

Turun Tunnin Juna -hankkeen rahoitus ja organisoituminen

457/08.01.00/2022

Kaupunginhallitus 09.10.2023 § 364

Turun Tunnin Juna Oy on lähettänyt hankeyhtiön osakkaille vuosittaisen rahoitussuunnitelman ja rahoituskutsun. Rahoitussuunnitelmassa esitetään Turun Tunnin Juna Oy:n suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ja niiden rahoittamiseksi kerättävä oma pääoma. Suunnitteluhankkeen kustannukset sisältävät osakassopimuksen mukaisesti ratasuunnitelmavaiheen kustannukset. Rahoitussuunnitelmaa päivitetään vuosittain. Vuonna 2024 kerättävä pääoma on yhteensä 22 811 865,00 euroa. Pääoma kutsutaan kahdella rahoituskutsulla ja maksetaan neljännesvuosittain siten, että ensimmäisen maksun eräpäivä on 24.1.2024.

Vuoden 2024 loppuun mennessä osakkailta kerätty pääoma on yhteensä 77,35 miljoonaa euroa, joka vastaa osakassopimukseen kirjattua rahoitussitoumusten kokonaismäärää. Yhtiö arvioi, että pääomanostot riittävät suunnitteluhankkeen loppuunsaattamiseksi sekä riittävän likviditeetin turvaamiseksi.

Osakassopimuksen alustavan arvion mukaan suunnitteluhankkeen kustannukset jaksottuisivat neljän vuoden ajanjaksolle, ulottuen vuoden 2024 loppuun asti. Hankkeen päivitetyn tilannekuvan perusteella suunnitteluhankkeen työt valmistuvat kokonaisuudessaan vuonna 2024. Näin ollen tämän rahoitussuunnitelman pääomanostot tehdään vuoden 2024 loppuun mennessä, osakassopimuksen alustavan arvion mukaisesti.

Turun Tunnin juna -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 solminut kaikki suunnittelu- ja pohjatutkimussopimukset. Osa toimeksiannoista jatkuu vielä vuonna 2024, töiden keskittyessä suunnitelmien loppuunsaattamiseen ja hallinnolliseen hyväksyntään. Toimeksiannoista Salo-Hajala ratasuunnitelma asetettiin nähtäville 9.8.2023, ja näin ollen kyseinen ratasuunnitelma on nyt ratalain mukaisessa hallinnollisessa prosessissa.

Vuoden 2024 kustannukset liittyvät täydentäviin pohja- ja kallioperätutkimuksiin, jotka on ohjelmoitu toteutettaviksi ratasuunnitelmien tutkimusosuuksien aikana. Vuonna 2024 tavoitteena on saavuttaa Espoo-Salo oikoradan sekä Hajala-Kupittaa osuuksien ratasuunnitelmien hallinnollinen hyväksyntä sekä toteuttaa mahdolliset suunnitelmien täydentämistarpeet, jotka ovat seurausta lausunto- ja muistutusprosesseista. Yhtiö varautuu vuoden 2024 budjetissa myös näitä töitä tukeviin projektihallintapalveluihin. Yhtiö varautuu myös neljään uuteen rekrytointiin vuoden 2024 budjetissa: yhtiöön palkataan projekti-insinööri, controller, ympäristö- ja vastuullisuuspäällikkö sekä johdon assistentti.

Turun Tunnin juna -hanke etenee siis tällä hetkellä hankeyhtiön vetämän ratasuunnittelun merkeissä. Väyläviraston vastuulla on lisäksi samaan aikaan hankkeen yleissuunnitteluvaiheen loppuun saattaminen ja hyväksymisprosessi. Ratasuunnittelun jälkeen tarkoitus on hankeyhtiön

toimesta käynnistää radan rakentamissuunnittelu, jossa radan tarkempi fyysinen rakentaminen suunnitellaan. Rakentamissuunnittelun jälkeen päästään radan käytännön rakentamisen vaiheeseen. Nämä myöhemmät vaiheet edellyttävät jo päätetyn ratasuunnitteluvaiheen rahoituksen lisäksi uusia rahoituspäätöksiä.

Nykyisen hallituksen hallitusohjelmassa on Turun Tunnin juna -hankkeen osalta seuraava kirjaus: "Investointiohjelman lisäksi valtio toteuttaa Turun Tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo-Salo -oikoradan rakentamisen ja Salo-Kupittaa -yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo-Lohja ja Salo-Kupittaa -yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta kokoavaa yhtiötä, jonka osakkaita voivat valtion lisäksi olla kunnat."

Suomen hallitus on varautunut tällä hallituskaudella pääomittamaan Turun Tunnin juna -hanketta 460 000 000 eurolla. Tämän lisäksi tarkoitus on hakea hankkeelle ratasuunnitteluun ja radan rakentamiseen EU:n CEF-rahoitusta. CEF Verkkojen Eurooppa (CEF=Connecting Europe Facility) -välineen kautta rahoitetaan hankkeita, joilla kehitetään Euroopan unionin energia-, liikenne- ja digitaalisia yhteyksiä. CEF2 rahoituskauden 2021–2027 budjetti on n. 30 miljardia euroa, josta liikennealan osuus on n. 23 miljardia euroa. EU:n enimmäistuki rakentamiseen on 30 % ja suunnitteluun 50 %.

Hankeyhtiön toimesta edistettävän ratasuunnittelun rinnalla ja ratasuunnitteluun liittyen radan varran kunnat ovat laatineet omia osayleiskaavojaan ja asemakaavojaan, jotta ratalinjaus voidaan suunnitella oikealla tavalla. Näitä asioita ollaan aktiivisesti toteutettu myös Lohjan kaupungissa. Lohjalla on myös suunniteltu Turun Tunnin junan asemanseudun liikenne- ja muuta infraa, jotta mm. kulkuyhteydet ja pysäköinti toimisivat asemanseudulla mahdollisimman sujuvasti. Lohjan kaupunki on lisäksi pyrkinyt aktiivisesti hankkimaan maata Turun Tunnin junan asemanseudulta Lempolan / Lohjansolmun alueelta. Näitä asioita on edelleen tarkoitus jatkaa myös vuoden 2024 aikana ja siitä eteenpäinkin. Nämä asiat ovat olleet kaupunkirakenne-toimialalla operoitavina ja hallinnoitavina.

Lohjan kaupunkirakenne-toimiala on myös jo tänä vuonna tuonut Tunnin junan asemanseudun tulevia mahdollisuuksia esille rakennusliikkeille ja kiinteistökehittäjille samalla, kun on markkinoinut kyseisille toimijoille muitakin Lohjan kaupungin tulevia kehittämisen mahdollisuuksia. Jatkossa, kun Turun Tunnin junan ratasuunnittelu ja rakentamissuunnittelu sekä Lohjansolmun asemanseudun tarkempi suunnittelu etenevät, ja päästään lähemmäksi itse radan rakentamisen vaihetta, on aika käynnistää myös Lohjansolmun alueen kokonaisvaltaisempi aktiivinen brändäys alueen nimistöä myöten ja vielä aktiivisemmat ja intensiivisemmät markkinointitoimenpiteet rakennusliikkeiden ja kiinteistökehittäjien suuntiin.

Turun Tunnin junan asemanseudun intensiivisempi kehittämisen vaihe tulee edellyttämään omaa resurssillista panostustaan koordinoiviksi, markkinoinnilliksi ja viestinnällisiksi aktiviteetteihin henkilöstömielelläkin samalla tavoin kuin aiemmin vuoden 2021 asuntomessuhankkeessa toteutettiin. Samoin on Tunnin junan asemanseudun suunnitteluun liittyen jatkossa panostettava kaavoituksellisiin ja muihin tarvittaviin resursseihin niin, että Tunnin junan Lohjan asemanseudusta saadaan viihtyisä ja vetovoimainen alue sen 11.000-15.000 tulevalle asukkaalle.

Koska Tunnin junan asemanseudun kehittäminen Lohjalla tulee vuoden 2021 asuntomessuhankkeen tavoin olemaan koko kaupunkiorganisaatiota

koskeva hanke, on perusteltua sijoittaa hanke asuntomessuhankkeen tavoin talousarviossa kaupunginhallituksen alle, jolloin hankkeen resurssillinen koordinointi ja seuranta on helpointa, kun se on keskitettynä. Kaupunginhallituksen alaisuudesta koordinoituna Turun Tunnin junan Lohjan hanke tulee tekemään aktiivista yhteistyötä Lohjan kaupungin molempien toimialojen kanssa samalla tavoin kuin vuoden 2021 asuntomessuhanke aikanaan teki.

Lisätiedot	kaupunkirakennejohtaja Pekka Puistosalo, pekka.puistosalo@lohja.fi
Oheismateriaali	Turun Tunnin Juna Oy Rahoitussuunnitelma 25.08.2023
Esittelijä	Kaupunginjohtaja Perämäki Pasi
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää 1. merkitä tiedoksi Turun Tunnin Juna -hankkeen rahoitussuunnitelman 2. pyytää kaupunkirakennetoimialaa valmistelemaan Turun Tunnin Juna hanketta 3. toteuttaa hanke kaupunginhallituksen alaisuudessa.
Päätös	Kaupunginhallitus päätti esityksen mukaan.
Täytäntöönpano	tiedoksi kaupunkirakennejohtaja Puistosalo Kaupunkirakennejohtaja Pekka Puistosalo saapui kokoukseen kello 15.41 asiantuntijaksi. Puistosalo poistui kokouksesta kello 16.12 asian käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa.
