

Fullmäktige 17.11.2025 § 151

§ 151

Godkännande av ett aktieägaravtal om Västbanan Ab

Beredning och upplysningar:
Nieppola Tommi
Hokkanen Torsti
fornamn.efternamn@esbo.fi
Telefon 09 816 21

Förslag

Föredragande
Stadsstyrelsen

Fullmäktige

1
godkänner aktieägaravtalet om Västbanan Ab, Esbo stads finansieringsåtagande enligt bilagan till avtalet och övriga därtill hörande bilagor

2
godkänner de aktieäggande kommunernas åtagande att finansiera den andra fasen av byggandet av Västbanan i den form som anges i bilagan

3
bemyndigar stadsdirektören att göra smärre tekniska preciseringar i aktieägaravtalet och dess bilagor och att underteckna aktieägaravtalet och därtill hörande bilagor, förutsatt att de övriga parterna i aktieägaravtalet godkänner handlingarna med motsvarande innehåll och att alla de aktieäggande kommunerna också godkänner finansieringen av banprojektets andra fas i den form som anges i bilagan samt

4
befullmäktigar stadsstyrelsen att godkänna sådana ändringar i aktieägaravtalet och dess bilagor som relativt sett inte har någon betydande inverkan på Esbo stads finansieringsandelar eller de aktieäggande kommunernas totala finansieringsansvar.

5
fastslår som sin åsikt att klimatneutral (klimatvänlig) betong och stål ska användas vid byggandet av Västbanan för att minimera klimatutsläppen,

6
fastslår som sin åsikt att alla tänkbara lindringsåtgärder bör vidtas för att minska banprojektets skador på naturen och för att trygga ekologiska förbindelser,

7
inleder omedelbart en utredning om kompensation för banprojektets skador på naturen i Esbo och drar upp riktlinjer för genomförandet av ekologisk kompensation när utredningen är klar.

Behandling

Stadsmiljödirektör Olli Isotalo avlägsnade sig på grund av jäv medan ärendet behandlades (medlem i styrelsen för Västbanan Ab, 28 § 1 mom. 5 punkten i förvaltningslagen).

Ledamot Kajava avlägsnade sig på grund av jäv medan ärendet behandlades, ersattes av ersättare Ari Ampuja (på grund av en närståendes markinnehav på den planerade järnvägssträckan enligt 28 § 2 mom. i förvaltningslagen, samt 97 § 1 mom. i kommunallagen).

Gestrin lämnade understödd av Nurminen m.fl. följande förslag till förkastande:

Fullmäktige förkastar aktieägaravtalet för Västbanan Ab och beslutar att Esbo inte deltar i Västbaneprojektet på grund av dess stora risker och negativa effekter på ekonomin och miljön.

Saita lämnade understödd av Karimäki följande förslag till hemställan:

Fullmäktige hemställer att den ekologiska compensationen för Västbanans skador på naturen i Esbo genomförs fullständigt baserat på utredningen om compensation.

Efter avslutad diskussion presenterade ordföranden ett sammandrag av de förslag som lämnats under diskussionen och föreslog att mötet först behandlar förslaget till förkastande och därefter, om inte förslaget avslagits, förslaget till hemställan. Fullmäktige godkände enhälligt ordförandens förslag till behandlingsordning.

Behandling av Gestrins förslag till förkastande

Ordföranden föreslog att de som understöder stadsstyrelsens förslag röstar "ja" och de som understöder Gestrins förslag till förkastande röstar "nej". Fullmäktige godkände ordförandens förslag.

Vid omröstningen godkände fullmäktige stadsstyrelsens förslag med 49 röster mot 26. Röstningslistan bifogas till protokollet.

Behandling av Saitas förslag till hemställan

Ordföranden frågade om Saitas förslag till hemställan kan godkännas enhälligt. Eftersom förslaget rönste motstånd, konstaterade ordföranden att mötet måste rösta.

Ordföranden föreslog att de som understöder Saitas förslag till hemställan röstar "ja" och de som motsätter sig förslaget röstar "nej". Fullmäktige godkände ordförandens förslag.

Fullmäktige förkastade Saitas förslag till hemställan med 36 röster mot 38 och 1 blank. Röstningslistan bifogas till protokollet.

Beslut

Fullmäktige:

Stadsstyrelsens förslag godkändes.

Följande ledamöter reserverade sig mot beslutet:

Löyttyniemi Meri

Gastrin Eva-Lena

Järvenpää Kaarina

Saarentaus Elina

Cederlöf Karin

Gestrin Christina

Nevanlinna Risto

Stähle Julia

Miettinen Anja
Puntila Päivi

Motiveringar till avvikande mening bifogas, § 151, bilaga nr 19 i protokollet.

Redogörelse

Betydelse av utvecklingen av spårtrafiken

Trafiken är en betydande orsak till växthusgasutsläpp. Urbaniseringen, stävande av klimatförändringen, kraven på hållbar utveckling och ekonomiska orsaker förutsätter nya lösningar för mobilitet och logistik. Trafiksystemet måste utvecklas kraftigt och i trafiken måste man övergå till hållbara färd sätt. En del lösning vore att trafik flyttar till järnvägen.

En utgångspunkt för utveckling av spårtrafiken och nya, snabba spår förbindelser är en mer förutsägbar trafiksystemplanering, större investeringar i infrastrukturen än tidigare och snabbare uppnående av samhälleliga fördelar som investeringarna medför.

Områdenas och regionernas närbarhet är en central faktor för Finlands konkurrenskraft och framgång. Stora banprojekt har positiva effekter på ekonomisk tillväxt, inkomstfördelning, pendlingsregioner, stadsstrukturer och miljö. Snabba spår förbindelser ökar arbetskrafts rörlighet, förbättrar närbarhet och allmänna verksamhetsförutsättningar för städernas näringsliv, utvidgar pendlingsregioner, främjar invånares välfärd, förbättrar och skapar gynnsamma platser för boende och företag samt förbättrar förutsättningar för bostadsproduktion till skäligt pris.

Västbanan Ab:s projektbolagsmodell är ett nytt sätt att planera, genomföra och finansiera stora baninvesteringar för hela samhällets bästa.

Västbanan skapar nya järnvägsorter, förbättrar Finlands förbindelser till Europa och uppfyller kraven för det europeiska TEN-T-transportnätet på sträckan Helsingfors–Åbo.

Västbanan Ab:s aktieägaravtal

Förhandlingsresultatet om ett aktieägaravtal för Västbanan Ab godkändes i förhandlingar mellan staten och kommunerna 31.10.2025. Det innebär att staten och kommunerna kan besluta om övergång till projektets bygghfas. I bygghfasen utarbetas en byggplan för järnvägen mellan Esbo och Kuppis. Det byggs en ny bana mellan Esbo och Lojo samt ett andra spår på banavsnitten Salo–Hajala och Nunna–Kuppis.

Kommunernas ekonomiska ansvar är avgränsade och tydliga. Ett eventuellt EU-stöd gynnar alla aktieägare. Kommunernas bokföringsförfaranden har beaktats i förhandlingarna och de beaktas när kommunerna fattar beslut.

Enligt aktieägaravtalet har parterna för avsikt att närmare avtala om bolagets förvaltning, finansiering och beslutsfattande, om ägande och överlåtelse av bolagets aktier och om rättigheter och skyldigheter i anslutning till dem samt om aktieägarnas ömsesidiga rättigheter och skyldigheter såsom det har avtalats i aktieägaravtalet. Det nya aktieägaravtalet ersätter det ursprungliga aktieägaravtalet mellan bolaget och aktieägarna om ett planeringsprojekt, jämte ändringar.

I aktieägaravtalet och dess bilagor avtalas om byggprojektets första fas och om aktieägarnas finansieringsansvar. Aktieägarna är medvetna om

att kapitalisering av projektet innebär en ekonomisk risk. Den egendom som bolaget planerar och bygger överförs till statens bannät som förvaltas av Trafikledsverket så snart som möjligt efter att den färdiga helheten har fått starttillstånd och Trafikledsverket har förutsättningar att ta emot egendomen.

Det totala kostnadsförslaget för den första fasen av Västbanan är 1,32 miljarder euro. Kommunernas andel av finansieringen är 33 procent och statens 67 procent. Kommunerna förbinder sig till den första fasen med sammanlagt 400 miljoner euro och staten med 400 miljoner euro. Dessutom ges Västbanan Ab rätt att skaffa främmande kapital till ett belopp av högst 520 miljoner euro. Kommunernas finansieringsandel på 400 miljoner euro realiserar närmare den tidpunkt då banan blir färdig och fördelarna av investeringen realiserar. Finansieringen har periodiserats enligt kommunernas önskemål. Esbo stads betalningsandel för projektets första fas (170 000 000 euro) kommer att fördelas över flera år. Aktieägarna åtar sig att täcka kostnaderna för byggprojektet i enlighet med villkoren i aktieägaravtalet och dess bilaga.

Av en eventuell kostnadsökning och kostnaderna för finansieringen av främmande kapital är statens andel 67 procent och kommunernas andel 33 procent. Aktieägarna finner det viktigt att bolaget aktivt följer projektets kostnadsutveckling och minimerar riskerna för en kostnadsökning.

I projektets andra fas är avsikten att bygga avsnitten Lojo–Salo och Hajala–Nunna. Kommunerna avtalade också 3.9.2025 att den andra fasen ska finansieras med 300 miljoner euro. Till denna del är det fråga om en option som kommunerna erbjuder staten, enligt vilken kommunerna deltar i byggandet av den andra fasen med sammanlagt 300 miljoner euro, om staten före år 2031 beslutar om den investering och finansiering som byggandet av den andra fasen förutsätter. I de förhandlingar med staten som nu avslutats behandlades inte denna option för byggande av den andra fasen, men detta avtal mellan kommunerna om eventuell finansiering i den andra fasen föreläggs kommunernas fullmäktige för godkännande samtidigt. Avtalet mellan kommunerna framhäver deras syn på att banans fulla nytta realiserar först när hela banförbindelsen är färdig. För kommunerna har det vid förhandlingarna varit viktigt att främja planeringen av byggandet av hela banan i syfte att uppnå kostnadsbesparingar och förbättra projektets berättigande till EU-stöd och byggbereidskapen.

För kommunerna är det också viktigt att styrningen av bolaget Västbanan, som bygger banan, är tydlig. För projektet ansvarar bolagets styrelse, till vilken kommunerna också utser medlemmar. En tydlig styrning säkerställer projektbolagets verksamhetsförutsättningar och möjliggör ekonomiskt och funktionellt nyttiga innovationer vid genomförandet av projektet. Dessutom är det väsentligt med tydliga noteringar om ansvarsfördelningen under byggtiden mellan projektbolaget och Trafikledsverket, som förvaltar statens bannät.

Aktieägaravtalet träder i kraft när det har undertecknats av alla parter.

Finansieringsåtagandet och dess fördelning på delprojekt

Det kostnadsförslag på 1319,9 miljoner euro som ligger till grund för fördelningen av aktieägarnas finansiella åtaganden ska fördelas på delprojekten enligt följande:

Esbo–Hista (byggande 310 miljoner euro, byggplanering 9 miljoner euro)

Hista–Vichtis (byggande 139 miljoner euro, byggplanering 4 miljoner euro)

Vichtis–Lojo (byggande 510 miljoner euro, byggplanering 14 miljoner euro)
 Salo–Hajala (byggande 140 miljoner euro, byggplanering 8 miljoner euro)
 Nunna–Kuppis (byggande 120 miljoner euro, byggplanering 3 miljoner euro)
 Lojo–Salo (byggplanering 48 miljoner euro)
 Hajala–Nunna (byggplanering 15 miljoner euro)

De aktieägande kommunernas förhandlingsresultat om finansiering av Västbanan

Kommunerna förbinder sig till den första fasen med sammanlagt 400 miljoner euro. Kommunerna förbinder sig till den andra fasen med sammanlagt 300 miljoner euro, förutsatt att staten beslutar om genomförandet före utgången av år 2031. Nyttan av Västbanan realiseras fullt ut först när hela banförbindelsen är färdig.

Finansieringen fördelas mellan kommunerna enligt följande:

	Första fasen	Andra fasen	Totalt
Salo	27 000 000 (6,75 %)	25 000 000 (8,33 %)	52 000 000 (7,43 %)
Lojo	30 000 000 (7,50 %)	22 000 000 (7,33 %)	52 000 000 (7,43 %)
Vichtis	28 000 000 (7,00 %)	17 000 000 (5,67 %)	45 000 000 (6,43 %)
Kyrkslätt	15 000 000 (3,75 %)	11 000 000 (3,67 %)	26 000 000 (3,71 %)
Åbo	130 000 000 (32,50 %)	132 500 000 (44,17 %)	262 500 000 (37,50 %)
Esbo	170 000 000 (42,50 %)	92 500 000 (30,83 %)	262 500 000 (37,50 %)
Kommunerna sammanlagt	400 000 000	300 000 000	700 000 000
Staten	400 000 000	-	-

Den ovannämnda kostnadsfördelningen är ett resultat av förhandlingar mellan kommunernas ledande tjänsteinnehavare. I siffrorna beaktas inte eventuella EU-stöd som anvisas projektet.

Västbanans ekonomiska konsekvenser är positiva för Esbo, i synnerhet för skapandet av nya arbetstillfällen och byggandet av bostäder längs spårförbindelsen. Redan stadens intäkter från försäljning av mark i Hista täcker enligt stadsteknikcentralens bedömning Esbo stads finansieringsandel.

Västbanan stöder uppnåendet av flera av målen i Berättelsen om Esbo, målen för genomförandet av stadsbanan och målen för generalplanen för norra och mellersta Esbo.

Västbanan är förenlig med både stadens klimatmål och de nationella klimatmålen. Enligt Berättelsen om Esbo styr staden byggandet särskilt till områden med goda kollektivtrafikförbindelser för att spara naturen och minska utsläppen. Enligt Berättelsen om Esbo skapar staden förutsättningar för genomförande av framtidens banprojekt.

Västbanan genomför Berättelsen om Esbo. Byggandet av de första delprojekten kan inledas tidigast i slutet av år 2027.

Västbanans betydelse och konsekvenser för Esbo

Möjligheterna till utveckling av markanvändningen längs Västbanan

Västbanan ingår i landskapsplanen och i Esbos generalplan. För utvecklingen av markanvändningen i Esbos generalplan 2060, som är i förslagsskedet, är en utvecklingskorridor längs Västbanan av central betydelse. I den lagakraftvunna generalplanen för norra och mellersta Esbo ingår en reservering för området vid Hista station och den planerade järnvägen. Utredningsplanen för Västbanan bygger för Esbos del på denna generalplan.

I den aktuella generalplanen för hela Esbo anvisas områden för utveckling av markanvändningen i Myntbacken-Forsbacka och det yttre influensområdet kring Hista station. Detaljplaneringen av stationernas omgivning förutsätter dock ett beslut om genomförande av Västbanan.

Detaljplaneringen av och byggandet i stationernas omgivning infaller under de följande årtiondena. Om genomförandet av Västbanan framskrider, programmeras först markanvändningsplaneringen av Hista och det omgivande området så att byggandet kan inledas på 2030-talet. I Myntbacken reserveras till en början endast plats för en station. Markanvändningsplaneringen och byggandet i området infaller först flera decennier efter Hista, om behov uppstår.

I Esbos generalplan tas inte ställning till tidsplanen för Västbanan, utan den anvisar möjligheter som Västbanan erbjuder att utveckla markanvändningen och hållbar mobilitet västerut under de kommande årtiondena. Om det inte nu beslutas om byggandet av Västbanan, lönar det sig att ha allmänna reserveringar för byggandet under kommande årtionden, enligt landskapsplanen. Ett beslut att inte bygga Västbanan skulle innebära att detaljplaneringen på 2030-talet i stället för Västbanans utvecklingskorridor riktas mer åt andra håll och en snabbare ökning av exploateringen i de befintliga höghus- och småhusområdena. Trycket att bygga i riktning Kalajärvi-Viskärr, där det också är dyrt att bygga kommunalteknik, ökar. I Hista erbjuds en stor potential för småhus med god nåbarhet och nära naturen. I vilket fall som helst planläggs hela Esbo under den innevarande fullmäktigeperioden och även därefter balanserat och med kontroll över tillväxten, enligt den nya Berättelsen om Esbo.

Hista och dess närområde möjliggör, på generalplanens noggrannhetsnivå, cirka 850 000 m² våningsyta bostäder, vilket innebär cirka 17 000 invånare. Ungefär hälften av detta vore småhus. För arbetsplatser möjliggörs cirka 220 000 m² våningsyta, tillräckligt för cirka 4 700 arbetstillfällen. Siffrorna preciseras i den noggrannare planeringen och detaljplaneringen, eftersom bland annat områdenas naturvärden ska beaktas.

Omgivningen kring Myntbackens station möjliggör, på generalplanens noggrannhetsnivå, cirka 540 000 m² våningsyta bostäder, vilket innebär cirka 10 000 invånare. Ungefär hälften av detta vore småhus. För arbetsplatser möjliggörs preliminärt cirka 40 000 m² våningsyta, tillräckligt för cirka 800 arbetstillfällen. Myntbacken förekommer i planerna som en stationsreservering och i generalplanen som en möjlighet för framtiden.

En långsiktig utveckling av städer och samhällen kräver beredskap inför framtiden. Berättelsen om Esbo betonar kontroll av tillväxten. I flera

decenniers tidsperspektiv kommer Esbo att fortsätta att växa, även om tillväxttakten avtar. Därför är det viktigt att också reservera nya bebyggelseområden vars närbarhet baserar sig på hållbara trafikslag.

I Hista och senare i Myntbacken är det möjligt att planera och bygga mångsidiga och attraktiva bostadsområden med ett rikligt urval tjänster och arbetsplatser. Utanför de tätare bebyggda stationsområdena erbjuder stationernas närmaste omgivning rikligt med möjligheter till småhusbebyggelse. Resande med ett hållbart trafikslag på 26 minuter till Helsingfors centrum möjliggör attraktiva boendemiljöer som uppnås med högklassig planering.

Längs hela järnvägen mellan Esbo och Åbo har följande fördelar konstaterats utifrån konsekvensbedömningarna: regionernas närbarhet förbättras, markanvändningen effektiviseras, köpkraften ökar och nya investeringar uppstår. Den samhällsekonomiska kalkylen är alltså positiv. Förhållandet mellan nytta och kostnader enligt Eu:s stödkriterier är 1,41, det vill säga projektets socioekonomiska nytta har bedömts vara större än kostnaderna.

En bandliknande och nåbar samhällsstruktur längs Västbanan stärker utvecklingen i hela västra Nyland, vilket särskilt gynnar Esbo, som får en helt ny utvecklingskorridor. Områden vars närbarhet förbättras blir attraktivare för boende och näringsliv. Ur företagens synvinkel innebär en ökad närbarhet att tillgången på arbetskraft ökar och tjänsteresornas kostnader minskar. I Histas stationsområde och i synnerhet söder om det är det möjligt att utveckla ett bra och lockande företagsområde, vilket det finns beredskap för i Esbos generalplan. En möjlighet kunde vara att ekoindustriklustret, som leds av Helsingforsregionens miljötjänster, utvecklas till ett större kluster för kretsloppsekonomi.

I Esbo stärks projektets inverkan på fastighetsmarknaden av de betydande målen för utveckling av markanvändningen i stationeringsregionerna. Mest nytta av hela projektet drar fastighetsmarknaden i Esbo, Lojo och Vichtis, pendlingstrafiken i Helsingfors, Esbo och Vanda, företagen i Åbo, Salo, S:t Karins, Lojo och Vichtis samt den regionala ekonomin i Nyland.

När Västbanan och stationsområdena har byggts stärks Esbo centrum roll som en väl nåbar knutpunkt i Esbo och i hela västra Nyland. Den förbättrade närbarheten leder till att Esbo centrum kan utvecklas vid sidan av andra stadscentrum som ett attraktivt område, vilket för sin del förbättrar traktens rykte och förebygger segregering.

Utgifter och inkomster vid byggande av stationers omgivningar

De egentliga utgifterna för byggande av banan fördelas mellan aktieägarna enligt vad som redogjorts ovan. De aktieägande kommunerna svarar för kommunalteknik och gator och behövlig serviceinfrastruktur i anslutning till markanvändningen vid stationerna i respektive kommun. Staden får inkomster av försäljning av mark med detaljplan samt av markanvändningsersättningar vid detaljplanering av privatägd mark.

Utgifterna och inkomsterna har beräknats på storleksklassnivå med generalplanens noggrannhet. I detta skede är de mycket osäkra. Kalkylerna preciseras vid noggrannare planering och planläggning av områdena kring stationerna. Enligt aktuella beräkningar överstiger stadens inkomster i Hista utgifterna för infrastruktur. Inkomsterna av försäljningen av mark för bostäder och markanvändningsersättningarna

uppskattas till 250–370 miljoner euro beroende på om myren Kiimassuo, som ligger nära stationen, bebyggs eller bevaras som en "oas" och hur mycket området exploateras. Vilket alternativ som väljs och hur mycket området exploateras bestäms i detaljplaneringen. Kommunaltekniken beräknas kosta cirka 120–130 miljoner euro. Det innebär inte byggande av service, det vill säga skolor, daghem och idrottsplatser, och inte heller till exempel kostnaderna för en planskild anslutning och en station i Hista. Genomförandet av dem finansieras för sin del av intäkterna av kommunalskatten, fastighetsskatten och samfundsskatten som betalas av invånarna och företagen i Hista.

I nya områden måste det planeras och genomföras de tjänster invånarna behöver. Deras innehåll, belopp och kostnader preciseras i följande planeringsfaser. Om Västbanans stationsområden inte byggs, måste det i framtiden produceras tjänster för den nya befolkningen någon annanstans. I det avseendet är tjänsterna kostnadsneutrala med hänsyn till befolkningens placering på denna noggrannhetsnivå.

Trafik och mobilitet

Västbanan möjliggör, förutom fjärrtrafik, ny närtrafik västerut från Esbo. Med den nya järnvägen kommer man till Hista, Veikkola i Kyrkslätt, Vichtis och Lojo. Restiderna från Helsingfors är: Hista 26 minuter, Veikkola 31 minuter, Vichtis 37 minuter och Lojo 44 minuter. Som jämförelse är restiden med metro från Helsingfors till Mellungsbacka eller Nordsjö cirka 25 minuter och till Stensvik cirka 35 minuter. Restiden med bil från Helsingfors centrum till Hista är idag cirka 30–55 minuter beroende på rusningen. Restiden från Böle till Hista med tåg är 21 minuter och med bil cirka 22–40 minuter. Det är sannolikt att restiden med bil kommer att bli längre när Helsingforsregionen växer och rusningen ökar.

Mellan Helsingfors och Åbo kunde det under rusningstid gå ett expresståg i timmen i vardera riktningen. Turtätheten för närtågen till Lojo och Vichtis kunde vara en halv timme hela dagen. Turtätheten för närtågen till Veikkola, och även till Hista, kunde vara fyra närtåg i timmen.

Långväga trafik västerut från Esbo och trafiken till de västliga bostadsområdena baserar sig för närvarande på Åboleden och fordonstrafik. Åboledens kapacitet är ställvis begränsad och vägen är ibland kraftigt överbelastad i rusningstid eller vid en olycka. Det är svårt att utveckla ny markanvändning med hjälp av Åboleden utan en järnväg. Byggandet av Västbanan är en förutsättning för hållbar mobilitet och för att stationsområdena Hista och Myntbacken ska kunna byggas.

Miljöverkningar

Stora infrastrukturprojekt skadar oundvikligen miljön åtminstone lokalt, men i en bedömning av hela projektet jämte och dess verkningar för miljön, även de mer omfattande helhetseffekterna, ska ett projekt vara hållbart.

Västbanans klimatverkningar består av livscykelutsläpp, utsläpp under byggande, trafikens klimatpåverkan, tågtrafikens klimatverkningar och järnvägens verkningar på samhällsstrukturen.

Utsläppen under den kalkylerade livscykeln (50 år) utgör på årsnivå cirka 0,06 procent av Finlands årliga utsläpp. Jämfört med tidigare

bedömningar beräknas utsläppen under byggtiden gå att minska ytterligare också med nuvarande metoder med cirka 36 procent och i framtiden med upp till 80 procent.

Järnvägen är ett utsläppssnålt och energieffektivt transportsätt. Västbanan möjliggör ny bebyggelse med hållbar spårtrafik och tätare boende i stationsområdena. Fördelar med en tät samhällsstruktur jämfört med glesbygd har påvisats.

I Esbo måste skog avverkas både på bansträckningen och i stationsområdena. I synnerhet i Myntbacken har det vid generalplaneringen identifierats värdefulla naturtyper som bör beaktas i den noggrannare planeringen och detaljplaneringen och markanvändningen ska anpassas till dem.

Också de ekologiska förbindelser som korsar bansträckningen eller ligger nära byggområden ska tryggas. För kritiska ekologiska förbindelser behövs det broar eller vägportar som beaktar det lokala artbeståndets behov. När marknaden för naturvärden utvecklas och kompensationer tas i bruk i framtiden är det möjligt att i samband med projektet Västbanan undersöka kompensation av naturvärden som försvinner på grund av byggande genom att skydda och återställa natur på annat håll.

En utredning om projektets verkningar på miljön har gjorts både vid utredningsplaneringen och den detaljerade banplaneringen. För hela projekthelheten har det gjorts en miljökonsekvensbedömning (MKB).

Verkningar av Västbanan på riksnivå

Den nya banan skapar snabbare och smidigare förbindelser samt förkortar restiden från stationsorterna till huvudstadsregionen och skapar en pendlingsregion med 1,5 miljoner invånare i sydvästra Finland.

Banan möjliggör 15 nya stationer för närtågstrafik mellan Helsingfors och Åbo. Banan möjliggör därmed ny närtågstrafik för en halv miljon invånare. Närtågstrafiken från Lojo, Vichtis och Kyrkslätt minskar rusningen i huvudstadsregionens vägtrafik. Tåget blir allt mer ett genuint alternativ.

Kustbanan har även i fortsättningen en viktig roll i regionen, men byggandet av Västbanan erbjuder betydande samhällsekonomiska fördelar överallt mellan Helsingfors och Åbo och det skapas en ny utvecklingskorridor med närtågstrafik mellan Esbo och Salo. En klar förbättring av Kustbanans servicenivå skulle kräva satsningar i miljardklass, med vilka betydande hastighetsökning och passagerarpotential dock ännu inte uppnås.

Västbanan är en del av stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet i det europeiska transportnätet TEN-T. Syftet med TEN-T är att främja människornas och varornas rörlighet i Europa smidig och sömlöst. Finland har redan fått EU-stöd för hälften av planeringskostnaderna. För byggande beviljar EU högst 30 procent.

Enligt Trafikledsverkets uppskattningar kommer antalet närtågsgresor i framtiden att vara upp till sju miljoner per år. Största delen av dessa resor äger rum på det nya banavsnittet mellan Helsingfors och Lojo.

Västbanan Ab har låtit utföra en analys av projektets verkningsfullhet. Sammanfattning av analysen:

[TTJ_Vaikuttavuusanalyysi_28_2_2023.pdf](#)

Boston Consulting Group har uppskattat att Västbanan kommer att leda till privata investeringar i influensområdet på upp till sex miljarder euro. Investeringarna riktas till de stora städerna i banans ändor, men helt ny samhällsstruktur byggs i de områden som inte har järnväg ännu.

Planeringssituationen och tidsplanen för genomförandet

I utredningsplanen studeras järnvägens placering, områdesbehov och förhållande till den omgivande markanvändningen. I miljökonsekvensbedömningen (MKB) bedöms banprojektets verkningar på naturen, den byggda miljön, människans hälsa och välfärd samt på användningen av naturresurser.

Transport- och kommunikationsverket godkände utredningsplanen för genbanan Esbo–Salo 13.1.2025. Utredningsplanen gäller avsnitten Esbo–Hista och Hista–Salo.

Den detaljerade järnvägsplaneringen pågår under ledning av Västbanan Ab. I denna planeras banans noggrannare läge och de områden som behövs för järnvägen så noggrant att de kan märkas ut i terrängen. Järnvägsplanen för avsnittet Esbo–Hista har färdigställts och lagts fram offentligt. Därefter börjar beslutsprocessen för godkännande av planen. Även järnvägsplanen för avsnittet Hista–Lojo har färdigställts beslutsprocessen för godkännande av planen börjar. Järnvägsplanerna godkänns av Transport- och kommunikationsverket och är i kraft i fyra år.

Efter byggbeslutet utarbetas en detaljerad byggplan. Byggplaneringen kan inledas när järnvägsplanerna till tekniska delar har färdigställts. Inlösen av behövliga markområden och fastigheter blir aktuellt efter investeringsbeslutet. Planering, byggande och ibruktagande av Västbanan schemaläggs till åren 2026–2034. Ibruktagande och testning av banan kan inledas under de sista byggåren.

En ny tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo ingår i regeringsprogrammet och först ska avsnitten Esbo–Lojo och Salo–Kuppis byggas. Västbanan Ab har som mål att inleda byggplaneringen av hela sträckan år 2026 och byggandet har man tänkt att ska inledas år 2027 på avsnitten Esbo–Hista och Salo–Hajala. Avsnittet Esbo–Hista blir enligt tidsplanen färdig 2031 och avsnittet Hista–Vichtis–Lojo år 2032.

Tidsplanen för byggandet av första fasen presenteras på Västbanan Ab:s projektsidor:

[Länsirata Oy – ensimmäisen rakentamisvaiheen aikataulu, pdf](#)

Aktieägarnas enhälliga beslut om riktat förvärv av Helsingfors aktier

Aktieägarnas enhälliga beslut om riktat förvärv av Helsingfors aktier behandlas senare separat av stadsstyrelsens koncern- och lokalsektion.

I aktieägaravtalet 4.12.2020 om planeringsprojektet för Västbanan avtalades att finansieringsåtagandena och de proportionella andelarna inte ger upphov till någon presumtion om finansiering av senare byggfaser eller om villkoren för dem. För aktieägarna uppstod inte en

skyldighet att finansiera byggnadsfasen, utan man avtalade att beslut om finansiering av byggnadsfasen fattas separat.

Helsingfors stad har beslutat att avstå från sina aktier och deltar inte i Västbanans byggfas. I enlighet med aktieägaravtalet om planeringsprojektet svarar Helsingfors stad dock för sin del för att planeringsprojektet slutförs och för de förpliktelser som hänför sig till detta.

Det föreslås att Helsingfors stads aktier förvärvas till Västbanan Ab för 1 650 001 euro. Köpesumman bildas enligt en grundavgift som bestäms enligt punkt 3.2.1 i aktieägaravtalet och en utjämningsavgift som bestäms på basis av planeringsprojektets uppskattade kvarkassa. Beloppet av den utjämningsavgift som ska betalas när avtalet träder i kraft har vid aktieägarnas förhandlingar fastställts på basis av den uppskattade kvarkassan. Utjämningsavgiftens storlek granskas enligt realiseringen när planeringsprojektet avslutas 2027.

Helsingfors stad svarar för överlåtelseskatten på köpesumman för aktierna.

Aktieägarna förbinder sig i köpebrevet till att, om bestämmelserna i aktiebolagslagen tillåter det, fritt eget kapital som investerats i Västbanan Ab kan användas för betalning av en eventuell slutpost av utjämningsavgiften när planeringsprojektet avslutas. Om det i slutkalkylen konstateras att Helsingfors stad den dag köpebrevet träder i kraft har erhållit en för stor utjämningsavgift, ska Helsingfors stad återbetala det överbetalda beloppet till bolaget.

Aktieägarnas enhälliga beslut om en riktad gratisemission

Aktieägarnas enhälliga beslut om en riktad gratisemission behandlas senare separat i stadsstyrelsens koncern- och lokalsektion.

Till följd av den riktade gratisemissionen och registreringen ändras bolagets ägarstruktur enligt följande.

Aktieägare	Ursprungligt antal aktier	Riktad emission (st.)	Nytt antal aktier (st.)	Gammalt ägande (%)	Nytt ägande (%)
Finska staten	394 485	945 515	1 340 000	55,13 %	67,00 %
Åbo stad	102 503	111 997	214 500	14,33 %	10,73 %
Esbo stad	102 503	177 997	280 500	14,33 %	14,03 %
Salo stad	37 402	7 148	44 550	5,23 %	2,23 %
Lojo stad	37 402	12 098	49 500	5,23 %	2,48 %
Vichtis kommun	37 402	8 798	46 200	5,23 %	2,31 %
Kyrksläotts kommun	3 800	20 950	24 750	0,53 %	1,24 %
Sammanlagt	715 497	1 284 503	2 000 000	100,00 %	100,00 %

Den riktade emissionen är gratis för de nuvarande aktieägarna och de aktier som förvärvats av Helsingfors makuleras.

Kommunens verksamhetsområde

Enligt 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 bestämmande av det allmänna verksamhetsområdet styr och avgränsar vilka uppgifter kommunen kan åta sig.

När kommunens verksamhetsområde fastställs ska de allmänna rättsprinciperna för förvaltningen enligt 6 § i förvaltningslagen iakttas. Dessutom anses av hävd att principer som begränsar det allmänna verksamhetsområdet är allmännyttighet, uppgiftens lokala natur, förbud mot stöd av privata intressen, förvaltningens subsidiaritet och arbetsfördelning med andra myndigheter samt förbud mot spekulativ verksamhet.

En utveckling av snabbare spårförbindelser förbättrar stadens nåbarhet och de allmänna verksamhetsförutsättningarna för näringslivet i staden samt utvidgar pendlingsregionen och främjar invånarnas välfärd genom att göra pendlingsförbindelser och övrig mobilitet smidigare. Stora infrastrukturprojekt som Västbanan är också i vidare bemärkelse mycket viktiga för hela Finlands och därmed också för huvudstadsregionens framtida utveckling och konkurrenskraft. Det föreligger således många betydande skäl för staden att äga och finansiera Västbanan Ab. Principen om verksamhetens lokala natur innebär inte att kommunens åtgärder inte får vara till nytta för andra kommuners invånare.

Enligt Västbanan Ab:s bolagsordning ska bolaget utveckla, planera och bygga järnvägsinfrastruktur för samhällets, myndigheternas och aktieägarnas behov samt producera bedömningar av nyttan, olägenheterna och andra konsekvenser i anslutning till den. Det huvudsakliga syftet är inte att ge aktieägarna vinst. Bolagets bransch är planering och byggande av järnvägsinfrastruktur i anslutning till byggprojektet. Bolaget kan göra eller låta göra utredningar för att möjliggöra byggande och utredning av projektets verkningar. Bolagets verksamhet kan inte anses vara rent industriell eller kommersiell och således inte spekulativ.

Bland annat främjar Västbanan livskraft i Esbo och invånarnas välfärd och den har ett klart samband med uppnåendet av kommunens syfte enligt 1 § i kommunallagen. Ägandet och finansieringen av Västbanan Ab hör till kommunens allmänna ansvarsområde.

Reglerna om statligt stöd

Enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) 107(1) är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna, om inte annat föreskrivs i fördragen. Reglerna om statligt stöd gäller endast om stödmottagaren är ett "företag" (Europeiska kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 6).

Västbanan Ab:s bransch är enligt 2 § i bolagsordningen planering och byggande av en bana som ansluter sig till en snabb tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo. Bolaget kan göra eller låta göra utredningar för att möjliggöra byggande inom projektet och utredning av projektets verkningar. Bolaget kan också bedriva annan verksamhet som hänför sig till planering och byggande av järnvägsinfrastruktur.

Bolaget bedriver ingen ekonomisk verksamhet, det vill säga det erbjuder inte varor eller tjänster på marknaden. Således är det inte ett företag i den mening som avses i 107(1) EUF-fördraget, och reglerna om statligt stöd blir således inte tillämpliga på ägandet och finansieringen av bolaget.

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 (kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 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 (kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 212). Den finansiering som beviljas Västbanan Ab används inte för drift av infrastrukturen eller annan ekonomisk verksamhet.

Enligt EU-kommissionen uppfyller uppförandet av järnvägsinfrastruktur som görs tillgänglig för potentiella användare på lika och icke-diskriminerande villkor i allmänhet villkoren i punkt 211 och dess finansiering påverkar därför normalt inte handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider inte konkurrensen (kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 219). Även om Västbanan Ab:s verksamhet bedöms vara av ekonomisk karaktär påverkar stödet inte handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider inte konkurrensen. Vid ägandet och finansieringen av Västbanan Ab är det inte fråga om statligt stöd enligt 107(1) i EUF-fördraget.

Uppgifter om järnvägsprojektet och dess verkningar

Västbanan är en delvis dubbelspårig tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo som avsevärt förkortar restiden mellan städerna och ger nya möjligheter till mobilitet, tillväxt och utveckling.

Den nya tågförbindelsen består av fyra avsnitt: Esbo stadsbana, det nya avsnittet Esbo–Lojo–Salo, nytt spårpar på avsnittet Salo–Åbo samt bangårdsområdet i Åbo från Kuppis till huvudstationen.

Ett omfattande informationspaket finns på Västbanan Ab:s webbplats:

[Västbanan](#)

Beslutshistoria

Stadsstyrelsen 10.11.2025 § 329

Förslag

Föredragande

Stadsdirektör Kai Mykkänen

Stadsstyrelsen föreslår att fullmäktige

1

godkänner aktieägaravtalet om Västbanan Ab, Esbo stads finansieringsåtagande enligt bilagan till avtalet och övriga därtill hörande bilagor

2

godkänner de aktieäggande kommunernas åtagande att finansiera den andra fasen av byggandet av Västbanan i den form som anges i bilagan

3

bemyndigar stadsdirektören att göra smärre tekniska preciseringar i aktieägaravtalet och dess bilagor och att underteckna aktieägaravtalet och därtill hörande bilagor, förutsatt att de övriga parterna i aktieägaravtalet godkänner handlingarna med motsvarande innehåll och att alla de aktieäggande kommunerna också godkänner finansieringen av banprojektets andra fas i den form som anges i bilagan samt

4

befullmäktigar stadsstyrelsen att godkänna sådana ändringar i aktieägaravtalet och dess bilagor som relativt sett inte har någon betydande inverkan på Esbo stads finansieringsandelar eller de aktieäggande kommunernas totala finansieringsansvar.

Behandling

Isotalo var jävig och avlägsnade sig medan ärendet behandlades (28 § 1 mom. 5 punkten i förvaltningslagen).

Hopsu föreslog understödd av Rodriguez bordläggning.

Efter avslutad diskussion om bordläggningen konstaterade ordföranden att det lämnats ett från föredragningen avvikande understött förslag till bordläggning vilket föranleder omröstning. Ordföranden konstaterade att stadsstyrelsen hade förkastat Hopsus förslag med 3 röster mot 10 och 2 blanka. Röstningslistan bifogas till protokollet. (Röstning 1)

Under diskussionens gång lämnades följande förslag:

Cederlöf lämnade understödd av Nevanlinna följande förslag:

Stadsstyrelsen föreslår för fullmäktige att aktieägaravtalet omkastas och att Esbo stad inte deltar i projektet för Västbanan på grund av projektets risker och negativa verkningar på ekonomin och miljön.

Partanen lämnade understödd av Katainen följande tilläggsförslag:

fullmäktige... 5. fastslår som sin åsikt att klimatneutral (klimatvänlig) betong och stål ska användas vid byggandet av Västbanan för att minimera klimatutsläppen,

6. fastslår som sin åsikt att alla tänkbara lindringsåtgärder bör vidtas för att minska banprojektets skador på naturen och för att trygga ekologiska förbindelser,

7. inleder omedelbart en utredning om kompensation för banprojektets skador på naturen i Esbo och drar upp riktlinjer för genomförandet av ekologisk kompensation när utredningen är klar.

Hopsu lämnade understödd av Nevanlinna följande tilläggsförslag: Stadsstyrelsen föreslår att fullmäktige lämnar hela Kiimassuo utanför byggandet i Hista och utreder möjligheterna att restaurera myrområdet.

Efter diskussionen noterade ordföranden att det lämnats tre förslag som avvek från föredragandens förslag. Ordföranden föreslog att man först skulle behandla Partanens tilläggsförslag och därefter Cederlöfs förslag. Stadsstyrelsen godkände röstningsordningen. Ordföranden konstaterade vidare att Hopsus tilläggsförslag inte tas upp till behandling, eftersom det inte har samband med det aktuella ärendet.

Ordföranden frågade om Partanens tilläggsförslag kan godkännas enhälligt. Eftersom ingen motsatte sig förslaget, konstaterade ordföranden att stadsstyrelsen hade godkänt det.

Ordföranden konstaterade att det lämnats ett från föredragningen avvikande understött förslag vilket föranledde omröstning. Ordföranden konstaterade att stadsstyrelsen hade forkastat Cederlöfs förslag med 10 röster mot 4 och 1 blank. Röstningslistan bifogas till protokollet. (Röstning 2).

Beslut

Stadsstyrelsen föreslog att fullmäktige

1
godkänner aktieägaravtalet om Västbanan Ab, Esbo stads finansieringsåtagande enligt bilagan till avtalet och övriga därtill hörande bilagor

2
godkänner de aktieäggande kommunernas åtagande att finansiera den andra fasen av byggandet av Västbanan i den form som anges i bilagan

3
bemyndigar stadsdirektören att göra smärre tekniska preciseringar i aktieägaravtalet och dess bilagor och att underteckna aktieägaravtalet och därtill hörande bilagor, förutsatt att de övriga parterna i aktieägaravtalet godkänner handlingarna med motsvarande innehåll och att alla de aktieäggande kommunerna också godkänner finansieringen av banprojektets andra fas i den form som anges i bilagan samt

4
befullmäktigar stadsstyrelsen att godkänna sådana ändringar i aktieägaravtalet och dess bilagor som relativt sett inte har någon betydande inverkan på Esbo stads finansieringsandelar eller de aktieäggande kommunernas totala finansieringsansvar

5
fastslår som sin åsikt att klimatneutral (klimatvänlig) betong och stål ska användas vid byggandet av Västbanan för att minimera klimatutsläppen,

6
fastslår som sin åsikt att alla tänkbara lindringsåtgärder bör vidtas för att minska banprojektets skador på naturen och för att trygga ekologiska förbindelser,

7
inleder omedelbart en utredning om kompensation för banprojektets skador på naturen i Esbo och drar upp riktlinjer för genomförandet av ekologisk kompensation när utredningen är klar.

Cederlöf och af Hällström reserverade sig mot beslutet med följande motivering:

Projektet för Västbanan är ohållbart ur ekonomisk och miljömässig synvinkel. Projektet är förenat med stora ekonomiska risker som Esbo stad inte kan ta i denna ekonomiska situation.

Beslutshistoria

Bilaga

- 1 Länsirata Oy osakassopimus 5.11.2025 FINAL päätöksentekoon
- 2 Rahoitussitoumus 5.11.2025
- 3 Rakentamishankkeen tekninen liite 5.11.2025
- 4 Plankarta över stationsområdet i Hista
- 5 Plankarta över stationsområdet i Veikkola
- 6 Plankarta över stationsområdet i Lojo 1
- 7 Plankarta över stationsområdet i Lojo 2
- 8 Luonnos Osakkeenomistajien yksimielinen päätös Helsingin osakkeiden suunnattu hankinta 5.11.2025
- 9 Osakekauppakirja Helsingin osakkeiden suunnattu hankinta 5.11.2025
- 10 SVOP-arvio
- 11 Luonnos Osakkeenomistajien yksimielinen päätös suunnattu maksuton osakeanti 5.11.2025
- 12 Osapuolten yhteystiedot 5.11.2025
- 13 Länsirata Oy osakaskuntien sopimus
- 14 Liite § 151 eriävät mielipiteet
- 15 Äänestyslistat § 151

Tilläggsmaterial

- Länsirataan liittyvät kysymykset ja vastaukset 6.11.2025
- Länsirata_diaesitys KH10.11.2025
- Kysymyksiä ja vastauksia kh 10.11.2025

För kännedom