

Osallistuminen Itärata Oy:n omistamiseen ja rahoittamiseen**Raideliikenteen kehittäminen**

Kestävän kehityksen vaatimukset, ilmastonmuutoksen torjuminen sekä taloudelliset syyt edellyttävät liikkumisen ja logistiikan kokonaisvaltaista muutosta. Kaupunkiseutujen ja kaupunkien väliset liikennejärjestelmät eivät kaikilta osin kuitenkaan vielä vastaa kasvun ja kestävyys tavoitteisiin. Erityisesti itäisen Suomen saavutettavuus ja liikenneyhteydet ovat jääneet jälkeen muun Suomen kehityksestä.

Väylävirasto julkaisi 28.5.2020 selvityksen itään suuntautuvan henkilöliikenteen nopeuttamisesta ja rataverkon palvelutason nostosta. Selvityksen mukaan Itäradan Lentorata–Porvoo–Kouvola linjaus on paras vaihtoehto uudeksi idän suunnan yhteydeksi. Se parantaa ja nopeuttaa laajimmin itäisen Suomen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle. Lisäksi yhteydet kansainväliselle lentoasemalle paranevat huomattavasti, joka on ensiarvoisen tärkeää yritysten alueelle sijoittumisen sekä osaavan työvoiman kansainvälisen matkustamisen kannalta. Samoin matkailulle ja elinkeinoelämälle tärkeät, jo olemassa olevat kansainväliset yhteydet Venäjälle paranevat.

Nopeushyötyjen lisäksi uudella raideyhteydellä saadaan raiteille lisäkapasiteettia ja mahdollistetaan palvelutason nosto sekä tulevaisuuden suurnopeusjunat. Uuden radan myötä itäisen Suomen rataverkolle saatava lisäkapasiteetti tukee poikittaissuuntaisen kaukojunilla hoidettavan matkustajaliikenteen lisäämistä sekä parantaa myös tavaraliikenteen hyödyntämismahdollisuuksia jo kuormitetulla rataverkolla. Parempi saavutettavuus ja lyhyemmät matka-ajat antavat uutta nostetta elinkeinoelämälle, laajentavat työssäkäyntialueita ja mahdollistavat paikasta riippumattoman työn. Koska liikenne on merkittävä kasvihuonepäästöjen aiheuttaja, on liikennevirtojen siirtymisellä raiteille myös merkittäviä ilmastovaikutuksia.

Rataverkon kehittäminen, raideliikenteen kilpailukyvyn parantaminen ja henkilöjunayhteyksien nopeuttaminen vaikuttavat aiempaa enemmän yritysten sijoittumiseen ja ihmisten asuinpaikkakunnan valintaan. Maakuntakeskusten saavutettavuuden parantamisella on siten erittäin suuri merkitys alueen elinvoiman kehittymiselle.

Panostamalla uuden Lentorata-Porvoo-Kouvola raideyhteyden suunnitteluun vastataan edellä mainittuihin haasteisiin.

12-vuotisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 15.4.2021 on todettu, että Valtio pitää kunnossa, peruskorjaa ja kehittää nykyistä rataverkkoa. Itäradan täysimääräisten hyötyjen saavuttamiseksi tarvitaan investointeja lisäksi Savon, Karjalan ja Luumäki–Vainikkal radoille. Parantamistoimenpiteet kohentavat myös tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta sekä tukevat myös uuden Lentora-

ta-Porvoo-Kouvola raideyhteyden toteuttamista. Itäratahankkeen kaupungit ja kunnat edistävät näitä perusparannustoimenpiteitä uuden Lentorata–Porvoo–Kouvola raideyhteyden rinnalla. Nykyisen rataverkon toimenpiteet toteutetaan kuitenkin valtion toimesta erillisenä uudesta Itäratayhteyden hankeyhtiöstä.

Valtion hankeyhtiöpäätökset

Valtio selvitti edellisen hallituskauden 2015–2019 aikana eri vaihtoehtoja suurten infrahankkeiden toteuttamiseen ja rahoittamiseen sekä siihen, että hankkeiden pitkiä suunnittelu- ja toteutusaikoja pystyttäisiin lyhentämään.

Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioineen työryhmän loppuraportissa 28.2.2018 todettiin, että aiempaa useampien infrahankkeiden toteutumisen nopeuttamiseksi ja tehostamisen mahdollistamiseksi voidaan käyttää hankekohtaisia yhtiöitä. Loppuvuoden 2018 aikana valtiovarainministeriön asettama työryhmä selvitti infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla. Valtiovarainministerille 20.12.2018 luovuttamassaan loppuraportissa työryhmä hahmotteli mallin suurten infrahankkeiden toteuttamiselle osakeyhtiön kautta.

Itärataa koskeneen hankeyhtiön perustamisesta käytiin liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien välillä alustavia neuvotteluja talvella 2019, mutta neuvottelut eivät johtaneet päätöksentekovaiheeseen pääministeri Juha Sipilän hallituksen erottua maaliskuussa 2019. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa on lueteltu rataverkon kehittämishankkeet, joita ovat päärata ja sen laajennukset, Helsingistä länteen suuntautuva rata sekä Helsingistä itään suuntautuva rata. Kaikkia suuria raideliikenneinvestointeja edistetään talouspoliittisen ministerivaliokunnan 10.9.2019 puoltamien linjausten mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) aloitti keskustelut itäisen suunnan raideyhteyden suunnitteluhankeyhtiön perustamisen edellytyksistä kesällä 2020. Aloitustilaisuus kuntien kanssa pidettiin 24.6.2020. Tilaisuudessa keskusteltiin hankeyhtiövalmistelun aloittamisen reunaehdoista Väyläviraston laatiman selvityksen pohjalta.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli kokouksessaan 20.1.2021 itäisen Suomen raidelinjauksia. Ministerivaliokunnan päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö jatkoi neuvotteluja Lentorata–Porvoo–Kouvola-linjauksen eli Itärata-hankeyhtiön perustamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti hankeyhtiön perustamista koskevat neuvottelut kuntien kanssa maaliskuussa 2021. Itäisen suunnan hankeyhtiöneuvottelut käytiin samoilla ehdoilla kuin jo perustetut Suomi-rata- ja Turun tunnin juna -hankeyhtiöiden neuvottelut.

Itärata Oy

Uuden Helsingistä itään suuntautuvaan Lentorata–Porvoo–Kouvola-yhteysvälin kehittämiseksi on neuvoteltu Itärata Oy -nimisen hankeyhtiön perustamisesta.

Osakassopimusneuvotteluissa mukana olivat valtion lisäksi seuraavat 25 kaupunkia tai kuntaa: Askolan kunta, Helsingin kaupunki, Iisalmen kaupunki, Imatran kaupunki, Joensuun kaupunki, Kajaanin kaupunki, Kiteen

kaupunki, Kouvolan kaupunki, Kuopion kaupunki, Lapinjärven kunta, Lapinlahden kunta, Lappeenrannan kaupunki, Lieksan kaupunki, Mikkelin kaupunki, Myrskylän kunta, Mäntyharjun kunta, Nurmeksien kaupunki, Parikkalan kunta, Pieksämäen kaupunki, Porvoon kaupunki, Rautjärven kunta, Siilinjärven kunta, Suonenjoen kaupunki, Taipalsaaren kunta ja Varkauden kaupunki,

Hankeyhtiön perustamisen taustalla on tavoite edistää Helsingin ja Kouvolan välisen Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Porvoon kautta kulkevan uuden raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Hankkeen toteutumisen edellytyksenä on Pasilan ja Keravan välisen ns. Lentoradan suunnittelu ja toteutus. Lentoradan suunnittelun edistäminen rakentamisvalmiuteen asti on erillisen yhtiön (Suomi-rata Oy) vastuulla eikä näin ollen kuulu yhtiön toimialaan. Yhtiö toimii yhteistyössä Suomi-rata Oy:n kanssa Lentoradan ja Lentorata–Porvoo–Kouvola-raideyhteyden suunnittelutyön yhteensovittamiseksi. Vantaan kaupunki osallistuu Suomi-rata Oy:n rahoitukseen 11,1 miljoonalla eurolla ja on näin epäsuorasti myös edesauttamassa Itäradan toteutumisesta. Tämän lisäksi Vantaan kaupunki suhtautuu myönteisesti Itäradan suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä edistää kaikin mahdollisin keinoin Itäradan edellyttämiä kaavahankkeita maakunta- ja kuntatasolla. Helsingin kaupunki osallistuu vastaavasti Suomi-rata Oy:n rahoitukseen 22,2 miljoonalla eurolla.

Kaksiraiteisena ja nopealle junakalustolle soveltuvana Itäradan toteutuksen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu tässä vaiheessa noin 1,7 miljardia euroa Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan toteutettuna. Liikenne- ja viestintäministeriön alustavan arvion perusteella suunnittelukustannukset ovat noin 4 % rakentamiskustannuksista.

Suunnittelun ja rahoituksen arvioidaan jaksottuvan arviolta noin 9 vuoden ajalle ja lopputuotoksena syntyy lainvoimainen ratasuunnitelma itäisen suunnan raideyhteyden rakentamiseksi. Suurimmat suunnittelukustannukset painottuvat alustavasti suunnitteluvuosille 6–8, jolloin käytetään arviolta noin 70 % rahoituksesta Suunnitteluhankeyhtiön perustamisen edellytyksenä on, että yhtiöön on saatu riittävä rahoitus, jolla suunnittelu voidaan toteuttaa rakentamiseen asti. Rakentamissuunnittelun katsotaan kuuluvan rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle.

Ratayhteyden Helsingistä lentoaseman ja Porvoon kautta Kouvolaan on suunniteltu erkaantuvan Lentoradasta Keravan pohjoispuolella Kytömaalla Lentoradan tunneliosuudella ja liittyvän nykyiseen raiteeseen Kouvolan länsipuolella Korian seisakkeelle tasoratkaisulla. Uuden rataosan pituus on 106 km. Matka lyhenee Helsingistä Kouvolaan noin 27 km verrattuna nykyiseen Lahden kautta kulkevaan ratalinjaukseen.

Porvoon Koskenkylän ja Kouvolan Korian välille on laadittu vuonna 2019 Uudenmaan ja Kymenlaakson liiton sekä Väyläviraston yhteistyönä ratakäytäväselvitys. Selvitys huomioitiin Kymenlaakson maakuntakaavan laadinnassa. Kymenlaakson maakuntavaltuuston 15.6.2020 hyväksymässä maakuntakaavassa vahvistettiin Itäradan Porvoon ja Kouvolan välinen ratalinjaus kaavamerkinnällä ”päärata, ohjeellinen/vaihtoehtoinen”. Merkintä mahdollistaa Itäradan kehittämisen ja toteuttamisen tulevaisuudessa.

Uusimaa-kaavassa Itärata-linjaus Koskenkylästä Kouvolan suuntaan on sen sijaan merkitty yhteystarvemuodolla, joka mahdollistaa suunnittelun esiselvitysvaiheen ja aloituksen, mutta ei myöhempää suunnittelua. Itära-

ta-linjaus tulee saada ohjeellinen päärata -kaavamerkinnällä myös Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan.

Yhtiön tahtotilana on tätä taustaa vasten luoda edellytyksiä nopealle junayhteydelle Lentoradan ja Kouvolan välillä sekä varmistaa riittävä raidekapasiteetin kasvattaminen ja infrastruktuurin palvelutaso tämän yhteysvälin liikenteelle. Lisäksi yhtiö tuottaa esiselvityksen suunnitteluhankkeen sisältämien yhteyksien toteuttamisesta sekaliikenteelle. Esiselvityksellä luodaan edellytyksiä suunnitteluhankkeen jatkosuunnittelua varten ja sen valmistuttua erikseen päätetään, suunnitellaanko uusi yhteys rakentamisvalmiuteen sekaliikenteelle vai ainoastaan henkilöliikenteelle. Suunnitteluhankkeessa huomioidaan myös lähiliikenteen kehittämisen mahdollisuudet Porvoon suuntaan sekä selvitetään lähiliikenteen kehittämismahdollisuuksia suunnitteluhankkeen edellyttämällä tavalla.

Osakkaat toteavat, että rahoituksensa turvaamiseksi Yhtiö hakee ja pyrkii saamaan täysimääräisesti Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -rahoitusta ja mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia. Yhtiölle mahdollisesti maksettavan tukirahoituksen vaikutuksesta rahoitussitoumuksiin päättää yhtiön yhtiökokous sen jälkeen, kun tukirahoitus on myönnetty yhtiölle.

Osakassopimus

Itärata Oy:n ja sen omistajien kesken solmitaan osakassopimus, jossa sovitaan keskeisistä tavoitteista yhtiölle ja Itärata -hankkeelle.

Osakassopimuksessa sovitaan muun muassa tarkemmin hankeyhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta, osakkeiden omistuksesta ja luovutuksesta sekä niihin liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista sekä osakkeenomistajien oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Osakassopimusluonnos ja muut hankeyhtiön perustamiseen liittyvät asiakirjaluonnokset ovat liitteenä.

Yhtiön hallitus tullaan muodostamaan niin, että valtio saa yhden paikan enemmän kuin kuntien edustajat. Suomen valtio nimeää hallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Hallitukseen kuuluu enintään yksi toista varsinaista jäsentä. Hallituspaikat jakaantuvat niin, että valtiolla on oikeus nimetä 6 hallituksen jäsentä ja muilla osakkailla 5 jäsentä. Kuntien hallituspaikat jaetaan kustannusosuuksien mukaan suuruusjärjestyksessä, ellei toisin sovita. Hallituksen tulee olla sukupuolijakaumaltaan riittävän tasapainoinen.

Enimmäisrahoitusosuus, johon osapuolet osakassopimuksessa sitoutuvat on yhteensä 79 miljoonaa euroa. Kaupunkien ja kuntien osuus on tästä 49 %. Valtio edellyttää, että hankeyhtiön osallistuvien kuntien rahoitusosuus on yhteensä 38,71 miljoonaa euroa. Osuudet sisältävät kaupunkien ja kuntien osuudet arvioiduista suunnittelukustannuksista sekä hankeyhtiön toiminnanaikaisista kustannuksista.

Kuntien välinen kustannustenjako on laadittu yhdessä sovittujen periaatteiden mukaan, jossa kustannukset on sovittu jaettavaksi pääosin saavutettavuushyötyjen (70 %) ja väestöosuuksien (30 %) mukaan. Helsingin kaupunki osallistuu erillispäätöksellä. 11 kuntaa: Iisalmi, Imatra, Joensuu, Kajaani, Kouvolan, Kuopio, Lappeenranta, Mikkeli, Pieksämäki, Porvoo, Varkaus osallistuvat sekä saavutettavuus että väestöosuudella. Saavutet-

tavuushyödyt on laskettu Helsingin ja paikkakunnan välisen matka-ajan suhteellisen muutoksen mukaan. Porvoon osalta on kysymys uudesta henkilöliikenneyhteydestä, ja viimeisimmän LVM:n johdolla tehdyn Väyläviraston selvityksen perusteella Porvoolle koituu mittavat hyödyt, joten osuus on laskettu eri kriteerein.

Edellisten kuntien lisäksi 13 kuntaa: Askola, Kitee, Lapinjärvi, Lapinlahti, Lieksa, Myrskylä, Mäntyharju, Nurmes, Parikkala, Rautjärvi, Siilinjärvi, Suonenjoki ja Taipalsaari osallistuvat pelkästään väkilukupainotuksen mukaisella osuudella.

Vantaan kaupungin ja Savonlinnan kaupungin sekä muiden mahdollisesti myöhemmin hankeyhtiöön osallistuvien kuntien pääomitus vaikuttaa osakassopimuksen lopullisiin maksuosuuksiin. Lopulliset kuntien väliset kustannusosuudet täsmentyvät ennen varsinaisen osakassopimuksen allekirjoittamista.

Itärata Oy hankeyhtiöön osallistuvat kaupungit ja kunnat pääomittavat hankeyhtiötä seuraavin enimmäisrahoitusosuuksiin:

Porvoo 9,8 miljoonaa euroa
Kouvola 4,8 miljoonaa euroa
Helsinki 4 miljoonaa euroa
Lappeenranta 3,6 miljoonaa euroa
Kuopio 3,2 miljoonaa euroa
Mikkeli 2,7 miljoonaa euroa
Joensuu 2,4 miljoonaa euroa
Imatra 2,3 miljoonaa euroa
Pieksämäki 1,7 miljoonaa euroa
Varkaus 1,5 miljoonaa euroa
Kajaani 1,4 miljoonaa euroa
Iisalmi 1,3 miljoonaa euroa

Siilinjärvi 330 000 euroa
Lieksa 170 000 euroa
Kitee 160 000 euroa
Nurmes 150 000 euroa
Lapinlahti 150 000 euroa
Suonenjoki 110 000 euroa
Mäntyharju 90 000 euroa
Askola 80 000 euroa
Parikkala 80 000 euroa
Taipalsaari 80 000 euroa
Rautjärvi 50 000 euroa
Lapinjärvi 50 000 euroa
Myrskylä 30 000 euroa

Rahoitusosuus jakautuu osakassopimuksessa esitetyn karkean arvion mukaan noin 9 vuodelle, mutta on riippuvainen siitä, kuinka nopeasti hankkeen suunnittelu etenee.

Tällä rahoituksella katetaan kustannukset, jotka aiheutuvat suunnittelu- hankkeesta sekä muusta yhtiön organisaation toiminnasta. Tässä kohdassa esitetyt rahamäärät perustuvat alustaviin kustannusarvioihin ja toteutuneet kustannukset voivat olla tässä esitettyjä arvioita suurempia tai pienempiä.

Valtion, kaupunkien ja kuntien rahoitusosuuksissa ei ole otettu huomioon hankkeeseen mahdollisesti saatavaa EU-tukea. Tuki pienentää rahoitusosuuksia edellyttäen, että suunnittelukustannukset eivät hankkeen aikana olennaisesti kasva arvioidusta.

Osakassopimuksen perusteella osapuolet eivät ole velvollisia lisärahoittamaan yhtiötä, jos suunnittelukustannukset ylittävät arvioidun määrän. Lisärahoitus edellyttää uusia erillisiä neuvotteluja ja päätöksiä. Rakentamisvaiheesta tai sen osista ei ole tehty päätöstä, eikä osakassopimuksen mukaisen suunnittelun loppuunsaattaminen velvoita sen osapuolia rakentamista koskevaan päätöksentekoon.

Osakassopimuksessa kuitenkin todetaan, ettei rakentaminen voi tapahtua vain Suomen valtion tai sen määräysvallassa olevien yhteisöjen varoilla, vaan edellytyksenä on, että merkittävä osa rakentamisvaiheen investointikustannuksista katetaan muilta tahoilta, kuten kunnilta, sekä muilta toimijoilta saatavilla sijoituksilla, tuotoilla tai maksuosuuksilla. Tätä taustaa vasten osapuolet sitoutuvat myötävaikuttamaan ja osallistumaan rakentamisvaiheen rakentamiskustannusten kattamistapojen ja investointiedellytysten selvittämiseen.

Kuntien osalta tarvitaan erilliset viralliset päätökset hankeyhtiöön osallistumisesta. Päätökset on arvioitu tehtävän kunkin tahon omien toimielimien kokousaikataulujen mukaisesti touko-kesäkuussa yhtenäisillä asiakirjoilla ja liitemateriaaleilla. Valtio ei tee päätöstä rahoituksesta ja yhtiöön osallistumisesta ennen kuin kunnat ovat tehneet päätöksensä ja saaneet vaaditun rahoitusosuuden kasaan.

Kunnan toimiala

Kuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät. Nämä tehtävät muodostavat kunnan yleisen toimialan. Yleisen toimialan määräytymisen periaatteet ohjaavat ja rajavat sitä, mitä tehtäviä kunta voi ottaa hoitaakseen.

Kunnan toimialaa määriteltäessä on otettava huomioon ensinnäkin hallinnon yleiset oikeusperiaatteet, joista säädetään hallintolain 6 §:ssä. Lisäksi vakiintuneesti yleistä toimialaa rajoittaviksi periaatteiksi on katsottu oikeuskäytännössä tehtävän yleishyödyllisyys, tehtävän paikallisuus, yksityisen tukemisen kieltä, hallinnon toissijaisuus ja työnjako muiden viranomaisten kanssa sekä spekulatiivisen toiminnan kieltä.

Nopeampien raideyhteyksien kehittämisen Helsingistä idän suuntaan voi ennakoida parantavan kaupungin/kunnan saavutettavuutta ja sen elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä sekä laajentavan työssäkäyntialuetta ja edistävän kuntalaisten hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Itäradan kaltaiset suuret infrahankkeet ovat myös laajemmin koko Suomen tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeitä. Hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumisen tueksi on siten monia merkittäviä kunnan ja kuntalaisten edun mukaisuutta ja tehtävän yleishyödyllisyyttä koskevia perusteluja.

Edellä kuvattujen perusteiden nojalla on perusteltua myös katsoa, että Helsingin ja Kouvolan välisen nopeamman raideyhteyden kehittäminen hyödyttää merkittävästi kaupunkia tai kuntaa ja sen asukkaita. Ottaen huomioon, ettei paikallisuusperiaate tarkoita, että kunnan toimet saisivat

hyödyttää vain oman kunnan asukkaita, on katsottava, että paikallisuusvaatimuksen täyttymisen tueksi on puoltavia perusteluja riippumatta siitä, että suunniteltava raideyhteys ulottuu myös kaupungin tai kunnan ja sen välittömän lähiseudun ulkopuolelle.

Kaupungin tai kunnan osallistumisessa hankeyhtiöön on kyse olemassa olevien ratayhteyksien kehittämisen suunnittelusta vähemmistöosakkeenomistajana valtion määräysvallassa olevassa yhtiössä. On perusteltua ja oikeasuhtaista kunnan yleisen toimialan näkökulmasta, että kunta voi suunnitellussa roolissa olla edistämässä kuntaa ja kuntalaisia merkittävästi hyödyttävän raideyhteyden kehittämistä.

Osakassopimusluonnoksen mukaan osapuolten tarkoituksena on, että suunnitteluvaiheessa yhtiö käyttää keräämänsä varat hankkeen suunnitteluun rakentamisvalmiuteen saakka sekä muiden yhtiön suunnitteluvaiheen toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä yhtiö lähtökohtaisesti jaa osinkoa osakkaille suunnitteluvaiheessa. Ottaen lisäksi huomioon yhtiön toimialan ja tavoitteen, sen toiminnan ei voida katsoa olevan puhtaasti teollista tai kaupallista, eikä siten spekulatiivista toimintaa.

Itärata -hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumiselle on kunnan yleisen toimialan näkökulmasta puoltavia perusteluja, joiden nojalla hankeyhtiöön osallistumisen voidaan katsoa kuuluvan kunnan toimialaan. Keskeisimmät perustelut liittyvät alueen elinvoiman ja asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen, ja niillä on selkeä yhteys kuntalain 1 §:n tarkoitussääntöön.

Valtiontukisääntely

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 6).

Itärata Oy:n toimialana on Helsingin ja Kouvolan väliseen Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Porvoon kautta kulkevaan raideyhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Kaupungin tai kunnanhallitus katsoo ensisijaisesti, että yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa eli tarjoa tavaroita tai palveluja markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi yhtiön omistamisen ja rahoittamisen osalta.

Raideyhteyden suunnitteluvaiheella pyritään kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin rakentamisvalmiuteen, ja se on tällä perusteella valtiontukiarvioinnin näkökulmasta katsottavissa osaksi kokonaisrakentamishanketta. Jo suunnitteluvaiheen rahoittamista voidaan siksi arvioida infrastruktuuri-rahoituksen näkökulmasta. Euroopan komissio on katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoria kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Jotta tietyn hankkeen kaikki julkinen rahoitus kuuluisi valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, on varmistettava, että infrastruktuurien rakentamiseen kohdassa 211 mainituissa tilanteissa myönnettyä rahoitusta ei voida käyttää muiden taloudellisten toimintojen, kuten infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen, ristiin tukemiseen tai välilliseen tukemiseen (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 212). Itärata Oy:n ainoa tehtävä on kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen saakka, eikä myönnettävää rahoitusta käytetä infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen tai muiden taloudellisten toimintojen tukemiseen.

Komissio katsoo, että mahdollisten käyttäjien saataville tasavertaisin ja syrjimättömin ehdoin asetettavan rautatieinfrastruktuurin rakentaminen täyttää yleensä kohdassa 211 mainitut edellytykset ja sen vuoksi sen rahoitus ei tavallisesti vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 219). Vaikka Itärata Oy:n toiminta arvioitaisiinkin luonteeltaan taloudelliseksi, on edellä esitetyn perusteiden katsottava, että tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Näin ollen on joka tapauksessa niin, että hankeyhtiön omistamisessa ja rahoittamisessa ei ole kyseessä SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.

Itäradan merkitys

Valmistuessaan Itärata palvelee pääkaupunkiseutu mukaan lukien lähes kahta miljoonaa ihmistä ja todella laajaa aluetta – puolta Suomea. Hanke on avainasemassa koko itäisen Suomen aluekehitykselle lähivuosikymmeninä. Uusi rataosuus lyhentää matka-aikoja merkittävästi ja yhdistää myös Porvoon uutena rautatiekaupunkina rataverkkoon ja tuo sen tuhansille pendelöijille nopean yhteyden Vantaalle ja Helsinkiin.

Itärata lisää myös asumisen ja työpaikan sijainnin valinnan joustavuutta, mikä parantaa työmarkkinoiden toimivuutta. Raideinvestoinneilla on myös taloudellista kasvua luova vaikutus, sillä nopeat pendelöintiyhteydet lisäävät työvoiman liikkuvuutta sekä yritysten työvoimareserviä. Ne myös parantavat saavutettavuutta, kaupunkien elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä, laajentavat työssäkäyntialueita ja edistävät asukkaiden hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista.

Tarve itäisen yhteyden kehittämiseksi tulee esille myös idän suunnan matkustajamäärissä, jotka ovat kasvaneet huomattavasti tuoreita ennusteita nopeammin. Itärata vastaa hyvin tähän liikennemäärien kehitystarpeeseen, sillä se varmistaa nopeat ja sujuvat yhteydet koko itäiseen Suomeen ja Pietariin. Uuden radan myötä itäisen Suomen rataverkolle saadaan lisäkapasiteettia, joka parantaa myös tavaraliikenteen hyödyntämismahdollisuuksia jo kuormitetulla rataverkolla. Itäradan vaikutusalueella on paljon suurteollisuutta ja kansainvälisiä yhtiöitä, joille toimivat kuljetus- ja liikenneyhteydet ovat elintärkeitä. Toteutuessaan Itärata vauhdittaa myös alueelle tehtäviä teollisuuden investointeja. Toimivat ja kehittyvät yhteydet tukevat elinkeinoelämän kehittymistä luonnonvaroiltaan rikkaassa itäisessä Suomessa, erityisesti vientiteollisuuden näkökulmasta ja ovat näin ollen tärkeitä koko Suomen näkökulmasta. Alueen yritysten ja toimijoiden yhteinen tahtotila on ollut itäisen Suomen kehittäminen ja saavutettavuuden parantaminen Itärata-hankkeen kautta.

Ottaen huomioon Helsingistä itään suuntautuvan uuden nopean Itäradan muodostamat valtakunnalliset sekä alueelliset suorat ja välilliset hyödyt, on kaupungin/kunnan kannalta perusteltua osallistua Itärata Oy:n rahoittamiseen Lentorata–Porvoo–Kouvola -yhteysvälin suunnittelun edistämiseksi ja jouduttamiseksi.

Vaikutusten arviointi

Itäratahanke parantaa Kuopion ja itäisen Suomen tulevaisuuden näkymiä jo suunnitteluvaiheessa. Hanke rinnastuu Tampereen ja Turun suunnissa käynnissä oleviin hankkeisiin ja tuo itäisen Suomen tasa-arvoisempaan tilanteeseen myös aluekehitysmielessä. Toteutuessaan hanke lisää Kuopion elinkeinoelämän kilpailukykyä, vetovoimaa ja tukee myös ilmastopoliittisia tavoitteita. Poikkeuksellisen laajassa yhteistyössä valmisteltu suunnitteluhankeyhtiö kiinteyttää itäisen Suomen avaintoimijoiden yhteistyötä.

Liitteet

- 2 5118/2021 Itärata Oy - Perustamissopimus
- 3 5118/2021 Itärata - Yhtiöjärjestys
- 4 5118/2021 Itärata - Osakassopimus

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Jarmo Pirhonen

Omistajaohjausjaosto esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä, että Kuopion kaupunki

- lähtee osakkeenomistajaksi uuden Lentorata-Porvoo-Kouvola raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Itärata Oy),
- merkitsee perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten pääomittaa yhtiötä suunnittelun edetessä yhteensä enintään 3,2 miljoonalla eurolla ja
- hyväksyy yhteisissä hankeyhtiöneuvotteluissa luodun osakassopimuksen, perustamissopimuksen sekä yhtiöjärjestyksen, sekä lisäksi
- oikeuttaa kaupunginjohtajan tekemään asiakirjoihin tarvittaessa teknisluonteisia muutoksia.

Päätös

Omistajaohjausjaosto päätti esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä, että Kuopion kaupunki

- lähtee osakkeenomistajaksi uuden Lentorata-Porvoo-Kouvola raideyhteyden suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Itärata Oy),
- merkitsee perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten pääomittaa yhtiötä suunnittelun edetessä yhteensä enintään 3,2 miljoonalla eurolla ja
- hyväksyy yhteisissä hankeyhtiöneuvotteluissa luodun osakassopimuksen, perustamissopimuksen sekä yhtiöjärjestyksen, sekä lisäksi
- oikeuttaa kaupunginjohtajan tekemään asiakirjoihin tarvittaessa teknisluonteisia muutoksia.

