TURUN TUNNIN JUNA

Turun Tunnin Juna Oy Rahoitussuunnitelma

25.08.2022

Ari-Pekka Niemelä, Turun Tunnin Juna Oy

Raide tulevaisuuteen

Euroopan unionin osarahoittama

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. Suunnitteluhankkeen 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

Tiivistelmä

Johdanto

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

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 (EUR) ja eräpäivät ovat seuraavat:

	Maksujen	*1. Kutsu (9.11.2022)*		*2. Kutsu (3.5.2023)*		
Osakas	*eräpäivät →*	25.1.2023	3.4.2023	10.7.2023	2.10.2023	**Yhteensä**
Suomen valtio		5 293 555,20	3 775 550,40	3 036 009,60	1 362 312,00	**13 467 427,20**
Turun kaupunki		1 375 286,40	980 902,80	788 767,20	353 934,00	**3 498 890,40**
Espoon kaupunki		1 375 286,40	980 902,80	788 767,20	353 934,00	**3 498 890,40**
Helsingin kaupunki		778 464,00	555 228,00	446 472,00	200 340,00	**1 980 504,00**
Salon kaupunki		502 368,77	358 307,14	288 123,26	129 286,08	**1 278 085,25**
Lohjan kaupunki		502 368,77	358 307,14	288 123,26	129 286,08	**1 278 085,25**
Vihdin kunta		502 368,77	358 307,14	288 123,26	129 286,08	**1 278 085,25**
Kirkkonummen kunta		49 821,70	35 534,59	28 574,21	12 821,76	**126 752,26**
Yhteensä		10 379 520,00	7 403 040,00	5 952 960,00	2 671 200,00	**26 406 720,00**

Vuoden 2023 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut (EUR)

Kerättävän pääoman käyttökohteet

Erittely kerättävän pääoman käyttökohteista on esitetty seuraavassa taulukossa:

			Budjetti 2023
MEUR	**2021**	**2022**	**2023**
Projektinhallinta	0,6	2,7	4,0
Geologiset tutkimukset ja mallit	3,7	8,3	7,0
Ratasuunnittelu	2,3	8,7	14,1
Helsinki-Espoo-(Lohja)	*1,0*	*3,5*	*4,9*
Lohja-Suomusjärvi	*0,4*	*1,7*	*2,7*
Suomusjärvi-Salo	*0,5*	*1,8*	*2,9*
Salo-Turku	*0,4*	*1,6*	*3,6*
Turun Tunnin Juna Oy	1,0	1,2	1,5
Henkilöstö	*0,3*	*0,6*	*0,7*
Liiketoiminnan muut kulut ja hallinto	*0,7*	*0,6*	*0,8*
Rahoituskulut *(=kassan negatiivinen korko)*	*0,0*	*0,1*	*0,0*
Yhteensä (ennen varauksia)	**7,6**	**21,0**	**26,6**
Varaukset			**4,8**
Projektinhallinta, selvitykset ja suunnittelu			*2,4*
Pohjatutkimukset			*1,3*
Hankeyhtiön kustannukset, toteutuksen valmistelu			*1,0*
Kokonaiskustannus	***7,6***	***21,0***	***31,4***

Vuoden 2023 budjetti (ALV 0 %)

Kokonaiskustannus vuonna 2023 arvioidaan olevan 31,4 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 toteuma on 7,6 miljoonaa euroa ja vuoden 2022 ennuste on 21,0 miljoonaa euroa.

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

1. Kuvaus suunnitteluhankkeen töistä

1.1. Yleistä

Turun Tunnin Juna Oy edistää Espoo–Salo-oikoradan sekä Salo–Turku-kaksoisraiteen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.[1] Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiselle on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Suunnitteluhankkeen tarkoituksena on osakassopimuksen mukaan luoda edellytyksiä nopealle junayhteydelle Helsingin ja Turun välillä sekä varmistaa riittävä kapasiteetin kasvattaminen tämän yhteysvälin liikenteelle.

Espoo–Salo-yhteys on 97 kilometriä pitkä ja koostuu neljästä osa-alueesta: Espoo–Kirkkonummi, Vihti-Lohja, Lohja–Suomusjärvi ja Suomusjärvi–Salo. Reittiin sijoittuu suunnitelmien mukaan noin 22 tunnelia ja noin 117 siltaa[2]. Uusia asemia suunnitellaan neljä: Hista, Veikkola, Vihti ja Lohja.

Salo–Turku-rataosuus on puolestaan noin 50 kilometrin pituinen, reittiin sijoittuu kaksi tunnelia ja 100–125 siltaa. Rata ulottuu olemassa olevalle Turun Kupittaan asemalle. Salo–Turku-rataosuudelle suunnitellaan toinen raide nykyisen olemassa olevan raiteen viereen.

Suunnitteluhankkeen töiden lopputuotteena syntyvät valmiit ratasuunnitelmat, jotka kattavat kaksiraiteisen radan Espoon ja Turun välille. Alueellisesti jaettuna ratasuunnitelmia on yhteensä viisi kappaletta ja niiden on määrä valmistua teknisin osin 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 koordinoinnin (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.
Ratasuunnittelu: 3. Helsinki–(Espoo)–Lohja 4. Lohja–Suomusjärvi 5. Suomusjärvi–Salo 6. Salo–Turku	Ratasuunnitelmat laaditaan kullekin rataosuudelle. Ne sisältävät mm. - geoteknisen suunnittelun; - siltojen, tunneleiden ja rakenteiden suunnittelun; - ympäristöselvitykset ja -tutkimukset; - laiturijärjestelyjen ja kulkuyhteyksien suunnittelun; - teknisten järjestelmien suunnittelun (turvalaitteet ja sähkörata); - riskienhallinta- ja turvallisuussuunnitelmat; sekä - alustavan radan työvaiheistuksen suunnittelun.

Taulukko 1: Suunnitteluhankkeen aktiviteetit

[1] Kaikkiaan Helsinki–Turku-välin nopea junayhteys koostuu Espoo–Salo- ja Salo–Turku-yhteyksien lisäksi Espoon kaupunkiradasta ja Turun ratapihan kehitystyöstä; ne eivät kuitenkaan kuulu Yhtiön tehtäviin eivätkä täten sisälly suunnitteluhankkeen töihin.
[2] Sillaksi määritellään kaikki rautatien ylittävät ja alittavat sillat sekä rautatien alittavat vapaa-aukoltaan 2 m ylittävät rumpurakenteet.

1.2. Suunnitteluhankkeen tilannekuvaus

Hankkeen organisointi ja hankintojen tilanne

Yhtiön palveluksessa on projektijohtaja, toimitusjohtaja, talousjohtaja sekä viestintäpäällikkö. 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 sen toteuttamiseen saatavilla olevat resurssit ovat rajalliset. Riskiä on vähennetty varmistamalla sopimuksin tarvittavien resurssien saatavuus heti hankkeen alkuvaiheessa. Yhtiö on tämän rahoitussuunnitelman laadintapäivään mennessä solminut kaikki ratasuunnitelmasopimukset sekä merkittävän osan tarkastuspalveluista ja suunnittelun ohjauksesta. Lisäksi keskeinen osa maaperä- ja kalliotutkimustöistä on solmittu, lukuun ottamatta 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 sopimuksiin pohjautuva näkemys on, että vuodelle 2022 alun perin kaavaillut 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 tarkoitus saavuttaa vuoden 2023 aikana. Tällöin vuodelle 2024 aiheutuvat kustannukset liittyvät keskeisiltä osin geoteknisiin töihin ja vähäisemmissä määrin ratasuunnitelmien hallinnolliseen hyväksyntään sekä mahdollisiin suunnitelmien täydentämisvaateisiin, mikäli hyväksyntäprosessin aikana sellaiselle nähdään tarvetta.

Hankkeen aikataulu verrattuna osakassopimukseen

Osakassopimuksen alustavan arvion mukaan suunnitteluhankkeen kustannukset jaksottuisivat neljän vuoden ajanjaksolle, ulottuen vuoden 2024 loppuun asti. Osakassopimuksen hyväksynnän jälkeen allekirjoitetussa EU-tukirahoitussopimuksessa määriteltiin korvauskelpoisuuden ehdoksi, että kustannusten tulisi toteutua vuoden 2023 loppuun mennessä. Siksi elokuun 2021 rahoitussuunnitelmassa tavoiteltiin aikataulua, jossa pääomanostot tapahtuisivat etupainotteisemmin (EU-tukirahoituksesta enemmän kohdassa 2.2).

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 nostoissa huomioidaan saatavilla oleva 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 rahoitukseen yhteensä 77,35 MEUR. Tästä rahoituksesta on jo sijoitettu 15.12.2020 Yhtiötä 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. Jäljellä olevat pääomanostot ajoittuvat vuosille 2023 ja 2024.

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

Osakaskohtaiset osuudet määräytyvät omistusosuuden perusteella ja ovat seuraavat:

Osakas	Osuus rahoitus-sitoumuksen kokonais-määrästä (%)	2020-2022 sijoitukset (€)	2023 sijoitus (€)	Jäljellä olevat rahoitus-sitoumukset (€)	Osakassopimuksen rahoitus-sitoumusten 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.

2.2. EU-tukirahoitus

Turun tunnin juna -hanke on saanut suunnitteluhankkeeseen EU-tukea[3]. EU myönsi Espoo–Salo-oikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen suunnittelulle tukea 50 % kustannuksista, kuitenkin enintään 37,50 miljoonaa euroa. EU on maksanut tukirahoituksesta ennakkotukena 8,05 miljoonaa euroa vuonna 2020 Väylävirastolle, joka puolestaan maksoi summan Yhtiölle syyskuussa 2021. EU maksaa loppuosan tukirahoituksesta jälkikäteen toteutuneisiin kustannuksiin perustuen.

EU-tukirahoitussopimuksen aikataulua on päivitetty osakassopimuksen alkuperäisen aikataulun mukaiseksi. Heinäkuussa 2022 EU-tukiviranomainen myönsi korvauskelpoisuudelle jatkoajan vuoden 2024 loppuun asti, mikä mahdollistaa sen, että tukirahoituksella voidaan kattaa myös vuonna 2024 kertyneitä korvauskelpoisia kustannuksia.

Tukirahoituksen seuraavat erät arvioidaan nostettavan vuosien 2023 ja 2024 lopussa (joulukuussa). Tukirahoituksen viimeinen osa, vähintään 20 % saadaan nostaa suunnitteluhankkeen päättymistä seuraavana vuotena, jolloin myös Yhtiön kassaan kertyvä mahdollinen ylijäämä on mahdollista jakaa osakkaille pääomapalautuksina osakeyhtiölain mukaisesti.

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 Yhtiö 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).

3. Kustannukset

Suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset koostuvat pääosin palveluntuottajille Taulukossa 1 kuvatuista töistä. Lisäksi kustannuksiin sisältyvät Yhtiön (Turun Tunnin Juna Oy) omat kulut (sis. henkilöstökulut, liiketoiminnan muut kulut ja hallinto sekä 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	2,7	4,0	2,5	9,8
Geologiset tutkimukset ja mallit	3,7	8,3	7,0	6,1	25,0
Ratasuunnittelu	2,3	8,7	14,1	0,0	25,1
Helsinki-Espoo-(Lohja)	*1,0*	*3,5*	*4,9*	*0,0*	*9,5*
Lohja-Suomusjärvi	*0,4*	*1,7*	*2,7*	*0,0*	*4,8*
Suomusjärvi-Salo	*0,5*	*1,8*	*2,9*	*0,0*	*5,2*
Salo-Turku	*0,4*	*1,6*	*3,6*	*0,0*	*5,7*
Turun Tunnin Juna Oy	1,0	1,2	1,5	1,5	*5,3*
Henkilöstö	*0,3*	*0,6*	*0,7*	*0,8*	*2,5*
Liiketoiminnan muut kulut ja hallinto	*0,7*	*0,6*	*0,8*	*0,7*	*2,7*
Rahoituskulut *(=kassan negatiivinen korko)*	*0,0*	*0,1*	*0,0*	*0,0*	*0,1*
Yhteensä (ennen varauksia)	**7,6**	**21,0**	**26,6**	**10,1**	**65,3**
Varaukset			**4,8**	**7,2**	**12,0**
Projektinhallinta, selvitykset ja suunnittelu			*2,4*	*3,5*	*6,0*
Pohjatutkimukset			*1,3*	*2,7*	*4,0*
Hankeyhtiön kustannukset, toteutuksen valmistelu			*1,0*	*1,0*	*2,0*
Kokonaiskustannus	***7,6***	***21,0***	***31,4***	***17,4***	***77,4***

Taulukko 3 Kokonaiskustannukset

Venäjän hyökkäys Ukrainaan on heikentänyt kansainvälistä kaupankäyntiä ja luottamusta tulevaisuuteen. Poliittisen kriisin seurauksena inflaatio on pysynyt ennakoitua voimakkaampana erityisesti energian ja raaka-aineiden kallistumisen vuoksi. Konfliktin eteneminen, pakotteiden ja muiden taloudellisten sekä poliittisten toimien tehokkuus vaikuttavat keskeisesti Yhtiön lähiajan taloudelliseen ympäristöön.

Suunnitteluhankkeen kustannusarvion inflaatioherkkyyttä ja hintavarmuutta arvioitaessa on huomioitava se, että kustannusarvio pohjautuu valtaosin solmittuihin sopimuksiin, jotka ovat pääsääntöisesti yksikköhintaisia ja myös merkittävin osin kattohintaisia sopimuksia. Koska ratasuunnittelusopimukset ja keskeisimmät pohja- ja kalliotutkimussopimukset on jo solmittu, niiden hintavarmuus on nykyisessä inflaatioympäristössä verrattain hyvä, varsinkin vuonna 2023 tehtävien töiden osalta. Lisäksi valtaosa kustannuksista kertyy työvoimakustannuksista, joihin ei liity energian tai raaka-aineiden hintakehityksen kaltaista nousupainetta. Koska suunnitteluhankkeen työt ovat vielä toteutusvaiheessa, niiden laajuus voi poiketa odotetusta, mikä voi aiheuttaa säästöjen lisäksi myös 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 liittyvien töiden sekä rakentamisvaiheen mahdollistamiseksi tehtävien selvityksien laajuus tulee vielä tarkentumaan.

Kokonaisuutena on yhä arvioitu, että tunnistetut varaukset antavat lähtökohtaisesti hyvän suojan kustannusylityksiltä, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeen työn laajuuteen, hintoihin, aikatauluun tai työmääriin liittyvistä epävarmuuksista. Hintavarmuus lisääntyy hankkeen edetessä, kun loputkin työvaiheet on saatu sopimuksin sidottua ja työn eteneminen varmistettua.

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, Yhtiön hallituksen vahvistamien reunaehtojen puitteissa. Kerättävää omaa pääomaa pyritään minimoimaan rahavarojen 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	**21,3**	**32,1**
Kassasta maksut	20,2	32,4
ALV-erät (netto)	1,1	-0,4
Rahan lähteet	**17,6**	**31,6**
Nostettu EU-tuki	0,0	5,2 *
Oma pääoma	17,6	26,4
Kassassa periodin lopussa	**8,3**	**7,9**
Lyhytaikaiset velat vuoden lopussa	2,2	0,0
Lyhytaikaiset saamiset (sis. ALV)	*1,5*	*1,1*

Taulukko 4 Rahan kokonaistarve ja lähteet vuosina 2022 ja 2023

** Seuraava EU-tuen nosto tapahtuu vuoden 2023 lopussa*

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 (EUR) ja eräpäivät ovat seuraavat:

		1. Kutsu (9.11.2022)		*2. Kutsu (3.5.2023)*		
Osakas	*Maksujen eräpäivät →*	25.1.2023	3.4.2023	10.7.2023	2.10.2023	**Yhteensä**
Suomen valtio		5 293 555,20	3 775 550,40	3 036 009,60	1 362 312,00	**13 467 427,20**
Turun kaupunki		1 375 286,40	980 902,80	788 767,20	353 934,00	**3 498 890,40**
Espoon kaupunki		1 375 286,40	980 902,80	788 767,20	353 934,00	**3 498 890,40**
Helsingin kaupunki		778 464,00	555 228,00	446 472,00	200 340,00	**1 980 504,00**
Salon kaupunki		502 368,77	358 307,14	288 123,26	129 286,08	**1 278 085,25**
Lohjan kaupunki		502 368,77	358 307,14	288 123,26	129 286,08	**1 278 085,25**
Vihdin kunta		502 368,77	358 307,14	288 123,26	129 286,08	**1 278 085,25**
Kirkkonummen kunta		49 821,70	35 534,59	28 574,21	12 821,76	**126 752,26**
Yhteensä		10 379 520,00	7 403 040,00	5 952 960,00	2 671 200,00	**26 406 720,00**

Taulukko 5: Vuoden 2023 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut (EUR)

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