



## 8 Projektplan för Forsby spårvagnsdepå och beviljade av proprieborgen till Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab

HEL 2024-011379 T 08 02 01

### Beslutsförslag

Stadsfullmäktige godkänner projektplanen för Forsby spårvagnsdepå utgående från att maximipriset exklusive mervärdesskatt för de andelar som omfattas av projektets avtal om serviceersättningar är totalt 117 600 000 euro i kostnadsnivån för juli 2024.

Stadsfullmäktige beviljar samtidigt Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab proprieborgen utan motsäkerhet för att täcka lån på högst 336 000 000 euro. Lånen ska vara nödvändiga för att finansiera investeringar som omfattas av avtalet om serviceersättningar och trafikeringsavtalet för utvecklingsprojektet för Forsby spårvagnsdepå. Borgen täcker de långfristiga lånens kapital, räntor, dröjsmålsräntor och eventuella låneskötsel- och indrivningskostnader. Löptiden för de lån som tas ut får vara högst 30 år.

Dessutom beslutar stadsfullmäktige att det för den proprieborgen som staden beviljar Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab årligen tas ut en borgensprovision på 0,09 % som räknas ut av de lån som borgensansvaret gäller för per 31.12 och som bolaget ska betala före utgången av närmast följande januari månad efter tidpunkten då beloppet bestämdes.

### Föredragandens motiveringar

#### Projektets bakgrund

Stadsstyrelsen godkände 24.1.2022 (§ 57) en uppdaterad utvecklingsplan för spårvagnsdepåer. Utvecklingsplanen utgår från att spårvagnstrafiken i Helsingfors i fortsättningen utgår från två huvuddepåer, som ligger i Brunakärr och Forsby. Vid depån i Brunakärr håller verksamheten på att inledas i enlighet med utvecklingsplanen. Utvecklingsprojektet för Forsby depå har en tidsplan som innebär att byggandet kan börja 2024, när verksamheten vid Brunakärrens depå har kommit i gång.

Spårvagnsdepån i Forsby har nått slutet på sin livscykel och verksamheten upphör 2024. Den nuvarande depån ska rivas. I stället ska en av huvuddepåerna för Helsingfors spårvägsnät byggas i Forsby och till en början betjäna spårvagnstrafiken i Helsingfors innerstad. På depån för-



13.11.2024

varas, underhålls och repareras de spårvagnar som trafikerar innerstaden. Depån är även bas för underhållet av själva spårvägarna.

Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab (stadstrafikbolaget) ansvarar för byggande av spårvagnsdepåer och därmed sammanhängande infrastruktur. Stadens trafikaffärsverks verksamhet, exklusive de funktioner som gäller metrons infrastruktur- och trafikantavtal, har genom stadsfullmäktiges beslut 22.9.2021 (§ 282) överlåtits 1.2.2022 till stadstrafikbolaget. Stadstrafikbolaget bygger infrastrukturegendom med anknötning till huvudstadsregionens och stadens kollektivtrafik, överlåter nyttjanderätten till denna egendom till staden och producerar annan service som stöder kollektivtrafiken. Staden ställer sedan infrastrukturendomen med anknötning till kollektivtrafik till samkommunen Helsingforsregionens trafiks (HRT:s) förfogande.

Staden ersätter stadstrafikbolaget för kostnaderna för spårvagnsdepåernas spårinfrastruktur och lokaler för underhållet av spårinfrastrukturen i enlighet med det avtal om serviceersättningar som staden och stadstrafikbolaget har slutit om produktion av infrastruktur med anknötning till kollektivtrafiken och annan service. Staden fakturerar HRT för en del av dessa kostnader som ersättningar för infrastruktur. Det aktuella projektbeslutet gäller dessa delar av depån.

HRT:s styrelse godkände 12.12.2023 ett avtal om ersättning av kostnader för Forsby spårvagnsdepå. Därmed har HRT förbundit sig att ersätta stadstrafikbolaget för de lokaler på Forsby depå som betjänar spårvagnstrafiken. Om HRT i framtiden till någon del konkurransutsätter operatörskapet till spårvagnstrafiken och nyttjanderätten till depån därmed överlåts helt eller delvis till den vinnande operatören kommer stadstrafikbolaget att hyra ut de lokaler som dessa funktioner förutsätter till operatören. Det aktuella projektbeslutet gäller inte dessa delar av depån.

Stadstrafikbolaget tillämpar alliansmodellen när det genomför utvecklingsprojektet för Forsby spårvagnsdepå. Alliansens serviceproducenter valdes ut i juni 2023 och alliansens utvecklingsfas inleddes i augusti 2023.

#### Fördelning av projektets investeringskostnader

I utvecklingsprojektet för spårvagnsdepån fördelas investeringskostnaderna enligt följande:

- Totalt 336 000 000 euro (moms 0 %) investeras i depån.



- Av totalinvesteringen finansieras en andel på 218 400 000 euro (moms 0 %) genom trafikeringsavtalet mellan stadstrafikbolaget och HRT.
- En andel på 117 600 000 euro (moms 0 %) av totalinvesteringen finansieras genom stadstrafikbolagets och stadens avtal om serviceersättningar.

Stadstrafikbolaget har en extra bolagsstämma 19.11.2024. På föredragningslistan finns investeringsbeslutet för depåprojektet i Forsby. Styrelsen kommer att föreslå att bolagsstämman godkänner investeringen i depåprojektet i Forsby i enlighet med den bifogade genomförandeplanen utgående från att investeringens helhetspris exklusive mervärdesskatt är högst 336 000 000 euro i kostnadsnivån för juli 2024. Förslaget har som villkor att projektplanen för depåprojektet i Forsby godkänns i Helsingfors stadsfullmäktige.

HRT har genom ett styrelsebeslut 12.12.2023 (§ 117) förbundit sig att ersätta de andelar av depån som omfattas av trafikeringsavtalet.

#### Utgångsläge för depåprojektet i Forsby

De nuvarande byggnaderna på Forsby depå är gamla och deras tekniska skick är sådant att de inte kommer att kunna användas i slutet av 2020-talet. Det finns redan nu en risk att förvaringshallens takkonstruktioner ska rasa in. Reparationstillståndet och således även tillståndet att använda depån är tillfälligt. På grund av byggnadernas dåliga skick har förhållandevis dyra reparationer utförts som nödarbete för att depån ska kunna användas. För att de användningen av de nuvarande byggnaderna skulle kunna fortsätta vore det nödvändigt att i hög grad riva dem och bygga upp dem på nytt.

Depåprojektet i Forsby har en avgörande roll för att spårvagnstrafiken ska kunna utvidgas och dess höga kvalitet säkerställas. Projektet svarar på det behov av kapacitet som följer av att staden växer. Det bidrar dessutom till att stadens spårtrafik kan nå sina tillförlitlighets-, kostnadseffektivitets- och miljövänlighetsmål.

Vid Forsby depå finns utöver vagndepån även underhållet av spårinfrastrukturen, som har hand om både själva spårinfrastrukturen och spårelektricitetssystemet. När spårvägsnätet utvidgas ökar spårens underhållsbehov, vilket underhållet måste svara på. Depåprojektet i Forsby ökar underhållskapaciteten genom att underhållet av spårinfrastrukturen får lokaler där verksamheten kan utvecklas på ett sätt som motsvarar utvidgningen av spårvägsnätet.



Forsby depå gör det möjligt att lagra, underhålla och reparera den materiel som krävs såväl i innerstaden och som på spårvägarna på Kronbroarna och i västra Helsingfors, som staden har fattat beslut om och som för närvarande byggs. Lagringskapaciteten på Forsby depå tillfredsställer också snabbspårvägarnas behov i Västra hamnen och Vik-Malm. Det är totalekonomiskt motiverat att förbereda sig för dessa projekts behov redan i depåprojektets första fas trots att beslut om att genomföra projekten inte har fattats. Om en depå som redan används måste utvidgas medför det nämligen betydande extra kostnader, och det är svårt att använda depån medan utvidgningen pågår.

I framtiden kommer det inte att vara möjligt att underhålla och reparera alla spårvagnar på de nuvarande depåerna i Vallgård och Forsby, eftersom de saknar lämpliga lokaler för de spårvagnar på 35 meter och ännu mer som ska användas på Kronbroarna och andra snabbspårvägar. Det behövs nya lokaler för att denna materiel ska kunna repareras. Dessutom är verksamheten i de nuvarande byggnaderna delvis ineffektiv, eftersom lokalerna inte är ändamålsenliga. Underhålls- och reparationsverksamhetens processer kan inte utvecklas på ett kvalitetsmässigt och ekonomiskt konkurrenskraftigt sätt i de nuvarande byggnaderna.

Underhållslokalerna på Forsby depå är dimensionerade enligt det antal kilometer spår som trafikeras från depån. Omfattande totalrenoveringar av all materiel görs framöver i Forsby. Även tunga reparationer av materiel efter kollisioner koncentreras till Forsby. Beräkningen av antalet kollisioner baserar sig på nuläget och en expertbedömning. Alla underhållsplatser i Forsby är dimensionerade för 45 meter långa vagnar.

Under projektplaneringen av Forsby depå granskades depåns kapacitet. Utifrån granskningen ska utvecklingen av depåområdet i Forsby delas in i två faser för att den ska betjäna genomförandet av utvecklingsplanen för spårvagnsdepåer så kostnadseffektivt som möjligt. Den helhet som stadsfullmäktige nu ska fatta beslut om gäller den första fasen av depåområdets utveckling. Genomförandet av den första fasen börjar när Brunakärrs depå har tagits i bruk och den befintliga depån i Forsby tömts.

Om inte projektet framskrider i planerad takt kommer störningar att uppstå i spårvagnstrafiken, eftersom byggnaderna på den nuvarande depån i Forsby i huvudsak har nått slutet av sin livslängd. När utvecklingsplanen för spårvagnsdepåer godkändes konstaterades att de gamla spårvagnsdepåerna i Helsingfors inte uppfyller dagens krav och att det inte är ekonomiskt förnuftigt att utveckla dem för den växande spårvagnstrafiken.



## Genomförandeplan och projektets omfattning

I beredningen av byggandet av den nya depån i Forsby nåddes utvecklingsfasen tillsammans med utvalda allianspartner i augusti 2023. Depåplanerna har utvecklats i samarbete med stadstrafikbolagets operativa verksamhet. Lokalbehoven hos de funktioner som depån ska inhysa har preciserats och deras funktionalitet har vidareutvecklats för att depån ska uppfylla användarnas behov och stöda utvecklingen av depåverksamheten så väl som möjligt och skapa bästa möjliga förutsättningar för en verksamhetsmiljö med flera aktörer.

Under utvecklingsfasen har det visat sig att den totala mängden resurser som behövs för underhållet av spåren när spårvägsnätet utvidgas har beräknats i underkant i tidigare planer. Efter att trafiken på snabbspårvägslinje 15 kom i gång har erfarenheter samlats in, och utifrån dem har resursmängden uppdaterats. Därmed har ytan på de lokaler som behövs i Forsby ökat.

Projektet har fått exaktare ansvarsområde för klimatstyrning, miljöklassificering, cirkulär ekonomi och energilösningar. Dessutom har tidsplanen för byggandet av depån och de olika byggnadsfaserna preciserats genom att aktuella uppgifter om nödvändiga grundberedningsåtgärder och när Brunakärrs spårvägsdepå blivit klar beaktas.

Under genomförandeplaneringen har depåns energisystem utvecklats. Jordvärme och solpaneler har lagts till på depån för att bättre beakta målen om att minimera utsläppen.

Tack vare preciserade uppgifter och lösningsförslag i genomförandeplanen har det under depåprojektets utvecklingsfas varit möjligt att hitta flera lösningar för byggandet av depån som är billigare än i den ursprungliga projektplanen. Trots det har de kalkylerade kostnaderna för projektet ökat. Det beror på de ovannämnda funktionella ändringarna särskilt vad utvidgningen av underhållet av spåren beträffar, av användningsbehoven oberoende konstaterade preciseringar i planer och ändringar i energisystemet samt mer omfattande beredskap för än så länge oidentifierade kostnadsfaktorer.

Projektets omfattning beskrivs mer ingående i genomförandeplanen, som finns som bilaga 1.

## HRT:s utlåtande

HRT:s styrelse har i sitt utlåtande 3.9.2024 (bilaga 2) tillstyrkt genomförandet av depåprojektet i Forsby. HRT:s styrelse anser att de ändringar från tidigare planer som föreslås i genomförandeplanen är ändamålsenliga.



13.11.2024

Enligt HRT:s utlåtande hade det varit möjligt att förvara en del av materielen för underhåll av spåren på taket till Brunakärrens spårvagnsdepå, där bussar förvaras. Fältet på taket är emellertid uthyrt till en busstrafikidkare och HRT har tidigare betraktat fältet som oombärligt för buss-trafiken. Att fördela underhållet av spåren mellan flera verksamhetsställen är totalekonomiskt inte att rekommendera. Det är inte sagt att en motsvarande kvalitet går att nå med ett sådant system utan extra satsningar. Fältet är dessutom utsatt för väder och vind, vilket skulle äventyra funktionssäkerheten i underhållet av spåren.

HRT anser i sitt utlåtande att det är bra att man i depåprojektet förbereder sig för att spårvägsnätet utvidgas och spårens underhållsbehov därmed ökar. HRT konstaterar emellertid att om alla planerade projekt inte genomförs kommer en del av förvaringslokalerna och lokalerna för underhåll av spåren att vara överflödiga i förhållande till den kapacitet som de spårvägar som byggs kräver. Som sagt är det totalekonomiskt motiverat att bygga dessa lokaler redan nu. Om byggandet delas in i mindre faser än planerat är följden att det blir svårt att använda depån och totalkostnaderna ökar.

Enligt HRT:s utlåtande bör grundbottenförhållandena på tomten och de kostnader som de föranleder inte överföras direkt på HRT via ersättningarna för infrastruktur. HRT anser att Helsingfors stad kan stå för de kostnader som den byggavfallet i marken ger upphov till. Enligt allmän praxis ansvarar Helsingfors stad för saneringskostnaderna för förorenad mark. Övrig markbyggnad, inklusive behandling av mark med byggnadsavfall, hör till projektkostnaderna, som i sin tur omfattas av ersättningarna för infrastruktur.

Med tanke på det rådande världsekonomiska läget och tillgången till energi anser HRT i sitt utlåtande att det är bra att man i depåprojektet förbereder sig för utsläppssnålhet och självförsörjning på energi. Utsläppssnålheten stöder även HRT:s strategiska mål.

Enligt HRT:s utlåtande bör den årliga räntekostnad på 5 % som stads- trafikbolaget slagit fast för spårunderhållets andel i sin kalkyl inte ingå i HRT:s kostnader, eftersom ränta enligt infrastrukturavtalet endast ska betalas på kapitalkostnader, inte på förvaltnings- eller underhållskostnader. Kostnaderna för de lokaler som är avsedda för underhåll av spårinfrastruktur hör till underhållskostnaderna för spårvägsinfrastrukturen inom ersättningarna för infrastruktur. Kapitalkostnaderna inklusive avskrivningar och faktiska räntekostnader debiteras på självkostnadsbasis. Den beräknade årliga räntan på 5 % tillämpas alltså inte. Till denna del var den preliminära kalkylen felaktig. Längre ner presenteras en uppdaterad kalkyl över mängden kapitalkostnader som en del av projektets inverkan på stadens driftsekonomi.



13.11.2024

HRT anser i sitt utlåtande att det är viktigt att HRT inte behöver stå för kostnader för stadsutveckling, exempelvis för depåns visuella aspekt som en del av stadsbilden. I planeringen och byggandet av depån och dess byggnader följs markanvändnings- och bygglagen, stadens myndighetsbestämmelser och bestämmelserna i en detaljplan som är under arbete. De kostnader som uppstår är projektkostnader. Det har ställts vissa krav på depåns utseende. Kraven är ändamålsenliga med tanke på depåns läge och har inte gett upphov till några betydande extra kostnader.

HRT föreslår dessutom i utlåtandet att annuitetsmodellen ska tillämpas i fråga om de kostnader som omfattas av depåavtalet. HRT konstaterar även att en eventuell tillämpning av annuitetsmodellen ska avtalas om separat med Helsingfors stads finansledning. I detta sammanhang fattas inget beslut om periodisering av de kostnader som omfattas av depåavtalet. HRT och stadstrafikbolaget fortsätter förhandla om periodisering av kostnaderna i samarbete med Helsingfors stad.

#### Risker med projektet och riskhantering

Den största risken med projektet är att det drar ut på tiden. Projektet är avgörande viktigt för spårvägssystemets funktionssäkerhet, eftersom den nuvarande depån i Forsby har nått slutet på sin livscykel och inte tillgodoser de krav som modern depåverksamhet ställer. Den största risken som gäller tidsplanen för genomförandet är att projektet inte kan slutföras i tid när det en gång har påbörjats. Under byggtiden kommer antalet spårvagnar att öka, vilket betyder att kapaciteten på de tillbudsstående depåerna inte räcker till för förvaring och underhåll av alla vagnar utan specialarrangemang så länge som byggandet pågår. Spårunderhållet vid depån, vars verksamhetsförutsättningar säkerställs i samband med projektet, är förknippat med en motsvarande risk. Spårunderhållets nuvarande kapacitet är otillräcklig för det växande spårvägsnätet.

De risker som är aktuella medan projektet genomförs gäller främst kostnader och avgörande personalresurser. Kostnadsrisken beror på de ännu preliminära planernas översiktlighet, förändringar i omvärlden och ett osäkert världsläge. Risken hanteras då planerna successivt preciseras. Planeringen går in i en noggrannare fas när arbetet med genomförandeplanen börjar och kostnaderna följs hela tiden upp allteftersom planerna preciseras. Förändringar i omvärlden hanteras genom aktivt samarbete med användarorganisationen och trafikbeställaren samt genom att projektet planeras och byggs på ett sådant sätt att lokalerna kan användas flexibelt. Den risk som gäller avgörande personalresurser hanteras med ett omfattande ersättersystem samt genom



dokumentering av utgångsuppgifter och beslutsfattande och satsningar på trivseln i arbetet.

Valet att genomföra projektet genom alliansmodellen är också ett sätt att hantera riskerna som helhet. I alliansmodellen är riskerna med projektet gemensamma för alla parter, som därmed är starkt motiverade att hantera riskerna effektivt.

#### Projektets strategiska koppling

I Helsingfors stadsstrategi 2021–2025 konstateras att smarta trafiklösningar utgör grunden för en smidig vardag och att en tillräcklig kapacitet och funktionsduglighet i den allt kompaktare stadens trafiksystem säkerställs genom att planera alla transportsätt och beakta deras koppling till varandra.

Beslutsförslaget stöder detta mål i stadsstrategin och är således strategienligt.

#### Projektkostnader

De sammanlagda byggkostnaderna för Forsby spårvagnsdepå beräknas uppgå till 336,0 miljoner euro exklusive mervärdesskatt. Hur kostnaderna för depåinvesteringen ska täckas fördelas enligt följande: den trafikeringersättning som betalas till HRT för spårvägstrafiken täcker 218,4 miljoner euro och serviceersättningen 117,6 miljoner euro. Det aktuella projektbeslutet gäller den andel av depån som täcks av den serviceersättning som Helsingfors stad årligen betalar till stadstrafikbolaget.

I projektets kostnadskalkyl ingår en riskreservering på 12 %, som baserar sig på riskbedömningar som gjordes som en del av projektets riskhanteringsprocess. Kostnadskalkylen har auditerats av en tredje part. Projektets kostnadsnivå (enligt förslaget juli 2024) följs upp med hjälp av byggnadskostnadsindex.

I kostnaderna ingår inte kostnaderna för att avlägsna och behandla förorenad mark från den stadsägda depåtomten. Dessa kostnader ska täckas av anslaget för grundberedning.

#### Projektets inverkan på driftsekonomin

I enlighet med avtalet om serviceersättningar ska stadstrafikbolaget överlåta nyttjanderätten till den infrastrukturegendom som är nödvändig för kollektivtrafiken till staden, så att staden i sin tur till behövliga delar kan ställa infrastrukturegendom med anknytning till kollektivtrafiken till HRT:s förfogande på det sätt som förutsätts i det avtal som staden och HRT har slutit 7.12.2011 om ersättning av kostnader för kollektivtrafi-





13.11.2024

ken (infrastrukturavtalet). Staden betalar en serviceersättning till stads-  
trafikbolaget för denna nyttjanderätt.

När Forsby depå är färdig medför den årliga kostnader för Helsingfors  
stad genom avtalet om serviceersättningar. Kostnaderna består av ka-  
pital- och underhållskostnader för investeringen i depåns spårinfra-  
struktur och lokaler för underhåll av spåren. Kapitalkostnaderna kan  
delas in i avskrivnings- och räntekostnader.

Enligt HRT:s grundavtal kan HRT faktureras för 50 % av avskrivningar-  
na på investeringen i depåns spårinfrastruktur och 50 % av de kalkyl-  
mässiga ränteutgifterna på 5 %. Kostnaderna för investeringen i de-  
påns spårinfrastruktur uppgår till 57 600 000 euro. Med 25 års av-  
skrivningstid och en kalkylmässig räntefot på 5 % innebär det att HRT  
genom ersättningen för infrastruktur i genomsnitt kommer att betala 1  
900 000 euro av de årliga kapitalkostnaderna för spårinfrastrukturen.

Staden ersätter Stadstrafik Ab fullt ut för avskrivningarna på spårinfra-  
strukturen och de faktiska räntekostnaderna för investeringen. Kapital-  
kostnaderna för Forsby depåns spårinfrastruktur påverkar serviceersätt-  
ningen med cirka 3 500 000 euro om året (räntefot 4 %, lånetid 25 år).

HRT kan faktureras för de kostnader för underhåll av depåns spårinfra-  
struktur som serviceersättningen täcker till fullt belopp. Dessa kostna-  
der uppgår till cirka 300 000 euro om året. HRT faktureras även för ka-  
pitalkostnaderna för spårunderhållets lokaler, cirka 3 600 000 euro om  
året, till fullt belopp som en del av kostnaderna för underhåll av spår-  
vägssystemets infrastruktur.

En del av de andelar som HRT faktureras för, totalt cirka 5 800 000 eu-  
ro om året, blir årligen kostnader för staden via betalningsandelen till  
HRT. HRT täcker cirka 50 % av sina kostnader med biljettintäkter. Res-  
ten står kommunerna för. Dessutom täcker övriga medlemskommuner i  
HRT enligt användning en del av de ersättningar för infrastruktur som  
HRT betalar, vilket minskar den årliga kostnaden för Helsingfors. Övri-  
ga kommuner står för 10 % av de kostnader för spårvägstrafiken som  
HRT:s kommunandel ska täcka. Staden står därmed årligen för cirka 2  
600 000 euro genom kommunandelen.

Sammanlagt påverkar projektet stadens driftsekonomi med i genom-  
snitt 4 200 000 euro om året under 40 år.

#### Tidsplan för genomförande

Genomförandefasen inleds när bygglov har beviljats, alliansavtalet för  
genomförandefasen blivit klart och Helsingfors stad fattat beslut i ären-  
det i december 2024. För närvarande har tillfälliga lokaler för depån be-



retts, vilket är en förutsättning för att genomförandefasen ska kunna inledas. Dessutom har nuvarande lokaler tömts och grundberedningsåtgärder vidtagits. Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion beräknas behandla projektets ansökan om bygglov i oktober 2024. Byggandet beräknas pågå i 4,5 år. Depån beräknas stå klar senast i maj 2029 och tas i bruk i slutet av 2029.

#### Beslutsfattande

Av spårvagnsdepån i Forsby omfattas spårinfrastrukturen och lokalerna för spårunderhåll av serviceersättningen. Enligt samarbetsavtalet mellan staden och stadstrafikbolaget är spårvagnsdepåns spårinfrastruktur en nyinvestering i ny infrastruktur. Enligt samarbetsavtalet ska staden vid nyinvesteringar dra upp linjerna för projektkostnaderna och när projektet ska genomföras under en tioårig planperiod som en del av stadens budgetprocess eller som separata beslut i enlighet med stadens befogenhetsgränser. Separata beslut fattas om stora projekt.

Depåns lokaler för spårunderhåll är en produktionsinvestering av bolaget. Utifrån avtalet om serviceersättningar betalar emellertid staden ersättning för investeringen på samma sätt som för infrastruktur. Således är det ändamålsenligt att fatta beslutet om projektplanen för lokalerna för spårunderhåll på motsvarande sätt som om spårinfrastrukturen.

Staden fattar inget projektbeslut om den andel av trafikdepån som omfattas av trafikeringsavtalet mellan stadstrafikbolaget och HRT, utan beslutet fattas av stadstrafikbolaget och HRT.

Stadstrafikbolaget bad 15.8.2024 HRT:s styrelse om ett utlåtande om utkastet till genomförandeplan för Forsby spårvagnsdepå. HRT:s styrelse gav utlåtandet 3.9.2024 och tillstyrkte genomförandet av depåprojektet i Forsby.

Om stadsfullmäktige godkänner projektplanen är avsikten att stadstrafikbolaget, som ska genomföra projektet, föreslår att investeringsbeslutet för spårvagnsdepåprojektet i Forsby godkänns vid en extra bolagsstämma 19.11.2024. Stadsstyrelsens koncernsektion ger handlingsdirektiven till stadens representant vid bolagsstämman. Ärendet ska behandlas vid koncernsektionens sammanträde 11.11.2024.

#### Bakgrund till den borgen som beviljas bolaget och befogenheter

Helsingfors stadsfullmäktige godkände 22.9.2021 (§ 282) bolagiseringen av trafikaffärsverket. Trafikaffärsverket ombildades till ett aktiebolag som en helhet, förutom ägandet av metrofunktionerna och ansvaret för att ordna dem. Avsikten är att överföra dem till bolaget senare. Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab inledde sin verksamhet 1.2.2022. Mellan



bolaget och staden uppstod ett etableringslån på 492 982 250,46 euro, vars storlek var den kalkylmässiga andelen av stadens externa skulder och stadens interna kreditlimiter som hänför sig till den bolagiserade verksamheten. Villkoren för etableringslånet motsvarade de genomsnittliga villkoren i stadens låneavtal.

I enlighet med stadsfullmäktiges beslut om bolagisering ska bolaget självt ordna sin egen finansiering på marknadsvillkor, dock så att ägarstäderna kan bevilja proprieborgen för bolagets lån. Garantiarvodets storlek är 0,09 % per år i enlighet med de ekonomikalkyler som gjordes då bolaget bildades.

Beviljandet av en proprieborgen är motiverat, eftersom säkerhetsställningen för bolagets lån förbättras ur finansiärernas synvinkel om bolaget får borgen för lånen, vilket direkt påverkar bolagets finansieringskostnader, som staden till väsentliga delar i sista hand själv ansvarar för.

Stadsfullmäktige har dessutom 31.1.2024 (20 §) beviljat proprieborgen för att täcka lån på högst 333 900 000 euro inklusive extra kostnader. Syftet med lånen ska vara att finansiera bolagets investeringar i spårtrafik. Borgen ska täcka investeringskostnaderna för de långfristiga lån med räntor, dröjsmålskostnader och eventuella indrivningskostnader som behövs för spårvägen och vagnmaterielen till projektet Kronbroarna samt investeringsutgifterna för Fiskehamnens spårväg. Lånupptagningen med stöd av denna borgen börjar hösten 2024.

Enligt en uppskattning från Huvudstadsregionens Stadstrafik förutsätter bolagets investeringar extern finansiering på totalt cirka 555 000 000 euro under åren 2025–2027. Ett viktigt nytt begynnande projekt är utvecklingsprojektet för Forsby spårvagnsdepå, för vilket bolaget ansöker om borgen för lån på 336 000 000 euro. Bolaget håller på att förhandla med institutionella finansiärer om ramavtal för långfristiga lån. Utifrån avtalen kan bolaget konvertera den tillfälliga koncerninterna limitfinansieringen till långfristiga lån som staden går i borgen för.

Utöver de lånegarantier som nu föreslås torde bolaget under framtida år ansöka om stadens proprieborgen även för finansieringsbehov under kommande år. Ansökningarna om borgen kommer att anknytas till investeringshelheter och de ska behandlas i stadsfullmäktige när projekten framskrider. Tillfälliga finansieringsbehov kommer fortfarande även att täckas med en koncernkontolimit som staden beviljat.

Enligt 14 § 2 mom. 9 punkten i kommunallagen fattar fullmäktige beslut om ingående av borgensförbindelse eller ställande av annan säkerhet för annans skuld.



---

## Statsstöd och 129 § i kommunallagen

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). Enligt avtalet producerar Stadstrafik Ab tjänster endast för ägarkretsen eller för aktörer som omfattas av samarbetet i enlighet med undantaget som gäller skyldigheten att konkurrensutsätta (ställningen som anknuten enhet, horisontellt samarbete). Därmed bedriver bolaget inte ekonomisk verksamhet i ett konkurrensläge på marknaden.

Europeiska kommissionen har dessutom 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). Den ekonomiska förmån som bolaget eventuellt beviljas i form av proprieborgen förblir i sin helhet utanför statsstödsreglerna, eftersom de investeringskostnader för banan, vagnarna och depån som finansieras gäller en verksamhet som inte snedvrider konkurrensen eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Med hänsyn till kraven i 129 § i kommunallagen och utifrån stadens ekonomiska nyckeltal kan man konstatera att den borgen som föreslås inte äventyrar stadens förmåga att svara för sina lagstadgade uppgifter. För borgen krävs i det här sammanhanget ingen motsäkerhet, eftersom staden nästan ensam har rösträtt i bolaget. Borgensförbindelsen är inte heller förenad med en sådan betydande ekonomisk risk som avses i kommunallagen, med hänsyn till beskrivningen ovan om bolagets syfte och verksamhetens natur samt till att bolaget nästan helt ägs av staden. Om det i ett senare skede sker väsentliga ändringar i innehavet, förbehåller staden sig rätten att i samband med arrangemanget vid behov kräva säkerheter som förhandsvillkor.

## Förhållande till andra beslut



Stadsstyrelsen godkände 24.1.2022 (57 §) en uppdaterad utvecklingsplan för spårvagnsdepåer.

Stadsstyrelsen godkände 2.5.2022 (333 §) samarbetsavtalet med Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab och bemyndigade sektorchefen i stadsmiljösektorn att underteckna samarbetsavtalet och fatta beslut om ändringar i avtalet.

Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden godkände 19.5.2022 (62 §) avtalet om serviceersättningar med Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab och bemyndigade sektorchefen i stadsmiljösektorn att underteckna avtalet och fatta beslut om ändringar i det.

Styrelsen för samkommunen Helsingforsregionens trafik gav 14.2.2023 (14 §) ett villkorligt utlåtande om projektplanen för Forsby depå och utkastet till avtal om finansiering och användning av depån. Villkoret för att styrelsen skulle bestyrka projektplanen var att HST, stadstrafikbolaget och Helsingfors stad når samförstånd om ett föravtal där kostnadsfördelningen och riskerna med depån fastställs.

Stadsstyrelsen godkände 19.6.2023 (434 §) avtalet med HRT och stadstrafikbolaget om utvecklingsprojektet för Forsby spårvagnsdepå.

I juli 2023 ingick stadstrafikbolaget ett alliansavtal med de partner som valts vid upphandlingen av Forsby depå (alliansen Akseli).

HRT:s styrelse godkände 12.12.2023 (117 §) avtalet mellan HRT och stadstrafikbolaget om ersättning av kostnaderna för Forsby spårvagnsdepå.

HRT:s styrelse gav 3.9.2024 (58 §) ett utlåtande om genomförandepånen för Forsby spårvagnsdepå.

#### Befogenheter

Enligt 7 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i förvaltningsstadgan beslutar stadsfullmäktige om projektplaner för projekt i stadens regi då de kalkylerade kostnaderna överstiger 10 miljoner euro.

#### Verkställighet

Stadsstyrelsen konstaterar att om stadsfullmäktige godkänner beslutsförslaget kommer stadsstyrelsen då beslutet verkställs att i sitt verkställighetsbeslut bemyndiga stadskansliets rättstjänst att ingå borgensförbindelserna.

#### Föredragande

Stadsstyrelsen



13.11.2024

---

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 09 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

Tuomo Mäkinen, finansieringschef, telefon: 09 310 36321  
tuomo.makinen(a)hel.fi

**Bilagor**

- 1 Koskelan varikon toteutussuunnitelman selostus
- 2 HSL:n lausunto 3.9.2024
- 3 Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy hakemus

**Sökande av ändring**

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet