



Vantaan kaupungin osakkuus Suomi-rata Oy -hankeyhtiössä 2020

VD/1877/08.00.00.00/2019

RV/HP/PvN/SV/HY-L

Vantaan kaupunginvaltuusto on 4.3.2019 § 8 päättänyt, että Vantaan kaupunki lähtee osakkaaksi Suomi-rata Oy -hankeyhtiöön ja ostaa yhtiön osakkeita enintään 4 milj. eurolla. Päätöksellä kaupunki olisi sitoutunut sijoituksellaan ainoastaan hankkeen ensimmäisen vaiheen suunnitteluun.

Kaupunginvaltuuston hyväksymää päätöstä ei ole voitu panna täytäntöön, koska hankeyhtiön perustaminen keväällä 2019 keskeytyi hallituksen ja siten hankkeesta vastuullisen ministerin vaihtumisen seurauksena.

Liikenne- ja viestintäministeriö (jäljempänä LVM) käynnisti hankeyhtiön perustamista koskevat neuvottelut uudelleen loppusyksystä 2019. LVM:n esittämä malli perustuu edelleen hankeyhtiöille ja sen rakenne vastaa pitkälti 4.3.2019 valtuuston päätöksessä kuvattua. Erona aikaisempaan päätökseen on se, että nyt neuvottelut ovat keskittyneet lähtökohtaisesti koko hankkeen suunnittelun rahoittamiseen toisin kuin vuoden 2019 keväällä, jolloin yhtiön osakkaat sitoutuivat ainoastaan suunnittelun ensimmäiseen vaiheeseen ja sen rahoittamiseen. Näin ollen hankeyhtiö Suomi-rata Oy:n tarkoituksena olisi nyt käytävien neuvottelujen pohjalta Helsingin ja Tampereen välisen raideyhteyden suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Osakkaiden tahtotilana on tätä taustaa vasten luoda edellytyksiä nopealle junayhteydelle Helsingin ja Tampereen välillä sekä varmistaa riittävä kapasiteetin kasvattaminen tämän yhteysvälin liikenteelle.

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyyn ja menestyksen kannalta keskeistä. Suomirata on paitsi kansallinen hanke myös Vantaan kaupungin liikenneyhteyksien kannalta strateginen hanke. Ratayhteyden ensimmäinen osuus, ns. Lentorata, on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltu tunnelirata, jonka päätavoitteena on parantaa pääradan kapasiteettia sekä vähentää häiriöherkkyyttä erottelemalla eri nopeudella kulkevat kauko- ja lähijunat omille raiteilleen. Matkustajille tämä näyttäytyisi tiheämpinä lähi- ja kaukoliikenteen vuoroina sekä sujuvampana liikkumisena raiteilla. Suora vaihdoton yhteys nopeuttaisi matkaa lentoasemalle ja helpottaisi pääradan kapasiteettiongelmia lentomatkustajien määrän jatkuvasti kasvaessa. Helsingin ja Tampereen välisen nopean ratayhteyden toteuttaminen edistää kaupunkiseutujen muodostumista yhteneväiseksi työssäkäyntialueeksi parantaen mahdollisuuksia työvoiman ja muiden resurssien liikkuvuudelle. Nopeat raide- ja lentoyhteydet ovat yritysten kansainvälisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä. Hanke hyödyttää Vantaan asukkaita ja Vantaan alueen elinkeinotoimintaa tarjoamalla tehokkaampia liikenneyhteyksiä, joten hankkeeseen osallistuminen kuuluisi näin ollen Vantaan kaupungin yleiseen toimialaan.

Vantaalla nopea ratayhteys vahvistaisi lentokenttäympäristön kehittämistä. Helsingistä lentoaseman kautta Tampereelle ja myöhemmin mahdollisesti aina Ouluun asti kulkevan Suomiradan varrella asuu puolet suomalaisista ja bruttokansantuotteesta 2/3 syntyy sen vaikutusalueella. Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta tehdyn Suomiradan kasautumishyötytarkastelun mukaan Lentoradan suurimmat hyödyt koituvat Vantaalle. Uuden oikoradan osalta suurin hyötyjä on Tampere, mutta Vantaan hyöty on liki Helsingin tasoa.

Vantaan hyvä työllisyyskehitys on perustunut merkittävältä osin Suomen nopeimmin kasvava työpaikka-alueen Aviapoliksen kasvuun. Kehäradan kapasiteetti ei tule jatkossa riittämään matkustajamäärän



kasvuun ja ruuhkautuneet joukkoliikenneyhteydet haittaavat Aviapoliksen jatkokehitystä. Tehokkaat liikenneyhteydet hyödyttävät Vantaan asukkaita ja alueen elinkeinotoimintaa, ja ovat keskeisiä myös yritysten kansainvälisen saavutettavuuden kannalta. Suomirata on vireillä olevista ratahankkeista se, joka kasvattaa koko Suomen kilpailukykyä eniten. Aviapoliksen ja lentoaseman ympäristön kehittyminen on myös Vantaalle merkittävä asia. Lentorata merkitsee myös sitä, että nopeat junayhteydet kulkisivat Vantaan kautta. Pääkaupunkiseudulla työvoimapula on kasvanut merkittävästi ja siksi työssäkäyntialueita tulee laajentaa.

Hiilineutraali Suomi 2035 tavoite edellyttää, että Suomi investoi nopeisiin ratayhteyksiin maan sisäisessä liikenteessä nykyistä enemmän. Näin voidaan siirtää raiteille suuri osa maamme sisäisestä lentoliikenteestä. Liikenteen osuus Vantaan kasvihuonekaasupäästöistä on runsas kolmannes ja puolet siitä aiheutuu henkilöautoliikenteestä. Joukkoliikenne ja erityisesti raideliikenne ovat keskeinen työkalu vähennettäessä tarvetta auton käyttöön ja tavoiteltaessa hiilineutraalia yhteiskuntaa. Suomiradan myötä lähiliikenteen vuoroja olisi mahdollista lisätä erityisesti nykyiselle pääradalle. Tämä merkitsee Vantaan työssäkäyntialueen laajenemista Lahteen ja Kanta-Hämeeseen sekä mahdollistaa työasiointia Tampereen seudulta. Moni etsii jo asuin- ja työpaikkansa sen perusteella, minne pääsee raiteita pitkin. Rataliikenteen paraneminen vähentäisi henkilöautoliikennettä myös valtateillä.

Hankkeeseen osallistuvien on edistettävä ratayhteyden rakentamisen edellyttämää yleis- ja ratasuunnittelua sekä kaavoitusprosesseja omalta osaltaan. Tavoitteeksi on todettu, että hankkeen suunnitteluvalmius mahdollistaisi EU:n hankerahoituksen hakemisen heti EU:n uuden rahoituskauden alussa 2021. Valtion, muiden hankkeeseen osallistuvien julkisyhteisöjen ja EU-rahoituksen lisäksi suunnitteluvaiheen jälkeen rahoittajiksi haetaan myös institutionaalisia sijoittajia. Radan rakentamisen kustannukset ja vaikutukset tarkentuvat vielä suunnittelun aikana.

LVM on jatkanut neuvotteluja Suomi-rata Oy -hankeyhtiön perustamisesta ja pääomittamisesta useiden kaupunkien, ml. Helsingin, Vantaan ja Tampereen kaupungit sekä Finavia Oyj:n kanssa. Vantaan kaupunki katsoo tärkeäksi, että mahdollisimman moni neuvotteluihin osallistunut taho tulisi hankeyhtiön osakkaaksi. Radan toteutuksen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu valittavasta vaihtoehdosta riippuen 5.5–6 Mrd euroa ja hankeyhtiön suunnitteluvaiheen pääomitustarpeeksi 155 milj. euroa. Valtion kautta hankeyhtiö Suomirataan on tarkoitus sijoittaa 51 % tarvittavasta pääomasta eli 76,5 milj. euroa. Muiden osakkaiden ml. Finavia pääomituksen tarve on näin ollen 75,8 milj. euroa, josta Vantaan kaupungin osuudeksi on alustavasti arvioitu enintään 12 milj. euroa.

Vantaan kaupunki on neuvotteluissa ilmoittanut, että mikäli suunnittelukustannukset nousevat nyt arvioitua suuremmiksi, hankkeeseen mukaan lähtevät osakkaat neuvottelevat siitä, miten alijäämä katetaan kuitenkin niin, että lähtökohtana on pitäytyä mahdollisimman tiukasti nyt esitetyssä budjetissa. Mahdollinen myöhempi yhtiön tarvitsema lisäpääomitus ratkaistaan erikseen, koska hankkeen pääomituksen kokonaistarve riippuu lopullisesta rahoituspohjasta. *Pääomitus tehdään 11 vuoden aikana ja loppupainotteisesti. Pääomitus ei vaadi Vantaan osakeostoihin varatun investointimäärärahan nostoa taloussuunnittelukaudella.*

Rakentamisvaiheen pääomitus ja omistusosuudet ratkaistaan erikseen eikä kaupunki ole niihin sitoutunut ilman uutta päätöksentekoa.

Kaupunginlakimies toteaa, että päätös on muilta kuin määrärahan lisäämisen osalta periaatepäätös. Määrärahan lisäämisestä päättää kuntalain nojalla kaupunginvaltuusto. Kaupunginhallitus hyväksyy lopullisen järjestelyn sekä osakkaiden kesken solmittavan osakassopimuksen erikseen myöhemmin, kuten päätösesityksen e-kohdassa todetaan.



Kaupunginhallitus 10.2.2020 § 15

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle, että

- a) Vantaan kaupunki lähtee osakkaaksi Suomi-rata Oy -hankeyhtiöön esitystekstissä mainituin periaattein,
- b) perustettavan yhtiön osakkeita merkitään enintään 10 milj. eurolla,
- c) vuoden 2020 talousarvion talousarviokohdassa 97 Osakkeet ja osuudet kaupunginhallituksen osakkeiden hankinnan määrärahaa lisätään 2 milj. eurolla,
- d) Vantaan kaupunki sitoutuu tällä päätöksellä ainoastaan hankkeen suunnitteluun nyt päätettävällä sijoituksella, ja
- e) kaupunginhallitus hyväksyy lopullisen järjestelyn sekä osakkaiden kesken solmittavan osakassopimuksen erikseen myöhemmin.

Käsittely:

Kaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

- Lisätään neljännen kappaleen jälkeen kolme uutta kappaletta:

Vantaalla nopea ratayhteys vahvistaisi lentokenttäympäristön kehittämistä. Helsingistä lentoaseman kautta Tampereelle ja myöhemmin mahdollisesti aina Ouluun asti kulkevan Suomiradan varrella asuu puolet suomalaisista ja bruttokansantuotteesta 2/3 syntyy sen vaikutusalueella. Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta tehdyn Suomiradan kasautumishyötytarkastelun mukaan Lentoradan suurimmat hyödyt koituvat Vantaalle. Uuden oikoradan osalta suurin hyötyjä on Tampere, mutta Vantaan hyöty on liki Helsingin tasoa.

Vantaan hyvä työllisyyskehitys on perustunut merkittävältä osin Suomen nopeimmin kasvava työpaikka-alueen Aviapoliksen kasvuun. Kehäradan kapasiteetti ei tule jatkossa riittämään matkustajamäärän kasvuun ja ruuhkautuneet joukkoliikenneyhteydet haittaavat Aviapoliksen jatkokehitystä. Tehokkaat liikenneyhteydet hyödyttävät Vantaan asukkaita ja alueen elinkeinotoimintaa, ja ovat keskeisiä myös yritysten kansainvälisen saavutettavuuden kannalta. Suomirata on vireillä olevista ratahankkeista se, joka kasvattaa koko Suomen kilpailukykyä eniten. Aviapoliksen ja lentoaseman ympäristön kehittyminen on myös Vantaalle merkittävä asia. Lentorata merkitsee myös sitä, että nopeat junayhteydet kulkisivat Vantaan kautta. Pääkaupunkiseudulla työvoimapula on kasvanut merkittävästi ja siksi työssäkäyntialueita tulee laajentaa.

Hiilineutraali Suomi 2035 tavoite edellyttää, että Suomi investoi nopeisiin ratayhteyksiin maan sisäisessä liikenteessä nykyistä enemmän. Näin voidaan siirtää raiteille suuri osa maamme sisäisestä lentoliikenteestä. Liikenteen osuus Vantaan kasvihuonekaasupäästöistä on runsas kolmannes ja puolet siitä aiheutuu henkilöautoliikenteestä. Joukkoliikenne ja erityisesti raideliikenne ovat keskeinen työkalu vähennettäessä tarvetta auton käyttöön ja tavoiteltaessa hiilineutraalia yhteiskuntaa. Suomiradan myötä lähiliikenteen vuoroja olisi mahdollista lisätä erityisesti nykyiselle pääradalle. Tämä merkitsee Vantaan työssäkäyntialueen laajenemista Lahteen ja Kanta-Hämeeseen sekä mahdollistaa työasiointia Tampereen seudulta. Moni etsii jo asuin- ja työpaikkansa sen perusteella, minne pääsee raiteita pitkin. Rataliikenteen paraneminen vähentäisi henkilöautoliikennettä myös valtateilla.

- Lisätään viidenneksi viimeisen kappaleen loppuun: Radan rakentamisen kustannukset ja vaikutukset tarkentuvat vielä suunnittelun aikana.



- Lisätään kolmanneksi viimeiseen kappaleen loppuun lause: *Pääomitus tehdään 11 vuoden aikana ja loppupainotteisesti. Pääomitus ei vaadi Vantaan osakeostoihin varatun investointimäärärahan nostoa taloussuunnittelukaudella.*

Muutetaan päätösesityksen kohtia seuraavasti:

- Kohta b) että perustettavan yhtiön osakkeita merkitään enintään 12 milj. eurolla,

- Poistetaan päätösesityksen kohta c) vuoden 2020 talousarvion talousarviokohdassa 97 Osakkeet ja osuudet kaupunginhallituksen osakkeiden hankinnan määrärahaa lisätään 2 milj. eurolla

Kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrena esitti, että asia palautetaan valmisteluun.

Kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen kannatti Norrenan palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Norrenan tekemää palautusesitystä äänestävät ei.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Abdi, Kaira, Kaukola, Multala, Nieminen, Orpana, Pajunen, Puoskari, Rokkanen, Tyystjärvi) ja 2 ei-ääntä (Norrena, Jääskeläinen) yhden äänestäessä tyhjää (Niikko). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi.

Kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen esitti asian hylkäämistä. Hylkäysesitys raukesi kannattamattomana.

Päätös:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle kaupunginjohtajan muutetun esityksen mukaan, että

- Vantaan kaupunki lähtee osakkaaksi Suomi-rata Oy -hankeyhtiöön esitystekstissä mainituin periaattein,
- perustettavan yhtiön osakkeita merkitään enintään 12 milj. eurolla,
- Vantaan kaupunki sitoutuu tällä päätöksellä ainoastaan hankkeen suunnitteluun nyt päätettävällä sijoituksella, ja
- kaupunginhallitus hyväksyy lopullisen järjestelyn sekä osakkaiden kesken solmittavan osakassopimuksen erikseen myöhemmin.

Kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrena jätti asiasta pöytäkirjalausuman "Esittelystä puuttuu syvällisempi vertailutieto Suomiradan eri vaihtoehtoista, varsinkin vaihtoehdosta 'pääradan lisäraiteet 5-6'. Myöskään rakentamisaikaisia ilmastovaikutuksia ei ole arvioitu. Päätöksenteolle tulisi olla riittävästi tietoa ja aikaa."

Kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen jätti asiassa eriävän mielipiteen "Tässä vaiheessa Suomiradasta olisi tullut tehdä mahdollisia jatkopäätöksiä varten esiselvitys, jossa pääradan kehittäminen olisi ollut mukana tasaveroisena vaihtoehtona. Kun näin ei tässä vaiheessa edetty, esitin asiakohdan hylkäämistä."

Liitteet:

- Hankkeen esittely (salassa pidettävä Julkl 24 § 1 mom. 17 k.)
- Kuntaliiton lausunto

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätöksenteko; esitys valtuustolle



Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)