



Förslag till plan för en spårvagnsdepå i Fagersta och beviljande av proprieborgen till Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab

VD/369/02.03.07/2026

PT/JK/PvN/MR/SV/EK/SE/JK/SS

Bakgrund

Stadsfullmäktige har 17.11.2025 § 7 godkänt den justerade projektplanen för Vandaspåran. Enligt projektplanen ska Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab bygga depån i Fagersta och anskaffa spårvagnarna för Vandaspåran.

Vanda stad är delägare med en liten andel (ca 0,5 %) i Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab (nedan KLOY), medan resten av aktierna ägs av Helsingfors stad. Bolaget grundades 2021 för att bedriva verksamheten vid Helsingfors stads trafikverk (HST). HST:s verksamhet, med undantag för funktioner som hänför sig till metrons infrastruktur- och trafikeringsavtal, överfördes till bolaget 2022. KLOY har grundats i syfte att producera offentliga tjänster av allmänt intresse inom hållbar rörlighet, såsom metro-, spårvagns- och färjetrafik samt stadscykeljänster, i första hand för den kollektivtrafik som ordnas av HRT i huvudstadsregionen.

Stadsstyrelsens koncernsektion godkände 9.6.2025 KLOY:s delägaravtal, där bolagets verksamhetsstruktur och finansieringen av dess investeringar har fastställts. Vanda stads ägande i bolaget är begränsat till aktieserien CP (snabbspårvägens fordon och depåer). Enligt delägaravtalet ska investeringarna i CP-seriens fordon och depåer genomföras inom stadstrafikkoncernen, bestående av KLOY och dess dotterbolag, i första hand med lånefinansiering. Enligt delägaravtalet bestäms finansieringsansvaret för investeringarna i CP-seriens fordon och depåer, om inget annat avtalas, av vilken delägares trafikområde investeringen gäller. Den stad som är delägare finansierar och garanterar investeringskostnaderna för den trafik som bedrivs inom dess område. Borgensansvaret avtalas från projekt till projekt och minskar i takt med att lånen amorteras.

För fordonen och depåerna kommer dotterbolaget RV Kalusto och Varikko Oy inom Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab att ansvara.

Enligt delägaravtalet ska KLOY, innan ett slutligt bindande beslut fattas, inhämta förhandssamtycke från den delägande staden vid investeringar som innebär finansieringsskyldighet eller borgensansvar för staden, till exempel genom att staden godkänner projektplanen.

KLOY:s styrelse beslutade i december 2025 att ansöka om proprieborgen från Vanda stad för de lån som tas upp för att genomföra investeringarna i Vandaspårans fordon och spårvagnsdepån i Fagersta.

Förslag till plan för spårvagnsdepån i Fagersta

KLOY har tagit fram ett förslag till plan för byggandet av spårvagnsdepån i Fagersta. Valet av entreprenör för projektet planeras ske under början av våren 2026. Själva byggandet beräknas pågå under åren 2026–2028, så att depån kan tas i bruk för passagerartrafik under 2029.



I det förslag till plan för byggandet av depån i Fagersta som Huvudstadsregionens Stadstrafik har utarbetat konstateras att den första byggfas som nu ska beslutas rymmer 18 spårvagnar med en längd på högst 36 meter, eller alternativt 12 längre spårvagnar med en längd på högst 45 meter. I den första utbyggnadsreserven finns plats för 12 spårvagnar på 36 meter eller 9 spårvagnar på 45 meter. I den andra utbyggnadsreserven finns plats för 21 spårvagnar på 36 meter eller 14 spårvagnar på 45 meter.

Spårvagnsdepån omfattar en uppställningshall för spårvagnar, service- och underhållsutrymmen, tekniska och sociala utrymmen, parkeringsplatser för personalen samt kontorsutrymmen. Depån innehåller även utrymmen och verkstäder för den utrustning som behövs för banunderhållet.

Syftet med planen är att säkerställa flexibilitet när det gäller uppställning av spårvagnar av olika längd, servicefunktioner och banunderhåll.

De beräknade investeringskostnaderna exklusive mervärdesskatt för spårvagns- och banunderhållsdepån i Fagersta uppgår till totalt 93,93 miljoner euro. Den maximala kostnaden omfattar alla kostnader som hänför sig till depåprojektet i Fagersta, inklusive finansiering under byggtiden. Kostnaderna omfattar inte borttagning och behandling av förorenad mark.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) anser i sitt utlåtande om förslaget till plan att investeringen i spårvagnsdepån i Fagersta är nödvändig, eftersom Vandaspåran förutsätter att en separat depå byggs längs bansträckningen. Enligt HRT:s utlåtande höjer depåinvesteringen driftskostnaderna för spårtrafiken, eftersom depåer i regel finansieras som en del av driftskostnaderna. Enligt utlåtandet hänför sig uppskattningsvis 56,9 miljoner euro av investeringskostnaden enligt projektplanen till driftskostnaderna för spårvagnstrafiken och 37,0 miljoner euro till infrastrukturersättningar. HRT:s positiva utlåtande förutsätter att HRT och Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab undertecknar ett godtagbart avtal som fastställer kostnadsfördelningen, samt att projektet Vandaspåran genomförs.

Beviljande av borgen för lånen för depån i Fagersta

KLOY:s styrelse har begärt att Vanda stad beviljar en proprieborgen på 110 miljoner euro för finansieringsarrangemangen (lån, räntor och övriga finansieringskostnader) för depån i Fagersta som ska ingå i bolagets tillgångar. Den borgensförbindelse som KLOY ansöker om ska gälla i 30 år. Beloppet på 110 miljoner euro som bolaget ansöker om är det maximala borgensbeloppet för depåprojektets lån och inkluderar en beredskap för kostnader och överskridanden som inte beaktats i kostnadsberäkningen.

För borgen föreslås en årlig borgensprovision på 0,09 %, beräknad på de lån som omfattas av borgensansvaret den 31 december och som bolaget ska utbetala före utgången av januari månad som följer på den tidpunkt som fastställts.

Det föreslås att inga motsäkerheter krävs för borgen.

Borgensvillkoren motsvarar de villkor som Helsingfors stad tillämpat vid beviljandet av proprieborgen till KLOY.

Borgen för Vandaspårans fordonsanskaffning



Det beslut som gäller KLOY:s anskaffning av spårvagnsfordon har överklagats till marknadsdomstolen. På grund av att ärendet är på hälft kommer den borgen som fordonsanskaffningen förutsätter att läggas fram separat för beslut vid ett senare tillfälle.

Statsbidrag och 129 § i kommunallagen

Enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) är stöd som en medlemsstat beviljar, eller som ges med statliga medel i någon form, och som snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen genom att gynna ett visst företag eller en viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den mån det påverkar handeln mellan medlemsstaterna, om inte annat föreskrivs i fördragen.

Reglerna om statligt stöd tillämpas endast när stödmottagaren är ett "företag" (Kommissionens tillkännagivande EUT [2016] C 262/01, punkt 6). Europeiska unionens domstol har konsekvent definierat företag som enheter som ägnar sig åt ekonomisk verksamhet och ansett att ekonomisk verksamhet är all verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad. Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab (KLOY) tillhandahåller tjänster enbart till sin ägarkrets, som består av kommuner, samt till aktörer inom myndighetssamarbetet med stöd av undantaget från upphandlingsskyldigheten (ställning som anknuten enhet, horisontellt samarbete). Bolaget bedriver därmed ingen ekonomisk verksamhet på marknaden.

Europeiska kommissionen har dessutom ansett att påverkan på handeln mellan medlemsstaterna eller en snedvridning av konkurrensen i allmänhet kan uteslutas vid byggande av infrastruktur, när infrastrukturen normalt inte har några direkta konkurrenter, den privata finansieringen inom sektorn och i den berörda medlemsstaten är liten, och när syftet med infrastrukturen inte är att selektivt gynna ett visst företag eller en viss bransch utan att den i stället gagnar hela samhället (kommissionens meddelande, EUT [2016] C 262/01, punkt 211).

Borgen till KLOY kan därför inte utgöra förbjudet statligt stöd i enlighet med artikel 107(1) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eftersom kriterierna som gäller statligt stöd inte uppfylls enligt beskrivningen ovan. Det är därför inte nödvändigt att utreda om arrangemanget är marknadsanpassat.

Enligt 129 § i kommunallagen får lån, borgen eller annan säkerhet som beviljats av kommunen inte äventyra kommunens förmåga att svara för sina lagstadgade uppgifter och kommunen får inte bevilja lån, borgen eller annan säkerhet om de är förenade med en betydande ekonomisk risk. Försättningsvis ska kommunens intressen tillgodoses med tillräckliga motsäkerheter.

Den borgen som föreslås beviljas äventyrar inte Vanda stads förmåga att sköta sina lagstadgade uppgifter och innebär inte heller någon betydande ekonomisk risk i den mening som avses i kommunallagen. Genom borgen möjliggörs byggandet av den depå som det av staden beslutade spårvägsprojektet behöver till skäliga räntekostnader. Stadstrafikkoncernen producerar tjänster åt sina ägare, Vanda stad, Helsingfors stad och samkommunen HRT, vilket innebär att risken med verksamheten redan från början är låg. Vanda och Helsingfors har dessutom i delägaravtalet kommit överens om att ägarna är skyldiga att täcka förlusten i varje aktieserie inom stadstrafikkoncernen i proportion till sitt ägande (i detta sammanhang avser förlust att aktieseriens egna kapital förbrukas). Vanda äger endast aktier i CP-serien. Eftersom skyldigheten att täcka förlusterna i praktiken alltid ligger på ägarkommunerna enligt delägaravtalet, förändrar borgensåtagandet inte Vandas totala risk. Av samma skäl behöver inga motsäkerheter krävas, eftersom Vandas riskposition inte skulle förbättras av sådana



när Vanda i alla fall ansvarar för sin ägarandel av förlusten i CP-serien, den aktieserie som depån kommer att höra till.

Befogenheter

Enligt förvaltningsstadgans 8 kap. 1 § punkt 22 beslutar stadsstyrelsen om godkännandet av projektplaner (inklusive målpriser) och kostnadskalkyler för investeringsprojekt som omfattar fler än ett verksamhetsområde och kräver riktlinjer på stadsnivå, med undantag för projektplaner för tekniska ombyggnadsprojekt eller projekt som kostar under 1 000 000 euro (moms 0 %). I enlighet med 14 § i kommunallagen beslutar fullmäktige om ingående av borgensförbindelse eller ställande av annan säkerhet för annans skuld.

Stadsstyrelsen 9.2.2026 § 8

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) godkänna redogörelsen för byggnadssätt för depån i Fagersta, förslag till plan och kostnadsberäkning, under förutsättning att stadsfullmäktige beviljar den borgen som avses i punkt b);
- b) föreslå för stadsfullmäktige att stadsfullmäktige beviljar Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab en proprieborgen om högst 110 miljoner euro som säkerhet för de lån som tas för att finansiera investeringen i depån i Fagersta, enligt följande villkor:
 - borgen omfattar, utöver lånekapitalet, även låneräntor, dröjsmålsräntor samt eventuella låneskötsel- och indrivningskostnader;
 - lånetiden för de lån som omfattas av borgen får vara högst 30 år;
 - för proprieborgen uppbärs en årlig borgensprovision på 0,09 %, beräknad på de lån som omfattas av borgensansvaret den 31 december och som bolaget ska utbetala före utgången av januari månad som följer på den tidpunkt som fastställts;
- c) bemyndiga stadsdirektören att besluta om de närmare godtagbara lånevillkoren för de lån som omfattas av borgen enligt punkt b, om de närmare villkoren för enskilda borgensförbindelser samt att underteckna borgensförbindelserna.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet gav stadsstyrelseledamoten Petri Roininen ett återremitteringsförslag understödd av stadsstyrelseledamoten Mika Niikko.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och lade fram följande förslag till omröstning: de som understöder stadsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder Roininens återremitteringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Demiri, Abdi, Tammi, Strohm, Räsänen, Kaukola, Valtanen, Rämö, Hakala, Aura, Kivimäki) och 4 nej-röster (Kasonen, Nummela, Niikko, Roininen). Ordföranden konstaterade att återremitteringsförslaget blivit förkastat.

Beslut:

Förslaget godkändes.



Det antecknades att stadsstyrelseledamöterna Mika Niikko och Petri Roininen lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Centern och Sannfinländarna har under hela förra höstens spårvägsdiskussion betonat att beslutet om spårvägsinvesteringen måste fattas professionellt som en helhet, innefattande byggandet av banan, byggandet av depån och anskaffningen av vagnarna samt investeringskostnaderna och kassaflödena för hela projektet.

Med tanke på stadens utmanande ekonomiska framtid måste man stanna upp innan nästa beslut i denna för stadens ekonomi helt centrala investering fattas. Före beslutet om depån (eller anskaffningen av vagnarna) ska stadsstyrelsen och stadsfullmäktige få:

- en uppdaterad bedömning av de totala investeringskostnaderna för spårvägsprojektet, där man räknar in byggandet av banan, depån, anskaffningen av vagnarna, byggtidens finansieringskostnader och övriga relaterade kostnader. Den totala investeringen och dess kassaflödeseffekter under kommande år måste förstås innan beslut fattas.

- en plan för spårvägens slutliga sträckning. Fortsätter spårvägen till flygplatsen, och vilka tilläggskostnader medför det i så fall?

- hur läget är för byggandet av den linje som fullmäktige godkände i höstens omröstning? Håller kostnadsberäkningen? Har kostnaderna överskridits? Har arbeten eller anskaffningar utanför alliansavtalet tillkommit? Vilka är i så fall deras kostnadsberäkningar?

- och vilka åtgärder som har vidtagits för att kompensera den exceptionellt stora kostnadsöverskridning i byggandet av linjen som framkom 2025? Vilken är uppskattningen av de besparingar som därigenom uppnåtts?

- likaså bör man i ljuset av ny information uppdatera bedömningarna av projektets totala lönsamhet, med beaktande av totalinvesteringen, framtida kassaflöden och den senaste informationen om hur dessa utvecklas.

Att besluta om en stor investering i delar är inte nödvändigtvis särskilt professionellt. Det kan också vara vilseledande om det inte ger beslutsfattarna en helhetsbild av omfattningen av det åtagande som staden håller på att binda sig till. För en beslutsfattare utan vana vid investeringskalkyler kan de återkommande delbesluten sätta personen inför en situation som är i det närmaste alternativlös.

Att göra investeringen till stadens egen egendom, eller att föra över den till ett separat aktiebolag genom borgen eller delägaravtal, är i slutändan bara olika sätt att finansiera spårvägshelheten, dess depå och vagnar. I beslutsfattandet ska man inte gömma sig bakom de här lösningarna, utan redovisa hela investeringskostnaden för beslutsfattarna oavsett hur den finansieras.

Centern och Sannfinländarna bär på en djup oro över stadens ekonomiska situation och framtid, efter att stadens ekonomi tillåtits hamna i ett oacceptabelt svagt läge. Staden verkar med skattemedel. Kravet på noggrannhet i beslutsfattandet, särskilt vid en investering av den här storleken och i stadens svaga ekonomiska läge, förutsätter att ärendet återremitteras. Beredningen måste åtminstone besvara de frågor som framförts ovan och ge beslutsfattarna tillräcklig tid att sätta sig in i dem.



Frågan har diskuterats aktivt med Kristdemokraterna, som delar samma oro för ekonomin och samma syn på vilka aspekter som måste beaktas i spårvägsinvesteringen.

Stadsfullmäktige 23.2.2026 § 5

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att bevilja Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab en proprieborgen om högst 110 miljoner euro som säkerhet för de lån som tas för att finansiera investeringen i depån i Fagersta, enligt följande villkor:

- borgen omfattar, utöver lånekapitalet, även låneräntor, dröjsmålsräntor samt eventuella låneskötsel- och indrivningskostnader.
- lånetiden för de lån som omfattas av borgen får vara högst 30 år;
- för proprieborgen uppbärs en årlig borgensprovision på 0,09 %, beräknad på de lån som omfattas av borgensansvaret den 31 december och som bolaget ska utbetala före utgången av januari månad som följer på den tidpunkt som fastställts.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog ledamoten Jorma Hentilä understödd av ledamoten Tuomas Vanhanen att ärendet återremitteras för ytterligare beredning. Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder förslaget om att sända tillbaka ärendet röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

I omröstningen gavs 45 ja-röster och 22 nej-röster. Ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Det antecknades att Centerns, Kristdemokraternas och Sannfinländarnas fullmäktigegrupper lämnade in följande gemensamma protokollsuttalande i ärendet:

”Staden har förbundit sig till spårvägsinvesteringen. Depån är en väsentlig del av en fungerande spårvagnsstad. Centern, Sannfinländarna och Kristdemokraterna har under hela förra höstens spårvägsdiskussion betonat att beslutet om spårvägsinvesteringen måste fattas professionellt som en helhet, innefattande byggandet av banan, byggandet av depån och anskaffningen av vagnarna samt investeringskostnaderna och kassaflödena för hela projektet.

Med tanke på stadens utmanande ekonomiska framtid måste man stanna upp innan nästa beslut i denna för stadens ekonomi helt centrala investering fattas. Före beslutet om depån (eller anskaffningen av vagnarna) ska stadsstyrelsen och stadsfullmäktige få:

– en uppdaterad bedömning av de totala investeringskostnaderna för spårvägsprojektet, där man räknar in byggandet av banan, depån, anskaffningen av vagnarna, byggtidens finansieringskostnader och övriga relaterade kostnader. Den totala investeringen och dess kassaflödeseffekter under kommande år måste förstås innan beslut fattas.



– en plan för spårvägens slutliga sträckning. Fortsätter spårvägen till flygplatsen, och vilka tilläggskostnader medför det i så fall?

– hur läget är för byggandet av den linje som fullmäktige godkände i höstens omröstning? Håller kostnadsberäkningen? Har kostnaderna överskridits? Har arbeten eller anskaffningar utanför alliansavtalet tillkommit? Vilka är i så fall deras kostnadsberäkningar?

– och vilka åtgärder som har vidtagits för att kompensera den exceptionellt stora kostnadsöverskridning i byggandet av linjen som framkom 2025? Vilken är uppskattningen av de besparingar som därigenom uppnåtts?

– likaså bör man i ljuset av ny information uppdatera bedömningarna av projektets totala lönsamhet, med beaktande av totalinvesteringen, framtida kassaflöden och den senaste informationen om hur dessa utvecklas.

Att besluta om en stor investering i delar är inte nödvändigtvis särskilt professionellt. Det kan också vara vilseledande om det inte ger beslutsfattarna en helhetsbild av omfattningen av det åtagande som staden håller på att binda sig till. För en beslutsfattare utan vana vid investeringskalkyler kan de återkommande delbesluten sätta personen inför en situation som är i det närmaste alternativlös.

Att göra investeringen till stadens egen egendom, eller att föra över den till ett separat aktiebolag genom borgen eller delägaravtal, är i slutändan bara olika sätt att finansiera spårväghelheten, dess depå och vagnar. I beslutsfattandet ska man inte gömma sig bakom de här lösningarna, utan redovisa hela investeringskostnaden för beslutsfattarna oavsett hur den finansieras.

Centern, Kristdemokraterna och Sannfinländarna bär på en djup oro över stadens ekonomiska situation och framtid, efter att stadens ekonomi tillåtits hamna i ett oacceptabelt svagt läge. Staden verkar med skattededel. Kravet på noggrannhet i beslutsfattandet, särskilt vid en investering av den här storleken och i stadens svaga ekonomiska läge, förutsätter att ärendet återremitteras. Beredningen måste åtminstone besvara de frågor som framförts ovan och ge beslutsfattarna tillräcklig tid att sätta sig in i dem.”

Bilagor:

- Presentation av projektet
- Kostnaderna för förslaget till plan för spårvagnsdepån i Fagersta
- Redogörelse för byggnadssätt för depån i Fagersta - förslag till plan
- HRT:s utlåtande om förslaget till planen
- Omröstningsrapport FGE 23.2.2026 § 5

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

Jarno Köykkä, stadsingenjör, (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)

Pirjo van Nues, finansieringsdirektör (fornamn.efternamn[at]vantaa.fi)