



Luomme kasvua: Ratahankeyhtiöt

Tulevalla hallituskaudella on päätettävä ratahankeyhtiöiden jatkosta. Liikenneverkon rahoituksessa tulisi priorisoida nykyisen liikenneverkon kunnossapito ja sen tehokas käyttö ja uudet kehittämishankkeet Väyläviraston investointiohjelman mukaisesti. Mikäli hankeyhtiöhankkeiden kanssa halutaan edetä rakentamisvaiheeseen, tulisi priorisoida hankkeita, joissa ulkoisten maksutulojen potentiaali on suurin.

Ratahankkeiden edistäminen hankeyhtiömallilla

Hankeyhtiöiden tavoitteena on löytää suurten raideinfrahankeiden rahoittamiseksi uusia keinoja. Hankkeiden toteutuessa pidemmällä aikavälillä yhtiön osakkaille syntyy kannustin kehittää yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä, mikä edistää kaupungistumisen ja kestävä kehityksen edellyttämää tehokasta asunto- ja toimitilarakentamista. Hankeyhtiömallista voidaan arvioida olevan erityistä hyötyä silloin, kun hankkeen rahoittamiseksi on tunnistettavissa muita merkittäviä tulovirtoja osakkaiden pääomituslisen lisäksi.

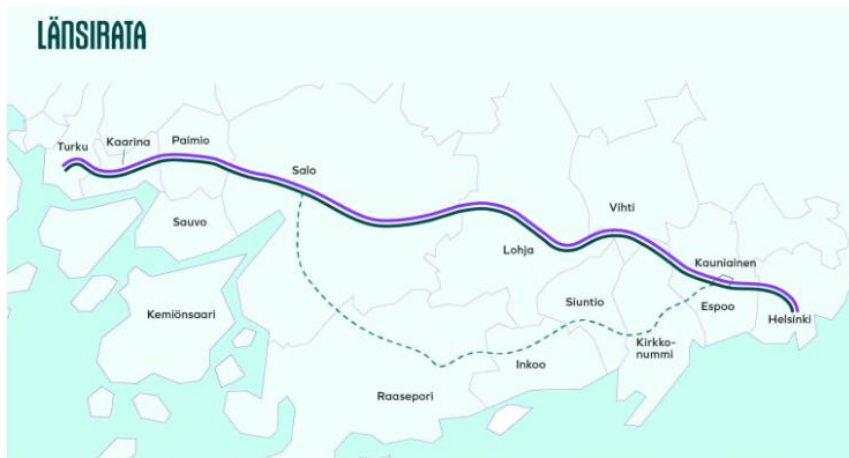
Valtio on sitoutunut rahoittamaan kolmen ratahankkeen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Valtion ja kuntien yhdessä perustamia hankeyhtiöitä ovat Länsirata Oy, Lentorata Oy ja Itärata Oy. Hankkeiden laatimat ratasuunnitelmat voidaan pitää voimassa 4–12 vuotta niiden valmistumisen jälkeen. Hankkeiden keskeyttäminen suunnitteluhankkeen aikana olisi mahdollista vain osakassopimuksissa kuvatulla tavalla.

Länsirata Oy

Yhtiön tehtävänä on ollut Espoo–Salo-oikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen ratasuunnitelmien laatiminen. Valtio ja kunnat ovat neuvotelleet siirtymisestä rakentamisvaiheeseen, ja osakassopimus on hyväksymiskierrolla kunkin osakkaan (Suomen valtio, Espoo, Lohja, Vihti, Salo ja Turku) päätöksentekoeleimissä. Useamman kunnan tekemistä päätöksistä on valitettu ja päätöksillä ei ole lainvoimaa (9/2026). Helsinki ja Kirkkonummi ovat jättäytyneet pois rakentamisvaiheesta.

Neuvottelut ovat koskeneet Espoon ja Lohjan välisiä osahankkeita sekä yhteyksiä Salo–Hajala ja Nunna–Kupittaa. Yhtiön arvio näiden osahankkeiden rakentamisen ja koko yhteysvälin rakentamissuunnittelun kokonaiskustannuksista on 1,32 miljardia euroa nykyhetken hinta- ja kustannustasossa. Suomen valtion maksuosuus tästä on 905 miljoonaa euroa ilman rahoituskustannuksia. Valtion maksuosuus koostuu 385 miljoonan euron oman pääoman ehtoisesra rahoituksesta sekä enintään 520 miljoonan euron suuruisen yhtiön ottaman vieraan pääoman ehtoisesra rahoituksen lyhennyksistä. Edellä mainittu 520 miljoonan euron osuus on ehdollinen eduskunnan määrärahapäätökselle.

Neuvottelut eivät ole koskeneet Lohja–Salo-oikoradan ja Hajala–Nunna-yhteysvälin rakentamista. Yhtiön arvio näiden rakentamiskustannuksesta on noin 1,7 miljardia euroa.



Kuva. Länsiradan linjaus (lähde: Länsirata Oy).

Lentorata Oy

Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravan aseman eteläpuolelle, jossa se liittyy takaisin päärataan. Lentoradan tavoitteena on luoda suora kaukojunayhteys lentoasemalle sekä mahdollistaa nykyistä nopeammat junayhteydet lentoasemalle. Lisäksi Lentorata toisi lisäkapasiteettia Pasila–Kerava-yhteysvälille. Yhtiön osakkaita ovat tällä hetkellä Suomen valtio, Helsinki, Vantaa ja Lahti.

Ratasuunnitelman on määrä olla valmis keväällä 2028, minkä jälkeen hanke on rakentamisvalmiudessa. Ratahankkeen kokonaiskustannukseksi arvioidaan noin 3 miljardia euroa. Yhtiö on myös suunnitellut hankkeen toteutusmallia, jossa kustannuksia pystyttäisiin pienentämään ja jaksottamaan valtion vuosittaista kustannusta.

Itärata Oy

Itärata on suunnitteilla oleva uusi ratayhteys pääkaupunkiseudulta Porvoon kautta Kouvolaan. Se liittyisi Kouvolaan nykyisiin Savon ja Karjalan ratoihin ja etelässä se yhdistyisi Lentorataan. Rata toisi suorat ja nopeat kaukojunayhteydet lentokentälle ja kytkisi itäisen Suomen tiiviimmin kansainvälisiin yhteyksiin ja pääkaupunkiseutuun. Osakkaina yhtiössä on Suomen valtio (51 %) sekä 24 kuntaa itäisestä Suomesta.

Tällä hetkellä käynnissä on yleissuunnitteluvaihe. Ratasuunnittelu aloitetaan arviolta vuoden 2028 lopussa, ja rakentamisvaihe voisi käynnistyä aikaisintaan vuonna 2031. Hankkeen suunnittelun kustannusarvio on 79 miljoonaa euroa. Itäradan toteutuksen kustannusarvio on 2,6–3,2 miljardia euroa Porvoon alueen linjausvaihtoehdosta riippuen. Lentoradan rakentaminen on edellytys Itäradan rakentamiselle.



Tarvittavat toimenpiteet ja etenemisvaihtoehtoja:

- 1) Liikenneverkon rahoituksessa tulisi priorisoida nykyisen liikenneverkon kunnossapito ja sen tehokas käyttö ja uudet kehittämissuunnitelmat Väyläviraston investointiohjelman mukaisesti. Mikäli hankeyhtiöhankeiden kanssa halutaan poliittisesti edetä rakentamisvaiheeseen, tulisi priorisoida hankkeita, joissa ulkoisten maksutulojen potentiaali on suurin. Nykyisessä julkisen talouden tilanteessa hankeyhtiöiden hankkeiden edistäminen edellyttäisi vahvaa valtion budjettitalouden ulkopuolista rahoitusta.
- 2) Etenemisvaihtoehdot **Lentoradan** osalta ratasuunnitelman valmistuttua keväällä 2028:
 - o Laaditaan ratasuunnitelma loppuun, mutta ei edetä rakentamisvaiheeseen tässä kohtaa. Hankeyhtiö ajetaan alas sen nykyisen toimeksiannon päätyttyä. Ratasuunnitelma pidetään voimassa mahdollista myöhempää käyttöä varten. TAI:
 - o Tehdään päätös rakennusvaiheen neuvottelujen aloittamisesta ja tarkemman toteutus- ja rahoitusmallin määrittelystä (hankkeen kokonaiskustannukset noin 3 miljardia euroa).
- 3) Etenemisvaihtoehdot **Länsiradan** osalta:
 - o Jos rakennusvaiheeseen ei ehditä edetä, hankeyhtiö ajetaan alas sen nykyisen toimeksiannon päätyttyä. Ratasuunnitelma pidetään voimassa ja rakentamista on mahdollista jatkaa myöhemmin Väyläviraston toimesta käytettävissä olevan määrärahan puitteissa. Myös tällöin kuntien tulee osallistua kustannuksiin. TAI:
 - o Saatetaan loppuun jo neuvoteltu kokonaisuus ja rakennetaan ratayhteys Helsingin ja Lohjan välille sekä yhteydet Salo-Hajala ja Nunna-Kupittaa (kokonaiskustannusarvio 1,32 miljardia, Suomen valtion osuus 905 miljoonaa euroa). TAI:
 - o Saatetaan loppuun jo tehdyt päätökset ja aloitetaan neuvottelut puuttuvan ratayhteyden rakentamisesta. Puuttuvan ratayhteydet kokonaiskustannukset jo neuvoteltujen osuuksien päälle ovat noin 1,7 miljardia euroa.
- 4) Etenemisvaihtoehdot **Itäradan** osalta:
 - o Edetään nykyisen suunnitelman mukaan ja laaditaan radalle yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma (kustannukset 79 miljoonaa euroa).
 - o Varsinkin mikäli Lentorata ei etene rakentamisvaiheen neuvotteluihin, jätetään Itäradan suunnittelu yleissuunnitelmavaiheeseen. Vuosina 2022–2026 kustannuksia on syntynyt yhteensä noin 14,5 miljoonaa euroa. Vuosina 2027–2028 kustannuksia syntyy arviolta noin 14 miljoonaa euroa / vuosi. Itäradan yleissuunnitelmavaihe käynnistyi kesällä 2026 ja kestää arviolta vuoden 2028 loppupuolelle saakka.
- 5) Mahdollisia uusia hankeyhtiöitä perustettaessa ja olemassa olevien hankeyhtiöiden siirtyessä mahdollisesti rakentamisvaiheeseen on tarpeen arvioida huolellisesti hyötyjä ja vaikutuksia hankkeen edistämisestä vaihtoehtoisesti virastomuodossa Väyläviraston toimesta. Tällöinkin hankkeesta syntyviä kustannuksia tulisi jakaa valtion ja kuntien kanssa sopimusperusteisesti.