

Spårvägs- projektets planerings- process

Revisionsnämndens
utvärdering 7.4.2026



Åbo stads publikation 2026



Bild: Åbo spårvägsallians.



**Rapportör och
rapporteringsid**

Åbo stads revisionsnämnd, 2026
April 2026

**Rapportens namn
Rapportens distribution**

Utvärdering av spårvägsprojektets planeringsprocess
Rapporten finns på finska och svenska på internet på adressen
Revisionsnämnden | Turku.fi

Nyckelord

Utvärderingsrapport, utvärdering, Utvärdering av spårvägsprojektets planeringsprocess

**Rapportseriens namn
Identifierande information
om rapporten**

Åbo stads revisionsnämnd
Sidor 16
Språk svenska

Rapportens distribution

Åbo stads revisionsbyrå, tfn (02) 330 000

Innehållsförteckning

Utvärderingens mål	4
Planeringsprocessens mål och centrala beslut	5
Utvärderingsobservationer	6
1. Planernas aktualitet och omfattning, planeringens oberoende samt antaganden som använts i planeringen.....	6
2. Hantering av risken för överskridning av kostnadskalkylen.....	10
3. Ekonomiska konsekvenser för stadskoncernen	12
Källhänvisningar	14



Utvärderingens mål

Målet är att utvärdera:

1. huruvida kostnadskalkylen som baserar sig på planeringen av spår-
vägsprojektets genomförande och nyttokalkylerna som baserar sig
på konsekvensbedömningar **grundar sig på realistiska antaganden
och är oberoende uppgjorda, heltäckande och aktuella** för beslutet om genomförande av investeringen,
2. hur **risken för överskridning av kostnadskalkylen** har identifierats i
planeringen och hur man ämnar hantera den,
3. huruvida de **ekonomiska konsekvenserna för stadskoncernen**
av ett eventuellt genomförande av projektet har utretts i tillräcklig
omfattning.

Syftet med bedömningen **är inte** att ta ställning till ett eventuellt genomförande av spårvägsprojektet. Beslut om detta fattas av stadsfullmäktige.

Som källmaterial för utvärderingen har man använt organbeslut som fattats före mars 2026 och publicerade planer. För utvärderingen har revisionsnämnden intervjuat personer som deltagit i beredningen av spårvägsprojektet¹. Stadens tjänsteledning har granskat att utkastet till utvärderingen är korrekt.

¹ Timo Hintsanen, Juha Jokela, Jyrki Lappi, Kimmo Suonpää, Valtteri Mikkola, Jarkko Virtanen, Timo Aro, Sirpa Korte och Juha Saarikoski, Tuomas Heikkinen



Bild: Åbo spårvägsallians.

Planeringsprocessens mål och centrala beslut

I borgmästarprogrammet 2025–2029 konstateras att "en eventuell investering i spårväg görs på basis av **omfattande och noggranna utredningar** om kostnaderna och konsekvenserna under byggskedet och i drift".

Stadsfullmäktige beslutade 20.4.2020 (§ 51) om **utrednings- och genomförandeplanerna för spårvägens första fas** (Källa 1).

I stadsfullmäktiges presentationstext (20.4.2020 § 51) konstaterades att spårvägen har **betydande konsekvenser för Åbo stads ekonomi**. Samtidigt presenterades en kalkyl som mäter stadskoncernens investeringsförmåga och som beaktar koncernens resultat, avskrivningar och avsättningar.

Stadsfullmäktige beslöt samtidigt att det för byggandet av spårvägen ska grundas ett projekt företag som bemyndigas att **besluta om upphandlingsförfarandet och utarbetandet av planerna**.

Stadsstyrelsen beslutade (18.1.2021 § 18) om riktlinjerna för den fortsatta beredningen om spårvägen och om de **antaganden om utvecklingen av markanvändningen** som används vid bedömningen av utredningsplanens konsekvenser.

Stadsstyrelsen beslutade (31.1.2022 § 32) att grunda **Turun Raitiotie Oy** som projekt företag för att **utarbета en genomförandeplan** och godkände avtalet om grundande av projekt företaget och dess bolagsordning. Vid föredragningen av ärendet konstaterades att om stadsfullmäktige beslutar att fortsätta till projektets investeringsfas efter att genomförandeplanen färdigställts, ska bolagets bolagsordning utvidgas så att den motsvarar kraven i anslutning till genomförandet och den eventuella driften av spårvägen.

Stadsstyrelsen beslutade 2.10.2023 § 356 att övergå till planering av genomförandet, där bland annat preciseringen av konsekvensbedömningarna med nya befolkningsprognoser samt utarbetandet av en referensplan för stadsutvecklingen nämns.

Avsikten är att stadsfullmäktiges beslut om att **fortsätta till investeringsfasen** ska fattas senast i juni 2026 (ss 18.8.2025 § 273).

Utvärderingsobservationer

1. Planernas aktualitet och omfattning, planeringens oberoende samt antaganden som använts i planeringen

Planernas aktualitet

Spårvägsprojektets **planer är aktuella för beslutsfattandet.**

Spårvägsalliansens genomförandeplan (Källa 2) publicerades i januari 2026. Alla bilagor till genomförandeplanen är från 2025 och 2026.

Konsekvensbedömningarna har också utarbetats eller uppdaterats 2026 eller 2025 med undantag av den referensplan för stadsutvecklingen som publicerades i oktober 2024.

Planernas omfattning

Planernas omfattning är i huvudsak god. I konsekvensbedömningarna ligger tyngdpunkten på konsekvenserna för fastighets- och kommunekonomin. Däremot innehåller planerna mindre utvärdering av passagerarens användarupplevelse och restid jämfört med till exempel den nuvarande kollektivtrafiken. I intervjuerna framkom att det upplevdes finnas brister i de arkeologiska undersökningarnas omfattning.

Genomförandet av spårvägsprojektet skulle medföra ändringar i vattenledningarna, avloppen, fjärrvärmen och fjärrkylan samt el- och datakommunikationsnätet. I fråga om denna s.k. **infrastruktur- och kommunalteknik är planerna endast preliminära.** I genomförandeplaneringsskedet har preliminära planer gjorts för flyttning av ledningar och spårvägsalliansen har på basis av dessa beräknat en bindande kostnads kalkyl för ledningsflytt. Planerna för flyttning av ledningar preciseras efter investeringsbeslutet när gatu- och byggplanerna färdigställs. Då framgår ledningarnas och rörens exakta placering. Det har inte bedömts inom vilken tidtabell gatu- och kommunalteknisk infrastruktur borde förnyas om spårvägen inte byggs. I genomförandeplanen har kostnaderna för kommunalteknik och flyttning av ledningar uppskattats till 33,3 miljoner euro.

Antaganden som använts i planeringen

Antagandena i de utgångsuppgifter som använts i konsekvensbedömningarna har en stor inverkan på slutresultaten i projektets lönsamhetskalkyler. Således ska i synnerhet utarbetandet av konsekvensbedömningar vara faktabaserat, objektivt och oberoende. FCG (Källa 3), som utarbetat bedömningen av konsekvenserna för den kommunala ekonomin, konstaterar att beräkningarna av de ekonomiska konsekvenserna är mycket känsliga i fråga om antagandena i utgångsuppgifterna, såsom fastställandet av influensområden, befolkningsscenarier, inkomst-kostnadsfördelningen samt räntesatsen som använts i beräkningen av nyttans och kostnadernas nuvärde. I den fastighetsekonomiska analysen (Newsec 2025) (Källa 4) är de centrala antagandena markanvändningsvolymen, spårvägens inverkan på fastigheternas priser i

influensområdet, ARA-produktionens andel samt markanvändningsavtalsersättningens belopp.

Definitionen av **spårvägens geografiska influensområde** är ett av de centrala antagandena i konsekvensbedömningarna. Enligt den fastighetsekonomiska analysen (Newsec 2025) skulle tomternas värde stiga med 0–6 procent inom en knapp kilometers radie från spårvägens hållplatser. I referensplanen för stadsutvecklingen² (Källa 5) har byggandet bedömts fram till 2050 cirka 800 meter fågelvägen från spårvägens hållplatser. I utredningsplanen för Åbo spårväg 2015³ (Källa 6) bedömdes invånarnas placering på 400 meters och 600 meters avstånd fågelvägen från de planerade spårväghållplatserna och arbetsplatsernas placering på 400 meters avstånd fågelvägen från de planerade spårväghållplatserna. Enligt de intervjuade har olika influensområden använts i planeringen: till exempel [i den senaste trafikprognosen](#) (Ramboll 4.2.2025, Källa 7) har konsulten använt ett 500 meter stort område räknat från rälsen för att definiera spårvägskorridoren. I referensplanen för stadsutvecklingen har ett avstånd fågelvägen på cirka 800 meter från hållplatserna använts som influensområde, eftersom det enligt de intervjuade är det mest använda influensområdet i de senaste fastighetsekonomiska utredningarna om spårvägar vid tidpunkten för utarbetandet av referensplaner för stadsutvecklingen⁴ (Källa 8).

En befolkningsprognos är en kalkyl/modellering av den kommande utvecklingen som grundar sig på antaganden som härletts från delfaktorerna i den faktiska befolkningsutvecklingen. Befolkningsprognosen är inte ett exakt utfall av den framtida befolkningens mängd och befolkningsutvecklingen och den ska inte tolkas som ett oundvikligt utfall. Ändringarna i de antaganden som använts i befolkningsprognoserna kan avvika tiotusentals invånare från det prognostiserade framtida befolkningsantalet. Till exempel enligt referensscenariot i befolkningsprognosen skulle Åbos befolkning öka med 40 000 invånare fram till 2040 och med 59 100 invånare enligt ett högre invandringsscenario.

Kostnaderna för spårvägsprojektet liksom för andra investeringar ackumuleras i synnerhet i fråga om byggande och planering vanligtvis i förväg. Största delen av fördelarna uppstår först under flera årtionden. Därför ska värdet på de framtida fördelarna och kostnaderna i nuläget beräknas. Nuvärdet beräknas genom att diskontera kommande fördelar och kostnader vid granskningstidpunkten. Ju högre **diskonteringsränta**, desto lägre nuvärde. Diskonteringsräntan grundar sig på en riskfri ränta som utökas med en riskpremie. Som riskfri ränta betraktas vanligtvis referensräntor för långa statslån⁵. Vid tidpunkten för publiceringen av konsekvensbedömningarna i början av februari 2026 var den riskfria räntan **3,51 procent**. I synnerhet de fördelar som bedöms i konsekvensbedömningarna är förknippade med osäkerhet, vilket bör beaktas i riskpremien.

² Åbo spårvägs referensplan för stadsutvecklingen, Åbo stad 4.10.2024 (på finska)

³ SPÅRVÄGEN I ÅBO, utredningsplan april 2015, Åbo stad, WSP, Ramboll (på finska)

⁴ Fastighetsekonomisk analys av spårvägen i Åbo 2022, Fastighetsekonomisk analys av spårvägen 2022 i Vanda samt Fastighetsekonomisk utredning av spårvägen i Tammerfors 2024.

⁵ Vid tidpunkten för publiceringen av konsekvensbedömningarna i februari 2026 var avkastningen (yield) på Finlands 30-åriga masskuldebrevslån cirka 3,90 procent och motsvarande avkastning i Tyskland 3,51 procent.

I olika konsekvensbedömningar har olika diskonteringsräntor använts. I lönsamhetskalkylen för projektbedömningen (Ramboll 2026) (Källa 9) har nyttan av spårvägsprojektet diskonterats för en granskningsperiod på 30 år från och med det år då projektet tas i bruk 2033. Som beräkningsränta har använts 3,50 procent enligt Trafikledsverkets anvisning⁶ (Källa 10), vilket är mindre än den riskfria räntan. I nuvärdesgranskningen av bedömningen av konsekvenserna för den kommunala ekonomin (FCG 2026) är diskonteringsräntan 5 procent, som Åbo stad enligt rapporten har fastställt. I den grundläggande kalkylen för den fastighetsekonomiska analysen (Newsec 2025) har man använt en diskonteringsränta på 5 procent, vilken enligt analysen omfattar en riskfri ränta samt risker, bland annat osäkerhet i anslutning till förändringen av markvärdet, planläggningsrisk, marknadsrisk, risk i anslutning till förändringar i räntenivån samt risk i anslutning till efterfrågan. Enligt de intervjuade är markarrendeintäkterna vanligtvis indexbundna och primära i en utsökningssituation, vilket skulle tala för en låg diskonteringsränta. Å andra sidan har man i bedömningen av konsekvenserna för den kommunala ekonomin (FCG 2026) räknat som nuvärde med en diskonteringsränta på 5 procent även andra inkomster än arrendeintäkter. Den riskfria räntenivån har stigit under de senaste fyra åren. I den fastighetsekonomiska analysen har den grundläggande kalkylens slutresultat granskats som en känslighetsanalys även med diskonteringsräntor på 6 procent och 7 procent. Enligt en bedömning av stadens resursstyrning är avkastningskraven för fastighets- och bostadssektorn i Åboområdet kring 6,5–7,5 procent beroende på fastighetstyp och läge.

Även **de avgränsningar som används i konsekvensbedömningarna påverkar slutresultatet**. Osäkerhet ingår till exempel i hur spårvägssträckningen påverkar utvecklingen och attraktiviteten av områdena utanför spårvägslinjen i Åbo. Granskningen av den fastighetsekonomiska analysen omfattar endast utsedda granskningsområden längs spårvägslinjen. Om spårvägen flyttar byggefterfrågan bort från andra områden i staden syns denna konsekvens inte i beräkningen och Newsec nämner detta som en osäkerhetsfaktor. I utredningsplaneringsskedet har man använt antagandet om byggande som flyttas från staden till kollektivtrafikkorridoren, som i stadsstyrelsen (18.1.2021 § 18) har godkänts utgöra 50 procent av den totala mängden tilläggsbyggande längs kollektivtrafikkorridoren som spårvägen åstadkommer före 2050. I Newsecs fastighetsbudget för 2022 konstaterades att stadens egna uppskattningar varierade mellan 0 och 100 procent och att det inte finns någon exakt uppskattning tillgänglig om referensstäderna. I Newsecs analys 2022 minskade beaktandet av förflyttningsantagandet på 50 procent fastighetsekonomins inkomster i spårvägsalternativet med -63 miljoner euro, dvs. -33 procent. I analysen av fastighetsekonomi som publicerades i februari 2025 har förflyttningsantagandet på 50 procent inte längre beaktats på motsvarande sätt.

Enligt stadens svar till fullmäktigegrupperna (fråga 44) har man i den fastighetsekonomiska analysen av spårvägen inte beaktat till exempel kapital- eller driftsekonomikostnaderna för gatunätverk, gröna nätverk

⁶ Projektbedömningen är en granskning som staten förutsätter och som utarbetas enligt statens anvisningar. https://aineistot.vayla.fi/api/file/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2024-44v2_hankearviinnin_yksikkoarvot_2022_web.pdf

och kommunaltekniska nätverk eller kostnaderna för att göra dem byggbara, vilka påverkar slutresultatet när totalekonomin granskas.

I fråga om fastighetsekonomin kostnader citeras i sammandraget av stadens konsekvensbedömningar FCG:s analys av konsekvenserna för den kommunala ekonomin direkt: ”Bygg- och underhållskostnaderna för planområdena ingår i kalkylen skattefinansiering och servicestruktur.” I analysen i fråga beskrivs utifrån bokslutsuppgifterna för 2024 hur befolkningstillväxten påverkar inkomstskatterna, fastighetskatterna, statsandelarna och kostnaderna för servicestrukturen samt dessutom inkomstskatten som återbetalas från fastighetsbyggande. Av FCG:s analys av konsekvenserna för den kommunala ekonomin framgår inte entydigt med vilken noggrannhet och i vilken omfattning den beaktar stadens kostnader för fastighetsbyggande.

Planeringens oberoende och eventuella intressekonflikter

På grund av de **många antaganden och begränsningar** som ingår i konsekvensbedömningarna har revisionsnämnden fäst särskild uppmärksamhet vid planeringens oberoende och eventuella intressekonflikter. Med intressekonflikt avses en situation där en persons eller organisation flera intressen – till exempel ekonomiska eller personliga intressen – står i konflikt med varandra och strävan efter någon annans

intressen kan förvränga eller försvaga opartiskheten i verksamheten eller beslutsfattandet.

Planeringen av genomförandet och det eventuella byggandet av spårvägen genomförs av Åbo Spårvägsallians, som i egenskap av beställare omfattar Turun Raitiotie Oy och Åbo stad. Serviceproducenter i alliansen är GRK Suomi Oy, NRC Group Finland Oy, Ramboll Finland Oy och Sweco Finland Oy. **Med tanke på planeringens oberoende och eventuella intressekonflikter är det problematiskt att Ramboll, som hör till alliansens serviceproducenter, har utarbetat en trafikprognos och projektbedömning som ingår i konsekvensbedömningarna.** Ramboll har dessutom utarbetat en bedömning av den kommersiella potentialen⁷, vilken är en utredning beställd av Turun Osuuskauppa (Källa 11) och i vilken Åbo stad eller Åbo Spårvägsalliansen inte har deltagit.

En annan intressekonflikt kan uppstå genom att de intervjuade anser att projektbolaget **Turun Raitiotie Oy:s fortsatta verksamhet i praktiken är beroende av att projektet övergår till genomförandefasen.** Bolagets verkställande direktör, planeringschef och kommunikationschef samt varje styrelsemedlem under tiden för konsekvensbedömningen har verkat i en styrgrupp⁸ (Källa 12), vars uppgift är att styra konsekvensbedömningsarbetet. (Aktiebolagets ledning (verkställande direktör, styrelse) är skyldig att agera i bolagets intresse (lojalitetsskyldighet)).

⁷ TOK:s utredning: Bedömning av Åbo spårvägs kommersiella potential och rekommendationer för utveckling av hållplatsmiljöer Rapport 20.1.2026 (på finska). Turun Osuuskauppa lät Ramboll göra utredningen.

⁸ Källa: Konsekvensbedömning av spårvägen Hamnen-Kräkkärret Sammanfattande rapport, januari 2026.

2. Hantering av risken för överskridning av kostnadskalkylen

Eventuella orsaker till kostnadsöverskridningar i byggnads- eller infrastrukturprojekt som genomförts av den offentliga sektorn har varit till exempel:

- tiden som går åt till beslutsfattande, planering, konkurrensutsättning, planläggning, tillståndsprocesser eller byggande har underskattats, vilket för sin del har dragit ut på de ursprungliga uppskattade tidtabellerna för genomförandet av projektet, varvid bl.a. byggnadskostnaderna har stigit mer än väntat,
- planerna har ändrats, preciserats och/eller utvidgats under byggprocessen,
- bristfälliga planer har lett till "övertäckningar" under byggtiden, eftersom man inte har känt till t.ex. objektet som ska saneras, marken e.d. med tillräcklig noggrannhet.
- bristfälliga entreprenadavtal har möjliggjort tilläggfakturering från entreprenörerna,
- genomförandet av investeringsprojektet har ursprungligen inletts med en orealistiskt låg kostnadskalkyl,
- kostnadskalkylernas schablonmässiga nedskärningar som inte grundar sig på faktiska omständigheter i organisationens lednings- eller beslutsprocess.

Spårvägsprojektets ovan nämnda utmaningar minskas av den allians som valts som genomförandeform, där beställaren och alliansparterna enligt modellen delar projektets risker och möjligheter

samt deltar i utarbetandet av kostnadskalkylen. Dessutom ökar kostnadssäkerheten av att beslutet om att fortsätta till investeringsfasen fattas på basis av en kostnadskalkyl som grundar sig på en s.k. teknisk genomförandeplan och inte på en mer inexakt utredningsplan.

Enligt stadsbyggnadstjänsterna har man i alliansmodellens utvecklingsfas utarbetat noggranna genomförandeplaner för det projektområde enligt anbudsförfrågan som framgår av planeringsdokumenten. Utifrån de noggranna planer som gjorts upp under utvecklingsfasen förbinder sig alliansens serviceproducentgrupp att genomföra det planerade spårvägsprojektet på basis av kostnadskalkylen enligt planen, om man övergår till genomförandefasen och en kommersiell modell för alliansen träder i kraft. Då ansvarar hela alliansgruppen vid sidan av staden solidariskt för eventuella kostnadsöverskridningar tills hela arvudet till alliansgruppens medlemsföretag har använts. På motsvarande sätt drar de huvudsakliga genomförar- och planeringsparterna i alliansgruppen och staden solidariskt nytta av en eventuell underskridning av kostnadskalkylen.

Enligt stadsbyggnadstjänsterna finns det alltså ingen risk för att staden ensam blir tvungen att ansvara för en eventuell överskridning av kostnadskalkylen på det sätt som beskrivs ovan. **Stadens kostnadsrisk är förknippad med arkeologiska utgrävningar och mängden förorenad mark, som har definierats som beställarens risk.** Beställarens (Åbo stad) risker är de kostnader vars eventuella ändringar i sin helhet blir

beställarens nackdel eller fördel. I genomförandeplanen⁹ har 26,6 miljoner euro reserverats för arkeologiska utgrävningar och 2,6 miljoner euro för behandling av förorenad mark. Om beloppen ökar från det planerade beloppet under utvecklingsfasen och beställarens riskreservering på 12,9 miljoner euro överskrids, måste staden ensam stå för de överskjutande kostnaderna. Även oväntade avvikelser i skicket på de nuvarande broarna eller andra konstruktioner har i genomförandeplanen definierats som beställarens risk.

Inga egentliga arkeologiska utgrävningar har ännu inletts. Under 2025 har endast tre provutgrävningar gjorts för att precisera planeringen samt för att ansöka om tillstånd att rubba området i framtiden. **Arkeologiska utgrävningar utförs alltså i sin helhet först efter ett eventuellt investeringsbeslut.** Arkeologiska undersökningar är också verksamhet som omfattas av myndighetstillsyn, varvid de kriterier som tillämpas på eventuella fynd kan ändras.

En risk är också att **projektets genomförande drar ut på tiden.** Spårvägsprojektet har varit anhängigt i stadens beslutsfattande i åtminstone 23 år (ss 10.3.2003 § 263). Tidtabellen för genomförandet är också beroende av aktörer utanför staden, såsom tidpunkten för statsandelsbeslutet eller myndighetsprocessen i anslutning till de arkeologiska utgrävningarna. I genomförandeplanen konstateras att beställarna ansvarar för kostnadsrisken eller möjligheten till kostnadsbesparing på grund av förändringar i den allmänna kostnadsnivån på grund av den långa



©Åbo stad, Heikki Raisanen

tiden för spårvägsprojektets genomförande. Alliansens målkostnad uppdateras när indexen som beskriver förändringar i den allmänna prisnivån ändras. Förändringar i den allmänna kostnadsnivån kan höja eller sänka alliansens målkostnad.

⁹ Genomförandeplan för Åbo spårväg, Åbo spårvägsallians, januari 2026

3. Ekonomiska konsekvenser för stadskoncernen

Enligt planen för genomförande av spårvägen i Åbo kunde spårtrafiken inledas hösten 2033, varvid största delen av byggkostnaderna infaller 2029–2031. **Det väsentliga för beslutsfattandet är alltså stadskoncernens ekonomiska ställning på 2030-talet**, när investeringsutgifterna realiserar i sin helhet. Regleringen av bedömningen av den ekonomiska ställningen i kommunallagen (118 §) utgår från ett koncernperspektiv, där balansen i driftsekonomin samt lån och ansvarsförbindelser i regel bedöms med hjälp av nyckeltal som beräknats utifrån koncernbokslutet. Beaktandet av ansvaren i bedömningen säkerställer att olika anskaffningsmodeller (hyra, leasing e.d.) eller ägararrangemang inte kan minska investeringsutgifterna.

De kassaflödes- och skuldsättningseffekter som beräknats i bedömningen av spårvägens konsekvenser för den kommunala ekonomin förblir separat information från stadskoncernens övriga ekonomiska utveckling. Av de konsekvensbedömningar som gjorts av en tredje part framgår inte hur den övriga stadskoncernens (utanför spårvägen) driftsekonomi, investeringsnivå, finansieringskostnader, lånestock och ansvarsförbindelser utvecklas på längre sikt, när investeringskostnaderna för en eventuell spårväg börjar ackumuleras. Den

gällande **ekonomiplanen (sf 17.11.2025 § 193) upphör 2029 och alla koncernsammanslutningars investeringar har inte heller beaktats i den.** Utöver de investeringar som affärsverksamheten kräver förutsätter de mål som redan ställts upp i de godkända styrdokumenterna betydande investeringar av koncernsammanslutningarna (t.ex. mål för bostadsproduktionen). Även de närmaste årens investeringsprogram omfattar endast investeringar som redan beslutats om, och dessutom finns det ett flertal investeringar som planeras samt även oförutsedda investeringsbehov som då och då uppstår utanför dessa planer.

Stadsfullmäktige har (17.11.2025 § 193) beslutat att *”Ordförandekommittén gör en långsiktig granskning av utgifterna och inkomsterna med tanke på förändringarna i verksamhetsmiljön, statsansaldsreform (VOS-reform)¹⁰, investeringarna, ägandet och det allmänna ekonomiska läget under 2026”*. En sådan granskning har inte varit tillgänglig under utarbetandet av denna revisionsnämndens utvärdering.

¹⁰ Valtionosuusuudistus

Koncernens investeringsförmåga (sf 20.4.2020 § 51)

Spårvägen har betydande konsekvenser för stadskoncernens ekonomi. Kostnader uppstår förutom av byggandet även av finansieringskostnader, trafikering, skötsel och underhåll. **När beslut om spårvägsprojektet fortsättning fattades (20.4.2020 § 51) presenterades för stadsfullmäktige två kriterier som mäter koncernens investeringsförmåga.** Det första kriteriet är en soliditetsgrad på minst 30 procent¹¹. Det andra kriteriet grundar sig på en formel som beaktar resultatet, avskrivningar och avsättningar¹². År 2025 var koncernens soliditetsgrad 33,7 procent och koncernens investeringsförmåga enligt det andra kriteriet cirka 209 miljoner euro.

	2022	2023	2024	2025	
Resultat	5 828	50 658	33 684	-26 396	
Avskrivningar	163 865	143 396	143 432	149 968	
Förändr. av frivilliga reserveringar	4 104	1 511	370	5 218	
2,5 x resultat	14 570	126 645	84 210	-65 990	
	188 367	322 210	261 696	62 800	208 768

Tabell 1. Koncernens investeringsförmåga enligt beräkningsformeln i sf 20.4.2020 § 51 i slutet av 2025, siffrorna i tusen euro.

¹¹ **Kriterium 1.** (sf 20.4.2020 § 51): "Kommunkoncernens ekonomiska position bra om soliditetsgraden överstiger 50 procent. Åbokoncernens balansräkning innehåller dock en betydande förmögenhet som i bokföringen har värderats till ett betydligt lägre värde än det gängse värdet. Med hänsyn till det gängse värdet och den totala skulden kan Åbokoncernens soliditetsgrad på 30 procent anses vara tillräcklig"

¹² **Kriterium 2.** (sf 20.4.2020 § 51): "Det är skäl att årligen granska stadskoncernens investeringsförmåga som ett rörligt medelvärde för fyra år enligt följande: Investeringsförmåga = resultat + avskrivningar + avsättningar + 2,5 x resultat."



Bild: Åbo spårvägsallians.

Källhänvisningar

- Källa 1 Sf 20.4.2020 § 51 Utrednings- och genomförandeplaner för spårvägens första fas [Raitiotien ensimmäisen vaiheen yleis- ja toteutussuunnitelmat - Tjänsten beslut](#)
- Källa 2 Åbo Spårvägsallians, januari 2026: Genomförandeplan för spårvägen i Åbo (på finska) https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-raiotien-toteutussuunnitema_fi_turun-raiotie.pdf
- Källa 3 FCG 21.1.2026: Bedömning av konsekvenserna för den kommunala ekonomin av spårvägen mellan Åbo hamn och Kråkkärret (på finska) https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-satama-Varissuo-raiotien-kuntatalousvaikutusten-arviointi_FCG-2026.pdf
- Källa 4 Fastighetsekonomisk analys av spårvägen Åbo hamn–Kråkkärret, Newsec Advisory Finland Oy, 14.2.2025 (på finska) [Turun-raiotie-kiinteistotaloudellinen-analyysi-Raportti-14.2.2024.pdf](#)
- Källa 5 Referensplan för stadsutvecklingen av spårvägen i Åbo, Åbo stad 4.10.2024 (på finska) https://www.turku.fi/sites/default/files/document/raiotien_kaupunkikehityksen_viitesuunnitelma.pdf
- Källa 6 Spårvägen i Åbo, utredningsplan april 2015, Åbo stad, WSP, Ramboll (på finska) https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2024/10/raportti_turku_lowres.pdf
- Källa 7 Trafikprognos för Åbo spårväg Hamnen–Kråkkärret, Ramboll 4.2.2025 (på finska) <https://turunraitiotie.fi/wp-content/uploads/2025/02/Turun-raiotien-liikenne-ennuste-%E2%80%93-raportti-04022025.pdf>
- Källa 8 Fastighetsekonomisk analys av spårvägen Åbo hamn–Kråkkärret, Newsec Advisory Finland Oy, 25.4.2022 (på finska) [Turun vuoden 2022 raitiotien kiinteistotaloudellisessa analyysi](#)

- Källa 9 Projektutvärdering av Åbo spårväg Hamnen-Kråkkärret, Ramboll 9.1.2026 (på finska)
https://turunraiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-raiotien-Satama-Varissuo-hankearviointi_Ramboll-2026.pdf
- Källa 10 Enhetsvärden för projektbedömning av väg-, järnvägs- och sjötrafiken 2022, Trafikledsverkets anvisningar 44/2024 v2 (på finska)
[Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2022](#)
- Källa 11 TOK:s utredning: Bedömning av Åbo spårvägs kommersiella potential och rekommendationer för utveckling av hållplatsmiljöer Rapport 20.1.2026 (på finska). Turun Osuuskauppa lät Ramboll göra utredningen.
https://turunraiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Turun-ratikkareitin-kaupallisen-potentiaal-arviointi-ja-pysakkiymparistojen-kehittamissuosituksset_Ramboll-2026.pdf
- Källa 12 Konsekvensbedömning av spårvägen Hamnen-Kråkkärret Sammanfattande rapport, januari 2026
<https://turunraiotie.fi/wp-content/uploads/2026/01/Raiotien-satama-Varissuo-vaikutustenarviointi-yhteenvetoraportti-tammikuu-2026.pdf>

Revisionsnämnden | [Turku.fi](https://turku.fi)

