



26. elokuu 2021

Turun Tunnin Juna Oy Rahoitussuunnitelma 26.8.2021



Sisällysluettelo

Tiivistelmä	2
<i>Johdanto</i>	2
<i>Vuonna 2022 kerättävä pääoma</i>	2
1. Kuvaus suunnitteluhankkeen töistä	3
2. Rahoituksen lähteet	4
<i>Oma pääoma</i>	4
<i>EU-tukirahoitus</i>	5
<i>Rahoituskutsun periaatteet</i>	5
3. Kustannukset	6
<i>Investointikustannus</i>	6
<i>Kokonaiskustannukset</i>	6
<i>Rahan kokonaistarve ja lähteet</i>	7
4. Vuonna 2022 kerättävä oma pääoma	8

Taulukot ja kuvat

Taulukko 1: Suunnitteluhankkeen aktiviteetit	3
Taulukko 2: Osakkaiden rahoitussitoumuksen kokonaismäärä	4
Taulukko 3 Kokonaiskustannukset	6
Taulukko 4 Rahan kokonaistarve ja lähteet vuosina 2021 ja 2022	7
Taulukko 5: Vuoden 2022 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut	8
Kuva 1 Investointikustannus	6

Tiivistelmä

Johdanto

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

Vuonna 2022 kerättävä oma pääoma

Kerättävä pääoma on yhteensä 35 870 400,00 euroa. Summa on 763 200,00 euroa suurempi verrattuna 31.5.2021 päivättyyn alustavaan rahoitussuunnitelmaan. Pääoma kutsutaan kahdella rahoituskutsulla ja maksetaan neljännesvuosittain siten, että ensimmäisen maksun eräpäivä on 3.1.2022.

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

Osakas	Maksujen eräpäivät →	1. Kutsu (28.10.2021)		2. Kutsu (28.4.2022)	
		3.1.2022	4.4.2022	4.7.2022	3.10.2022
Suomen valtio		3 892 320,00	4 281 552,00	4 670 784,00	5 449 248,00
Turun kaupunki		1 011 240,00	1 112 364,00	1 213 488,00	1 415 736,00
Espoon kaupunki		1 011 240,00	1 112 364,00	1 213 488,00	1 415 736,00
Helsingin kaupunki		572 400,00	629 640,00	686 880,00	801 360,00
Salon kaupunki		369 388,80	406 327,68	443 266,56	517 144,32
Lohjan kaupunki		369 388,80	406 327,68	443 266,56	517 144,32
Vihdin kunta		369 388,80	406 327,68	443 266,56	517 144,32
Kirkkonummen kunta		36 633,60	40 296,96	43 960,32	51 287,04
Yhteensä		7 632 000,00	8 395 200,00	9 158 400,00	10 684 800,00

Vuoden 2022 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut

Osakassopimuksessa alustavasti arvioitiin, että kustannukset toteutuisivat vuoden 2024 loppuun mennessä. EU-tukirahoitussopimuksen mukaisesti hanke suunnitellaan valmistuvaksi kuitenkin jo vuotta aiemmin. Lyhyemmästä aikataulusta johtuen vuonna 2022 kerättävä pääoma on 10,3 MEUR osakassopimuksen arviota suurempi. Hankkeen on yhä arvioitu toteutuvan osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärän puitteissa.

Erittely kerättävän pääoman käyttökohteista on esitetty seuraavassa taulukossa:

Budjetti 2022 MEUR	2022
Projektinhallinta	3,5
Geologiset tutkimukset ja mallit	10,4
Ratasuunnittelu	13,1
Helsinki-Espoo-(Lohja)	5,6
Lohja-Suomusjärvi	3,0
Suomusjärvi-Salo	3,1
Salo-Turku	1,4
Turun Tunnin Juna Oy	1,4
Henkilöstö	0,7
Liiketoiminnan muut kulut ja hallinto	0,6
Rahoituskulut (=kassan negatiivinen korko)	0,1
Yhteensä (ennen yleistä varausta ja inflaatiota)	28,4
Yleinen varaus	1,4
Inflaatio	0,3
Kokonaiskustannus	30,1

Vuoden 2022 budjetti (ALV 0 %)

Vuoden 2022 budjetoitu kokonaiskustannus on 30,1 miljoonaa euroa (0,4 MEUR suurempi verrattuna toukokuun lopun alustavaan rahoitussuunnitelmaan). Vuonna 2022 kerättävä oma pääoma on yhteensä 35,9 miljoonaa euroa; budjetin ylittävällä osuudella varmistetaan hankeyhtiön riittävä likviditeettitaso.

1. Kuvaus suunnitteluhankkeen töistä

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

Espoo–Salo-yhteys on 97 kilometriä pitkä ja koostuu kolmesta osa-alueesta: Espoo–Lohja, Lohja–Suomusjärvi ja Suomusjärvi–Salo. 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.

Salo–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 Kupittaa asemalle, ja lisäksi suunnitellaan kaksi matkustaja-asemaa Paimioon ja Piikkiöön.

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

Turun Tunnin Juna Oy:lle kuuluvat suunnitteluhankkeen työt ja siten myös kustannukset koostuvat seuraavista osa-alueista:

Aktiviteetti	Kuvaus
1. Projektinhallinta	Projektinhallinta kattaa suunnitteluhankkeen töiden - aikataulu- ja kustannus seurannan sekä projektiraportoinnin; - ratakokonaisuuden tiedonhallinnan; - turvallisuus- ja riskiarvioiden sekä muiden tarvittavien tutkimus- ja selvitystöiden koordinoiminen (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	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–Salo 6. Salo–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–Salo- ja Salo–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.

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.

Oma pääoma

Osakkaat ovat sitoutuneet sijoittamaan hankkeen rahoitukseen yhteensä 77,35 miljoonaa euroa. Tästä rahoituksesta on jo sijoitettu hankeyhtiötä perustettaessa 1 miljoonaa euroa. 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	Omistusosuus / osuus rahoitussitoumuksen kokonaismäärästä (%)	Rahoitussitoumuksen kokonaismäärä (€)
Suomen valtio	51,00 %	39 448 500,00
Turun kaupunki	13,25 %	10 250 300,00
Espoon kaupunki	13,25 %	10 250 300,00
Helsingin kaupunki	7,50 %	5 800 300,00
Salon kaupunki	4,84 %	3 740 200,00
Lohjan kaupunki	4,84 %	3 740 200,00
Vihdin kunta	4,84 %	3 740 200,00
Kirkkonummen kunta	0,48 %	380 000,00
Yhteensä	100,00%	77 350 000,00

Taulukko 2: Osakkaiden rahoitussitoumuksen kokonaismäärä

Nämä rahoitussitoumukset edustavat oman pääoman maksimimäärää, joka on käytettävissä hankkeen kustannusten kattamiseen. Tavoitteena on kuitenkin minimoida hankkeeseen nostettavan oman pääoman määrää hyödyntämällä saatavilla olevaa EU-tukirahoitusta.

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

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 ennakkotukena 8,05 miljoonaa euroa. Loppuosa tukirahoituksesta maksetaan 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. Tukirahoituksen viimeinen osa, vähintään 20 % saadaan vasta vuonna 2024, jolloin hanke on jo päätynyt ja hankkeen kustannukset maksettu. Tällöin hankeyhtiön kassaan kertyvä mahdollinen ylijäämä voidaan jakaa osakkaille pääomapalautuksina osakeyhtiölain mukaisesti.

Osakassopimuksessa alustavasti arvioitiin, että suunnitteluhankkeen kustannukset jaksottuisivat neljän vuoden ajanjaksolle, ulottuen vuoden 2024 loppuun asti. EU-tukirahoitussopimuksessa on kuitenkin tarkemmin määriteltä, että ratasuunnitelmien tulisi valmistua vuoden 2023 loppuun mennessä. Lyhyemmästä aikataulusta johtuen vuonna 2022 nostettava oma pääoma on suurempi kuin mitä osakassopimuksessa alustavasti arvioitiin (kuten tässä suunnitelmassa luvussa 4. jäljempänä esitetään).

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

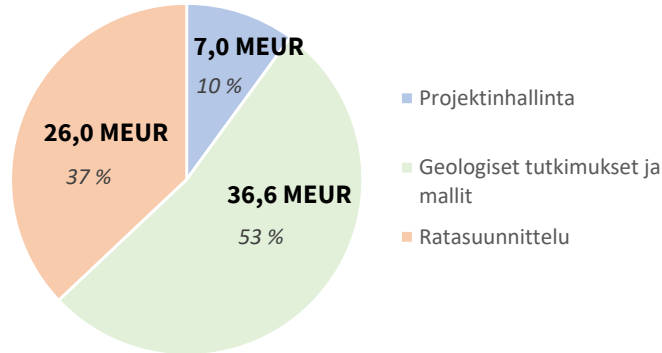
Kunakin vuonna kerättävä oma pääoma esitetään osakkaille karkeana arviona edellisen vuoden toukokuussa. Arvio täsmentyy elokuun loppuun mennessä viimeisimmän kustannusarvion ja rahoitussuunnitelman perusteella. Rahoituskutsun yhteydessä hankeyhtiö ilmoittaa vähintään seuraavan puolen vuoden oman pääoman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

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

3. Kustannukset

Investointikustannus

Investointikustannus sisältää suunnitteluhankkeen kustannukset, jotka maksetaan palveluntuottajille Taulukossa 1 kuvatuista töistä. Investointikustannus ei sisällä projektiin kuulumattomia, hankeyhtiön (Turun Tunnin Juna Oy) omia kuluja, eikä yleistä kustannusvarausta tai inflaatiota. Näin määriteltynä investointikustannusarvio on yhteensä 69,6 miljoonaa euroa. Se koostuu seuraavista elementeistä:



Kuva 1 Investointikustannus

Suunnitteluhankkeen alkuperäinen kustannusarvio pohjautuu Väyläviraston antamaan alustavaan arvioon. Arviota on hankkeen edetessä täydennetty sopimushintojen lisäksi Väyläviraston asiantuntijoiden ja myös palveluntuottajien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella. Kustannusarviota tarkennetaan säännöllisesti hankkeen edistyessä.

Kokonaiskustannukset

Kokonaiskustannukset sisältävät investointikustannuksen lisäksi hankeyhtiön (Turun Tunnin Juna Oy) omat kulut, yleisen kustannusvarauksen ja inflaation.

MEUR	2021	2022	2023	Yhteensä	
Projektihallinta	0,8	3,5	2,7	7,0	} Sis. varauksia yht. 12,6 MEUR
Geologiset tutkimukset ja mallit	4,9	10,4	21,3	36,6	
Ratasuunnittelu	4,9	13,1	7,9	26,0	
Helsinki-Espoo-(Lohja)	2,6	5,6	3,3	11,5	
Lohja-Suomusjärvi	0,8	3,0	1,8	5,5	
Suomusjärvi-Salo	0,8	3,1	1,8	5,8	
Salo-Turku	0,8	1,4	1,0	3,2	
Turun Tunnin Juna Oy	1,0	1,4	1,3	3,7	
Henkilöstö	0,3	0,7	0,7	1,9	
Liiketoiminnan muut kulut ja hallinto	0,6	0,6	0,6	1,8	
Rahoituskulut (=kassan negatiivinen korko)	0,0	0,1	0,0	0,1	
Yhteensä (ennen yleistä varausta ja inflaatiota)	11,6	28,4	33,3	73,4	
Yleinen varaus	0,0	1,4	1,7	3,0	
Inflaatio	0,0	0,3	0,8	1,0	
Kokonaiskustannus	11,6	30,1	35,8	77,4	

Taulukko 3 Kokonaiskustannukset

Investointi- ja kokonaiskustannuksen estimaatti on näin hankkeen alkuvaiheessa vielä alustava ja sisältää epävarmuuksia. Vaikka suunnitteluhankkeen työkuukauskustannuksia voi sopimuksin sitoa, hintaan liittyvä epävarmuus aiheutuu erityisesti työn määrään liittyvästä epävarmuudesta. Hintavarmuus kuitenkin lisääntyy hankkeen edetessä, kun kaikki työvaiheet on saatu sopimuksin sidottua ja työn eteneminen varmistettua.

Alustavan arvion mukaan merkittävä osa kustannuksista kertyy maa- ja kallioperätutkimuksista, joihin sisältyvät myös suurimmat epävarmuudet – ja vastaavasti isoimmat kustannusvaraukset. Rivikohtaisten varauksien osuus investointikustannusarviosta on yhteensä 18 %. Kun lisäksi mukaan lasketaan yleinen varaus, kokonaiskustannus sisältää varausta 20 %. Tunnistetut varaukset antavat lähtökohtaisesti hyvän suojan kustannusylityksiltä, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeen työn laajuuteen, hintoihin, aikatauluun tai työmääriin liittyvistä epävarmuuksista.

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 kokonaistarpeen ja lähteet vuosina 2021 ja 2022:

MEUR	2021	2022
Kokonaistarve	12,5	30,5
Kokonaiskustannus	11,6	30,1
ALV-erät (netto)	0,9	0,5
Rahan lähteet	17,6	35,9
Nostettu EU-tuki	8,1	0,0*
Oma pääoma	9,6	35,9
Kassassa periodin lopussa	6,2	11,5
<i>ALV-saamiset vuoden lopussa</i>	<i>0,9</i>	<i>1,4</i>

Taulukko 4 Rahan kokonaistarve ja lähteet vuosina 2021 ja 2022

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

4. Vuonna 2022 kerättävä oma pääoma

Vuonna 2022 kerättävä pääoma on yhteensä 35 870 400,00 euroa. Pääoma kutsutaan kahdella rahoituskutsulla ja maksetaan neljännesvuosittain siten, että ensimmäisen maksun eräpäivä on 3.1.2022.

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

Osakas	Maksujen eräpäivät →	1. Kutsu (28.10.2021)		2. Kutsu (28.4.2022)	
		3.1.2022	4.4.2022	4.7.2022	3.10.2022
Suomen valtio		3 892 320,00	4 281 552,00	4 670 784,00	5 449 248,00
Turun kaupunki		1 011 240,00	1 112 364,00	1 213 488,00	1 415 736,00
Espoon kaupunki		1 011 240,00	1 112 364,00	1 213 488,00	1 415 736,00
Helsingin kaupunki		572 400,00	629 640,00	686 880,00	801 360,00
Salon kaupunki		369 388,80	406 327,68	443 266,56	517 144,32
Lohjan kaupunki		369 388,80	406 327,68	443 266,56	517 144,32
Vihdin kunta		369 388,80	406 327,68	443 266,56	517 144,32
Kirkkonummen kunta		36 633,60	40 296,96	43 960,32	51 287,04
Yhteensä		7 632 000,00	8 395 200,00	9 158 400,00	10 684 800,00

Taulukko 5: Vuoden 2022 rahoituskutsut ja oman pääoman maksut

Erittely kerättävän pääoman käyttökohteista on esitetty Taulukossa 3. Kokonaiskustannus vuonna 2022 on 30,1 miljoonaa euroa, kun taas kerättävä pääoma on yhteensä 35,9 miljoonaa euroa. Ylimenevällä osuudella varmistetaan Turun Tunnin Juna Oy:n riittävä likviditeettitaso.

Osakassopimuksessa alustavasti arvioitiin, että kustannukset jaksottuisivat neljän vuoden ajanjaksolle, ulottuen vuoden 2024 loppuun asti. Rahoitussuunnitelma kuitenkin heijastaa osakassopimukseen verrattuna tarkempia arvioita suunnitteluhankkeen etenemisestä ja kustannusten kertymisestä. Nykyisen, EU-tukirahoitussopimuksen aikataulun mukaisesti suunnitteluhanke valmistuisi jo vuoden 2023 aikana.

Lyhyemmästä aikataulusta johtuen vuonna 2022 nostettava oma pääoma on 10,3 miljoonaa euroa suurempi kuin mitä osakassopimuksessa kyseiselle vuodelle alustavasti arvioitiin. Kuten Taulukossa 3 arvioidaan, suunnitteluhanke kuitenkin toteutuisi kokonaiskustannukseltaan osakkaiden rahoitussitoumusten kokonaismäärän (77,35 miljoonaa euroa) puitteissa.