

## Itärata 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. Itärata-hankkeen edistämiseksi neuvottelijoiden kesken on saavutettu neuvottelutulos 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 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 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 työssäkäyntialueita suurten kaupunkiseutujen sisällä ja välillä ja tehostavat näin taloudellista toimintaa kunnissa ja kaupungeissa. Helsingin ja Kouvolan välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Lentorata–Porvoo–Kouvola-raideyhteys lyhentäisi Helsingin ja Kouvolan välistä yhteyttä ja lyhentäisi siten myös Helsingin ja Joensuun sekä Helsingin ja Kuopion välisiä yhteyksiä. Se mahdollistaisi nopeamman kaukoliikenteen Helsingistä ja Helsinki-Vantaan lentoasemalta Savon ja Karjalan radoille, lyhentäisi ratayhteyttä Helsingistä Pietariin, toisi Porvoon kokonaan uutena kaupunkina junayhteyden piiriin ja mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen idän suuntaan sekä lähiliikenteen

kehittämisen Porvoon suuntaan. Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-aluetta tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen.

### 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?

Maaliskuussa 2021 aloitettiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tiiviit osakassopimusneuvottelut, jotta Itärata-hankeyhtiö voitaisiin perustaa yhteistyössä valtion ja kuntien 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.

### 5. Mitkä tahot ovat mukana osakassopimuksessa?

Suomen valtion lisäksi osakkaina yhtiössä ovat Porvoo, Kouvola, Helsinki, Lappeenranta, Kuopio, Mikkeli, Joensuu, Imatra, Pieksämäki, Kajaani, Iisalmi, Siilinjärvi, Lieksa, Kitee, Nurmes, Lapinlahti, Suonenjoki, Mäntyharju, Askola, Parikkala, Taipalsaari, Rautjärvi, Lapinjärvi ja Myrskylä.

### 6. Mikä on Itäradan suunnittelukokonaisuus

Varsinainen Itärata sisältää Lentorata-Porvoo-Kouvola-raideyhteyden suunnittelun rakennusvalmiuteen asti. Itäradan lähtökohtana ja edellytyksenä on Lentorata, jonka suunnittelun edistäminen rakentamisvalmiuteen asti on erillisen yhtiön, Suomi-rata Oy:n vastuulla. Itäradan suunnittelua varten perustettava yhtiö tekee yhteistyötä Suomi-rata Oy:n kanssa Lentoradan ja Lentorata–Porvoo–Kouvola-raideyhteyden suunnittelutyön yhteensovittamiseksi.

### 7. Miksi päätettiin valita Porvoo-Kouvola linjaus

Pääministeri Marinin hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 20.1.2021 neuvottelujen aloittamista Itärata -hankeyhtiön perustamiseksi. Itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluita jatkettaisiin Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta.

Hankeyhtiön perustamisen edellytyksiä sekä yhtiön tehtävää ja toimialaa on arvioitu yhdessä ja yhteistyössä kuntien sekä alueen toimijoiden kanssa. Hankeyhtiön perustamisen edellytyksenä on riittävän rahoituksen järjestäminen myös vähemmistöosakkailta.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti keskustelut itäisen suunnan raideyhteyden suunnitteluhankeyhtiön perustamisen edellytyksistä kesällä 2020. Aloitustilaisuus kuntien kanssa pidettiin 24.6.2020. Keskustelut käynnistyivät sen jälkeen, kun Väylävirasto oli julkaissut Itä-Suomen junayhteyksien kehittämismallien arviointia koskevan kattavan selvityksen. Selvitys tehtiin LVM:n toimeksiannosta. Selvityksessä vertailtiin junayhteyksien nopeuttamista nykyisessä ratakäytävässä sekä uusissa ratakäytävissä Lentorata–Porvoo–Kouvola ja Lentorata–Porvoo–Kotka–Luumäki.

Kesäkuussa pidetyssä tilaisuudessa keskusteltiin hankeyhtiövalmistelun aloittamisen reunaehdoista Väyläviraston laatiman selvityksen pohjalta. Samalla kartoitettiin kuntien alustavaa halukkuutta osallistua hankeyhtiön perustamiseen ja itäisen suunnan suunnittelun rahoitukseen vastaavilla periaatteilla, jotka ovat olleet Suomi-rata-hankeyhtiön ja Turun tunnin juna -hankeyhtiön neuvotteluiden lähtökohtina. Suomi-rata sekä Turun tunnin juna -hankeyhtiöiden perustamisen edellytyksenä on ollut se, että muut osakkaat sitoutuisivat yhtiön pääomittamiseen noin 49 prosentin osuudella arvioituista kustannuksista.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi alueen toimijoita ilmoittamaan viimeistään 31.8.2020, onko näillä alustavat edellytykset osallistua hankeyhtiön pääomittamiseen edellä mainitut hankeyhtiön perustamisen reunaehdot huomioiden. Itäisen suunnan alueen toimijoilta saatujen vastausten perusteella hankeyhtiömallin edellytyksenä ollut kuntien rahoitusosuus, yhteensä 34,3 miljoonaa euroa, näytti täyttyvän sellaisen hankeyhtiön osalta, jonka tehtävänä olisi Porvoo-Kouvola-ratalinjauksen suunnittelu ja rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Ministeriö aloitti 7.10.2020 keskustelut Porvoo-Kouvola-ratalinjauksen suunnitteluhankeyhtiön sitoutuneiden kaupunkien ja kuntien kanssa. Sen sijaan Porvoo-Kotka-Luumäki-linjauksen suunnittelua puoltaneiden kuntien vastausten perusteella hankeyhtiön rahoitus näytti jäävän vajaaksi reilun 16 miljoonan euron edestä tarvittavasta noin 54 miljoonasta eurosta. Kotkan kaupunginvaltuusto on myöhemmin lisännyt alustavasti osuuttaan mahdollisessa hankeyhtiössä 16,3 miljoonalla eurolla. Tämän myötä myös Porvoo-Kotka-Luumäki-linjauksen osalta kuntien rahoitusosuus täytyisi.

Väyläviraston selvityksessä nykyisten ratojen kehittäminen osoittautui uusien oikoratojen kannattavammaksi. Itäisen suunnan uusien ratayhteyksien toteuttaminen toisi kuitenkin suuremmat hyödyt kuin nykyisten ratojen kehittäminen. Suurten investointikustannusten johdosta niiden kustannustehokkuus jäisi kuitenkin heikommaksi. Selvityksen mukaan uusista ratakäytävistä kannattavampi olisi Porvoo–Kouvola-linjaus.

Ratalinjausvalintaa on käyty tarkemmin läpi 20.1.2021 julkaistussa muistiossa.

## 8. Miten kauan ratayhteyden suunnittelu kestää

Itäradan suunnittelu kestää kokonaisuudessaan alustavan arvion mukaan 8-10 vuotta. Tämä pitää sisällään esiselvityksen, alustavan yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin, yleissuunnittelun sekä ratasuunnittelun.

## 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

Itäradan suunnittelukustannuksiksi on arvioitu noin 79 miljoonaa euroa, mikä sisältää perustettavan suunnittelusta vastaavan hankeyhtiön toimintakulut.

Itäradan rakennuskustannuksiksi on alustavasti arvioitu noin 1,7 miljardia euroa (MAKU 130, 2010=100). Kustannukset on arvioitu pelkästään uudelle rataosalle. Rakentamisvaiheeseen siirtyminen edellyttää uusia neuvotteluja.

## 11. Miten eri osapuolten rahoitusosuuden jakautuvat

Talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa on 20.1.2021 päätetty, että valtio omistaisi itärataa suunnittelevasta hankeyhtiöstä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia. Hankeyhtiön perustamisen edellytyksenä olisi, että muut osakkaat sitoutuisivat yhtiön pääomittamiseen noin 49 % osuudella arvioituista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista.

Kuntien rahoitusosuudet on eritelty valtioneuvoston hankeikkunasta olevassa Itärata Oy:n osakassopimuksessa.

## 12. CEF-haku

Itärataa pyritään saamaan TEN-T asetusuudistuksen yhteydessä TEN-T-verkolle, jotta sen suunnittelulle voidaan hakea CEF-rahoitusta.

## 13. Miten itärata toteutuessaan vaikuttaa matkustusaikaan/tms.

Lentorata-Porvoo-Kouvola-raideyhteys lyhentää alustavien arvioiden mukaan Helsingin ja Kouvolan välistä matka-aikaa nopeustasolla 220 km/h noin 13 minuuttia verrattuna tilanteeseen, jossa raideyhteys kulkee Lahden kautta ja Lentorata on toteutettu. Matka-aika Helsingin ja Kouvolan välillä olisi 220 km/h nopeustasolla noin 64 minuuttia, Helsinki-Kuopio-välillä nopeimmillaan noin 3 tuntia 38 minuuttia, Helsinki-Joensuu-välillä nopeimmillaan noin 3 tuntia 54 minuuttia sekä Helsinki-Pietari-välillä nopeimmillaan noin 3 tuntia 17 minuuttia. Matka-ajoissa ei ole huomioitu muita mahdollisia nopeuttamistoimenpiteitä Savon ja Karjalan radoilla. Arviot matka-ajoista tarkentuvat suunnittelun edetessä.

## 14. Milloin liikennöinti voisi alkaa radalla

Liikennöinti Itäradalla voisi alustavan arvion mukaan käynnistyä 2040-luvun alussa. Lentorata on edellytys Itäradalle. Perustettavan hankeyhtiön tehtävänä on Itäradan suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Rakentamisvaiheeseen siirtyminen edellyttää erillisiä neuvotteluja ja päätöksiä.

## 15. Mitä tapahtuu seuraavaksi

Yhtiö on perustettu maaliskuussa 2022.

Yhtiön ensivaiheen tehtävänä olisi järjestää toimintansa sellaiseksi, että se pystyy

mahdollisimman pian ryhtyä hoitamaan hankkeen jatkosuunnitteluun liittyvää tehtäväänsä.

## 16. Miksi ratahankkeiden suunnittelu vie vuosia ja toteutus liki vuosikymmenen

Yleisesti ottaen ratahankkeiden suunnitteluprosessi on vaiheittainen ja tarkentuva ja se sisältää useita lakisäätteisiä 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 lakisäätäinen 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 tehtävä maastoleikkaus.

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

Kuitenkin hankeyhtiömallin yhtenä tavoitteena on suunnittelun nopeuttaminen.