

Salon kaupungin osallistuminen Turun Tunnin Juna Oy:n omistamiseen ja rahoittamiseen

3463/00.04.01/2019

Kaupunginhallitus 30.03.2020 § 119

Valmistelija: kaupunkikehitysjohtaja Mika Mannervesi,
mika.mannervesi@salo.fi, puh. 044 778 5001

Kaupunginvaltuustolle esitetään, että Salon kaupunki lähtee osakkaaksi Turku-Helsinki nopean ratayhteyden suunnittelusta vastaavaan Turun Tunnin Juna Oy nimiseen hankeyhtiöön. Tätä tarkoitusta varten kaupunginvaltuuston tulee hyväksyä yhtiön perustamiskirja, yhtiöjärjestys ja osakassopimus. Lisäksi kaupungin tulee varautua yhtiön osakkeiden merkintään ja pääomittamiseen enintään 3,74 miljoonan euron rahoitussitoumuksella siten, että kustannukset tulevat jaksottumaan vuosille 2020-2024.

Raideliikenteen kehittäminen

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyyn ja menestyksen kannalta keskeistä. Suurilla ratahankkeilla on tunnistettu suotuisia vaikutuksia talouskasvuun, tulonjaon kehitykseen, työssäkäyntialueisiin, kaupunkirakenteisiin ja ympäristöön. Ilmastonmuutos, kaupungistuminen ja saavutettavuuden haasteet edellyttävät, että Suomen liikennejärjestelmää kehitetään voimakkaasti ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä kulkumuotoja. Turun tunnin juna -hanke on yksi keskeinen elementti, jolla varmistetaan osaltaan koko Etelä-Suomen kasvuvyöhykkeen työssäkäyntialueen tiivistyminen ja Salon kaupungin kytkeytyminen entistä voimakkaammin tähän kokonaisuuteen.

Lähtökohtana raideliikenteen kehittämiseksi ja uusille, nopeille raideyhteyksille on nykyistä ennakoitavampi liikennejärjestelmäsuunnittelu, aikaisempaa suuremmat investointipanostukset infrastruktuuriin ja investoinneista koituvien yhteiskunnallisten hyötyjen saavuttaminen etupainoisemmin.

Nopeammat yhteydet kehittävät liikenneinfrastruktuuria sekä edistävät samalla laajasti aluekehitystä ja kestävästä liikkumisesta tavoitteita. Raideyhteydet tiivistävät samalla suurten kaupunkiseutujen välisiä työssäkäyntialueita ja tehostavat kaupunkien taloudellista toimintaa. Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa Salon seudun työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita tuoden uusia mahdollisuuksia alueen kasvuun ja kehitykseen. Hankkeella pyritään lisäksi laajentamaan yritysten liiketoiminta-alueita, tukemaan matkailua sekä kasvattamaan yleisesti Salon seudun vetovoimaa ja kilpailukykyä.

Valtion ja kuntien voimavarat yhdistämällä nämä tavoitteet voidaan saavuttaa yhteiskuntana tehokkaimmin. Hankeyhtiömallissa on kyse

uudesta tavasta suunnitella, toteuttaa ja rahoittaa suuria ratainvestointeja yhdessä koko yhteiskunnan hyväksi. Pidemmällä aikavälillä yhtiön osakkaille syntyy kannustin kehittää yhdyskuntasuunnittelua ja maankäyttöä, mikä edistää kaupungistumisen ja kestävä kehityksen edellyttämää tehokasta asunto- ja toimitilarakentamista.

Liikenne on myös merkittävä kasvihuonepäästöjen aiheuttaja. Liikennevirtojen siirtymisellä raiteille olisi merkittäviä ilmastovaikutuksia.

Valtion hankeyhtiöpäätökset

Valtio selvitti edellisen hallituskauden 2015–2019 aikana eri vaihtoehtoja suurten infrahankkeiden toteuttamiseen ja rahoittamiseen sekä siihen, että hankkeiden pitkiä suunnittelu- ja toteutusaikoja pystyttäisiin lyhentämään.

Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioineen työryhmän loppuraportissa 28.2.2018 todettiin, että aiempaa useampien infrahankkeiden toteutumisen nopeuttamiseksi ja tehostamisen mahdollistamiseksi voidaan käyttää hankekohtaisia yhtiöitä.

Loppuvuoden 2018 aikana valtiovarainministeriön asettama työryhmä selvitti infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla. Valtiovarainministerille 20.12.2018 luovuttamassaan loppuraportissa työryhmä hahmotteli mallin suurten infrahankkeiden toteuttamiselle osakeyhtiön kautta.

Turun tunnin junaa koskeneen hankeyhtiön perustamisesta käytiin liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien välillä neuvotteluja talvella 2019, mutta neuvottelut eivät johtaneet päätöksentekovaiheeseen pääministeri Juha Sipilän hallituksen erottua maaliskuussa 2019. Valtio kuitenkin perusti ennen hallituksen eroa hankeyhtiön emoyhtiöksi tarkoitetun Pohjolan Rautatiet Oy:n.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan hallitus pääomittaa Pohjolan Rautatiet Oy:tä tarpeen mukaan ja käynnistääkseen hallitusohjelmassa luetellut rataverkon kehittämishankkeet, joita ovat päärata ja sen laajennukset, Helsingistä länteen suuntautuva rata sekä Helsingistä itään suuntautuva rata.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 10.9.2019 suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi muun muassa seuraavia linjauksia:

- käynnistetään neuvottelut Turun tunnin juna -hankeyhtiön perustamiseksi toteuttamaan infrastruktuurihankkeen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti,
- yhtiön perustaminen edellyttää, että omistajaksi tulee valtion lisäksi muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä,
- valtio omistaa hankeyhtiöstä vähintään 51 %, muut osakkeenomistajat sitoutuvat yhtiön pääomittamiseen vähintään noin 49 % osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista,

- suunnitteluvaiheeseen ja suunnittelun rahoitukseen osallistuminen ei sido osapuolia hankkeiden rakentamisvaiheeseen tai rakentamisen rahoittamiseen,
- valtion osuus suunnittelukustannuksista 38,25 miljoonaa euroa,
- neuvottelutulos osakassopimuksineen tuodaan myöhemmin erikseen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti hankeyhtiön perustamista koskevat neuvottelut kuntien kanssa marraskuussa 2019.

Turun Tunnin Juna Oy

Helsinki-Turku-yhteysvälin kehittämiseksi on neuvoteltu Turun Tunnin Juna Oy -nimisen hankeyhtiön perustamisesta. Osakassopimusneuvotteluissa mukana olivat valtion ja Salon kaupungin ohella seuraavat osallistujat: Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Kirkkonummen kunta, Lohjan kaupunki, Turun kaupunki sekä Vihdin kunta. Osapuolten kesken saavutettiin 13.2.2020 neuvottelutulos hankeyhtiön osakassopimuksen sisällöstä.

Osakassopimuksen tarkoituksena on sopia tarkemmin esimerkiksi hankeyhtiön perustamisesta, hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Osakassopimusten lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiön perustaminen edellyttävät kuitenkin vielä kaikkien neuvotteluosapuolien päätöksentekoa omissa päätöksentekokelimissään. Valtion osalta asia on hyväksytty 3.3.2020 talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa, minkä jälkeen vielä valmisteluvaiheessa salaisiksi merkityt perustamisasiakirjojen luonnokset muodostuivat julkisiksi asiakirjoiksi.

Hankeyhtiön perustamisen taustalla on tavoite ryhtyä edistämään Helsingin ja Turun välisen raideyhteyden suunnittelua. Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä yhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Helsinki - Turku -yhteysväli on yksi Suomen vilkkaimpia henkilöliikenteen rataosuuksia.

Espoo - Salo -oikorata lyhentäisi merkittävästi Helsinki-Turku rataa. Se mahdollistaisi sekä nopean kaukoliikenteen Helsingin sekä Salon ja Turun välillä että lähiliikenteen kehittämisen Kirkkonummen, Lohjan ja Vihdin suuntaan. Salo - Turku kaksoisraide vastaavasti mahdollistaisi junien kohtaamisen välillä Salo - Turku sekä lähiliikenteen käynnistämisen yhteysvälille. Nykyisen Rantaradan kehittämisellä ei voida saavuttaa vastaavia matka-aikahyötyjä mm. ratalinjan vuoksi, mutta yhteysväli jää kuitenkin edelleen tärkeäksi lisäkapasiteetin tarjoajaksi. Kaksoisraide ja asemapaikkavaraukset Muurlassa ja Suomusjärvellä mahdollistavat pitkällä aikavälillä myös raideliikenteeseen perustuvaa taajamien kasvua Salon itäisissä osissa.

Helsinki - Turku -rataosuus on osa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rajat ylittävää Skandinavia – Välimeri -ydinverkkokäytävää, jossa Helsinki ja Turku ovat molemmat TEN-T-kaupunkisolmukohtia. Tämä kansainvälinen ulottuvuus mahdollistaa ratahankkeen suunnitteluun ja

toteutukseen merkittävän EU-komission tukirahoituksen.

Liikenne- ja viestintäministeriö onkin päättänyt valtioneuvoston raha-asiaivaliokunnan 20.2.2020 puoltamana hakea Turun tunnin junan suunnitteluun Euroopan komissiolta rahoitustukea Verkkojen Eurooppa -ohjelmasta (CEF, Connecting Europe Facility), joka edistää Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) investointeja. Tukea on haettu raideliikenteen kehittämiseen yhteysvälillä Helsinki - Turku yhteensä 37,5 M€, kun hankkeen suunnittelun kokonaisbudjetti on 75 M€.

Hankeyhtiön tehtävä on ratahankkeen suunnittelu ja rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Tämä tarkoittaa suunnittelun toteuttamista lakisääteisen ratasuunnitelman valmistumiseen saakka. Hankkeen varsinainen rakentamissuunnitelma on osa rakentamisvaihetta eikä siten kuulu osaksi suunnitteluvaiheen hankeyhtiön toimintaa. Rakentamisesta, rakennuttajasta, rahoituksesta ja operoinnista päätetään erikseen myöhemmin suunnitteluvalmiuden edetessä. Ratahanketta ei ole tässä vaiheessa tarkoitus erottaa koko väyläverkoston kehittämisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jotta kustannustehokkaimmat ja toimivimmat ratkaisut saataisiin käytäntöön.

Helsinki -Turku nopean junayhteyden voidaan katsoa koostuvan neljästä eri osakokonaisuudesta: Espoon kaupunkirata, Espoo - Salo -oikorata, Salo - Turku -yhteysväli sekä Turun ratapihan kehittämisen eräät osa-alueet. Hankeyhtiön perustamisen tarkoituksena on edistää Espoo - Salo -oikoradan sekä Salo – Turku yhteysvälin suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.

Juha Sipilän hallitus osoitti jo aiemmin em. yhteysvälille 40 miljoonaa euroa valtion budjettirahoitusta, jolla Väylävirasto on toteuttanut hankkeen suunnittelua. Turun tunnin junan jäljellä olevan, hankeyhtiön toimesta tapahtuvan, suunnittelun kustannusten on arvioitu olevan noin 75 miljoonaa euroa. Siitä Espoo - Salo oikoradan suunnittelukustannukset ovat noin 60 miljoonaa euroa ja Salo - Turku kaksoisraiteen noin 15 miljoonaa euroa. Alustava arvio rakennuskustannuksista Espoo - Salo oikoradalle on noin 2,3 miljardia euroa ja Salo - Turku kaksoisraiteelle noin 435 miljoonaa euroa. Osapuolet ovat tässä vaiheessa sopineet vain suunnittelusta rakentamisvalmiuteen asti. Varsinaiseen rakentamisvaiheeseen siirtyminen edellyttää osakkailta uusia neuvotteluja ja päätöksiä.

Espoon kaupunkiradan ja Turun ratapihan nopean ratayhteyden kehittämiseen liittyvien osien toteutus ovat edellytyksiä Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden toteutumiselle. Edellä mainitut hankkeet ovat kuitenkin hankevaiheistuksen osalta selvästi edellä hankeyhtiön toimialaan ja tehtäviin kuuluviksi mainittuja tehtäviä, joten niihin liittyvät investointiratkaisut tehdään erikseen. Tarkoituksena on sopia kyseisten osuuksien toteutusten periaatteista ja aikatauluista osana valtion ja kuntien välistä MAL-sopimusta sekä edistää siten hankkeita muuta yhteysväliä nopeammassa aikataulussa. Salon kaupunki ei ole mukana kyseisissä neuvotteluissa eikä rahoittamassa niiden toteuttamista.

Osakassopimus

Turun Tunnin Juna Oy:n ja sen omistajien kesken solmitaan osakassopimus, jossa sovitaan keskeisistä tavoitteista yhtiölle ja Turun tunnin juna -hankkeelle.

Osakassopimuksessa sovitaan muun muassa tarkemmin hankeyhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta, osakkeiden omistuksesta ja luovutuksesta sekä niihin liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista sekä osakkeenomistajien oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Osakassopimusluonnos ja muut hankeyhtiön perustamiseen liittyvät asiakirjaluonnokset ovat liitteenä.

Keskeisiä osakassopimuksen ehtoja ovat muun muassa seuraavat:

- yhtiön tarkoitus,
- osapuolten rahoitusosuuksien enimmäismäärä,
- EU-tuen kohdistaminen osapuolten kustannusosuuksiin alkuperäisten rahoitusosuuksien suhteessa,
- mahdollisten uusien kuntaosakkaiden mukaantulon vaikutus vanhojen kuntaosakkaiden rahoitusosuuksiin,
- erillisten neuvottelujen käyminen ratahankkeen toteuttamisvaiheesta, hankeyhtiön arvonlisäverotukselliseen kohteluun liittyvä epävarmuus pyritään ratkaisemaan siten, että tosiasiallinen kustannusvastuu hankeyhtiön rahoituksesta valtion ja kuntaosakkaiden välillä toteutuu mahdollisimman pitkälle rahoituskustannusten jaosta sovittun mukaisesti,
- valtion oikeus lunastaa muiden osakkaiden osakkeet yhdellä eurolla, jos toteuttamisvaiheen rahoituksesta ei löydy yhteistä näkemystä ja/tai hankeyhtiön toiminnan alasajo sitä vaatii,
- yhtiön hallituksen kokoonpano (Salo nimeää yhden hallitusjäsenen),
- osapuolilla on oikeus saada tarvitsemansa tiedot yhtiöltä, ellei lain pakottava säännös estä sitä,
- keskeisten osakassopimuksen ehtojen muuttaminen edellyttää kaikkien osapuolien suostumuksen.

Osakassopimuksen perusteella osapuolet eivät ole velvollisia lisärahoittamaan yhtiötä, jos suunnittelukustannukset ylittävät arvioidun määrän. Lisärahoitus edellyttää uusia erillisiä neuvotteluja ja päätöksiä. Vastaavasti hankkeen toteutusvaiheen rahoitukseen osallistuminen edellyttää erillisiä päätöksiä.

Valtion, muiden hankkeeseen osallistuvien julkisyhteisöjen ja EU-rahoituksen lisäksi suunnitteluvaiheen jälkeen rahoittajiksi haetaan myös institutionaalisia sijoittajia. Jos hanke ei siitä huolimatta etene rakentamisvaiheeseen tai Salon kaupunki ei ole mukana rakentamisvaiheen rahoittamisessa, tulee kaupungin suunnitteluvaiheessa yhtiöön sijoittama rahamäärä kirjattavaksi suunnitteluhankkeen päättymisen jälkeen tulosvaikutteisesti joko osakkeiden arvonalennuksena tai luovutustappiona.

Kuntaosakkaat ovat saavuttaneet neuvottelutuloksen muiden kuin valtion vastuulle jäävän 49 prosentin osuuden pääomituksen jakautumisesta. Neuvottelutuloksen mukaan osapuolet sitoutuisivat vastaamaan hankeyhtiön kustannuksista pyöristettynä enintään alla olevan mukaisesti.

Osakas	Osuus (milj. €)	Osuus % (noin)
Suomen valtio	39,45	51,0
Espoon kaupunki	10,25	13,3
Turun kaupunki	10,25	13,3
Helsingin kaupunki	5,80	7,5
Lohjan kaupunki	3,74	4,8
Salon kaupunki	3,74	4,8
Vihdin kunta	3,74	4,8
Kirkkonummen kunta	0,38	0,5

Valtion sekä kaupunkien ja kuntien rahoitusosuuksissa ei ole otettu huomioon hankkeeseen mahdollisesti saatavaa EU-tukea. Tuki pienentää rahoitusosuuksia edellyttäen, että suunnittelukustannukset eivät hankkeen aikana olennaisesti kasva arvioidusta.

Salon kaupungin omistusosuus yhtiössä tulee olemaan 4,8 % ja merkittävien osakkeiden määrä 37 402 kappaletta. Osakkeiden merkintähinta on yhteensä 48 248,58 euroa ja merkintä toteutetaan perustamissopimuksen allekirjoituksin. Osakemerkintä on tarkoitus toteuttaa mahdollisimman nopeasti osakassopimuksen muodollisten hyväksymispäätösten jälkeen. Kaupunki on varannut vuoden 2020 talousarvioon kohtaan osakkeet määrärahan Tunnin Juna hankeyhtiön perustamiseen liittyviin kustannuksiin.

Salon kaupungin varsinainen rahoitussitoumus yhtiön pääomittamiseksi on enintään 3 740 200 euroa sisältäen osakkeiden merkintahinnan eikä kaupungilla ole osakassopimuksen nojalla velvollisuutta rahoittaa yhtiötä rahoitussitoumuksen ylittäviltä osin. Kaupungin rahoitusosuus yhtiölle jakaantuu alustavan suunnitelman mukaan vuosille 2020-2024, jolloin kyseinen määrärahavaraus tulisi tehdä talousarvion investointiosan osakkeiden ja osuuksien hankintaan vuoden 2021 talousarvion yhteydessä taloussuunnitelmakaudelle 2021 – 2024.

Yhtiön hallituksen tulee toimittaa kaupungille yhtiötä ja suunnitteluhanketta koskeva vuositason budjetoitava rahoitussuunnitelma sen jälkeen, kun yhtiön toiminta on alkanut. Lisäksi hallituksen tulee päivittää kyseistä rahoitussuunnitelmaa vuosittain suunnitteluhankkeen aikana ja toimittaa päivitetty rahoitussuunnitelma kunkin kalenterivuoden elokuun loppuun mennessä siten, että pääomituksen tarve voidaan täsmentää kokonaisrahoituksen puitteissa aina seuraavalle varsinaiselle talousarviovuodelle.

Kunnan toimiala

Kuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät. Nämä tehtävät muodostavat kunnan yleisen toimialan. Yleisen toimialan määräytymisen periaatteet ohjaavat ja rajaavat sitä, mitä tehtäviä kunta voi ottaa hoitaakseen.

Kunnan toimialaa määriteltäessä on otettava huomioon ensinnäkin hallinnon yleiset oikeusperiaatteet, joista säädetään hallintolain 6 §:ssä. Lisäksi vakiintuneesti yleistä toimialaa rajoittaviksi periaatteiksi on katsottu

oikeuskäytännössä tehtävän yleishyödyllisyys, tehtävän paikallisuus, yksityisen tukemisen kieltä, hallinnon toissijaisuus ja työnjako muiden viranomaisien kanssa sekä spekulatiivisen toiminnan kieltä.

Nopeampien raideyhteyksien kehittämisen Salosta Helsinkiin ja Turkuun voi ennakoida parantavan kaupungin saavutettavuutta ja sen elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä sekä laajentavan työssäkäyntialuetta ja edistävän kuntalaisten hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Turun tunnin junan kaltaiset suuret infrahankkeet ovat myös laajemmin koko Suomen ja siten myös pääkaupunkiseudun sekä Lounais-Suomen tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeitä. Hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumisen tueksi on siten monia merkittäviä kunnan ja kuntalaisten edun mukaisuutta ja tehtävän yleishyödyllisyyttä koskevia perusteluja.

Edellä kuvattujen perusteiden nojalla on perusteltua myös katsoa, että Helsingin ja Turun välisen nopeamman raideyhteyden kehittäminen hyödyttää merkittävästi Salon kaupunkia ja sen asukkaita. Ottaen huomioon, ettei paikallisuusperiaate tarkoita, että kunnan toimet saisivat hyödyttää vain oman kunnan asukkaita, on katsottava, että paikallisuusvaatimuksen täyttymisen tueksi on puoltavia perusteluja riippumatta siitä, että suunniteltava raideyhteys ulottuu myös kaupungin ja sen välittömän lähiseudun ulkopuolelle.

Kaupungin osallistumisessa hankeyhtiöön on kyse olemassa olevien ratayhteyksien kehittämisen suunnittelusta vähemmistöosakkeenomistajana valtion määräysvallassa olevassa yhtiössä. On perusteltua ja oikeasuhtaista kunnan yleisen toimialan näkökulmasta, että kaupunki voi suunnitellussa roolissa olla edistämässä kaupunkia ja kaupunkilaisia merkittävästi hyödyttävän raideyhteyden kehittämistä.

Osakassopimusluonnoksen mukaan osapuolten tarkoituksena on, että suunnitteluvaiheessa yhtiö käyttää keräämänsä varat hankkeen suunnitteluun rakentamisvalmiuteen saakka sekä muiden yhtiön suunnitteluvaiheen toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä yhtiö lähtökohtaisesti jaa osinkoa osakkaille suunnitteluvaiheessa. Ottaen lisäksi huomioon yhtiön toimialan ja tavoitteen, sen toiminnan ei voida katsoa olevan puhtaasti teollista tai kaupallista, eikä siten spekulatiivista toimintaa.

Turun Tunnin Juna -hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumiselle on kunnan yleisen toimialan näkökulmasta puoltavia perusteluja, joiden nojalla hankeyhtiöön osallistumisen voidaan katsoa kuuluvan kunnan toimialaan Salon kaupungin kannalta. Keskeisimmät perustelut liittyvät Salo alueen elinvoiman ja asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen, ja niillä on selkeä yhteys kuntalain 1 §:n tarkoitussäännökseen.

Valtiontukisääntely

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) mukaan,

jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 6).

Turun Tunnin Juna Oy:n toimialana on Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Kaupunginhallitus katsoo ensisijaisesti, että yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa eli tarjoa tavaroita tai palveluja markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi yhtiön omistamisen ja rahoittamisen osalta.

Raideyhteyden suunnitteluvaiheella pyritään kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin rakentamisvalmiuteen, ja se on tällä perusteella valtiontukiarvioinnin näkökulmasta katsottavissa osaksi kokonaisrakentamishanketta. Jo suunnitteluvaiheen rahoittamista voidaan siksi arvioida infrastruktuurirahoituksen näkökulmasta. Euroopan komissio on katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoria kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Jotta tietyn hankkeen kaikki julkinen rahoitus kuuluisi valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, on varmistettava, että infrastruktuurien rakentamiseen kohdassa 211 mainituissa tilanteissa myönnettyä rahoitusta ei voida käyttää muiden taloudellisten toimintojen, kuten infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen, ristiin tukemiseen tai välilliseen tukemiseen (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 212).

Turun Tunnin Juna Oy:n ainoa tehtävä on kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen saakka, eikä myönnettävää rahoitusta käytetä infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen tai muiden taloudellisten toimintojen tukemiseen.

Komissio katsoo, että mahdollisten käyttäjien saataville tasavertaisin ja syrjimättömin ehdoin asetettavan rautatieinfrastruktuurin rakentaminen täyttää yleensä kohdassa 211 mainitut edellytykset ja sen vuoksi sen rahoitus ei tavallisesti vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 219). Vaikka Turun Tunnin Juna Oy:n toiminta arvioitaisiinkin luonteeltaan taloudelliseksi, on edellä esitetyn perusteella katsottava, että tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Näin ollen on joka tapauksessa niin, että hankeyhtiön omistamisessa ja rahoittamisessa ei ole kyseessä SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.

Ratkaisun välittömät vaikutukset kohdentuvat investointeihin. Salon

kaupungin maksuosuus tulee jakautumaan neljälle vuodelle. Vuoden 2020 osalta talousarviossa on varauduttu osakkeiden hankintaan.

Välillisten vaikutusten arvioidaan olevan positiivisia. Ratahanke vaikuttaa useaan strategiseen tavoitteeseen ja pitkällä aikavälillä myös käyttötalouteen. Valtio on Sipilän hallituksen päätöksellä osoittanut hankkeen yleissuunnitteluun 40 miljoonaa euroa. Kokonaisarviona Salon osallistumista voidaan pitää perusteltuna.

Vuosikohtaisen rahankäytön poikkeamat suunniteltuun ovat hyväksyttäviä, kunhan rahoitussitoumusta ei ylitetä. Kaupungin maksuosuus tulee taloussuunnitelmakaudella alenemaan budjetoidusta, mikäli hankkeeseen saadaan ulkopuolista tukirahoitusta tai yhtiöön tulee mukaan lisää kuntaosakkaita.

Kaupunginjohtaja:

Kaupunginhallitus päättää esittää kaupunginvaltuustolle, että

1. Salon kaupunki lähtee osakkaaksi Helsingin ja Turun välisen raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Turun Tunnin Juna Oy) sekä hyväksyy liitteiden mukaisesti yhtiön perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen ja osakassopimuksen.
2. Kaupunginvaltuusto päättää sitoutua yhtiön osakemerkintään ja pääomittamiseen enintään 3,74 miljoonan euron rahoitussitoumuksella siten, että vuoden 2020 osuus katetaan talousarvion investointimäärärahoista ja vuosille 2021-2024 tarvittavat määrärahavaraukset tehdään vuosittain talousarvion hyväksymisen yhteydessä.

Päätös:

Keskustelun aikana Simo Vesa ehdotti Mikko Lundenin kannattamana, että hankerahoitukseen ei sitouduta. Julistettuaan keskustelun asiasta päättyneeksi puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen, joka hyväksyttiin: ne, jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä, äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat Vesan ehdotusta, ääestävät EI. Suoritetussa nimenhuutoäänestyksessä annettiin 8 JAA-ääntä (Karnisto-Toivonen, Suonio-Peltosalo, Huittinen, Lehti, Nyyssönen, Riski, Tapio, Yli-Jama) ja 5 EI-ääntä (Lunden, Nikkanen, Ruokonen, Tekkala, Vesa).

Kaupunginhallituksen päätökseksi tuli, että se päättää esittää kaupunginvaltuustolle, että

1. Salon kaupunki lähtee osakkaaksi Helsingin ja Turun välisen raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Turun Tunnin Juna Oy) sekä hyväksyy liitteiden mukaisesti yhtiön perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen ja osakassopimuksen.
2. Kaupunginvaltuusto päättää sitoutua yhtiön osakemerkintään ja pääomittamiseen enintään 3,74 miljoonan euron

rahoitussitoumuksella siten, että vuoden 2020 osuus katetaan talousarvion investointimäärärahoista ja vuosille 2021-2024 tarvittavat määrärahavaraukset tehdään vuosittain talousarvion hyväksymisen yhteydessä.

Kaupunkikehitysjohtaja Mika Mannervesi oli kokouksessa asiantuntijana.

Kaupunginvaltuusto

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että

1. Salon kaupunki lähtee osakkaaksi Helsingin ja Turun välisen raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Turun Tunnin Juna Oy) sekä hyväksyy liitteiden mukaisesti yhtiön perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen ja osakassopimuksen.

2. Kaupunginvaltuusto päättää sitoutua yhtiön osakemerkintään ja pääomittamiseen enintään 3,74 miljoonan euron rahoitussitoumuksella siten, että vuoden 2020 osuus katetaan talousarvion investointimäärärahoista ja vuosille 2021-2024 tarvittavat määrärahavaraukset tehdään vuosittain talousarvion hyväksymisen yhteydessä.

Päätös:

Pertti Vallittu jääväsi itsensä asian käsittelystä, koska hänen läheisensä omistaa kiinteistön ratalinjauksella.

Annika Viitanen jääväsi itsensä asian käsittelystä, koska hänen lähipiiriinsä kuuluu henkilö, jolle päätöksestä on mahdollista henkilökohtaista etua.

Osmo Friberg jääväsi itsensä asian käsittelystä, koska päätöksellä on merkittävä vaikutus hänen kiinteistönsä arvoon.

Vallittu, Viitanen ja Friberg poistuivat kokouksesta klo 18:57.

Ari Aalto liittyi kokoukseen 18:57

Ralf Hellsberg liittyi kokoukseen klo 18:59

Asko Määttänen Haapasalon, Olkinuoran, Ruokosen, Punnan ja Seitzin kannattamana esitti, että Salon kaupunki ei lähde osakkaaksi raideyhteyden suunnittelua eikä sitoudu yhtiön osakemerkintään, eikä siis myöskään yhtiön pääomittamiseen. Salolla ei sen nykyisessä taloustilanteessa ole siihen kertakaikkiaan varaa. Myös hankeyhtiöstä saatava hyöty on siihen sijoitettavaan pääomaan nähden suhteettoman pieni.

Simo Vesa Paassillan kannattamana, esitti, että Turun tunnin junan hankesuunnitelmaa muutetaan niin, että ratalinjaus tehtäisiin moottoritien viereen, eikä rikota miljöötä Lukkarinmäestä. Perusteena tiukka taloustilanne Salossa.

Saku Nikkanen esitti, että Salo liittyy hankeyhtiöön siten ehdollisena, että

oikoradan linjaus muutetaan moottoritien yhteyteen.

Teija Järvelä poistui kokouksesta klo 19:19, ja palasi klo 19:24.

Jerina Wallius totesi, ettei katso olevansa ole jäävi, koska kyseessä on vain hankeyhtiöön liittymiseen liittyvä päätös, ei kiinteistöihin tai kaavoitukseen liittyvä asia.

Puheenjohtaja kehotti valtuutettuja tarkoin harkitsemaan omaa asemaansa suhteessa asiakokhtaan. Puheenjohtaja ei asiaa tai mahdollisia omistuksia tarkemmin tuntematta voi asiaa ratkaista.

Simo Vesa veti oman esityksensä pois ilmoitettuaan kannattavansa Saku Nikkasen esitystä.

Hannu Eeva veti kannatuksensa Simo Vesan esitykseltä, ja kannatti Nikkasen esitystä.

Elina Seitz veti kannatuksensa pois Asko Määttäsen esitykseltä, ja kannatti valtuutettu Nikkasen esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että keskustelun aikana jäi voimaan Määttäsen esitys Haapasalon, Olkinuoran, Ruokosen ja Punnan kannattamana sekä Nikkasen esitys Vesan, Eevan ja Seitzin kannattamana.

Puheenjohtaja esitti, että äänestetään muutosesityksistä siten, että Määttäsen esitystä kannattavat äänestävät JAA, ja Nikkasen esitystä kannattavat äänestävät EI.

Hyväksyttiin äänestystapa.

Suoritettussa äänestyksessä JAA-ääniä annettiin 7 kpl, EI-ääniä 12 kpl ja tyhjiä ääniä 31 kappaletta, 1 poissa. Puheenjohtaja totesi, että Nikkasen esitys voitti äänestyksen.

Puheenjohtaja totesi että seuraavaksi äänestetään pohjaehdotuksen ja Nikkasen esityksen välillä. Pohjaehdotusta kannattavat äänestävät JAA, Nikkasen esitystä kannattavat äänestävät EI:

Hyväksyttiin äänestystapa.

Suoritettussa äänestyksessä annettiin JAA-ääniä 35 kappaletta ja EI-ääniä 15 kappaletta, poissa 1. Puheenjohtaja totesi, että kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen esityksen.

Aalto ja Hellsberg poistuivat klo 20:04.

Friberg, Viitanen, Vallittu saapuivat takaisin kokoukseen klo 20:05.