

Kaupunginhallitus 22.01.2024 § 12

§ 12

Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen rahoitusmalli

Valmistelijat / lisätiedot:
Nieppola Tommi

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallitus päättää, että Länsirata Oy:n rahoitusta koskeviin neuvotteluihin vahvistetaan seuraavat neuvottelutavoitteet:

- 1
kuntien rahoitusosuutta ja omistusosuutta hankkeessa tulee muuttaa siten, että se pienenee vastaavalla määrällä kuin kuntien investointikykyä on pienennetty sote-uudistuksessa
- 2
ensisijaisena rahoitusmallina tulisi käyttää hankeyhtiön lainoitusta ja sille annettavaa kuntien ja valtion takausta
- 3
rahoitus ja yhtiön toiminta tulee järjestää siten, että yhtiön arvoa kuntien taseissa ei jouduta tulevaisuudessa alaskirjaamaan tilanteessa, jossa pääomitus tehtäisiin yhtiöön omana pääomana lainan sijasta
- 4
Suomelle myönnetyn CEF-tuen tulee tulla kaikkien omistajien hyväksi eli vähentää rahoitusosuuksia
- 5
tavoitteena on, että yhtiön kaikki nykyiset osakkaat osallistuvat hankkeen rahoitukseen sekä
- 6
mikäli koko ratahanke ei ole toteutunut 2040 mennessä, valtio sitoutuu palauttamaan muille osakkaille niiden hankkeeseen sijoittaman pääoman.

Käsittely

Henna Kajava ja Olli Isotalo poistuivat esteellisinä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi. (läheisen maanomistus Länsiradan alueella HallL 28.1 § 1-kohta, Länsirata Oy:n hallituksen jäsen, HallL 28.1. § 5-kohta).

Gestrin Lahtinen ym. kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

”Esitän, että esittelijän päätösehdotus korvataan seuraavalla tekstillä: Kaupunginhallitus päättää, että neuvotteluja Länsirata Oy:n rahoituksesta ei jatketa, eikä Espoo osallistu hankkeen toteuttamiseen. Espoon investointikyky on heikentynyt soteuudistuksen myötä merkittävästi. Kaupungin investointikyky ei mahdollista osallistumista ratahankkeen rahoittamiseen. Hankkeen riskit ovat liian suuret ja Espoon saamat höydyt ovat kyseenalaisia. Länsiradan toteutuksessa ei huomioida riittävästi lähiliikenteen tarpeita Espoossa”.

Lahtinen Korhosen kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen:

”Johdantolause muutetaan muotoon: Kaupunginhallitus päättää, että Länsirata Oy:n rahoitusta koskeviin neuvotteluihin vahvistetaan seuraavat neuvottelutavoitteet ja Espoon ehdot hankkeelle.”

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeavia kannatettuja muutosehdotuksia, joiden johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että ensin äänestetään Lahtisen muutosehdotuksesta ja sen jälkeen Gestrinin hylkäystä tarkoittavasta muutosehdotuksesta.

Kaupunginhallitus hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 12 äänellä 3 ääntä vastaan hylänneen Lahtisen edotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 11 äänellä 3 ääntä vastaan yhden äänestäessä tyhjää hyväksyneen esittelijän ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin.

Selostus

Länsirata Oy:n (ent. Turun Tunnin Juna Oy) tarkoituksena on hakea Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) –rahoitusta tammikuussa 2024 päättyvässä haussa Salo – Hajala sekä Espoo – Hista yhteysväliisen rakentamissuunnitteluun sekä rakentamiseen ja yhtiön toimialaan kuuluvien muiden ratayhteyksien rakentamissuunnitteluun.

CEF-rahoitus tarjoaa rahoitustukea muun muassa liikenneverkkojen kehittämiseen. 2023 CEF Liikenne -haku avautui 26.9.2023 ja haku sulkeutuu 30.1.2024 kello 17.00 Keski-Euroopan aikaa. Haussa rahoitetaan projekteja, jotka tähtäävät Euroopan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja modernisointiin sekä auttavat edistämään Euroopan liikenneverkon vihreää siirtymää.

Valtioneuvoston talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 19.12.2023 kokouksessaan sitä, että Turun Tunnin Juna Oy hakee CEF-tukea tammikuussa 2024 päättyvässä haussa Salo–Hajala- sekä Espoo–Hista-yhteysväliin rakentamissuunnitteluun sekä rakentamiseen ja yhtiön toimialaan kuuluvien muiden ratayhteyksien rakentamissuunnitteluun. CEF-tukihakemuksen jättäminen edellyttää vielä raha-asiainvaliokunnan hyväksyntää.

Myös Turun Tunnin Juna Oy:n yhtiökokous päätti 20.12.2023, että yhtiö hakee CEF-tukea talouspoliittisen ministerivaliokunnan kirjauksen mukaisesti, eli Salo-Hajala ja Espoo-Hista yhteysvälin rakentamissuunnitteluun sekä rakentamiseen ja yhtiön toimialaan kuuluvien muiden ratayhteyksien rakentamissuunnitteluun. Yhtiö on valmistellut CEF-hakemuksen ministerivaliokunnan ja yhtiökokousten linjausten mukaisesti siten, että hakemusasiakirjat ovat siirtyneet 2.1.2024 Traficomien kautta ministeriöiden viimeisteltäväksi ja jätettäväksi edelleen EU komissiolle.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti valtion rahoitusosuudeksi 51 % ja muiden osakkaiden 49 %. Samalla jatketaan hankkeeseen liittyvien riskien selvittämistä ja hallintaa sekä taloudellisesti kestävien ratkaisujen hakemista. Rakentamisvaiheesta ei ole tehty päätöstä. Rakentamisvaiheeseen siirtymisestä päätetään erikseen. Lisäksi ministerivaliokunta puolsi Turun Tunnin Juna Oy:n nimen muuttamista Länsirata Oy:ksi, jonka myös Turun Tunnin Juna Oy:n yhtiökokous 20.12.2023 asiana hyväksyi.

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 omistusosuksiensa suhteessa noin 77,35 milj. eurolla ja rahoitus on toteutettu pääomittamalla yhtiötä vuosittain sille muodostuvia suunnittelukustannuksia vastaavasti. Yhtiö on saanut ratasuunnitteluun 50 % Euroopan Unionin CEF-rahoitusta ja suunnittelu on edennyt sille asetetussa aikataulussa kustannusarvion mukaisesti.

Yhtiön voimassa olevassa osakassopimuksessa on kirjattu mahdollisen rakentamisvaiheen jatkorahoituksen osalta, että osakkaiden neuvotteluiden tuloksena yhtiö voi kerätä tarvittavan rahoituksen osakkailta ja/tai kolmansilta osapuolilta erikseen päätettävällä tavalla. Selvyyden vuoksi on lisäksi todettu, että osakassopimuksen mukaiset aiemmat rahoitussitoumukset tai niiden keskinäiset suhteelliset osuudet eivät luo oletamaa mahdolliseen myöhempään rakentamisvaiheen rahoitukseen, rahoitussitoumuksiin, niiden suhteellisiin osuuksiin tai muihin rahoituksen ehtoihin. Jatkorahoitus vielä siten edellyttää yhtiön omistus- ja rahoitusrakenteen uudelleenjärjestelystä sekä uudistettua osakassopimusta.

Yhtiön rahoitussitoumuksen suhteellinen jakautuma määräytyy siten neuvotteluissa 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.

Mikäli rakentamisvaiheeseen päätettäisiin siirtyä pääomittamalla yhtiötä nykyisen osakassopimuksen mukaisilla omistusosuuksilla ja kirjauksilla, Espoon kaupungilta edellytettäisiin noin 65 milj. euron rahoitussitoumuksen antamista päätetyn Salo–Hajala- sekä Espoo–Hista-yhteysvälien toteuttamiseen. Selvyyden vuoksi on todettava, että tässäkin vaiheessa neuvoteltavat ja mahdollisesti toteutettavat rahoitusjärjestelyt eivät vielä sido osakkaita investointihankkeen seuraavien toteutusvaiheiden rahoituksen osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on neuvotteluissa edellyttänyt, että CEF-hakemuksen liitteeksi tarvitaan hankeyhtiön osakkailta alustava

rahoitussitoumus siitä, että osakkaat ovat mukana hankkeen kansallisen rahoituksen toteuttamisessa. Alustavan rahoitussitoumuksen tarkoituksena on mahdollistaa CEF-tukihakemuksen jättäminen tammikuun 2024 aikana. Selkeyden vuoksi todetaan, että tahtotila ei velvoita osakkaita osallistumaan rahoitukseen ja rahoittaminen on ehdollinen kunkin osakkaan toimivaltaisten päätöksentekoelementtien myöhemmille päätöksille. Hankeyhtiön osakkaiden tarkoituksena on jatkaa keväällä 2024 tarkempia keskusteluita mainittujen hankkeiden rahoittamiseen sitoutumisesta ja kunkin osakkaan osuudesta rahoittamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on toimittanut osakkaille hyväksyttäväksi oheisen liitteen mukaisen dokumentin. Dokumentti vastaa talouspoliittisen ministerivaliokunnan 19.12.2023 kokouksessaan päättämää kantaa, mutta dokumentissa mainituista rahoitusosuuksista ei ole löytynyt yhteisymmärrystä osakkaiden käymissä neuvotteluissa.

Tahtotila Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen rahoittamisesta

Espoon kaupungin näkemyksen mukaan neuvotteluja tulisi jatkaa ja kaupunginhallitukselle esitetään hyväksyttäväksi reunaehdot ja käytäviin neuvotteluihin. Kuntien investointikyky on heikentynyt soteuudistuksen myötä merkittävästi. Kaikki tukitoiminnot eivät kuitenkaan skaalaudu täysimääräisesti ja näiden osalta rahoitusvastuu jäi kaupungille. Kaupungille on jäänyt myös täysimääräinen rahoitusvastuu kokonaisvelasta, joka on syntynyt osittain myös siirtyneiden toimintojen tarpeista.

Vuoden 2023 lopussa valtiovarainministeriö ilmoitti soteuudistuksen seurauksena tehtävistä lisäleikkauksista. Näitä ei ole kyetty huomioimaan taloussuunnittelussa ja lisäleikkaukset siirtyvät suoraan lisäsopeutustavoitteeksi.

Kaupungin investointikyky ei mahdollista valtion päätöksen mukaista osallistumista ratahankkeen rahoittamiseen. Uusien rahoitusvastuiden lisäämistä voidaan pitää kuntataloudelle kohtuuttomana.

Hankeyhtiön perustamisvaiheessa kuntien rahoitusosuus on ollut 49 % ja tätä osuutta tulee pienentää vastamaan suuruusluokaltaan määrää, jolla valtio on lainsäädäntöuudistuksilla heikentänyt kuntien investointikykyä.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 19.12.2023 kokouksessaan, että Lentoratahankkeen osalta Yhtiön omistus ja rahoitusvastuut jakautuisivat siten, että Suomen valtio omistaisi 70 %, Helsingin kaupunki 18,17 %, Vantaan kaupunki 9,08 % sekä Lahden kaupunki 2,75 %. Espoon kaupunki katsoo, että ratahankkeissa kuntarahoituksen määrän tulisi olla vähintään yhdenmukainen eikä Länsirata Oy:lle voida asettaa suurempaa rahoitusosuutta.

Edelleen Espoo pitää rahoituksen edellytyksenä, että kaikki nykyiset osakaskunnat osallistuvat myös hankkeen jatkorahoitukseen.

Rataosuus on osa eurooppalaista TEN-T-verkkoa ja Suomen valtio on sitoutunut saattamaan verkolle kuuluvat yhteydet EU-asetuksen vaatimalle tasolle vuoteen 2040 mennessä. Turku-Helsinki-yhteysvälin osalta tämä tarkoittaa nopean ratayhteyden toteuttamista. Tälläkin perusteella Espoon kaupunki katsoo, että ratahankkeen rahoitus kuuluu ensisijaisesti ja talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksessä mainittua osuutta suuremmalta osin valtion rahoitettavaksi.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Tahtotila Länsirata Oy
- 2 Äänestyslista § 12 Lahtinen
- 3 Äänestyslista § 12 Gestrin

Oheismateriaali

Tiedoksi