Hankeyhtiöt suurten raideliikenneinvestointien edistäjinä

5.11.2019

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 määräaikaisilla vastikkeilla. Lisäksi yhtiö saisi vuokratuloja hyödyntämällä kiinteistöomaisuutta, jota omistajat osoittaisivat sille apporttisijoituksena

Vaiheistus

Suunnittelu → **Toteutus** → **Operointi**

TARVITTAESSA OMISTAJAT PÄÄOMITTAVAT

Perustaminen

- Enemmistöomistus valtiolla
- Omistajat pääomittavat alkuvaiheessa yhtiöitä
- Suunnittelu ja toteutusedellytysten selvittäminen

Neuvottelut ja toteutuspäätös

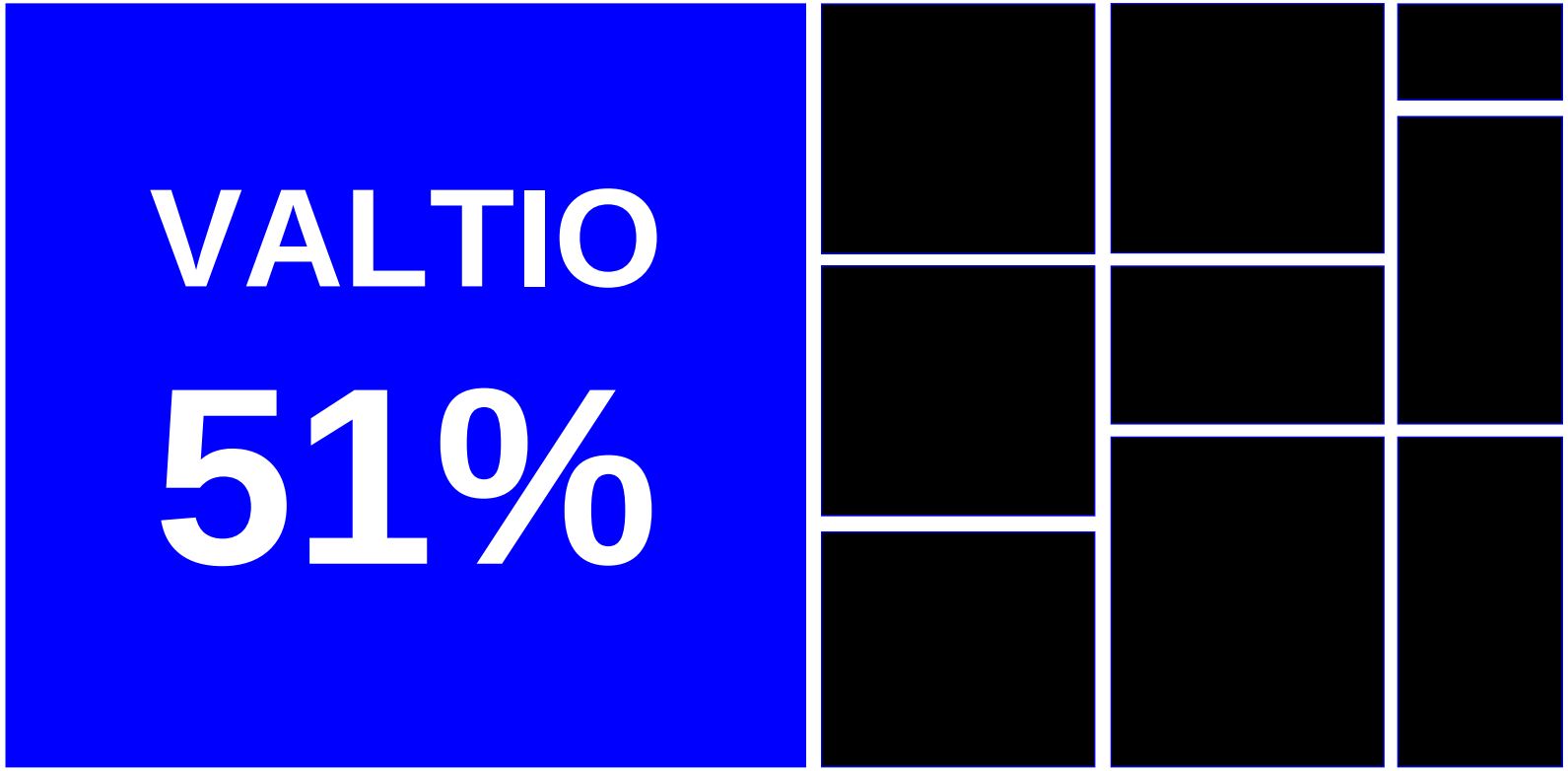
- Suunnitteluvaiheessa tarkentuneet kustannukset sekä vaikutukset
- Neuvotteluiden perusteella yhtiön pääomitus ja uudet omistusosuudet, mikäli toteutus katsotaan järkeväksi

Toteutetun hankkeen pitkäjänteinen ylläpito

Neuvottelut suurten raideliikennehankkeiden edistämiseksi käyntiin

- 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 on perustettu hankkeiden taloudellisten merkittävyyden vuoksi LVM:n ja VM:n neuvotteluryhmä, joka toimii LVM:n johdolla.
- Hankkeita ei eroteta koko väyläverkoston kehittämisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jotta kustannustehokkaimmat ja toimivimmat ratkaisut tulevat käytäntöön.

Hankeyhtiöiden omistajuus



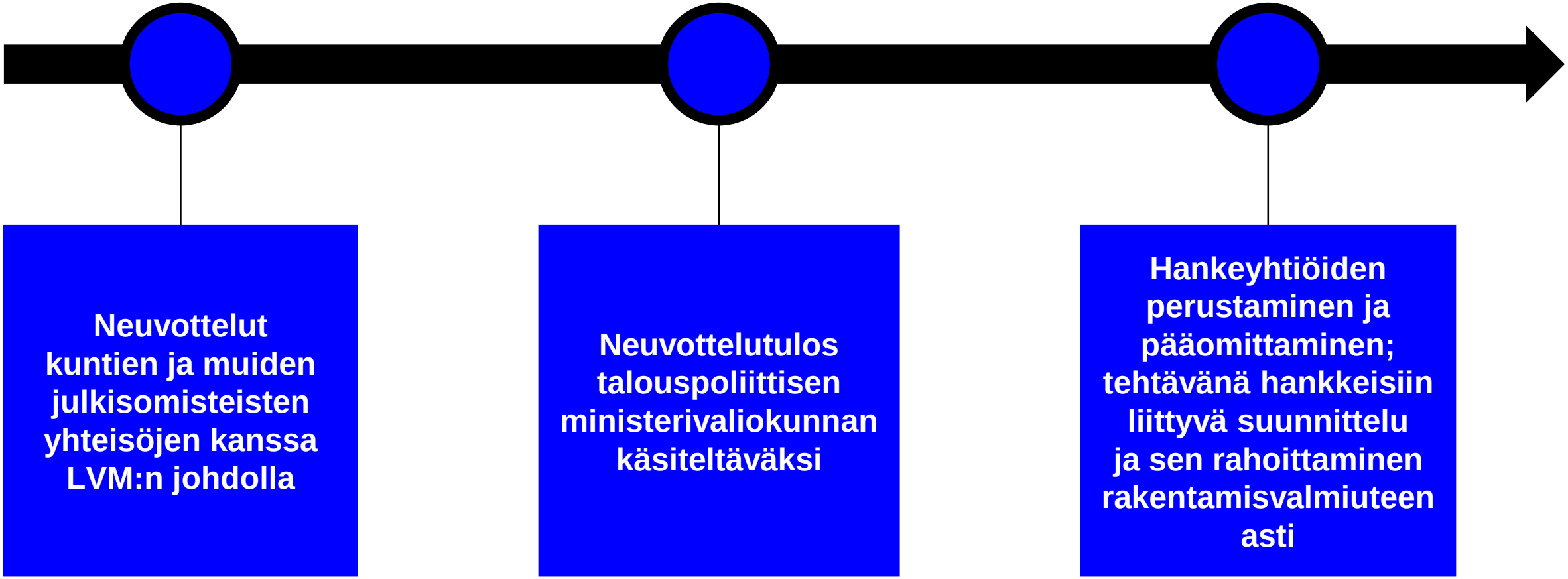
MUUT OSAKKAAT YHTEENSÄ

49%

Yhtiöiden pääomitus

- Ratahankkeiden suunnitteluvaihe rahoitettaisiin 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 hankeyhtiöitä seuraavasti:
    - Suomi-rata 76,5 milj. euroa
    - Hankeyhtiö Turun tunnin juna 38,25 milj. euroa
- Valtion pääomituksella katettaisiin 51 prosenttia infrastruktuurihankkeiden suunnittelun arvioiduista kustannuksista sekä muista yhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista.

Neuvottelujen kautta kohti hankeyhtiöitä ja suunnittelua



CEF-rahoituksen haku 2020

- Syksyn 2019 CEF-rahoituskierroksen deadline on **26 helmikuuta 2020** ja sopimukset allekirjoitettaisiin alustavasti heinäkuussa 2020
- Syksyn 2019 rahoituskierroksella hakemuksen valmistelu tulisi aloittaa vuoden 2019 aikana
- Rahoituksen myöntämisestä on **6 kuukautta** aikaa käynnistää hanke jolle rahoitus on myönnetty eli tässä tapauksessa suunnittelu ja projektien täytyy päättyä viimeistään **2023 lopussa**
- Rahoitusta voidaan hakea myös paloittain eli esimerkiksi Espoo-Salo välin suunnittelulle voitaisiin hakea erikseen CEF-rahoitusta
- Jos hankeyhtiöille ei saada hallitusta tai operatiivista johtoa haun kannalta riittävän ajoissa, Väylävirasto voisi hakea rahoitusta yhtiön puolesta ja perustamisen jälkeen edunsaaja vaihdettaisiin hankeyhtiöksi
- **CEF-rahoitus maksetaan yhtiölle jälkikäteen toteuman mukaan**
- **Uusia hakukierroksia järjestetään jatkuvasti. Seuraavan rahoituskauden varsinainen haku käynnistyy aikaisintaan 2021**

Liikennejärjestelmänäkökulmia yhteysvälien kehittämiseen

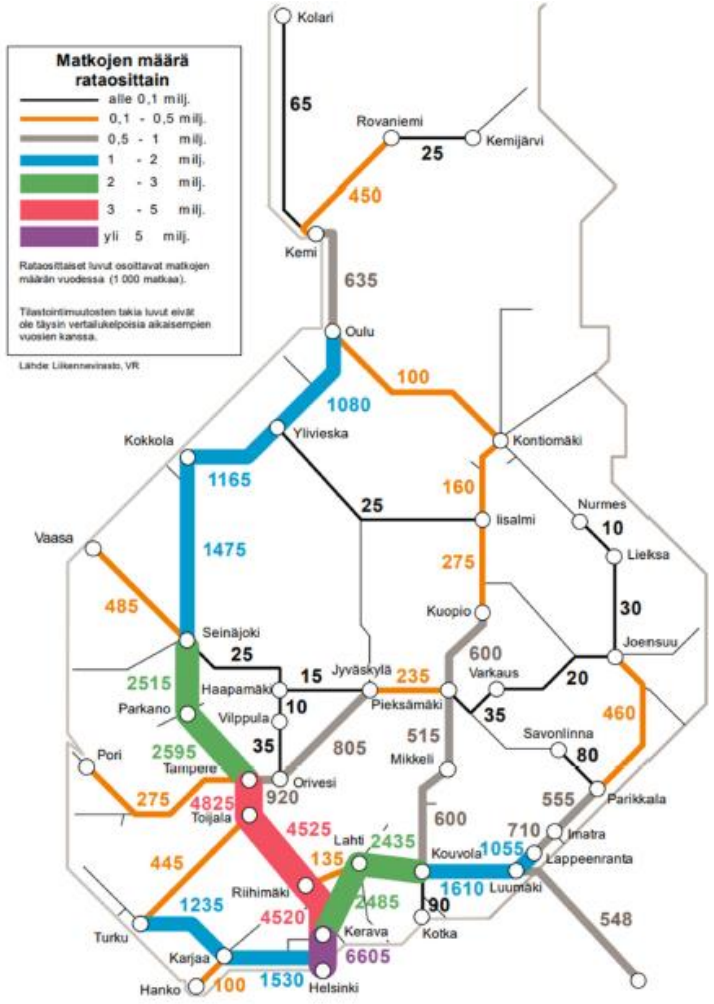
Tilannekatsaus 5.11.2019

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

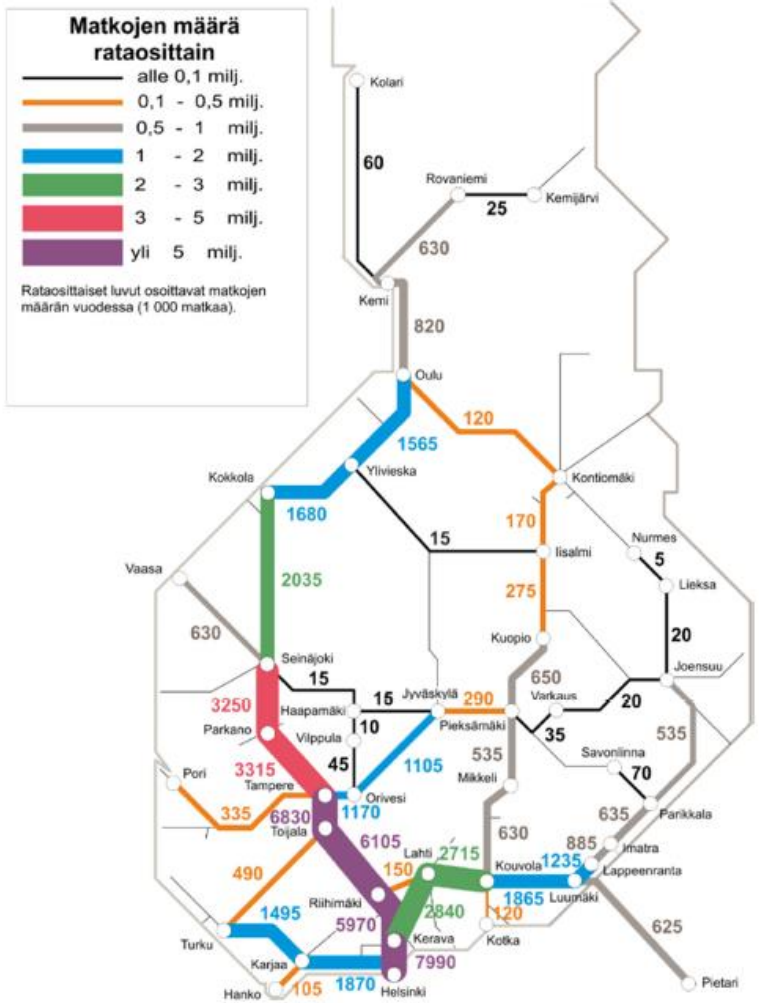
Nykyiset käyttäjämäärät ja ennusteet

Perustuvat nykyisiin ratalinjauksiin

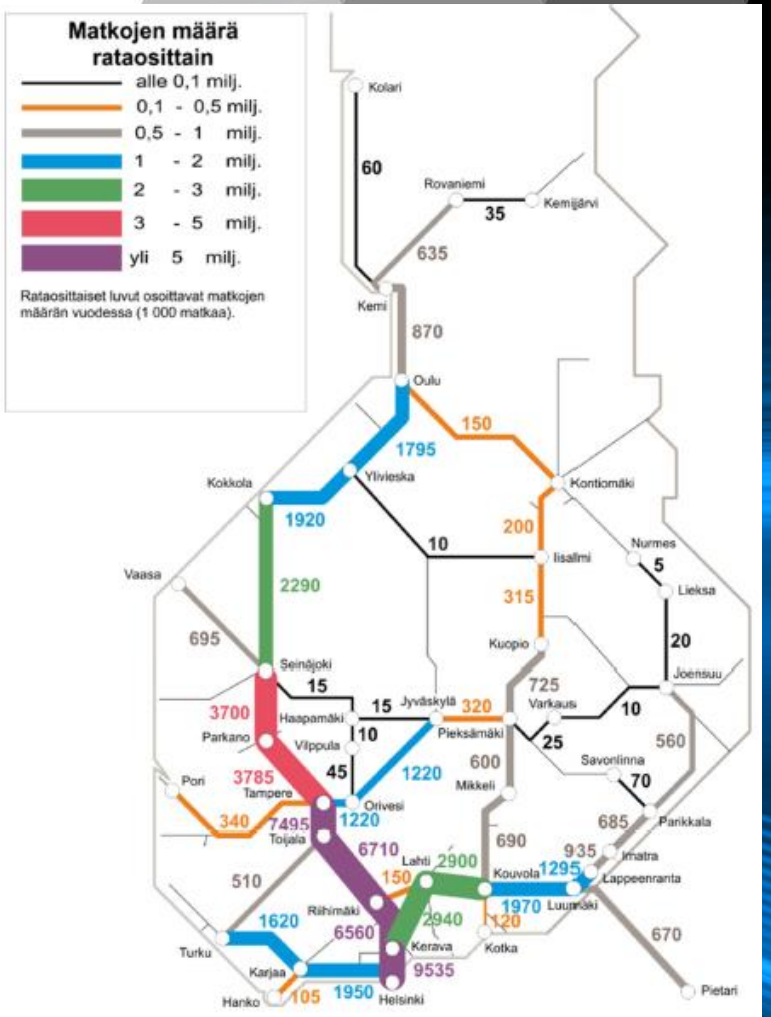
Lähde: Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018



Kuva 52. Vuoden 2017 matkustajamäärät rataverkolla (Liikennevirasto).



Kuva 53. Vuoden 2030 ennustetut matkustajamäärät rataverkolla.

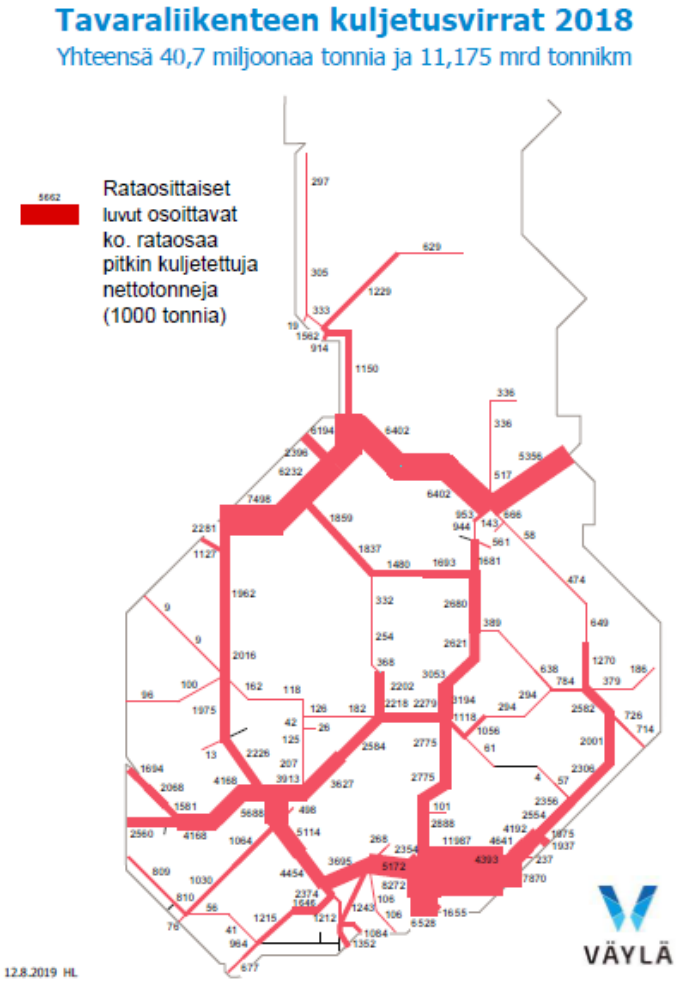


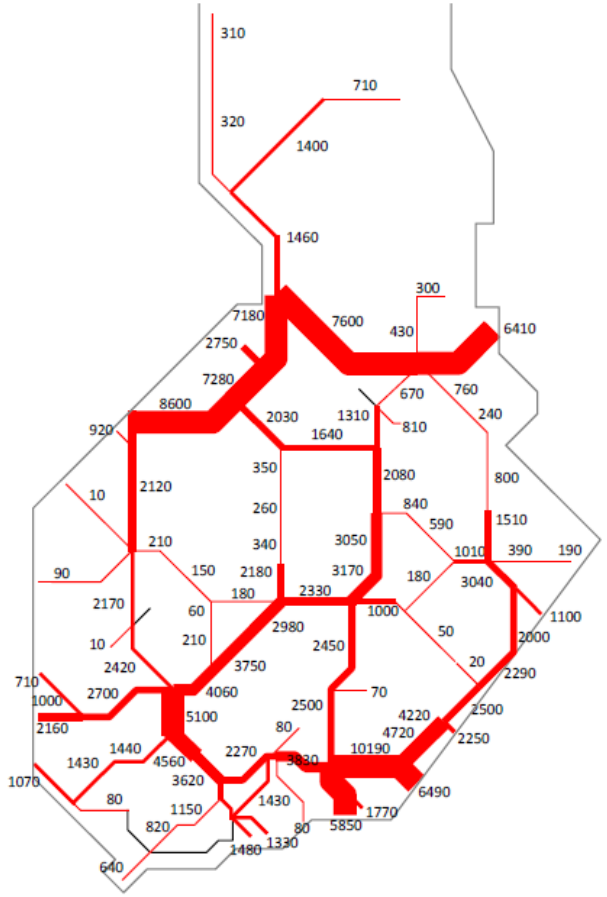
Kuva 54. Vuoden 2050 ennustetut matkustajamäärät rataverkolla.

Tavaraliikenteen kuljetusennusteet

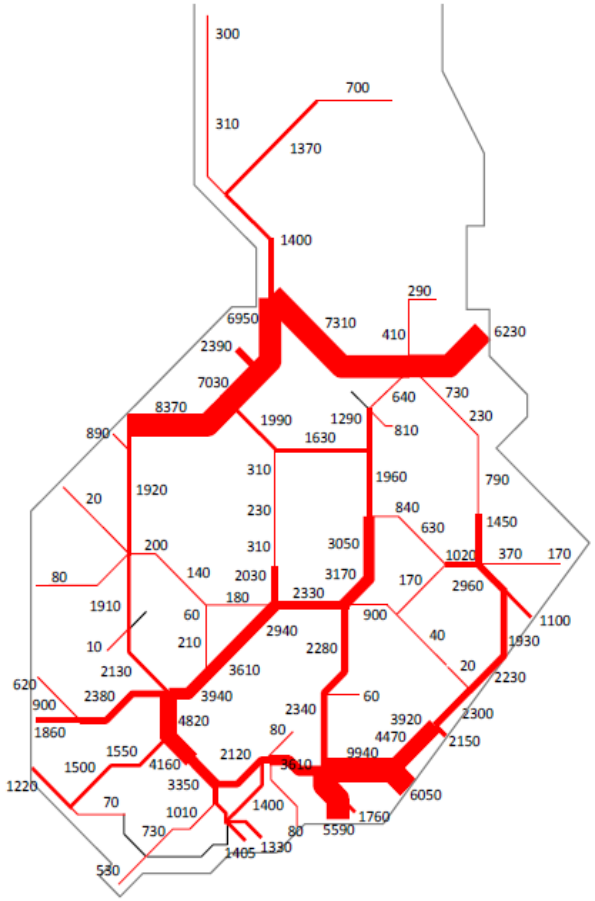
Perustuvat nykyisiin ratalinjauksiin

Ennusteen lähde: Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018





Kuva 74. Tavaraliikenteen kuljetusennuste vuodelle 2030 (1000 nettotonnia).



Kuva 76. Tavaraliikenteen kuljetusennuste vuodelle 2050 (1000 nettotonnia).

Tie- ja ratahankkeen suunnitteluprosessi

Suomi-radan suunnittelun vaihtoehdot

Hankkeen tilannekatsaus 5.11

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Nykytilanne Helsinki-Tampere

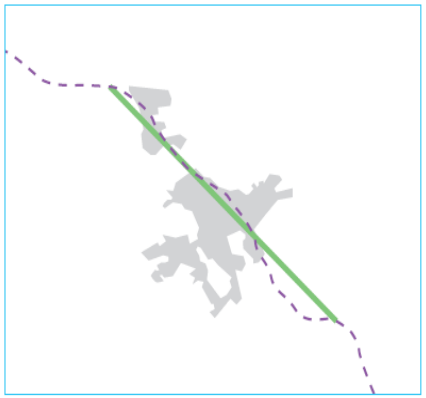
- Helsingin ja Tampereen välisen pääradan merkitys on keskeinen ja sen toimivuus on tärkeää koko valtakunnan liikennejärjestelmän ja rataverkon näkökulmasta. Rataosa on vilkkaimmin liikennöity henkilöliikenteen rata ja yksi rataverkon vilkkaimmin liikennöityjä tavaraliikenteen rataosuuksia.
- Rataosa sijoittuu merkittävälle ja maankäytöllisesti kasvavalle vyöhykkeelle. Junamäärien voidaan odottaa tulevaisuudessa kasvavan sekä kauko-, taajama- että lähiliikenteen kysynnän kasvaessa. Myös tavaraliikenteelle on pystyttävä takaamaan hyvät toimintaedellytykset.
- Helsingin ja Tampereen välisen rataosuuden suurin sallittu nopeus perinteisellä IC2-kalustolla on 200 km/h. Rataosuudella on kuitenkin useita pistemäisiä tai osuuskohtaisia tätä pienempiä nopeusrajoituksia.
- **Tällä hetkellä kapasiteetin pahin pullonkaula on Keravan pohjoispuolella.** Osuudella on käynnissä Pasila-Riihimäki välityskyvyn parantamisen 1. vaiheen kehittämishanke, joka valmistuu v. 2020. Pasila-Riihimäki –välityskyvyn kehittämisen 2. vaiheesta on laadittu ratasuunnitelma. Jokela-Riihimäki-Tampere -rataosuuden kehittämisen suunnitteluun nykyisessä ratakäytävässä on saatu rahoitusta LTA II/2019.

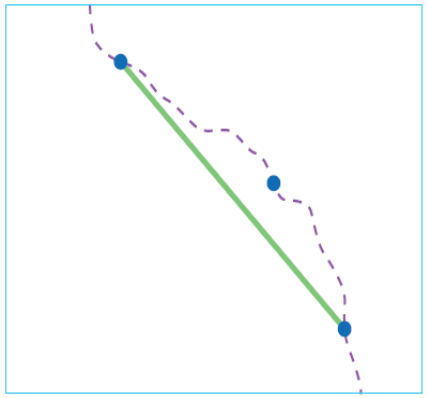
Nykytilanne Helsinki-Tampere

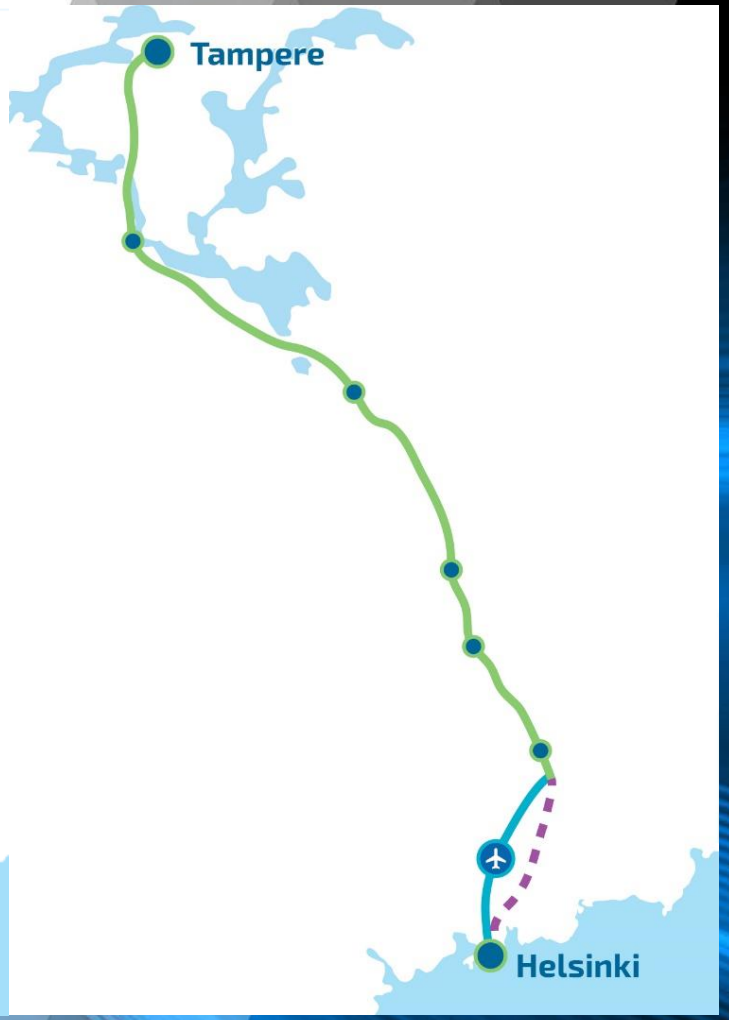
- Tampereen henkilöratapihan raidekapasiteetin lisäämistarve on tunnistettu ja tarve lisääntyy junamäärien kasvaessa.
- Henkilöratapihan kehittämishanke, johon sisältyy mm. kolmas henkilöliikenteen välilaituri, kytkeytyy myös Tampereen asemakeskushankkeeseen. Henkilöratapihan kehittämishankkeen toteutuksesta ei ole päätöksiä.
- Rata- ja rakentamissuunnittelu on käynnistetty. Rakentaminen on mahdollista aloittaa vuosina 2021-23. Hanke on toteutettava ennen Asemakeskuksen toteuttamista.
- Helsingin ja Keravan välin kapasiteetin lisäämiseksi on vaihtoehtoisina ratkaisuina tutkittu pääradan 5. ja 6. lisäraidetta sekä uudessa maastokäytävässä kulkevaa lentorataa.
- Riihimäen ja Tampereen välin kapasiteetin lisäämiseksi on selvitetty ohituspaikkoja ja lisäraiteita, ja nopeustason nostamiseksi radan geometriamuutoksia.

Suomi-radan suunnittelun vaihtoehdot Helsingin ja Tampereen välillä

- Lentorata + pääradan kehittäminen (lisäraiteet, pienehköt geometriamuutokset)
- Lentorata + pääradan kehittäminen (lisäraiteet, merkittävät oikaisut)
- Lentorata + raideyhteys Tampereelle uudessa ratakäytävässä
- **Kaikki vaihtoehdot sisältävät myös nykyisen radan korjauksen siltä osin kuin rata jää liikenteelle.**



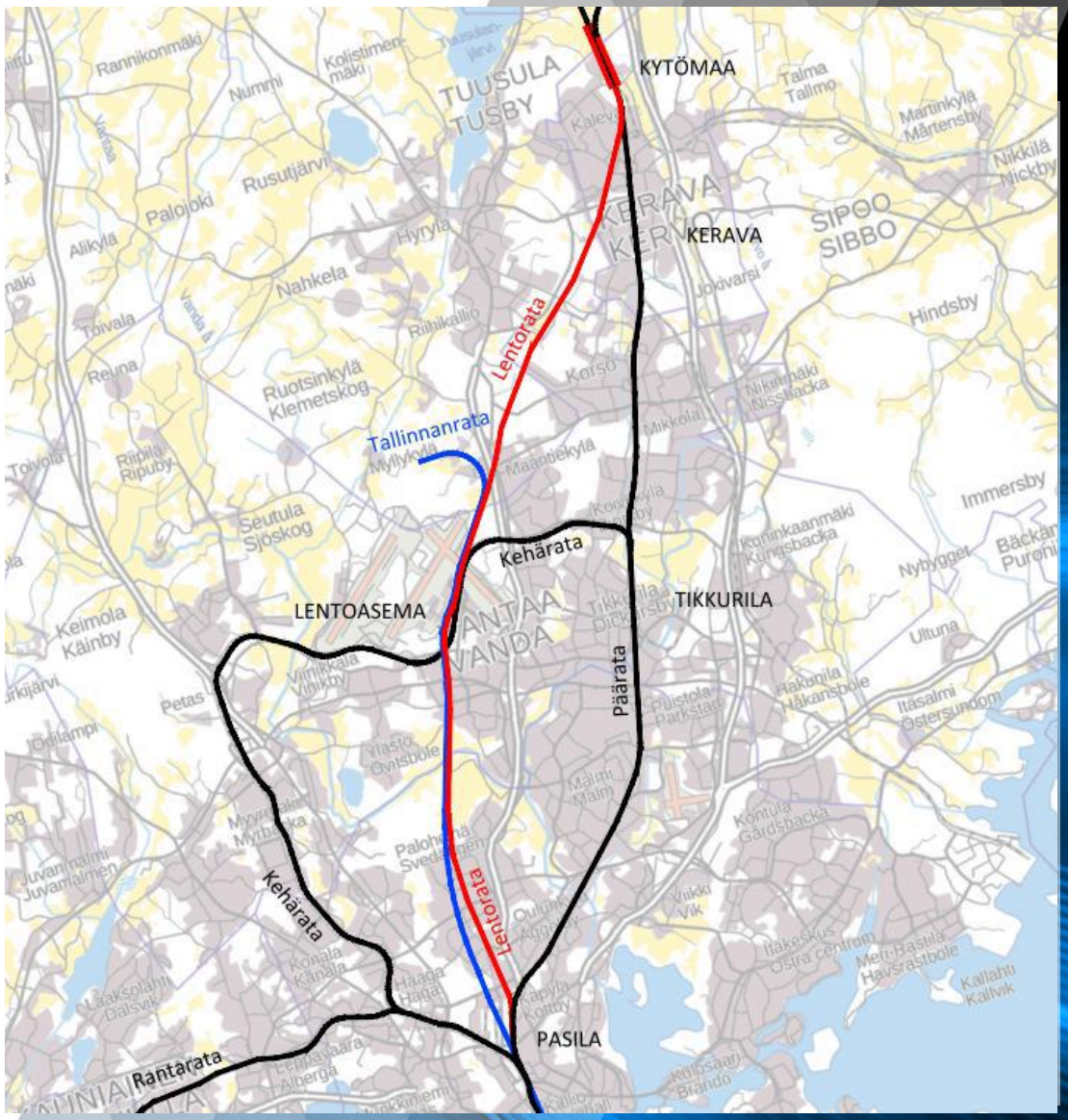




Havainnekuvia, oikaisut eivät perustu selvityksiin tai suunniteltuihin toimenpiteisiin

Lentorata

- Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalin kautta pääradalle kulkeva, lähinnä kaukojunaliikenteelle tarkoitettu rata.
- Kaksiraiteinen, noin 30 kilometrin pituinen, lähes kokonaan tunnelissa.
- Lyhentää matka-aikaa lentoasemalle, mutta ei Helsinkiin.
- Lentorata yhtyisi päärataan Keravan aseman pohjoispuolella siten, että radalta on yhteys myös Lahden oikoradalle.
- Linjaus on Uudenmaan maakuntakaavassa
- Alustava kustannusarvio 2,65 miljardia euroa (MAKU 130, 2010=100) perustuen viime aikoina toteutuneiden ja suunniteltujen hankkeiden kustannuksiin
- Tehtyjä selvityksiä:
  - Lentoaseman kaukoliikennerata, ratayhteysselvitys (Liikenneviraston suunnitelmia 2/2010)
  - Lentoradan liikenteellinen selvitys ja kustannusarvio 2018



Suunnitteluvaihtojen kaavatilanne ja alustavat kustannusarviot

- Pääradan perusparannus (pienet oikaisut) voi edellyttää yleis- ja asemakaavamuutoksia
- Pääradan merkittävät oikaisut edellyttävät vähintään yleiskaavojen ja asemakaavojen muutoksia. Oikaisun suuruudesta riippuen voi edellyttää myös maakuntakaavan muutosta.
- Raideyhteys Tampereelle uudessa ratakäytävässä edellyttää maakuntakaavojen (3kpl), lukuisten yleiskaavojen ja asemakaavojen muutoksia
- **Kaikissa vaihtoehdoissa tarpeen nykyisen radan peruskorjaus, jonka alustava kustannusarvio on 770 milj. euroa.**

- Lentoradan alustava kustannusarvio 2,65 miljardia euroa (MAKU 130, 2010=100) perustuen viime aikoina toteutuneiden ja suunniteltujen hankkeiden kustannuksiin.
- Kustannusarvio uudelle kaksiraiteiselle sähköistetylle radalle Lentoasema – Tampere, perustuen viimeaikaisiin muihin suunnitelmiin ja selvityksiin on noin 3 miljardia euroa.
- Keskimääräisenä kilometrikustannuksena uudelle 2 raiteiselle radalle voidaan käyttää 15 - 20 M€/km.
- Kustannuksia merkittäviä oikaisuja sisältäville vaihtoehdoille ei ole vielä arvioitu.

Helsinki-Tampere -yhteys, suunnittelu- ja rakentamiskustannusarvioita

Rataosuus	Suunnittelu- kust. arvio M€	Rakentamis-kust. arvio M€	Yhteensä M€
*) Lentorata	50	2 650	2 700
**) Lentoasema-Tampere (uusi kaksiraiteinen rata)	100	3 000	3 100
Pasila-Riihimäki 2. ja 3. vaihe (lisäraiteet)	3 (ratasuunnitelma tehty)	273 260	273 263
**) Riihimäki-Tampere (1-2 lisäraidetta, oikaisuja nykyisessä ratakäytävässä)	40-80	1 000 - 2 000	1 000 – 2 000
Nykyisen radan peruskorjaus	(sisältyy rakentamiseen)	770	770

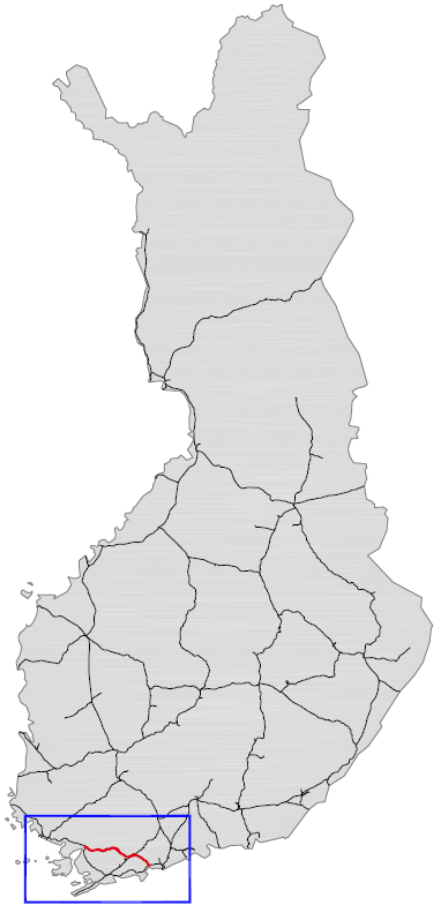
*) Lentoradan vaihtoehtona Pasila-Kerava –välin kaksi lisäraidetta (5. ja 6. raide)
**) Toimenpiteet ovat osin vaihtoehtoisia.
Taulukon kustannusarviot ovat eritasoisista selvityksistä ja suunnitelmavaiheista, ja tarkentuvat suunnittelun edetessä.
Taulukko ei sisällä Helsingin ratapihan kapasiteetin lisäämistä eikä Tampereen henkilöratapihan kehittämistä.

Helsinki-Turku nopea junayhteys

Hankkeen tilannekatsaus 5.11.2019

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Helsinki-Turku nopea junayhteys



Helsinki-Turku nopea junayhteys

Helsinki-Turku nopea junayhteys koostuu useista erivaiheissa olevista suunnitteluosuuksista, joista:

Helsinki-Leppävaara rataosuus on valmis, ei muutoksia.

Espoon kaupunkirata (Espoorata) hyväksytty ratasuunnitelma 2015, odottaa investointipäätöstä. Espoorata on MAL-neuvotteluiden piirissä.

- Suunnitelman voimassaololle haetaan jatkoaikaa vuosiksi 2020-2023.
- Espoon kaupunkiradassa rakennetaan kaksi lisäraidetta joko nykyisten kahden raiteen viereen tai molemmille puolille. Lopputilanteessa kaksi eteläisintä raidetta on hitaan kaupunkijunaliikenteen käytössä ja kaksi pohjoisinta nopeamman kaukoliikenteen ja lähiliikenteen käytössä.
- Espoo-Salo oikoradan edellytyksenä on Espoorata Kauklahteen saakka. Myöhemmin Espoon kaupunkiradasta on käytetty myös nimitystä Espoorata, koska EU ei ole myöntänyt tukia kaupunkiradan rakentamiselle.
- Espooradan rakentamiskustannukset 275 M€ (MAKU 130, 2010=100)

Suunnitteluosuudet Espoo-Turku on esitetty seuraavissa dioissa.

Helsinki-Turku nopea junayhteys

- **Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA**
  - Laadittu v. 2010 Espoo-Salo ympäristövaikutusten arviointi (YVA)
  - Hankekokonaisuuden YVA väliltä Espoo-Turku v. 2020
- **Espoo–Salo oikorata**
  - Yleissuunnitelma 2020
  - ➢ Seuraava suunnitteluvaihe ratasuunnitelma ja rakentaminen
- **Salo–Turku kaksoisraide**
  - Ratatekninen suunnitelma 2020 Hel-Tku YVAn tueksi
  - ➢ Seuraava suunnitteluvaihe ratasuunnitelma 2021 ja rakentaminen
- **Turun ratapiha ja Kupittaa-Turku kaksoisraide**
  - Ratasuunnitelma 2020
  - ➢ Ratapihan 1. vaiheen rakentaminen (mm. laiturit ja huoltoraiteet)
- **Rantarata**
  - Rantaradan kehittämisselvitys
  - ➢ Perusparantamis- ja kunnossapitotoimenpiteet

- Alleviivattu =käynnissä oleva suunnitelmavaihe ja valmistumisvuosi
- ➢ Nuolella esitetty seuraavat vaiheet

Linjaus- ja toteuttamisvaihtoehdot

Espoo-Salo:

- Espoo-Salo oikoradasta on tehty alustava yleissuunnitelma ja YVA v.2010
- Näiden perusteella linjaus on viety maakuntakaavoihin
- Yleissuunnitelmaa 2020 tehdään maakuntakaavan mukaiseen väyläkäytävään. Muita linjausvaihtoehtoja ei tarkastella.

Salo-Turku:

- Kaksoisraide suunnitellaan nykyisen raiteen etelä- tai pohjoispuolelle
- Rantaradan selvityksessä on inventoitu 3 mahdollista kaarreoikaisua. Junan ajoaikaan vaikutus noin 1 minuutti.

Rantarata:

- Rantarata ei vastaa geometrialtaan, kunnoltaan tai nopeustasoltaan nopean junayhteyden tavoitteisiin.
- Nykyinen lähiliikenne jää palvelemaan Rantaradan matkustajia.

Kaavoitustilanne

- Maakuntakaavat
  - Varsinais-Suomen liitto, YM vahvistanut 4.12.2012 vaihemaakuntakaavan (sisältää Piikkiön oikaisun).
  - Uudenmaan liitto, KHO 29.4.2016 säilytti YM:n päätöksen 2. vaihemaakuntakaavan hyväksymisestä.
- Yleiskaavat
  - Espoo-Salo väliltä päivitetään vuoden 2020 aikana
  - Salo-Turku välillä nykyinen raide on jo yleiskaavoissa. Kaksoisraide ei muuta yleiskaavaa. Mahdollinen Piikkiön oikaisu poikkeus.
- Asemakaavat
  - Päivitetään ratasuunnitelmien yhteydessä.

Helsinki-Turku nopea junayhteys, suunnittelu- ja rakentamiskustannusarvio

Rataosuus	Suunnittelu-kustannusarvio M€	Rakentamis-kustannusarvio M€	Yhteensä M€
Espoo-Salo oikorata	60	2 000	2060
Salo-Kupittaa-Turku kaksoisraide	15	435	450
Turun ratapiha		50(*	50(*
Yhteensä	75	2 485	2 560

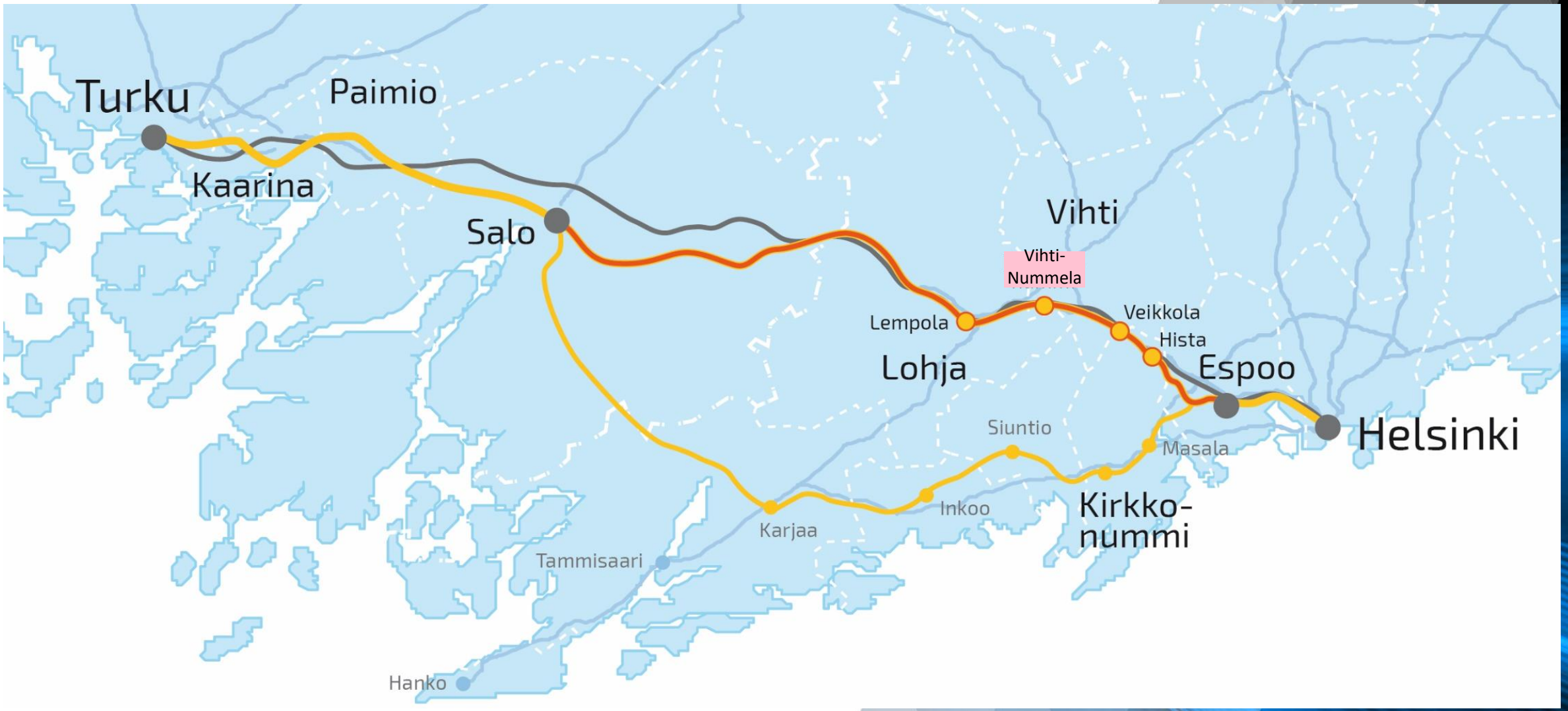
*Kustannusarviot tarkentuvat suunnittelun edetessä

Helsinki-Turku nopea junayhteys, suunnittelun ja toteutuksen aikataulu

- Yleissuunnitelman laatiminen
- Ratasuunnitelman laatiminen
- Hyväksytty ratasuunnitelma
- Mahdollinen rakentamisaika
- Valitusaikavaraus

Helsinki-Turku nopea junayhteys	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Espoon kaupunkirata	Ratasuunnitelman voimassaoloaika															
							Rakentaminen									
Espoo - Salo		YS				RaS							Rakentaminen			
Salo - Turku				Tekn	RaS/YS				Rakentaminen							
Hel-Tku hankekokonaisus				YVA												
Turun ratapiha			RaS					Rakentaminen								

Helsinki-Turku tulevaisuuden junayhteydet



Helsinki-Turku nopea junayhteys

Osakassopimusten pääsisältö

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Osakassopimusten sisällöstä

- Osakassopimus on yhtiön osakkeenomistajien, osakkaiden, välinen sopimus näiden keskinäisistä suhteista, oikeuksista ja velvollisuuksista.
- Osakkaat sitoutuvat osakassopimusten kautta yhtiöiden toimintaan. Päämääränä suunnitella radat rakentamisvalmiuteen asti.
- Osakassopimuksissa sovitaan tarkemmin mm.
  - yhtiöiden perustamisesta, hallinnosta ja päätöksenteosta, rahoituksesta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden (esim. omistusosuudet ja hallituspaikat)
- Osakassopimusten hyväksyminen
  - Valtion puolelta erikseen vielä talouspoliittisen ministerivaliokuntaan
  - Muut osakkaat käsittelevät asianmukaisissa päätöksentekoelimissä

Esimerkinomainen luettelo osakassopimuksen sisällöstä

OSAPUOLET
SOPIMUKSEN TAUSTA
SOPIMUKSEN TARKOITUS

1. MÄÄRITELMÄT
2. YHTIÖN PERUSTAMINEN
3. LIIKETOIMINTA
4. RAHOITUS JA UUDELLEENJÄRJESTELY
5. UUDET OSAKKAAT
6. VOITONJAKO
7. YHTIÖN HALLINNOINTI

7.1 Päätöksenteko; osallistuminen yhtiökokouksiin
7.2 Hallitus
7.3 Toimitusjohtaja
7.4 Yhtiön ja Osapuolten väliset sopimukset

8. OSAKKEIDEN JA YHTIÖN LIIKETOIMINNAN LUOVUTTAMINEN
9. JULKISUUS JA SALASSAPITO
10. SITOUMUKSET
11. VOIMASSAOLO
12. YLEISIÄ MÄÄRÄYKSIÄ
13. SOVELLETTAVA LAKI JA ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Kiitos! Kysymyksiä?

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ