

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 69/2024 rd

Svar på skriftligt spørgsmål om beredningen av Västbanan

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 69/2024 rd undertecknat av riksdagsledamot Seppo Eskelinen /sd m.fl.:

Hur säkerställer regeringen en hållbar utvärdering och genomförande av ett storprojekt som sträcker sig över flera regeringsperioder för spårtrafiken under de kommande decennierna,

hur ämnar regeringen ta upp olika planeringslösningar för banans tjänster, finansieringsalternativen för byggandet samt riskhanteringen i den offentliga debatten före beslut fattas och

kan regeringen på något sätt säkerställa att projektets senare skeden genomförs på ett ändamålsenligt sätt?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

Enligt statsminister Petteri Orpos regeringsprogram inleds projektet Entimmeståget till Åbo genom att förbättra sträckan Salo–Kuppis och bygga sträckan Esbo–Lojo, vilket gör Lojo och Vichtis till en tätare del av Helsingfors pendlingsområde. Utöver investeringsprogrammet genomför staten också projektet Entimmeståget till Åbo, som omfattar byggandet av direktbanan Esbo–Salo och förbättringen av förbindelsesträckan Salo–Kuppis. Byggandet inleds på förbindelsesträckorna Esbo–Lojo och Salo–Kuppis. För byggnadsskedet bereder sig staten som en del av investeringsprogrammet på att kapitalisera ett bolag som samlar in finansiering och i vilket utöver staten även kommunerna kan vara delägare.

Konsekvenserna av de banprojekt som projektbolagen planerar har bedömts i Trafikledsverkets tidigare utredningar, som en del av de konsultarbeten som utförts i samband med banprojektsutredningen och i utredningar som projektbolagen låtit göra. I enlighet med de riktlinjer som finanspolitiska ministerutskottet förordade i slutet av 2020 utredde kommunikationsministeriet och finansministeriet finansieringen av och investeringsförutsättningarna för stora banprojekt. Denna utredning skapade för sin del en grund för hur projektarbetet har styrts och hurdana beslut som har fattats om arbetets gång. Västbanan Ab samlar kontinuerligt in information och låter göra utredningar som stöd för en samhällsekonomiskt hållbar planering och det vidare projektarbetet. Bolagets mandat är strikt begränsat i bolagets delägaravtal och bolagsordning. Finanspolitiska

ministerutskottet har i december 2023 förutsatt att kommunikationsministeriet i samarbete med finansministeriet, Trafikledsverket och Västbanan Ab utarbetar eller beställer en riskbedömning av de viktigaste riskerna i anslutning till genomförandet av projekten. Som en del av riskbedömningen bedöms också projektets kostnadseffekter. Riskbedömningen behandlas i diskussioner mellan bolagets delägare och ger bakgrundsinformation som stöd för förhandlingarna och besluten om hur man ska gå vidare. Projektbolagens arbete behandlas också som en del av den nationella 12-åriga trafiksystemplanen och i planeringen beaktas de nationella trafikprognoserna.

Vid planeringen som görs vid alla projektbolag och vid eventuell finansiering av byggnadsfasen strävar man efter att i så stor utsträckning som möjligt säkerställa att EU:s finansieringsstöd för ett sammanlänkat Europa (CEF) utnyttjas. Västbanan-projektet har i planeringsfasen beviljats totalt 37,5 miljoner euro i CEF-stöd. Västbanan Ab har lämnat in en ansökan om CEF-stöd enligt vad som överenskommits med delägarna i januari 2024. Ansökan omfattar byggnadsplanering och byggande av förbindelsesträckorna Salo–Hajala samt Esbo–Hista samt byggnadsplanering av andra spårförbindelser som hör till bolagets verksamhetsområde.

Västbanan Ab har föreslagit sparåtgärder i anslutning till projektet, med hjälp av vilka det är möjligt att förbättra projektets samhällsekonomiska lönsamhet och minska projektets totala kostnader. Vid den extraordinarie bolagsstämman den 20 december 2023 förordade bolagets delägare att planeringsgrunderna för projektet Entimmetåget till Åbo en ändrads på det sätt som bolagets styrelse föreslog så att spårförbindelsen endast kan planeras för persontrafik, att maximihastigheten kan fastställas till 200–300 km i timmen och att enkelspåriga banor kan utnyttjas på de planerade avsnitten. Bakgrunden till beslutet var ett ramvillkor enligt vilket planeringsgrunderna förblir förenliga med villkoren i EU:s TEN-T-förordning och således fortfarande möjliggör erhållande av CEF-stöd.

Kommunikationsministeriet har tillsammans med finansministeriet förhandlat om verkställandet av skrivningen i regeringsprogrammet med bolaget och andra delägarlag och delägarstäder. Bolagets delägare har fortsatt förhandla om att främja projektet. Ministeriernas förhandlingsmandat består av skrivningarna i regeringsprogrammet och de ramvillkor som finanspolitiska ministerutskottet förordar. Ett annat villkor är att man förhandlar om att finansieringen för statens del är beroende av anslagsbeslut som fattas senare.

Den offentliga debatten uppstår och har uppstått i takt med att planeringsprocessen framskrider. I delägaravtalet förutsätts av bolaget att man öppet informerar om projektet och bolagets verksamhet. Dessutom förutsätter den lagstadgade planeringsprocessen samråd med intressentgrupper och parter. Diskussion om finansieringen av statens andel i ett bolag via statsbudgeten uppstår också i samband med budgetprocessen. I enlighet med 25 § i riksdagens arbetsordning förs också en offentlig diskussion mellan ministrarna och ombuden under muntliga frågetimmar. Ovan nämnda principer och verksamhetssätt för offentlig behandling gäller alla projektbolag.

Helsingfors 26.3.2024

Kommunikationsminister Lulu Ranne