



VALTIONEUVOSTO  
STATSRÅDET

# Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys

Tiedotustilaisuus  
24.1.2023

# Selvityksen toteutus



VALTIONEUVOSTO  
STATSRÅDET

# Suurten ratahankkeiden rahoitusta selvitetty

- Parhaillaan suunnitellaan nykyistä nopeampia junayhteyksiä Helsingin ja Turun välille (Turun tunnin juna), Helsingin ja Tampereen (sis. Lentorata) välille (Suomi-rata) sekä välille Helsinki–Porvoo–Kouvola (Itärata).
- Valtiovarainministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö selvittivät tulevan mahdollisen päätöksenteon pohjaksi, kuinka paljon kunkin hankkeen toteutus maksaisi valtiolle ja kunnille sekä millaisia vaihtoehtoisia rahoituslähteitä hankkeiden toteutuksessa voitaisiin hyödyntää.
- Lisäksi selvityksen yhteydessä arvioitiin mm. raideliikennehankkeiden ilmastovaikutuksia.
- Selvityksessä on pyritty arvioimaan ratahankkeita riippumattomasti, eikä siinä ole otettu kantaa ratahankkeiden mahdollisiin keskinäisiin eroihin toteutettavuudessa eikä asetettu hankkeita toteuttavuusjärjestykseen.

# Selvitys tehty laajassa yhteistyössä 2021–2022

- Selvitys on tehty tiiviissä yhteistyössä VM:n ja LVM:n kesken, mukana myös mm. Väylävirasto, Valtiokonttori ja Senaatti-kiinteistöt.
- Vuonna 2022 työssä olivat aktiivisesti mukana suunnitteluhankeyhtiöt Turun Tunnin Juna Oy, Suomi-rata Oy ja Itärata Oy.
- Työssä kuultiin kuntia ja kaupunkeja sekä tehtiin Helsingin kaupungin kanssa erillisselvitys kiinteistökehitysmahdollisuuksista ratahankkeiden vaikutusalueella Helsingissä.
- Lisäksi käytiin vuoropuheluja eläkeyhtiöiden ja finanssisijoittajien kanssa.

# Selvitetty monipuolisesti eri osatekijöitä

- Selvityksen laskelmat on toteuttanut Capex Advisors Oy yhteistyössä hankkeen ja suunnitteluhankeyhtiöiden kanssa.
- Loppuraportin tueksi toteutettiin
  - Rahoitus- ja yhtiömalliselvitys
  - Rahoitus- ja yhtiömalliselvityksen tarkennus
  - Liikenneselvitys
  - Kiinteistökehitysselvitys
  - Ilmalan alueen maankäyttöselvitys
  - Kansainvälinen benchmarking selvitys.

# Keskeisiä tuloksia 1/2



VALTIONEUVOSTO  
STATSRÅDET

# Tavanomaisen julkisen rahoituksen lisäksi myös muita mahdollisia tulonlähteitä

- Keskeiset rahoituslähteet tavanomaisen julkisen rahoituksen (valtio ja kunnat) lisäksi ovat liikennöinti-/käyttäjämaksutulot (lipputulot), kiinteistökehitystuotot asemaseuduilla ja EU-tuki (CEF).
- Liikennöinti- ja käyttäjämaksutulojen arviointi perustuu käyttäjämäärien kasvuun ja käyttäjien haluun maksaa nopeammasta yhteydestä korkeampaa hintaa.
- Kiinteistökehitystuottojen arviointi perustuu valtion ja kuntien maaomaisuuteen asema-alueiden läheisyydessä ja maltilliseen kiinteistöjen hintojen kehitykseen.
- Selvityksessä on keskitytty edellä mainittujen tulojen selvittämiseen. Niihin liittyy kuitenkin huomattavia epävarmuuksia (esim. matkustajamäärien kehitys tulevan 50 vuoden aikana ja kiinteistömarkkinoiden kehitys seuraavan 20 vuoden aikana).

# Ratahankkeiden arvioidut investointikustannukset

- Investointikustannukset on arvioitu yhteistyössä suunnitteluhankeyhtiöiden kanssa.
- Hankkeiden investointikustannukset olisivat nykyisten alustavien arvioiden mukaan (vuoden 2022 hintatasossa):
  - Itärata, n. 1,8 miljardia euroa
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja pääradan kehitys), n. 4,0 miljardia euroa
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja uusi suurnopeusrata) n. 5,5 miljardia euroa
  - Turun tunnin juna, n. 3,4 miljardia euroa



# Hankekohtaiset kokonaistulot ja -menot

- Laskelmat on tehty 10–15 vuoden investointiajalla ja 50 vuoden käyttöajalla.
- Laskelmien perusteella ratahankkeiden tulot eivät kata kustannuksia. Mikään hankkeista ei nouse liiketaloudellisesti kannattavaksi.
- Laskelmien perusteella ratahankkeiden toteutus aiheuttaisi huomattavat menot julkiselle sektorille, nykyarvossa:
  - Itärata n. 1,7 mrd. € (ka. 33 milj. € / vuosi, 65 vuoden ajan)
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja pääradan kehitys) n. 2,4 mrd. € (ka. 47 milj. € / vuosi, 65 vuoden ajan)
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja uusi suurnopeusrata) n. 2,5 mrd. € (ka. 50 milj. € / vuosi, 65 vuoden ajan)
  - Turun tunnin juna 2,6 mrd. € (ka. 51 milj. € / vuosi, 60 vuoden ajan)

# Keskeisiä tuloksia 2/2



VALTIONEUVOSTO  
STATSRÅDET

# Kokonaiskustannuksiin liittyy epävarmuuksia 1/2

- Epävarmuustekijöiden<sup>1)</sup> vaikutuksia on pyritty selvityksessä hahmottamaan erilaisten laskentaskenaarioiden avulla.
- Epävarmuustekijöiden vaikutukset kustannuksiin suhteessa peruslaskentaskenaarioon eli vaihteluvälit ovat nykyarvossa<sup>2)</sup>:
  - Itärata: +72% - **1,7 mrd. €** - -24% (kokonaiskustannukset: 2,85 mrd. € <-> 1,26 mrd. €)
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja pääradan kehitys): +112% - **2,4 mrd. €** - -42% (kokonaiskustannukset: 5,0 mrd. € <-> 1,37 mrd. €)
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja uusi suurnopeusrata): +148% - **2,5 €** - -52% (kokonaiskustannukset: 6,18 mrd. € <-> 1,19 mrd. €)
  - Turun tunnin juna: +82% - **2,6 mrd. €** - -35% (kokonaiskustannukset: 4,65 mrd. € <-> 1,66 mrd. €)

1) mm. inflaatiotaso, markkinakorot, tuottojen muutokset, kustannusarvioiden muutokset

2) ks. loppuraportti s. 71–74

# Kokonaiskustannuksiin liittyy epävarmuuksia 2/2

- Esimerkiksi jos investointimenot nousevat 50 % ja operatiiviset menot 25 %, ovat hankkeiden kustannukset nykyarvossa:
  - Itärata: n. 1,7 mrd. € → n. 2,7 mrd. € (ka. 55 milj. € / vuosi, 65 vuoden ajan)
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja pääradan kehitys): n. 2,4 mrd. € → n. 4,7 mrd. € (ka. 94 milj. € / vuosi, 65. vuoden ajan)
  - Suomi-rata (vaihtoehto: Lentorata ja uusi suurnopeusrata): n. 2,5 mrd. € → n. 5,6 mrd. € (ka. 113 milj. € / vuosi, 65 vuoden ajan)
  - Turun tunnin juna: n. 2,6 mrd. € → n. 4,5 mrd. € (ka. 89 milj. € / vuosi, 60 vuoden ajan)

# Vastuu kustannuksista julkisella sektorilla

- Yksityiset rahoittajat (eläke- ja finanssiyhtiöt) olisivat selvityksen perusteella kiinnostuneita rahoittamaan hankkeita, mutta käytännössä ne edellyttävät valtion takausta (riskit julkiselle sektorille) ja tarjoavat valtionvelkaan verrattuna suurempaa rahoituskustannusta.
- Riski kustannusten noususta on julkisella sektorilla, viime kädessä valtiolla.

# Ilmastovaikutukset

- Ilmastovaikutusarvioiden perusteella ratojen rakennusajan päästöt muodostavat merkittävän osan hankkeiden ilmastovaikutuksia.
- Nykyisiä rakennusmateriaaleja ja työmenetelmiä käyttäen hankkeiden ilmastopäästöjen laskennallinen takaisinmaksuaika liikennöinnistä saatavilla päästövähennyksillä on hyvin pitkä, 140–330 vuotta.
  - Selvityksen arviot on tehty nykyisen rakennusteknologian mukaan.
- Mikäli infrastruktuurirakentamisen piirissä tehdään tulevaisuudessa uusia teknologisia innovaatioita, jotka mahdollistavat ilmastoystävällisemmän rakentamisen, on mahdollista, että arviot muuttuisivat merkittävästikin vähäpäästöisemmiksi.

# Hankkeiden suunnittelu on eri vaiheessa

- Itärata Oy on perustettu muita suunnitteluhankeyhtiöitä myöhemmin, eikä yhtiö ole ehtinyt vielä tekemään omia selvityksiä.
- Turun tunnin junan suunnittelu on pisimmällä, kustannusarviot pohjautuvat yleis-/ratasuunnitteluvaiheeseen.
- Suomi-rata ja Itärata esisuunnitteluvaiheessa, kustannusarviot hyvin alustavia.
- Käyttäjämaksutuloihin/liikennöinnin ylijäämään liittyy sääntelyn lisäksi monia epävarmuuksia, kuten operaattoreiden liikennöintipäätökset ja matkustajamäärien kehityksen ennustamisen epävarmuudet.

# Jatkotoimenpiteet

- Suunnitteluyhtiöt jatkavat tässä vaiheessa ratahankkeiden suunnittelua osakassopimusten mukaisesti.
- Eteneminen rakentamisvaiheeseen vaatisi kunkin hankkeen osalta erillisen päätöksen.
- Hankeyhtiömallin hyödyntäminen rakentamisvaiheessa edellyttää mahdollisen rakentamis- ja operointivaiheen hankeyhtiömallin tarkan määrittelyn.



# Kiitos!



VALTIONEUVOSTO  
STATSRÅDET