

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt - Tilannekatsaus

Liikenne12- yhteistyöryhmä 28.10.2020

Miikka Rainiala, yksikön johtaja
liikenne- ja viestintäministeriö



Tausta ja lähtökohdat

LV LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Ennakoitavammin, enemmän ja etupainoisemmin

Tarvitsemme **E³: ennakoitavampaa liikennejärjestelmäsuunnittelua, enemmän investointeja** infrastruktuuriin ja resursseja sen ylläpitoon sekä **etupainoisemmin** yhteiskuntaa hyödyttäviä hankkeita toteutettavaksi

Hankeyhtiöt mahdollistavat uusien resurssien hyödyntämisen, luovat kannustimet tuottaa hyvälaatuista suunnittelua sekä infrastruktuuria ja antavat mahdollisuuden aikaistaa tarvittavien hankkeiden toteutumisen

Hankeyhtiömalli raideinvestoinneissa – mahdollinen konsepti

- Hankeyhtiömalli kehittää liikenneinfrastruktuuria ja edistää samalla kaupungistumisen vaatimaa tehokasta asunto- ja toimitilarakentamista. Yhdyskuntarakenne kehittyy kokonaisvaltaisesti
- Kunnilla on kannustin kaavoittaa yhtiön vaikutusalueella mahdollisimman tehokkaasti varmistaakseen yhtiön tulovirran
- *Suunnitteluvaiheessa* yhtiö rahoittaisi toimintaansa omistajien yhtiölle antamin pääomituksin
- *Rakentamisvaiheessa* yhtiö rahoittaisi toimintaansa omistajien yhtiölle antamin pääomituksin ja velkarahalla
- *Operointivaiheessa* kustannukset katettaisiin operaattoreilta ja matkustajilta perittävillä käyttäjämaksuilla sekä omistajilta perittävillä määräaikaissä vastikkeilla. Lisäksi yhtiö saisi vuokratuloja hyödyntämällä kiinteistöomaisuutta, jota omistajat osoittaisivat sille apporttisijoituksena



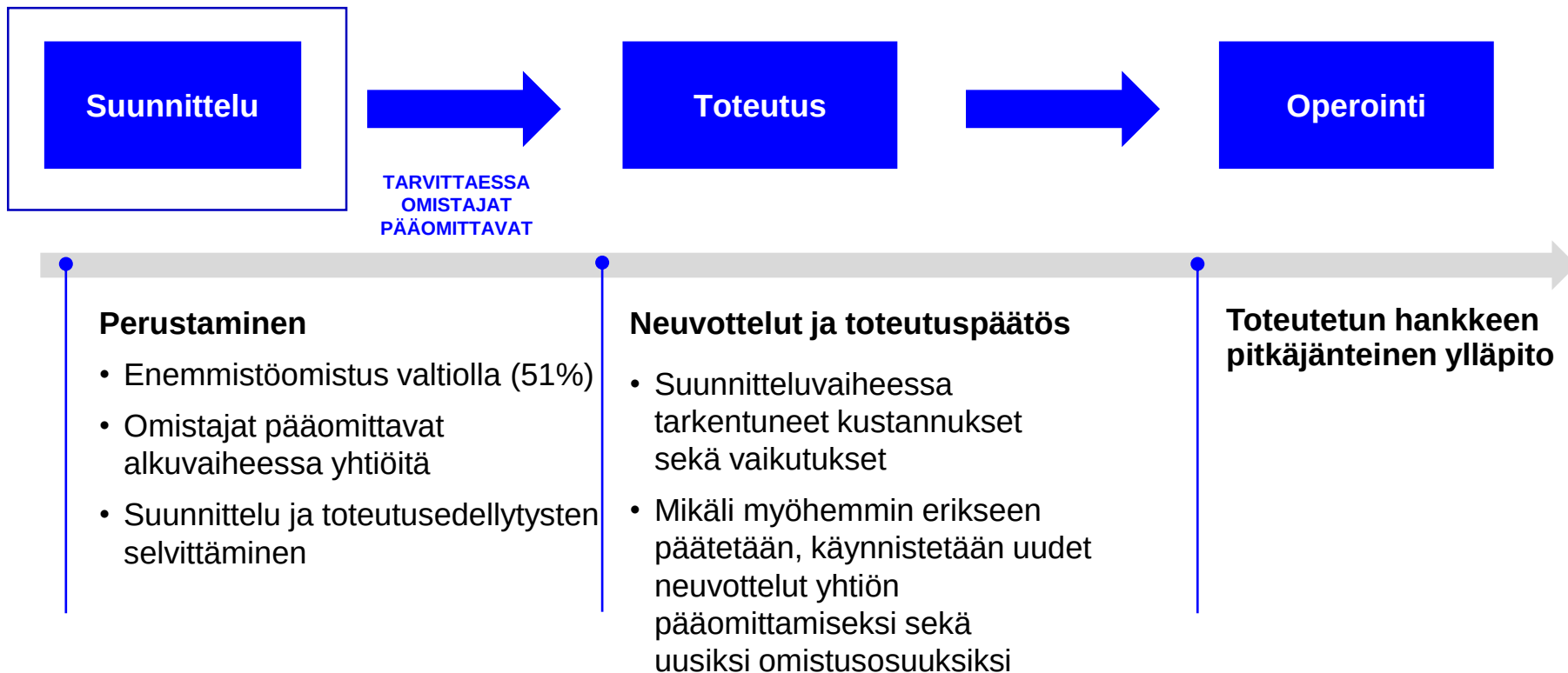
Hankeyhtiömalli vaatii pitkäjänteisyyttä

- Hankeyhtiöiden toiminnassa olennaista on oikeanlaisten kannustimien luominen, jotta voitaisiin varmistaa korkeatasoinen liikenneinfrastruktuurin kehittäminen.
- Raideliikenteen kehittäminen vaatii pitkäjänteistä sitoutumista niin suunnitteluun, rakentamiseen kuin operointiin. Suunnittelu- ja rakentaminen voivat kestää yli vuosikymmenen ja hankkeen kustannusvaikutukset kohdistuvat täten pitkälle ajalle.
- **Huom! Nyt perustettavana olevat yhtiöt keskittyvät suunnitteluun. Rakentamisvaiheeseen siirtymisestä päätetään erikseen.**

Hankeyhtiöiden tilanne



Vaiheistus



Turun tunnin juna

Hinta-arvio: noin **2,8 mrd. €**

Espoo-Salo oikorata 2,3 mrd. €, Salo-Turku kaksoisraide 450 milj. € ja Turun ratapihat 1. vaiheessa 50 milj. €

Suunnittelukustannukset yhteensä noin **115 milj. €**, valtio sitoutunut jo aiemmin 40 milj. €: Hankeyhtiö kattaa kustannuksista **75 milj. €**.

Suunnittelu valmistuu Espoo-Salo radan osalta 2025 – 2026

Suunnitteluyhtiön perustaminen käynnissä

Suomi-rata

Hinta-arvio: noin **5,5 mrd. €**
(sis. Lentorata 2,65 mrd. €, uusi kaksiraiteinen rata)

Suunnittelukustannukset yhteensä noin **150 milj. €**

Lentoradan suunnittelu noin 5 vuotta

Suunnittelu valmistuu Lentoradan osalta noin 2025 ja ratakäytävän osalta 2020-luvun lopulla

Suunnitteluyhtiön perustaminen käynnissä

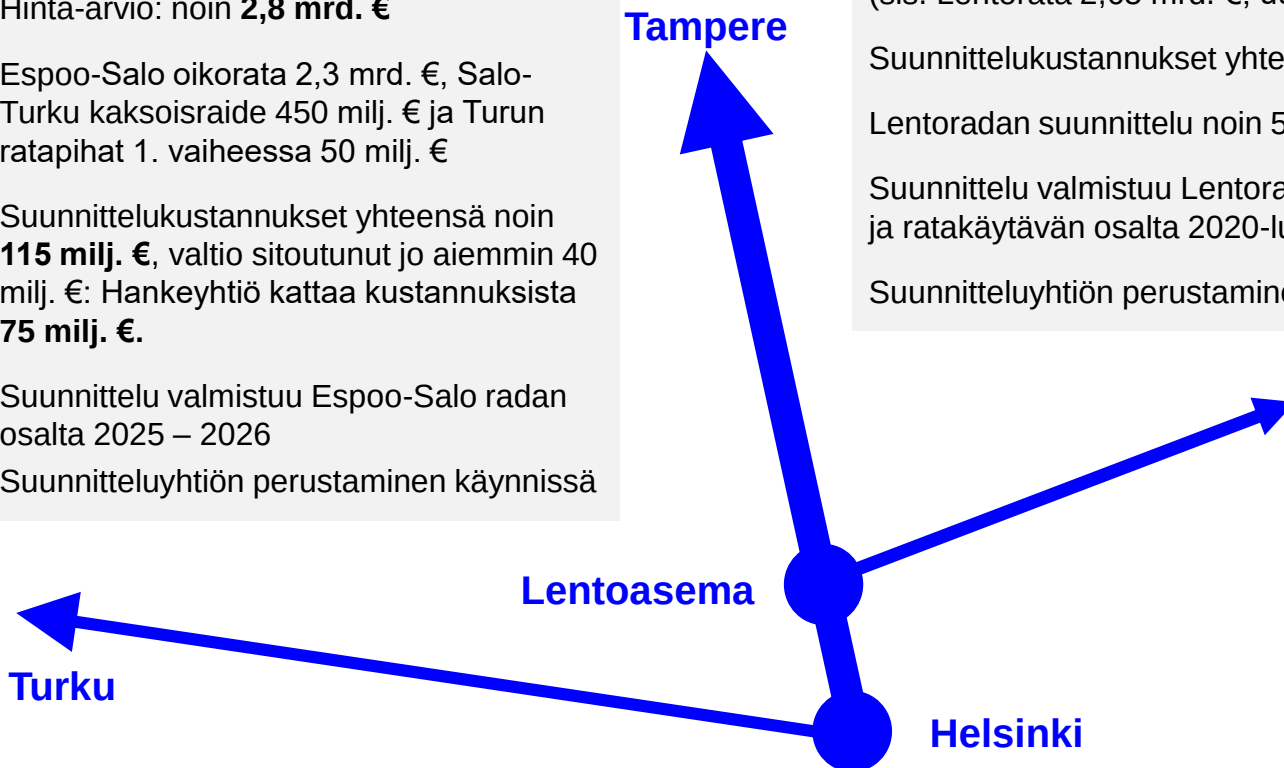
Itäinen suunta

Hinta-arvio: n. **1,7-2,7mrd. €**
Suunnittelukustannukset n. **70-110 milj. €**

Kustannusarviot riippuvat valikoituvasta ratalinjauksesta.

Suunnittelu kestää 6-10 vuotta.

Neuvottelut suunnitteluyhtiön perustamiseksi käynnissä

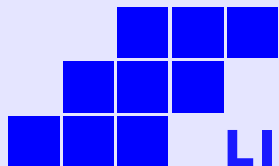


Hankeyhtiöiden tilanne

- Valtioneuvosto päätti 25.6.2020 valtuuttaa liikenne- ja viestintäministeriön perustamaan uudet valtion osittain omistamat osakeyhtiöt: Suomi-rata-hankeyhtiö ja Turun tunnin juna -hankeyhtiö.
- Liikenne- ja viestintäministeriö voi allekirjoittaa yhtiöiden perustamissopimukset ja muut perustamiseen liittyvät asiakirjat ja merkitä valtion puolesta yhtiön osakkeet.
- Suomen valtion osuus kummassakin hankeyhtiössä on 51 prosenttia.
- Suomi-rata-hankeyhtiön tarkoituksena olisi edistää Helsingin ja Tampereen välisen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.
- Turun tunnin juna –hankeyhtiön tarkoituksena olisi edistää Espoo-Salo-oikoradan sekä Salo-Turku-ratavälin suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.
- Lisätietoja hankeyhtiöistä löytyy [hankeikkunasta](#).

Hankeyhtiöiden tilanne – Itäinen suunta

- Väylävirasto julkaisi kesäkuussa 2020 ”Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi” selvityksen (Väyläviraston julkaisuja 16/2020)
- Väyläviraston selvityksen julkaisemisen jälkeen itäisen Suomen alueen toimijat kutsuttiin keskustelemaan itäisen suunnan hankeyhtiöstä ja näitä pyydettiin ilmoittamaan ministeriölle valmiuksista itäisen suunnan hankeyhtiön perustamiseen Suomi-rataa ja Turun tunnin junaa vastaavilla ehdoilla.
- LVM tiedotti 30.9. että itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluita jatketaan Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta.
- Valtion osallistuminen ja sen rahoitusosuus itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluihin käsitellään talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa syksyn 2020 aikana. Valtion rahoitusosuudesta hankeyhtiöön päättäisi eduskunta.



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Hankeyhtiöt osana Liikenne12- suunnitelmaa

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Hankeyhtiöiden rahoitus käsitellään erillään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisesta raamista

- Hankeyhtiöiden vastuulla olevien yhteysvälien kehittämisen rahoitus ei sisälly Liikenne12 taloudelliseen raamiin ja niistä tehtävät päätökset tehdään erikseen.

Hankeyhtiöiden kattamat yhteysvälit tunnistetaan osana suunnitelmaa

- Kuvataan suunnitelmassa valtakunnallisesti merkittävät rataverkon yhteysvälit.
- Sisällytetään tarvittavat linjausvaihtoehdot eikä suljeta pois mahdollisia kehittämisvaihtoehtoja eri yhteysväleillä.

Suurten raidehankkeiden merkitys osana valtakunnallista liikennejärjestelmää

- Suurten raidehankkeiden rooli osana valtakunnallista liikennejärjestelmää kuvataan.
- Hankeyhtiöiden keskeiset liittymäkohdat valtakunnalliseen rataverkkoon tunnistetaan.

Kiitos!

LV LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

