

Länsirata Oy:n ratahankkeen rakentamista ja rahoittamista koskeva esisopimus

Kaupunginhallitus 24.06.2024
260/00.01.05.02/2024

Valmistelija

hallintojohtaja Riku Rönholm, riku.ronholm@salo.fi, 02 778 2020

Länsirata Oy on hakenut talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksen mukaisesti 176,3 M€ Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) –rahoitusta Salo – Hajala sekä Espoo – Hista yhteysvälisen rakentamiseen ja yhtiön toimialaan kuuluvien muiden ratayhteyksien rakentamissuunnitteluun. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on aiemmin 19.12.2023 päättänyt valtion rahoitusosuudeksi 51 % ja muiden osakkaiden 49 % siten, että rakentamisvaiheeseen siirtymisestä päätetään erikseen.

Turun Tunnin Juna Oy:n perustamisasiakirjan mukaan omistusosuudet yhtiöstä ovat tällä hetkellä seuraavat; Suomen valtio 51 %, Turun kaupunki 13,25 %, Espoon kaupunki 13,25 %, Helsingin kaupunki 7,50 %, Salon kaupunki 4,84 %, Lohjan kaupunki 4,84 %, Vihdin kunta 4,84 ja Kirkkonummen kunta 0,48 %.

Osakkaat ovat sitoutuneet osakassopimuksessa rahoittamaan yhtiötä ratasuunnitteluvaiheen ajan omistusosuuksiensa suhteessa noin 77,35 miljoonalla eurolla. Rahoitus on toteutettu pääomittamalla yhtiötä vuosittain sille muodostuvia suunnittelukustannuksia vastaavasti. Yhtiö on saanut ratasuunnitteluun 50 % Euroopan Unionin CEF-rahoitusta. Suunnittelu on edennyt sille asetetussa aikataulussa kustannusarvion mukaisesti.

Yhtiön voimassa olevassa osakassopimuksessa on kirjattu mahdollisen rakentamisvaiheen lisärahoituksen osalta, että osakkaiden neuvotteluiden tuloksena yhtiö voi kerätä tarvittavan rahoituksen osakkailta ja/tai kolmansilta osapuolilta erikseen päätettävällä tavalla. Lisäksi on todettu, että osakassopimuksen mukaiset aiemmat rahoitussitoumukset tai niiden keskinäiset suhteelliset osuudet eivät luo olettaa mahdolliseen myöhempään rakentamisvaiheen rahoitukseen, rahoitussitoumuksiin, niiden suhteellisiin osuuksiin tai muihin rahoituksen ehtoihin.

Jatkorahoitus edellyttää yhtiön omistus- ja rahoitusrakenteen uudelleenjärjestelyä ja uudistettua osakassopimusta. Rahoitussitoumusten suhteellinen jakautuma määräytyy siten jatkoneuvotteluissa sovittavalla tavalla, eikä se ole johdettavissa suoraan yhtiön nykyisistä omistusosuuksista. Myöskään rahoituksen muotoa ei ole aiemmilla päätöksillä sidottu oman pääoman ehtoiseen rahoitukseen, vaan osakkailla on vapaus sopia rahoituksen järjestelystä osakkaiden ja yhtiön kannalta tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Hankeyhtiön osakkaat ovat aiemmin (Kh 29.1.2024 § 29) päättäneet antaa CEF-hakemuksen liitteeksi tahtotila-asiakirjan, jossa ne ovat alustavasti ilmoittaneet tahtotilansa olla mukana hankkeen kansallisen rahoituksen toteuttamisessa. Tahtotilailmoitusten tarkoituksena on ollut mahdollistaa CEF-tukihakemuksen jättäminen tammikuun 2024 aikana. Asiakirjan mukaan osapuolet ilmaisivat alustavana tahtotilanaan pääomittaa Länsirata Oy:tä CEF-hakemuksessa mainituista hankkeista aiheutuvia arvioituja 600 M€:n kustannuksia vastaavasta määrästä. Tahtotila ei kuitenkaan velvoittanut osakkaita osallistumaan rahoitukseen, mikä jäi ehdolliseksi kunkin osakkaan toimivaltaisten päätöksentekovelinten myöhemmille päätöksille.

Valtio ja Länsirata Oy:n osakkaana olevat kunnat Turku, Espoo, Salo, Lohja, Vihti ja Kirkkonummi ovat jatkaneet keväällä 2024 neuvottelua CEF-hakemuksessa mainittujen hankkeiden rahoittamiseen sitoutumisesta ja

kunkin osakkaan osuudesta rahoittamiseen sekä neuvotelleet keskenään esisopimuksen ehdoista, tavoitteenaan siirtyä Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen. Hankkeen suunnitteluvaiheessa mukana ollut Helsinki on ilmoittanut, että se ei tule enää osallistumaan rakentamisvaiheeseen. Helsingin kaupungin osakkuuden päättymisen toteuttamisesta sovitaan tarkemmin myöhemmin laadittavassa rakentamisvaihetta koskevassa osakassopimuksessa.

Tällä hetkellä Länsirata Oy:n tehtävä on voimassa olevan osakassopimuksen 4.12.2020 mukaan rajattu suunnitteluhankkeen ratasuunnitteluun ja siihen liittyvien selvitysten tekemiseen. Länsirata Oy:n toimivaltuuksiin ei kuulu rakentamisvaihe, joka osakassopimuksen mukaisen määrittelyn mukaan sisältää myös rakentamissuunnittelun.

Neuvottelujen keskeisenä tavoitteen on ollut varmistaa, että yhtiö voi nykyisen osakassopimuksensa estämättä jatkaa neuvotteluja 17.7.2024 julkistettavan CEF-rahoituspäätöksen varmistamiseksi. Tätä varten yhtiölle tulisi antaa oikeus kohdentaa sen tällä hetkellä käytettävissä olevista varoista enintään 1,4 miljoonaa euroa töihin, jotka nykyisen osakassopimuksen mukaan kuuluvat rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle.

Yhtiölle mahdollistettava valmistelutyö ja komission kanssa käytävät neuvottelut koskevat tässä vaiheessa kustannusarvioitaan yhteensä noin 600 miljoonan euron osahankkeita Espoo-Kirkkonummi, Vihti-Lohja, Salo-Hajala ja Nunna-Kupittaa. Lisäksi on tarkoitus laatia koko yhteysvälin rakentamissuunnitelma.

Edellä mainitun osakassopimuksen muutostarpeen lisäksi osapuolet ovat neuvotelleet liitteenä 1 olevan esisopimuksen, jonka perusteella sovitaan neuvottelujen jatkamisesta liitteessä mainittujen reunaehtojen mukaisesti rakentamisvaiheeseen siirtymiseksi.

Siirtyminen rakentamisvaiheeseen on esisopimuksen allekirjoittamisesta huolimatta edelleen ehdollinen kunkin osapuolen toimivaltaiten päätöksentekovelvoitteen täytäntöönpanokelpoisille päätöksille ja myöhemmin laadittavan lopullisen osakassopimuksen hyväksymiselle. Salon kaupungin osalta osakassopimuksen muutoksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto. Osakkaat käynnistävät esisopimuksessa kirjattujen reunaehtojen puitteissa neuvottelun varsinaisesta osakassopimuksista siten, että osakkaita sitovat linjaukset on tavoitteena tuoda hyväksyttäväksi 2024 syksyllä osakassopimuksen käsittelyvaiheessa. Esisopimukseen kirjatut tavoitteet perustuvat talouspoliittisen ministerivaliokunnan toukokuussa tekemään linjaukseen.

Esisopimuksen perusteella neuvoteltavassa osakassopimuksessa on valtion puolelta asetettu tavoitteeksi, että siirtyminen rakentamisvaiheeseen koskisi aiemmasta linjauksista poiketen laajennetusti seuraavia osahankkeita: Espoo – Kirkkonummi (473,91 M€), Vihti – Lohja (509,14 M€), Salo – Hajala (145,05 M€) ja Nunna – Kupittaa (86,72 M€). Reunaehtojen määrittelyssä sovellettava kustannusarvio hankkeille on nykyhinnoin yhteensä 1.214,82 miljoonaa euroa jakautuen osahankkeille edellä kerrotulla tavalla. Esitetyt arviot osahankkeiden kustannuksista ovat arvioita ja siten voivat olla todellisia kustannuksia suurempia tai pienempiä.

Siirtyminen rakentamisvaiheeseen edellyttää, että Helsinkiä lukuun ottamatta kaikki muut osakaskunnat osallistuvat rakentamisvaiheen rahoittamiseen. Yksittäisen osakaskunnan rahoitusosuudesta ei ole kuitenkaan vielä esisopimuksen hyväksymishetkellä neuvottelutulosta tai sopimusta. Yhtiön nykyiset omistus- ja rahoitusosuudet eivät siten myöskään suoraan määritä rakentamisvaiheen osuuksia, vaan niistä tullaan sopimaan edelleen jatkoneuvottelujen yhteydessä.

Esisopimuksessa osapuolet toteavat pidemmän aikavälin tavoitteekseen koko Helsinki–Turku nopean junayhteyden toteuttamisen erikseen

sovittavina taloudellisesti ja rahoituksellisesti kestävinä osahankkeina. Hankkeen seuraavan vaiheen kustannuksista painottuu kuitenkin 81 prosenttia ratayhteyden Espoon ja Lohjan väliselle hankeosiolle. Myös toteutuksen hyödyt painottuvat vastaavalla tavalla uuden ratayhteyden mahdollistaessa lähiliikenteen käynnistämisen ja alueiden maankäytön tehostamisen.

Salon ja Turun välisen kaksoisraiteen toteuttaminenkin mahdollistaa lähiliikenteen käynnistämisen täydentämään nykyistä tunnin välein operoivaa junayhteyttä, mutta todelliset hyödyt ovat kuitenkin saavutettavissa vasta koko Turku – Helsinki -yhteysvälin valmistumisen jälkeen. Osakkaiden kuntarahoitusosuuksien jakautumisesta neuvoteltaessa tulisi kiinnittää huomioita etenkin hankkeen seuraavasta vaiheesta syntyviin hyötyihin ja tulonmuodostumiseen suhteessa kustannusosuuksiin.

Valtio ja kuntaosakkaan sitoutuisivat esisopimuksen mukaan molemmat rahoittamaan hankkeen rakentamisvaihetta oman pääoman ehtoisesti 400 miljoonalla eurolla eli yhteensä 800 miljoonalla eurolla. Kuntien 400 miljoonan euron osuus jakaantuisi näiden kesken erikseen sovittavalla tavalla. Salon kaupungin suhteellinen osuus pääomitukselta tilanteesta, jossa Helsingin kaupunki ei osallistu rakentamisvaiheen rahoitukseen olisi nykyisillä omistusosuuksilla arvioituna 46,6 miljoonaa euroa. Koska rakentamisaika on pitkä ja yhtiö todennäköisesti nostaa osakkailtaan pääomaa vuosittain, jakautuu Salon kaupungin osuus pääomitukselta useammalle talousarviovuodelle. Lopullinen maksuosuus selviää kuitenkin vasta jatkoneuvottelujen pohjalta.

Tämän lisäksi yhtiölle annettaisiin oikeus ottaa vierasta pääomaa enintään 500 miljoonaa euroa. Valtio vastaavasti takaisi yhtiön ottamaa vierasta pääomaa omavelkaisesti enintään 500 miljoonaa euroa ja määrittäisi Länsirata Oy:lle vieraan pääoman takaisinmaksuajan. Yhtiöllä olisi kuitenkin oikeus ottaa vierasta pääomaa ja valtiolla velvollisuus maksaa 400 miljoonan euron ylittäviä kustannuksia vasta sen jälkeen, kun osapuolten yhteensä 800 miljoonan euron pääomitus ei riitä osahankkeiden edistämiseen ja niistä syntyvien kustannusten kattamiseen. Kunnat sitoutuisivat vastaamaan yhtiön vieraan pääoman ottamisen aiheuttamista kustannuksista 33 % valtion vastatessa yhtiön ottaman vieraan pääoman lyhennyksistä.

Yhteysvälin vuonna 2024 päättyvään suunnitteluvaiheeseen on myönnetty 37,5 miljoonaa euroa CEF-tukea. Esisopimuksen mukaan yhtiön käyttämättä jäänyt tuki kohdennetaan jatkossa investoinnille siten, että se vähentää yhtiön tarvetta ottaa vierasta pääomaa. Myös nyt vireillä olevasta CEF-hausta mahdollisesti saatava CEF-rahoitus hyödynnetään laskennallisesti vasta sen jälkeen, kun valtion ja kuntien yhteensä 800 miljoonan euron pääomitus on käytetty. Lisäksi mahdollisesti myöhemmin saatava CEF-rahoitus vähennetään yhtiön tarpeesta ottaa vierasta pääomaa.

Alkuperäisen osakassopimuksen mukaisesti CEF-tukirahoitus vähentää osakkaiden jäljellä olevien rahoitussitoumusten määrää euro eurosta niiden keskinäisessä suhteessa, mikäli kokonaisrahoitustarve arvioidaan enintään alkuperäisen arvion mukaiseksi. Esisopimuksen perusteella voidaan esittää, että CEF-rahoituksen vaikutus kuntaosakkaiden maksuosuuksiin tulisi jatkossa kohdentumaan ainoastaan 33 % osuuteen yhtiölle muodostuvista rahoituskustannuksista.

Kuntaosakkaat joutuvat todennäköisesti kattamaan oman pääoman ehtoisen sijoituksen lainarahoituksella. Osakkaiden yhtiöön kohdentama oman pääoman ehtoisen rahoituksen todellista kustannusta on vaikea täsmällisesti tässä vaiheessa arvioida.

Arvioitaessa mahdollisen vieraan pääoman korkokustannusta omistajakunnille on huomioitava, että mahdollisesti saatava CEF-rahoitus

hyödynnetään laskennallisesti vasta sen jälkeen, kun valtion ja kuntien yhteensä 800 miljoonan euron pääomitus on käytetty ja mahdollisesti myöhemmin saatava CEF-rahoitus vähennetään yhtiön tarpeesta ottaa vierasta pääomaa. Näin ollen yhtiön tarvitsema vieraan pääoman todellinen tarve ei ole vielä tiedossa.

Mikäli tarve toteutuisi täysimääräisenä (500 milj. euroa) ja kunnat sitoutuisivat vastaamaan yhtiön vieraan pääoman ottamisen aiheuttamista kustannuksista 33 % valtion vastatessa yhtiön ottaman vieraan pääoman lyhennyksistä, tulisi pystyä arvioimaan, mikä on yhtiön vieraan pääoman kustannus valtion takauksella. Tämä ei ole vielä osakkaiden tiedossa.

Mikäli yhtiön rakentama omaisuus siirretään Suomen valtiolle viimeistään rakentamisvaiheen päättyessä tai Yhtiö muutetaan valtion 100 % omistamaksi, liittyy kaupungin oman pääoman sijoitukseen riski koko sijoituksen alaskirjauksesta. Tätä riskiä ei asian keskeneräisyyden vuoksi ole arvioitu.

Kaikki yhtiön nykyiset osakkaat eivät Helsingin vetäytyttyä enää osallistu hankkeen rahoitukseen. Toistaiseksi ei ole ratkaistu toistaiseksi yhtiön omaisuuteen liittyvää alaskirjauriskia tilanteessa, jossa pääomitus tehdään yhtiön omana pääomana lainan sijasta. Valtio ei ole myöskään sitoutunut palauttamaan muille osakkaille niiden hankkeeseen sijoittamaa pääomaa, mikäli koko ratahanke ei ole toteutunut 2040 mennessä.

Esisopimuksen mukaan valtio omistaisi tehtävien muutosten jälkeen yhtiöstä vähintään 67 % ja kunnat yhteensä loput 33 % erikseen sovittavilla osuuksilla. Yhtiön rakentama omaisuus siirretään valtiolle viimeistään rakentamisvaiheen päättyessä tai yhtiö muutetaan valtion 100 % omistamaksi. Omaisuuden siirtyminen valtiolle voisi tapahtua myös porrastetusti.

Osakassopimuksessa tulee tarkentaa, viitataanko esisopimuksessa rakentamisvaiheen päättymisellä nyt esitettyyn rakentamisvaiheeseen vai koko yhteysvälin valmistumiseen. Lisäksi ennen osakassopimuksen hyväksymistä valtion tulee varmistaa sitovalla tavalla, että yhtiön omaisuuden hallintaan liittyvät ratkaisut eivät aiheuta kuntaosakkaille käyttötalousvaikutteista alaskirjaustarvetta.

Liite: Esisopimus

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää:

1. hyväksyä, että yhtiö voi, vaikkei rakentamisvaiheeseen siirtymisestä ole vielä tehty päätöstä, käyttää enintään 1,4 miljoonaa euroa töihin, jotka nykyisen osakassopimuksen mukaan kuuluvat rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle;
2. hyväksyä liitteen mukaisen esisopimuksen ehdolla, että kaikki esisopimuksen osapuolet hyväksyvät ja allekirjoittavat esisopimuksen;
3. jatkaa neuvotteluja rakentamisvaiheeseen siirtymisen ehdoista ja oikeuttaa kaupunginjohtajan tai määräämänsä neuvottelemaan osakassopimukseen kirjattavien muutosten yksityiskohdista;
4. todeta, että Salon kaupungin sitoutuminen neuvoteltaviin osakassopimuksen muutoksiin ja rakentamisvaiheen rahoittamiseen edellyttää Salon kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston erillisiä täytäntöönpanokelpoisia päätöksiä.

Lisäksi kaupunginhallitus valtuuttaa kaupunginjohtajan tai hänen sijaisensa

yksin allekirjoittamaan liitteenä olevan esisopimuksen.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta heti kokouksessa.

Päätös

Tiedoksianto

Länsirata Oy:n osakkaat
Länsirata Oy