

§ 84

Helsingin ja Tampereen välisen ratakäytävän kehittämiseksi perustettava Suomirata Oy -hankeyhtiö

TRE:1494/08.01.01/2019

Valmistelija / lisätiedot:

Mikko Nurminen, Teppo Rantanen

Valmistelijan yhteystiedot

Johtaja Mikko Nurminen, puh. 040 801 2665 ja johtaja Teppo Rantanen, puh. 0400 235 442, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Lakimies Juha Perämaa, puh. 040 503 9038, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Tampereen kaupunki lähtee osakkaaksi perustettavaan Suomirata Oy -hankeyhtiöön, mikäli suunniteltujen osakkaiden välille solmitaan ratakäytävän kehittämiseksi asetettujen tavoitteiden mukaiset sopimukset.

Tampereen kaupunki merkitsee perustettavan Suomirata Oy:n osakkeita enintään 4,0 miljoonalla eurolla.

Talousarvioon lisätään kaupunginhallituksen osakkeisiin ja osuuksiin 4,0 miljoonaa euroa.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Teppo Rantaselle sekä liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja Arto Vuojolaiselle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa tämän asian käsittelyn aikana.

Perustelut

Valtion kanssa on neuvoteltu raideliikenteen kehittämisestä hankeyhtiöiden avulla. Valtion budjettirahoituksella ei kyetä toteuttamaan suuria, välttämättömiä raideinvestointeja ja tämän vuoksi on etsitty uusia rahoituskeinoja. Suurten investointien toteuttaminen hankeyhtiöillä vähentää merkittävästi tarvetta valtion budjettirahoitukselle. Hankeyhtiöiden käyttäminen ei supista tai rajoita 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valtion rahoitusohjelmaa.

Pääradan nopeuden nostaminen ja ratakapasiteetin kasvattaminen on ollut esillä vuosikymmeniä. Ilman hankeyhtiömallia pääradan kehittäminen ja nopeuden nostaminen siirtyy määrittelemättömään tulevaisuuteen.

Hankeyhtiö Suomirata Oy:n ja hankeyhtiö Turun tunnin junan perustamisvaiheessa enemmistöomistus on valtiolla, ja valtio pääomittaa alkuvaiheessa yhtiötä. Suunnittelun edetessä neuvotteluiden perusteella sovitaan yhtiön pääomituksesta ja uusista omistusosuuksista.

Kaupunkien sitoutuminen on edellytys hankeyhtiöiden perustamiselle. Hankeyhtiöihin tulee omistajiksi valtion lisäksi myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä.

Suomiradan kehittämisen (Helsinki - Helsinki-Vantaan lentoasema - Tampere) kokonaiskustannukset ovat alustavien arvioiden mukaan noin 5,5 miljardia euroa.

Suomen valtio siirtää emoyhtiön Pohjolan Rautatiet Oy:n taseeseen yhteensä 100 milj. euron arvosta omistamiaan osakkeita.

Emoyhtiö pääomittaa edelleen tytäryhtiöidensä aloittavia taseita seuraavasti:

- Hankeyhtiö Suomirataa 16 milj. eurolla
- Hankeyhtiö Turun tunnin junaa 10 milj. eurolla
- Kalustoyhtiötä 71 milj. eurolla
- Rail Baltica -yhtiötä 2 milj. eurolla

Neuvotteluja valtion kanssa Suomirata Oy:n osalta ovat käyneet Helsinki, Vantaa ja Tampere. Alkuvaiheessa Helsingin, Tampereen ja Vantaan sekä mahdollisten muiden omistajien pääomitus on yhteensä 14,0 milj. euroa. Tästä Tampereen osuus on vuonna 2019 enimmillään 4,0 milj. euroa. Suomirata Oy:n pääomitus on valtion kanssa yhteensä 30 milj. euroa.

Myös muita radanvarren lähellä tai vaikutuspiirissä olevia kuntia on ilmaissut kiinnostuksensa osallistua hankkeeseen. Tehtävissä osakas- tai muissa sopimuksissa olisi varmistettava Helsingistä Tampereelle tehtävän rataosuuden sekä Tampereelta pohjoiseen menevän pääradan nopeuttamisesta kiinnostuneiden kuntien mahdollisuus osallistua Suomirata Oy -hankeyhtiöön. Tampere pitää välttämättömänä, että valtion tai valtion omistaman yhtiön pitää toimia hankeyhtiössä enemmistöomistajana (yli 50 %) ja sitoutua pääomittamaan hankeyhtiötä vähintään samalla summalla, kun mukaan tulevat kunnat tai muut toimijat siihen sijoittavat.

Osakkaat (sekä kunnat, että valtio) voivat halutessaan sijoittaa myös radan alla tai radan läheisyyteen sijoitettavaa maaomaisuutta apporttina yhtiöön. Omaisuus arvostetaan käypään ulkopuolisen arvioitsijan määrittämään arvoon.

Tampere sitoutuu tässä vaiheessa vain ratayhteyden ensimmäisen vaiheen suunnittelun (yleissuunnittelu tms.) edellyttämään sijoitukseen.

Myöhemmän suunnittelun ja toteutuksen osalta pääomitus ja omistusosuudet päätetään erikseen. Hankkeen suunnittelukustannukset ovat todennäköisesti selvästi korkeammat kuin 30 miljoonaa euroa, arviolta noin nelinkertaiset. Mahdollisesta Tampereen lisäpääomituksesta päätetään myöhemmin erikseen. Tarve riippuu siitä, paljonko kuntia ja muita osakkaita tulee mukaan.

Ilmastonmuutoksen hillinnän tavoitteet edellyttävät voimakasta panostamista raideliikenteeseen. Tampere-Helsinki -välin pääradan matkustajamäärien on ennakoitu lähes kaksinkertaistuvan n. 4,5 milj. matkustajasta/vuosi n. 8 milj. matkustajaan/vuosi, mikäli tavoite junaliikenteen kulkutapaosuuden kasvusta (5 % => 8 %) saavutetaan. Tämä edellyttää radan merkittävää kapasiteetin nostoa ja nopeuttamista. Ratakapasiteetin kasvattaminen mahdollistaa myös lähijunaliikenteen paremman toteuttamisen.

Tampere-Helsinki -välisen nopean ratayhteyden toteuttaminen luo kaupunkiseuduista yhteneväisen työssäkäyntialueen. Tämä luo valtakunnallisesti nopeimmin kasvavien seutujen elinkeinoelämälle uusia mahdollisuuksia koskien työvoiman liikkuvuutta ja muita resursseja. Nopeat raide- ja lentoyhteydet ovat yritysten kansainvälisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä. Nopea raideyhteys Helsinki - Helsinki-Vantaan lentoasema - Tampere on myös keskeinen osa koko maan liikennejärjestelmän kehittämistä.

Tampereen seudun sekä muiden pääradan vaikutusalueen kaupunkiseutujen saavutettavuuden kannalta pääradan kehittäminen on keskeinen tavoite. Tehdyssä selvityksessä Tampere-Helsinki - ratakäytävän kehittämisen aluetaloudellisten vaikutusten ns. kasautumishyödyn on arvioitu olevan suuruusluokka 50 milj. euroa/vuosi. Tarkasteluja tehtiin eri nopeustavoitteilla, joiden välillä erot olivat pienehköjä. (Lähde: Tampere-Helsinki ratakäytävän kehittämisen laajemmat vaikutukset 06/2018).

Hankeyhtiöön lähtevät osapuolet sitoutuvat suunnittelemaan Helsingin rautatieaseman - Helsinki-Vantaan lentoaseman - Tampereen rautatieaseman välisen ratayhteyden niin, että matka-aika Helsingin ja Tampereen välillä on enintään tunti.

Hankkeeseen osallistuvien on kaikin tavoin edistettävä ratayhteyden rakentamisen edellyttämää yleis- ja ratasuunnittelua sekä kaavoitusprosesseja niin, että hanke saadaan mahdollisimman nopeasti toteutettua. Tavoitteena pitäisi olla, että hankkeen suunnitteluvalmius mahdollistaa EU:n hankerahoituksen hakemisen heti EU:n uuden rahoituskauden alussa 2021. Valtion ja EU-rahoituksen lisäksi rakentamisen rahoittamiseen haetaan myös institutionaalisia sijoittajia.

Tavoitteena on koko Helsinki-Tampere välin mahdollisimman nopea toteuttaminen. Mikäli tehtävän yleissuunnittelun yhteydessä arvioidaan, että määrätyt rataosuudet on toteutettavissa nopeammin, on se mahdollistettava.

Tampere pitää edelleen välttämättömänä, että välillä Pasila-Riihimäki-Tampere rataparannukset toteutetaan nykyisen pääradan toimivuuden varmistamiseksi jo tehtyjen suunnitelmien mukaan valtion budjetista mahdollisimman pian.

Tampereen tavoitteena on, että Suomirata Oy:n -hankeyhtiön kotipaikka on Tampere.

Hallintosäännön mukaan kaupunginhallituksen konsernijaosto hyväksyy perustettavan Suomirata Oy:n osakkaiden kesken laadittavan osakassopimuksen ja yhtiöjärjestyksen.

Tiedoksi

liikenne- ja viestintäministeriö, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki, Mikko Nurminen, Teppo Rantanen, Arto Vuojolainen, Jukka Männikkö, Tuukka Salkoaho, Janne Kytö

Muutoksenhakukielto

§84

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhalti-jayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)