

ALUSTAVA 19.5.2022

TTJ TURUN
TUNNIN
JUNA

Turun Tunnin Juna Oy

Rahoitussuunnitelma

19.05.2022

Ari-Pekka Niemelä, Turun Tunnin Juna Oy



ALUSTAVA 19.5.2022

Sisällys

Tiivistelmä	2
Johdanto	2
Vuonna 2023 kerättävä oma pääoma	2
Kerättävän pääoman käyttökohteet	3
1. Kuvaus suunnitteluhankkeen töistä	4
1.1. Yleistä	4
1.2. Hankkeen tilannekuvaus	5
2. Rahoituksen lähteet	6
2.1. Oma pääoma	6
2.2. EU-tukirahoitus	7
2.3. Rahoituskutsun periaatteet	7
3. Kustannukset	8
3.1. Rahan kokonaistarve ja lähteet	9
4. Vuonna 2023 kerättävä oma pääoma	10

Taulukot ja kuvat

Taulukko 1: Suunnitteluhankkeen aktiviteetit	4
Taulukko 2: Osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärä	6
Taulukko 3: Kokonaiskustannukset	8
Taulukko 4: Rahan kokonaistarve ja lähteet vuosina 2022 ja 2023	9
Taulukko 5: Vuoden 2023 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut	10

ALUSTAVA 19.5.2022

Tiivistelmä

Johdanto

Rahoitussuunnitelmassa esitetään Turun Tunnin Juna Oy:n suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ja niiden rahoittamiseksi kerättävä oma pääoma. Rahoitussuunnitelmaa päivitetään vuosittain.

Tämä dokumentti on rahoitussuunnitelman alustava versio, joka sisältää vuoden 2023 alustavan budjetin. Luvut tarkentuvat Yhtiön hallituksen hyväksymässä päivitetystä rahoitussuunnitelmasta, joka toimitetaan osakkaille osakassopimuksen mukaisesti 31.8.2022 mennessä.

Vuonna 2023 kerättävä oma pääoma

Vuonna 2023 kerättävä pääoma on yhteensä 26 406 720,00 euroa. Pääoma kutsutaan kahdella rahoituskutsulla ja maksetaan neljännesvuosittain siten, että ensimmäisen maksun eräpäivä on 25.1.2023.

Kutsut lähetetään osakkaille vähintään 45 pankkipäivää ennen ensimmäisen maksun eräpäivää. Kerättävän pääoman kutsupäivät, maksujen suuruudet ja eräpäivät ovat seuraavat:

Osakas	Maksujen eräpäivät →	1. Kutsu (9.11.2022)		2. Kutsu (3.5.2022)	
		25.1.2023	3.4.2023	10.7.2023	2.10.2023
Suomen valtio		5 994 172,80	3 658 780,80	2 413 238,40	1 401 235,20
Turun kaupunki		1 557 309,60	950 565,60	626 968,80	364 046,40
Espoon kaupunki		1 557 309,60	950 565,60	626 968,80	364 046,40
Helsingin kaupunki		881 496,00	538 056,00	354 888,00	206 064,00
Salon kaupunki		568 858,75	347 225,47	229 021,06	132 979,97
Lohjan kaupunki		568 858,75	347 225,47	229 021,06	132 979,97
Vihdin kunta		568 858,75	347 225,47	229 021,06	132 979,97
Kirkkonummen kunta		56 415,74	34 435,58	22 712,83	13 188,10
Yhteensä		11 753 280,00	7 174 080,00	4 731 840,00	2 747 520,00

Vuoden 2023 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut

ALUSTAVA 19.5.2022

Kerättävän pääoman käyttökohteet

Erittely kerättävän pääoman käyttökohteista on esitetty seuraavassa taulukossa:

MEUR	Budjetti 2023		
	2021	2022	2023
Projektinhallinta	0,6	2,6	3,9
Geologiset tutkimukset ja mallit	3,7	8,1	8,0
Ratasuunnittelu	2,3	9,2	14,3
<i>Helsinki-Espoo-(Lohja)</i>	1,0	3,8	4,9
<i>Lohja-Suomusjärvi</i>	0,4	1,6	2,7
<i>Suomusjärvi-Salo</i>	0,5	2,0	3,1
<i>Salo-Turku</i>	0,4	1,8	3,6
Turun Tunnin Juna Oy	1,0	1,3	1,3
<i>Henkilöstö</i>	0,3	0,6	0,7
<i>Liiketoiminnan muut kulut ja hallinto</i>	0,7	0,7	0,6
Rahoituskulut (=kassan negatiivinen korko)	0,0	0,1	0,0
Yhteensä (ennen varauksia)	7,6	21,2	27,6
Varaukset			3,9
<i>Projektinhallinta, selvitykset ja suunnittelu</i>			1,9
<i>Pohjatutkimukset</i>			1,5
<i>Hankeyhtiön kustannukset</i>			0,5
Kokonaiskustannus	7,6	21,2	31,5

Vuoden 2023 budjetti (ALV 0 %)

Kokonaiskustannus vuonna 2023 on 31,5 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 toteuma on 7,6 miljoonaa euroa ja vuoden 2022 ennuste on 21,2 miljoonaa euroa.

Kaikkiaan suunnitteluhankkeen on arvioitu toteutuvan vuosien 2021–2024 aikana, osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärän (77,35 miljoonaa euroa) puitteissa.

ALUSTAVA 19.5.2022

1. Kuvaus suunnitteluhankkeen töistä

1.1. Yleistä

Turun Tunnin Juna Oy -hankeyhtiö edistää Espoo–Salooikoradan sekä Salo–Turku-kaksoisraiteen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.¹

Espoo–Saloyhteys on 97 kilometriä pitkä ja koostuu kolmesta osa-alueesta: Espoo–Lohja, Lohja–Suomusjärvi ja Suomusjärvi–Saloo. Reittiin sijoittuu suunnitelmien mukaan noin 22 tunnelia ja noin 117 siltaa² (sisältäen vapaa-aukoltaan yli 2 m rumpurakenteet). Uusia asemia on neljä, lisäksi varaus tehdään kuudelle asemalle.

Saloo–Turku-rataväli on puolestaan noin 50 kilometrin pituinen, reittiin sijoittuu kaksi tunnelia ja 100–125 siltaa (sisältäen vapaa-aukoltaan yli 2 m rumpurakenteet). Rata ulottuu olemassa olevalle Turun Kupittaaan asemalle, ja lisäksi suunnitellaan kaksi matkustaja-asemaa Paimioon ja Piikkiöön.

Suunnitteluhankkeen töiden lopputuotteena syntyvät valmiit ratasuunnitelmat, jotka kattavat edellä mainitut Espoo–Salooikoradan ja Saloo–Turku-ratavälit. Ratasuunnitelmien on määrä valmistua vuoden 2023 loppuun mennessä.

Suunnitteluhankkeen työt ja siten myös kustannukset koostuvat seuraavista osa-alueista:

Aktiviteetti	Kuvaus
1. Projektinhallinta	Projektinhallinta kattaa suunnitteluhankkeen töiden - aikataulu- ja kustannusseurannan sekä projektiraportoinnin; - ratakokonaisuuden tiedonhallinnan; - turvallisuus- ja riskiarvioiden sekä muiden tarvittavien tutkimus- ja selvitystöiden koordinoimisen (esim. luontotutkimukset); sekä - sisäisen ja ulkoisen viestinnän. Yhtiö voi lisäksi tehdä selvityksiä rakentamisvaiheen mahdollistamiseksi sekä hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten tunnistamiseksi.
2. Geologiset tutkimukset ja mallit (geotekniset työt)	Geologisten tutkimusten (maaperä- ja kalliotutkimusten) tavoitteena on varmistaa, että ratasuunnittelu toteutetaan maaperän ja kallion ominaisuudet huomioiden. Tutkimusten perusteella luodaan digitaalinen maastomalli, jota hyödynnetään ratasuunnittelussa.
<i>Ratasuunnittelu:</i> 3. Helsinki–(Espoo)–Lohja 4. Lohja–Suomusjärvi 5. Suomusjärvi–Saloo 6. Saloo–Turku	Ratasuunnitelmat laaditaan kullekin ratavälille. Ne sisältävät mm. - geoteknisen suunnittelun; - siltojen, tunneleiden ja rakenteiden suunnittelun; - ympäristöselvitykset ja -tutkimukset; - laiturijärjestelyjen ja kulkuyhteyksien suunnittelun; - riskienhallinta- ja turvallisuussuunnitelmat; sekä - alustavan radan työvaiheistuksen suunnittelun.

Taulukko 1: Suunnitteluhankkeen aktiviteetit

¹ Kaikkiaan Helsinki–Turku-välin nopea junayhteys koostuu Espoo–Saloo- ja Saloo–Turku-yhteyksien lisäksi Espoon kaupunkiradasta ja Turun ratapihan kehitystyöstä; ne eivät kuitenkaan kuulu hankeyhtiön tehtäviin eivätkä täten sisälly suunnitteluhankkeen töihin.

² Sillaksi määritellään kaikki rautatien ylittävät ja alittavat sillat sekä rautatien alittavat vapaa-aukoltaan 2 m ylittävät rumpurakenteet.

ALUSTAVA 19.5.2022

1.2. Hankkeen tilannekuvaus

Hankkeen organisointi ja hankintojen tilanne

Yhtiön palvelukseen on rekrytoitu vuoden 2021 aikana projektijohtaja, toimitusjohtaja, talousjohtaja sekä viestinnän asiantuntija. Kevyestä henkilöstöresursoinnista johtuen merkittävä osa hallinnon ja projektinhallinnan tukitoiminnoista on hankittu ulkoisilta palveluntarjoajilta. Myös ratasuunnittelutyö ja siihen liittyvät tarkastukset sekä tutkimukset on hankittu ostopalveluina.

Suunnitteluhanke on ratatoimialan mittakaavassa poikkeuksellisen suuri ja hankkeen toteuttamiseen saatavilla olevat resurssit ovat rajalliset. Riskiä on vähennetty varmistamalla sopimuksin tarvittavien resurssien saatavuus heti hankkeen alkuvaiheessa. Yhtiö on tämän alustavan rahoitussuunnitelman laadintapäivään mennessä solminut kaikki ratasuunnitelmasopimukset sekä merkittävän osan tarkastuspalveluista ja suunnittelun ohjauksesta. Lisäksi keskeinen osa maaperä- ja kalliotutkimustöistä on solmittu, lukuun ottamatta Hajala-Kupittaa-rataväliä (hankinta on parhaillaan käynnissä) sekä vuonna 2024 toteutettavia täydentäviä tutkimuksia.

Hankkeen edistymä ja aikataulu verrattuna elokuun 2021 rahoitussuunnitelmaan

Päivitettyjen kustannusennusteiden perusteella vuoden 2022 pääomasijoitusten yhteissumma on 17,6 MEUR. Summa on huomattavasti alhaisempi verrattuna 26.8.2021 rahoitussuunnitelmaan, jossa vuoden 2022 oman pääoman nostojen maksimimääräksi budjetoitiin 35,9 MEUR.

Poikkeama johtuu ratasuunnittelutyön ja geoteknisten töiden päivitetystä vaiheistuksesta verrattuna aiemman budjetin laadinnan aikaisiin näkemyksiin. Yhtiön päivitetty, nyt jo solmittuihin sopimukseen pohjautuva näkemys on, että vuodelle 2022 alun perin kaavailut työt ja pääomanostot painottuvatkin vuoden 2022 jälkeiseen ajankohtaan, alkaen vuodesta 2023.

Erityisesti pohja- ja kalliotutkimustöihin saatavilla olevat resurssit ovat osoittautuneet suunnitteluhankkeen laajuuteen nähden niukoiksi. Tästä syystä osa vuodelle 2023 suunnitelluista geoteknisistä töistä ja siten kustannuksista siirtyy vuodelle 2024 (arviolta noin 9 MEUR).

Ratasuunnittelutöiden tekninen hyväksyntä on kuitenkin tarkoitus saavuttaa vuoden 2023 aikana. Tällöin vuodelle 2024 aiheutuvat kustannukset liittyvät keskeisiltä osin geoteknisiin töihin ja vähäisemmissä määrin ratasuunnitelmien hallinnolliseen hyväksyntään sekä mahdolliseen lisäsuunnitteluun, mikäli hyväksyntäprosessin aikana sellaiselle nähdään tarvetta.

Hankkeen aikataulu verrattuna osakassopimukseen

Osakassopimuksessa alustavasti arvioitiin, että suunnitteluhankkeen kustannukset jaksottuisivat neljän vuoden ajanjaksolle, ulottuen vuoden 2024 loppuun asti. Osakassopimuksen hyväksynnän jälkeen allekirjoitetussa EU-tukirahoitussopimuksessa kuitenkin tarkemmin määriteltiin, että ratasuunnitelmien tulisi valmistua vuoden 2023 loppuun mennessä. Tästä syystä elokuun 2021 rahoitussuunnitelmassa tavoiteltiin aikataulua, jossa pääomanostot tapahtuisivat etupainotteisemmin suhteessa osakassopimuksen alustavaan arvioon.

Kuten edellä jo esitettiin, hankkeen päivitetyn tilannekuvan perusteella suunnitteluhankkeen työt valmistuvat kokonaisuudessaan vuonna 2024, mikä vaikuttaa suunniteltuihin pääomanostoihin. Töiden

päivitetyn vaiheistuksen myötä tämän rahoitussuunnitelman pääomanostot noudattavat kuitenkin aiempaa tarkemmin osakassopimuksen alustavaa arviota.

2. Rahoituksen lähteet

Kustannukset rahoitetaan osakassopimuksen mukaisesti osakkailta kerättävällä omalla pääomalla. Oman pääoman tarpeessa huomioidaan EU-tukirahoituksen määrä, joka kattaa puolet tukikelpoisista kustannuksista. Tukirahoitus lisää varmuutta siitä, että hanke voidaan rahoittaa osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärän puitteissa myös kustannusylitystilanteissa.

Vieraan pääoman ehtoinen rahoitus ei kuulu suunnitteluhankkeen kustannusten rahoituslähteisiin.

2.1. Oma pääoma

Osakkaat ovat sitoutuneet sijoittamaan hankkeen rahoituksen yhteensä 77,35 MEUR. Tästä rahoituksesta on jo sijoitettu 15.12.2020 hankeyhtiötä perustettaessa 1,0 MEUR. Lisäksi vuonna 2021 Yhtiöön nostettiin pääomaa 9,6 MEUR, ja vuoden 2022 pääomasijoitukset ovat yhteensä 17,6 MEUR. Näin ollen vuoden 2023 alussa, jäljellä olevat rahoitussitoumukset ovat kaikkiaan 49,2 MEUR (ks. Taulukko 2). Jäljellä olevat pääomanostot ajoittuvat vuosille 2023 ja 2024.

Rahoituksella katetaan kustannukset, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeen töistä sekä muusta Turun Tunnin Juna Oy:n organisaation toiminnasta.

Osakaskohtaiset osuudet määräytyvät omistusosuuden perusteella ja ovat seuraavat:

Osakas	Osuus rahoitus-sitoumuksen kokonaismäärästä (%)	2020-2022 sijoitukset (€)	2023 sijoitus (€)	Jäljellä olevat rahoitus-sitoumukset (€)	Osakassopimuksen rahoitussitoumusten kokonaismäärä (€)
Suomen valtio	51,00 %	14 347 021,65	13 467 427,20	11 634 051,15	39 448 500,00
Turun kaupunki	13,25 %	3 727 430,87	3 498 890,40	3 022 553,73	10 248 875,00
Espoon kaupunki	13,25 %	3 727 430,87	3 498 890,40	3 022 553,73	10 248 875,00
Helsingin kaupunki	7,50 %	2 109 843,87	1 980 504,00	1 710 902,13	5 801 250,00
Salon kaupunki	4,84 %	1 361 514,82	1 278 085,25	1 104 139,93	3 743 740,00
Lohjan kaupunki	4,84 %	1 361 514,82	1 278 085,25	1 104 139,93	3 743 740,00
Vihdin kunta	4,84 %	1 361 514,82	1 278 085,25	1 104 139,93	3 743 740,00
Kirkkonummen kunta	0,48 %	135 143,28	126 752,26	109 384,46	371 280,00
Yhteensä	100,00%	28 131 415,00	26 406 720,00	22 811 865,00	77 350 000,00

Taulukko 2: Osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärä

Jäljellä olevat rahoitussitoumukset edustavat oman pääoman maksimimäärää, joka on käytettävissä hankkeen kustannusten kattamiseen.

Oman pääoman ehtoinen rahoitus kerätään suorina vastikkeettomina sijoituksina, jotka kirjataan sijoitetun vapaan oman pääoman (SVOP) rahastoon.

ALUSTAVA 19.5.2022

2.2. EU-tukirahoitus

Turun tunnin juna -hanke on saanut suunnitteluhankkeeseen EU-tukea³. EU myönsi Espoo–Salooikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen suunnittelulle tukea 50 % kustannuksista, kuitenkin enintään 37,50 miljoonaa euroa. EU on maksanut tukirahoituksesta ennakotukena 8,05 miljoonaa euroa vuonna 2020 Väylävirastolle, joka puolestaan maksoi summan hankeyhtiölle syyskuussa 2021. EU maksaa loppuosan tukirahoituksesta jälkikäteen toteutuneisiin kustannuksiin perustuen.

EU-tukirahoituksen ja oman pääoman ehtoisen rahoituksen keskinäinen suhde määräytyy rahoitussuunnittelussa siten, että kustannukset katetaan ensisijaisesti tukirahoituksella; jäljellä oleva rahoitustarve katetaan osakkaiden oman pääoman sijoituksilla.

Tukirahoituksen seuraava erä on oletettu nostettavan vuoden 2023 lopussa (joulukuussa).

2.3. Rahoituskutsun periaatteet

Osakassopimuksen mukaan osakkaiden tulee maksaa rahoitussitoumuksensa Turun Tunnin Juna Oy:lle yhtiön hallituksen pyynnöstä maksuerittäin. Rahoituskutsuissa noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Rahoituskutsuja enimmillään kaksi kertaa vuodessa
- Maksueriä enimmillään neljä kertaa vuodessa
- Rahoituskutsu lähetetään osakkaille vähintään 45 pankkipäivää ennen erän maksupäivää
- Jokainen osakas maksaa samaan aikaan samansuuruisen osuuden osakaskohtaisesta pääomasta

Kunakin vuonna kerättävä oma pääoma esitetään osakkaille karkeana arviona edellisen vuoden toukokuussa. Arvio täsmentyy elokuun loppuun mennessä viimeisimmän kustannusarvion ja rahoitussuunnitelman perusteella. Rahoituskutsun yhteydessä hankeyhtiö ilmoittaa vähintään seuraavan puolen vuoden oman pääoman ehtoisen rahoitustarpeen ja maksuaikataulun.

Rahoituskutsu edustaa oman pääoman sijoitusten maksimimäärää, joka riittää Yhtiön budjettivuoden kustannusten kattamiseen ja likviditeettitarpeen täyttämiseen. Yhtiö voi kuitenkin kutsua pääomaa vähemmän, mikäli se on päivitetyn kassavirtaennusteen nojalla perusteltavissa. Näin varmistetaan, että Yhtiön likviditeettiä voidaan hallita kaikissa tilanteissa.

³ Kyseessä on Verkkojen Eurooppa -rahoitustuki (engl. CEF, Connecting Europe Facility).

ALUSTAVA 19.5.2022

3. Kustannukset

Suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset koostuvat pääosin palveluntuottajille Taulukossa 1 kuvatuista töistä. Lisäksi kustannuksiin sisältyvät hankeyhtiön (Turun Tunnin Juna Oy) omat kulut (sis. rahoituskulut). Kokonaiskustannusarviossa on huomioitu varauksina myös kustannusten epävarmuus.

Suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ovat yhteensä 77,4 miljoonaa euroa (ks. Taulukko 3).

MEUR	2021	2022	2023	2024	Yhteensä
Projektinhallinta	0,6	2,6	3,9	2,7	9,8
Geologiset tutkimukset ja mallit	3,7	8,1	8,0	5,6	25,4
Ratasuunnittelu	2,3	9,2	14,3	0,0	25,8
<i>Helsinki-Espoo-(Lohja)</i>	1,0	3,8	4,9	0,0	9,7
<i>Lohja-Suomusjärvi</i>	0,4	1,6	2,7	0,0	4,8
<i>Suomusjärvi-Salo</i>	0,5	2,0	3,1	0,0	5,6
<i>Salo-Turku</i>	0,4	1,8	3,6	0,0	5,8
Turun Tunnin Juna Oy	1,0	1,3	1,3	1,0	4,5
<i>Henkilöstö</i>	0,3	0,6	0,7	0,7	2,3
<i>Liiketoiminnan muut kulut ja hallinto</i>	0,7	0,7	0,6	0,3	2,2
Rahoituskulut (=kassan negatiivinen korko)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2
Yhteensä (ennen varauksia)	7,6	21,2	27,6	9,3	65,8
Varaukset			3,9	7,7	11,6
<i>Projektinhallinta, selvitykset ja suunnittelu</i>			1,9	3,8	5,7
<i>Pohjatutkimukset</i>			1,5	3,4	4,9
<i>Hankeyhtiön kustannukset</i>			0,5	0,5	1,0
Kokonaiskustannus	7,6	21,2	31,5	17,0	77,4

Taulukko 3 Kokonaiskustannukset

Kustannusarvio pohjautuu merkittävien osin solmittuihin sopimuksiin, jotka ovat pääsääntöisesti yksikköhintaisia sopimuksia. Koska ratasuunnittelusopimukset on jo solmittu, niiden hintavarmuus on verrattain hyvä. Merkittävä osa töistä on kuitenkin vielä toteutusvaiheessa. Näin ollen töiden laajuus voi poiketa odotetusta, mikä voi aiheuttaa lisäkustannuksia.

Erityisesti vuoden 2024 aikana tehtäviin täydentäviin pohjatutkimuksiin liittyy hintaepävarmuutta, joka aiheutuu siitä, että kaikkia pohjatutkimustöitä ei ole vielä hankittu; resurssien saatavuus on arvioitu hankkeen tarpeisiin nähden niukoiksi. Samoin ratasuunnitelmien hallinnolliseen hyväksyntään liittyviä töiden sekä rakentamisvaiheen mahdollistamiseksi tehtävien selvityksien laajuus tulee vielä tarkentumaan. Kaikkiaan hintavarmuus lisääntyy hankkeen edetessä, kun loputkin työvaiheet on saatu sopimuksin sidottua ja työn eteneminen varmistettua.

Kokonaisuutena on arvioitu, että tunnistetut varaukset antavat lähtökohtaisesti hyvän suojan kustannusylityksiltä, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeen työn laajuuteen, hintoihin, aikatauluun tai työmääriin liittyvistä epävarmuuksista.

ALUSTAVA 19.5.2022

3.1. Rahan kokonaistarve ja lähteet

Rahan kokonaistarpeen ja lähteiden suuruus on mallinnettu kuukausitason tarkkuudella operoivalla kassavirtamallilla, joka huomioi investoinnin kokonaiskustannusten lisäksi keskeiset muuttujat ja vaikuttavat tekijät (esim. inflaatio ja ALV-erät).

Rahan kokonaistarpeen mallinnuksessa on sovellettu likviditeettivaatimusta, jonka mukaan kassan tulisi kattaa vähintään seuraavan 3 kuukauden maksut. Kerättävää omaa pääomaa pyritään minimoimaan kassan minimivaatimuksen sallimissa rajoissa.

Kuten Taulukko 3 esittää, arvio hankkeen kokonaiskustannuksesta on yhteensä 77,4 miljoonaa euroa (sisältäen kustannusvaraukset). Tämä summa katetaan oman pääoman sijoituksilla ja saatavilla olevalla EU-tuella.

Taulukko 4 esittää rahan kassavirtaperusteisen kokonaistarpeen ja lähteet vuosina 2022 ja 2023:

MEUR	2022	2023
Kokonaistarve	21,8	31,6
Kassasta maksut	20,8	32,1
ALV-erät (netto)	1,0	-0,5
Rahan lähteet	17,6	31,7
Nostettu EU-tuki	0,0	5,3 *
Oma pääoma	17,6	26,4
Kassassa periodin lopussa	7,8	7,9
<i>Lyhytaikaiset velat vuoden lopussa</i>	1,7	1,2
<i>Lyhytaikaiset saamiset (sis. ALV)</i>	1,3	0,8

Taulukko 4 Rahan kokonaistarve ja lähteet vuosina 2022 ja 2023

* Seuraava EU-tuen nosto tapahtuu vuoden 2023 lopussa

ALUSTAVA 19.5.2022

4. Vuonna 2023 kerättävä oma pääoma

Vuonna 2023 kerättävä pääoma on yhteensä 26 406 720,00 euroa. Pääoma kutsutaan kahdella rahoituskutsulla ja maksetaan neljännesvuosittain siten, että ensimmäisen maksun eräpäivä on 25.1.2023.

Kutsut lähetetään osakkaille vähintään 45 pankkipäivää ennen ensimmäisen maksun eräpäivää. Kerättävän pääoman kutsupäivät, maksujen suuruudet ja eräpäivät ovat seuraavat:

Osakas	Maksujen eräpäivät →	1. Kutsu (9.11.2022)		2. Kutsu (3.5.2022)	
		25.1.2023	3.4.2023	10.7.2023	2.10.2023
Suomen valtio		5 994 172,80	3 658 780,80	2 413 238,40	1 401 235,20
Turun kaupunki		1 557 309,60	950 565,60	626 968,80	364 046,40
Espoon kaupunki		1 557 309,60	950 565,60	626 968,80	364 046,40
Helsingin kaupunki		881 496,00	538 056,00	354 888,00	206 064,00
Salon kaupunki		568 858,75	347 225,47	229 021,06	132 979,97
Lohjan kaupunki		568 858,75	347 225,47	229 021,06	132 979,97
Vihdin kunta		568 858,75	347 225,47	229 021,06	132 979,97
Kirkkonummen kunta		56 415,74	34 435,58	22 712,83	13 188,10
Yhteensä		11 753 280,00	7 174 080,00	4 731 840,00	2 747 520,00

Taulukko 5: Vuoden 2023 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut

Erittely kerättävän pääoman käyttökohteista on esitetty Taulukossa 3. Kokonaiskustannus vuonna 2023 on 31,5 miljoonaa euroa ja kerättävä pääoma on yhteensä 26,4 miljoonaa euroa. Kuten Taulukossa 3 arvioidaan, suunnitteluhanke toteutuu kokonaiskustannukseltaan osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärän (77,35 miljoonaa euroa) puitteissa.