

LÄNSIMETRO

Toimintakertomus 2021



TILIKAUDEN AIKAINEN TOIMINTA

Metroinfra kahdessa vaiheessa	3
Toimitusjohtajan katsaus	4
Kasvukäytävä kaupunkien kehitykselle	5
Länsimetro rakentaa ja omistaa	6
Organisaatio	7
Käyttö, omistaminen ja kehittäminen	8
Länsimetro-konserni	11
Matinkylä-Kivenlahti	13
Ympäristö	18

ARVIO TULEVASTA KEHITYKSESTÄ

Käyttö, omistaminen ja kehittäminen	20
Matinkylä-Kivenlahti	21
Ympäristöseuranta	21

ARVIO TALOUDELLISESTA ASEMASTA JA TULOKSESTA

Toiminnan tunnusluvut ja henkilöstö	24
Tuloslaskelma ja tase	25
Yhtiön osakkeet	26
Tietoja yrityksen organisaatiosta, johdosta ja tilintarkastajista	26

Tilikauden aikainen toiminta

METROINFRAA KAHDESSA VAIHEESSA



Länsimetro Oy:n tehtävä on rakentaa, omistaa, ylläpitää ja kehittää Länsimetron metrojärjestelmää, rataa ja asemia Ruoholahdesta länteen. Ruoholahdesta itään kulkevan rataosuuden ja asemien omistamisesta ja kehittämisestä vastaa Helsingin kaupunki ja Helsingin kaupungin liikenne-liikelaitos, HKL.¹⁾

Länsimetro Oy:n tehtävänä on metrojärjestelmän ja infran omistajana varmistaa, että länsimetron metrojärjestelmä asemineen on turvallinen matkustamisympäristö koko elinkaarensa ajan. Länsimetron rakentaminen toteutetaan kahdessa vaiheessa. Vaihe 1 Ruoholahti–Matinkylä ja vaihe 2 Matinkylä–Kivenlahti. Länsimetro Oy on vastannut hankesuunnitelman mukaisen kokonaisuuden rakennuttamisesta ensin Ruoholahdesta

Matinkylään ja vastaa rakennuttamisesta rakentamisen toisessa vaiheessa Matinkylästä Kivenlahteen.

Länsimetro Oy omistaa metroradan asemineen Ruoholahdesta Matinkylään. Rataosuuden pituus on noin 14 kilometriä. Osuudelle sijoittuu kahdeksan asemaa, joista Lauttasaari ja Koivusaari sijaitsevat Helsingin kaupungin ja loput, Keilaniemi, Aalto yliopisto (Otaniemi), Tapiola, Urheilupuisto, Niittykumpu sekä Matinkylä, Espoon kaupungin alueella.

Toisessa vaiheessa Matinkylästä Kivenlahteen Länsimetro-hankkeessa rakennetaan seitsemän kilometriä uutta ratalinjaa ja viisi uutta asemaa sekä Sammalvuoreen metrovarikko. Länsimetro Oy:n omistukseen jäävät rakenteilla olevalla Matinkylä–Kivenlahti-osuudella Finnoon, Kaitaan, Soukan, Espoonlahden ja Kivenlahden asemat sekä Sammalvuoreen maanalainen metrovarikko liityntä-

raiteineen. Toisen rakennusvaiheen päättyessä Länsimetro Oy vastaa noin 2,5 miljardin euron kiinteistö- ja infraomaisuudesta.

Omistajakaupungit ovat sopineet rakennus- ja ylläpitokustannusten kattamisesta rajalta poikki periaatteella siten, että kumpikin osakas vastaa omalla alueellaan toteutettavien investointien rahoituksesta ja niiden kunnossapidosta syntyvistä kustannuksista. Ne kustannukset, joita ei kyetä kohdentamaan edellä mainitun periaatteen mukaisesti, jaetaan pääsääntöisesti maantieteellisesti kohdennettujen kustannusten suhteessa.

Ensimmäisen vaiheen rata ja asemat luovutettiin HKL:n hallintaan, vastuulle ja hoitoon 3.10.2017. Matkustajaliikenne ensimmäisellä vaiheella alkoi 18.11.2017. HKL vastaa Länsimetron omistamien asemien ja radan huollosta ja ylläpidosta ja raportoi siitä Länsimetro Oy:lle.

” Toisen rakennusvaiheen päättyessä Länsimetro Oy vastaa noin 2,5 miljardin euron kiinteistö- ja infraomaisuudesta.”



Länsimetro Oy:n omistuksessa on 13 metroasemaa Ruoholahdesta länteen.

¹⁾ HKL muuttui vuoden 2022 alussa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ksi. Vuoden 2021 toimintakertomuksessa puhutaan vielä HKL:stä.

Ruoholahti–Matinkylä-osuus on ollut liikenteellä neljä vuotta. Matkustajien käytössä on nykyaikaista ja maailman turvallisinta metroinfraa. Kakkosvaiheen osuus Matinkylästä Kivenlahteen on rakenteilla ja rakentaminen etenee suunnitelmien mukaisesti. Vuoden 2021 aikana rakentamisessa edettiin testausvaiheeseen projektisuunnitelman mukaisesti. Koeajot alkoivat kesäkuussa päivälleen suunnitellun aikataulun mukaisesti. Edelleen käynnissä oleva koronapandemia on vaikuttanut liikenteellä olevan osuuden matkustajamääriin, mutta ei juurikaan Matinkylä–Kivenlahti-osuuden rakentamisen etenemiseen. Pää toteuttajien ja projektiorganisaation ripeillä toimenpiteillä, ohjeistuksilla ja viestinnällä tartuntoja pystyttiin ennaltaehkäisemään ja koronan vaikutukset minimoimaan työmailla 2021 aikana.

Kehitämme myös jatkuvasti jo liikenteellä olevien asemien käytettävyyttä ja panostamme turvallisuuteen.

Metroa rakennetaan, koska se tuo elinvoimaa ja mahdollistaa uusien kotien, palvelujen ja työpaikkojen syntyminen ekologisella tavalla. Metro on kestävästä joukkoliikennettä ja asemat ovat arkkitehtuuriltaan vetovoimaisia suomalaista arkkitehtuuri-

osaamista parhaimmillaan. Loppuvuodesta 2021 valmistuivat Matinkylä–Kivenlahti-osuuden vaiheen asemataidehankkeet. Jokaisella uudella asemalla on aseman arkkitehtuuriin ja alueen ilmeeseen nivoutuva taideteos.

Toimiva, helppo joukkoliikenne lisää alueen elinvoimaisuutta ja saavutettavuutta. Espoon kaupungin arvioiden mukaan metron varren kiinteistökehityksen jalostusarvo on jopa 30 miljardia euroa vuoteen 2050 mennessä. Suurin osa tästä kiinteistökehityksestä on asuinrakentamista, mutta myös työpaikkojen määrän odotetaan kaksinkertaistuvan metron vaikutusalueella.

Länsimetro ei ole vain Helsingin ja Espoon hanke. Julkinen liikenne ja toimivat matkaketjut parantavat koko Suomen mahdollisuuksia menestyä kansainvälisessä kilpailussa yrityksistä ja työpaikoista. Emme rakenna vain metroa vaan kaikkea sitä mitä metro mahdollistaa.

Ville Saksi

Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja



” Julkinen liikenne ja toimivat matkaketjut parantavat koko Suomen mahdollisuuksia menestyä kansainvälisessä kilpailussa yrityksistä ja työpaikoista.”

KASVUKÄYTÄVÄ KAUPUNKIEN KEHITYKSELLE



Joukkoliikenneväylänä Länsimetro muodostaa keskeisen ja merkittävän osan pääkaupunkiseudun joukkoliikennepalveluiden runkolinjastoa. Länsimetro Oy osallistuu pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Keskeisiä yhteistyötahoja ovat omistajakaupungit Espoo ja Helsinki, HSL, HKL, metron vaikutusalueen muut rakennushankkeet ja kiinteistönaapurit.

Joukkoliikennepalveluiden järjestämisestä ja joukkoliikenteen suunnittelusta jäsenkuntiansa alueella, aikatauluista ja metron liityntäliikenteestä vastaa Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä (HSL).

Joukkoliikennepalveluita operoi Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL). HKL omistaa, hallinnoi ja ylläpitää sekä kehittää nykyistä kantametron rataa Mellunkylästä ja Vuosaaresta Ruoholahteen sekä omistaa ja huoltaa liikkuvan kaluston.

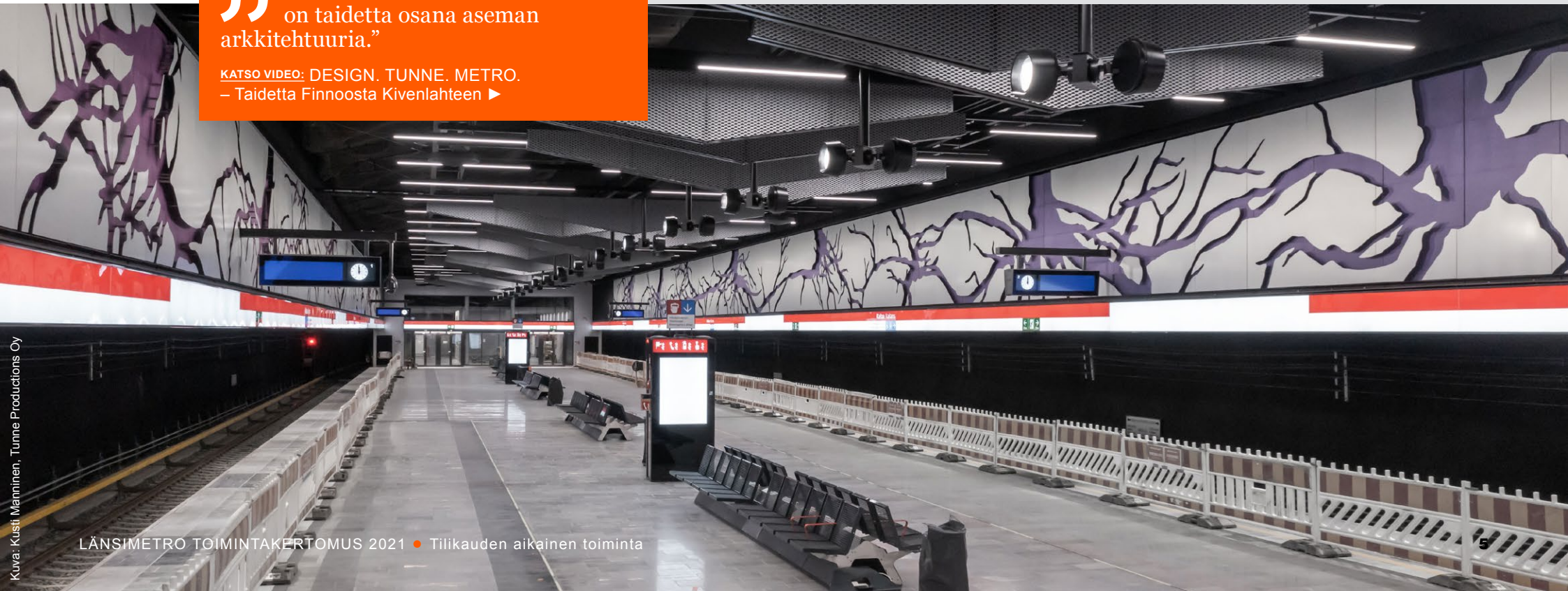
HKL:n omistuksessa ovat myös kaupunkiraideliikennevarikot, joiden toiminnoista se vastaa.

Länsimetron osuudella HKL toimii metroradan ja asemien ylläpito- ja hallintopalvelujen tuottajana sekä vastaa Traficomille rataverkon haltijana raideliikennelain velvoitteista 3.2.2017 allekirjoitetun ja 27.11.2019 päivitetyn ja uudistetun Länsimetro Oy:n ja HKL:n välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti.

” Jokaisella uudella asemalla on taidetta osana aseman arkkitehtuuria.”

KATSO VIDEO: DESIGN. TUNNE. METRO.
– Taidetta Finnoosta Kivenlahteen ▶

Kaitaan metroaseman asemalaiturilla sijaitsee Antti Tantun graafinen teos ”Juurtuminen”



LÄNSIMETRO RAKENTAA JA OMISTAA



Ruoholahti-Kivenlahti-rataosuuden ja asemien omistajana ja kehittäjänä Länsimetro Oy tarjoaa edellytykset joukkoliikennepalvelujen sujuvalle ja tehokkaalle järjestämiselle ja liikenteen turvalliselle operoinnille. Tämän ohella Länsimetro vaikuttaa kaupunkirakenteelle asetettujen kehittämistavoitteiden toteutumiseen valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien välisten maankäytön ja liikennesopimusten puitteissa.

Länsimetro on muodostunut molemmissa kaupungeissa kasvukäytäväksi kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Erityisesti näin on Espoossa, jossa Länsimetro mahdollistaa Espoon strategiassaan asettamien kasvu-, laadullisten ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumista.

Metro on iso investointi. Metro lisää alueen vetovoimaa niin yritysten ja toimintojen sijoittumispaikkana kuin asumisenkin osalta. Esimerkiksi Lähi-Tapiola on investoinut yhden aseman läheisyyteen eli Tapiolan puoli miljardia euroa. Ilman metron rakentamispäätöstä Aalto-yliopistoa olisi tuskin syntynyt. Metro on myös parantanut Etelä-Espoon kulttuuritoimintojen saavutettavuutta ja tunnettuutta. Poikittaista joukkoliikennettä pääkaupunkiseudulla tulee vielä sujuvoittamaan Otaniemen ja Itäkeskuksen yhdistävä pikaraitiotie Raide-Jokeri vuonna 2024.



Metrolikenteen alkaessa monen uuden aseman läheisyydessä on käynnissä rakennustöitä. Länsimetro Oy varautuu kuitenkin tulevaan kaupunkikehitykseen rakentamalla sisäänkäynnit siten, että metro palvelee käyttäjiään myös tulevaisuudessa. Kaikissa vaiheissa matkustajille on taattava turvallinen ja esteetön kulku metroasemien läheisyydessä käynnissä olevasta muusta rakentamisesta huolimatta.

[LUE LISÄÄ: Pyöräpysäköintiin panostetaan ▶](#)

ORGANISAATIO



Länsimetro Oy on Espoon ja Helsingin kaupunkien yhteisesti omistama keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö. Espoon kaupungin omistusosuus on 84,4 %, Helsingin kaupungin 15,6 %. Yhtiön tehtävänä on rakentaa, omistaa, ylläpitää ja kehittää Länsimetron metrojärjestelmää, rataa ja asemia Ruoholahdesta länteen.

Länsimetro Oy muodostaa alakonsernin, johon kuuluvat tytäryhtiöt vastaavat liityntäpysäköinti- ja bussiterminalitoimintojen tuottamisesta metrokäytävän yhteydessä.

Länsimetro Oy:n palveluksessa oli vuoden 2021 lopussa 17 henkilöä. Matinkylä–Kivenlahti-hankkeen toteutusta varten Länsimetro Oy toimii integroidussa tilaajaorganisaatiossa yhdessä rakennuttamispalveluista vastaavien ulkopuolisten asiantuntijoiden kanssa. Tämän organisaation vahvuus oli vuoden 2021 lopussa 120 henkilöä.

Länsimetro Oy:n toimintaa ohjaa hallitus. Hallitukseen kuuluu 6 jäsentä, jotka omistajat nimittävät. Hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä,

lisäksi hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty.

Länsimetro Oy kuuluu Espoo-konserniin. Yhtiö raportoi säännöllisesti omistajilleen Espoon ja Helsingin kaupungeille konserniohjeiden määräysten mukaisesti. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaavat Espoon ja Helsingin konsernijaostot.

Länsimetro Oy on julkinen hankintayksikkö ja se kilpailuttaa hankinnat erityisalojen hankintalain mukaisesti.

Kuva: Inday, Timo Kauppila

Länsimetro-projektin ja Länsimetro Oy:n toimitilat ovat Espoon Matinkylässä.

” Yhtiön tehtävänä on rakentaa, omistaa, ylläpitää ja kehittää Länsimetron metrojärjestelmää, rataa ja asemia Ruoholahdesta länteen.”

LUE LISÄÄ: Organisaatio ja päätöksenteko (lansimetro.fi) ▶



Matkustajaliikenne Matinkylään alkoi 18.11.2017. Länsimetron kaupallisen matkustajaliikennöinnin aikana on edelleen tunnistettu kehitystarpeita ylläpidon, hallinnon ja kehittämis- sekä investointihankkeiden toteutuksessa ja vastuissa. Näiden perustella HKL ja Länsimetro ovat yhdessä kehittäneet kunnossapidon prosesseja ja organisaatiota. Sopimus Länsimetron ylläpidosta ja hallinnoinnista päivitettiin vuoden 2019 aikana.

Vuoden 2021 ajan Länsimetro Oy:n ja HKL:n välillä on ollut käynnissä sopimusvalmistelu koskien yhteistyösopimusta Matinkylä–Kivenlahti-osuuden vaiheen valmistumisen jälkeiselle ajalle. Nykyinen yhteistyösopimus on voimassa Matinkylä–Kivenlahti-osuuden liikennöinnin alkuun asti. Sopimusvalmistelu on edennyt hyvin vuoden 2021 aikana, mutta avoimet asiat vaativat vielä omistajien ohjausta. Sopimuskokonaisuus ei valmistunut alkuperäisen tavoitteen mukaisesti vuoden 2021 loppuun mennessä vaan siirtyy vuodelle 2022. Sopimuksen keskeneräisyydestä huolimatta uuden valmistellun yhteistyösopimuksen mukaiset tarvittavat valmistelut Matinkylä–Kivenlahti-osuuden käyttöönottoon liittyen ovat käynnissä.

Vuoden 2021 ajan käytön ja omistamisen yhtenä painopisteenä käytössä olevan Ruoholahti–Matinkylä-osuuden lisäksi on ollut valmistautuminen Matinkylä–Kivenlahti-osuuden hallinnointi- ja ylläpitovaiheeseen.

Länsimetron omistaman infran luotettavuus ja toimintavarmuus on erittäin hyvällä tasolla. Koko vuoden 2021 aikana tapahtui vain yksittäisiä Länsimetron infrasta johtuvia vikatapahtumia, jotka aiheuttivat metroliiikenteessä ajamattomia lähtöjä.

Vastuullinen omistaminen on yhteistyötä

Vuoden 2021 aikana viranomaistahojen kanssa on toimittu vakiintuneiden yhteistyökäytäntöjen mukaisesti. Länsimetro Oy toimii rakennetun ympäristön kehittämisessä aktiivisesti yhteistyössä kaavoitus- ja lupaviranomaisten kanssa. Erilaisia lausuntoja rakennuslupia ja asemakaavaehdotuksia koskien toimitetaan viranomaisten ja asemaympäristöissä käynnissä olevien kehityshankkeiden ja niiden eri toimijoiden pyynnöstä. Lupiin ja lausuntoihin liittyvät pyynnöt ja yhteistyö metron lähellä olevien kehitys-

hankkeiden kanssa on ollut vuoden 2021 aikana aktiivista erityisesti Lauttasaaren, Keilaniemen, Tapiolan ja Matinkylän asemien välittömään läheisyyteen valmisteltujen hankkeiden osalta.

Omaisuus- ja käyttöriskejä arvioitiin ja riskienhallinnan toimenpiteitä kehitettiin työpajoissa yhdessä HKL:n, pelastusviranomaisten ja Espoon kaupungin edustajien kanssa. Yleisesti riskivaikutusten painopiste on pääosin turvallisuusriskeissä ja yleisesti turvallisuusasioissa.

Tapiolan metroasema



” Koko vuoden 2021 aikana tapahtui vain yksittäisiä Länsimetron infrasta johtuvia vikatapahtumia, jotka aiheuttivat metroliiikenteessä ajamattomia lähtöjä.”

Kesällä 2019 käyttöönotettua tiedonhallintajärjestelmää kehitystyötä jatkettiin aiemmin käynnistettyjen kehitystöiden osalta. Kehitystyöt on käynnistetty saatujen käyttäjäpalautteiden ja havaittujen kehitystarpeiden perusteella.

Kesäkuussa 2020 käyttöönotettu huoltokirja on aktiivisessa käytössä ja seurannassa. Uuden sähköisen huoltokirjajärjestelmän käyttöönotosta ja sen käytöstä on kerätty käyttäjäpalautetta, jotta toimintoja ja huoltosuunnitelmia voidaan kehittää metron ylläpitoa parhaiten palvelevaksi.

Ympäristöseurantoja ja raportointia jatkettiin viranomaisten edellyttämässä laajuudessa. Pohjaveden imeytystoimia jatketaan Lauttasaareissa sekä Urheilupuistossa.

Koronapandemia vaikutti edelleen vuonna 2021 merkittävästi metron matkustajamääriin ja vaati metron ylläpitoa toimintaa huomioimaan koronapandemian vaikutukset ja varautumaan koronatilanteen jatkuvaan muutokseen. Koronapandemiasta huolimatta ylläpidon toiminnallinen tilanne on ollut vakaa eikä korona ole aiheuttanut merkittäviä toiminnallisia häiriöitä.

HKL on ylläpitänyt ja raportoinut säännöllisesti tilannekuvaa Helsingin kaupunginkanslialle, Espoon kaupungin turvallisuusyksikölle, HSL:lle sekä Traficomille.

Koronapandemia on huomioitu ylläpitotoiminnassa, etenkin siivouksessa.

Länsimetron asemien ja palveluiden kehittäminen jatkuu

Liikenteen aloituksen jälkeen Länsimetro Oy on aktiivisesti toteuttanut omaisuutensa kehittämis- ja parannushankkeita. Metron operoinnin aikana toteutettuja suurempia käyttövaiheen investointeja ovat Koivusaaren metroaseman lattian uusiminen,



Tapiolan Urheilupuiston alue kehittyi voimakkaasti. Urheilupuiston metroaseman itäisen sisäänkäynnin yhteyteen rakennettiin 2021 lopussa 54 uutta pyöräliityntäpaikkaa.

LUE LISÄÄ: Metroasemat ovat muutakin kuin läpikulkupaikkoja. Espoo-päivänä 28.2.2021 metroasemilla nähtiin tanssi- ja musiikkiesityksiä. ►

Urheilupuiston metroaseman poistumisportaan muuttaminen sisäänkäynniksi, Matinkylän metroaseman huoltotunneliin toteutetut väestönsuojapaikat Espoon kaupungille ja Matinkylän metroaseman lippuhalliin rakennettu lasiseinä rajoittamaan metrotunnelista tulevaa ilmavirtaa bussiterminaali- ja kauppakeskustasolle.

Muita toteutettuja käyttövaiheen investointeja on esimerkiksi sähköinen huoltokirjajärjestelmä ja tiedonhallintajärjestelmä, viranomaisverkon kehittäminen, huoltotasojen asentaminen, Urheilupuiston pyöräpaikkojen rakentaminen, teknillisen verkon kytkimien uusiminen, varavoimakoneiden jäähdytysputkien huuhtelujärjestelmän rakentaminen, kuilujen sääsäleikköjen

ohjaustavan muutokset sekä tunnelin ja asemien energiamittareiden etäluennan tarkkuuden parantaminen. Käyttövaiheen investointeja on tehty yhteensä 0,9 miljoonan arvosta.

Länsimetron Ruoholahti–Matinkylä-osuudelle kahden edellisen vuoden aikana tehdyt käytettävyyttä parantavat investointihankkeet, joista merkittävimmät Matinkylän läntinen sisäänkäynti ja Urheilupuiston itäinen sisäänkäynti ovat takuuvaiheessa. Matinkylän väestönsuojan takuutarkastukset pidettiin Q4-2021 aikana.

Joulukuussa 2021 valmistui Urheilupuiston itäisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen polkupyörien pysäköintialue.

Urheilupuiston itäinen sisäänkäynti pyörätelineineen tarjoaa sujuvan ja nopean yhteyden idän suunnasta saapuville matkustajille suoraan hissillä aseman laituritasolle. Sisäänkäynti otettiin käyttöön 29.2.2020.

Lisäksi vuoden 2021 aikana on edistetty Keilaniemen aseman koulutus- ja näyttelytilan muutostöitä liiketilakäyttöä varten. Keilaniemen liiketilasta on allekirjoitettu vuokrasopimus syksyllä 2021 ja uuden vuokralaisen tarvitsemat muutostyöt ovat suunnitteluvaiheessa.

Metrojärjestelmään liittyvinä kehittämishankkeina ovat valmituneet mm. pilottihankkeena ollut kuilujen sääsäleikköjen huoltotasojen asentaminen, teknillisen verkon kytkimien uusiminen, sääsäleikköjen ohjaustavan muutokset, kosteusantureiden lisäykset ja kuilujen yläpäiden sähkölämmitykset.

Vuodelle 2022 suunnitellaan käynnistettäväksi sääsäleikköjen huoltotasojen lisäysinvestointia. Vuonna 2022 valmistellaan parannusinvestointia palorullaovien käytettävyyteen ja huoltavuuteen.

Vuoden 2020 lopulla aloitettiin pakettiautomaattien pilottihanke. Metroasema on otollinen paikka pakettiautomaatin sijoituspaikaksi, koska se on monien päivittäisen kulkureitin varrella. Automaatin turvallisen sijoittamisen varmistamisen jälkeen pilottihanke alkoi vuonna 2021 Otaniemen metroasemalta.

Länsimetron mainosoperaattorina toimiva JCDecaux aloitti vuonna 2020 Helsingin rautatien metroaseman laituritasolla projektorimainonnan pilotoinnin. Onnistuneen pilottihankkeen jälkeen projektoreja on määrä asentaa myös Länsimetron metroasemille. Matinkylän asemalla on käynnissä digimainonnan pilottihanke, jonka perusteella arvioidaan vastaavan laitteiston sijoittamismahdollisuuksia muille asemille.

Metron kapasiteetin ja luotettavuuden lisääminen

Metron matkustajamäärät kasvoivat voimakkaasti ennen koronapandemiaa. Vuodesta 2010 vuoteen 2019 metron käyttäjien kokonaismäärä on kasvanut noin 62 prosenttia.

Matkustajamäärät kasvoivat koko metrolinjalla erityisen paljon, kun länsimetron liikenne käynnistyi vuonna 2017.

HSL:n liikenne-ennusteiden mukaan pääkaupunkiseudun maankäytön kehittyessä tulee metron matkustajamäärä ylittämään sen nykyisen kapasiteetin tämän vuosikymmenen aikana. Käynnissä oleva koronapandemia asettaa haasteita tulevan kapasiteettitarpeen arvioinnille.

Matkustajamäärät odotetaan kasvavan edelleen, kun metroliikenne Kivenlahteen alkaa. Myös metron itähaaran matkustajamäärät kasvavat Helsingin maankäytön tiivistyessä metron vaikutusalueella.

Metron kapasiteetin ja luotettavuuden kehittämisestä valmistui joulukuussa 2020 yleissuunnitelma. Yleissuunnitelmassa esitellään keinoja, joilla matkustajakapasiteettia on mahdollista lisätä. Nyt suunniteltujen kapasiteetin kehittämistoimien odotetaan riittävän 2060-luvulle saakka.

HKL, HSL, Länsimetro Oy ja Espoon kaupunki ovat sopineet yhteistyöstä metron kapasiteetin ja luotettavuuden parantamiseksi. Toimenpiteiden suunnittelu jatkuu vuonna 2022.

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan, kun metroliikenne Matinkylästä Kivenlahteen alkaa vuonna 2023. Metron kapasiteetin ja luotettavuuden parantaminen jatkuu vuonna 2022 Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenteen, HSL:n ja Länsimetron yhteistyönä.

[LUE LISÄÄ](#) ►



Länsimetro Oy:llä on kolme tytäryhtiötä sekä yksi osakkuusyhtiö. Tytäryhtiöt ovat Koy Matinkylän bussiterminaali, Koy Matinkylän liityntäpysäköinti ja Koy Kivenlahden liityntäpysäköinti. Näiden lisäksi Länsimetro Oy omistaa osuuden Tapiolan keskuspysäköinti Oy:stä. Tytär- ja osakkuusyhtiöiden toiminta liittyy metroluokitteluun tukevaan liityntäliikenteeseen.

Kiinteistö Oy Matinkylän Liityntäpysäköinti

Yhtiön tehtävänä on ollut vastata Matinkylän liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisesta ja nyt liityntäpysäköintipaikkojen ylläpidosta. Matinkylän liityntäpysäköinti rakennettiin osana Matinkylän metrokeskushanketta, joka toteutettiin yhdessä Citycon Oyj:n ja NCC Property Development Oy:n kanssa.

Matinkylän liityntäpysäköintilaitos otettiin käyttöön 18.11.2017 metron matkustajaliikenteen aloituksen yhteydessä. Metron liityntäliikennettä palvelee 353 autopaikkaa kauppakeskus Iso Omenan P3-tasolla. Näistä 10 on sähköautojen latauspaikkoja ja 10 liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja. Pysäköintilaitoksen operointi on annettu Aimo Parkin hoidettavaksi.

Tilikauden aikana pysäköintilaitoksen toiminta oli suunnitelman mukaista. Pysäköintilaitoksen toiminta on käyttöönoton jälkeen ollut vakaata ja pysäköintipaikkojen käyttöaste nousujohteinen lukuun ottamatta vuosia 2020 ja 2021. Pysäköintipaikkojen käyttöaste on toiminnan aikana normaalisti ollut noin 50%, mutta koronapandemian vuoksi pysäköintipaikkojen käyttöaste laski merkittävästi vuosina 2020 ja 2021. Pysäköintimäärä vuonna 2021 oli noin 20 000.

Yhtiölle myönnettiin vuonna 2020 asemakaavasta poikkeamis-lupa, jolla mahdollistetaan ylimääräisen liityntäpysäköintikapasiteetin vuokraaminen muuhun käyttöön. Tarkoituksena on saada lisätuloja yhtiölle, kuitenkin turvaten pysäköintipaikkojen riittävyys liityntäpysäköintiin. Kaupallisten pysäköintipaikkojen markkinointi on aloitettu vuonna 2021.

Laitoksen käytettävyyttä on pyritty parantamaan muun muassa parantamalla opasteita ja pysäköintilaitoksen sisään- ja uloskäynnit on muutettu puomittomiksi.

Pysäköintilaitoksen toiminta rahoitetaan pysäköinnistä saatavilla maksuilla sekä emoyhtiön suorittamalla hoito- ja rahoitusvastikkeilla. Tilikauden tulos oli 13 275,85 euroa.

Kiinteistö Oy Matinkylän Bussiterminaali

Yhtiön tehtävänä on ollut vastata Matinkylän bussiterminaalin rakentamisesta ja nyt bussiterminaalin ylläpidosta.

Matinkylän bussiterminaali toteutettiin osana Matinkylän metrokeskushanketta, joka toteutettiin yhdessä Citycon Oyj:n ja NCC Property Development Oy:n kanssa.

Matinkylän Bussiterminaali otettiin käyttöön 4.1.2018, jolloin HSL aloitti liityntäliikenteen Matinkylän metroasemalle.

Terminaalissa on 10 lähtölaituria, kolme saapuvan liikenteen laituria, pysäköintialue linja-autoille sekä sosiaalilait kuljettajille. Terminaaliin ajaa toistakymmentä bussilinjaa ja sinne ajetaan

lähes tuhat vuoroa päivittäin. Matkustajamäärä oli vuonna 2021 noin viisi miljoonaa nousijaa ja poistujaa.

Tilikauden aikana bussiterminaali toimi suunnitelman mukaisesti. Vuonna 2021 on aloitettu hanke sähköbussien latausmahdollisuuden lisäämiseksi terminaaliin. Tilikauden tulos oli -101 540,17 euroa. Yhtiön toiminta rahoitetaan emoyhtiön suorittamalla hoito- ja rahoitusvastikkeilla.

Kiinteistö Oy Kivenlahden liityntäpysäköinti Oy

Yhtiö on perustettu toukokuussa 2020 ja sen tehtävänä on rakentaa pysäköintilaitos Espoon Kivenlahteen ja myöhemmin ylläpitää ja hallinnoida yhtiön toimintaa. Pysäköintilaitos rakentuu Kivenlahden metrokeskuksen länsipuolelle ja rakentaminen aloitettiin vuoden 2021 lopussa. Pysäköintilaitos palvelee Kivenlahden metroaseman liityntäpysäköintiä sekä ympäröivien asukkaiden ja palveluiden pysäköintitarpeita. Laitoksen suunniteltu käyttöönotto on vuoden 2023 aikana ja pysäköintipaikkoja laitoksessa tulee olemaan noin 650 kpl.

Liityntäpysäköinti

Länsimetro hallitsee yhteensä 770 henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkaa kolmen metroaseman yhteydessä. Liityntäpysäköinti muilla asemilla on Espoon ja Helsingin kaupunkien järjestämää. Liityntäpysäköinnillä on tarkoitus palvella paitsi olemassa olevaa liikennettä, myös varautua kulkutapojen muutoksiin pitkällä aikavälillä.

Länsimetron hallitsemien autojen liityntäpysäköintilaitosten käyttöaste nousi tasaisesti metroluokkaan aloituksesta vuonna 2017 ja oli vuonna 2019 hieman yli 40%. Arkipäivien käyttöaste lomakausien ulkopuolella on selvästi koko viikon vuosikeskiarvoa korkeampaa. Pysäköintejä on tavanomaisena vuonna noin 120 000, joka vastaa noin puolta prosenttia metron matkustajamäärästä.

Vuonna 2020 liityntäpysäköinnin määrä romahti koronapandemian vuoksi, ja loppuvuoden ajan käyttöaste on ollut keskimäärin vain noin 10%. Vuoden 2021 aikana maksimitäyttöaste on vaihdellut 15% ja 30%:n välillä.

Pysäköintituotot ovat normaalitilanteessa hieman alle 250 000 euroa ja liityntäpysäköinnin laskennalliset kulut poistoinen on noin 3,2 miljoonaa. Vuoden 2021 pysäköintitulot ovat 85 948 euroa, käyttöasteen lasku ei juuri pienennä liityntäpysäköintitoiminnan kuluja.



Länsimetro Oy rakennuttaa Kivenlahden liityntäpysäköintilaitosta, jonka rakentaminen alkoi vuonna 2021. Pysäköintilaitoksessa on noin 650 pysäköintipaikkaa ja se on osa Kivenlahden metrokeskusta. Pysäköintilaitos otetaan käyttöön vuonna 2023. Kuvassa on Havainnekuva: DPI-U2 arkkitehdit.



Länsimetro Oy vastaa Matinkylän bussiterminaalin ylläpidosta. Vuonna 2021 aloitettiin hanke sähköbussien latausmahdollisuuden lisäämiseksi terminaaliin.

Matinkylä–Kivenlahti-hanke perustuu Espoon kaupunginvaltuuston 19.3.2018 hyväksymään päivitettyyn hankesuunnitelmaan, joka määrittelee hankkeen sisällön, budjetin ja aikataulun. Länsimetro Oy vastaa Espoon kaupungin laatiman hankesuunnitelman toteutuksesta. Länsimetro-hanke vastaa siitä, että rataosuus, asemat ja varikko rakennetaan aikataulussa ja hankesuunnitelman sekä kustannusarvion mukaisesti. Jokaisella asemalla, ratalinjalla ja Sammalvuoren varikolla on oma projektinjohtourakoitsijansa. Projektia varten on perustettu kaikki osapuolet hankkeeseen sitottava integroitu projektiorganisaatio, joka työskentelee Espoon Matinkylässä niin kutsutulla big room -periaatteella.

Hankkeen etenemisen tilanne

Asemien ja ratalinjan rakennus- ja talotekniset työt saatiin käytännössä valmiiksi vuoden 2021 aikana lukuun ottamatta puutteiden ja virheiden korjauksia. Urakoitsijoiden itselle luovutukset valmistuivat kaikkien kohteiden osalta vuoden 2021 loppuun mennessä. Hankkeen rakentamisen kokonaisvalmius joulukuun lopussa oli noin 96 %. Työmaavahvuus oli joulukuun lopussa 184 henkilöä. Koronapandemia jatkui, mutta sen vaikutukset hankkeeseen ovat edelleen jääneet vähäisiksi.

Käyttöönottovaihe alkoi urakoitsijoiden testausvaiheella. Kaikki urakat saavuttivat välitavoitteen 9 eli valmiuden tilaajan toimintakokeiden aloitukselle vuoden 2021 loppuun mennessä. Tilaajavetoinen käyttöönottovaihe B eteni hyvin. Tilaajan toiminnanvarmistustestaukset saatiin suoritettua kaikilla asemilla onnistuneesti pois lukien Espoonlahti, jonka toiminnanvarmistustestaukset on aikataulutettu tammikuulle 2022. Tilaajan yhteiskäyttökokeet saatiin valmiiksi Kaitaan ja Soukan asemilla, sekä käynnistettiin Finnoon ja Kivenlahden asemien osalta joulukuussa. Kokonaisuudessaan Matinkylä–Kivenlahti-

osuuden tilaajavetoisesta testi- ja käyttöönottovaiheesta suoritettiin vuoden 2021 loppuun mennessä noin 46 %.

Koeajoliikenne aloitettiin kesäkuussa ja marraskuussa koeajot jatkuivat jo Kivenlahteen saakka.

Sammalvuoren varikon rakennusurakan työt valmistuivat ja urakan taloudellinen loppuselvitys saatiin päätökseen marraskuussa 2020. Tämän jälkeen alkoivat HKL:n varikon varustelutyöt sekä perehdytykset ylläpitovaihetta varten. Täydentäviä rakennustöitä tehtiin projektinjohtokonsultin toimesta syksyn 2021 aikana. Myös hallinnanluovutusta HKL:lle valmisteltiin.

Sivu-urakoiden työt ja päällysrakennusurakan työt valmistuivat pääosin.

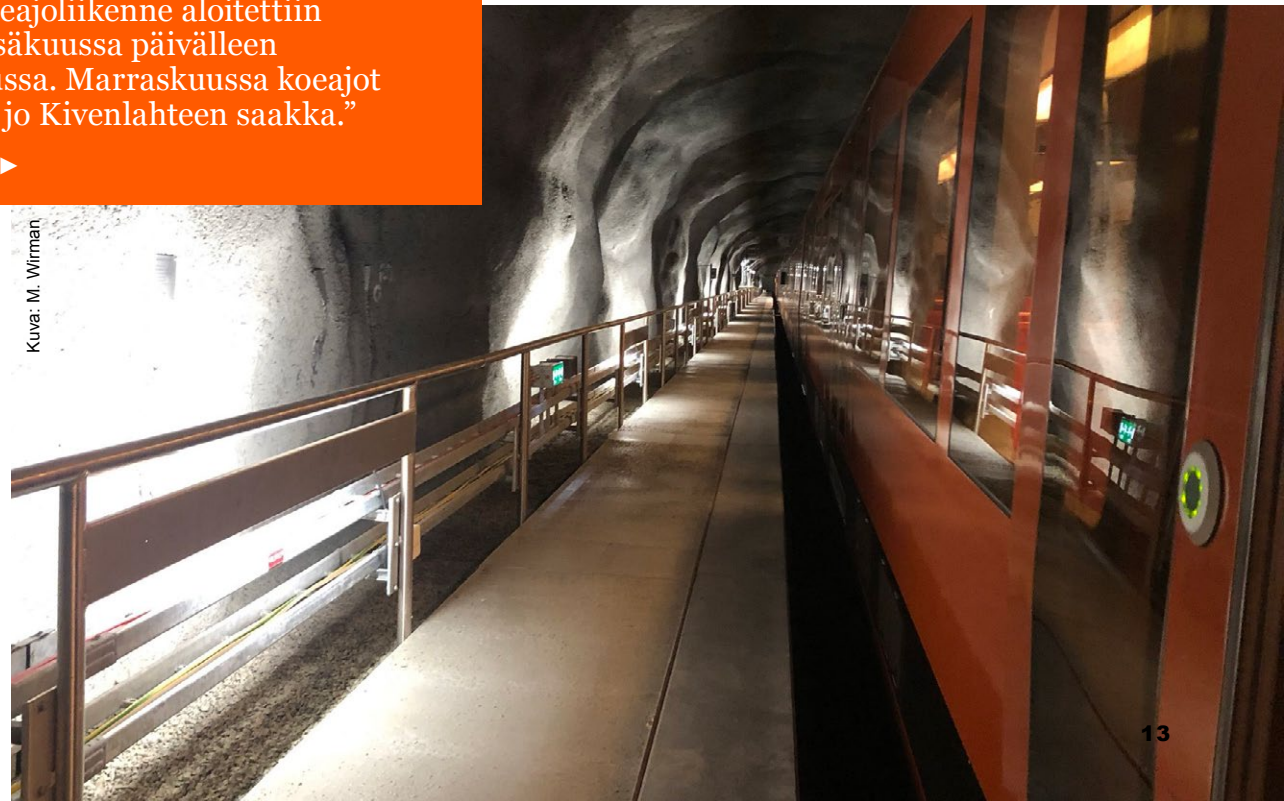
Asetinlaiteurakan työt etenevät aikataulun mukaisesti. Urakasta puuttuvat kaapelit saatiin työmaalle marraskuussa ja asennukset etenivät hyvin.

Hankkeen valmistumisen kannalta merkittävin riski on ollut Espoonlahden aseman valmistuminen ja testausvaiheen läpivienti. Espoonlahden asemalla on yhteisiä rakenteita kaupakeskus Lippulaivan kanssa. Espoonlahden aseman rakennustyöt valmistuivat joulukuussa 2021. Viivästyminen johtui

” Koeajoliikenne aloitettiin kesäkuussa päivälleen aikataulussa. Marraskuussa koeajot jatkuivat jo Kivenlahteen saakka.”

KATSO VIDEO: ▶

Kuva: M. Wirman



pääosin siitä, ettei Lippulaiva-hanke pystynyt luovuttamaan rakentamisvastuullaan olleita rakenteita aikataulun mukaisesti. Vaikka viive on merkittävä ja lisää riskiä koko hankkeen onnistumiselle, hankesuunnitelman mukainen aikataulutavoite ei tämän hetken arvion mukaan kuitenkaan ole vaarassa.

Tilannejohtamisen mallia kehitettiin kuluneen vuoden aikana entisestään muun muassa lisäämällä käyttöönoton B-vaiheen tilanneseuranta osaksi tilannekeskuksen seuranta. Käyttöönottovaiheen valmistumisen sekä projektin valmistumisen kannalta keskeinen dokumentaatiohallinnan tilanne kehittyi hyvin kuluneen vuoden aikana. Dokumentaation valmius on tilannekeskuseurannan mukaan vuoden 2021 lopussa jo 90 %, edistymää tuli vuoden 2021 aikana 60 %.

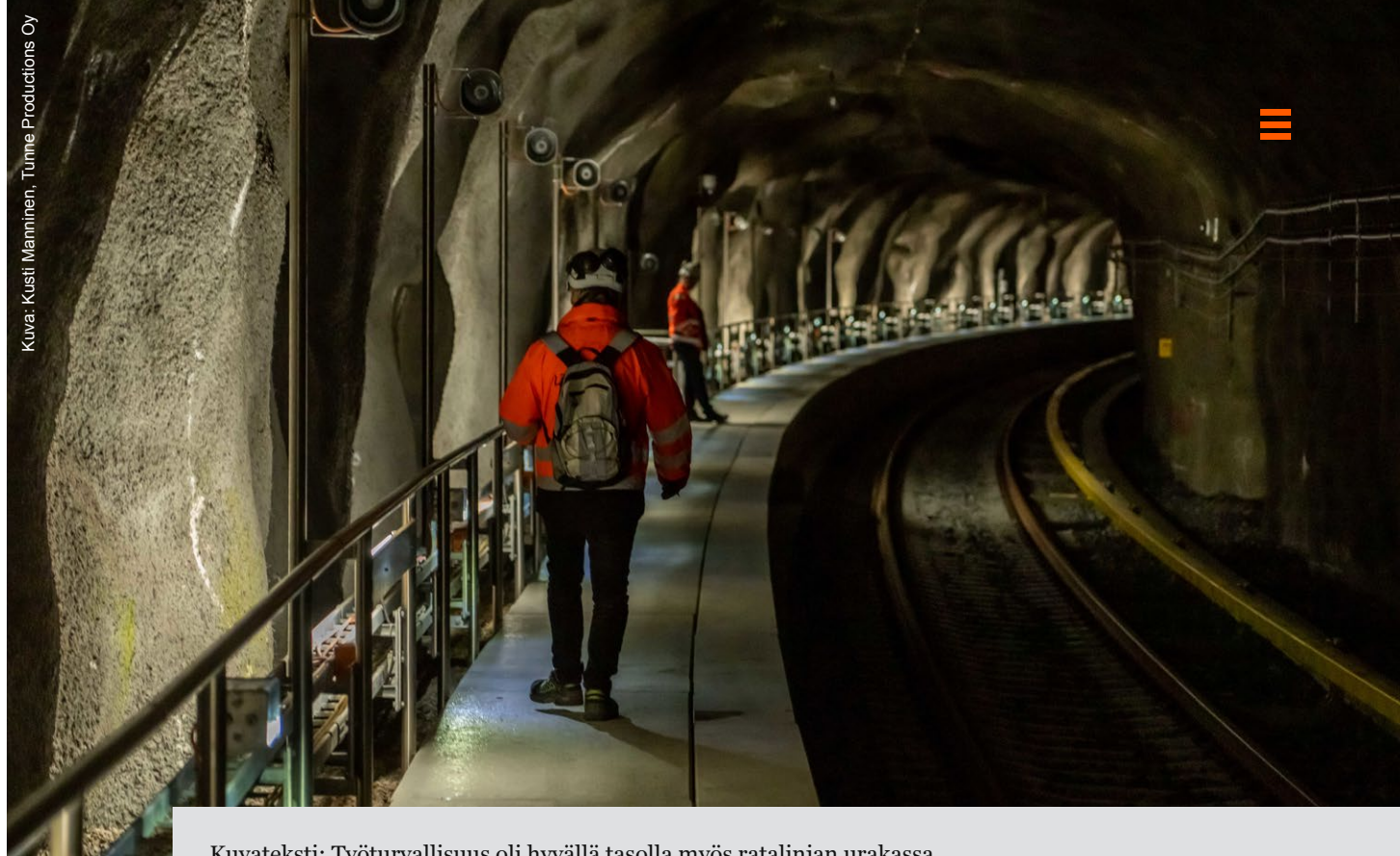
Länsimetron vuorovaikutus kaupunkisuunnittelun ja liittyvien hankkeiden kanssa jatkui. Kivenlahden liityntäpysäköintihankkeen rakennusurakka kilpailutettiin ja rakennustyöt käynnistyivät loppuvuonna 2021. Muilla asemilla autopysäköinti järjestetään yhteistyössä muiden hankkeiden kanssa. Pyöräpaikkojen toteutuksesta on käyty keskusteluja Espoon kaupungin kanssa.

Rakentamisen työturvallisuus

Rakentamisen työturvallisuuden tavoitteeksi hankkeessa oli vuoden 2021 osalta asetettu varsin tiukka tavoite; alle 14 tapaturmaa miljoonaa työtuntia kohden. Työturvallisuuden toteuma vuonna 2021 oli 11,95 tapaturmaa miljoonaa työtuntia kohden. Vuositavoite saavutettiin hyvin. Koko hankkeen ajalle asetettu tavoite on 15 tapaturmaa miljoonaa työtuntia kohden.

Matinkylä–Kivenlahti-hankkeessa käytössä olevat ja valtakunnalliset luvut eivät ole suoraan vertailukelpoisia. Matinkylä–Kivenlahti-hankkeessa työturvallisuuden tapaturmataajuuteen lasketaan mukaan kaikki sairaspoissaoloon johtaneet tapa-

Kuva: Kusti Manninen, Tunne Productions Oy



Kuvateksti: Työturvallisuus oli hyvällä tasolla myös ratalinjan urakassa.

[KATSO VIDEO: Näin syntyy metrorata ▶](#)

turmat. Tämä on merkittävästi tiukempi tapa kuin rakennusalalla Suomessa yleensä, jossa huomioidaan kolmen tai useamman päivän sairaspoissaoloon johtaneet tapaturmat. Rakennusalan valtakunnallinen keskiarvo on 60 kpl/miljoonaa työtuntia kohden ja infrarakentamisen valtakunnallinen keskiarvo on 30 kpl/miljoonaa työtuntia kohden.

Työturvallisuuteen panostetaan ja tilannetta seurataan aktiivisesti. Rakentamisen volyymi laski vuoden 2021 aikana, kun rakentamisesta siirryttiin viimeistelytyöhön ja lopulta käyttöönottovaiheeseen. Metrotyömaalla työskentelevien henkilöiden määrä laski kuluneena vuonna huomattavasti vuoteen 2020

verrattuna. Myös tapaturmien määrä väheni henkilömäärän laskun ja työtehtävien painopisteen muutoksen seurauksena. Työturvallisuuteen ja tapaturmien ennaltaehkäisyyn kiinnitetään jatkuvasti huomiota.

Kevättalvella 2020 puhjennut koronapandemian vaikutukset hankkeelle jäivät myös vuonna 2021 hyvin vähäisiksi. Kaksi työmaata jouduttiin hetkellisesti sulkemaan helmikuussa 2021 koronataartuntaketjujen katkaisemiseksi. Muutoin työmaat saatiin pidettyä hyvin käynnissä eikä materiaalitoimituksissa ollut merkittäviä viiveitä.

Aikataulu ja kustannukset

Matinkylä–Kivenlahti-hanke etenee kokonaisuutena hankesuunnitelman aikataulun mukaisesti. Asemien rakennusurakoiden toteutuksissa oli kuitenkin 1–10 kuukauden viiveitä. Tästä huolimatta kaikki kohteet saivat urakoitsijavetoiset testit suoritettua vuoden 2021 loppuun mennessä.

Hankkeen aikatauluhallinnan onnistumisen kannalta merkittävää on käyttöönottovaiheiden aikatauluhyteensovitus, johon on kiinnitetty tilaajan toimesta erityistä huomiota. Hankkeen valmistumisen kannalta merkittävin aikatauluriski on Espoonlahden aseman käyttöönottovaiheen ja sitä kautta valmistumisen viivästyminen. Mahdolliset viiveet Lippulaivan omassa urakassa voivat vaikuttaa Espoonlahden aseman testien suorittamiseen, ja sitä kautta vaikuttavat suoraan koko hankkeen valmistumiseen.

Edellä mainittujen viiveiden ei kuitenkaan arvioida vaikuttavan hankesuunnitelman mukaisten tavoitteiden saavuttamiseen. Hankesuunnitelman mukaisena tavoitteena on, että Matinkylä–Kivenlahti-osuus luovutetaan operaattori HKL:n käyttöön vuoden 2023 aikana. Matkustajaliikenteen aloituksen ajankohdan päättää HSL.

Hanke etenee kokonaisuutena kustannusarvion mukaisesti. Hankkeen kustannusarvio ilman rahoituskustannuksia on 1 159 miljoonaa euroa hintatasossa 2017/11. Tavoitehinnan muutosesitysten määrä urakoissa on odotusten mukaisesti lisääntynyt rakennustöiden edetessä ja kustannusennusteita on korjattu ylöspäin. Kustannusennusteen nousu saatiin kuitenkin taittumaan vuoden 2021 lopulla. Merkittäviä kustannusriskejä ei ole tunnistettu eikä hankesuunnitelman mukaisen tavoitteen toteutuminen kustannustenkaan osalta ole vaarassa.

Rahoitus

Matinkylä–Kivenlahti-osuus rahoitetaan lainoilla ja valtionavustuksilla. Rahoittajina toimivat Euroopan investointipankki (EIB), Pohjoismainen investointipankki (NIB) ja Kuntarahoitus.

EIB on aiemmin sitoutunut myöntämään rahoitusta 450 miljoonaan euroon saakka, jonka lisäksi se on sitoutunut joulukuussa 2021 solmitun rahoitussopimuksen mukaisesti korottamaan rahoitusosuuttaan 65 miljoonalla eurolla. NIB on sitoutunut myöntämään rahoitusta 150 miljoonaan euroon saakka. Kuntarahoituksen rahoitusosuutta ei ole rajoitettu. Valtio on sitoutunut osallistumaan hankkeen kustannuksiin 30% osuudella. Valtion osuudelleen asettama katto on 240 miljoonaa ja se on sidottu Tilastokeskuksen julkaisemaan maanrakennuskustannusindeksiin marraskuun 2013 arvoon.

Vuoden 2021 aikana hankkeen toteutukseen hankittiin uutta lainarahoitusta 50 miljoonaa euroa. Matinkylä–Kivenlahti-hankkeen kokonaisrahoitus on vuoden loppuun mennessä

715 miljoonaa euroa lainarahoitusta ja 222,7 miljoonaa euroa valtionavustusta. Vuoden 2021 valtionavustus, joka saadaan vuoden 2022 alkupuolella on viimeinen osa valtionavustuksen kokonaismäärästä.

Rahoituksen kustannusennuste koko hankkeen rakentamisen ajalta on noin 30 miljoonaa. Ennusteessa on varauduttu vastikerahoituksen alkamiseen vuoden 2023 alusta ja kahden prosentin korkotasoon uusissa lainoissa. Länsimetro Oy:n suojausstrategian mukaisesti pääosa molempien hankkeiden rahoituksesta on suojattu korkoriskin varalta kiinteäkorkoisin lainoin tai koronvaihtosopimuksin. Strategian tavoitteena on suojata yhtiötä korkojen nousulta koko rakentamisaikaisen rahoituksen 30-vuoden elinkaaren ajan.

Muutokset hankkeen laajuuteen

Länsimetron toisen vaiheen hankesuunnitelman päivityksen yhteydessä maaliskuussa 2018 päätettiin toteuttaa Espoonlahden bussiterminaali maanalaisena (+21 miljoonaa euroa), Soukan metroaseman aikataulumuutokset (+1,5 miljoonaa euroa), asemien suojaverkotus (+3,9 miljoonaa euroa) sekä Kivenlahden kääntöraiteen pidentäminen (+6 miljoonaa euroa). Nämä muutokset on huomioitu hankkeen kustannusarviossa 1 159 miljoonaa euroa.

Edellä mainittujen lisäksi kaupunginvaltuuston toiveen mukaisesti asemien vetovoimaisuuteen on panostettu taidehankkeissa. Nämä lisäävät hankkeen kustannuksia arviolta 1,6 miljoonalla eurolla.

Vuoden 2020 helmikuussa Espoon kaupunginhallitus päätti, että Kivenlahden liityntäpysäköintipaikkojen määrää vähennetään 700 autopaikkaan. Vastaavasti rahoitusta kohdistetaan polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämiseen koko Länsimetron alueella. Nykyisten metroasemien autojen liityntäpysäköintilaitosten kysyntä on ollut pääosin alle puolet paikkojen tarjonnasta. Vastaavasti polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä on paikoin ylittänyt niiden tarjonnan.

Kaupunginhallitus edellytti myös, että Soukkaan ja Kaitaalle toteutetaan omat liityntäpysäköintilaitokset tai -alueet. Muutoksen arvioidaan kasvattavan hankkeen kustannuksia noin 2,2 miljoonalla eurolla suhteessa aiemmin suunniteltuun ratkaisuun, jossa pysäköinti olisi keskitetty suurempiin laitoksiin. Suuremmilla pysäköintilaitoksilla pyrittiin liityntäpysäköintipaikkojen saatavuuden parempaan luotettavuuteen, pysäköintipaikkojen edullisempaan yksikköhintaan sekä pysäköintilaitosten yhteiskäyttöisyyteen.

Lisäksi Finnooseen, Kaitaalle ja Soukkaan varattiin yhteensä miljoona euroa väliaikaisiin pysäköintijärjestelyihin, sillä näille alueille ei ympäröivän rakentamisen keskeneräisyyden vuoksi ole mahdollista toteuttaa lopullisia liityntäpysäköintipaikkoja metron matkustajaliikenteen alkamiseen mennessä.

Sammalvuoren varikkoa tullaan varustelemaan HKL:n toimintaa varten arviolta 3,4 miljoonalla eurolla varsinaisen varikon rakentamisen lisäksi. Nämä lisäävät Länsimetron toisen vaiheen toteutuskustannuksia, mutta HKL hyvittää nämä investoinnit varikon käytön aikana. Muita hankkeen käyttöön ja ylläpitoon liittyviä parannuksia on tehty lähes 700 000 eurolla.

Vuoden 2021 aikana päätettiin liikenteenohjauksen ja turvallisuusjärjestelmien parannushankkeesta, jonka kustannusarvio on noin 4,3 miljoonaa euroa. Lisäksi asemien käytönajaksiin muutoksiin varaudutaan 3,3 miljoonalla eurolla.

Päivitetyhän hankesuunnitelman yhteydessä päätettyjen muutosten lisäksi suojaverkotuksia on toteutettu noin miljoonalla eurolla. Suojaverkotuksilla varaudutaan louhintoihin metrolinjan läheisyydessä ja tehdyt lisäykset liittyvät muun muassa maanpäällisen rakentamisen aikataulun muutoksiin sekä kaavoitusmuutoksiin.

Lisäksi rakennusvalvonnan ja kaupunkikuvatoimikunnan vaatimuksista hankkeen toteutukseen on tehty muutoksia, jotka lisäävät hankkeen kustannuksia arviolta 900 000 eurolla.

Kaiken kaikkiaan hankesuunnitelman päivityksen jälkeen hankkeen toteutuslaajuutta on lisätty noin 18 miljoonalla eurolla. Tämä on huomattavasti vähemmän kuin Länsimetron ensimmäisessä vaiheessa ja on yksi tärkeä onnistuminen hankkeen toteutuksessa.



Kuva: M. Wirman

Sammalvuoren varikon varustelu oli käynnissä 2021 aikana. Kuvassa varikon huoltohalli.

Tilannejohtamisen malli pitää hankkeen aikataulussa

Yhden länsimetron nykyaikaisen aseman rakentaminen vastaa tiloiltaan keskisuuren kauppakeskuksen rakentamista maan alle. Hankkeessa on mukana erilaisia toimijoita, joiden kaikkien on pysyttävä samassa aikataulussa. Kokonaisuus koostuu mm. rakennuttajasta, suunnittelijoista, laitetoimittajista, urakoitsijoista, sivu-urakoitsijoista ja viranomaisista. Projektinhallinnan välineeksi Länsimetron kakkosvaiheelle on luotu tilannejohtamisen malli.

Tilannejohtamisen keskus on tilannehuone, joka tuottaa reaaliaikaista tietoa rakentamisen eri osa-alueista. Tilannehuoneessa seurataan hankkeen aikataulua, kustannuksia, riskejä, laatuasioita, yhteistyön sujuvuutta ja työturvallisuutta.

Tilannehuoneeseen datan toimittavat urakoitsijat sekä Länsimetron työmaiden valvonta. Tärkeää on, ettei hanketta johdeta vain yhdestä tietolähteestä tulleen tiedon varassa vaan useasta eri tietolähteestä koottu integroitu tilannetieto auttaa saamaan hankkeesta kokonaiskuvan. Tilannetiedon laatuun on myös panostettu. Tilannehuoneessa käsitellään ja jalostetaan tietoa, joka on ajankohtaista, oikeaa ja usean eri lähteen varmentamaa.

Ilman tilannejohtamisen mallia ison kokonaisuuden seuranta ja aikataulun ja kustannusten varmistaminen olisi erittäin työlästä. Luotu malli on rakennettu erityisesti Länsimetron kaltaisen ison hankkeen hallintaan Länsimetron ykkösvaiheen kokemusten perusteella. Projektin tehtävänä on varmistaa ja valvoa, että jokainen urakka ja kokonaisuus valmistuu ajallaan.

Korona vaikutti asukasviestintään

Länsimetron viestintä on jatkuvassa vuorovaikutuksessa rakentamisen naapureihin; asukkaisiin, yrityksiin ja muihin toimijoihin. Asukaspalutteen määrä on laskenut rakentamisen painopisteen muuttuessa rakentamisesta testausvaiheeseen. Testausvaihetta on avattu eri viestintäkanavissa ja mediavierailuja on järjestetty koronatilanne huomioiden. Sosiaalisen median kanavia on hyödynnetty enemmän ja videotuotantoa lisätty koronarajoitusten estäessä vierailut ja tapahtumat työmailla.

Asukaspalutteen pohjalta toteutettiin alkuvuodesta maskikampanja. Kampanjan tavoitteena oli kiinnittää rakentajien huomio maskien käyttöön myös työmaan ulkopuolella.

Viestinnän tehtävänä on tukea länsimetron rakentamista ja omistamista avoimella, ajantasaisella ja ennakoivalla viestinnällä monikanavaisesti eri kohderyhmät huomioiden. Eri viestintäkanavilla tavoitellaan eri kohderyhmiä pääviesteillä kanavalle ominaisella tavalla ja kanavalle sopivien tavoitteiden mukaisesti.

Asukkaat pääsivät vaikuttamaan Kivenlahden aseman Kulkijat-veistoksen hahmojen nimiin.

[LUE LISÄÄ: Ala-Kivenlahti ja Ylä-Kivenlahti näkyvät "Kulkijat"-teoksen hahmojen nimissä \(lansimetro.fi\) ▶](#)

Kuva: Kusti Manninen, Tunne Productions Oy



Vuoden 2021 aikana Matinkylä–Kivenlahti-hankkeessa on toteutettu pohjavesitarkkailua, painumaseurantaa, vuotovesiseurantaa ja Hannusjärven vedenpinnan tason tarkkailua ELY:n hyväksymän tarkkailuohjelman puitteissa.

Hankkeen rakennustöillä ei ole ollut todettavaa vaikutusta tutkittujen pohjavesien vedenlaatuun. Rakennusten painumaseurantapisteissä muutokset ovat olleet vähäisiä. Vähien muutoksien johdosta painumaseurantaa on kevennetty ja painumaseurantaa on keskitetty imeytysalueille. Asemien ja ratalinjan vuotovedet ovat olleet laadultaan kelvollisia ja kaikki vuotovedet on vuonna 2021 aikana johdettu lopullisiin hulevesijärjestelmiin ja uomiin.

Hannusjärven vedenpinnan tasossa ei ole ollut havaittavissa luontaisesta poikkeavia muutoksia. Maapohjavesiputkien pinnan tason vaihtelu on lähinnä ollut luontaista vuodenaikaisvaihtelua, lukuun ottamatta Riilahden kuilun ja Sammalvuoren liityntäraiteen aluetta, jossa aloitettiin varautumissuunnitelman mukainen pysyvä imeytys jo vuonna 2018. Vesijohtoveden imeytyksellä alueen pohjavedentaso on pidetty sallitulla tasolla.

ELY-keskus hyväksyi 20.5.2020 Riilahden vuotovesien hyödyntämisen pohjaveden imeytyksessä Riilahdessa. Suunniteltu vuotoveden hyödyntäminen imeytysjärjestelmällä otettiin käyttöön elokuussa.

Asemien ja ratalinjan rakentamisessa on saavutettu ympäristötavoitteet hyvin. Vuoden aikana on tehty ympäristötarkastuskierroksia ja toteutettu ympäristöasioiden loppuun ja kuntoon saattamistoimia. Vuoden aikana ei tapahtunut yhtään ympäristövahinkoa.



Kuva: Iiro Mikola, Optivision Oy

Viherkatto auttaa hulevesien hallinnassa.

[LUE LISÄÄ: Viherkatto kruunaa metroaseman \(lansimetro.fi\) ►](#)

Arvio tulevasta kehityksestä

Länsimetron ensimmäinen vaiheen matkustajaliikenne aloitettiin marraskuussa 2017. Länsimetro Oy omistaa käyttöönotetun metrojärjestelmän, eli asemat, radan ja niihin liittyvät tekniset järjestelmät, ja vastaa tämän omaisuuden hallinnoinnin ja kunnossapidon järjestämisestä ja valvonnasta, omaisuuden arvon säilyttämisestä ja metroympäristön turvallisuudesta ja viihtyisästä käytettävyydestä sekä sen kehittämisestä.

Länsimetron tehtävien ja yhtiön toiminnan painopiste tulee muuttumaan vuoden 2022 aikana, kun Matinkylä–Kivenlahti-vaiheen rakentamisen tehtävät päättyvät ja siirrytään omistamisen vaiheeseen. Omaisuuden hallinnoinnin ja kunnossapidon järjestämisen ja valvonnan vastuu tulee kasvamaan. Rakentamiseen liittyvät tehtävät jatkuvat urakoiden loppuunsaattamisen ja käyttöönottovaiheen tehtävien osalta.

Länsimetron toimintaympäristössä tapahtuu muutoksia vuoden 2022 aikana. HKL:n liiketoiminnot on pääosin 1.2.2022 alkaen siirretty uudelle Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle. HKL liikelaitos jää toistaiseksi omistamaan metron infran (mm. raiteet, metroasemat ja metrokaluston), kunnes tämäkin omaisuus voidaan siirtää osaksi Kaupunkiliikenteen liiketoimintaa. Länsimetro osaltaan seuraa muutoksen vaikutuksia omaan toimintaansa.

Vuoden 2022 aikana jatketaan käyttövaiheen investointeja, joissa muun muassa parannetaan asemien käytettävyyttä, liikenteenohjauksen ja turvallisuusjärjestelmien integraatiota sekä valmistellaan asetinlaitteen kehitystä. Vuoden 2022 vastikerahoitteisten investointien budjetti on 6,9 miljoonaa euroa.

Vuonna 2021 Länsimetro ja HKL kehittivät metrojärjestelmän hoidon ja ylläpidon yhteistyötä sekä operatiivista toimintaa. Ylläpidon ja hallinnoinnin kustannusten läpinäkyvyyttä ja toiminnan tehokkuuden mittarointia saatiin parannettua. Kehitystyötä jatketaan vuonna 2022.

Yhteistyötä lupa- ja lausuntoasioissa viranomaistahojen kanssa jatketaan sovittujen käytäntöjen mukaisesti. Länsimetro Oy toimii aktiivisesti rakennetun ympäristön kehittämisessä yhteistyössä kaavoitus- ja lupaviranomaisten kanssa.

Matinkylän asemalle alkuvuonna 2020 asennetun digimainonnan pilottihankkeen perusteella arvioidaan vastaavan laitteiston sijoittamismahdollisuuksia vilkkaimmille asemille tarkoituksena lisätä mainonnan tuottoja.

Länsimetron tilojen kaupallisen käytön tehostamishanke jatkuu edelleen.

Riskienhallintaa jatketaan ja kehitetään yhteistyössä HKL:n kanssa tavoitteena tunnistaa omaisuuden hallintaa, käyttö- ja henkilöturvallisuutta sekä metrojärjestelmän toimivuuden varmistamista koskevat keskeiset riskit sekä määritellä keskeiset riskienhallintatoimenpiteet. Riskienhallinnasta raportoidaan Länsimetro Oy:n hallitukselle puolivuositain.

Metrojärjestelmän hallinnoijana ja ylläpitäjänä HKL vastaa koko Länsimetro osuuden käyttö- ja henkilöturvallisuudesta sekä kehittää metrojärjestelmää ja sen turvallisuutta yhteistyössä Länsimetro Oy:n kanssa. Keskeisenä osana tässä on sitoutuminen sovittuun riskienhallinnan prosessiin.

YLLÄPIDON VUOSIKULUJEN ENNUSTE 2022

EUR

Käyttö ja huolto	7 085 636
Kunnossapito	3 532 000
Sähkö, lämpö, vesi ja jätehuolto	3 065 314
Kiinteistöverot	2 374 719
Asiantuntijapalvelut	980 000
Korjaukset	5 000
Vartiointi, siivous ja ulkoalueiden hoito	4 287 871
Toiminnan vakuutukset	301 720
Valvomot, isännöinti, hallinto ja huoltokirja	3 020 125
Varaosat	170 000
Bussiterminaali	818 088
Liityntäpysäköinti	920 340
Muut ylläpitokulut	500 000
YHTEENSÄ	27 060 813

Ylläpidon ennuste laaditaan vuosittain yhdessä HKL:n kanssa. Vuonna 2021 kehitettiin kustannusten seurannan ja laskutuksen prosesseja. Vuoden 2022 aikana tavoitellaan ennen kaikkea raportoinnin ajantasaisuuden ja läpinäkyvyyden parantamista.

Yhtiökokous vahvistaa ylläpidon ennusteen mahdollisin hallituksen esittämin muutoksin tilikauden budjetiksi kevään aikana.

Vuosi 2022 on tärkeä koko hankkeen onnistumisen kannalta ja pääosa tulevan vuoden tehtävistä keskittyy käyttöönotteisiin ja viranomaisprosesseihin. Tilaa-javetoinen koko hankelaajuuden kattava käyttöönoton B-vaihe saadaan valmiiksi Finnnoon, Kivenlahden ja Espoonlahden palvelualueiden osalta. Tammikuussa 2022 koeajot jatkuivat jo Sammalvuoren varikolle saakka.

Pelastusviranomaisten tarkastuksen ja lausunnot valmistuvat. Rakennusvalvonnan loppukatselmukset tullaan järjestämään toukokuun alkuun mennessä ja projektinjohtourakoiden vastaanottotarkastukset sekä taloudelliset loppuselvitykset suorittamaan viranomaisvaiheen jälkeen.

Matinkylän tarkastusraiteella olevan huoltomontun täyttäminen on hankkeen viimeinen rakennustyö ja se tehdään kesän 2022 aikana. Huoltomonttu käy tarpeettomaksi, kun junat huolletaan ja tarkastetaan jatkossa Sammalvuoren varikolla. Monttu on täytettävä, jotta sen yli voidaan ajaa täydellä liikennöinti-nopeudella. Tämän jälkeen suoritetaan vielä koeajoja ja asetin-laitetestejä. Myös HKL suorittaa oman käyttöönottovaiheensa ennen liikennöinnin aloittamista.

Matinkylä–Kivenlahti-hankkeen merkittävimmät riskit liittyvät jäljellä olevien käyttöönottovaiheiden yhteensovittamiseen ja liittyvien hankkeiden aikatauluun ja onnistumiseen. Yhteen-sovituserongelmat metroasemien sovittamisessa ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja asemien liittyviin hankkeisiin etenkin Espoonlahdessa voivat vaikuttaa merkittävästi koko hankkeen aikatauluun ja kustannuksiin.

Lippulaivan ja Espoonlahden aseman käyttöönotteisiin liittyvien aikataulujen yhteensovittamisessa on edelleen haasteita. Metron molemmat sisäänkäynnit sijaitsevat uudessa Lippulaivan kauppakeskuksessa.

Kivenlahdessa toinen aseman sisäänkäynti sijaitsee tulevan kauppakeskuksen alueella, johon on tällä hetkellä olemassa vasta suunnitteluvaraus. Liikekeskuksen toteutuksesta tai aikataulusta ei ole varmuutta.

Koronavirustilannetta seurataan edelleen yhtiössä tarkasti ja yhtiö on päivittänyt riskiarvionsa ja ohjeistanut toimintaa tartuntariskin hallitsemiseksi sekä toiminnan jatkumisen turvaamiseksi. Matinkylä–Kivenlahti-hankkeen osalta ei ole syntynyt merkittäviä aikataulu- tai kustannusvaikutuksia.

YMPÄRISTÖSEURANTA

Matinkylä–Kivenlahti käytönaikainen ympäristötarkkailuohjelma on toimitettu vuonna 2021 lopulla ELY-keskuksen hyväksyttäväksi ja ohjelma otetaan käyttöön vuoden 2022 aikana. Ruoholahti–Matinkylä- ja Matinkylä–Kivenlahti-osuuksilla jatketaan ympäristöseurantoja ja raportointia viranomaisten edellyttämässä laajuudessa.

Ruoholahti–Matinkylä-osuudella pohjaveden imeytystoimet jatkuvat edelleen Lauttasaareissa sekä Tapiolan urheilupuistossa. Pohjaveden pinnan tarkkailua tehdään tietyistä pohjavesiputkista ja vuotovesimääriä mitataan ratatunneleiden mittapadoista säännöllisin väliajoin.

[Tutustu vuoden 2021 ympäristöselontekoon.](#)

[LATAA PDF:](#) ►



Arvio taloudellisesta asemasta ja tuloksesta

Länsimetro Oy:n jatkuva toiminta rahoitetaan omistajilta perittävillä vastikkeilla ja rakennushankkeet omistajien takaamalla ulkoisella rahoituksella. Yhtiön toiminnan taloudellinen vakaus riippuu luotettavasta vastikerahoitteisen toiminnan suunnittelusta sekä rakentamistoiminnan rahoituksen ennakkoinnista.

Valmistuneen metroinfran osalta Länsimetro Oy jää omaisuuden haltijaksi ja kattaa hankkeeseen liittyvät kunnossapito- ja lainanhoitokulunsa omistajilta kerättävillä vastikkeilla. Asemat ja radat on luovutettu HKL:n käyttöön, joka toimii metron operaattorina ja metrojärjestelmän ylläpitäjänä. Metroliikenteen operoinnista HKL saa korvauksen HSL:ltä.

Omistajilta perittävillä hallintovastikkeilla katetaan yhtiön hallinnon kulut, jotka muodostuvat pääosin henkilöstö- ja toimitilakuluista. Vuonna 2021 Länsimetro Oy keräsi hallintovastiketta 2,3 miljoonaa euroa ja hoitovastiketta 19,0 miljoonaa euroa.

Oikealla alustavat vastikelaskelmat vastikelajeittain.

Vuoden 2021 vastikerahoitteinen toiminta toteutui pääosin budjetoitua paremmin. Etenkin hoitokulut ja investointimenot olivat budjetoitua pienemmät. Erotus toiminnan tuotoissa johtuu pääosin Sammalvuoren varikon hoitovuokran kohdistamisesta Matinkylä–Kivenlahti-hankkeelle.

Vuoden 2021 hallinto-, ylläpito- ja rahoitusvastikebudjetit olivat alijäämäisiä johtuen vuonna 2020 syntyneistä vastikerahoituslijäämistä.

Yhtiö rahoittaa investoinnit pääosin kaupunkien takaamilla lainoilla. Vaihetta 1 Ruoholahti–Matinkylä varten lainoja on vuoden 2021 lopussa nostettu kaikkiaan 1 035 miljoonaa euroa.

ALUSTAVAT VASTIKELASKELMAT VASTIKELAJEITTAIN

EUR	2021		Δ
	Toteuma	Budjetti	
Hallintovastike	2 303 099	2 303 120	
Hallintokulut	-2 411 451	-2 654 500	
Yli- / alijäämä (+ / -)	-108 352	-351 380	+243 028
Hoitovastike	19 037 984	19 037 980	
Toiminnan tuotot	968 831	1 454 495	
Hoitokulut	-18 025 741	-21 741 187	
Yli- / alijäämä (+ / -)	1 981 074	-1 248 712	+3 229 786
Rahoitusvastike	56 939 287	56 939 274	
Rahoituskulut	-15 570 133	-15 463 112	
Lyhennykset	-41 015 406	-39 642 857	
Käyttövaiheen investoinnit	-894 125	-2 676 870	
Yli- / alijäämä (+ / -)	-540 377	-843 565	+303 188

Lainojen lyhennykset alkoivat vaiheittain vuodesta 2016.

Vaihetta 2 Matinkylä–Kivenlahti varten on vuoden 2021 lopussa nostettu rahoituslaitoksilta 715 miljoonaa euroa.

Valtionavustus liittyen metron ensimmäisen vaiheeseen on kokonaisuudessaan maksettu. Toisen vaiheeseen valtio on sitoutunut maanrakennuskustannusindeksiin sidottujen rakennuskustannusten kattamiseen korkeintaan 240 miljoonan

tai 30 %:n osuudella. Vuoden 2020 avustus 66,8 M€ saatiin keväällä 2021. Vuoden 2021 osalta maksettavan valtionavustuksen määräksi arvioidaan 19,8 miljoonaa euroa ja valtionavustuksen määräksi kaiken kaikkiaan 242,5 miljoonaa euroa.

Länsimetro Oy:n tarkoituksena ei ole voiton tuottaminen osakkeenomistajille. Yhtiö ei jaa osinkoa eikä varoja muissa osakeyhtiölain 13 luvun 1 §:n 1 momentin tarkoittamissa muodoissa.

TOIMINNAN TUNNUSLUVUT JA HENKILÖSTÖ



TOIMINNAN TUNNUSLUVUT

EUR	Konserni			Emoyhtiö		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Liikevaihto	22 309 914	16 375 326	20 598 796	22 279 734	16 299 478	20 492 070
Hoitokate	1 872 722	- 4 841 176	113 946	1 947 387	-4 764 944	-77 138
Hoitokate %:a liikevaihdosta	8,4 %	-29,6 %	0,6 %	8,8 %	-29,2 %	-0,4 %
Omavaraisuusaste	1,6 %	1,1 %	1,4 %	1,6 %	1,1 %	1,2 %

KUSTANNUKSET JA KÄYTTÖASTE

EUR	2021	2020	Δ	2019	2018
Ylläpitokustannukset (netto)	17 039 619	17 873 784		16 893 649	16 048 028
Poistot	32 271 311	32 569 931	- 934 399	31 402 773	31 072 211
Rahoituskulut	15 570 133	15 371 746		16 010 919	15 318 426
Matkustajamäärä	19 143 797	20 559 500	- 1 415 703	35 945 300	32 915 100
Kustannus / matkustaja	3,39 €	3,20 €	+ 0,19 €	1,79 €	1,90 €

HENKILÖVAHVUUS

Henkeä	31.12.2021		31.12.2020		31.12.2019	
	LM1	LM2	LM1	LM2	LM1	LM2
Tilaaajaorganisaatio	120		127		126	
Suunnittelu ja mittaukset	0	138	10	157	39	178
Urakoitsijat ja sivu-urakoitsijat	0	179	10	714	75	1 044
Kunnossapito	75	5	75	0	70	0
Hanke- / tilaaajaorganisaatio	3,3 henkeä		7,6 henkeä		11,2 henkeä	

Hankeorganisaation vahvuus laski 3,3 henkeen tilaaajaorganisaation vahvuuteen verrattuna. Työmaavahvuus on laskenut lähes 75 prosentilla viime vuodesta siirryttäessä rakennusvaiheesta testausvaiheeseen. Tilaaajaorganisaatiosta Länsimetro Oy:n palveluksessa oli 17 henkilöä vuoden 2021 lopussa.

TULOSLASKELMA JA TASE



TULOSLASKELMA (LÄNSIMETRO-KONSERNI)

1 000 EUR	2019A	2020A	2021A	2021B
Hoitovastike	16 723	13 623	19 038	19 038
Hallintovastike	2 553	2 085	2 303	2 303
Rahoitusvastike	39 697	49 490	56 939	56 939
Vastikkeet yhteensä	58 973	65 199	78 280	78 280
Toiminnan tuotot	1 323	667	969	1 454
Ylläpitokulut	-18 217	-18 541	-18 008	-21 741
Hallintokulut	-2 268	-2 676	-2 429	-2 655
Poistot	-31 403	-32 570	-32 271	-31 652
Rahoituskulut	-16 011	-15 372	-15 570	-15 463
Rahastoinnit	-	-	-3 529	-2 677
Laskennalliset verot	1 521	635	-1 488	-
Tilikauden voitto / tappio	-6 082	-2 657	5 953	5 547

A tilikauden toteuma

B tilikauden budjetti

TASE (LÄNSIMETRO-KONSERNI)

1 000 EUR	2019	2020	2021
VASTAAVAA			
Käyttö- ja vaihto-omaisuus	938 008	921 361	890 830
Keskeneräinen työ	603 383	826 040	940 890
Valtionavustus	-155 865	-222 702	-242 527
Sijoitukset	22 548	22 542	22 542
Pysyvät vastaavat	1 408 074	1 547 240	1 611 734
Pitkäaikaiset saamiset	350	0	0
Lyhytaikaiset saamiset	57 071	75 041	27 608
Rahat ja pankkisaamiset	17 386	29 076	25 733
Vastaavaa yhteensä	1 483 162	1 651 357	1 665 075
VASTATTAVAA			
Osakepääoma	900	500	500
Muut rahastot	31 164	31 564	35 094
Edellisten tilikausien tulos	-5 348	-11 475	-14 132
Tilikauden tulos	-6 082	-2 657	5 953
Oma pääoma yhteensä	20 589	17 932	27 415
Hankerahoitus RUO-MAK	970 929	940 522	903 036
Hankerahoitus MAK-KIL	460 000	665 000	711 471
Muu vieras pääoma	31 643	27 903	23 155
Vastattavaa yhteensä	1 483 162	1 651 357	1 665 075

YHTIÖN OSAKKEET



Osakepääoma osakelajeittain ja kutakin osakelajia koskevat yhtiöjärjestyksen pääasialliset määräykset:

Sarja	Pääasialliset määräykset	Lukumäärä	Euroa
A	Osakkeet numerot 1-140 antavat oikeuden hallita metrorataa, metrotunnelia sekä kaikkia laitteita ja tiloja siltä osin, kun ne sijaitsevat Helsingin kaupungin alueella	140	140 000,00
B	Osakkeet numerot 141-850 antavat oikeuden hallita metrorataa, metrotunnelia sekä kaikkia laitteita ja tiloja siltä osin, kun ne sijaitsevat Espoon kaupungin alueella	710	710 000,00
V	Osakkeet numerot 851-900 antavat oikeuden hallita metrorataa, metrotunnelia, sekä kaikkia laitteita ja tiloja siltä osin, kun ne johtavat metroradalta Sammalvuoden metrovarikolle tai ovat metrovarikon tiloja ja laitteita	50	50 000,00

TIETOJA YRITYKSEN ORGANISAATIOSTA, JOHDOSTA JA TILINTARKASTAJISTA

Yhtiön kaupparekisteriin merkitty kotipaikka on Espoo.

Hallituksen sihteerinä toimii Espoon lakiasiaintoimittaja Timo Kuismin.

Yhtiön hallitukseen kuuluivat tilikaudella seuraavat henkilöt

Hallitus kokoontui vuoden 2021 aikana kaikkiaan 14 kertaa.

	1.1.-14.10.2021	15.10.-31.12.2021
Hallituksen puheenjohtaja	Olli Isotalo	Olli Isotalo
Varsinaiset jäsenet	Kari Pudas (vpj.) Ari Konttas Kimmo Oila Jyrki Kasvi Hannele Kerola	Kari Pudas (vpj.) Ari Konttas Kimmo Oila Hannu Järvinen Helena Sistonen

Yhtiön toimitusjohtaja

Ville Saksi

Yhtiön tilintarkastaja

Tilintarkastusyhteisö BDO Oy,
vastuullisena tilintarkastajanaan KHT Ari Lehto

LÄNSIMETRO

Länsimetro Oy

PL 20491

02070 ESPOON KAUPUNKI

etunimi.sukunimi@lansimetro.fi

Länsimetron käyntiosoite

Piispanportti 10A

02200 ESPOO


www.lansimetro.fi

Länsimetro

 Facebookissa

 Twitterissä

 LinkedInissa

 YouTubessa

 Instagramissa



Teksti: Länsimetro Oy
Taitto: Palko Design