerna och städerna. Finlandsbanans betydelse för bannätet i Finland är klart större än dess geografiska omfattning och dess inverkan på utvecklingsutsikterna för de anslutningar som fortsätter västerut, norrut och österut från Tammerfors är avsevärda. En snabb förbindelse skulle integrera Helsingfors-Vanda flygplats allt starkare med järnvägsnätet och förkorta restiderna från flygplatsen i riktning mot både huvudbanan och direktbanan till Lahtis.

Huvudbanan norrut från Helsingfors fortsätter ända upp till Torneå och vidare till Sverige och den är en del av den gränsöverskridande europeiska stomnätskorridoren (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. Projektet avskiljs inte från den övergripande utvecklingen av transportnätet och den 12-åriga planen för transportsystemet, vilket borgar för att de kostnadseffektivaste och bäst fungerande lösningarna omsätts 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, kommunerna och Finavia för att bilda projektbolaget Finlandsbanan. Parterna har nu 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. Finavia behandlar ärendet på sin bolagsstämma.

5. Vilka är parterna i aktieägaravtalet?

I aktieägaravtalet deltar utöver staten följande aktörer:

- Finavia Abp
- Helsingfors stad
- Tammerfors stad
- Vanda stad
- Tavastehus stad
- Janakkala kommun
- Riihimäki stad
- Lahtis stad
- Lempäälä kommun
- Akaa stad
- Jyväskylä stad
- Uleåborgs stad
- Björneborgs stad
- Seinäjoki stad
- Vasa stad
- Kangasala stad
- Nokia stad
- Orivesi stad
- Birkala kommun
- Vesilahti kommun
- Ylöjärvi stad

6. Vad omfattar planeringen av Finlandsbanan?

Planläggningen av Finlandsbanan är indelad i avsnitt, såsom Flygplatsbanan från Böle via Helsingfors-Vanda flygplats till Kervo och anslutningen till Tammerfors. Anslutningen kan antingen bli en ny spårsträckning från Helsingfors-Vanda flygplats till Tammerfors eller en förbättring av den nuvarande huvudbanan mellan Riihimäki och Tammerfors (tilläggs-spår 3 och 4 samt uträtning av banan). Projektbolaget kommer att låta göra en förstudie om båda alternativen. När utredningarna är klara beslutar bolagets ägare på bolagsstämman vilket alternativ som förs vidare och planeras fram till byggberedskap.

7. Hur lång tid tar planeringen av Finlandsbanan?

I det första skedet beräknas förstudierna pågå i 1,5 år. Enligt en preliminär uppskattning tar den egentliga projekteringen av Flygplatsbanan 8 år i sin helhet, vilket inbegriper utarbetandet av en miljökonsekvensbedömning (MKB), en utredningsplan och en järnvägsplan.

Om man på basis av förstudierna beslutar sig för att planlägga en ny bansträckning från Helsingfors-Vanda flygplats till Tammerfors, tar planeringen enligt en preliminär bedömning 10 år. Detta inbegriper en preliminär förstudie, en miljökonsekvensbedömning, landskapsplanläggning, utredningsplanering och järnvägsplanering.

Om man på basis av förstudierna beslutar sig för att utveckla den nuvarande huvudbanan mellan Riihimäki och Tammerfors, är planeringsskedet sannolikt något kortare, eftersom det i detta alternativ inte är nödvändigt att göra någon landskapsplanläggning. Till övriga delar är planeringsskedena desamma som ovan.

Ett av målen med projektbolagsmodellen är att påskynda planeringen.

8. Hur och i vilket skede fattas beslut om sträckningen för Finlandsbanan?

Projektbolaget låter utföra förstudier om båda utvecklingsalternativen för att utöka det kunskapsunderlag som läggs till grund för ett beslut om bansträckningen. När förstudierna är klara beslutar bolagsägarna på bolagsstämman vilket alternativ som ska föras vidare och planeras fram till byggberedskap. Innan bolagsstämman fattar beslut ska varje aktieägare ta ställning till frågan i sina egna beslutsprocesser.

9. 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.

10. Vad kostar projektet?

Kostnaderna för planeringen av Finlandsbanan beräknas vara drygt 150 miljoner euro. Nu har parterna träffat avtal om att inleda planeringsskedet och om kostnaderna för det. Övergången till byggnadsskedet kräver nya förhandlingar.

Byggkostnaderna för Finlandsbanan beräknas enligt gällande priser uppgå till ca 5,75 miljarder euro, vilket också inbegriper byggkostnaderna för den nya Flygplatsbanan samt en snabbare förbindelse från Helsingfors-Vanda flygplats till Tammerfors. Alternativt kan man tillsammans Flygplatsbanan förbättra den nuvarande huvudbanan från Riihimäki till Tammerfors. I dagsläget är det svårare att uppskatta kostnaderna för detta alternativ, eftersom de i betydande grad påverkas av de transportlösningar som väljs i planeringen, såsom antalet eventuella uträtningar av huvudbanan. Enligt en mycket preliminär uppskattning uppgår kostnaderna för att utveckla huvudbanan tillsammans med Flygplatsbanan till ca 4,6 miljarder euro.

11. Hur fördelas de olika parternas finansieringsandelar?

Staten finansierar bolaget med ca 78,90 miljoner euro, vilket motsvarar 51 procent av de uppskattade planeringskostnaderna samt övriga kostnader som projektbolagets organisation behöver för sin verksamhet. De övriga aktieägarna finansierar bolaget med en andel på 49 procent. Vid förhandlingarna har man kommit fram till följande kostnadsfördelning:

Aktieägare	Andel (miljoner €)	Andel, %
1) Finska staten,	78,90 miljoner €	51 %
Finavia Abp	16,00 miljoner €	10,3 %
Helsingfors stad	22,20 miljoner €	14,4 %
Tammerfors stad	11,10 miljoner €	7,2 %
Vanda stad	11,10 miljoner €	7,2 %
Uleåborgs stad	0,90 miljoner €	0,6 %
Jyväskylä stad	1,98 miljoner €	1,3 %
Lahtis stad	3,37 miljoner €	2,2 %
Björneborgs stad	1,19 miljoner €	0,8 %
Vasa stad	0,95 miljoner €	0,6 %
Tavastehus stad	1,89 miljoner €	1,2 %
Seinäjoki stad	0,88 miljoner €	0,6 %
Nokia stad	0,47 miljoner €	0,3 %
Ylöjärvi stad	0,46 miljoner €	0,3 %
Kangasala stad	0,44 miljoner €	0,3 %
Riihimäki stad	0,81 miljoner €	0,5 %
Lempäälä kommun	0,65 miljoner €	0,4 %
Birkala kommun	0,27 miljoner €	0,2 %
Akaa stad	0,47 miljoner €	0,3 %
Janakkala kommun	0,46 miljoner €	0,3 %
Orivesi stad	0,13 miljoner €	0,1 %
Vesilahti kommun	0,06 miljoner €	0,0 %

12. 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.

13. Varför ansöker man om EU-stöd endast för kostnader på 23 miljoner euro, trots att planeringskostnaderna för Finlandsbanan är 150 miljoner euro?

Planläggningen av banprojekt består av flera olika delar (förstudie, utredningsplan, miljökonsekvensbedömning och järnvägsplan). Planeringen framskrider stegvis och i detta skede söks stöd för en helhet på 23 miljoner euro. Enligt stödvillkoren ska det projekt för vilket stöd söks slutföras före utgången av 2023 och inledas 6 månader efter att ansökningsomgången avslutats, med andra ord i augusti 2020.

På grund av den långa planeringstiden söker man inte stöd för hela projektet i denna ansökningsomgång. För resten av kostnaderna kan man ansöka om stöd vid senare FSE-ansökningsomgångar som eventuellt ordnas redan i slutet av 2020 och senast under den nya budgetperioden 2021–2027.

14. Hur inverkar Finlandsbanan på restiderna?

Den uppskattade restiden för tågen på Finlandsbanan mellan Helsingfors och Tammerfors beror på den bansträckning som väljs. Flygplatsbanan från Böle via Helsingfors-Vanda flygplats till Kervo och den nya bansträckningen från Helsingfors-Vanda flygplats till Tammerfors väntas minska den snabbaste restiden till ca 60 minuter. Flygplatsbanan och utvecklingen av den nuvarande huvudbanan möjliggör en restid på ca 80 minuter. Finlandsbanan förbättrar tillgängligheten till hela Finland. Bland annat restiden mellan Seinäjoki och Helsingfors kan enligt preliminära bedömningar i stället för nuvarande ca 2 h 38 minuter bli något mellan ca 1 h 54 minuter och 2 h 14 minuter beroende på den sträckning som man väljer att utveckla.

Flygplatsbanan skulle göra det möjligt att förkorta restiden mellan Helsingfors och Helsingfors-Vanda flygplats från nuvarande 27 minuter till 15 minuter. I och med den nya bansträckningen skulle restiden mellan Tammerfors och flygplatsen som kortast bli 45 minuter. Om man väljer att vidareutveckla den nuvarande huvudbanan blir restiden mellan Tammerfors och flygplatsen som snabbast ca 65 minuter.

15. När kan Finlandsbanan öppnas för trafik?

Enligt den information som finns i dag kan trafiken på den planerade Flygbanan inledas 2033 och snabbtrafiken mellan Helsingfors och Tammerfors 2036. Parterna har kommit överens om planeringen fram till byggberedskapen. Övergången till byggnadsskedet förutsätter nya förhandlingar och beslut.

16. 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.

17. 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.

På samma sätt som planläggningen är också det egentliga byggandet indelat i flera olika faser som inte kan utföras samtidigt. 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:

Sanna Ruuskanen, enhetsdirektör, ordförande för förhandlingsgruppen för Finlandsbanan
(+358 295 34 2377)