



Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto 12.11.2024

Tilannekuva suurista raideliikenteen hankkeista

Asiantuntijalausuntonaan liikenne- ja viestintäministeriö toteaa suurten raideliikenteen hankkeiden (hankeyhtiöiden) tilannekuvasta seuraavaa:

Suomen valtio, edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö on hankeyhtiöissä enemmistöomistaja, mutta yhtiössä on osakkaina myös hankeyhtiöiden suunnittelun vaikutuspiirissä olevia kuntia ja kaupunkia. Osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista on sovittu hankeyhtiökohtaisissa osakassopimuksissa, joka tulee ottaa huomioon yhtiöiden omistajaohjauksessa.

Länsirata Oy:

Perustettujen suunnitteluhankeyhtiöiden toimialana on hankkeeseen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti, eli kunnes ratasuunnitelmat ovat lainvoimaisia. Länsirata Oy:n osalta ratasuunnitelmat valmistuvat teknisiltä osin vuoden 2024 aikana, minkä jälkeen ne valmistellaan hallinnolliseen käsittelyyn. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynyt syksyn aikana neuvotteluita hankeyhtiön osakkaan olevien kuntien ja kaupunkien kanssa rakentamisvaiheeseen siirtymisestä talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltamien linjausten mukaisesti. Helsinki on ilmoittanut, että se ei tule osallistumaan hankeyhtiön rahoittamiseen rakentamisvaiheessa. Helsinki on kuitenkin sitoutunut suunnitteluhankkeen rahoittamiseen nykyisessä osakassopimuksessa kuvatulla tavalla. Neuvottelut koskevat seuraavia osahankkeita: Espoo-Hista, Hista-Vihti, Vihti-Lohja Salo-Hajala sekä Nunna-Kupittaa (osahankkeet eri yhteyksissä nimetty hieman eri tavoin, mutta asiallisesti kyse edellä mainituista). Yhtiön suunnitelman mukaan rakentaminen olisi teknisesti tämän hetkisten tietojen mukaan mahdollista aloittaa Espoo-Hista sekä Salo-Hajala osuuksista vuoden 2027 aikana. Kustannusarvio neuvotteluiden kohteena olevista osuuksista on tällä hetkellä n. 1,3 mrd. euroa (MAKU 130-tasossa).

Yhtiön taloudellisten riskien hallintaan kiinnitetään erityistä huomiota. Yhtiön on tuotettava ennen jokaisen osahankkeen käynnistämistä arvio hankkeen kustannuksista. Osahanke voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun yhtiön osakkaat ovat todenneet, ettei hanke sisällä poikkeuksellista kustannusnousua. Kustannuskehitystä seurataan huolellisesti. Jos hankkeiden kustannukset ylittävät riittävästi arvioitut kustannukset, tarvitaan jatkamisesta erillisiä päätöksiä ja tällöin kustannusvastuuta jaetaan valtion ja kuntien välillä.

Sekä valtio että kunnat sitoutuvat rahoittamaan hankkeen rakennusvaihetta 400 miljoonalla eurolla eli yhteensä 800 miljoonalla eurolla. Kuntien osuus jakautuu näiden kesken erikseen sovittavalla tavalla. Tämän lisäksi yhtiölle annetaan oikeus ottaa vierasta pääomaa enintään 500 miljoonaa euroa. Tähän on oikeus vasta sen jälkeen, kun valtion ja kuntien rahoitus sekä CEF-tuki on käytetty. Valtion osalta kustannusten enimmäismäärä on tarkoitus rajoittaa 900 milj. euroon (ilman



mahdollisen vieraanpääoman rahoituskustannuksia). Kuntien lopullisiin kustannuksiin vaikuttaisi mahdollisen vieraan pääoman korkokustannusten määrä sekä rakentamishankkeen mahdollinen kustannusnousu, jonka osarahoitukseen kuntien tulisi sitoutua.

Valtio vastaa rakentamisvaiheen jälkeen rakennettavan omaisuuden hoito- ja kunnossapitokustannuksista. Yhtiön rakentama omaisuus siirretään valtiolle viimeistään rakentamisvaiheen päättyessä tai yhtiö muutetaan valtion sataprosenttisesti omistamaksi.

Valtion sitoutuminen hankkeeseen ja tarkemmat reunaehdot ovat ehdollisia ja riippuvaisia myöhemmistä poliittisista ratkaisuista, kuten määrärahakäsittelystä eduskunnassa.

Lentorata Oy:

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun. Muilta osin Suomi-radan valmistelu keskeytetään. Hallitusohjelmakirjauksen mukaiset muutokset yhtiön osakassopimukseen on tehty yhdessä sopien osakkaana olleiden kaupunkien ja kuntien kanssa. Lentoratahankkeen suunnittelu jatkuu ja tällä hetkellä osakkaat ovat valtion lisäksi Helsinki, Vantaa sekä Lahti. Hankkeen suunnittelukustannuksiksi on arvioitu n. 25 milj. euroa vuosina 2024–2028, minkä omistajat ovat sitoutuneet osakassopimuksella rahoittamaan.

Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravan pohjoispuolelle Kytömaalle. Lentorata luo suorat kaukojunayhteydet lentoasemalle, lyhentää matka-aikoja sekä tuo tarvittavaa lisäraidekapasiteettia ruuhkaiselle Pasila–Kerava-välille. Lentorata-hankkeessa on meneillään yleissuunnitelmavaihe. Hankealueella toteutetaan parhaillaan yleissuunnitelmavaiheen maa- ja kallioperätutkimuksia, joiden tulosten pohjalta tarkennetaan esiselvitysvaiheessa esitettyjä suunnitteluratkaisuja. Käynnissä on myös Lentoradan raideliikenteen tärinä- ja runkomeluvaikutuksia koskeva selvitystyö, joka osaltaan tarkentaa suunnitteluun tarvittavia lähtötietoja. Yleissuunnitelmavaiheeseen liittyen käynnissä on myös liikenne-ennusteen päivitystyö. Hankearvioinnin päivitys käynnistyy vuoden 2024 lopussa.

Lentoradan yleissuunnitelma valmistuu arviolta vuoden 2025 lopussa. Sen jälkeen suunnittelutyö jatkuu ratasuunnitelman laatimisella. Ratasuunnitelman arvioidaan olevan lainvoimainen vuonna 2027. Päätöstä rakentamisvaiheeseen siirtymisestä ei ole tehty.

Itärata Oy:

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa todetaan, että Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu. Yhtiön perustamisen tarkoituksena on edistää Lentorata–Porvoo–Kouvola-raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Kustannusarvio suunnittelutyölle on noin 79 milj. euroa ja Itäradan suunnitteluvaihe kestää noin yhdeksän vuotta. Itäradan suunnitteluhanke on yhtiön mukaan edennyt odotetusti.



Itäradan ympäristövaikutusten arviointi ja alustava yleissuunnitelma sekä luontoselvitykset ovat tekeillä. Radan alustava yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2025 loppupuolella. Yleissuunnitelmaa laadittaisiin vuosina 2025–2027 sekä ratasuunnitelmaa vuosina 2028–2031. Kuluvan vuoden aikana ovat valmistuneet mm. lähijunaliikenneselvitys ja suurnopeusjunakalustoselvitys sekä raideleveysselvitys. Selvitykset tukevat yhtiön toteuttamaa muuta suunnittelutyötä ja toimivat päätöksenteon tukena. Päätöstä rakentamisvaiheeseen siirtymisestä ei ole tehty.

Miikka Rainiala
Yksikön johtaja, hallitusneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö