

Länsiratahanke ja sen merkitys Espoolle

KH 10.11.2025

Kaupunginjohtaja Kai Mykkänen

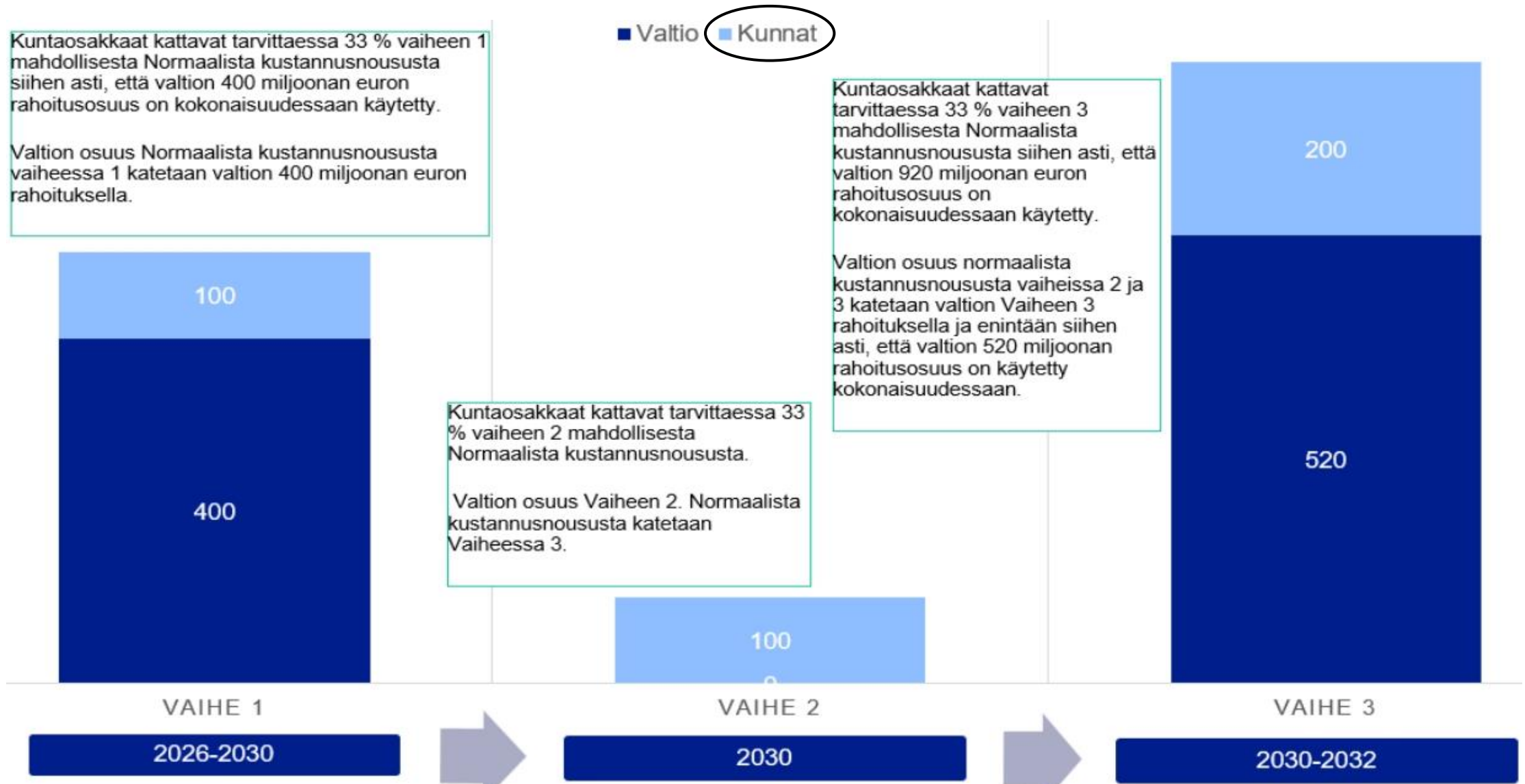
Länsiradan eurot: maksajat ja investoinnin kohteet

1. Vaiheen rataosuudet Uudellamaalla: - Espoo–Hista-rataosuuden rakentaminen, 309 MEUR - Hista-Vihti-rataosuuden rakentaminen, 139 MEUR - Vihti-Lohja-rataosuuden rakentaminen, 510 MEUR Uusimaa yhteensä: 958 MEUR	1. Vaiheen rataosuudet Varsinais-Suomessa: - Salo–Hajala-rataosuuden rakentaminen, 140 MEUR - Nunna–Kupittaa-rataosuuden rakentaminen, 120 MEUR Varsinais-Suomi yhteensä: 260 MEUR	- Koko ratayhteyden rakentamissuunnittelu, 101 MEUR * Ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvio on 1 320 miljoonaa euroa (MAKU 130) ** * Kustannuksista 63 MEUR liittyy ensimmäisen rakentamisvaiheen jälkeen toteutettaviin yhteysväleihin (Lohja–Salo, Hajala–Nunna). Koko yhteysvälin rakentamissuunnittelua tehtäisiin vaiheittain osakkaiden etujen mukaisesti sekä teknisesti ja taloudellisesti tarkoituksenmukaisesti. ** Kustannusarvio ei sisällä mahdollisen vieraan pääoman kustannuksia
--	---	--

Kuntien ja valtion maksuosuudet:

	1. VAIHE	2. VAIHE	YHTEENSÄ
SALO	27 000 000 (6,75 %)	25 000 000 (8,33 %)	52 000 000 (7,43 %)
LOHJA	30 000 000 (7,50 %)	22 000 000 (7,33 %)	52 000 000 (7,43 %)
VIHTI	28 000 000 (7,00 %)	17 000 000 (5,67 %)	45 000 000 (6,43 %)
KIRKKONUMMI	15 000 000 (3,75 %)	11 000 000 (3,67 %)	26 000 000 (3,71 %)
TURKU	130 000 000 (32,50 %)	132 500 000 (44,17 %)	262 500 000 (37,50 %)
ESPOO	170 000 000 (42,50 %)	92 500 000 (30,83 %)	262 500 000 (37,50 %)
KUNNAT YHT	400 000 000	300 000 000	700 000 000
VALTIO	400 000 000	-	-

Rahoitussitoumusten jaksottuminen



Valtion takaaman lainan osuus

Oman pääoman ehtoisen rahoituksen lisäksi Suomen valtio sitoutuu hakemaan eduskunnalta valtuuden, jonka nojalla Länsirata Oy:lle voidaan myöntää valtioneuvoston sen hakemalle enintään 520 miljoonan euron suuruiselle vieraan pääoman ehtoiseselle rahoitukselle.

Eduskunnalta haettavalla valtuudella Suomen valtio sitoutuisi vastaamaan 100 % vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen lyhennyksistä ja 67 % vieraan pääoman rahoituskustannuksista. Kuntaosakkaat sitoutuvat osakassopimuksella vastaamaan 33 % vieraan pääoman rahoituskustannuksista.



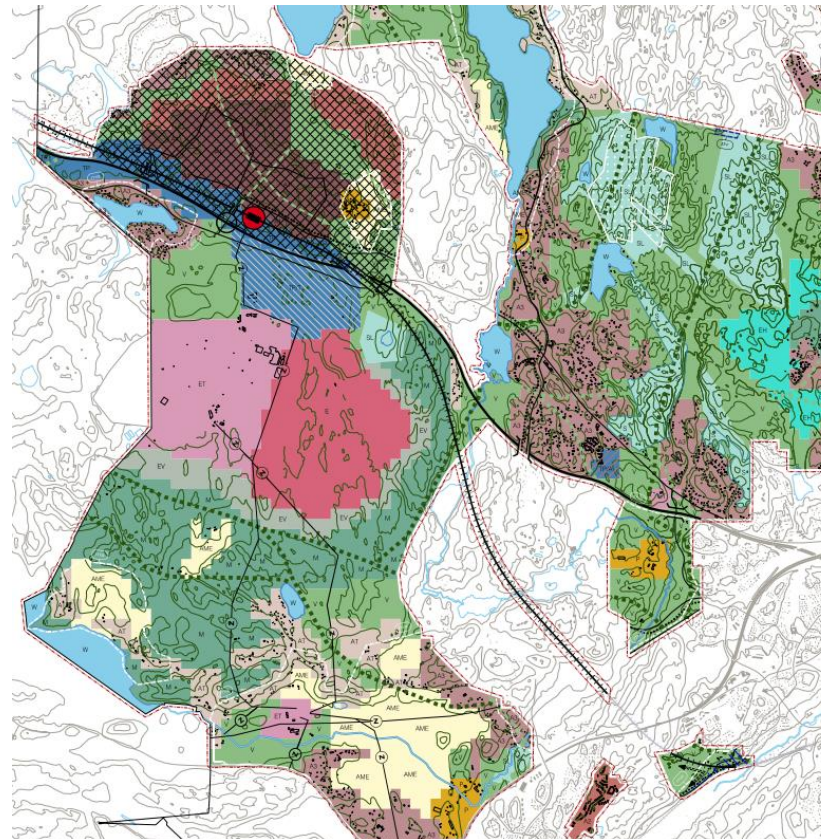
Länsiradan merkitys ja vaikutukset Espoon kannalta

- Länsiradan käytävä on keskeinen yleiskaavallinen ja strateginen laajenemissuunta
- Histasta voi muodostua tulevaisuudessa Espoon 6. kaupunkikeskus

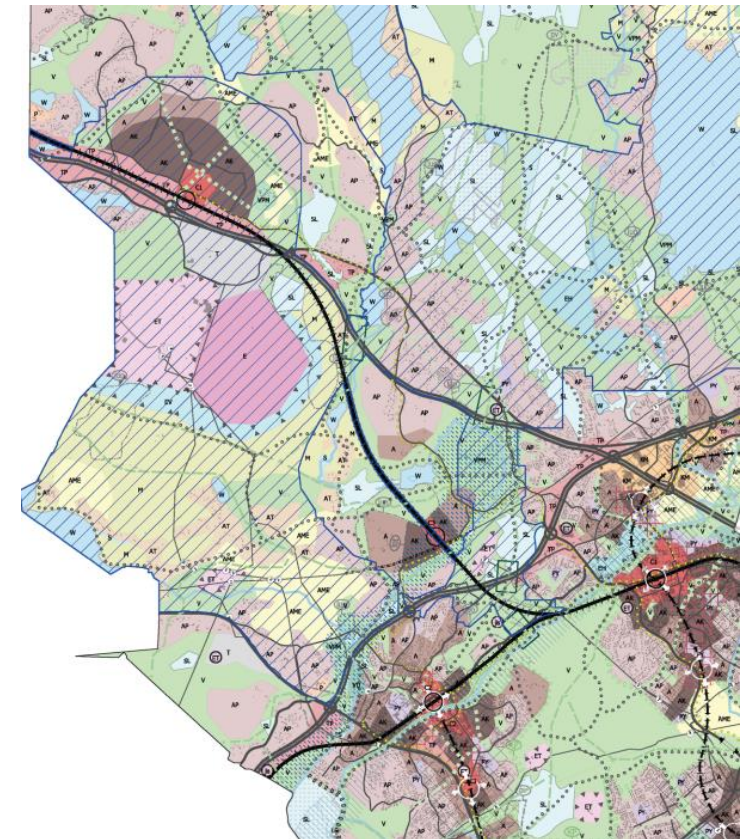
Maakuntakaava (lainvoimainen)



POKE-yleiskaava (lainvoimainen)



Yleiskaava 2060 luonnos



Histan maankäytön potentiaali ja tulot

Vertailuissa on haarukoitu nettohyötyjen ylä- ja alarajaa, koska laskelmat ovat tässä vaiheessa karkeita

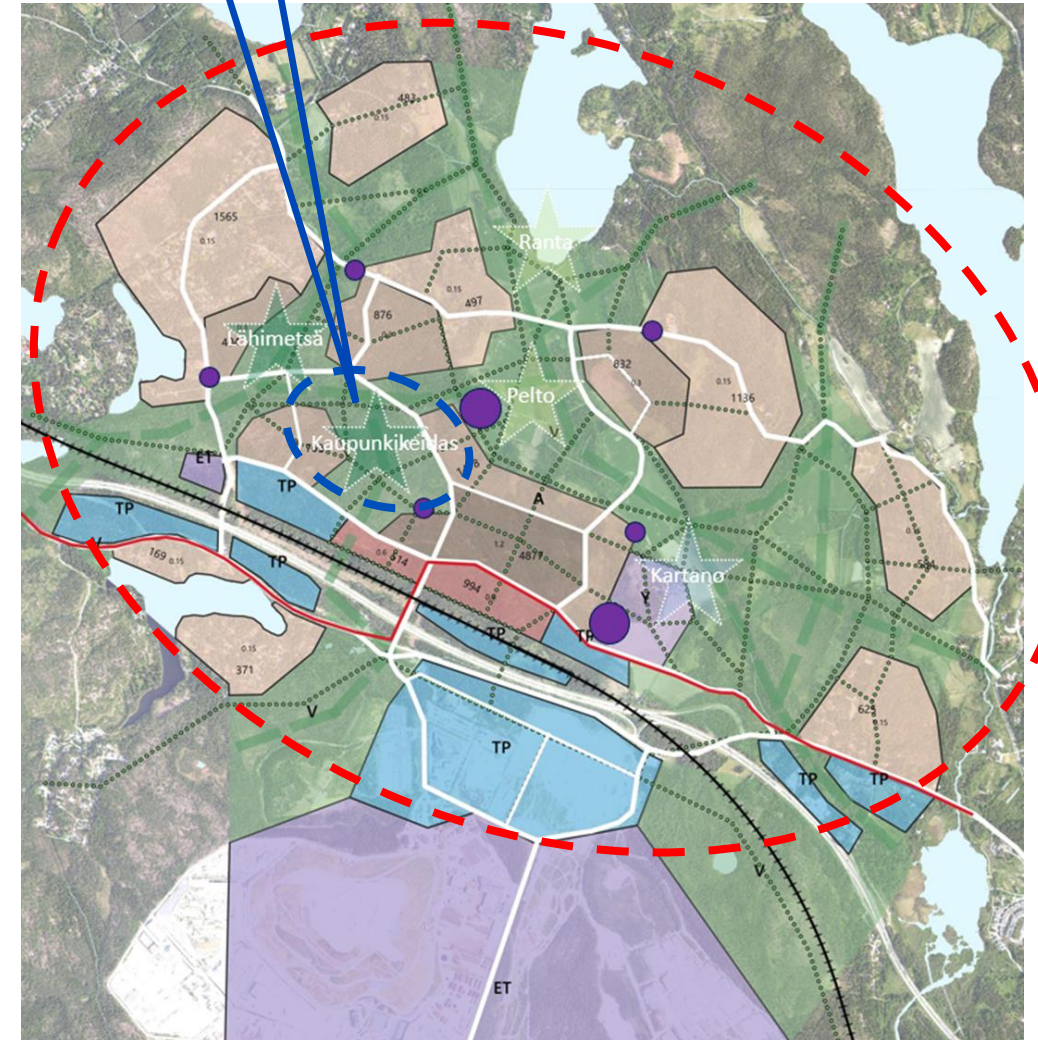
TULOT:	VE 1 (MAX)	VE 2 (MIN)
Asukkaat (kpl)	17 000	13 000
Kerrostalot (k-m2)	420 000	
Pientalot (k-m2)	430 000	
Yhteensä (k-m2)	850 000	
Työpaikkoja (kpl)	4 700	
Toimitilaa (k-m2)	220 000	
Asuntotontit:		
Maanmyyntitulot (€)	338 000 000	226 000 000
Mk-sopimuskorvaukset (€)	34 000 000	23 000 000
Yhteensä (€)	372 000 000	249 000 000
Yritystontit:		
Maanmyyntitulot (€)	20 000 000	20 000 000
Mk-sopimuskorvaukset (€)	400 000	400 000
Yhteensä (€)	20 400 000	20 400 000
Tulot yhteensä noin (€)	390 000 000	270 000 000
MENOT:		
Kunnallistekniikka (eri VE- oletuksilla)	160 000 000	130 000 000
	150 000 000	120 000 000
NETTO (Tulot-K.tekn.) max	240 000 000	150 000 000
NETTO (Tulot-K.tekn.) min	230 000 000	140 000 000

Kiimassuon rakentaminen tai rakentamatta jättäminen tulee arvioida seuraavissa suunnittelu- ja kaavoitusvaiheissa arvottaen erilaisia tekijöitä.

Kiimassuo

VE 1: Kiimassuo rakennettu ja tehokkain maankäyttö

VE 2: Kiimassuota ei rakennettu ja ei niin tehokas maankäyttö



Myntinmäen maankäytön mahdollinen alustava potentiaali ja tulot

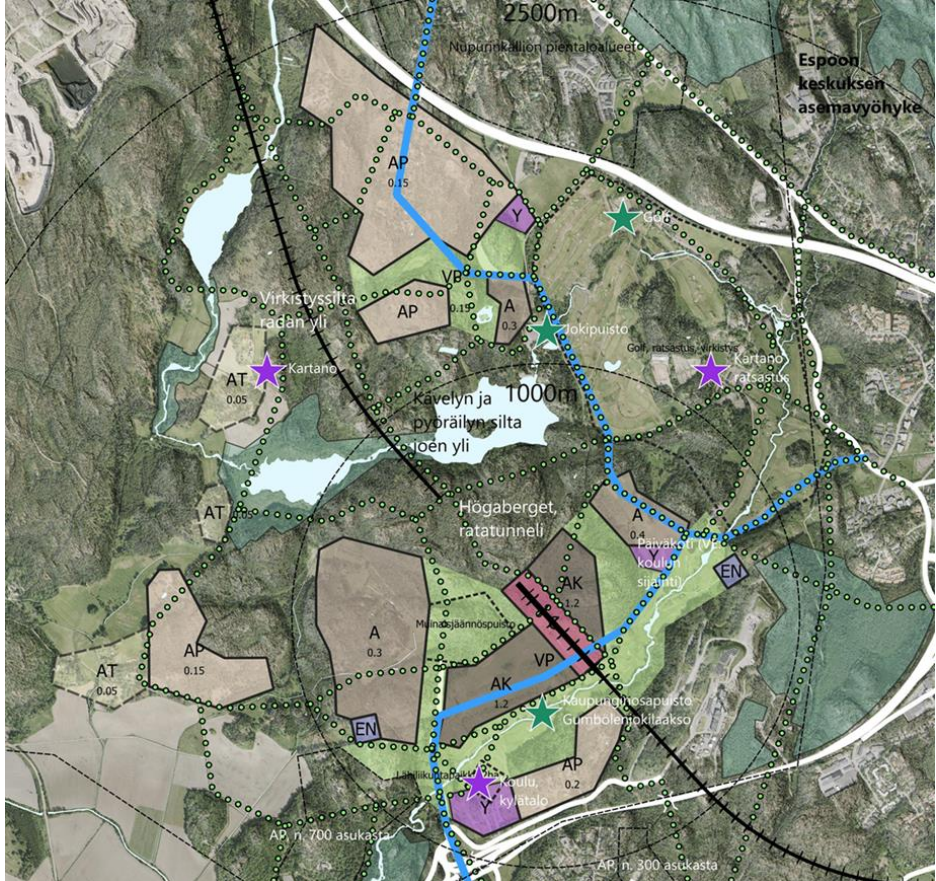
(Myntinmäkeä ei huomioida kannattavuuslaskennassa)

- Myntinmäki vain asemavarauksena
- Mahdollinen maankäyttö huomattavasti myöhemmin
- Haasteena luontokysymykset

Laskelmissa huomioitavaa:

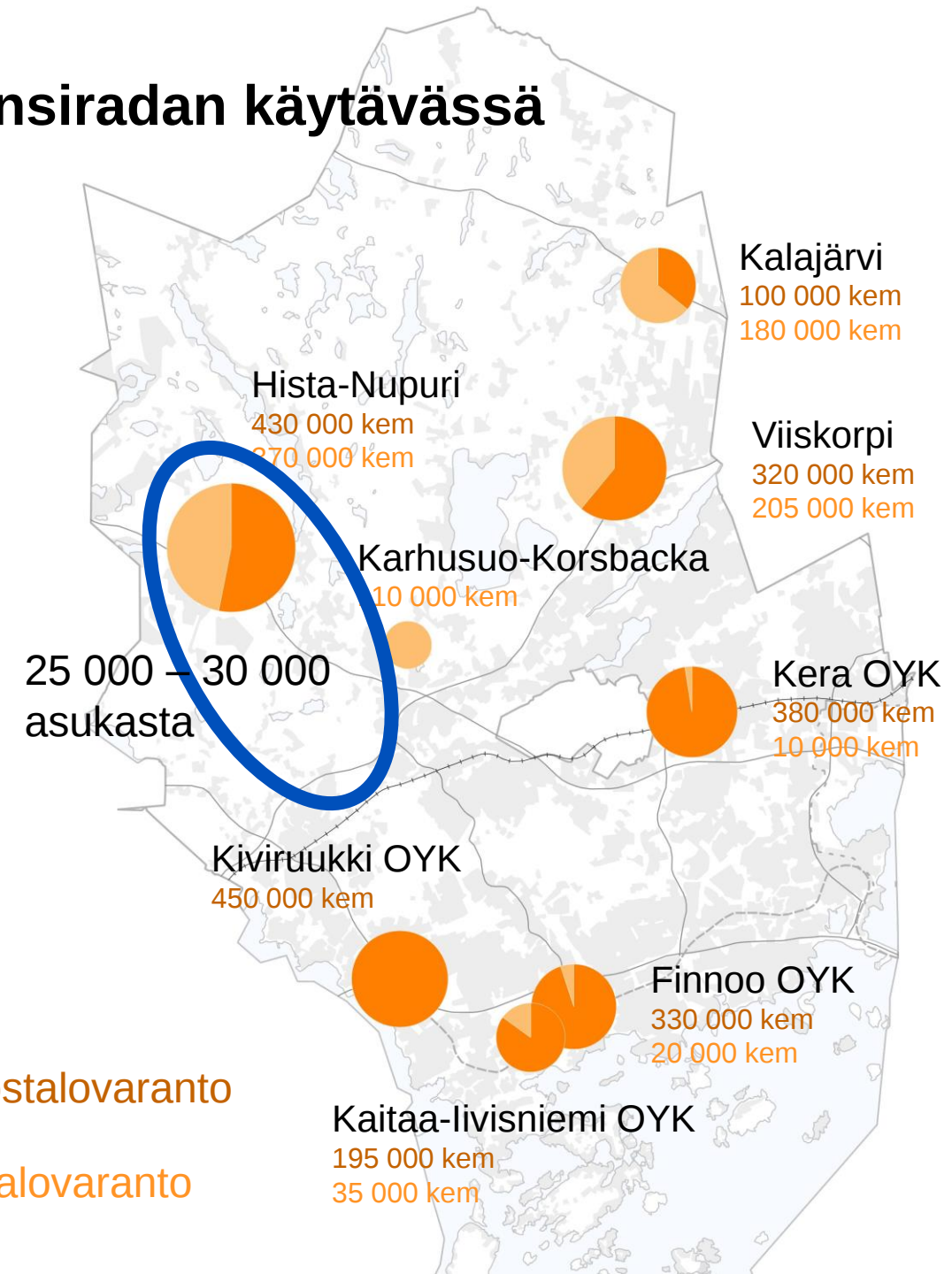
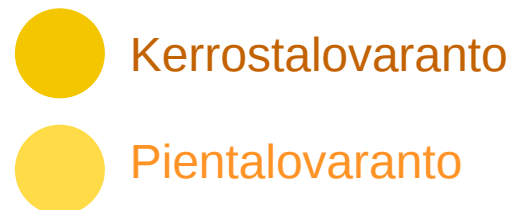
- Tuloja pienentää pienempi osuus kaupungin maanomistusta kuin Histassa
- Kustannuksia lisää suurjännitelinjan maakaapelointi 25-35 M€
- Sirpaleisempi maankäyttö ja haasteelliset pinnanmuodot
- Happamien sulfaattimaiden riski

TULOT:		
Aasukkaat (kpl)		10 000
Kerrostalot (k-m2)	300 000	
Pientalot (k-m2)	240 000	
Yhteensä (k-m2)	540 000	
Työpaikkoja (kpl)		
Toimitilaa (k-m2)	40 000	
Asuntotontit:		
Maanmyyntitulot (€)	99 000 000	
Mk-sopimuskorvaukset (€)	13 000 000	
Yhteensä (€)	112 000 000	
Tulot yhteensä noin (€)	110 000 000	
MENOT:		
Kunnallistekniikka	190 000 000	
NETTO (Tulot-K.tekn.) min	-	80 000 000



Maankäytön kehittämisen mahdollisuudet Länsiradan käytävässä

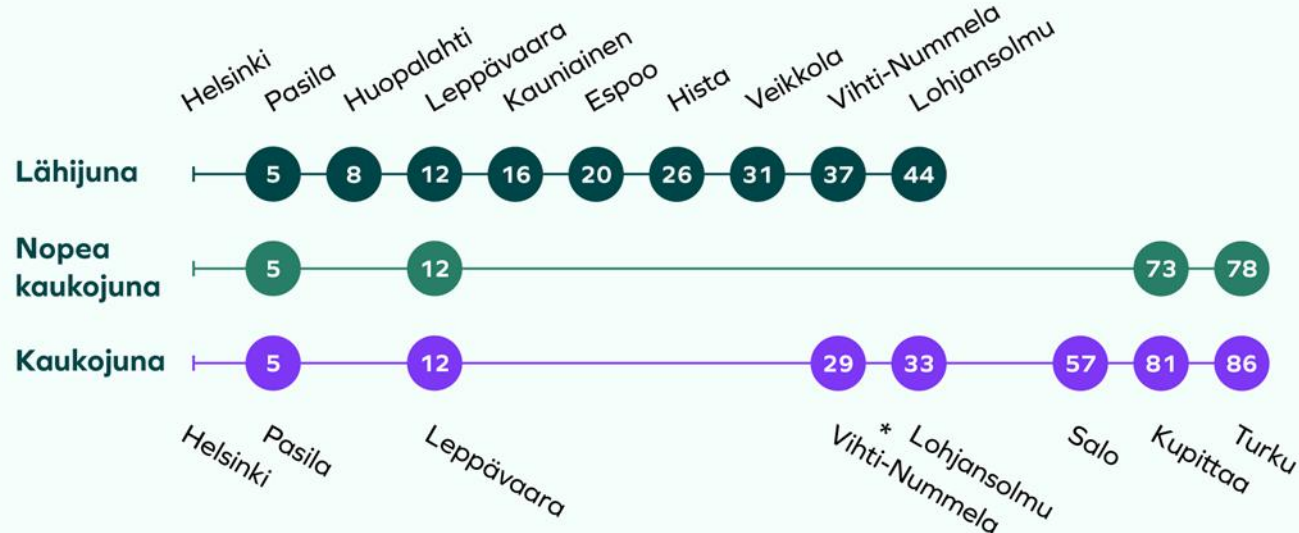
- Hyväksytyissä yleiskaavoissa on tällä hetkellä koko Espoossa noin **6 000 000** asuinkerrosneliömetriä asemakaavoittamiseen (noin 120 000 asukasta).
- Hista-Nupuri alueella + Myntinmäki alueilla asukkaita voisi olla tulevaisuudessa **noin 25 000 – 30 000**. Pientalopotentiaali huomattava.
- Mikäli Länsirataa ei esitetyssä aikataulussa tule, tarkoittaa kaavoituksen näkökulmasta sitä, että 2020-luvun lopulla ja 2030-luvulla asemakaavoitetaan Histan ja sen vaikutusalueen sijasta muita alueita.
- Espoo tarina painottaa kasvun hallintaa ja Hista on osa ratkaisua. Vaikka kasvu maltillistuukin lähivuosina, niin se kuitenkin jatkuu ja suuntautuu jonnekin. Jos ei Länsiradan käytävään, niin tiivistyen Etelä-Espoon rakennetuille alueille sekä Viiskorpi-Kalajärvi akselille.



Liikennöinti

Uusi lähiliikenne ja matka-ajat

Eri yhteysvälien matka-ajat



LÄNSIRATA

*Kaukojuna pysähtyy Lohjansolmussa tai Vihti-Nummelassa.

Länsirata Oy:n teettämän liikennöintiselvityksen tulokset tarjoavat seuraavia mahdollisuuksia lähiliikenteen kehittämiseen Uudellamaalla

- Uuden ratayhteyden myötä junalla pääsisi ensimmäistä kertaa Espoon Histaan, Kirkkonummen Veikkolaan, Vihtiin sekä Lohjalle
- Lähijunat voisivat kulkea Helsingistä Histaan 26 minuutissa, Veikkolaan 31 minuutissa, Vihtiin 37 minuutissa ja Lohjalle 44 minuutissa
- Helsingin ja Turun välillä voisi kulkea ruuhka-aikoina yksi Express-vuoro tunnissa suuntaansa sekä läpi päivän yksi IC-vuoro tunnissa suuntaansa
- Lohjan ja Vihdin lähijunat voisivat kulkea läpi päivän puolen tunnin välein molempiin suuntiin. Lisäksi IC-vuoro pysähtyisi myös Lohjan tai Vihdin asemalla
- Kirkkonummen Veikkolaan voisi mennä neljä lähijunaa tunnissa

Lähde: Länsirata Oy

Liikennöinti ja liikkuminen

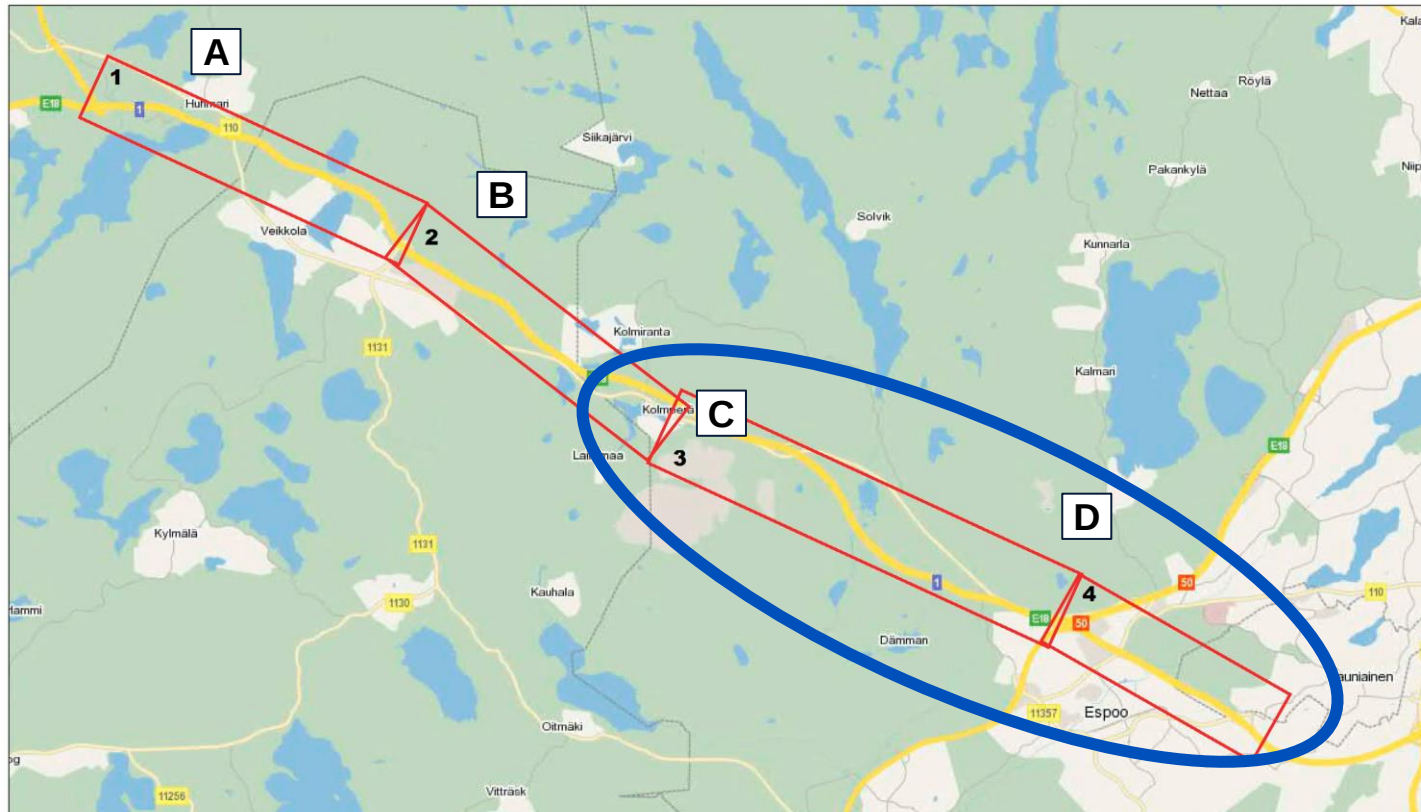
Histan saavutettavuus lähijunalla hyvä:

- **Matka-aika Helsinki, rautatieasema – Hista noin 26 minuuttia**
- Vertailuna autolla Helsinki - Hista noin 30-55 minuuttia
- Vertailuna Hki – Mellunmäki/Vuosaari metrolla noin 25 minuuttia
- Vertailuna Hki – Kivenlahti metrolla noin 30-35 minuuttia
- **Matka-aika Pasila – Hista noin 21 minuuttia**
- Vertailuna autolla noin 22-40 minuuttia
- **Matka-aika Espoon keskus-Hista noin 6 minuuttia**
- **Matka-aika Leppävaara-Hista noin 14 minuuttia**
- Turunväylän välityskyky on ajoittain rajoitettu ja väylä ruuhkautuu ajoittain pahoin
- ELY-keskuksen lisäkaista- ja parannussuunnitelmien toteuttaminen välillä Tuomarila-VT2 maksaa noin 200 milj. euroa
- Histan ja länsisuunnan maankäytön kehittäminen ei voi perustua pelkästään autoliikenteen varaan

Turunväylän sujuvuus edellyttää investointeja, joiden tarvetta Länsirata vähentäisi

Alv 0%, MAKU-indeksi 120, 2015=100

Hankekortti:
MAKU 145,
2020=100



Kuva 39. Kustannuslaskennan aluerajaukset.

B. Veikkola-Hista	
Valtatien levennätminen ja pohjanvahvistukset	13,3
Sillat	8,0
Meluntorjunta	1,2
Liikenteenhallintajärjestelmä	1,3
Yhteensä, milj. euroa	23,8
C. Hista-Kehä III	
Valtatien levennätminen ja pohjanvahvistukset	22,4
Yksitystiet	0,3
Sillat	20,0
Meluntorjunta	6,3
Liikenteenhallintajärjestelmä	1,6
Yhteensä, milj. euroa	50,6
D. Kehä III-Tuomarila	
Valtatien levennätminen ja pohjanvahvistukset	15,8
Jalankulku- ja pyörätiet	0,2
Muut maantiet	0,75
Sillat	16,0
Meluntorjunta	3,1
Liikenteenhallintajärjestelmä	0,9
Yhteensä, milj. euroa	36,75
KOKO HANKE, YHTEENSÄ, milj. euroa	159,26

Nykyhinnoin
noin 200M€

Sisältää mm. lisäkaistat, levennettävät sillat ja alikulut sekä meluntorjuntaa (valtion hanke). Luvut eivät sisällä Länsirata-hankkeen tierakentamista kuten Histan liittymä (hankeyhtiön hanke).

Länsiradan hyödyt Espoon kannalta - yhteenveto

- Länsirata-hanke on oleellinen osa Espoon luoteissuunnan maankäytön, asumisen ja elinkeinoelämän strategista kehittämistä ja Espoo-tarinan mukaista hallittua kasvua
- Espoon tulevat asemanseudut, Hista ja varauksena Myntinmäki, mahdollistavat yhteensä noin 25 000 – 30 000 espoolaiselle kodit, joista noin puolet pientaloissa
- Yritysten ja elinkeinoelämän kannalta hyvä saavutettavuus mahdollistaa houkuttelevilla sijainneilla toimitilaa ja uusia työpaikkoja noin 5 000
- Hyvällä suunnittelulla asemanseuduista on mahdollista saada palveluiltaan monipuolisia ja ympäristöön sopeutuvia luonnonläheisiä ja kestäväällä liikenteellä saavutettavia kaupunginosakeskuksia
- Espoo saa Länsirata-hankkeen myötä uutta lähiliikennettä Histaan asti. Erillisenä hankkeena toteutettuna Espoo-Hista väli maksaa noin 309 M€ ja Espoon kustannusosuus 1. vaiheessa on 170 M€ ja koko hankkeen osalta 262,5 M€.

Länsirata-hanke kansainvälisesti ja kansallisesti

Länsirata yhdistää Suomen vahvemmin osaksi EU:n TEN-T –rataverkkoa.

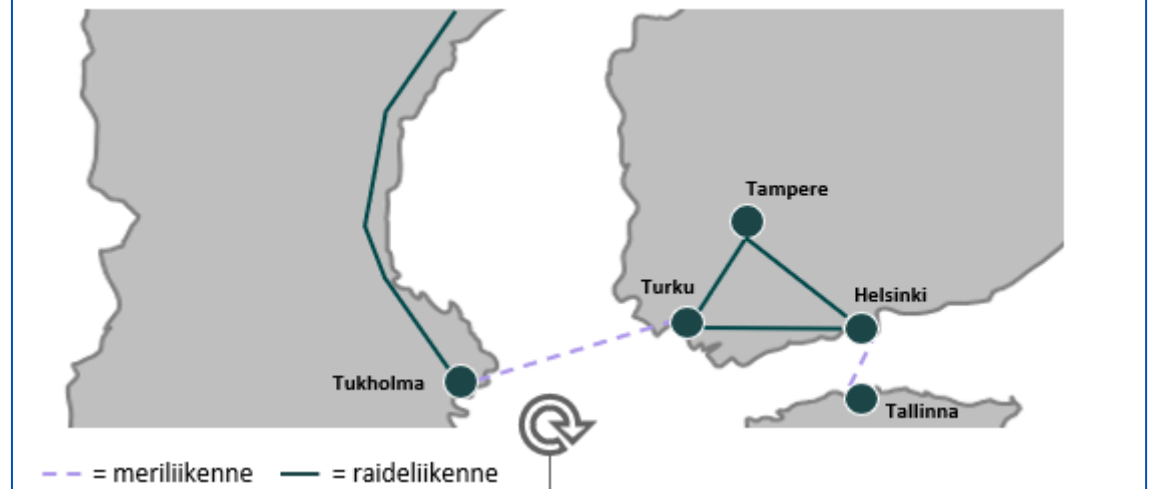


Suomi on osa EU:n TEN-T –verkon Pohjanmeren-Baltian ja Skandinavia-Välimeren ydinkäytäviä

- Suomen kaltaiselle muusta Euroopasta kaukana sijaitsevalle maalle toimiva infrastruktuuri ja saavutettavuus ovat avaintekijöitä
- Hanke liittää Suomen vahvemmin osaksi Euroopan raide- ja meriliikenteen ydinverkkoa (TEN-T) nopeuttamalla Helsingin ja Turun välistä liikennöintiä

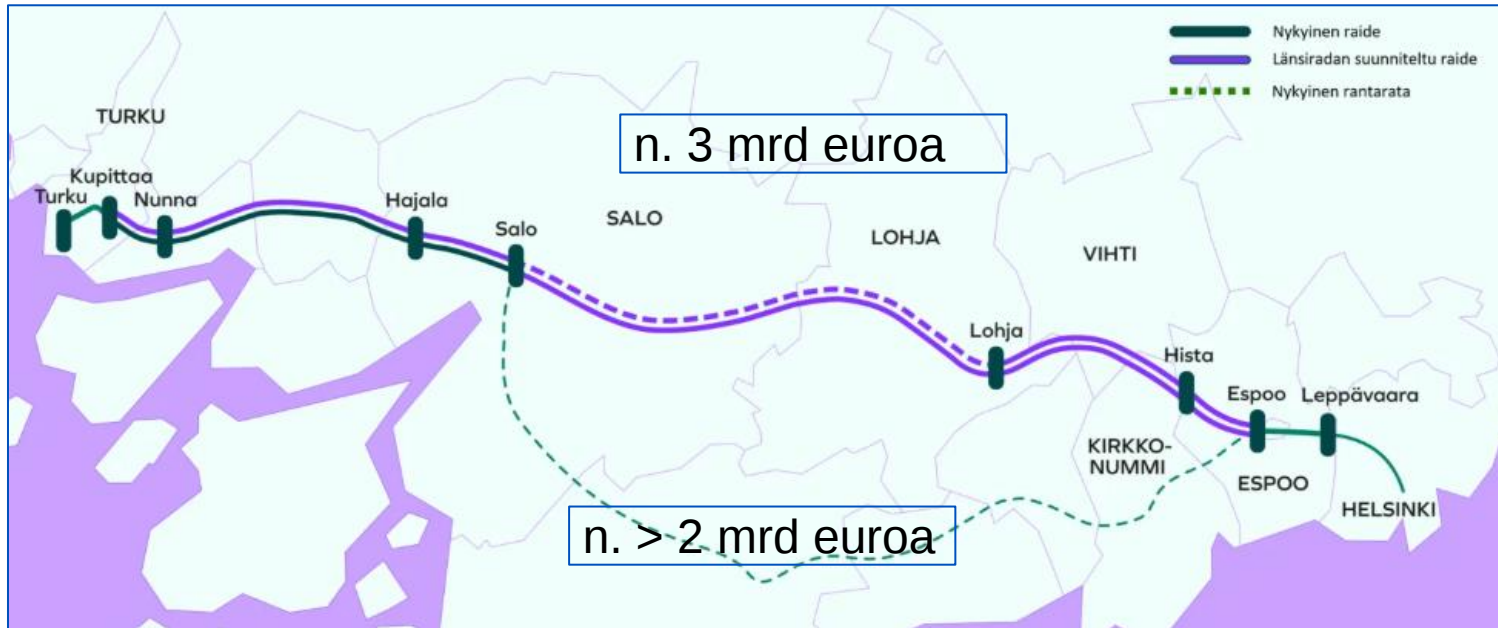
Edistää Suomen kasvukolmion kehitystä

Havainnollistava kuva matkustaja- ja tavaraliikenteen rataverkosta



- Helsingin, Espoon, Turun ja Tampereen välinen kasvukolmio edistää kasvukeskusten välistä vuorovaikutusta sekä vahvistaa yritystoiminnan ja hyvinvoinnin edellytyksiä
- EU:n ydinverkkokäytävillä tavoitellaan ihmisten ja tavaroiden saumatonta liikkumista, Helsinki ja Turku ovat TEN-T –verkon kaupunkisolmukohtia

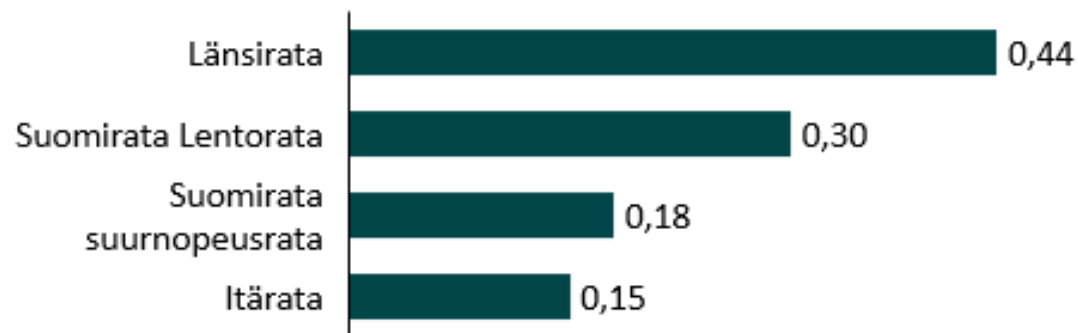
Voidaanko Länsirata korvata Rantaradan parantamisella?



- Espoo-Lohja radan kehitysmahdollisuuksia ei synny Rantarataa parantamalla
- Rantaradan kaukojunaliikenteen tarjontaa ei ole mahdollista lisätä ennen kuin koko osuus on varustettu kaksoisraiteella: kustannusarvio yli 2 miljardia euroa.
- Länsiradan vaihtoehtona esitetyn Rantaradan kaksoisraiteen H/K -suhde on vain 0,04, sillä se ei lisää merkittävästi matkustajamääriä ja investointi olisi vajaakäytöllä.
- Rantaradan pienemmät parantamistoimenpiteet ovat kustannustehokkaita, mutta ne eivät tuota nopeaa junayhteyttä tai paranna kaukoliikennekapasiteettia. Ne tuottavat pikemminkin alueellisesti parempaa palvelua. Pienten parannuskustannusten suuruusluokka on satoja miljoonia euroja.

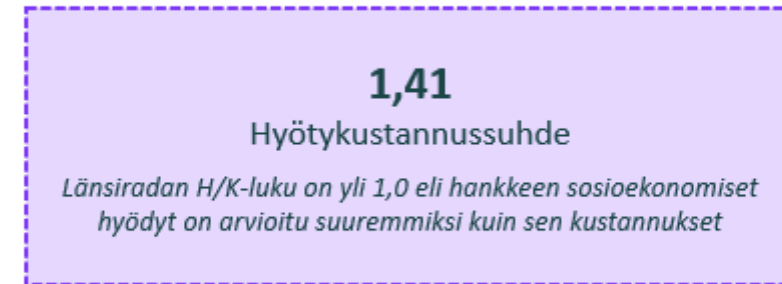
Länsiradan hyöty/kustannusarvio on hyvä verrattuna muihin Suomen suuriin ratahankkeisiin

Länsirata on suurista kotimaisista raidehankkeista kannattavin



- Kun julkisessa keskustelussa viitataan "VM:n ja LVM:n arvioon hankekannattavuudesta", tarkoitetaan "Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitystä". Selvitys mm. kokosi yhteen H/K-laskelmat suurimmista valmistelussa olevista ratahankkeista
- Kansallisissa hankekannattavuusarvioissa Länsirata sai vertailun korkeimman H/K-luvun (0,44) – eli se on suurista kansallisista raidehankkeista kannattavin
- Väyläviraston arvio tehtiin ennen Länsiradan säästöjä koskevaa selvitystä. Eron vaikuttavat myös mm. eri oletukset matkustajamääristä ja aikahyödystä.

Länsiradan yhteiskunnalliset hyödyt ovat kustannuksia suuremmat



- Länsirata on kartoittanut säästömahdollisuuksia, joilla voidaan vähentää infrastruktuurin määrää ja kustannuksia sekä päästöjä. Alkuperäisiä suunnitteluperusteita muuttamalla voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä, jotka parantavat hankkeen H/K-lukua.
- EU-hakemukseen teetettiin ulkopuolisella asiantuntijalla hyötykustannusarvio EU-tukikriteerien mukaisesti.
- Arvio perustuu optimoituuihin ratkaisuihin, ja sen mukaan **hankkeen H/K-luku on 1,41.**
- Käyttö- ja ylläpitokustannuksia koskevat oletukset ovat Väyläviraston ohjearvojen mukaisia.
- EU-komissio on todennut hankkeen kokonaistaloudellisesti kannattavaksi. Hanke sai vaikuttavuudesta arvosanan 4,5/5 ja katalyyttisesta vaikutuksesta 4/5.

Ilmastovaikutukset

Länsirataa suunnitellaan ja toteutetaan kestäväns kehityksen mukaisesti.

Hiilipäästöt minimoidaan.

Lisäksi otetaan huomioon biodiversiteettiin ja kiertotalouteen liittyviin haasteet, joita isoista infrahankkeista väistämättä syntyy.

Länsirata-hankkeen ilmastovaikutukset voidaan jakaa neljään koriin:

Elinkaaripäästöt

Kokonaispäästöt jaettuna koko laskennallisen elinkaaren (50 vuotta) ajalle ovat vuositason noin 0,06 % Suomen vuositason päästöistä

Rakentamisen aikaiset päästöt

Rakentamisen aikaiset päästöt on laskettu konservatiivisilla arvioilla. Päästövähennyspotentiaali nykykeinoilla 36,2 %, tulevaisuudessa jopa 79,7 %

Liikennöinnin ilmastovaikutukset

Raideliikenne on lähtökohtaisesti vähäpäästöinen sekä energiatehokas liikennemuoto

Raideliikenteen vaikutus yhdyskuntarakenteelle

Länsirata mahdollistaa rakentamista kestäväns raideliikenteen varaan ja tiivistää asumista asemaseuduille säästäten sekä hiilinieluja että luontoarvoja

- Hanke pienentää hiilinieluja ratakäytävän vaatiman tilan verran ja rakentamisesta aiheutuu päästöjä. Päästövaikutukseksi on arvioitu noin 1 440 CO₂ ekv. tonnia.
- Hanke vähentää liikenteen päästöjä vuodessa noin 10 CO₂ ekv. tonnia. Nykyhetken rakentamisen oletuksilla kestää 140 vuotta, että hanke olisi hiilineutraali.
- Hanke on löytänyt suunnitelmaratkaisuilla jo 36 %:n päästövähennyspotentiaalin ja mahdollisilla tunnistetuilla 30-luvun ratkaisuuilla voidaan saavuttaa jopa 80 %: päästövähennykset.
- Tämä tarkoittaisi lineaarisen yksinkertaistuksen avulla noin 28 vuoden ilmastotakaisinmaksuaikaa.

Kiitos!



Hankekokonaisuus ja sen vaiheistaminen

Ensimmäinen rakentamisvaihe (ks. kuva oikealla)

- Koko ratayhteyden rakentamissuunnittelu
- Rakentaminen aloitetaan vuonna 2027:
 - Espoo–Hista
 - Salo–Hajala
- Lisäksi seuraavien osuuksien rakentaminen:
 - Hista–Vihti rakentaminen aloitetaan 2028
 - Vihti–Lohja rakentaminen aloitetaan 2028
 - Nunna–Kupittaa rakentaminen aloitetaan 2028

Myöhemmin rakennettaviksi jäävät osuudet ovat:

- Kaksoisraide välille Hajala–Nunna
- Uusi ratayhteys Lohja–Sal

- Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa rakennettavat osuudet:



Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset

Positiivinen hyötykustannussuhde sekä hyvinvointivaikutuksia ja alueellisia vaikutuksia

Vaikutuskategoria	Arvio	Kuvaus	Lähteet
Kannattavuus	1,41 hyötykustannussuhde	- Hankkeen kustannukset ja suorat hyödyt - EU-hakemukseen teetettiin ulkopuolisella asiantuntijalla hyötykustannusarvio EU-tukikriteerien mukaisesti. Arvio perustuu optimoituihin ratkaisuihin - Käyttö- ja ylläpitokustannusten arvioinnissa on sovellettu Väyläviraston ohjetta yksikköarvoista (Väyläviraston ohjeita 40/2020)	- EU:n CEF-tukihakemusta varten tehty hyötykustannusanalyysi - EU:n CEF-rahoitustukipäätös - Siemens <u>Mobility GmbH</u>
Hyvinvointivaikutukset	1,9–3,0 mrd € hyvinvointivaikutukset	- Kasautumishyödyt 1,12–1,91 mrd € * - Uusia työntekijöitä paikallisilla työmarkkinoilla 336–680 M€ - Lisääntynyt työmatkaliikenne 400 M€ * Kasautumishyödyillä tarkoitetaan taloudellisen toiminnan positiivisten seurausten keskittymistä tietyille alueelle, erityisesti kaupunkeihin tai alueellisiin keskuksiin	- EU:n CEF-tukihakemusta varten tehty taloudellisten vaikutusten analyysi - Siemens & al.
Vaikutuskategoria	Välilliset tulot	Vaikutukset aluekehitykseen ja elinvoimaan	Lähteet
Alueelliset vaikutukset	- Suunnittelu- ja rakentamisvaiheen välilliset talousvaikutukset 957 M€, josta rakentamisvaiheen verotulovaikutukset noin 260 M€ - Ratasuunnitelma- ja rakentamisvaiheen työllisyysvaikutukset 14 800 henkilötyövuotta	- Alueiden elinvoiman kasvu investointien, asukkaiden ja yritysten myötä - Kiinteistöjen arvonnousu ja maankäytön kehitysmahdollisuudet - Uusien asukkaiden houkuttelevuuden lisääntyminen - Investointiympäristön ennakoitavuuden, vakauden ja valmiuden lisääntyminen - Paikallisliikenteen kehitys - Viivästyksien väheneminen Helsinki–Turku-liikenteessä -30 % - Kestävän liikkumisen ja liikennejärjestelmän edistäminen	- Monia täydentäviä eri näkökulmista tehtyjä analyysejä hankkeen vaikutuksista - Boston Consulting Group, <u>Gaia</u>, <u>Destia</u>, Väylävirasto, Ramboll, Länsirata