

**Faktaa Helsinki-Turku –radasta**

**M**eneillään olevalla Uutisten viikolla on tarkoitus nostaa esiin luotettavan tiedon ja vastuullisen journalismin merkitystä. Luotettavina tiedontuottajina pidämme Väylävirastoa, Euroopan unionia ja Euroopan tilintarkastustuomioistuinta.

- **Väyläviraston** julkaisun 50/2020 mukaan Helsingin ja Turun välinen uusi rata olisi noin 21 kilometriä lyhyempi kuin nykyinen.

- **Helsinki-Turku –rataa** eli Turun rekisteröimä ”Tunnin juna” suunnitellaan suurnopeusradaksi. Sellainen on EU:n direktiivin mukaan uusi rautatie, jonka maksiminopeus on vähintään 250 km/h tai vanha, parannettu rautatie, jonka suurin sallittu nopeus on vähintään 200 kilometriä tunnissa.

- **Väyläviraston** julkaisun 45/2019 mukaan Espoo-Salo eli ESA–radan maksiminopeus on Espoo-Lohja –välillä 250 km/h ja Lohja-Salo –välillä 300 km/h. Neljällä lyhyellä osuudella maksiminopeus jää alle suurnopeuden. Väyläviraston yleisötilaisuudessa 4.12.2019 kerrottiin, että Salo-Turku-kaksoisraideradan tavoitenoisuus on 200 km/h.

- **Samassa** julkaisussa lukee, että Helsingin ja Turun välillä Express-junan ajoajassa on eroa 200 ja 250 km/h nopeuksilla vain kolme minuuttia. Lumisen kauden aikana ehkä suurin sallittu ajonopeus on Ranskan ja Saksan tavoin 200 km/h. Kaikki aikataulut laadittiin nyt nopeudelle 200 km/h.

- **Julkaisussa** 26/2020 lukee, että nopeudella 300 km/h ajoaika ei merkittävästi lyhene, sillä suurimman nopeuden saavuttaminen on hidasta ja radalla nopeusrajoituksia. Liikenne 300 km/h nostaisi myös infran ja kaluston kustannuksia, joten yhteiskuntataloudellisesti järkevämpää olisi pitäytyä huippunopeudessa 250 km/h.

- **Julkaisussa** 50/2020 koko hankkeen (Espoo-Salo –oikorata, Salo-Turku –lisäraide, Espoon kaupunkirata, Turun aseman parannus ja Kupittaa-Turku –kaksoisraide) kustannusarvio on yhteensä 3,735 mrd. euroa. Nyt matka kestää noin 118 minuuttia ja Tunnin junan Expressillä noin 75. Jokainen säästetty minuutti maksaisi noin 87 miljoonaa euroa.

- **Euroopan** tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus 19/2018 toteutetuista suurnopeusradoista tuo realismia haaveisiin. Toteutunut junien keskinopeus oli vain 45 % suunnitellusta, mikä herättää kysymyksen varainhoidon moitteettomuudesta. Todellisten tarpeiden arvioinnin laatu on heikko. Matkustajamäärä ja väestöpohja olivat harvoin riittävän suuret radan menestymiseksi, sillä siihen tarvittaisiin vuosittain 9 miljoonaa matkustajaa. Määrärahojen ylitykset ja viivästykset olivat sääntö, eivät poikkeus. Suurnopeusratojen rakentamispäätökset tehdään usein poliittisin perustein. Kustannus-hyötyanalyysiä ei käytetä päätöksenteon pohjana. EU:n yhteisrahoitusosuus on rajattu alun perin sovittuun määrään ja se oli keskimäärin 11 % rakennuskustannuksista.

- **Valtakunnallisen** liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa 21.1.2021 lukee, että Verkkojen Euroopan –rahoitusvälineestä tukea voi hakea vain hankkeille, joiden toteuttamisesta on tehty kansallinen rahoituspäätös ja joiden hyöty-kustannussuhde on  $\geq 1,0$ .

- **Väyläviraston** julkaisun 50/2020 mukaan Helsingin ja Turun välisen uuden nopean junayhteyden hyöty-kustannussuhde on 0,44.

Timo Lähteenmäki,  
Mari Jokinen,  
Päivi Kukkonen,  
Pekka Leppänen,  
Marja-Leena Andelmin