14.2.2020

Suomi-rata valtion ja kuntien yhteisenä hankkeena - Q&A

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyn ja menestyksen kannalta keskeistä. Suurilla ratahankkeilla on tunnistettu suotuisia vaikutuksia talouskasvuun, tulonjaon kehitykseen, työssäkäyntialueisiin, kaupunkirakenteisiin sekä ympäristöön. Ilmastonmuutos, kaupungistuminen sekä saavutettavuuden haasteet edellyttävät, että Suomen liikennejärjestelmää kehitetään voimakkaasti ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä kulkumuotoja. Suomi-rata-hankkeen edistämiseksi neuvottelijoiden kesken on saavutettu neuvottelutulos hankeyhtiön perustamiseksi.

1. Mihin hankeyhtiöitä tarvitaan?

Lähtökohtana raideliikenteen kehittämiselle ja uusille, nopeille raideyhteyksille on nykyistä ennakoitavampi liikennejärjestelmäsuunnittelu, aikaisempaa enemmän investointeja infrastruktuuriin sekä investoinneista koituvien yhteiskunnallisten hyötyjen saavuttaminen entistä etupainoisemmin.

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. On arvokasta, että isot hankkeet ovat iso yhteinen ponnistus ja kaikki näkökulmat ovat mukava työn edetessä. Pidemmällä aikavälillä yhtiön osakkaille syntyy kannustin kehittää yhdyskuntasuunnittelua ja maankäyttöä, mikä edistää kaupungistumisen ja kestävän kehityksen edellyttämää tehokasta asunto- ja toimitilarakentamista.

Valtion edellytykset osoittaa rahoitusta tämän kokoluokan hankkeille budjettirahoituksena ovat rajalliset. Tämän vuoksi on tarpeen kehittää uusia rahoitusmalleja uusien raidehankkeiden toteuttamiseen. Hankeyhtiöt mahdollistavat rataverkon kehittämisen sekä aiempaa useampien hankkeiden toteuttamisen, minkä ovat todenneet sekä parlamentaarinen liikenteen rahoitusta arvioinut työryhmä, että valtiovarainministeriön infrastruktuurihankkeiden toteuttamista yhtiömallilla selvittänyt työryhmä.

2. Mitä hankeyhtiöillä tavoitellaan?

Nopeammat yhteydet kehittävät liikenneinfrastruktuuria ja edistävät samalla aluekehitystä ja kestävän liikkumisen tavoitteita laajasti. Raideyhteydet tiivistävät työssäkäyntialueita suurten kaupunkiseutujen sisällä ja välillä ja tehostavat näin taloudellista toimintaa kunnissa ja kaupungeissa. Suomi-radan merkitys Suomen rataverkolle on alueellista ulottuvuuttaan huomattavasti laajempi ja sen vaikutus Tampereelta länteen, pohjoiseen ja itään jatkuvien yhteysvälien kehitysnäkymiin on merkittävä. Nopealla yhteydellä on mahdollista sitoa myös Helsinki-Vantaan lentoasema yhä tiiviimmin osaksi rautatieverkostoa ja nopeuttaa matka-aikoja lentoasemaltaniin Pääradan kuin Lahden oikoradan suuntaan.

Helsingistä pohjoiseen Tornion kautta Ruotsin puolelle jatkuva Päärata on osa rajat ylittävää eurooppalaista ydinverkkokäytävää (TEN-T).

3. Mikä hankeyhtiöiden tehtävä on?

Hankeyhtiöiden tehtävä on hankkeiden suunnittelu ja niiden rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Tämä tarkoittaa suunnittelun toteuttamista lakisääteisen ratasuunnitelman valmistumiseen saakka, hankkeen rakentamissuunnitelma on osa rakentamisvaihetta eikä kuulu osaksi suunnitteluvaiheen hankeyhtiön toimintaa. Rakentamisesta päätetään erikseen. Hankkeita ei eroteta valtakunnallisen väyläverkoston kehittämisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jotta kustannustehokkaimmat ja toimivimmat ratkaisut tulevat käytäntöön.

4. Miten neuvottelut ovat edenneet ja mistä on neuvoteltu?

Marraskuussa 2019 aloitettiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tiiviit osakassopimusneuvottelut, jotta Suomi-rata hankeyhtiö voitaisiin perustaa yhteistyössä valtion, kuntien ja Finavian kanssa. Neuvottelussa mukana olleet ovat nyt saavuttaneet neuvottelutuloksen 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 vielä kaikkien neuvotteluosapuolien päätöksentekoa omissa päätöksentekoelimissään. Valtion osalta asiaa käsitellään talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa maaliskuussa 2020. Kuntien osalta asiaa käsitellään tarvittavissa luottamushenkilöelimissä helmi-huhtikuun 2020 aikana. Finavian osalta asia käsitellään yhtiökokouksessa.

5. Mitkä tahot ovat mukana osakassopimuksessa?

Osakassopimuksessa ovat mukana valtion lisäksi seuraavat tahot:

- Finavia Oyj
- Helsingin kaupunki
- Tampereen kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Hämeenlinnan kaupunki
- Janakkalan kunta
- Riihimäen kaupunki
- Lahden kaupunki
- Lempäälän kunta
- Akaan kaupunki
- Jyväskylän kaupunki
- Oulun kaupunki
- Porin kaupunki
- Seinäjoen kaupunki
- Vaasan kaupunki
- Kangasalan kaupunki
- Nokian kaupunki
- Oriveden kaupunki
- Pirkkalan kunta
- Vesilahden kunta
- Ylöjärven kaupunki

6. Mikä on Suomi-radan suunnittelukokonaisuus?

Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkeva Lentorata sekä jatkoyhteys Tampereelle. Jatkoyhteys voidaan toteuttaa joko uutena ratalinjauksena Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle tai kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä (3. ja 4. lisäraide sekä radan oikaisut). Hankeyhtiö tuottaa molemmista vaihtoehdoista esiselvityksen. Selvitysten valmistuttua yhtiön omistajat päättävät yhtiökokouksessa, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka.

7. Miten kauan ratayhteyden suunnittelu kestää?

Ensivaiheessa tehtävien esiselvitysten arvioitu kesto on 1,5 vuotta. Lentoradan varsinainen suunnittelu kestää kokonaisuudessaan alustavan arvion mukaan 8 vuotta, mikä pitää sisällään ympäristövaikutusten arvioinnin, yleissuunnittelun sekä ratasuunnittelun.

Mikäli esiselvitysten perusteella päädyttäisiin suunnittelemaan uutta ratalinjausta lentoasemalta Tampereelle, kestäisi suunnittelu alustavan arvion mukaan 10 vuotta. Tämä pitää sisällään alustavan esiselvityksen, ympäristövaikutusten arvioinnin, maakuntakaavoituksen, yleissuunnittelun sekä ratasuunnittelun.

Mikäli esiselvitysten perusteella päädyttäisiin kehittämään nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä, olisi suunnitteluvaihe todennäköisesti hieman lyhyempi, koska tässä vaihtoehdossa maakuntakaavoitusta ei olisi tarpeen tehdä. Muilta osin suunnittelun vaiheet olisivat samat kuin edellä.

Hankeyhtiömallin yhtenä tavoitteena on suunnittelun nopeuttaminen.

8. Miten ja missä vaiheessa Suomi-radan ratalinjauksesta päätetään?

Yhtiö toteuttaa molemmista kehittämisvaihtoehdoista esiselvitykset, joilla kartutetaan tietopohjaa ratalinjauksesta tehtävän päätöksenteon pohjaksi. Esiselvitysten valmistuttua yhtiön omistajat päättävät yhtiökokouksessa määräenemmistöpäätöksellä, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka. Ennen yhtiökokouksessa tehtävää päätöstä kukin omistaja muodostaa kantansa asiaan omissa päätöksentekoprosesseissaan.

9. Miten hankeyhtiöiden toiminta rahoitetaan?

Nyt sovitussa ensimmäisessä vaiheessa yhtiöiden toimialana ja tehtävänä on hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen saakka. Suunnitteluvaiheessa hankeyhtiö rahoittaa toimintaansa pääasiassa omistajien yhtiölle antamin pääomituksin. Hankkeen suunnittelukustannusten kattamiseen voidaan hakea myös EU-tukea eli ns. CEF-rahoitusta, mikä vähentäisi omistajilta vaadittavan pääomituksen määrää.

Mahdollisessa rakentamis- ja operointivaiheessa yhtiön rahoitus- ja tulolähteet on mahdollista toteuttaa monipuolisemmin, mutta isoissa hankkeissa eteneminen on tarkoituksenmukaista tehdä asteittain ja yksi vaihe kerrallaan. Tämän vuoksi nyt sovitaan vain suunnitteluvaiheesta.

10. Mitä hanke maksaa?

Suomi-radan suunnittelukustannuksiksi on noin reiluun 150 miljoonaa euroa. Nyt osapuolet ovat sopineet suunnitteluvaiheen aloittamisesta ja siihen liittyvistä kustannuksista. Rakentamisvaiheeseen siirtyminen edellyttää uusia neuvotteluja.

Suomi-radan rakennuskustannuksiksi on arvioitu nykyhinnoin noin 5,75 miljardia euroa, joka sisältää myös uuden Lentoradan rakentamiskustannukset sekä nopeamman yhteyden lentoasemalta Tampereelle. Vaihtoehtoisesti voidaan Lentoradan lisäksi kehittää nykyistä päärataa Riihimäeltä Tampereelle. Tämän vaihtoehdon kustannuksia on vaikeampi tässä vaiheessa arvioida, koska niihin vaikuttavat merkittävästi suunnittelussa tehtävät liikenteelliset ratkaisut, kuten päärataan mahdollisesti tehtävien oikaisujen lukumäärä. Hyvin alustavan arvion mukaan kustannukset pääradan kehittämiselle yhdessä Lentoradan kanssa olisivat noin 4,6 miljardia euroa.

11. Miten eri osapuolten rahoitusosuudet jakautuvat?

Valtio rahoittaa yhtiötä noin 78,90 milj. eurolla, mikä vastaa 51 %:a arvioiduista suunnittelukustannuksista sekä muista hankeyhtiön organisaation toiminnan edellyttämistä kustannuksista. Muut osakkaat rahoittavat yhtiötä 49 %:n osuudella. Neuvotteluissa on päädytty seuraavaan kustannustenjakoon:

Osakas	Osuus (milj. €)	Osuus (%)
Suomen valtio	78,90 milj.€	51 %
Finavia Oyj	16,00 milj. €	10,3 %
Helsingin kaupunki	22,20 milj. €	14,4 %
Tampereen kaupunki	11,10 milj. €	7,2 %
Vantaan kaupunki	11,10 milj. €	7,2 %
Oulun kaupunki	0,90 milj. €	0,6 %
Jyväskylän kaupunki	1,98 milj. €	1,3 %
Lahden kaupunki	3,37 milj. €	2,2 %
Porin kaupunki	1,19 milj. €	0,8 %
Vaasan kaupunki	0,95 milj. €	0,6 %
Hämeenlinnan kaupunki	1,89 milj. €	1,2 %
Seinäjoen kaupunki	0,88 milj. €	0,6 %
Nokian kaupunki	0,47 milj. €	0,3 %
Ylöjärven kaupunki	0,46 milj. €	0,3 %
Kangasalan kaupunki	0,44 milj. €	0,3 %
Riihimäen kaupunki	0,81 milj. €	0,5 %
Lempäälän kunta	0,65 milj. €	0,4 %
Pirkkalan kunta	0,27 milj. €	0,2 %
Akaan kaupunki	0,47 milj. €	0,3 %
Janakkalan kunta	0,46 milj. €	0,3 %
Oriveden kaupunki	0,13 milj. €	0,1 %
Vesilahden kunta	0,06 milj. €	0,0 %

12. Miten CEF-haku etenee?

Nyt neuvotteluosapuolten kesken saavutettu yhteisymmärrys mahdollistaa sen, että hankkeelle voidaan hakea EU-tukea Verkkojen Eurooppa –rahoitusvälineestä parhaillaan avoinna olevalla hakukierroksella (Connecting Europe Facility, CEF). CEF Liikenne 2019 -haku avattiin 16.10.2019 ja se päättyy 26.2.2020. Väylävirasto valmistelee parhaillaan tukihakemusta ja jättää sen EU:n komissiolle määräaikaan mennessä. Tuensaajaksi muutetaan myöhemmin hankeyhtiö.

Komission alustavan ilmoituksen mukaan hakemukset arvioidaan maalis-kesäkuun aikana 2020. Varsinaiset tukihakemusten rahoituspäätökset tehdään arvioinnin jälkeen kesä-heinäkuussa 2020, minkä jälkeen tukisopimukset voidaan allekirjoittaa myönteisen tukipäätöksen tapauksessa.

13. Miksi EU-tukea haetaan vain 23 milj. euron kustannuksille, vaikka Suomi-radan suunnittelukustannukset ovat 150 milj. euroa?

Ratahankkeiden suunnittelu koostuu osista (esiselvitys, yleissuunnitelma, ympäristövaikutusten arviointi ja ratasuunnitelma). Suunnittelu etenee vaiheittain ja tässä vaiheessa tukea haettaisiin 23 milj. euron kokonaisuudelle. Tukiehtojen mukaan hankkeen, jolle tukea haetaan, tulee valmistua vuoden 2023 loppuun mennessä ja niiden tulee käynnistyä 6 kuukautta hakukierroksen päättymisestä eli elokuussa 2020.

Suunnittelun pidemmän keston vuoksi koko hankkeelle ei haeta tukea tällä hakukierroksella, vaan loppuosalle kustannuksista voidaan hakea tukea myöhemmissä CEF-hauissa, joita järjestetään mahdollisesti jo loppuvuonna 2020 sekä viimeistään uuden budjettikauden aikana vuosina 2021 – 2027.

14. Miten Suomi-rata toteutuessaan vaikuttaa matka-aikoihin?

Toteutuessaan Suomi-radan matka-aika-arvio Helsingin ja Tampereen välisessä liikenteessä riippuu valittavasta ratalinjauksesta. Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkeva Lentorata sekä uusi ratalinjaus Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle mahdollistaa matka-ajaksi nopeimmillaan noin 60 minuuttia. Lentorata ja nykyisen pääradan kehittäminen mahdollistavat matka-ajaksi noin 80 minuuttia. Suomi-rata parantaisi myös koko Suomen saavutettavuutta. Muun muassa Seinäjoen ja Helsingin välinen matka-aika voisi olla alustavien arvioiden nykyisen noin 2h 38 minuutin sijaan noin 1h 54 minuutin ja 2h 14 minuutin välillä, riippuen kehitettävästä ratalinjauksesta.

Lentorata mahdollistaisi Helsingin ja lentoaseman välisen matka-ajan lyhenemisen nykyisestä 27 minuutista 15 minuuttiin. Tampereen ja lentoaseman välinen matka-aika laskisi uuden ratalinjauksen myötä alimmillaan 45 minuuttiin. Nykyistä päärataa kehitettäessä Tampereen ja lentoaseman välinen matka-aika olisi nopeimmillaan noin 65 minuuttia.

15. Milloin liikennöinti Suomi-radalla voisi alkaa?

Nykytiedon varassa liikennöinti mahdollisella uudella Lentoradalla voisi alkaa vuonna 2033 ja Helsingin ja Tampereen välinen nykyistä nopeampi liikenne voisi alkaa vuonna 2036. Osapuolet ovat sopineet suunnittelusta rakentamisvalmiuteen asti, rakentamisvaiheeseen siirtyminen edellyttää uusia neuvotteluja ja päätöksiä.

16. Mitä tapahtuu seuraavaksi?

Asian käsittely siirtyy neuvotteluissa mukana olleiden osapuolten päätöksentekoprosesseihin. Valtion osalta asiaa käsitellään talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa maaliskuussa. Neuvotteluissa mukana olevien kuntien osalta asiaa käsitellään kuntien luottamuselimissä helmi-huhtikuussa 2020.

Yhtiön perustaminen on suunniteltu tapahtuvan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun neuvotteluosapuolten tarvittavat päätökset on tehty ja osakassopimus on allekirjoitettu.

Perustettavan yhtiön ensivaiheen tehtävänä olisi järjestää toimintansa sellaiseksi, että se pystyy mahdollisimman pian ryhtyä hoitamaan hankkeen jatkosuunnitteluun liittyvää tehtäväänsä.

17. Miksi pelkkä ratahankkeiden suunnittelu vie vuosia ja mahdollinen toteutus liki vuosikymmenen?

Yleisesti ottaen ratahankkeiden suunnitteluprosessi on vaiheittainen ja tarkentuva ja se sisältää useita lakisääteisiä vaiheita. Ratahankkeiden suunnitteluprosessi on seuraava:

1. Esiselvitys, jossa tutkitaan mm. ratahankkeen ajoitusta maakuntakaavan ja yleiskaavan tarkkuustasolla. Tässä vaiheessa on mahdollista, että ratalinjauksesta on vaihtoehtoisia linjauksia, jotka tarkentuvat selvityksen edistyessä.
2. Yleissuunnittelu, jossa määritellään rautatien likimääräinen sijainti, tilantarve sekä sen suhde sitä ympäröivään maankäyttöön.
3. Ratasuunnittelu, joka on ratahankkeen toteutukseen tähtäävää yksityiskohtaista suunnittelua.

Lisäksi hankkeille tulee tehdä ympäristövaikutusten arviointi (YVA), joka on myös lakisääteinen prosessi, missä arvioidaan ratahankkeen vaikutuksia luontoon, rakennettuun ympäristöön, ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen.

Suunnitelmista voi myös valittaa, mikä osaltaan voi myöhästyttää hankkeen suunnittelua ja lopulta toteutusta.

Suunnittelun tavoin myös varsinaiseen rakentamiseen liittyy useita eri vaiheita, joita ei voida tehdä limittäin. Esimerkiksi ennen kuin voidaan rakentaa raideinfrastruktuuria, tulee tehdä mm. pitkäkestoisia maaperätutkimuksia. Samoin tietyillä osuuksilla on ennen rakentamista esimerkiksi rakennettava tunneli kallion läpi tai tehdä maastoleikkaus.

Tämän kokoluokan hankkeissa rakentamisen vaiheet ovat pitkäkestoisia ja vaativat paljon huolellista suunnittelua.

Kuitenkin hankeyhtiömallin yhtenä tavoitteena on suunnittelun nopeuttaminen.

Lisätietojen antaja

Yksikön johtaja Suomi-rata -neuvotteluryhmän puheenjohtaja, Sanna Ruuskanen
(+358 295 34 2377)