

4.4.2019

Itärataa selvittänyt ryhmä – Johtopäätökset

Lähtökohdat

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin syksyllä 2018 antamasta toimeksiannosta kokoontuneen ryhmän tehtävänä on ollut selvittää mahdollisuuksia Itäradan linjaukselle, joka kulkisi Helsinki-Vantaan lentoasemalta Porvoon kautta Kouvolaan. Itärata on yksi ajankohtaisista tarkasteltavista ratakankkeista nopeiden Helsinki–Tampere ja Helsinki–Turku –ratojen selvitystöiden ohella. Suunniteltu ratalinjaus palvelisi lisäksi liikennöintiyhteyksiä Pietariin. Työryhmän työssä on ollut tarkoituksena aiempien Itärataa koskevien selvitysten täydentäminen ja päivittäminen. Lisäksi tavoitteena on ollut selvittää ratalinjakuksen laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia, kuten vaikutuksia aluetalouteen sekä työ- ja kiinteistömarkkinoihin.

Ryhmä kokoontui ajalla 3.10.2018–30.1.2019. Ryhmässä on ollut mukana edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, Väylävirastosta (ryhmän aloittaessa Liikennevirasto) Etelä-Karjalan liitosta, Etelä-Savon maakuntaliitosta, Kainuun liitosta, Kymenlaakson liitosta, Pohjois-Karjalan maakuntaliitosta, Pohjois-Savon liitosta, Uudenmaan liitosta, Kouvolan kaupungista ja Porvoon kaupungista. Puheenjohtajana on toiminut ylijohtaja Sabina Lindström liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Väyläviraston selvitys

Itäisen Suomen raideyhteyksiä koskevia aikaisempia selvityksiä *Helsinki–Pietari-rautatieteyhteyden kehittäminen, Ratahallintokeskuksen julkaisu 2/2008* sekä *Nopea ratayhteys Helsingistä itään, Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012* on käytetty työryhmän työskentelyn sekä Väyläviraston laatiman uuden selvityksen taustana. Aiemmat itärataselvitykset (2008 ja 2012) perustuivat linjaukseen, jossa yhteys Helsingistä Porvooseen ja edelleen kohti Kouvola Koskenkylän kautta erkani pääradalta Tapanilassa, jolloin matka ja matka-aika lyhenivät enemmän kuin nyt selvitettyssä linjauksessa Lentoradan kautta. Työryhmän työn taustaksi Väylävirasto teetti selvityksen ajantasaistamaan aiempia idän suunnan raideyhteyksien nopeuttamista käsitteleviä selvityksiä. Selvityksen tulokset on koottu raporttiin *Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjakusten tarkasteluja, Väyläviraston julkaisu 15/2019*.

Selvitetty ratalinjaus Lentorata–Porvoo–Kouvola

Lentorata–Porvoo–Kouvola-rata olisi uusi rataosuus, joka kulkisi Helsinki-Vantaan lentoasemalta Porvoon kautta Kouvolaan. Ratayhteys on suunniteltu erkaantuvan Lentoradasta Keravan pohjoispuolella Kytömaalla Lentoradan tunneliosuudella ja liittyvän nykyiseen raiteeseen Kouvolan länsipuolella Korian seisakkeelle tasoratkaisulla. Uuden rataosan pituus olisi 106 kilometriä. Matka lyhenisi Helsingistä Kouvolaan noin 27 kilometriä verrattuna nykyiseen Lahden kautta kulkevaan ratalinjaukseen.

Ratalinjauksen tarkastelu perustuu tilanteeseen, jossa Lentorata on toteutettu. Selvityksessä on määritelty, että Itärata olisi kaksiraiteinen, sähköistetty, varustettu turvalaitteilla ja junankulunvalvonnalla. Rata kulkisi pääosin maan päällä, mutta rataosalla olisi myös useita lyhyitä tunneliosuuksia. Rataosalle on suunniteltu yksi uusi neliraiteinen asema Porvoon Kuninkaanporttiin. Väyläviraston selvityksessä keskityttiin erityisesti radan vaikutuksiin henkilöliikenteelle.

Väyläviraston selvityksen mukaan lyhyin matka-aika Helsinki-Vantaa lentoaseman ja Kouvolan välillä olisi mahdollista saavuttaa investoinneilla sekä Lentorataan että Itärataan, ja liikennöimällä niitä suurnopeuskalustolla. Väyläviraston selvityksessä nopeusrajoituksella 220 km/h Helsinki–Kouvola-välin matka-ajat lyhenisivät 13 minuuttia ja Pietari–Helsinki-välillä 9 minuuttia. Nopeusrajoituksella 300 km/h vastaavat matka-aikasäästöt olisivat 19 minuuttia ja 15 minuuttia. Kouvolan ja lentoaseman välinen matka-aika lyhenisi nopeustasolla 220 km/h 30 min ja nopeustasolla 300 km/h 37 min verrattuna nykyiseen vaihdolliseen yhteyteen Tikkurilassa. Matka-aikojen arviointeihin sisältyy poikkeustilanteet huomioiva jousto, mikä on lisännyt simuloituja matka-aikoja noin 10 %. Siten saavutettavissa olevat matka-ajat voivat potentiaalisesti olla vielä joitain minuutteja lyhyempiä. Nopeampia matka-aikoja voidaan saavuttaa myös esimerkiksi pysähtymisten ja aikataulusuunnittelun lisätarkastelujen kautta. Kaluston kehityksellä voi myös olla vaikutuksia matka-aikoihin. Selvityksen perusteella Itärata lyhentäisi raideliikenteen matka-aikojä Itä-Suomen alueella.

Matkustajamäärien arvioidaan selvityksessä kasvavan Itäradan toteutumisen myötä Helsinki–Kouvola-välillä vuoteen 2050 mennessä 9 % verrattuna matkustajamäärien kasvuun tilanteessa, jossa nykyinen rataverkko säilyy muuttumattomana. Matkustajamääräennuste perustuu rautateiden henkilöliikenteen valtakunnalliseen ennusteeseen vuodelle 2050 (*Valtakunnalliset liikenne-ennusteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018*). Arvioinnissa käytetty liikenne-ennuste on perusskenaario, joka ei ota huomioon mahdollisia uusia rautatieliikenteen kysyntään positiivisesti vaikuttavia toimenpiteitä, kuten merkittäviä liikenteen päästövähennystavoitteisiin vastaavia keinoja. Lisäksi radan käyttäjämääriä lisäisi kasvava kysyntä Pietarin suunnalta.

Itäradan kustannusarvio on laskettu Väyläviraston alustavan arvion mukaisesti, ja sitä on pidettävä suuntaa antavana. Kustannusarvioon on sisällytetty uuden rataosuuden rakentamisesta aiheutuvat kulut. Mikäli arvioitu Lentorata–Porvoo–Kouvola-rata rakennettaisiin selvityksen mukaisesti kaksiraiteisena, uuden rataosan kustannukset olisivat arviolta 1,7 mrd. euroa. Kustannusarvio sisältää epävarmuustekijöitä, joita olisi mahdollista tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Laajempien taloudellisten vaikutusten arviointi

Väyläviraston selvityksessä on arvioitu Itärata-hankkeen liikennetaloudellisia sekä laajempia taloudellisia vaikutuksia. Arvioinnin lähtökohtana on ollut liikenne- ja kaupunkitaloustieteellinen viitekehys, jonka pohjalta on tunnistettu keskeiset vaikutukset. Laajemmat taloudelliset ennusteet on tehty vuoden 2050 kysyntäennusteiden pohjalta.

Liikennetaloudelliset arvioinnit on tehty Väyläviraston hankearviointiohjeiden perusteella ja niiden osana on tuotettu liikenne-ennusteet, matkustajavirtojen kuvaukset sekä kustannus-hyötyanalyysit itäradalle. Liikennetaloudellisten arviointien perusteella vaikutukset junaliikenteen kokonaiskysyntään ovat positiiviset. Kustannus-hyötyanalyysin

perusteella tuotettu hyöty-kustannussuhde on Lentorata–Porvoo–Kouvola –radalle 0,13. Kustannus-hyötyanalyysin tuloksiin vaikuttaisivat positiivisesti suuremmat kysyntämäärät sekä muun muassa ilmastotavoitteisiin vastaamiseksi tehtävät raideliikenteen edellytyksiä parantavat toimenpiteet.

Lentorata–Porvoo–Kouvola-radan laajempien taloudellisten vaikutusten arviointi keskittyi työmarkkinavaikutuksiin, kiinteistömarkkinavaikutuksiin sekä aluetaloudellisiin vaikutuksiin. Arvion perusteella laajemmat vaikutukset ovat vaikutusalueella positiiviset, mutta niiden alueellinen jakautuminen on voimakkaasti riippuvainen liikenteellisten vaikutusten kohdentumisesta.

Helsinki-Porvoo-Kouvola ratalinjaus ei laajenna Helsingin jo nykyisin Kouvolaan ulottuvaa työssäkäyntialuetta, mutta parantaa mahdollisuuksia työmarkkina-alueiden tiiviimpään yhteistoimintaan. Uusi ratalinjaus lisää myös asumisen ja työpaikan sijainninvalinnan joustavuutta, mikä parantaa työmarkkinoiden toimivuutta. Vaikutukset ulottuvat koko Helsinki-Kouvola-välille, mutta kohdistuvat voimakkaimmin välille Helsinki-Porvoo. Merkittävimmillään työmarkkinavaikutukset ovat arvion mukaan Helsinki-Porvoo-välillä, jolla matka-aika uutta ratalinjausta myöten on noin 33 minuuttia. Matka-aika on nykyisin bussilla 55-65 minuuttia ja henkilöautolla keskimäärin noin 48 minuuttia.

Helsinki-Porvoo-Kouvola ratalinjauksen vuoksi saavutettavuudeltaan parantuvat alueet muuttuvat houkuttelevammiksi asuin- ja yhteystoimintapaikoiksi, mikä nostaa kiinteistöjen arvoa. Uuden ratalinjan vaikutus on suurin Porvoossa, jossa saavutettavuus parantuu pysähtymispaikkakunnista eniten. Kiinteistömarkkinoilla vaikutus voi etenkin asemaseutujen osalta olla merkittävä. Kouvolassa vaikutus kiinteistömarkkinoihin on positiivinen Porvoon tapaan, mutta todennäköisesti huomattavasti pienempi.

Johtopäätökset ja mahdolliset jatkotoimenpiteet

Itärata-hankkeen toteutumisella olisi suotuisia vaikutuksia itäisen Suomen liikenteen kehittymiselle sekä Pietarin liikenteen potentiaalin täydelle hyödyntämiselle. Lisäksi Itäradan toteutuminen yhdessä Lentoradan kanssa loisi yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Itärataa selvittäneen ryhmän työskentely sekä Väyläviraston laatima selvitys laajentavat tietopohjaa Itäradan vaikutuksista. Pelkästään tällä hetkellä käytettävissä olevilla tiedoilla tarkasteltuna Itärata-hanke ei ole kokonaistaloudellisesti kannattava. Kannattavuutta tukevien ja lisäävien toimien tunnistaminen edellyttäisi tarkentavien lisäselvitysten toimittamista.

Tarkastellut ratalinjaukset perustuvat maakuntakaavoissa oleviin ohjeellisiin linjauksiin tai yhteystarvemerkintöihin. Työn aikana niitä ei tarkennettu. Jatkosuunnittelussa ratalinjauksien toteutettavuutta ja vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin.

Valtion budjettirahoitus ei ole nykytasolla riittävä Itärata-hankkeen toteuttamiseksi kestäväällä tavalla. Tarvittavaa rahoituspohjaa voitaisiin selvittää hankeyhtiömallia hyödyntämällä. Yhteistyö alueellisten toimijoiden kanssa hankeyhtiömallia hyödyntäen on erityisen keskeistä rahoituksen järjestämiseksi. Verkkojen Eurooppa rahoitusvälineen (CEF) kautta saatavaa rahoitusta hankkeelle ei voida pitää todennäköisenä tällä hetkellä, miltä osin hanke eroaa jo pidemmälle valmistelussa olevista hankeyhtiöistä. CEF-rahoitus hankkeelle edellyttäisi rataosuuden nimeämistä TEN-T –asetuksen (Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva asetus) mukaiseksi ydinverkoksi ja CEF-asetuksen mukaiseksi ydinverkkokäytäväksi.

Itäisen Suomen raideliikenteen kehittäminen tulee huomioida muiden raideliikenteen kehittämistä koskevien selvitysten ja toimien ohella valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelutyön yhteydessä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä arvioidaan saavutettavuutta eri alueilla ja tarvittavia toimenpiteitä valtakunnallisella tasolla sekä voidaan tunnistaa eri hankkeisiin liittyviä lisäselvitystarpeita. Jos päädyttäisiin kokonaan uuteen ratainvestointiin keinona parantaa itäisen Suomen saavutettavuutta ja edistää ilmastonmuutoksen torjuntaa itäisessä Suomessa raideliikennettä tukemalla, on syytä edelleen tarkentaa radan rakentamiskustannuksia, liikenne-ennustetta ja matka-aikasäästöjä. Väyläviraston laatima uusi selvitys ja työryhmän työ kuitenkin täydentävät aiempia arviointeja, mahdollistaen Itäradan tarkastelun muiden ratahankkeiden rinnalla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.