

Taluspoliittinen ministerivaliokunta 10.9.2019

Eteneminen suurissa raideliikennehankkeissa

Päätösesitys

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että taluspoliittinen ministerivaliokunta puoltaisi suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi seuraavia linjauksia:

- 1) Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi neuvottelut raideliikenneinvestoinnista hyötyvien kuntien ja muiden julkisyhteisöjen kanssa Turun tunnin juna-hankeyhtiön sekä Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi toteuttamaan infrastruktuurihankkeiden suunnittelua. Hankeyhtiöiden toimialana ja tehtävänä olisi hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti.
- 2) Yhtiöiden perustaminen edellyttäisi, että niihin tulisi omistajiksi (osakkaiksi) myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Hankeyhtiöissä voisi olla myös muita osakkaita edellyttäen, että yhtiössä säilyisi julkisomisteinen määränemmistö. Yhtiöt perustetaan välineiksi erityisesti osapuolten rahoituksen kokoamista ja yhteistyötä varten. Valtio ei luovuta miltään osin päätösvaltaansa perustettavalle hankeyhtiölle taloudellisesti tai yhteiskunnallisesti merkittävässä asiassa
- 3) Osakassopimusneuvotteluja käymään ja muita valmisteluja ohjaamaan perustetaan hankkeiden taloudellisen merkittävyyden vuoksi liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön neuvotteluryhmä, joka toimii Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Neuvotteluissa käytäisiin läpi:
 - suunnittelun lähtökohtia (mm. osapuolten priorisoimat linjausvaihtoehdot, tavoiteltava palvelutaso ja muut keskeiset tavoitteet)
 - yhteistyötä suunnittelun ohjaamisessa ja esim. hyötyjen selvittämisessä
 - osapuolten valmistelu- ja päätöksentekoaikataulua suunnitteluvaihetta koskien
 - hankkeen myötä toteutuvien maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjen ja muiden hyötyjen taikka tulojen ohjaamista hankkeen toteuttamiseen tai muusta valmiudesta

osallistua varsinaisen investoinnin kustannusten kattamiseen

- 4) Valtio omistaisi hankeyhtiöistä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia. Muut osakkaat sitoutuisivat yhtiön pääomittamiseen noin 49 % osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista. Muilla kustannuksilla tarkoitetaan yhtiön kustannuksia, joita syntyy hankeyhtiön organisaation toiminnasta.

Hankkeiden suunnitteluvaiheeseen ja suunnittelun rahoitukseen osallistuminen ei sido osapuolia hankkeiden rakentamisvaiheeseen tai rakentamisen rahoitukseen.

- 5) Suomen valtio pääomittaisi Pohjolan Rautatie Oy:tä siten, että Pohjolan Rautatiet Oy voisi edelleen pääomittaa osakassopimusten hyväksymisen jälkeen perustettavia hankeyhtiöitä seuraavasti:

- Hankeyhtiö Suomi-rataa 76,5 milj. eurolla;
- Hankeyhtiö Turun tunnin junaa 38,25 milj. eurolla;
- Hankeyhtiöitä niiden toiminnan organisoinnista syntyvien sekä muiden kustannusten kattamiseksi 3,65 milj. eurolla.

Valtion pääomituksella katettaisiin 51% infrastruktuurihankkeiden suunnittelun arvioiduista kustannuksista sekä muista yhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista. Pohjolan Rautatiet Oy:lle jätettäisiin kuitenkin riittävästi kassavaroja yhtiön juoksevien kulujen kattamiseksi.

- 6) Vuoden 2020 talousarvioesityksessä esitetään, että momentilta 31.10.77 siirretään 15,7 miljoonaa euroa momentille 31.01.88 hankeyhtiöiden pääomittamiseen varautumiseksi.

Lisäksi valtio luopuisi Suomen valtion ja Pohjolan Rautatiet Oy:n välisen luovutussopimuksen (28.2.2019) mukaisesta tuloutusvelvollisuudesta, jonka mukaan Pohjolan Rautatiet Oy:n tulee tulouttaa valtiolle Neste Oyj:n osakkeiden realisoinnista kertyneet varat siltä osin kuin nämä ylittävät nettomäärältään 100 milj. euroa. Pohjolan Rautatiet Oy:n maksuliiketilillä on noin 102,7 milj. euroa (tilanne 30.6.2019), jolloin luopuminen koskisi noin 2,7 milj. euroa.

Edellä mainitut summat voitaisiin jatkossa hyödyntää hankeyhtiöiden suunnittelu- ja muihin kustannuksiin.

- 7) Neuvottelutulos osakassopimuksineen tuotaisiin myöhemmin erikseen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsiteltäväksi, missä yhteydessä valiokunta linjaisi neuvottelutuloksen hyväksymisestä ja yhtiöiden perustamisesta.

- 8) Hankeyhtiöt tulisivat liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjaukseen. Hankeyhtiöt voisivat olla myös väliaikaisesti Pohjolan Rautatiet Oy:n tytäryhtiötä.
- 9) Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt selvityksen ja vertailun itäisen nopean yhteyden linjauksesta. Nopeaa itäisen suunnan raideyhteyttä edistettäisiin yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa.
- 10) Pohjolan Rautatiet Oy ei perustaisi rautatieliikenteen Kalustotai Kiinteistöyhtiötä, eikä Rail Baltica-yhtiötä.
- 11) Puolletuista linjauksista tiedotettaisiin julkisuuteen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyn jälkeen siltä osin kuin linjaukset eivät sisällä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaan salassa pidettävää tietoa. Tiedottamisesta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö.

1. Tausta

Suomen rautatietoimialaan kohdistuu monenlaisia muutospaineita. Esimerkiksi kasvava ympäristötietoisuus, kestävä kehityksen vaatimukset sekä ilmastomuutoksen torjuminen edellyttävät liikkumisen ja logistiikan kokonaisvaltaista muuttamista. Raideliikenne on kestävä kulkumuoto ja sen osuutta liikkumisesta tulisi lisätä. Samaan aikaan Suomen rataverkolla on edelleen korjausvelkaa, joka jatkaa kasvuaan, ellei perusväylänpidon rahoitusta koroteta pysyvästi. Myös valtion edellytykset osoittaa rahoitusta rataverkon kehittämisinvestointeihin ovat rajalliset.

Erityisesti suuret, miljardiluokan ratainvestoinnit jäävät toteuttamatta, mikäli hankkeiden rahoitus pohjaa ei laajenneta valtion budjettirahoitukseen perustuvasta mallista. Ratainvestointien edistämiseksi perustettavat hankeyhtiöt mahdollistaisivat aiempaa useampien hankkeiden toteuttamisen. Tähän johtopäätökseen tulivat niin parlamentaarinen liikenteen rahoitusta arvioinut työryhmä (loppuraportti 28.2.2018) kuin valtionvarainministeriönkin infrahankeiden toteuttamista yhtiömallilla selvittänyt työryhmä (loppuraportti, 20.12.2018). Edelleen eduskunnan valtiovarainvaliokunta pitää hankeyhtiömallia mahdollisena toteutusvaihtoehtona, sillä suunnitteilla olevat ratakankkeet ovat niin mittavia, ettei niiden toteuttaminen ole helppoa pelkän budjetitikehyksen puitteissa, eikä niitä voida toteuttaa myöskään pelkästään käyttäjämaksuin ja lipputuloin (Valiokunnan mietintö VaVM 39/2018 vp – HE 323/2018 vp, HE 324/2018 vp s. 2).

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyyn ja menestyksen kannalta keskeistä. Suuret ratakankkeet, kuten Turun tunnin juna, Suomi-rata sekä itäisen yhteyden nopeuttaminen, yhdistäisivät maakuntia ja olisivat koko Suomen kannalta strategisia hankkeita.

Pääministeri Sipilän hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 1.2.2019 valtion kokonaan omistaman osakeyhtiön perustamista rautatietoimialan kokonaisvaltaiseksi kehittämiseksi ja suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi. Valtioneuvosto oikeutti liikenne- ja viestintäministeriön alikirjoittamaan yhtiön perustamissopimuksen ja muut perustamiseen liittyvät asiakirjat 14.2.2019. Pohjolan Rautatiet Oy perustettiin 14.2.2019 ja sen tarkoituksena oli perustaa konserniin viisi tytäryhtiötä: Hankeyhtiö Suomi-rata, Hankeyhtiö Turun tunnin juna, Kalustoyhtiö, Kiinteistöyhtiö ja Rail Baltica -yhtiö. Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi edelleen 1.2.2019 liikenne- ja viestintäministeriön esitystä Pohjolan Rautateiden pääomittamisesta valtion omistamalla osakkeilla 100 miljoonalla eurolla.

Pohjolan Rautateitä pääomitettiin valtioneuvoston 19.2.2019 tehdyn päätöksen mukaisesti Neste Oyj:n osakkeilla, jotka yhtiö myi 1.3.2019 nopeutetussa tarjousmenettelyssä. Tämän seurauksena yhtiöllä on käytettävissä pääomituksiin noin 102 milj. euroa (30.6.2019), mikäli valtio luopuu edellä mainitusta tuloutusvelvollisuudesta. Edelleen olisi huolehdittava, että Pohjolan Rautatiet Oy:lle jää riittävästi varallisuutta juokseviin kustannuksiin.

Pohjolan Rautatiet Oy on liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa toimiva valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Sen nykyisenä toimialana on rautateihin ja rautatieliikenteeseen liittyvä suunnittelu, rakentaminen, kehittäminen, korjaus ja kunnossapito, rautatiekaluston omistaminen, vuokraaminen, korjaus ja huolto, sekä muu kaupallinen hyödyntäminen sekä rautateihin ja rautatieliikenteeseen liittyvien kiinteistöjen omistaminen, vuokraaminen, rakentaminen, ylläpitäminen ja muu kaupallinen hyödyntäminen. Yhtiön toimialaan kuuluu myös muu rautateihin ja rautatieliikenteen toimintaan ja kehittämiseen liittyvä liiketoiminta pois lukien rautatieliikenteen harjoittaminen. Yhtiön toimiala perustuu pääministeri Sipilän hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltamille linjauksille.

Yhtiön toiminnan tarkoituksena on rautateiden ja rautatieliikenteen monipuolinen edistäminen ja kehittäminen, tasapuolisen ja kilpailuneutraalin toimintaympäristön luominen, ylläpitäminen ja kehittäminen rautatiemarkkinoilla sekä merkittävien raideliikenneinvestointien edistäminen. Yhtään tytäryhtiötä ei ole toistaiseksi perustettu.

Edelleen pääministeri Rinteen hallituksen ohjelmassa on todettu, että suoran budjettirahoituksen rinnalle nostetaan erillisrahoituksen ratkaisuja hankkekohtaisesti. Erityisesti rataverkkoa ja raideliikennettä koskeville miljardi-hankkeille on syytä tehdä laaja-alainen vaikutusten arviointi sekä suunnitella ja rakentaa ne nykyisen verkon kanssa toimiviksi kokonaisuusiksi, jotka tuovat lisää matkustajia raiteille ja mahdollistavat järkevän rahankäytön. Hankkeet tukevat Suomen kehittämistä, työvoiman liikkumista, kestävän liikkumisen tavoitteita toiminnallisesti ja alueellisesti tasapainoisella tavalla sekä tarjoavat kilpailukykyisen vaihtoehdon lentoliikenteelle.

2. Neuvoteltavat hankeyhtiöt

2.1 Tausta

Liikennehankkeilla on usein merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteisiin. Hankkeilla on tunnistettu suotuisia vaikutuksia esimerkiksi talouskasvuun, tulojaon kehitykseen, työssäkäyntialueisiin, kaupunkirakenteisiin sekä ympäristöön. Näiden hyötyjen toteuttamiseksi tarvitsemme ennakoitavampaa liikennejärjestelmäsuunnittelua, enemmän investointeja infrastruktuuriin sekä yhteiskuntaa hyödyttävien hankkeiden etupainoisempaa toteuttamista. Myös ilmastonmuutos, kaupungistuminen sekä saavutettavuuden haasteet edellyttävät, että Suomen liikennejärjestelmää kehitetään voimakkaasti. Liikkumisen siirtyessä kohti kestäviä kulkumuotoja on olennaista parantaa kaupunkien välisten rautatieyhteyksien palvelutasoa sekä lisätä strategisten kapasiteetti-investointien määrää.

Parlamentaarinen liikenteen rahoitusta arvioiva työryhmä ehdotti helmikuussa 2018, että hankekohtaisia yhtiöitä voidaan käyttää mahdollistamaan aiempaa useampien hankkeiden toteutuminen sekä tehostamaan ja nopeuttamaan hankkeiden toteuttamista. Myös valtionvarainministeriön asettama työryhmä selvitti infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla (loppuraportti, 20.12.2018). Työryhmän mukaan valtion, kunnan tai jonkin muun tahon välitseman väylähankkeen rakennuttamiseksi voidaan perustaa osakeyhtiö, joka rakennuttaisi hankkeen. Hankeyhtiö tulisi käytännössä kysymykseen ensisijaisesti suurten infrahankkeiden yhteydessä.

Edelleen valtionvarainministeriön työryhmä toi esille, että valtio on maksanut valtaosan valtakunnallisten infrahankkeiden kuluista. Valtion edellytykset osoittaa rahoitusta ovat kuitenkin rajalliset ja rahoituksesta kilpailevat monet muutkin perustellut tarpeet. Mitä enemmän suurten infrahankkeiden kustannuksista voidaan kattaa muiden kuin valtion toimesta, sitä pienempi on valtiolle hankkeesta koituva rasitus ja sitä enemmän, nopeammin ja suurempia hankkeita voidaan valtion osarahoituksella toteuttaa.

Hankeyhtiöiden toiminnassa olennaista on oikeanlaisten kannustimien luominen, jotta voitaisiin varmistaa korkeatasoinen liikenneinfrastruktuurin kehittäminen. Hankeyhtiön keskeisenä tarkoituksena olisi ratayhteyksien suunnittelu yhteistyössä alueen kaupunkien ja kuntien kanssa. Ratahankkeiden suunnitteluvaihe rahoitettaisiin omistajien-yhtiölle antamin pääomituksin. Hankkeen suunnittelukustannusten kattamiseen voidaan mahdollisesti saada myös EU-tukea.

2.2 Neuvotteluiden reunaehdot

Hankeyhtiöitä koskevissa neuvotteluissa selvitetäisiin tarkemmin eri osapuolten visio ja tavoitteet suunnittelu-yhtiöille sekä ehdot ja edellytykset yhtiöiden perustamiselle. Neuvotteluissa käytäisiin läpi myös yhtiöiden taloudelliset- ja päätöksentekoprosessit.

Hankeyhtiöiden osakkaiksi tulisi hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Hankeyhtiöissä voisi olla myös muita osakkaita edellyttäen, että yhtiössä säilyisi julkisomisteinen määränemmistö. Kaikkien osakkaiden tulisi sitoutua yhtiön pääomittamiseen sekä tehtävään osakassopimukseen. Jo neuvotteluvaiheessa eri osapuolet sopisivat yhtiöiden

pääomittamisesta siinä laajuudessa, että yhtiöt voivat tämän sovitun pääomituksen avulla toteuttaa hankkeiden suunnittelun rakentamisvalmiuteen asti. Pääomitus voidaan kuitenkin toteuttaa porrastetusti suunnittelun edessä, kunhan sitoutuminen pääomitukseen on tehty yhtiötä perustettaessa.

Valtio omistaisi hankeyhtiöistä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia. Muut osakkaat sitoutuisivat yhtiön pääomittamiseen noin 49 % osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista. Muilla kustannuksilla tarkoitetaan kustannuksia, joita syntyy hankeyhtiön organisaation toiminnasta.

Tässä vaiheessa perustettavien hankeyhtiöiden tehtävänä olisi hankeyhtiön toimialaan kuuluvan infrastruktuurihankkeen suunnittelu. Raidehankkeen suunnitteluun kuuluu kolme vaihetta:

- 1) alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi,
- 2) yleissuunnittelu ja
- 3) ratasuunnittelu.

Hankeyhtiöiden tavoitteena olisi toteuttaa hankkeiden suunnittelua sekä edistää hankkeita muutoin siten, että myöhemmin voidaan tehdä päätöksiä hankkeiden rakentamisen osalta mahdollisimman laajan taustatiedon pohjalta. Hankkeita ja niiden suunnittelua ei erotettaisi koko väyläverkoston kehittämisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Usein viranomaiset suunnittelevat potentiaalisia väyliä paljon ennen kuin niistä tehdään ratkaisuja. Osa suunnitelluista konsepteista ei toteudu tai suunnittelu jää kesken tai väylä muuntuu suunnittelussa toisenlaiseksi. On syytä korostaa, että lähtökohtaisesti suunnittelupäätökset eivät ehdottomasti ennakoivat hankkeen toteuttamista, vaan mahdolliset toteutuspäätökset on tehtävä kertyneen tiedon pohjalta erikseen. Siten on luonnollista, että osa suunnittelutyöstä ei johda hankkeen toteutumiseen (näin esimerkiksi Väylä tulevaan - Infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla selvittävän työryhmän raportti, Valtiovarainministeriön julkaisu – 34/2018, s. 55). Hankeyhtiöitä koskevilla neuvotteluilla käytäisiin myös läpi hankkeen myötä toteutuvien maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjen ja muiden hyötyjen taikka tulojen ohjaamista hankkeen toteuttamiseen tai muusta valmiudesta osallistua varsinaisen investoinnin kustannusten kattamiseen.

2.3 Pääomitus

Valmistelevana toimena hankeyhtiöiden perustamiseksi ja niiden pääomittamiseksi liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan momentilta 31.10.77 Väyläverkon kehittäminen siirrettäisiin vuoden 2020 talousarvion käsittelyn yhteydessä 15,7 milj. euroa momentille 31.01.88 Osakehankinnat. Myöhemmin 15,7 milj. euroa voitaisiin siirtää edelleen Pohjolan Rautatiet Oy:lle.

Lisäksi valtio luopuisi Suomen valtion ja Pohjolan Rautatiet Oy:n välisen luovutussopimuksen (28.2.2019) mukaisesta tuloutusvelvollisuudesta, jonka mukaan Pohjolan Rautatiet Oy:n tulee tulouttaa valtiolle Neste Oyj:n osak-

keiden realisoinnista kertyneet varat siltä osin kuin nämä ylittävät nettomäärältään 100 milj. euroa. Pohjolan Rautatiet Oy:n maksuliiketilillä on noin 102,7 milj. euroa (tilanne 30.6.2019), jolloin luopuminen koskisi noin 2,7 milj. euroa.

Neuvotteluissa huomioitaisiin se, että Pohjolan Rautatiet voisi talouspoliittisen ministerivaliokunnan myöhemmin niin linjatessa pääomittaa perustettavia hankeyhtiöitä seuraavasti:

- Hankeyhtiö Suomi-rataa 76,5 milj. eurolla;
- Hankeyhtiö Turun tunnin junaa 38,25 milj. eurolla;
- Hankeyhtiöitä niiden toiminnan organisoinnista syntyvien sekä muiden kustannusten kattamiseksi 3,65 milj. eurolla.

2.4 Hankeyhtiö Suomi-rata

Helsingin ja Tampereen välinen ratayhteys on Suomessa merkittävä rautatieliikenteen linkki. Nopeampi ratayhteys tiivistäisi Tampereen ja Helsingin kaupunkiseutujen yhteistä työssäkäyntialuetta ja sillä olisi säteilyvaikutuksia laajalle alueelle Suomen rataverkolla. Nopealla yhteydellä olisi mahdollista sitoa myös Helsinki-Vantaan lentoasema yhä tiiviimmin osaksi rautatieverkostoa. Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Helsingin ja Vantaan välinen lentorata sekä lentoaseman ja Tampereen välinen ratakäytävä.

Valtion tai valtion omistama Pohjolan Rautatiet Oy omistaisi liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi perustettavasta hankeyhtiöstä toiminnan alkaessa noin 51 prosenttia ja muu omistus jaettaisiin kuntien ja mahdollisten muiden julkisomisteisten yhteisöjen kesken. Pohjolan Rautatiet Oy pääomittaisi yhtiötä noin 76,5 milj. eurolla sekä lisäksi hankeyhtiön toiminnan organisoinnista arvioitujen kustannusten määrällä, mutta enintään Pohjolan Rautatiet Oy:n käytettävissä olevan pääoman puitteissa. Muut omistajat pääomittaisivat yhtiötä erikseen sovittavin osuuksin kattaen 49 prosenttia hankeyhtiön kustannuksista (ml. suunnitteluun käytettävät rahat sekä hankeyhtiön organisaation kustannukset).

Koko yhteysvälin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti maksaisi alustavien arvioiden mukaan noin 150 milj. euroa. Lisäksi hankeyhtiölle syntyy kustannuksia mm. yhtiön hallituksen, johdon sekä henkilökunnan palkkioista sekä muusta toiminnan organisoinnista. Näiden kustannusten ennakkollinen arviointi on haastavaa ja edellyttäisi tarkempia keskusteluja hankeyhtiön muiden osakkaiden kanssa. Edelleen yhtiön toiminnan tarkempi organisointi on usein keskeinen yhtiön johdon arvioitavaksi kuuluva asia.

Helsinki-Tampere-yhteysvälin kehittämiseksi suunniteltujen hankkeiden (Lentorata ja Lentoasema-Tampere-ratakäytävä) kokonaiskustannukset ovat alustavien arvioiden mukaan noin 5,5 miljardia euroa.

Lentorata

Lentorata on tunnistettu Uudenmaan maakuntakaavassa, jolloin ensimmäisen vaiheen suunnittelu voi alkaa melko pikaisesti. Alustava yleissuunnittelu

ja ympäristövaikutusten arviointi kestäisi n. kaksi vuotta. Lentoradan koko suunnittelu voisi nopeimmillaan kestää n. viisi vuotta, mutta tällöin eri suunnitteluvaiheita pitäisi pystyä toteuttamaan rinnakkain sekä mistään suunnitteluvaiheesta ei alkaisi valitusprosessia. Mikäli suunnittelua ei voida tehostaa, niin hankkeen suunnittelu kestäisi n. kahdeksan vuotta.

Investointivalmius olisi mahdollista saavuttaa aikaisimmillaan vuoteen 2025 mennessä. Lentoradan suunnittelukustannusten osuus on n. 45-50 miljoonaa euroa.

Lentoaseman ja Tampereen välinen ratakäytävä

Ratakäytävää ei ole tunnistettu maakuntakaavoissa, minkä vuoksi alustava yleissuunnittelu, ympäristövaikutusten arviointi ja maakuntakaavoitus olisivat Lentorataa kriittisempiä suunnitteluvaiheita. Maakuntakaavoitus voisi alkaa alustavan yleissuunnittelun aikana ja prosessi kestäisi kahdesta kolmeen vuotta, minkä lisäksi on huomioitava mahdolliset valitusprosessit.

Ennen voimassaolevaa maakuntakaavoitusta, ei yleissuunnittelua hankkeen osalta voida aloittaa. Investointivalmius olisi mahdollista saavuttaa 2020-luvun lopulla. Lentoaseman ja Tampereen välisen ratakäytävän suunnittelukustannuksiksi on arvioitu yhteensä n. 100 miljoonaa euroa

2.5 Hankeyhtiö Turun tunnin juna

Helsingin ja Turun välinen ratayhteys on osa Euroopan Union TEN-T – ydinverkkokäytävää ja se muodostaa keskeisen yhteysvälin Suomen liikennejärjestelmässä. Uusi, nopeampi ratayhteys tiivistäisi Turun ja Helsingin kaupunkiseutujen yhteistä työssäkäyntialuetta ja tukisi eteläisen Suomen kehitystä. Uuden yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Espoon kaupunkirata, Espoo-Salo-oikorata, Salo-Turku ja Turun ratapihan jatkosuunnittelu.

Nykyinen junayhteys Helsingistä Turkuun Rantaradan kautta on pitkä, mutkikas ja hidas. Matka-aika on hitaampi kuin moottoritieyhteydellä. Junien määrää Rantaradalla ei voida lisätä, koska se veisi raidekapasiteettia lähiliikenteeltä, jota puolestaan tulisi lisätä. Helsinki-Turku hanke jakautuu neljään kokonaisuuteen:

- Espoo-rata (Espoon kaupunkirata)
- Espoo–Salooikorata (ESA-rata)
- Salo–Turku-kaksoisraide
- Turun ratapihat

Uusi kaksiraiteinen Espoo-Salo oikorata lyhentää Helsinki-Turku rataa noin 26 km. Se mahdollistaa nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välillä sekä lähiliikenteen kehittämisen Kirkkonummen ja Lohjan suuntaan. Salo-Turku kaksoisraide mahdollistaa enemmän junia ja junien kohtaamisen välillä Salo-Turku, kun junien ei tarvitse odotella ohitusta kohtaamisraiteella. Kaksoisraide mahdollistaa myös lähiliikenteen Turku-Salo välille. Helsingin ja Turun välinen nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa

noin puolella tunnilla sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-aluetta tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen.

*Espoo-rad*an lisäraiteista (Espoon kaupunkirata) on hyväksytty ratasuunnitelma vuonna 2015. Rakentamissuunnitelma odottaa investointipäätöstä.

Espoo–Salooikoradan ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on laadittu 2010. Yleissuunnitelman laatiminen on käynnissä ja se valmistuu v. 2020, jonka jälkeen olisi vuorossa ratasuunnitelman laatiminen. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa aikaisintaan noin vuonna 2027.

Saloo–Turku-välistä on laadittu kaksoisraideselvitys 2010. Seuraavaksi laadittaisiin ratasuunnitelma. Rakentaminen on mahdollista aloittaa arviolta v. 2025. Turun ratapihan ratasuunnitelma on käynnissä ja valmistuu v. 2019. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa arviolta v. 2022–2023.

Turun tunnin junan suunnittelukustannukset ovat vuoden 2020 jälkeen n. 75 miljoonaa euroa, eli suunnittelukustannukset ovat kokonaisuudessaan yli 115 miljoonaa euroa. Lisäksi hankeyhtiölle syntyy kustannuksia mm. yhtiön hallituksen, johdon sekä henkilökunnan palkkioista sekä muusta toiminnan organisoinnista. Näiden kustannusten ennakkollinen arviointi on haastavaa ja edellyttäisi tarkempia keskusteluja hankeyhtiön muiden osakkaiden kanssa. Edelleen yhtiön toiminnan tarkempi organisointi on usein keskeinen yhtiön johdon arvioitavaksi kuuluva asia.

Rakentamisvalmiuden saavuttamiseksi yhteysvälin suunnitteluun tarvitaan vielä kokonaisuudessaan arviolta noin 75 milj. euroa, joka koostuu ympäristövaikutusten arvioinnista koko yhteysvälille sekä

- o Espoo–Salooikoradan ratasuunnittelusta (kustannusarvio 60 milj. euroa),
- o Saloo–Turku –kaksoisraiteen ratasuunnittelusta (15 miljoonaa euroa) ja

Osapuolten sitouduttua hankkeeseen yhtiö perustettaisiin siten, että valtio tai valtion omistama Pohjolan Rautatiet Oy omistaisi yhtiöstä perustamisvaiheessa 51 prosenttia. Muu omistus jaettaisiin kuntien ja mahdollisten muiden julkisomisteisten yhteisöjen kesken siten, että muut omistajat pääomittaisivat yhtiötä erikseen sovittavin osuuksin yhteensä kattaen 49 prosenttia hankeyhtiön kustannuksista (ml. suunnitteluun käytettävät rahat sekä hankeyhtiön organisaation kustannukset). Ensivaiheessa suunnitteluvastuu siirrettäisiin Väylävirastolta hankeyhtiölle ja yhtiö jatkaisi Väyläviraston jo tekemää suunnittelua yhteysvälille.

Valtio on jo sitoutunut rahoittamaan Väyläviraston suunnittelua 40 milj. eurolla. Selkeyden vuoksi todetaan, että hankeyhtiön perustamisen yhteydessä valtio (tai Pohjolan Rautatiet Oy) pääomittaisi hankeyhtiötä edelleen lisää noin 38,25 miljoonalla eurolla, sekä lisäksi hankeyhtiön toiminnan organisoinnista arvioitujen kustannusten määrällä, mutta enintään Pohjolan Rautatiet Oy:n käytettävissä olevan pääoman puitteissa.

Helsinki–Turku-yhteysvälin toimenpidetarpeet ja alustavat kustannusarviot:

- Espoo - Salo oikorata (ESA-rata) n. 2 mrd. euroa
 - Salo - Turku kaksoisraide 390 milj. euroa
 - Turun ratapihat (1. vaihe) 80 milj. euroa
- Kustannukset tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Suunniteltavan yhteysvälin rakentaminen voisi alkaa vuosien 2024 ja 2027 aikana. ESA-rata on tunnistettu maakuntakaavoituksessa ja yleissuunnittelu on käynnissä. Yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2020 aikana, minkä jälkeen alkaa ratasuunnittelu. Ratasuunnitelma voi valmistua vuosien 2023 tai 2024 aikana. Rakentamista koskeva rahoituspäätös voitaneen tehdä 2025 tai 2026 aikana. Turun ratapihan kehittämisen sekä Salo-Turku kaksoisraiteen ratasuunnitelmat ja rakentamisvalmius saavutetaan arviolta vuoden 2021 aikana. Aikataulut ovat kuitenkin riippuvaisia hankeyhtiön työskentelyn etenemisestä sekä lisärahoituksesta.

Espoon kaupunkiradan osalta on jo olemassa valmis ratasuunnitelma sekä asemakaavoitus, mutta joka vaatii pieniä täsmennyksiä Kaukalahden aseman suunnitelmien osalta. Espoon kaupunkiradan alustava kustannusarvio on 275 milj. euroa. Espoon kaupunkirata on hankevaiheistuksen osata selvästi edellä muita hankeyhtiöiden toimialaan ja tehtäviin kuuluviksi mainittuja tehtäviä. Tämän vuoksi Espoon kaupunkiradan jatkon osata ratkaisut tehtäisiin maankäytön, asumisen ja liikenteen, eli MAL-sopimusmenettelyn yhteydessä.

3. Hankeyhtiöt ja EU-rahoitus

EU-tukea on mahdollista saada liikennehankkeille, jotka koskevat ns. Euroopan laajuista liikenneverkkoa TEN-T (Trans-European Transport Network). Verkko sisältää kattavan verkon, ydinverkon sekä ydinverkkokäytävät. Verkon osat on määritelty TEN-T-suuntaviivoissa. Käytännössä tukea saa nimenomaan ydinverkkokäytävälle. Tuki-instrumenteista merkittävin on liikenteen Verkkojen Eurooppa -väline eli CEF Transport (Connecting Europe Facility for Transport). CEF-asetuksessa määritellään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti EU-tukea myönnetään liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuurihankkeille.

Tukiprosentti vaihtelee riippuen hankkeen tyypistä. Esimerkiksi suunnittelun tuki on maksimissaan 50 % ja ratakkeiden tuki on maksimissaan 20 % tukikelpoisista kustannuksista (tuki voi olla korkeampi, jos hanke koskee pulonkaloja tai on rajat ylittävä). Suunnittelulle CEF-tukea voi hakea silloin, kun suunnittelutyöstä on olemassa hanke, jolla on budjetti, sille on rahoitus ym. ja päätös suunnittelutyön käynnistämisestä pystytään tekemään heti. Rakentamiskustannuksiin tukea voi hakea silloin, kun hanke on päätetty toteuttaa ja sille on rahoitus olemassa (esimerkiksi valtion budjetissa).

Euroopan komissio antoi toukokuussa 2018 ehdotuksensa EU:n seuraavan rahoituskauden 2021–2027 monivuotiseksi rahoituskehikseksi. Ehdotettu rahoituskehys on jaettu ohjelmittain, joista yksi on Verkkojen Eurooppa -väline (CEF). Kesäkuussa 2018 komissio antoi ehdotuksensa CEF-asetuksen

uudistamiseksi seuraavaa rahoituskautta varten. Liikenteen alan investointeihin osoitettaisiin CEF-rahoitusta 30,6 miljardia euroa, mistä 12,8 miljardia euroa olisi osoitettu yleisiksi määrärahoiksi.

Komission ehdottama maksimituki suunnittelukustannuksille olisi edelleen 50 %. Liikennehankkeiden rakennuskustannusten maksimitueksi komissio ehdottaa 30 % (esimerkiksi rajat ylittävälle hankkeille tuki voisi olla vielä tätäkin korkeampi).

Komission rahoituskehusehdotusta ja CEF-asetusehdotusta käsitellään EU:n päätöksentekoprosessin mukaisesti. Jaettavissa olevan CEF-rahoituksen kokonaismäärä ja tukiprosentit voivat vielä muuttua. Suomen osalta tukikelpoinen rataverkkokin on vielä CEF-asetuksen käsittelyn ajan avoin. (Väylä tulevaan - Infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla selvittävän työryhmän raportti, Valtiovarainministeriön julkaisu - 34/2018, s. 37-40).

Rahoituskaudella jaossa olevan CEF-rahoituksen taso määräytyy rahoituskehyyksen yhteydessä, mutta tarkemmat yksityiskohdat määritellään CEF-asetuksessa ja edelleen asetuksen mukaisissa työohjelmissä sekä lopulta hakuprosessien yhteydessä.

Seuraavasta EU:n monivuotisesta rahoituskehyyksestä (MFF, multiannual financial framework) vuosille 2021-2027 on tarkoitus sopia Suomen EU-puheenjohtajuuskaudella syksyn 2019 aikana. CEF-rahoituskierruksesta (hakukierroksen aikataulu ja jaettava rahasumma) päätettäneen syksyllä 2020 ja ensimmäinen seuraavan rahoituskauden CEF-tukihaku järjestettäneen vuoden 2021 aikana niin, että hakemusten jättöpäivä ajoittunee vuoden 2021 loppupuolelle. Tämän hetkisen tiedon mukaan jaettava rahapotti (pl. Military Mobility) on n. 12 miljardia euroa vuosille 2021-2027, josta Suomen saannin voidaan arvioida olevan vähintään n. 200 miljoonaa euroa, mikäli tukikelpoisia hankkeita on löydettävissä.

Suomessa tukikelpoista rataa on tällä hetkellä käytännössä välillä Naantali/Turku - Helsinki – Vainikkala johtuen rataosuuden sijainnista Skandinaavia-Välimeri ydinkäytävällä. Syksyn täydentävässä rahoitushaussa on saanti kuitenkin mahdollista Turun tunnin junan sekä Pääradan suunnan suunnittelulle. Mikäli infrahankkeen suunnittelua varten olisi perustettu hankkeyhtiö, voisi se hakea tukea. Mikäli yhtiötä ei ole, voi valtio hakea rahoitusta hankkeelle tulevan yhtiön lukuun.

Syksyn 2019 aikana käynnistyy CEF:n osalta todennäköisesti täydennys-haku (ns. re-flow), missä jaettava rahamäärä on tämän hetkisen tiedon mukaan n. 700-800 miljoonaa euroa. Asiasta päätettäneen syyskuun liikenne-neuvostossa. Syksyn täydennyshaussa on Suomen saanti mahdollista Turun tunnin junan sekä mahdollisesti Pääradan suunnan suunnittelulle. Huomionarvoista on, että tuen saamisen edellytyksenä on se, että tuettavien hankkeiden tulisi valmistua vuoden 2023 loppuun mennessä.

4. Rail Baltica-yhtiö

Rail Baltica on suunnitteilla oleva uusi, noin 1 000 kilometrin pituinen rata-yhteys Tallinnasta Baltian maiden kautta Puolan Varsovaan. Radan hinnaksi on arvioitu noin 6 mrd. euroa, josta pääosa tulisi EU:n koheesiomäärärahoista. Tavoitteena on hankkeen valmistuminen vuoteen 2026 mennessä.

Hankkeen koordinoitua varten Viro, Latvia ja Liettua perustivat vuonna 2014 yhteisyrityksen RB Rail AS. Suomi ja Puola ovat osallistuneet kutsuttuina tarkkailijoina yhtiön hallintoneuvoston (Supervisory Board) kokouksiin. Yhtiön toiminnan periaatteet on määritelty osakkaiden sopimuksessa 24.10.2014. Sopimuksen mukaan Suomi ja Puola voivat halutessaan myöhemmin tulla yhtiön osakkaiksi samoin ehdoin kuin nykyiset osakkaat.

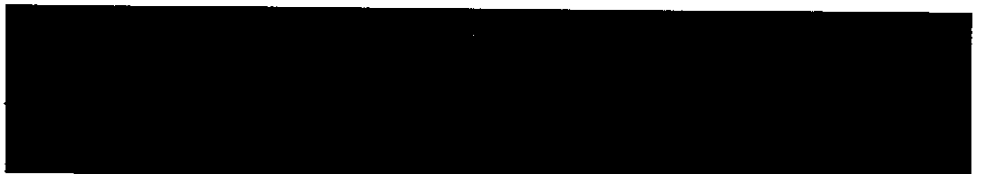
Suomen ja Puolan mahdollista osakkuutta on käsitelty komission johdolla käydyissä Rail Baltica task forcen kokouksissa 30.8.2018, 15.10.2018 ja 20.12.2018. Puola on ilmoittanut, ettei se tässä vaiheessa ole tulossa osakkaaksi, mutta harkitsee asiaa, kun rata on avattu liikenteelle. Suomi on ilmoittanut olevansa valmis harkitsemaan osakkuutta, jos Suomen mukaan-tulo nopeuttaisi hankkeen toteuttamista. Baltian maiden liikenneministerit luovuttivat 10.12.2018 Suomelle virallisen kutsun tulla RB Rail AS -yhteisyrityksen osakkaaksi.

Pääministeri Sipilän hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 1.2.2019 linjausta, jonka perusteella Suomi osallistuisi RB Rail AS-yhteisyritykseen tätä tarkoitusta varten perustettavan Rail Baltica -yhtiön kautta (joka olisi perustettu Pohjolan Rautatiet Oy:n tytäryhtiöksi). Rail Baltica -yhtiö liittyisi osakkaaksi RB Rail AS-yhteisyritykseen ja Suomi käyttäisi yhteisyrityksessä puhevaltaa osakkuusyhtiönsä kautta.

Yhteisyrityksen osakkuudelle asetettiin seuraavat ehdot:

- RB Rail AS -yhteisyritys vastaisi kaikista koko hanketta koskevista asioista ja mm. EU-rahoitus kulkisi sen kautta.
- Kilpailutuksille laadittaisiin hankintojen läpinäkyvyyden takaavat ohjeet.
- Yhtiön johto ja hallinto saatettaisiin ammattimaiselle tasolle.

Rail Baltica -yhtiötä oli tarkoitus pääomittaa 2 milj. eurolla.



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

5. Rautatieliikenteen kilpailun avaaminen: Kalusto- ja Kiinteistöyhtiö

Pääministeri Sipilän hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 1.2.2019 linjausta, joka mukaan Pohjolan Rautatiet Oy olisi perustanut rautatieliikenteen kilpailun avaamisen edistämiseksi Kalustoyhtiön sekä Kiinteistöyhtiön. Edelleen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi linjausta jonka mukaan Pohjolan Rautatiet Oy olisi edelleen pääomittanut Kalustoyhtiötä 71 milj. eurolla.

Pääministeri Rinteen hallituksen ohjelmassa todetaan, että rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa seurataan HSL:n lähiliikenteen kilpailutuksen tuloksia ja jatkakilpailutuksissa edetään Open Access -mallin mukaan (s. 117). Tämän johdosta Kalusto- tai Kiinteistöyhtiön perustamista ei voida pitää tässä yhteydessä tarkoituksenmukaisena.