

Medverkan i EU-bidragsansökan (byggplaneringen av stadsbanan)

1029/08.00.00/2014, 544/00.02.00/2014

STF 21.09.2020 § 42

Mer information:

direktör för samhällstekniken Marianna Harju, tfn 050 304 1234  
stadsjurist Lena Filipsson-Korento, tfn 050 354 0121  
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Kommunikationsministeriet har ansökt om EU-finansiering för *byggplaneringen* av Esbo stadsbana, med utgångspunkt i MBT-avtalen och de banplaner som har gjorts upp av Trafikledsverket, som är underordnat ministeriet. I MBT-avtalet, som går till fullmäktige för godkännande 21.9.2020, ingår i punkt 4.2. bl.a. att staten inleder byggandet av Esbo stadsbana mellan Alberga och Köklax enligt banplanen. För att även Grankulla och Esbo ska kunna få tillgång till det EU-stöd som har beviljats projektet ska båda städerna tas med som projektpartners i EU-projektet, dvs. mottagare av EU-stöd. På grund av ärendets natur förs saken till fullmäktige för beslut.

#### Projektet Esbo stadsbana, bakgrund

Trafikverket (nuv. Trafikledsverket) har gjort upp en plan i enlighet med banlagen (110/2007) för Esbo stadsbana på sträckan Alberga – Köklax; Esbo, Grankulla. Planen godkändes 9.10.2015 och beslutet vann laga kraft 29.12.2015. Planen behandlades också i stadens organ och styrelsen gav ett utlåtande om den, som fullmäktige antecknade för kännedom 27.4.2015. Samhällstekniska nämnden och styrelsen (23.11.2015 § 240) informerades om Trafikledsverket godkännande. Banplanens giltighet har sedan dess förlängts, vilket samhällstekniska nämnden gav ett utlåtande om 10.9.2019.

Materialet om stadsbanan finns på Trafikledsverkets webbplats (<https://vayla.fi/espoonkaupunkirata>).

Esbo stadsbana är en del av närtrafiknätverket inom Helsingforsregionen och den bör byggas ut innan andra planerade spårtrafikprojekt kan omsättas i praktiken. Stadsbanan betjänar även transittrafiken inom västra Nyland och fjärrtrafikens Åbo–Petersburg-korridor.

#### MBT-avtalen inom Helsingforsregionen

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) grundar sig på den gemensamma vision som de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och staten har för utvecklingen av regionen. Genom avtalet stärks samarbetet och det fortsatta planeringssamarbetet mellan kommunerna, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas åtagande att vidta de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. I MBT-avtalet fastställs kommunvis mer exakta volymmässiga mål för bostadsplanläggningen och bostadsproduktionen samt de kollektivtrafik-

projekt som stöder dessa. Den ur Grankullas synpunkt viktigaste regionala trafikinvesteringen, Esbo stadsbana, har redan länge funnits med i MBT-planerna, men tidpunkten för projektet har varit öppen.

Vid fullmäktigesammanträdet 21.9.2020 behandlas godkännandet av förhandlingsresultaten för MBT-avtalet 2020–2031 under en tidigare punkt på föredragningslistan. Fullmäktige gav stadens utlåtande om avtalsutkastet 17.12.2018 (§ 58),

<http://kauniainense.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20182740-4>. Då förordade staden i sitt utlåtande att arbetet med stadsbanan bör inledas snart.

MBT-planen (2019) som grundar sig på MBT-avtalet godkändes av styrelsen 27.5.2019 (§ 105) och där ingick att arbetet med Esbo stadsbanan i samband med MBT-förhandlingarna hade flyttats till den s.k. första fasen: <http://kauniainense.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20192813-6>.

#### Arbetet med att omsätta stadsbanan i praktiken

Trafikledsverket ansvarar för planeringen och genomförandet, och har redan i år beställt vissa förberedande arbeten som ska göras innan projektet inleds. Städerna har förbundit sig att delta i kostnaderna för arbetena (Grankullas andel högst 10 000 euro). Bland de förberedande arbetena ingår bl.a. en granskning av kostnadskalkylen för banplanen samt genomgång av arbetsskedena i planen.

Beslutet om genomförande av projektet med stadsbanan ska fattas senare.

Enligt förhandlingsresultatet om MBT-avtalet grundar sig projektets helhetskostnader på en kostnadskalkyl på 275 miljoner euro, som staten förbundit sig till en 50 procents andel av, dock högst 137,5 miljoner euro. Kostnadsfördelningen av de kvarvarande 50 procenten och max. beloppet 137,5 miljoner euro mellan städerna (Esbo och Grankulla) är föremål för skilda förhandlingar och förs till beslut inom avtalet om att förverkliga projektet.

Då arbetet med att bygga stadsbanan inleds kommer det att ha en stark inverkan på stadens investeringsprogram. Investeringsförslaget för 2021–2024 kommer att omfatta en reservering av anslag för genomförande av projektet.

#### EU-finansiering för planeringsskedet

Kommunikationsministeriet har sökt och beviljats ett beslut om EU-stöd för en 50 procents andel av projektets genomförandeplaneringskostnader på uppskattningsvis 22 miljoner euro. I det sista skedet har det framkommit att om också Grankulla och Esbo ska kunna dra nytta av EU-stödet som har beviljats för byggplaneringen så måste båda städerna tas med i EU-projektet som projektpartners, dvs. mottagare av stöd, i anslutning till de förhandlingar som förs som bäst om stödavtalet. På grund av orsaker som inte ankommer på staden har tidsschemat för beredningen visat sig vara

mycket brådskande.

Här bör man konstatera att byggplaneringen på 22 miljoner euro ingår i uppskattningen av helhetskostnaderna på 275 miljoner euro som nämns ovan.

#### Utredning av vad stödansökan förbinder till

Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF=Connecting Europe Facility) är ett EU-finansieringsinstrument för utvecklingen av transeuropeiska nät för infrastrukturer för transport, energi och digitala tjänster med hjälp av del-finansiering för infrastrukturinvesteringar. Kommunikationsministeriet har ansökt om stöd från CEF för byggplaneringen av Esbo stadsbana inom en CEF Transport ansökningsomgång där ansökningstiden gick ut i februari 2020. I juli 2020 beviljades finansiering för högst 50 procent av de realiserade kostnaderna (högst 11 miljoner euro, då projektets totala kostnader uppgår till 22 miljoner euro). Efter det inleddes förhandlingarna om stödavtalet mellan Kommunikationsministeriet och Genomförandeorganet för innovation och nätverk (Innovation and Networks Executive Agency; INEA), som är befullmäktigat av kommissionen. Trafikledsverket är den genomförande parten i projektet och deltar också i förhandlingarna om avtalet.

Avtalet ska undertecknas i november 2020. Projektet genomförs 1.6.2020–31.12.2023, och kostnader som uppstår under den perioden kan täckas med stödet.

För att även Grankulla och Esbo ska kunna få tillgång till det EU-stöd som har beviljats projektet ska båda städerna tas med som projektpartners i EU-projektet, dvs. mottagare av EU-stöd.

Enligt förslag ska fördelningen av projektkostnaderna och EU-stödet införas i avtalet enligt följande:

- Staten (Kommunikationsministeriet/Trafikledsverket): 50 % (kostnader 11 M€, stöd 5,5 M€)
- Esbo stad: 40 % (kostnader 8,8 M€, stöd 4,4 M€)
- Grankulla stad: 10 % (kostnader 2,2 M€, stöd 1,1 M€)

Slutligen kommer dock fördelningen av kostnaderna och EU-stödet att bero på vad kostnaderna blir för var och en av projektpartnererna, vilka kostnader INEA godtar för stödet och vilket beslut som fattas om fördelningen av stödet mellan projektpartnererna. Fördelningen bestämmer partnererna själva om. Ett avtal mellan alla partnererna kommer att ingå för projektet, och där fastställs bl.a. hur beslutsfattandet om fördelningen av stödet ska gå till.

**Grankulla stad ombeds nu förbinda sig till samma villkor staden hade bort förbinda sig till om staden hade deltagit ända från det skede då stödansökan gjordes upp:**

- Staden utses till en av parterna som genomför byggplaneringsprojektet för Esbo stadsbana och mottar EU-stöd enligt andelarna av budgeten och stödet som nämnts ovan.

- Staden försäkrar att den inte befinner sig i en situation som förhindrar den att delta i ett projekt med delfinansiering från EU (kriterierna ansluter till stadens ekonomiska situation och vissa brott).
- Om avtalet om stöd träder i kraft, förbinder sig staden att följa de allmänna villkoren i avtalet, som har ett standardformat och ansluter t.ex. till rapporteringen om projektet, kommunikationen, granskningar och offentlig upphandling.

Vidare ska staden förbinda sig till följande villkor som är en förutsättning för att avtalet om stöd mellan EU och avtalsparterna ska kunna undertecknas i november 2020:

- Staden befullmäktigar Kommunikationsministeriet att underteckna avtalet om stöd för projektet på hela projektets vägnar, att på stadens vägnar agera som kontakt mellan projektet och INEA, att ta emot EU-stödet som betalas till projektet och fördela det mellan projektpartnerna.
- Staden förbinder sig att ge Kommunikationsministeriet sådan information och dokument som ministeriet behöver i anslutning till projektet.
- Staden förbinder sig att följa både de allmänna villkoren i avtalet om stöd och de projektspecifika villkoren, och att för egen del genomföra projektet på det sätt som beskrivs i avtalet.

Dokumentet som staden i detta skede ska fylla i bifogas som **bakgrundsmaterial** (endast på engelska). Endast en mall finns att tillgå av avtalet om stöd, som **bakgrundsmaterial**. Förhandlingar pågår ännu mellan EU och Kommunikationsministeriet om projektspecifika villkor, och staden har i praktiken inte möjlighet att påverka deras innehåll. De allmänna villkoren är inte alls förhandlingsbara.

För tydlighetens skull konstateras ännu att staden alltså inte i detta skede ännu förbinder sig till

- att betala 2,2 miljoner euro av buggplaneringens kostnader
- att delta i genomförandet av Esbo stadsbana.

STS:

Fullmäktige godkänner att staden deltar i ansökan om EU-stöd för projektkostnaderna för byggplaneringen av stadsbanan och ger stadsdirektören rätt att på stadens vägnar underteckna de dokument som behövs.

.....

Ledamot Miettinen, understödd av ledamot Saarela, föreslog följande kläm till beslutet:

”Fullmäktige konstaterar, att stadsbanan inte förbättrar servicenivån för Grankullaborna. Den befintliga banan motsvarar dagens och morgondagens behov av spårburen kollektivtrafik för invånarna. Därför är denna investering inte en prioriterad satsning för Grankulla.

Eftersom stadsbanan är en förutsättning för att entimmeståget till Åbo skall kunna förverkligas kräver fullmäktige att staten och de kommuner som får en större nytta av stadsbanan även tar ett märkbart större ekonomiskt ansvar för banan, ifall det överhuvudtaget skall investeras i en ny bana. Grankullas andel av en eventuell investering måste i alla händelser stå i proportion till den nytta som Grankullaborna har av banan.”

Klämförslaget godkändes enhälligt.

Beslut:

Fullmäktige beslutade att godkänna att staden deltar i ansökan om EU-stöd för projektkostnaderna för byggplaneringen av stadsbanan och beslutade att ge stadsdirektören rätt att på stadens vägnar underteckna de dokument som behövs.

Samtidigt godkände fullmäktige följande kläm:

Fullmäktige konstaterar, att stadsbanan inte förbättrar servicenivån för Grankullaborna. Den befintliga banan motsvarar dagens och morgondagens behov av spårburen kollektivtrafik för invånarna. Därför är denna investering inte en prioriterad satsning för Grankulla.

Eftersom stadsbanan är en förutsättning för att entimmeståget till Åbo skall kunna förverkligas kräver fullmäktige att staten och de kommuner som får en större nytta av stadsbanan även tar ett märkbart större ekonomiskt ansvar för banan, ifall det överhuvudtaget skall investeras i en ny bana. Grankullas andel av en eventuell investering måste i alla händelser stå i proportion till den nytta som Grankullaborna har av banan.

Det antecknades i protokollet att fullmäktige beslutade att genast justera protokollet gällande denna paragraf.