

14.2.2020

Turun tunnin juna valtion ja kuntien yhteisenä hankkeena - Q&A

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyyn 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. Turun tunnin juna -hankkeen edistämiseksi neuvottelijoiden kesken on löydetty yhteisymmärrys hankeyhtiön perustamiseksi.

1. Mihin hankeyhtiötä tarvitaan?

Lähtökohtana raideliikenteen kehittämiseksi 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 ra-investointeja 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 kestäväen 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 kestäväen liikkumisen tavoitteita laajasti. Raideyhteydet tiivistävät suurten kaupunkiseutujen välisiä työssäkäyntialueita ja tehostavat taloudellista toimintaa kunnissa ja kaupungeissa. Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen. Hankkeilla pyritään laajentamaan yritysten liiketoiminta-alueita, tukemaan matkailua sekä kasvattamaan alueiden vetovoimaa ja kilpailukykyä.

Hankeyhtiön perustamisen taustalla on tavoite ryhtyä edistämään Helsingin ja Turun välisen raideyhteyden suunnittelua. Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Helsinki–Turku-yhteysväli on yksi Suomen vilkkaimpia henkilöliikenteen rataosuuksia. Espoo-Salo-oikorata lyhentäisi Helsinki-Turku rataa. Se mahdollistaisi nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välillä sekä

lähiliikenteen kehittämisen Kirkkonummen ja Lohjan sekä Vihdin suuntaan. Salo-Turku kaksoisraide mahdollistaisi enemmän junia ja junien kohtaamisen välillä Salo-Turku sekä myös lähiliikenteen Turku-Salo välille. Nykyisen Rantaradan kehittämisellä ei voida saavuttaa vastaavia matka-aikahyötyjä mm. ratalinjan vuoksi, mutta yhteysväli jää kuitenkin tärkeäksi lisäkapasiteetin tarjoajaksi.

Helsinki–Turku-rataosuus on myös osa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rajat ylittävää Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävää. Helsinki ja Turku ovat molemmat myös TEN-T-kaupunkisolmukohtia.

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 koko 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 hankeyhtiöt voitaisiin perustaa yhteistyössä valtion ja kuntien kanssa. Neuvotteluissa on edistytty marraskuusta alkaen ja nyt osapuolten kesken on saavutettu neuvottelutulos 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.

5. Mitkä tahot ovat mukana osakassopimuksessa?

Osakassopimuksessa ovat mukana valtion lisäksi seuraavat tahot:

- Turun kaupunki
- Espoon kaupunki
- Helsingin kaupunki
- Salon kaupunki
- Lohjan kaupunki
- Vihdin kunta
- Kirkkonummen kunta.

6. Mikä on Turun tunnin junan suunnittelukokonaisuus?

Helsinki–Turku nopean junayhteyden voidaan katsoa koostuvan neljästä eri osakokonaisuudesta: Espoo-rata, Espoo–Saloo-oikorata, Salo–Turku-rataväli sekä Turun ratapihan kehittämisen eräät

osa-alueet. Hankeyhtiön perustamisen tarkoituksena on edistää Espoo-Salo-oikoradan sekä Salo-Turku-ratavälin suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.

Espoo-radan sekä Turun ratapihan nopean ratayhteyden kehittämiseen liittyvien osien toteutus ovat edellytyksiä Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden toteutumiselle. Edellä mainitut hankkeet ovat hankevaiheistuksen osalta selvästi edellä hankeyhtiön toimialaan ja tehtäviin kuuluviksi mainittuja tehtäviä, eivätkä näin ollen kuulu hankeyhtiön toimialaan.

Neuvotteluiden tausta-aineistona on käytetty Väyläviraston uusimpia kysyntäennusteita, joissa on tunnistettu yhteysvälin kehittämisen positiiviset vaikutukset niin pitkän matkan liikenteeseen kuin lähijunaliikenteeseen.

7. Miten kauan ratayhteyden suunnittelu kestää?

Helsinki – Turku nopean junayhteyden jatkosuunnittelun on välillä Salo – Turku arvioitu ilman mahdollisia valitusaikoja kestävän vuoteen 2024 asti ja välillä Espoo-Salo vuoteen 2025 asti.

Hankeyhtiömallin yhtenä tavoitteena on suunnittelun nopeuttaminen.

8. 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.

9. Mitä hanke maksaa?

Turun tunnin junan jäljellä olevat, hankeyhtiön toimesta tapahtuvan, suunnittelun kustannukset on arvioitu noin reiluun 75 miljoonaan euroon, josta Espoo-Salo oikoradan suunnittelukustannukset ovat noin 60 miljoonaa euroa ja Salo-Turku kaksoisraiteen noin 15 miljoonaa euroa.

Alustava arvio rakennuskustannuksista Espoo-Salo oikoradalle on noin 2,3 miljardia euroa ja Salo-Turku kaksoisraiteelle noin 435 miljoonaa euroa.

10. Miten eri osapuolten rahoitusosuudet jakautuvat? (suunnittelun osalta)

Talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa on 10.9.2019 päätetty, että valtio omistaisi hankeyhtiöistä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia ja että muut osakkaat sitoutuisivat yhtiön pääomitukseen noin 49 prosentin osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämistä kustannuksista sekä muista yhtiön hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista.

Muut osakkaat ovat sopineet 49 prosentin osuuden pääomituksen jakautumisesta. Pääomitus- ja omistusosuudet ovat hankeyhtiössä seuraavanlaiset. Osapuolet ovat sitoutuneet vastaamaan hankeyhtiön kustannuksista enintään alla mainitulla euromäärällä:

Osakas	Osuus (milj. €)	Osuus (% , noin)
Suomen valtio	39,45 milj. €	51 %
Turun Kaupunki	10,25 milj. €	13,3 %
Espoon kaupunki	10,25 milj. €	13,3 %
Helsingin kaupunki	5,8 milj. €	7,5 %
Salon kaupunki	3,74 milj. €	4,8 %
Lohjan kaupunki	3,74 milj. €	4,8 %
Vihdin kunta	3,74 milj. €	4,8 %
Kirkkonummen kunta	0,38 milj. €	0,5 %

11. 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 maaliskesäkuun aikana 2020. Varsinaiset tukihakemusten rahoituspäätökset tehdään arvioinnin jälkeen kesä-heinäkuussa 2020, minkä jälkeen tukisopimukset voidaan allekirjoittaa myönteisen tukipäätöksen tapauksessa.

12. Miten Turun tunnin juna toteutuessaan vaikuttaa matka-aikoihin?

Matka-aika Helsinki-Turku -välillä olisi nopeimmillaan noin 73 minuuttia ns. Express-junilla. IC-junilla matka-aika olisi noin 86 minuuttia. Matka-aika Helsingin ja Vihdin/Lohjan välillä olisi IC-junalla n. 35 minuuttia ja lähiliikenteen junilla noin 41 minuuttia.

13. Milloin liikennöinti uudella nopealla Helsinki-Turku junaradalla voisi alkaa?

Rakennushanke voisi kokonaisuudessaan valmistua ja liikennöinti alkaa nykyisen arvion mukaan vuoden 2031 lopussa. Osapuolet ovat sopineet suunnittelusta rakentamisvalmiuteen asti, rakentamisvaiheeseen siirtyminen edellyttää uusia neuvotteluja ja päätöksiä.

14. 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 helmikuussa 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.

15. 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. 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 Turun tunnin juna -neuvotteluryhmän puheenjohtaja, Miikka Rainiala
(+358 295 34 2051)