

Ajankohtaispuheenvuoro suurten raideliikennehankkeiden etenemisestä

4.6.2020

Johtaja, hallitusneuvos Sanna Ruuskanen

Ennakoitavammin, enemmän ja etupainoisemmin

Tarvitsemme **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



Neuvottelut suurten raideliikennehankkeiden edistämiseksi 1/2

- Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi syyskuussa 2019 hankeyhtiöneuvotteluiden aloittamista kuntien ja julkisomisteisten yhteisöjen kanssa.
- Ministerivaliokunta puolsi mm. seuraavia reunaehtoja neuvotteluille ja hankkeiden esittämiselle:
 - Hankeyhtiöiden toimialana ja tehtävänä on hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen saakka.
 - Yhtiöiden perustaminen edellyttää, että niihin tulee omistajiksi myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Hankeyhtiöissä voisi olla myös muita osakkaita edellyttäen, että yhtiössä säilyisi julkisomisteinen määräenemmistö.
 - Osakassopimusneuvotteluja käymään ja muita valmisteluja ohjaamaan hankkeiden taloudellisten merkittävyyden vuoksi LVM:n ja VM:n neuvotteluryhmä, joka toimi LVM:n johdolla.
 - Hankkeita ei eroteta koko väyläverkoston kehittämisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jotta kustannustehokkaimmat ja toimivimmat ratkaisut tulevat käytäntöön.



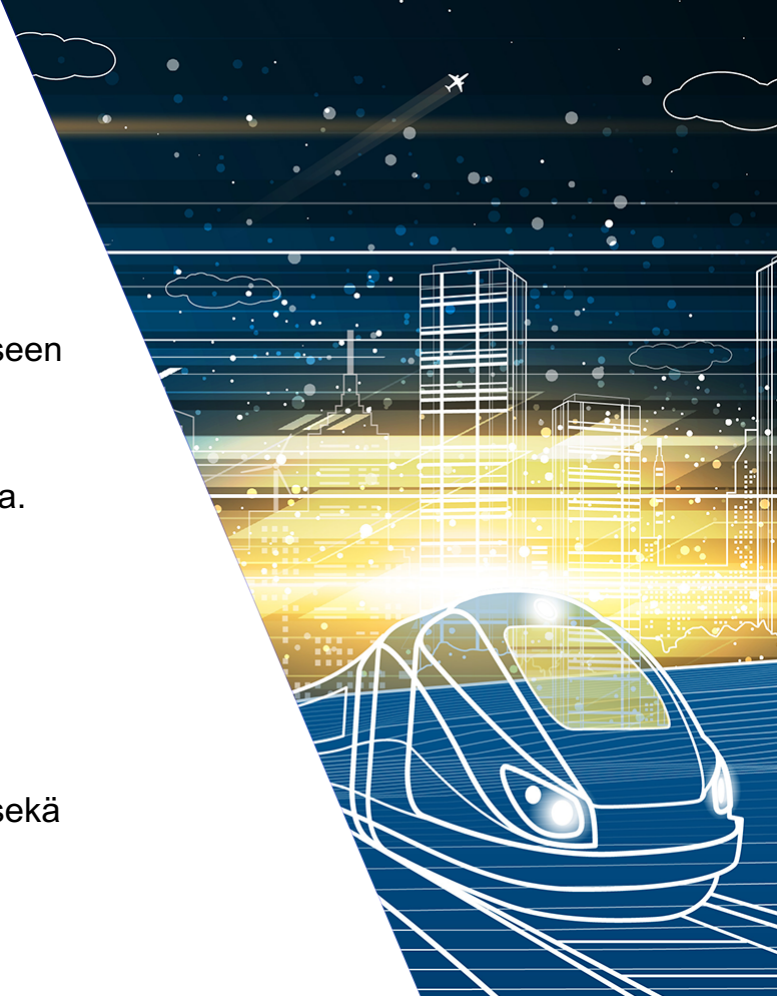
Neuvottelut suurten raideliikennehankkeiden edistämiseksi 2/2

- Turun tunnin juna –hankkeelle ja Suomi-rata -hankkeelle perustettiin omat neuvotteluryhmänsä, joihin kutsuttiin mukaan kaikki kiinnostuneet tahot. Osakassopimusneuvottelut kuntien ja Finavian kanssa aloitettiin marraskuussa 2019.
- Osakassopimus on yhtiön osakkeenomistajien, osakkaiden, välinen sopimus näiden keskinäisistä suhteista, oikeuksista ja velvollisuuksista.
- Osakassopimuksissa sovitaan tarkemmin mm. yhtiöiden perustamisesta, hallinnosta ja päätöksenteosta, rahoituksesta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden (esim. omistusosuudet ja hallituspaikat)
- Neuvottelutulos saavutettiin molemmissa neuvotteluryhmissä 14.2.2020.

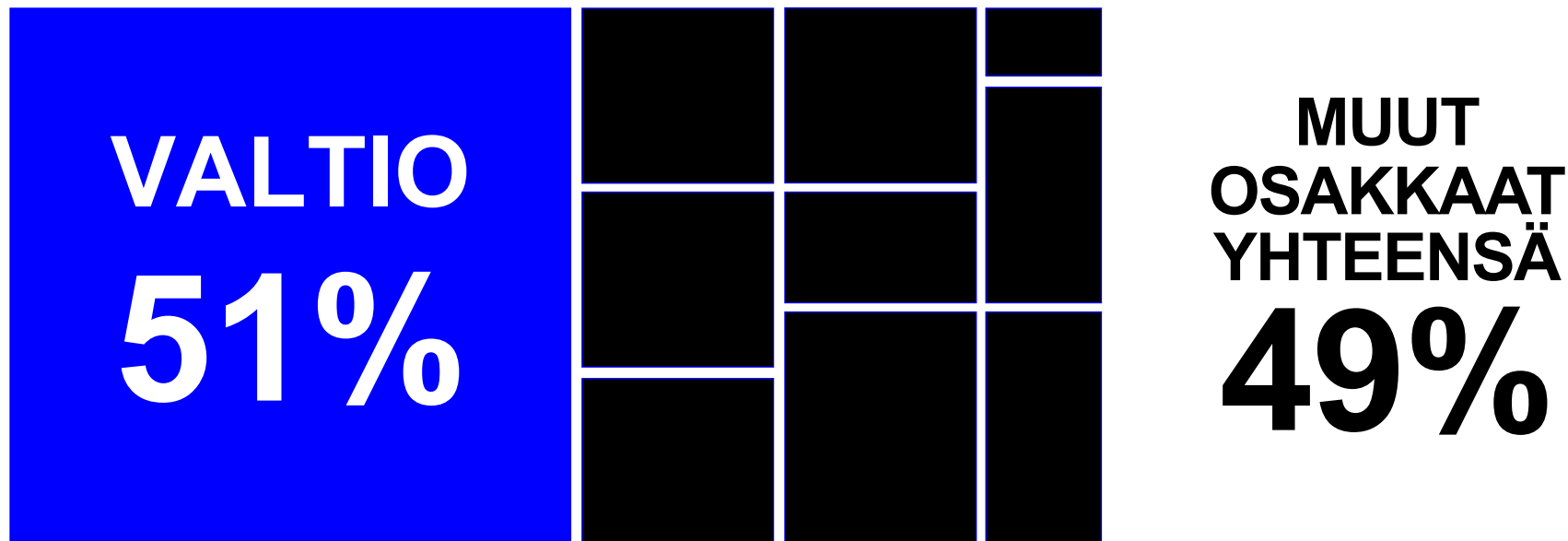


Yhtiöiden pääomitus

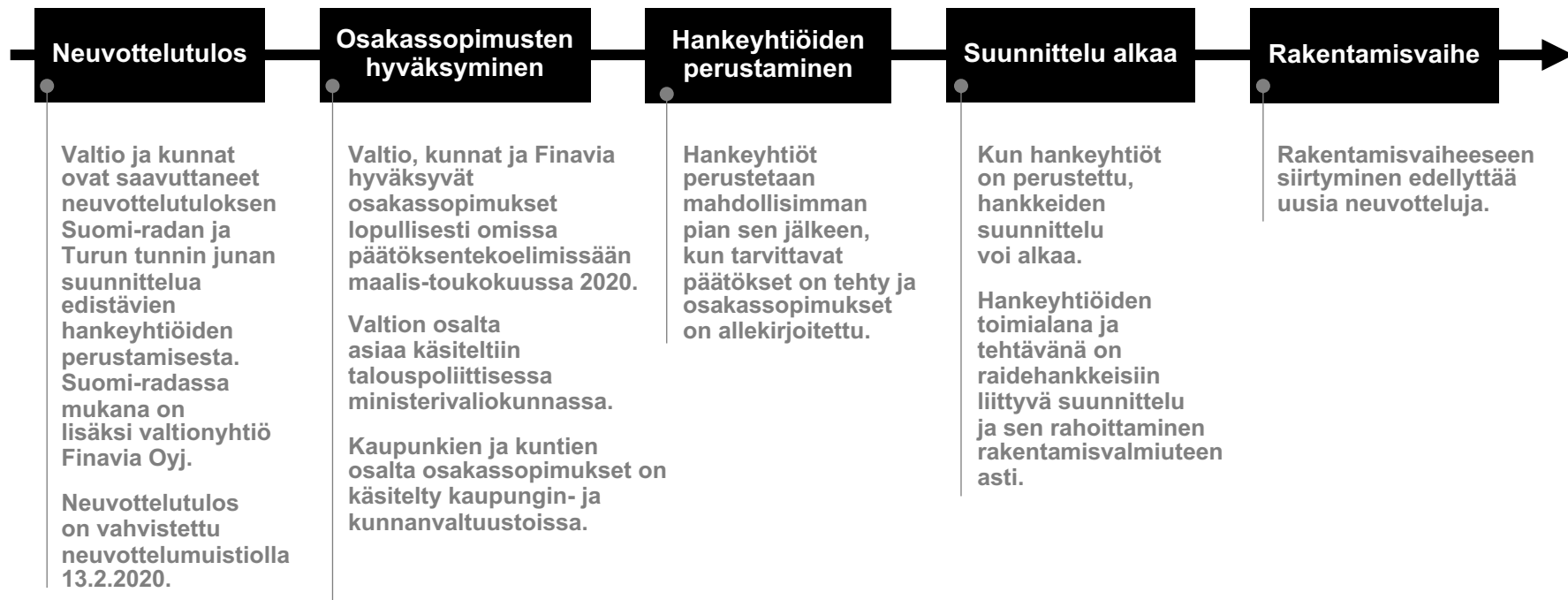
- Ratahankkeiden suunnitteluvaihe rahoitetaan omistajien yhtiölle antamin pääomituksin. Hankkeen suunnittelukustannusten kattamiseen voidaan mahdollisesti saada myös EU-tukea.
- Pääomitus voidaan toteuttaa porrastetusti suunnittelun edetessä, kunhan sitoutuminen pääomitukseen on tehty yhtiötä perustettaessa.
- Osakassopimusten hyväksymisen jälkeen valtiolla on valmius pääomittaa hankeyhtiötä seuraavasti:
 - Suomi-rata 76,5 milj. euroa
 - Hankeyhtiö Turun tunnin juna 38,25 milj. euroa
- Valtion pääomituksella katetaan 51 prosenttia infrastruktuurihankkeiden suunnittelun arvioiduista kustannuksista sekä muista yhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista.



Hankeyhtiöiden omistajuus



Näin Suomi-radän ja Turun tunnin junan valmistelu etenee



Suomi-radon suunnittelun vaihtoehdot

Suomi-rata (Päärata)

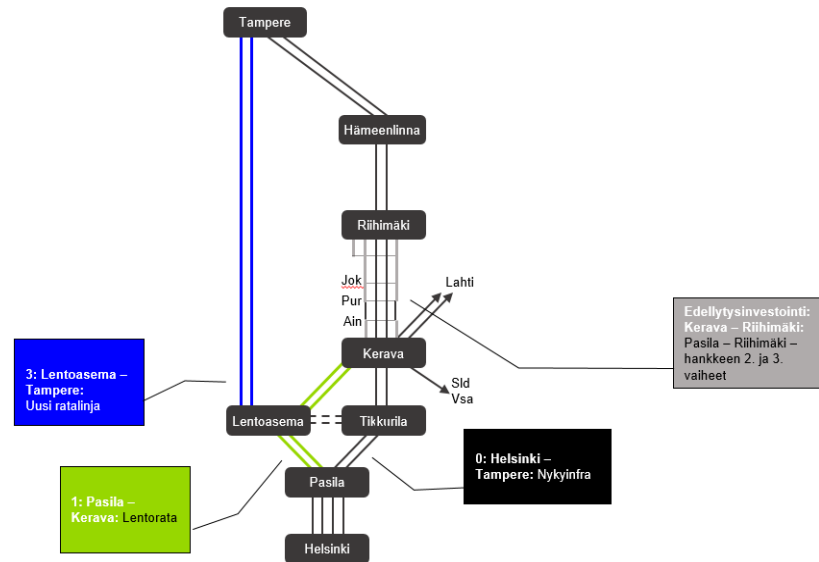
- Suomi-rata koostuu Helsingin ja lentoaseman välisestä uudesta kaukojunaliikenteelle tarkoitetusta Lentoradasta sekä lentoaseman ja Tampereen välisestä ratayhteydestä.
- Hankekokonaisuuden suunnittelukustannukset ovat arviolta 150 miljoonaa euroa (josta Lentoradan osuus n. 45-50 ME). Lentoradan koko suunnittelu voisi nopeimmillaan kestää n. viisi vuotta.
- Investointivalmius olisi mahdollista saavuttaa aikaisimmillaan vuoteen 2025 mennessä Lentoradan osalta sekä 2020-luvun lopulla Lentoaseman ja Tampereen välisen ratakäytävän osalta.
- Helsinki-Tampere-yhteysvälin kehittämiseksi suunniteltujen hankkeiden (Lentorata ja Lentoasema-Tampere-ratakäytävä) kokonaiskustannukset ovat alustavien arvioiden mukaan noin 4,6 - 5,5 miljardia euroa.



- Lentorata on suunnittelussa Lentoaseman ja Tampereen väliä pidemmällä, sillä se on jo tunnistettu Uudenmaan maakuntakaavassa. Varsinainen radan suunnittelu ei ole käynnissä, mutta edellytykset alustavan yleissuunnittelun ja YVA:n aloittamiseksi ovat olemassa.
- Lentoaseman ja Tampereen välisen yhteyden kehittämisen ensimmäisenä askeleena on esiselvitys sisältäen mm. teknisten reunaehtojen ja linjausvaihtoehtojen (mm. nykyisen pääradan hyödyntäminen sekä uudet linjaukset) arvion. Tämän jälkeen on mahdollista käynnistää varsinaiset kaavoitus- sekä ratasuunnitteluprosessit.

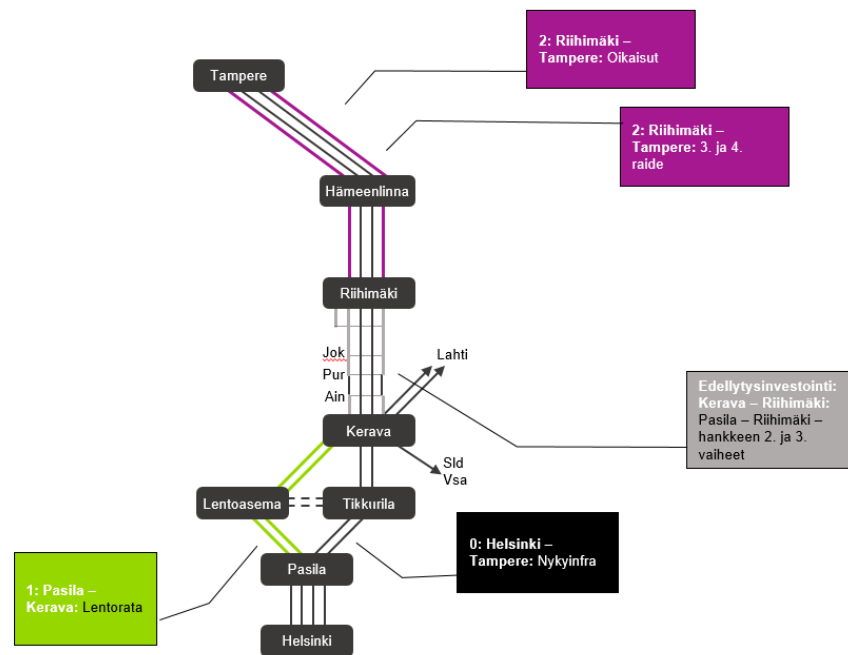
Vaihtoehto 1: Lentorata + uusi rata linja

- Mahdollistaa kapasiteetin merkittävän kasvattamisen sekä alle tunnin matka-ajan.
- Nykyinen päärata keskeinen osa yhteysväliä: kasvattaa kapasiteettia ja mahdollistaa toimivat liikennöintimallit. Pääradan kapasiteetti lisääntyy, mikä mahdollistaa paremman palvelutason väliasemille.
- Potentiaali korkeille huippunopeuksille (+300km/h) luo mahdollisuuksia myös Tampereelta eteenpäin kulkevien yhteyksien kehitykselle ja matka-ajoille.
- Arvioidut kehittämisinvestointien kustannukset yhteensä n. 5 750 M€.
- Suunnittelukustannuksiksi on arvioitu n. 150 M€.



Vaihtoehto 2: Lentorata + nykyinen päärata

- Mahdollistaa kapasiteetin kasvattamisen, mutta matka-aikojen lyhentämisen potentiaali on rajallinen (1h18min).
- Oikaisut ja lisäraiteet voidaan nähdä yhdeksi kehittämiskokonaisuudeksi, joiden suunnittelu ja toteutus samanaikaisesti olisi hyödyllistä.
- Arvioidut kehittämisinvestointien kustannukset yhteensä n. 4 600 M€, mutta arvio voimakkaasti riippuvainen oikaisuista ja lisäraiteiden määrästä
- Suunnittelukustannukset n. 115 M€ ja ne ovat riippuvaisia oikaisuiden määrästä ja laadusta. Arvion ylärajana voidaan pitää kokonaan uuden linjan + Lentoradan arvioitua n. 150 M€ suunnittelukustannuksia.



Suomi-radan kehittämisvaihtoehtojen vertailutaulukko hankeyhtiön näkökulmasta

| | Vaihtoehto 1: Lentorata + uusi ratalinja | Vaihtoehto 2: Lentorata + nykyinen päärata |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Rakentamiskustannukset | | |
| Hankeyhtiön kehittämisvaihtoehto | n. 5 750 M€ | n. 4 600 M€ * |
| Kustannusarvion sisältö | Sisältää kaikki ennakoidut kustannukset | Sisältää kaikki ennakoidut kustannukset |
| Suunnittelukustannukset | | |
| Hankeyhtiön kehittämisvaihtoehto | 150 M€ | 115 M€ ** |
| Matka-ajat (min) | | |
| Helsinki – Tampere | < 60 – 74 *** | 80 – 83 |
| Helsinki – Hämeenlinna | 63 – 65 | 63 |
| Helsinki – Lentoasema | 15 | 15 |
| Lentoasema - Tampere | < 45 – 59 *** | 65 – 68 |
| Lentoasema - Hämeenlinna | 50 | 48 |
| Junamäärät (juna/tunti ruuhkatunnilla) | | |
| Helsinki – Riihimäki kaikki junat | 12 – 20 | 12 – 20 |
| Helsinki – Tampere matkustajajunat | 4 – 6 | 4 |

Vaihtoehtojen 1 ja 2 selvittäminen yhtiön toimesta

- Perustetaan hankeyhtiö, joka aloittaa
 - 1) lentoradan suunnittelun
 - 2) esiselvitykset vaihtoehtoista 1 ja 2
- Esiselvitysten kesto 1,5 vuotta ja kustannus 2,5 milj. euroa.
- Tietopohja karttuu esiselvitysten myötä, jolloin jatkosuunnitteluun (yleis- ja ratasuunnitteluun) valittava vaihtoehto perustuu laajempaan tietopohjaan.
- Päätös linjauksesta tehdään osakkaiden toimesta yhtiökokouksessa. Valtio-osakkaan kanta muodostetaan ennen yhtiökokousta lainsäädännön edellyttämällä tavalla asianmukaisissa päätöksentekoelementeissä.
- Kunnat sopineet Kanta-Hämeen kunnille exit-mahdollisuuden, mikäli jatkosuunnitteluun valitaan vaihtoehto 1 .
- Osakkaat sitoutuvat osakassopimuksessa suunnittelukustannusten kokonaismäärään (150 milj. euroa). Muut kuntaosakkaat sitoutuvat em. exit-tilanteessa tekemään tarvittavat lisäpääomitukset.

Turun tunnin juna



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Turun tunnin juna

- Turun tunnin junan suunnittelukustannukset ovat vuoden 2020 jälkeen n. 75 miljoonaa euroa, eli suunnittelukustannukset ovat kokonaisuudessaan n. 115 miljoonaa euroa. Valtio on jo sitoutunut rahoittamaan Väyläviraston suunnittelua 40 milj. eurolla.
- Turun tunnin juna -hanke jakautuu kolmeen kokonaisuuteen kustannusarvioineen seuraavasti:
 - Espoo–Salooikorata, 2 MRD
 - Salo–Turku-kaksoisraide, 390 ME
 - Turun ratapihat (1. vaihe), 80 ME



- Merkittävin yhteysväli on uudessa ratakäytävässä kulkeva Espoo –Saloo -rata, mikä on tällä hetkellä yleissuunnitteluvaiheessa (arvioitu valmistumisaika v. 2020). Rakentamista koskeva päätös voitaisiin tehdä arviolta 2025 tai 2026 aikana.
- Salo-Turku-kaksoisraiteen osalta seuraavat vaiheet ovat ympäristövaikutusten arviointi (YVA) sekä ratasuunnittelu. Turun ratapihan kehittäminen sekä Salo-Turku-kaksoisraiteen osalta toteutetaan ratasuunnitelmat ja rakentamisvalmius saavutetaan hankkeiden osalta vuoden 2021 aikana.

Alustava kustannusarvio

Kustannusarvio

- Tuorein kustannusarvio valmistunut loka-marraskuussa 2019 ja arvio tarkentuu jatkuvasti suunnittelun myötä
- Oikoradan rakennuskustannukset ovat kasvaneet noin 0,3 mrd. € nykyhinnoin verrattuna hankekortin 2,0 mrd. € arvioon kesällä 2019
- Kun huomioidaan yleinen rakennuskustannusten nousu lähivuosina, oikoradan rakennuskustannukset ovat yhteensä **2,7 mrd. €** (MAKU 2010=100 130)
- Kustannusten nousu johtuu rakennusosien hinnannoususta sekä työmaa- ja tilaajatehtävien arviosta
- Siltojen, tunneleiden sekä teiden ja katujen kustannusarviot tarkentuneet ylöspäin suunnittelun edettyä ja esimerkiksi tunnelien pituudet kasvaneet ja paalulaattoja korvattu silloilla

| Rataosuus | Suunnittelukustannukset milj. € (nykyhinnoin) | Rakentamiskustannukset milj. € (nykyhinnoin) | Yhteensä milj. € (nykyhinnoin) |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------|
| Espoo-Salo oikorata | 60 | 2 300 | 2 360 |
| Salo-Kupittaa-Turku kaksoisraide | 15 | 435 | 450 |
| Turun ratapiha | - | 50 | 50 |
| Yhteensä nykyhinnoin | 75 | 2 785 | 2 860 |

Yhteensä noin 3 200 – 3 300 milj. €, kun yleinen rakennuskustannusten nousu huomioidaan (MAKU 2010=100 130)

Lähde: Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelman rakennuskustannukset, julkaisematon (Väylävirasto).

Kiitos!

lvm.fi  @lvmfi

LVM LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

