

ESISOPIMUS

Länsirata Oy:n jatkoaskeleet

Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Helsinki–Turku nopean junayhteyden voidaan katsoa koostuvan neljästä eri osakokonaisuudesta: Espoon kaupunkirata, Espoo–Salo-oikorata, Salo–Turku-kaksoisraide sekä Kupittaa–Turku-ratahanke. Suomen valtio, Turun kaupunki, Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, Salon kaupunki, Lohjan kaupunki, Vihdin kunta sekä Kirkkonummen kunta (yhdessä 'Osapuolet'. Kunnat ja kaupungit yhdessä ilman Helsinkiä 'Kunnat') ovat perustaneet suunnitteluhankeyhtiön Länsirata Oy (ent. Turun tunnin juna Oy, 'Yhtiö'). Yhtiön perustamisen tarkoituksena oli edistää Espoo-Salo-oikoradan sekä Salo-Turku-kaksoisraiteen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti.

Ratayhteyden suunnitteluvaiheen on tarkoitus päättyä teknisiltä osin vuoden 2024 aikana. Yhtiön ja Osapuolten välisessä tämän hetkessä osakassopimuksessa (*Osakassopimus koskien Turun tunnin juna Oy:tä, 4.12.2020, jota muutettu 1.2.2024, "Turun tunnin juna Oy:tä koskevan osakassopimuksen muuttaminen, liitteenä. Myöhemmin 'Osakassopimus'*) Yhtiön toiminta on rajattu suunnitteluvaiheeseen, joka on määritelty osakassopimuksessa. Osapuolet ovat neuvotelleet siirtymisestä rakentamisvaiheeseen. Neuvotteluiden perusteella Suomen valtio ja Kunnat sopivat jatkavansa neuvotteluita rakentamisvaiheeseen siirtymisestä seuraavien reunaehtojen mukaisesti, jotka tullaan kirjaamaan rakentamisvaihetta koskevaan osakassopimukseen. Suomen valtio ja Kunnat tiedostavat, että rakentamisvaiheeseen siirtyminen reunaehtojen mukaisesti edellyttää kuitenkin sopimista tarkemmista yksityiskohdista.

Osapuolet tiedostavat, että siirtyminen rakentamisvaiheeseen on tämän esisopimuksen allekirjoittamisesta huolimatta ehdollinen kunkin Osapuolen toimivaltaisen tai toimivaltaisten päätöksentekojen täytäntöönpanokelpoisille päätöksille ja myöhemmin laadittavan lopullisen osakassopimuksen hyväksymiselle. Suomen valtion osalta tällaiseksi katsotaan esimerkiksi tarvittavat Suomen valtion talousarviota koskevat eduskunnan päätökset.

Siirtyminen rakentamisvaiheeseen edellyttää, että kaikki Kunnat osallistuvat rakentamisvaiheen rahoittamiseen siten, että rakentamisvaiheeseen osallistuvat Kunnat täyttävät yhdessä tässä muistiossa mainitut ehdot. Selvyyden vuoksi Osapuolet toteavat, että kunkin yksittäisen kunnan rahoitusosuudesta ei ole tämän sopimuksen hyväksymishetkellä Osapuolten välistä neuvottelutulosta tai sopimusta.

- i) Siirtyminen rakentamisvaiheeseen koskee tässä vaiheessa seuraavia osahankkeita (suluissa kustannusten jakamisessa käytettävä kustannusarvio): Espoo – Kirkkonummi (473,91 milj. euroa); Vihti – Lohja (509,14 milj. euroa); Salo – Hajala (145,05 milj. euroa) ja Nunna – Kupittaa (86,72 milj. euroa). Koko yhteysvälin rakentamissuunnittelu kuuluu osaksi tässä vaiheessa edistettäviä osahankkeita, mikäli rakentamissuunnittelun (Lohja-Salo sekä Hajala-Nunna osuuksien) eriyttäminen voisi vaarantaa CEF-tuen saamisen rakentamissuunnitteluun joltain

osin. Edellä mainittu muodostaa rakentamisvaiheen. Rakentamisvaiheessa Yhtiön tehtävänä on edellä mainittujen osahankkeiden rakentaminen tai rakennuttaminen käyttövalmiiksi.

Osapuolet tiedostavat, että edellä ja tässä muistiossa esitetyt arviot osahankkeiden kustannuksista ovat arvioita ja todelliset kustannukset voivat olla tätä suurempia tai pienempiä.

- ii) Osapuolet kuitenkin toteavat pidemmän aikavälin tavoitteekseen koko Helsinki-Turku nopean junayhteyden toteuttamisen erikseen sovittavina taloudellisesti ja rahoituksellisesti kestävinä osahankkeina. Muista kuin edellä i-kohdassa mainituista edistettävistä osahankkeista päätetään erikseen. Länsirata on osa eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon (Trans European Transport Network) Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävää. TEN-T-liikenneverkon tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti.
- iii) Helsingin kaupunki ei osallistu rakentamisvaiheen rahoittamiseen, vaan sen oikeudet ja velvollisuudet Yhtiötä kohtaan rajoittuvat siihen mitä tämän hetkessä osakassopimuksessa on sovittu. Tämänhetkisen osakassopimuksen mukaisesti Helsingin kaupungille palautetaan tai muutoin hyvitetään Yhtiön jo saamaa CEF-rahoitusta Helsingin kaupungin suhteellista osuutta CEF-rahoituksesta vastaavan määrän osakeyhtiölain (624/2006) sallimissa rajoissa siinä yhteydessä, kun Helsingin kaupungin osakkuus Yhtiössä päättyy. Helsingin kaupungin osakkuuden päättymisen toteuttamisesta sovitaan tarkemmin tehtävässä rakentamisvaihetta koskevassa osakassopimuksessa.
- iv) Reunaehtojen määrittelyssä sovellettava kustannusarvio em. hankkeille on yhteensä nykyhinnoin 1214,82 milj. euroa jakautuen edellä kerrotusti osahankkeille. Edellä kerrottu kustannusarvio (1214,82 milj. euroa) on arvioitu kustannustasossa MAKU 130 (2015=100).
- v) Suomen valtio sekä Kunnat rahoittavat hanketta (oman pääoman ehtoisesti) 400 milj. eurolla kummatkin siten, että oman pääoman ehtoisen rahoituksen osuus on yhteensä 800 milj. euroa. Kuntien 400 milj. euron osuus jakaantuu näiden kesken erikseen sovittavalla tavalla.
- vi) Tämän lisäksi Yhtiö voi ottaa vierasta pääomaa enintään 500 milj. euroa. Valtio takaa Yhtiön ottamaa vierasta pääomaa omavelkaisesti enintään 500 milj. euroa. Valtio määrittää Yhtiölle vieraan pääoman takaisinmaksuajan.
- vii) Yhtiö voi ottaa vierasta pääomaa (tai Suomen valtiolla olla velvollisuus maksaa 400 milj. euron ylittäviä kustannuksia) vasta sen jälkeen, kun Osapuolten yhteensä 800 milj. euron pääomitus ei riitä osahankkeiden edistämiseen ja niistä syntyvien kustannusten kattamiseen.
- viii) Kunnat sitoutuvat vastaamaan Yhtiön vieraan pääoman ottamisen aiheuttamista kustannuksista 33 % osuudella (korkokustannukset sekä muut lainanhoitokulut, pois lukien lainan lyhennys). Suomen valtio vastaa Yhtiön ottaman vieraan pääoman lyhennyksistä, ellei tässä esisopimuksessa muuta todeta.
- ix) Yhtiön tulee saada Suomen valtiolta kirjallinen etukäteinen hyväksyntä vieraan pääoman ottamisesta. Suomen valtio voi tällöin omalla päätöksellään päättää

rahoittaa hanketta Yhtiön ottaman vieraan pääoman sijaan osin tai 500 milj. euroa vastaavasti myös muilla keinoin (esim. Suomen valtion lisävastikemaksuin Yhtiölle) tavalla, joka ei kuitenkaan saa heikentää Kuntien asemaa tai osahankkeiden etenemistä suhteessa siihen, että Yhtiö ottaisi vierasta pääomaa.

- x) Nyt vireillä olevasta CEF-hausta mahdollisesti saatava CEF-tuki hyödynnetään laskennallisesti sen jälkeen, kun Suomen valtion ja Kuntien yhteensä 800 miljoonan euron pääomitus on käytetty. CEF-tuki ei kuitenkaan vähennä valtion 500 miljoonan euron takauksen tai lisäpääomituksen enimmäismäärää tilanteessa, jossa rakentamisvaiheen kustannusten kattaminen edellyttää täysimääräisestä 500 miljoonan euron lisäpääomitusta. Mahdollisesti myöhemmin saatava CEF-rahoitus tai muu ulkopuolinen avustus vähennetään Yhtiön tarpeesta ottaa vierasta pääomaa.
- xi) Yhteysvälin vuonna 2024 päättyvään suunnitteluvaiheeseen on myönnetty 37,5 miljoonaa euroa CEF-tukea. Siltä osin kuin tällaista tukea on Yhtiössä käyttämättä ja sitä ei palauteta Yhtiön mahdollisesti jättäville kuntaomistajille nykyisen osakassopimuksen mukaisesti, tuki vähentää Yhtiön tarvetta ottaa vierasta pääomaa.
- xii) Rakennusvaiheen aikaisesta kaikesta kustannusnoususta Suomen valtio ja Kunnat vastaavat suhteessa 33% (Kunnat) - 67% (Suomen valtio). Arvio kustannusnoususta tehdään suhteessa tässä muistiossa edellä mainittuihin kustannusarvioihin.

Normaaliksi kustannusnousuksi katsotaan hankkeen (joko yksittäisen osahankkeen osalta tai osahankkeet yhteensä) kustannusten nousu enintään maarakennuskustannusindeksin mukaisesti.

Normaalin kustannusnousun ylittävät, poikkeukselliset kustannusnousut vaativat Suomen valtion osalta erillisen päätöksen hankkeen etenemiseksi (joko yksittäisen osahankkeen osalta tai osahankkeet yhteensä) jolloin hankkeiden laajuutta arvioidaan tarvittaessa uudelleen. Arvio poikkeuksellisesta kustannusnoususta tehdään ennen kunkin edellä kerrotun osahankkeen käynnistymistä sekä osahankkeen aikana, mikäli osahankkeen toteuttaminen on mahdollista poikkeuksellisen kustannusnousun havaitsemisen jälkeen tarkoituksenmukaisella tavalla keskeyttää.

Poikkeuksellisen kustannusnousun tapauksessa hankkeen (joko yksittäinen osahanke tai osahankkeet yhteensä) eteneminen edellyttää yksimielisyyttä Suomen valtion sekä Kuntien osalta.

- xiii) Yhtiön on tuotettava ennen osahankkeiden käynnistämistä edellä kerrotun kustannustilanteen arvioimiseksi läpinäkyviin kriteereihin perustuva arvio hankkeen kustannuksista Suomen valtion ja Kuntien arvioitavaksi. Osahanke voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun Suomen valtio sekä Kunnat ovat todenneet, että sen ei katsota sisältävän poikkeuksellista kustannusnousua (tai jos käsillä on poikkeuksellinen kustannusnousu, Suomen valtio ja Kunnat puoltavat etenemistä yksimielisesti).
- xiv) Mikäli hankkeiden yhteenlasketut kustannukset voivat ylittää 1300 milj. euroa (ilman lainanhoitokustannusten huomioimista) edellyttää hankkeiden jatkaminen

yksimielistä päätöksentekoa Suomen valtion ja Kuntien kesken. Tällöin kustannusnousun (1300 milj. euroa ylittävät kustannukset ilman lainanhoitokustannuksia) aiheuttamista kustannuksista vastataan suhteessa 33% (Kunnat) - 67% (Suomen valtio).

- xv) Valtio omistaisi tehtävien muutosten jälkeen Yhtiöstä vähintään 67 % sekä Kunnat yhteensä loput 33 % erikseen sovittavilla osuuksilla.
- xvi) Suomen valtiolla tulee olla oikeus asettaa Yhtiö selvitystilaan. Suomen valtiolla tulee olla oikeus nimittää enemmistö hallituksen jäsenistä sekä hallituksen puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja.
- xvii) Suomen valtio vastaa rakentamisvaiheen jälkeen rakennettavan omaisuuden hoito- ja kunnossapitokustannuksista. Näin ollen sillä on oikeus määrittää kaikki sellaiset radan toimintaan ja käytettävyyteen liittyvät seikat, joilla on vaikutusta syntyviin ylläpito- ja huoltokustannuksiin sekä vastuisiin ja velvoitteisiin, joita radan haltijuudesta ja omistamisesta syntyy.
- xviii) Yhtiön rakentama omaisuus siirretään Suomen valtiolle viimeistään rakentamisvaiheen päättyessä tai Yhtiö muutetaan valtion 100% omistamaksi. Omaisuuden siirtyminen Suomen valtiolle voi tapahtua myös porrastetusti.
- xix) Yhtiön tulee sitoutua noudattamaan kulloinkin voimassaolevaa Suomen valtion omistajapoliittista periaatepäätöstä siinä mainittujen soveltamisalamääräysten mukaisesti tämän hetkisen osakassopimuksen kohtaa 12.3.3 vastaavasti.
- xx) Yhtiö tulee huolehtia yritys vastuustaan esimerkillisesti sekä sitoutua harjoittamaan vastuullista ja kestävä kehityksen tavoitteiden mukaista liiketoimintaa. Yhtiön tulee toimia ekologisesti, sosiaalisesti sekä taloudellisesti kestäväällä tavalla. Lisäksi Yhtiö sitoutuu edellyttämään vastaavaa sitoutumista yhteistyökumppaneiltaan.
- xxi) Yhtiön tulee sitoutua huolehtimaan toimintansa riskienhallinnasta laadukkaasti sekä esimerkillisesti, erityisesti taloudellisten riskien osalta.

Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen muuttaminen

Tällä hetkellä Länsirata Oy:n (Yhtiö) tehtävä on voimassaolevan osakassopimuksen (allekirjoitettu 4.12.2020 ja muutettu 1.2.2024, myöhemmin 'Osakassopimus') mukaan rajattu Suunnitteluhankkeen ratasuunnitteluun ja siihen liittyvien selvitysten tekemiseen. Yhtiön toimivaltuuksiin ei kuulu Rakentamisvaihe, joka Osakassopimuksen mukaisen määrittelyn mukaan sisältää myös rakentamissuunnittelun.

Osakassopimuksen 6.1.3 kohdan mukaan yhtiön siirtymisestä toiminnassaan Rakentamisvaiheeseen tai yhtiön toiminnan laajentamisesta päätetään yhtiökokouksessa päätöksellä, jota määräenemmistön tulee kannattaa. Yhtiökokouksen päätös voidaan korvata osakkeenomistajien yksimielisellä päätöksellä.

Yhtiö on hakenut 2023 CEF Liikenne-haussa Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -rahoitusta. CEF-rahoitus tarjoaa rahoitustukea mm. liikenneverkkojen kehittämiseen. Haussa rahoitetaan projekteja, jotka tähtäävät mm. Euroopan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja modernisointiin. 2023 CEF Liikenne -haku haku sulkeutui 30.1.2024 kello.

Osakkaat ovat sopineet Osakassopimuksen muutossopimuksella (1.2.2024, "*Turun tunnin juna Oy:tä koskevan osakassopimuksen muuttaminen*") Yhtiön toimivaltuuksien laajentamisesta tarkoituksenaan, että Yhtiö voi jättää rahoitushakemuksen edellä kuvattuun CEF Liikenne-hakuun.

Yhtiö on hakenut tukea koko yhteyden rakentamissuunnitteluun sekä yhteysvälien Espoo-Hista ja Salo-Hajala rakentamiseen yhteensä 176,28 miljoonaa euroa. Vireillä oleva CEF-hakemus koskee vuodesta 2025 eteenpäin alkavaa rakentamissuunnittelua ja rakentamista. Tätä ennen Yhtiön on tarpeen tehdä rakentamista koskevia valmistelevia töitä, jotta CEF-tuen edellyttämässä aikataulussa on mahdollista pysyä.

Tämän johdosta tällä sopimuksella Osakkaat sopivat yksimielisesti siitä, että Yhtiö voi käyttää enintään 1,4 milj. euroa töihin, jotka tämän hetkisen Osakassopimuksen mukaan kuuluvat Rakentamisvaiheeseen (ja ilman tätä sopimusta Yhtiön toimialan ulkopuolelle).

Näiden valmistelevien töiden rahoittamisessa hyödynnetään Yhtiön nykyisiä rahoitussitoumuksia sekä Yhtiön jo saamaa CEF-rahoitusta siten, että valmistelevien töiden kustannuksista vastataan suhteessa 51% Suomen valtio sekä 49% Kunnat yhteensä.

Selvytyden vuoksi todetaan kuitenkin, ettei Helsingin kaupunki osallistu tässä muutossopimuksessa tarkoitettujen yhteensä enintään 1,4 milj. euron suuruisten töiden rahoittamiseen miltaan osin, eikä töiden rahoittaminen saa vaikuttaa esisopimuksen kohdassa iii) todettuun varojen palauttamiseen.

Tällä sopimuksella ei muuteta Osakassopimuksen muita ehtoja (mukaan lukien Osakkaiden rahoitussitoumusten enimmäismäärät, Osakassopimuksen kohta 2.3.2.).

Selkeyden vuoksi todetaan, että tästä sopimuksesta huolimatta Rakentamisvaiheesta tai sen osista ei ole tehty muilta osin päätöstä, eikä sopimuksen allekirjoittaminen velvoita Osakkaita osallistuman Rakentamisvaiheeseen ja sen rahoittamiseen millään osin. Rakentamisvaiheeseen siirtymisestä päätetään erikseen huomioiden mitä edellä Esisopimuksessa on todettu.

Osakkaat edellyttävät, että Yhtiö seuraa tämän sopimuksen perusteella syntyvien kustannusten määrää siten, että nämä kustannukset ovat yksilöitävissä erikseen Suunnitteluhankkeeseen liittyvistä kustannuksista.

ALLEKIRJOITUKSET