

LAUSUNTO VALTIOVARAINVALIOKUNNAN LIIKENNEJAOSTOLLE 12.11.2024

LENTORATA OY:N TILANNEKUVA

LENTORATA-HANKE

Lentoradalla tarkoitetaan uutta, kaksiraiteista henkilöliikenteen rataa, joka yhdistäisi Helsinki-Vantaan lentoaseman kaukojunaliikenteen piiriin. Helsinki-Vantaa on yksi harvoista kansallisista päälentoasemista, jolta puuttuu suora kaukojunayhteys. Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen merkittävin kansainvälinen lentoasema, jonka kautta tehtiin vuonna 2023 yhteensä 15,3 miljoonaa matkaa. Pääradan ja Lentoradan tavoin se on osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa.

Suunniteltava ratayhteys erkanee pääradasta Pasilan jälkeen, kulkee tunnelissa lentokentän juna-aseman kautta ja liittyy päärataan sekä Lahden oikorataan Keravan Kytömaalla. Lentoradan pituus on 30 kilometriä, josta 28 kilometriä kulkee tunnelissa. Hankealueella on neljä kuntaa: Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava.

Lentorata lyhentää matka-aikaa sekä pääradalta että Lahden oikoradalta tultaessa 20–24 minuuttia. Toteutuessaan se tuo uusia kaupunkiseutuja alle kolmen tunnin junamatkan päähän Helsinki-Vantaan lentoasemasta. Tämä tuo lentoyhteydet paremmin saavutettaviksi erityisesti sellaisilta paikkakunnilta, joista ei ole lentoyhteyttä Helsinkiin. Matka-aika Helsingistä lyhenee 15 minuuttia.

Lyhyempi matka-aika, vaihdottomuus ja vuorotiheys parantavat junaliikenteen palvelutasoa, jolloin junasta tulee entistä houkuttelevampi kulkumuoto. Yhtiöllä on myös käynnissä keskustelu Finavian, Finnairin ja VR:n kanssa mahdollisuuksista kehittää matkaketjuja ja palveluita osana lentokentän juna-asemaa.

Kun yhteydet Helsingin seudun ja Lentorataan hyvin kytkeytyvien muiden kaupunkiseutujen välillä nopeutuvat ja paranevat, paranee myös alueiden kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus. Hyvät yhteydet tukevat alueiden välistä verkottumista ja työvoiman liikkuvuutta, ja siten myös niiden toimintaedellytyksiä ja vetovoimaa. Esimerkkinä tästä on Vantaan Aviapolis, josta odotetaan kehittyvän Suomen suurin työpaikkakeskittymä.

Lentorata muodostaa uuden raideparin Pasila–Kerava-välille ja siten kaksinkertaistaa kaukoliikenneraiteiden kapasiteetin tällä välillä. Nykyisin pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on lähes täydessä käytössä, mikä tarkoittaa, että liikenne on herkkä häiriöille eikä junatarjontaa voida merkittävästi lisätä.

Kun liikennettä siirtyy nykyiseltä pääradalta Lentoradalle kuormitus Pasilan ja Keravan välisellä osuudella vähenee. Tämä sekä parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä että mahdollistaa junatarjonnan lisäämisen matkustuskysynnän vilkkaimpina ajankohtina. Lisäkapasiteetti avaa uusia mahdollisuuksia myös junaliikenteen kilpailun avaamiselle sekä jonkin täysin uuden ratasuunnan nopealle raideliikenteelle.

Vuonna 2040 Lentoradan matkustajamääräksi oletetaan 14,1 miljoonaa henkilöä lentoaseman ja Helsingin välillä sekä 12,5 miljoonaa henkilöä pääradan suuntaan. Kysyntäennusteet on laadittu HSL:n ylläpitämällä Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikennemallilla (HELMET-malli) sekä



Väyläviraston valtakunnallisella, vuonna 2024 valmistuneella liikenne-ennustemallilla. Myös hankearviointi päivitetään liikenne-ennusteiden mukaisesti.

HANKKEEN AIKATAULU

Lentorata-hankkeessa on parhaillaan käynnissä yleissuunnitelman laatiminen sekä siihen liittyvät maa- ja kallioperätutkimukset. Maastotutkimukset jatkuvat koko hankealueella maaliskuuhun 2025 saakka. Yleissuunnitelman on määrä olla valmis vuoden 2025 lopussa.

Välittömästi yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen käynnistetään ratasuunnitelman laatiminen, jonka arvioidaan kestävän tarkentavien maa- ja kallioperätutkimusten kanssa vuoteen 2027. Ratasuunnitelman valmistumisen ja hyväksymisen jälkeen hanke on valmis toteutus- ja toteutusmallipäätöstä varten. Rakentamissuunnittelun ja rakentamisen jälkeen liikennöinti radalla voisi alkaa 2030-luvun puolivälin jälkeen.

HANKKEEN KUSTANNUS JA RAHOITUS

Hankkeen suunnittelukustannusten on arvioitu olevan vuosina 2024–2028 25,0 milj. euroa, jonka omistajat ovat sitoutuneet osakassopimuksella rahoittamaan. Omistajien sitoumusta pienentää Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF) rahoitus, 2,69 milj. euroa, jonka Euroopan komissio myönsi kesäkuussa 2023 Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiin, esiselvitystyöhön sekä yleissuunnitteluun vuosille 2023–2025.

Esiselvitysvaiheessa hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 2,87 miljardia euroa. Kustannusarvio sekä hyötykustannusarvio tarkentuvat seuraavien suunnitteluvaiheiden tuloksina.

Yhtiölle on annettu tehtäväksi selvittää investoinnin takaisinmaksua muuten kuin valtion budjetista. Yhtiöllä on parhaillaan käynnissä selvitys, jossa tutkitaan mahdollisuutta käyttää matkalippujen hinnoittelussa normaalin ratamaksun lisäksi investointimaksua ja ratamaksun korotusta. Tämä on mahdollista rataliikennettä ohjaavien sääntöjen puitteissa. Hinnoittelua ohjaa markkinaehtoinen liikenne ja ratamaksun tulee poiketa pääradan ja HSL-liikenteen hinnoittelusta. Yhtiö jatkaa myös edellisessä vaiheessa aloitettua selvitystä koskien omistajien maankäytön tehostumisesta syntyvää hyötyä ja sen käyttämistä osittain hankkeen rahoittamiseen sekä selvittää pääomasijoittajien osallistumista hankkeeseen. EU-rahoituksen saaminen liikennehankkeisiin näyttää tällä hetkellä epätodennäköiseltä ainakin nykyisen CEF-välineen muodossa.

