

Itäisen rantaradan hankeyhtiön suunnitteluhankeyhtiön pääomittaminen

Kh § 118

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 kuntien alustavaa halukkuutta osallistua hankeyhtiön perustamiseen ja itäisen suunnan suunnittelun rahoitukseen.

Hankeyhtiö vastaisi ratahankkeen suunnittelusta

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. Kaikkia suuria rai-deliikenneinvestointeja edistetään talouspoliittinen ministerivaliokunnan 10.9.2019 puoltamien linjausten mukaisesti.

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.

Kuntien tulee ilmoittaa 31.8.2020 mennessä kiinnostuksensa suunnitteluhankeyhtiön pääomittamiseen. Vastausten pyytämällä on tarkoitus kartoittaa alueen toimijoiden edellytyksiä ja riittävän laajaa sitoutumista hankeyhtiön perustamiseen aikaisempia hankeyhtiöneuvotteluita vastaavilla periaatteilla.

Itäisen rantaradan toimijoiden sitoutuminen hankeyhtiön perustamiseen

Kotkan, Haminan ja Lovisan kaupungit sekä Pyhtään ja Virolahden kunnat yhdessä muiden toimijoiden kanssa ovat edistäneet Itäisen rantaradan toteutumista yhdessä muiden vahvojen toimijoiden kanssa.

Väyläviraston 28.5.2020 julkaiseman selvityksen mukaan tavaraliikenteen potentiaaliset hyödyt ovat selvästi suuremmat Itäisen rantaradan linjauksessa. Se on selvityksen mukaan nopein yhteys pääkaupunkiseudulta Karjalan radalle ja Pietariin. Tulevaisuudessa nopein mahdollinen yhteys Helsingin ja Pietarin ja Moskovan välillä kulkisi rannikkoa pitkin.

Suomen kokoisessa maassa uusien ratayhteyksien tulee olla sekaliikenne-ratoja, jotka mahdollistavat sekä henkilö- että tavaraliikenteen. Suomen koko talouden riippuvuus viennistä ja viennin rooli elpymisessä ja tulevaisuuden talouskasvun tekijänä tulee huomioida investointipäätöksissä.

Helsingin lentoasema – Porvoo – Loviisa – Kotka/Hamina – Luumäki/Vaalimaa -rata eli itäinen rantarata on valtakunnallinen hanke, jonka kasvavalla alueella sijaitsevat merkittävimmät liikenteen nykyiset ja tulevaisuuden solmukohdat: Helsingin, Porvoon, Loviisan ja HaminaKotkan satamat, Hel-

sinki-Vantaan lentoasema ja Pyhtään lentokenttä. Satamien kautta kulkee yli puolet Suomen ulkomaankaupan viennistä ja radan vaikutuspiirissä asuu yli kaksi miljoonaa suomalaista. Alueelta puuttuu rannikon suora ratayhteys pääkaupunkiseutuun ja Itä-Suomeen.

Uusien ratojen täytyy edistää nykyverkon parempaa toimivuutta ja vahvistaa elinkeinoelämän kilpailukykyä. Itäinen rantarata lisää koko Suomen viennin kilpailukykyä. Alueen vahva teollisuus, viimeaikaiset kattavat investoinnit sekä radan myötä satamiin lisääntyvä tavaraliikenne luovat työpaikkoja. Merkittävät toimijat, kuten Suomen suurin satama HaminaKotka, tarvitsevat kasvaakseen ratayhteyttä. Itäinen rantarata muodostaa satamien ja teollisuuden vyöhykkeen, joka tuottaa kasvua ja lisää Suomen investointipotentiaalia. Henkilöliikenteen matka-ajat nopeutuvat koko Itä-Suomesta.

Ratayhteys mahdollistaa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen laajentamisen merenrantavyöhykkeelle. Vetovoimainen vyöhyke houkuttelee osajia. Rata luo työssäkäyntialueita myös Kotkan ja Haminan sekä Lappeenrannan ja Imatran välille. Uusi ratalinjaus saa aikaan merkittävän ilmasto-työhyödyn siirtäen autoilijoita joukkoliikenteen pariin ja raskaita kuljetuksia maanteiltä raiteille. Itäinen rantarata luo myös huomattavan lisäarvon Suomen huoltovarmuuden ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

LVM:n alustavan arvion perusteella suunnittelukustannukset Porvoo-Kotka-Luumäki -linjauksessa noin 110 miljoonaa euroa, joka jakautuisi 51 % valtion 49 % kunnille ja muille osakkaille. Itäisen rantaradan osalta kunnille ja muille toimijoille kohdistuva alustava rahoitus olisi tästä 54 Milj. euroa. Rahoitus jakautuisi mukana olevien kuntien ja elinkeinoelämän toimijoiden kesken siten, että kuntien osuus olisi 39 miljoonaa ja yksityisten rahoittajien 15 miljoonaa. Rahoituksen oletetaan jaksottuvan 6-10 vuodelle riippuen suunnitteluajasta.

Itäisen rantaradan toimijat pääomittaisivat hankeyhtiötä alustavan arvion mukaan seuraavilla osuuksilla:

Loviisa 6,0 Milj. euroa
Pyhtää 2,1 Milj. euroa
Kotka 21,4 Milj. euroa
Hamina 8,2 Milj. euroa
Virolahti 1,3 Milj. euroa
Yksityiset rahoittajat 15 Milj. euroa

Elinkeinotoimijat näkevät Itäiselle rantaradalle suurta tarvetta Suomen viennin, työssäkäyntialueiden ja investointipotentiaalin näkökulmasta. Elinkeinotoimijoiden ml. HaminaKotkan sataman kanssa käytyjen keskustelujen perusteella arvioidaan, että yksityisiä rahoittajia Itäisen rantaradan suunnitteluun saadaan mukaan.

Kuntien reunaehtona hankeyhtiöön perustamisneuvotteluihin ja pääomittamiseen liittyen on, että hankeyhtiö suunnittelee Itäistä rantarataa (Helsinki-Porvoo-Loviisa-Kotka-Hamina-Luumäki/Vaalimaa -linjausta). Itäinen rantarata tulee rakentaa tavara- ja henkilöliikenteen käyttöön soveltuvana sekaliikenneratana, jolloin radasta hyötyvät matkustajat, elinkeinoelämä, teollisuus ja transitoliikenne. Monipuolinen käyttö hyödyntää suuren investoinnin tehokkaasti tuottaen talouskasvua ja työllisyyttä koko Suomelle.

Suomen rataverkkoa on kehitettävä strategisesti kokonaisvaikutukset huomioiden. Päätösten on perustuttava kokonaisvaltaiseen arvioon ratojen laaja-alaisista vaikutuksista: henkilöliikenteen matka-aikojen lisäksi päätöksenteon keskiössä on oltava pitkän aikavälin vaikutukset aluekehitykselle ja työllisyydelle, teollisuuden tavaraliikenteelle ja elinkeinoelämälle, Suomen investointipotentiaalille, huoltovarmuudelle ja ilmastolle.

Valmistelija kunnanjohtaja Veli-Matti Pulli, 050 389 2100.

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus antaa lausuntonsa kunnanvaltuustolle Itäisen rantaradan hankeyhtiön perustamiseen ja pääomittamiseen liittyen.

Päätös

Kunnanhallitus esittää kunnanvaltuustolle seuraavaa lausunnoksi Itäisen rantaradan hankeyhtiön perustamiseen ja pääomittamiseen:

Itäinen rantarata luo sujuvat raideyhteydet Suomen suurimpaan vientisatamaan, eli HaminaKotkan vientisatamaan, ja täten lisää koko Suomen viennin kilpailukykyä. Samalla Itäinen rantarata tarjoaisi riskienhallinnallisesti parhaan vaihtoehdon Kouvola-Luumäki rataosuuden kapasiteettihaasteisiin. Lisäksi nopeammalla raideyhteydellä pääkaupunkiseudulta Pietariin on hyötynsä valtakunnallisesti. Virolahti näkeekin Itäisen rantaradan erittäin kannattavana investointina koko Suomen kannalta.


Kymenlaakson Maakuntakaavassa 2040 ratalinjaus menee Haminasta suoraan Luumäelle kulkematta Virolahden kautta. Virolahden osalta Maakuntakaavaan 2040 on merkattuna raideliikenteen yhteystarve Vaalimaalle. Tämän hetkinen arvio on, että Itäinen rantarata hyödyttäisi Virolahtea välillisesti, mutta suhteellisesti huomattavasti vähemmän kuin muita lähi-kuntia.

Virolahti kannattaa hankeyhtiön perustamista, mutta arvioidessa Virolahden pääomituksen suuruutta sekä Itäisen rantaradan tuomia hyötyjä Virolahdelle ja virolahtelaisille, Virolahden kunta katsoo, ettei se tule olemaan mukana hankeyhtiön pääomittamisessa 1,3 M€:n panoksella.

Otteen oikeaksi todistaa

Virolahdella 28.8.2020

virallisesti



Veli-Matti Pulli, pöytäkirjanpitäjä

Jakelu

Kotkan kaupunki