

Kaupunginhallitus  
Kaupunginvaltuusto

§ 91  
§ 26

30.03.2020  
06.04.2020

## **Osallistuminen Suomi-Rata Oy:n omistamiseen ja rahoittamiseen**

452/08.00.00/2018

KAUPHALL 30.03.2020 § 91

Kaupunginhallitus on käsitellyt kokouksissaan 13.1.2020 § 6 ja 17.2.2020 § 52 Suomi-rata-hankeyhtiön valmistelua. Kaupunginhallitus merkitsi 17.2.2020 Suomi-rata-hankeyhtiön valmistelutilanteen tiedoksi ja hyväksyi Liikenne- ja viestintäministeriön, Finavia Oyj:n ja 20 kaupungin välillä 13.2.2020 saavutetun neuvottelutuloksen. Hankeyhtiön valmistelussa on edetty neuvottelutuloksen mukaisesti kohti virallista päätöksentekoa hankeyhtiön osallistumisesta.

### Raideliikenteen kehittäminen

Kestävän kehityksen vaatimukset, ilmastonmuutoksen torjuminen sekä taloudelliset syyt edellyttävät liikkumisen ja logistiikan kokonaisvaltaista muutosta. Tarvetta muutokselle sekä nopeiden junayhteyksien parantamiselle lisää myös kaupungistuminen, joka on 2000-luvulla kiihtynyt kasvun keskittyessä hyvin saavutettaviin yliopistokaupunkeihin ja -kaupunkiseuduille. Kaupunkiseutujen ja kaupunkien väliset liikennejärjestelmät eivät nykyisellään kuitenkaan kaikilta osin vastaa kasvun ja kestävyuden tavoitteisiin. Erityisesti pääradan nopeuden nostamiselle ja ratakapasiteetin lisäämiselle on ollut tarve jo pitkään.

Raideinvestoinneilla on myös taloudellista kasvua luova vaikutus, sillä nopeat kulkuyhteydet parantavat saavutettavuutta, kaupunkien elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä, laajentavat työssäkäyntialueita ja edistävät asukkaiden hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista.

Hyvät liikenneyhteydet luovat houkuttelevia sijainteja myös asumiselle, palveluille ja yrityksille. Raideliikenteellä on merkittävä rooli kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissä. Ylöjärven kaupunkistrategiassa 2018-2028 on sitouduttu joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä raideliikenteen edistämiseen.

### Valtion hankeyhtiöpäätökset

Valtio selvitti edellisen hallituskauden 2015–2019 aikana

vaihtoehtoja suurten infrahankkeiden toteuttamiseen ja rahoittamiseen sekä keinoja, joilla hankkeiden pitkiä suunnittelu- ja toteutusaikoja kyettäisiin lyhentämään. Parlamentaarisien 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.

Suomi-rataa koskevan hankeyhtiön perustamisesta käytiin liikenne- ja viestintäministeriön ja suurimpien kaupunkien välillä neuvotteluja talvella 2019, mutta neuvottelut eivät johtaneet päätöksentekoon 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 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 Suomi-rata-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 arvioituista 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 on 76,5 miljoonaa euroa

- neuvottelutulos osakassopimuksineen tuodaan myöhemmin erikseen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti hankeyhtiön perustamista koskevat neuvottelut kuntien sekä Finavia Oyj:n kanssa marraskuussa 2019.

### Suomi-Rata Oy

Helsinki-Lentoasema-Tampere-yhteysvälin kehittämiseksi on neuvoteltu Suomi-Rata Oy -nimisen hankeyhtiön perustamisesta.

Osakassopimusneuvotteluissa mukana olivat valtion ja Helsingin kaupungin ohella seuraavat osallistujat: Akaan kaupunki, Finavia Oyj, Hämeenlinnan kaupunki, Janakkalan kunta, Jyväskylän kaupunki, Kangasalan kaupunki, Lahden kaupunki, Lempäälän kunta, Nokian kaupunki, Oriveden kaupunki, Oulun kaupunki, Pirkkalan kunta, Porin kaupunki, Riihimäen kaupunki, Seinäjoen kaupunki, Tampereen kaupunki, Vaasan kaupunki, Vantaan kaupunki, Vesilahden kunta sekä Ylöjärven kaupunki. Tampereen kaupunkiseudun kunnat Tamperetta lukuun ottamatta liittyivät neuvotteluosapuoliksi muita myöhempään.

Hankeyhtiön perustamisen taustalla on tavoite edistää Helsingin ja Tampereen välisen raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Helsingin ja Tampereen välinen raideyhteys on Suomessa merkittävä rautatieliikenteen linkki. Helsingistä Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan jatkuva päärata on osa rajat ylittävää eurooppalaista ydinverkkokäytävää.

Helsingin ja Tampereen välisen raideyhteyden merkitys Suomen rataverkolle onkin alueellista ulottuvuuttaan huomattavasti laajempi ja sen vaikutus Tampereelta länteen, pohjoiseen ja itään jatkuvien yhteyksien kehitysnäkymiin on kiistaton. Nopeampi yhteys edistäisi aluekehitystä sekä kestävästi liikumisen tavoitteita laajasti ja se tiivistäisi suurten kaupunkiseutujen välisiä työssäkäyntialueita.

Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista. Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltu tunnelirata, jonka päätavoitteena on parantaa pääradan kapasiteettia sekä vähentää häiriöherkkyyttä erottelemalla eri nopeudella kulkevat kauko- ja lähijunat omille raiteilleen. Matkustajille tämä näyttäytyisi tiheämpinä lähi- ja kaukoliikenteen vuoroina sekä sujuvampana raideliikenteenä.

Jatkoyhteys Tampereelle voidaan toteuttaa joko kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä (3. ja 4. lisäraide

sekä radan oikaisut) tai uutena ratalinjauksena Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle. Jatkoyhteyden osalta hankeyhtiö tuottaa molemmista vaihtoehdoista esiselvitykset, joiden kesto on noin 1,5 vuotta ja kustannukset yhteensä noin 2,5 miljoonaa euroa, ja jotka määräävät suunnitteluhankkeen tarkemman sisällön. Esiselvityksillä luodaan edellytyksiä suunnitteluhankkeen jatkosuunnittelua varten ja niiden valmistuttua päätetään erikseen, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka. Valittavasta linjausvaihtoehdosta riippumatta nykyisen pääradan peruskorjaus on tarpeen ja sisältyy hankekokonaisuuteen.

Helsinki–Tampere-yhteys on vilkkaasti liikennöity osuus, joka kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon. Valtio on hakenut perustettavan yhtiön lukuun EU-tukea Verkkojen Eurooppa -ohjelmasta (CEF, Connecting Europe Facility), joka edistää TEN-T-investointeja. Tukea on haettu Suomi-rata-hankkeen ensivaiheen suunnittelukustannuksiin 11,7 miljoonaa euroa helmikuun 2020 lopussa päättyneeseen määräaikaan mennessä. Päätökset rahoituksen mahdollisesta myöntämisestä tehdään arviolta kesällä 2020. Rahoituksen myöntämisestä on kuusi kuukautta aikaa käynnistää hanke, jolle rahoitus on myönnetty. Seuraavan rahoituskauden varsinainen haku käynnistyy aikaisintaan vuonna 2021.

### Osakassopimus

Suomi-Rata Oy:n ja sen omistajien kesken solmitaan osakassopimus, jossa sovitaan keskeisistä tavoitteista yhtiölle ja Suomi-rata-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.

Enimmäisrahoitusosuus, johon osapuolet osakassopimuksessa sitoutuvat on yhteensä 154,72 miljoonaa euroa. Valtion enimmäisrahoitusosuus on 78,91 milj. euroa (51 %). Finavian 16 milj. euroa (10,3 %). Kuntien osuudeksi jää 59,81 milj. euroa (38,2 %).

Kuntien osuudesta kolmen suurimman kaupungin enimmäisrahoitusosuudet ovat 44,4 milj. euroa (osuus koko kuntaosuudesta 74,2 %) jakautuen seuraavasti: Helsingin kaupungin enimmäisrahoitusosuus on yhteensä 22,2 milj. euroa (14,35 % koko rahoitusosuudesta) sekä Tampereen ja Vantaan kaupunkien vastaava osuus kummallakin 11,2 milj. euroa (yhtensä koko rahoitusosuudesta 14,35 %).

Muiden kuntien osuudeksi jää yhteensä 15,41 milj. euroa (osuus koko rahoitusosuudesta 10 %). Ylöjärven kaupungin enimmäisrahoitusosuus olisi 462 000 euroa (osuus koko hankeyhtiön rahoituksesta 0,3 %). Raha ”kutsuttaisiin” suunnitteluhankkeen etenemisen mukaan, mahdollisesti jopa 11 vuoden ajalla. Yhtiötä perustettaessa Ylöjärven kaupungin maksuosuus yhtiölle olisi 6 554,28 euroa. Vuoden 2020 talousarviossa ei ole osoitettu määrärahaa osakkeiden ostamista varten, joten määrärahatarve tulisi huomioida vuoden 2020 muutostalousarvion valmistelussa.

Osakassopimukseen kirjatun alustavan näkemyksen mukaan rahan tarve olisi ensimmäisten neljän vuoden aikana varsin pieni, ja tarkoittaisi Ylöjärven kaupungille näinä vuosina vuosittain noin 8 000–12 000 euron sitoutumista. Seuraavien kuuden vuoden aikana vuotuinen rahan tarve kasvaisi Ylöjärven osalta 35 000–113 000 euron välille. Osakassopimus on tältä osin kuitenkin viitteellinen eli yhtiön hallitus ”kutsuu” pääomia yhtiöön suunnitteluhankkeen todellisen etenemisen mukaan.

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

Osakassopimuksen perusteella osapuolet eivät ole velvollisia lisärahoittamaan yhtiötä, jos suunnittelukustannukset ylittävät arvioidun määrän, eikä mahdollinen EU-tuki sitä kompensoi. Lisärahoitus edellyttää uusia erillisiä neuvotteluja ja päätöksiä. Vastaavasti hankkeen toteutusvaiheen rahoitukseen osallistuminen edellyttää erillisiä päätöksiä. Radan toteutuksen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu tässä vaiheessa valittavasta linjausvaihtoehdosta riippuen noin 5,5–6 miljardia euroa. Valtion, muiden hankkeeseen osallistuvien julkisyhteisöjen ja EU-rahoituksen lisäksi rahoittajiksi haetaan suunnitteluvaiheen jälkeen myös mahdollisia muita sijoittajia.

Osakassopimusluonnoksen sisällöstä on syntynyt neuvottelutulos neuvottelijoiden kesken 13.2.2020 ja talouspoliittinen ministerivaliokunta hyväksyi osakassopimuksen valtion osalta 3.3.2020. Hankeyhtiön osakassopimus ja muut juridiset asiakirjat julkaistiin tässä yhteydessä.

Kaupunkien ja kuntien sekä Finavia Oyj:n osalta tarvitaan erilliset viralliset päätökset hankeyhtiöön osallistumisesta. Päätökset on arvioitu tehtävän kunkin tahon kunnanvaltuustoissa kokousaikataulujen mukaisesti maaliskuussa 2020.

Osakassopimuksen kohdan 3.2.1. mukaan osakas on velvollinen luovuttamaan osakkeet valtiolle yhden euron vastiketta vastaan, mikäli määräenemmistö ei ole hyväksynyt yhtiön jatkamista suunnitteluhankkeen jälkeen rakentamisvaiheeseen tai määräenemmistö ei ole hyväksynyt arvopapereiden myymistä kolmannelle taholle sen tarjoamaa vastiketta vastaan tai mikäli kohdan 2.6.1. edellytys täyttyy (yhtiö varaton). Lisäksi osakassopimuksen kohdan 3.2.4. mukaan, mikäli yhtiö jatkaa rakentamisvaiheeseen, on yhtiöllä tai sen osoittamalla taholla oikeus lunastaa osakkeet sellaiselta, joka ei jatka yhtiön rahoittajana, yhden euron vastiketta vastaan.

Ylöjärven kaupungin tilintarkastajien alustava kanta on, että mikäli kunta jo hankkeeseen lähtiessään on sitä mieltä, että ei suurella todennäköisyydellä tule osallistumaan rakentamisvaiheeseen, tulisi yhtiön suunnitteluvaiheen pääomittaminen alaskirjata vuosittain pääomittamisen maksupostien mukaisesti.

### Kuntien välinen erillissopimus

Osana Suomi-Rata Oy:n perustamista on Kanta-Hämeen kaupunkien aloitteesta neuvoteltu erillinen hankeyhtiön omistamiseen osallistuvien kuntien välinen sopimus, jonka perusteella Kanta-Hämeen kunnilla on mahdollisuus irrottautua Suomi-Rata Oy:stä ja sen tulevista rahoitusvastuista, mikäli edellä mainitun esiselvitysvaiheen jälkeen suunnittelua päätetään jatkaa pääradan kehittämisen sijaan uuden ratalinjauksen pohjalta.

Ylöjärven osalta Kanta-Hämeen kuntien irrottautumisen vaikutus rahoitusosuuteen olisi arviolta noin 0,03 miljoonaa euroa.

Kaupunginvaltuuston päätöksellä on varauduttava kaupungin enimmäisrahoitusosuudessa kaupungin osakassopimuksen mukaiseen rahoitusosuuteen ja mahdolliseen Kanta-Hämeen kuntien irrottautumisesta aiheutuvaan lisärahoitusosuuteen, yhteensä 500 000 euroa.

### 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 kieltö, hallinnon toissijaisuus ja työnjako muiden viranomaisten kanssa sekä spekulatiivisen toiminnan kieltö.

Nopeampien raideyhteyksien kehittämisen Helsinkiin Tampereelta voi ennakoida parantavan Tampereen kaupunkiseudun saavutettavuutta ja sen elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä sekä laajentavan työssäkäyntialuetta ja edistävän kuntalaisten hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Hankeyhtiön kautta raideyhteyden suunnittelu nopeutuu, ja rahoittamiseen osallistumisen tueksi on siten monia merkittäviä kunnan ja kuntalaisten edun mukaisuutta ja tehtävän yleishyödyllisyyttä koskevia perusteluja.

Kaupungin osallistumisessa hankeyhtiöön on kyse olemassa olevien ratayhteyksien kehittämisen suunnittelusta hyvin pienenä vähemmistöosakkeenomistajana valtion määräysvallassa olevassa yhtiössä. On perusteltua ja oikeasuhtaista kunnan yleisen toimialan näkökulmasta, että kaupunki voi suunnitellussa roolissa olla edistämässä kaupunkia ja kaupunkilaisia hyödyttävän raideyhteyden kehittämistä varsinkin, kun arvioidaan, että pääradan kehittäminen hyödyntää myös yhteyksiä Tampereelta länteen, itään ja pohjoiseen.

Suomi-rata-hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumiselle on kunnan yleisen toimialan näkökulmasta puoltavia perusteluja, joiden nojalla hankeyhtiöön osallistumisen voidaan katsoa kuuluvan kunnan toimialaan. Keskeisimmät perustelut liittyvät Tampereen kaupunkiseudun elinvoiman ja asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen, ja niillä on selkeä yhteys kuntalain 1 §:n tarkoitussäännökseen.

### Valtiontukisääntely

Suomi-Rata Oy:n toimialana on Helsingin ja Tampereen väliseen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevaan raideyhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Voidaan katsoa 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.

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

Euroopan komissio katsoo, että mahdollisen käyttäjien saataville tasavertaisin ja syrjimättömin ehdoin asetettavan rautatieinfrastruktuurin rakentaminen täyttää yleensä komission tiedonannon (EUVL [2016] C 262/01), 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 Suomi-Rata Oy:n toiminta arvioitaisiinkin luonteeltaan taloudelliseksi, on edellä esitetyin perustein katsottava, että tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Näin ollen voidaan katsoa, että hankeyhtiön omistamisessa ja rahoittamisessa ei ole kyseessä SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.

**Liitteet:**

1. Suomi-Rata Oy:tä koskeva osakassopimus liitteineen (yhtiön perustamissopimus, osakemerkinnät ja rahoitussitoumukset, yhtiöjärjestys, sopimus osakassopimukseen liittyvästä Kanta-Hämeen kuntien mahdollisesta exit-toteutuksesta, osapuolten yhteystiedot)
2. Kuntaliiton lausunto hankeyhtiöihin osallistumisesta suhteessa kunnan toimialaan
3. Professori Mäenpään selvitys hankeyhtiön osakkuudesta ja rahoittamisesta kunnan toimialan kannalta

**Kaupunginjohtaja ehdottaa**

Kaupunginhallitus päättää esittää, että kaupunginvaltuusto päättää

1. hyväksyä Ylöjärven kaupungin lähtemisen osakkaaksi Tampereen ja Helsingin välisen raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Suomi-Rata Oy), ja samalla hyväksyä kaupungin merkitsemään perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten pääomittamaan yhtiötä enintään 500 000 eurolla,
2. todeta, että vuoden 2020 osuus osakkeiden merkinnästä tai muusta pääomittamisesta huomioidaan vuoden 2020 muutostalousarvion valmistelussa,
3. todeta, että vuoden 2020 jälkeen tarvittava määräraha osakkeiden merkintään tai muuhun pääomittamiseen enimmäissitoumuksen mukaisesti käsitellään yhtiön tarpeen mukaisesti kunkin vuoden talousarvioissa, ja



4. että kaupunginhallituksella on oikeus hyväksyä valtuuston päätöstä täytäntöön pannessaan yhtiötä koskeva osakassopimus, Kanta-Hämeen kuntia koskeva sopimus sekä muut asian edellyttämät yhtiöoikeudelliset asiakirjat.

Päätös Hyväksyttiin.

-----

KAUPVALT 06.04.2020 § 26

- Liitteet:
1. Suomi-Rata Oy:tä koskeva osakassopimus liitteineen (yhtiön perustamissopimus, osakemerkinnät ja rahoitussitoumukset, yhtiöjärjestys, sopimus osakassopimukseen liittyvästä Kanta-Hämeen kuntien mahdollisesta exit-toteutuksesta, osapuolten yhteystiedot)
  2. Kuntaliiton lausunto hankeyhtiöihin osallistumisesta suhteessa kunnan toimialaan
  3. Professori Mäenpään selvitys hankeyhtiön osakkuudesta ja rahoittamisesta kunnan toimialan kannalta

Kaupunginhallitus ehdottaa

Kaupunginvaltuusto päättää

1. hyväksyä Ylöjärven kaupungin lähtemisen osakkaaksi Tampereen ja Helsingin välisen raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Suomi-Rata Oy), ja samalla hyväksyä kaupungin merkitsemään perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten pääomittamaan yhtiötä enintään 500 000 eurolla,
2. todeta, että vuoden 2020 osuus osakkeiden merkinnästä tai muusta pääomittamisesta huomioidaan vuoden 2020 muutostalousarvion valmistelussa,
3. todeta, että vuoden 2020 jälkeen tarvittava määräraha osakkeiden merkintään tai muuhun pääomittamiseen enimmäissitoumuksen mukaisesti käsitellään yhtiön tarpeen mukaisesti kunkin vuoden talousarvioissa, ja
4. että kaupunginhallituksella on oikeus hyväksyä valtuuston päätöstä täytäntöön pannessaan yhtiötä koskeva osakassopimus, Kanta-Hämeen kuntia koskeva sopimus sekä muut asian edellyttämät yhtiöoikeudelliset asiakirjat.

Päätös Asia päätettiin yksimielisesti jättää pöydälle.

-----