

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Kaupunginhallitus, § 199, 08.06.2020
Kaupunginhallitus, § 269, 31.08.2020

§ 269

Itäradan suunnitteluhankeyhtiön pääomittaminen

MliDno-2019-1677

Kaupunginhallitus, 08.06.2020, § 199

Valmistelijat / lisätiedot:

Ari Liikanen
ari.liikanen@mikkeli.fi
hallintojohtaja

Alkuvuodesta 2019 kymmenen itäisen Suomen kaupunkia ilmoitti olevansa mukana Itäradan hankeyhtiövalmistelussa (Kuopio, Kouvola, Joensuu, Lappeenranta, Mikkeli, Porvoo, Kajaani, Imatra, Iisalmi ja Pieksämäki). Mikkelin kaupunginhallitus linjasi asiasta kokouksessaan 11.2.2019 § 84. Tuolloin Itäradan hankeyhtiöneuvottelut eivät konkreettisesti käynnistyneet, sillä Sipilän hallitus jätti eronpyyntönsä kesken Itäradan hankeyhtiöneuvotteluvalmistelun. Hallituksen vaihduttua liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti Väyläviraston toteuttamana vielä uuden selvityksen itäisen suunnan raideyhteyksistä, joka julkistettiin 28.5.2020.

Väyläviraston selvityksen mukaan uusista ratakäytävistä kannattavampi olisi Porvoo-Kouvola-linjaus Kotka-Luumäkilinjaukseen verrattuna. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteen mukaan "Seuraavaksi kuntien kanssa aloitetaan keskustelut suunnitteluhankeyhtiön perustamisesta uutta itäistä ratayhteyttä varten. Hankeyhtiömallilla voidaan edetä, jos kunnat ovat halukkaita rahoittamaan suunnittelua samoin ehdoin kuin jo perusteilla olevissa Suomirata ja Turun tunnin juna -hankeyhtiöissä on sovittu, sanoo liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka."

Ehdotus

Esittelijä: Timo Halonen

Kaupunginhallitus päättää, että Mikkelin kaupunki osallistuu Itäradan suunnitteluhankeyhtiön perustamista koskeviin liikenne- ja viestintäministeriön johtamiin neuvotteluihin.

Päätös

Hyväksyttiin.

Kaupunginhallitus, 31.08.2020, § 269

Valmistelija / lisätiedot:

Jouni Riihelä
Jouni.Riihela@mikkeli.fi
tekninen johtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Hallitusohjelmassa on linjattu kolmesta suuresta raidehankkeesta. Ne ovat päärata ja sen laajennukset ("Suomirata"), Helsingistä länteen suuntautuva rata ("Turun tunnin juna") mukaan lukien Espoon kaupunkirata sekä Helsingistä itään suuntautuva rata. Kaikkia suuria raideliikenneinvestointeja edistetään talouspoliittisen ministerivaliokunnan 10.9.2019 puoltamien linjausten mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on aloittanut keskustelut itäisen suunnan raideyhteyden suunnitteluhankeyhtiön perustamisen edellytyksistä. Aloitustilaisuus kuntien kanssa pidettiin 24.6.2020. Tilaisuudessa keskusteltiin hankeyhtiövalmistelun aloittamisen reunaehdoista Väyläviraston laatiman selvityksen pohjalta. Väyläviraston selvitys Itä-Suomen junaliikenteen kehittämisestä julkaistiin 28.5.2020.

LVM kartoittaa nyt kuntien alustavaa halukkuutta osallistua hankeyhtiön perustamiseen ja itäisen suunnan suunnittelun rahoitukseen: "Osapuolia pyydetään ilmoittamaan liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 31.8.2020 onko näillä alustavat edellytykset osallistua hankeyhtiön pääomittamiseen edellä mainitut hankeyhtiön perustamisen reunaehdot huomioiden. Tässä yhteydessä voi myös ilmoittaa onko osapuolella erityisiä reunaehtoja pääomituksen tekemiselle."

Hankeyhtiö vastaisi hankkeen suunnittelusta rakentamisvalmiuteen asti

Itäisen suunnan hankeyhtiöneuvottelut käytäisiin samoilla ehdoilla kuin perusteilla olevien Suomi-rata- ja Turun tunnin juna -hankeyhtiöiden neuvottelut. Hankeyhtiön toimialana ja tehtävänä olisi hankkeeseen liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti.

Edellytyksenä aiemmissa neuvotteluissa on ollut, että hankeyhtiöön tulisi omistajiksi eli osakkaiksi valtion lisäksi myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Edelleen valtion tulisi omistaa hankeyhtiöstä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia ja muiden osakkaiden noin 49 prosenttia. Alustavan arvion perusteella suunnittelukustannukset Porvoo-Kouvola-linjauksessa olisivat noin 70 miljoonaa euroa.

Paras vaihtoehto uudeksi itäiseksi linjaukseksi on Itärata

Väylävirasto julkaisi 28.5.2020 selvityksen itään suuntautuvan henkilöliikenteen nopeuttamisesta ja raideverkon palvelutason nostosta. Selvityksessä vertailtiin nykyisen rataverkon parantamista ja uusia ratakäytäviä Porvoon kautta Kouvolaan tai Porvoon ja Kotkan kautta Luumäelle. Väylävirasto on julkaissut myös aiemmin keväällä 2019 LVM:n tilaaman Itärata selvityksen, jonka lopputulokset ja päätelmät olivat hyvin pitkälti samankaltaiset.

Selvityksen mukaan Itäradan Porvoo-Kouvola linjaus on paras vaihtoehto uudeksi idän suunnan yhteydeksi. Se parantaa ja nopeuttaa laajemmin itäisen Suomen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle. Samaan aikaan se on lähes kaksi kertaa kustannustehokkaampi verrattuna Kotkan ja Luumäen kautta kulkevaan linjaukseen.

Väyläviraston teettämän selvityksen (2019) mukaan Itäradan laajemmat taloudelliset vaikutukset ovat kokonaisuutena positiivisia ja hankkeen toteutumisella olisi myös myönteisiä kerrannaisvaikutuksia. Yhteenvedon mukaan Itärata-hankkeen toteutumisella olisi suotuisia vaikutuksia Itä-Suomen saavutettavuuteen sekä junaliikenteen kysynnän kasvuun. Uusi rataosuus lyhentäisi matka-aikojia

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

merkittävästi. Itärata lisää myös asumisen ja työpaikan sijainnin valinnan joustavuutta, mikä parantaa työmarkkinoiden toimivuutta.

Nopeushyötyjen lisäksi uudella raideyhteydellä saadaan raiteille lisäkapasiteettia ja mahdollistetaan palvelutason nosto sekä tulevaisuuden suurnopeusjunat.

Osallistuminen Itäradan hankeyhtiöön

Itärata on uusi raideyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalta Porvoon kautta Kouvolaan, jonka toteutuminen edellyttää Lentoradan rakentamista pääkaupunkiseudulla. Kaksiraiteisena ja nopealle junakalustolle sopivana Itärata maksaisi 1,7 miljardia euroa Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan toteutettuna.

Itäradan täysimääräisten hyötyjen saavuttamiseksi tarvitaan investointeja lisäksi Savon ja Karjalan, Kouvola-Kotka sekä Luumäki-Vainikkala -radoille. Parantamistoimenpiteet kohentavat myös tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta sekä tukevat myös uuden Porvoo-Kouvola ratayhteyden toteuttamista. Itäratahankkeen kaupungit edistävät näitä perussparannustoimenpiteitä uuden Porvoo-Kouvola ratayhteyden rinnalla. Nykyisen rataverkon toimenpiteet toteutetaan kuitenkin valtion toimesta erillisenä uudesta Itäratayhteyden hankeyhtiöstä. Itäratahankkeen kaupungit odottavat nykyisen rataverkon parannustoimenpiteiden toteutumista valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman puitteissa.

LVM:n alustavan arvion perusteella suunnittelukustannukset ovat noin 4 % rakentamiskustannuksista. LVM:n arvion mukaan suunnittelukustannukset Itäradan Porvoo-Kouvola -linjauksessa ovat siis noin 70 miljoonaa euroa, joka jakautuisi 51 % valtion 49 % kunnille ja muille osakkaille. Itäradan osalta kunnille ja muille julkisyhteisöille kohdistuva alustava rahoitus olisi tästä noin 34,3 miljoonaa euroa.

Suunnittelun ja rahoituksen arvioidaan jaksottuvan arviolta noin 6#10 vuoden ajalle ja lopputuotoksena syntyisi lainvoimainen ratasuunnitelma itäisen suunnan raideyhteyden rakentamiseksi. Suunnitteluhankeyhtiön perustamisen edellytyksenä on, että yhtiöön on saatu riittävä rahoitus, jolla suunnittelu voidaan toteuttaa rakentamiseen asti.

Alkukesästä 2020 yksitoista itäisen Suomen kaupunkia (Iisalmi, Imatra, Joensuu, Kajaani, Kouvola, Kuopio, Lappeenranta, Mikkeli, Pieksämäki, Porvoo ja Varkaus) ilmoitti halukkuutensa osallistua Itäradan lentoasema-Porvoo-Kouvola -linjauksen hankeyhtiökeskusteluihin. Savonlinna ei ole vielä ilmoittanut kantaansa hankeyhtiöneuvotteluihin.

Rahoituslaskelmaluonnos on laadittu kaupunkien osalta saavutettavuushyötyjen (70 %) ja väestöosuuksien (30 %) mukaan. Porvoon osalta on kysymys uudesta henkilöliikenneyhteydestä ja viimeisimmän LVM:n johdolla tehdyn Väyläviraston selvityksen perusteella Porvoolle koituu mittavat hyödyt, joten osuudeksi on asetettu 37 %.

Itäradan hankeyhtiövalmisteluun osallistuvat kaupungit pääomittaisivat hankeyhtiötä alustavan arvion mukaan seuraavin osuuksin:

Porvoo 9,8 miljoonaa euroa
Kouvola 4,8 miljoonaa euroa

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Lappeenranta 3,6 miljoonaa euroa
Kuopio 3,2 miljoonaa euroa
Mikkeli 2,7 miljoonaa euroa
Joensuu 2,4 miljoonaa euroa
Imatra 2,3 miljoonaa euroa
Pieksämäki 1,7 miljoonaa euroa
Varkaus 1,5 miljoonaa euroa
Kajaani 1,4 miljoonaa euroa
Iisalmi 1,3 miljoonaa euroa

Hankeyhtiövalmisteluun osallistuvien kaupunkien alustavat pääomitusosuudet ovat yhteensä enimmillään 34,7 miljoonaa euroa edellyttäen, että valtio omistaisi hankeyhtiöstä perustamisvaiheessa vähintään 51 %. Tarkemmista rahoitusosuuksista neuvotellaan, kun kaikki suunnitteluhankeyhtiön pääomittamiseen osallistuvat tahot ovat selvillä. Jatkoneuvotteluissa tulisi voida varmistaa, että suunnittelua tehdään kustannustehokkaasti ja asteittain niin, että valtion päätös radan rakentamisesta on tehtävissä.

Kuopion, Kouvolan, Joensuun, Lappeenrannan, Mikkelin, Kajaanin, Imatran, Iisalmen, Varkauden ja Pieksämäen kaupungit asettavat reunaehdoiksi:

1. Itäisen Suomen uusia raidelinjauksia tulee olla vain yksi, Helsinki-Vantaan lentoasema-Porvoo-Kouvola.
2. Valtion tulee ohjata viimeistään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kautta Uudenmaan maakuntakaavoitusta, mikäli muutoin ei Porvoo-Kouvola kaavallinen valmius etene.

Itärata -ohjausryhmän puitteissa on käyty myös rakentavat keskustelut Helsingin ja Vantaan kaupunkien virkamiesjohdon kanssa. Helsinki on suhtautunut Itärata-hankeyhtiön perustamiseen alustavasti ja yleisesti myönteisesti ja ottaa asiaan osaltaan kantaa antaessaan oman vastauksensa liikenne- ja viestintäministeriölle määräaikaan mennessä.

Pienemmiltä itäisen Suomen radanvarsikunnilta (Lapinlahti, Siilinjärvi, Suonenjoki, Mäntyharju, Parikkala ja Kitee), on kysytty alustavasti kiinnostusta lähteä mukaan heitä hyödyttävän Itäradan suunnitteluhankeyhtiöön väestön mukaisella osuudella. Pienempien kuntien mahdollisia rahoitusosuuksia ei ole vielä huomioitu edellä esitettyssä rahoituslaskelmassa. Kiteen kaupunki on ilmoittanut kiinnostuksensa. Mäntyharju on käynyt asiasta keskustelua ja sitoutuu lähtemään mukaan. Mäntyharjun virallinen päätös asiasta saadaan elokuun loppuun mennessä. Myös Parikkala ja Suonenjoki käsittelevät asiaa kaupunginhallituksissa elokuun aikana.

Itäradan merkitys Kaakkois- ja Itä-Suomelle

Itäradan vaikutusalueella asuu noin 930 000 asukasta eli noin joka kuudes suomalainen. Pääkaupunkiseutu mukaan lukien vaikutusalueella on noin 2 miljoonaa asukasta eli enemmän kuin joka kolmas suomalainen. Hanke on todella keskeinen koko Kaakkois- ja Itä-Suomen aluekehitykselle lähivuosisikymmeninä. Kyseessä on aidosti lähes puolen Suomen yhteinen hanke.

Itäisen Suomen kaupungit (Kouvola, Kuopio, Joensuu, Mikkeli, Lappeenranta, Imatra, Iisalmi, Varkaus, Pieksämäki, Savonlinna, Porvoo, Kajaani), maakuntaliitot (Etelä-

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Karjalan liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto, Kainuun liitto, Pohjois-Karjalan liitto, Pohjois-Savon liitto), kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt luovuttivat 2.5.2018 vetoamuksen silloiselle liikenne- ja viestintäministerille Itäradan puolesta.

Parempi saavutettavuus ja lyhyemmät matka-ajat antaisivat uutta nostetta elinkeinoelämälle, mahdollistavat paikasta riippumattoman työn ja hillitsevät liikenteen päästöjä. Itärata yhdistäisi myös Porvoon uutena ratakaupunkina rataverkkoon ja toisi 32 minuutin yhteyden Porvoosta Helsinkiin. Lisäksi yhteys lentoasemalle paranisi huomattavasti, joka on ensiarvoisen tärkeää yritysten sijoittumisen ja päivittäisen matkustamisen kannalta.

Itäradan vaikutusalueella on paljon suurteollisuutta ja kansainvälisiä yhtiöitä, joille toimivat liikenneyhteydet ovat elintärkeitä. Junayhteydet itäisestä Suomesta ovat merkittävästi hitaampia ja palvelutasoltaan heikompia kuin läntisessä Suomessa. Toimivat ja kehittyvät yhteydet tukevat elinkeinoelämän kehittymistä luonnonvaroiltaan rikkaassa itäisessä Suomessa, erityisesti vientiteollisuuden näkökulmasta ja ovat näin ollen tärkeitä koko Suomen näkökulmasta. Alueen yritysten ja toimijoiden yhteinen tahtotila on ollut itäisen Suomen kehittäminen ja saavutettavuuden parantaminen Itärata-hankkeen kautta. Alueen elinkeinoelämän edustajat ovat olleet alusta saakka hankkeen tukena.

Rataverkon kehittäminen, raideliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen ja henkilöjunayhteyksien nopeuttaminen vaikuttavat aiempaa enemmän yritysten sijoittumiseen ja ihmisten asuinpaikkakunnan valintaan. Maakuntakeskusten saavutettavuuden parantamisella on siten erittäin suuri merkitys alueen elinvoiman kehittymiselle. Tämän johdosta itäisen Suomen maakunnat ja kaupungit yhdistivät tavoitteensa edistää Itäradan toteuttamista ja mahdollistaa Itärata-hankeyhtiön perustaminen. Itärata-hanke on käynnistynyt laaja-alaisena maakuntien ja alueen kaupunkien yhteistyöprojektina, jossa on toteutettu edunvalvontaa, sidosryhmätyötä ja vaikuttajaviestintää. Lisäksi hankkeen tukena ovat olleet alueen kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt.

Ehdotus

Esittelijä: Timo Halonen

Kaupunginhallitus päättää ilmoittaa liikenne- ja viestintäministeriölle kiinnostuksensa Itärataa eli Porvoo-Kouvola -linjausta koskevan hankeyhtiön perustamiseen sekä hankeyhtiön rahoittamiseen seuraavin reunaehdoin:

1. Itäisen Suomen uusia raidelinjauksia tulee olla vain yksi, Helsinki-Vantaan lentoasema-Porvoo-Kouvola.
2. Valtion tulee ohjata viimeistään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kautta Uudenmaan maakuntakaavoitusta, mikäli muutoin ei Porvoo-Kouvola kaavallinen valmius etene.

Lisäksi kaupunginhallitus toteaa, että Mikkelin kaupunki on valmis neuvottelemaan rahoitusosuuksista tarkemmin, kun ratalinjaus on päätetty sekä kaikki suunnitteluhankeyhtiön pääomittamiseen osallistuvat tahot ovat selvillä. Itäradan hankeyhtiön tässä vaiheessa alustavasti sitoutuvat tahot ovat tarvittaessa valmiit yhdessä kattamaan mahdollisen puuttuvan osan kunnille ja muille julkisyhteisöille kohdentuvista hankkeen suunnittelukustannuksista.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Päätös

Asiasta käydyn keskustelun aikana Arto Seppälä esitti Jukka Pöyryn kannattamana, että Mikkelin kaupunki ilmoittaa liikenne- ja viestintäministeriölle ettei kaupungilla ole kiinnostusta Itärataan eli Porvoo- Kouvolaan linjausta koskevan hakeyhtiön perustamiseen ja sen hankeyhtiön rahoittamiseen. Esityksessä on myös taloudellinen sitoutuminen mahdollisten puuttuvien suunnittelukustannusten rahoitukseen. Avointa valtakirjaa ei voi tähän antaa.

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu esitys ja esitti asian ratkaistavaksi äänestyksellä siten, että, ne jotka kannattavat esittelijän esitystä, äänestävät Jaa ja ne, jotka kannattavat Arto Seppälän muutosesitystä, äänestävät Ei. Äänestysesitys hyväksyttiin ja suoritettuna äänestyksessä annettiin 9 jaa-ääntä (Petri Pekonen, Minna Pöntinen, Jenni Tissari, Kirsi Olkkonen, Pekka Pöyry, Mali Soininen, Armi Salo-Oksa, Jyrki Koivikko, Jarno Strengell) ja 2 ei-ääntä (Jukka Pöyry, Arto Seppälä).

Puheenjohtaja totesi, että esittelijän esitys on tullut kaupunginhallituksen päätökseksi.

Merkitään, että Arto Seppälä ja Jukka Pöyry jättivät asiasta eriävän mielipiteen.

Merkitään, että Jouni Riihelä poistui kokouksesta tämän pykälän käsittelyn jälkeen.

Tiedoksi

Liikenne- ja viestintäministeriö, Kuopio, Kouvola, Joensuu, Lappeenranta, Porvoo, Kajaani, Imatra, Iisalmi ja Pieksämäki

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta sekä 4.9.2020 kaupungin yleisessä tietoverkossa julkaistusta pöytäkirjasta jäljennetyn otteen oikeaksi todistaa.

Mikkelissä
04.09.2020

Ari Liikanen
hallintojohtaja

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi sähköpostilla 4.9.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Kuopio, Kouvola, Joensuu, Lappeenranta, Porvoo, Kajaani, Imatra, Iisalmi ja Pieksämäki

Marjaana Kolehmainen, asianhallintasihteeri

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Mikkelin asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§269

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee valmistelua tai täytäntöönpanoa ei saa kuntalain (410/2015) 136 §:n perusteella hakea muutosta.