

Kaupunginhallitus 10.11.2025 § 329

§ 329

Länsirata Oy:n osakassopimuksen hyväksyminen (Kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Nieppola Tommi
Hokkanen Torsti
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mykkänen Kai

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto

1

hyväksyy Länsirata Oy:n osakassopimuksen, sen liitteen mukaisen Espoon rahoitussitoumuksen ja muut asiaan kuuluvat liitteet

2

hyväksyy Länsirata Oy:n kuntaosakkaiden sitoumuksen Länsiradan toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa

3

valtuuttaa kaupunginjohtajan tekemään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja allekirjoittamaan osakassopimuksen ja asiaan kuuluvat liitteet edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kaikki kuntaosakkaat hyväksyvät myös ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa sekä

4

valtuuttaa kaupunginhallituksen hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Espoon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen.

Käsittely

Isotalo poistui esteellisenä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi (Hallintolaki 28 § 1. mom.5. kohta).

Hopsu Rodriguezin kannattamana ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Keskustelun pöydälle panosta päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu pöydälle panoa koskeva ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä. Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 3 äänellä 10 ääntä vastaan 2 äänestettyä tyhjää hyläneen Hopsun ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä. (Äänestys 1)

Keskustelun aikana tehtiin seuraavat ehdotukset:

Cederlöf Nevanlinnan kannattamana teki seuraavan ehdotuksen: Kaupunginhallitus ehdottaa valtuustolle, että osakassopimus hylätään ja että Espoo ei osallistu Länsirata-hankkeeseen, johtuen hankkeen riskeistä ja kielteisistä vaikutuksista talouteen ja ympäristöön.

Partanen Kataisen kannattamana teki seuraavan lisäysehdotuksen:
valtuusto ...5. toteaa kantanaan, että Länsirata-hankkeen toteuttamisessa tulee käyttää hiilineutraalia (vähähiilistä) betonia ja terästä ilmastopäästöjen minimoimiseksi,
6. toteaa kantanaan, että Länsirata-hankkeen luontohaittojen vähentämiseksi ja ekologisten yhteyksien turvaamiseksi ja vahvistamiseksi tulee toteuttaa kaikki mahdolliset lieventämistoimet,
7. käynnistää Länsiradan Espoon-osuuden luontohaittojen kompensaatioselvityksen laatimisen välittömästi ja linjaa ekologisen kompensaaation toteuttamisesta selvityksen valmistuttua.

Hopsu Nevalinnan kannattamana teki seuraavaan lisäysehdotuksen:
Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto jättää Histan alueella Kiimassuon kokonaisuudessaan rakentamisen ulkopuolelle ja selvittää mahdollisuudet ennallistaa suoalue.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty kolme kannatettua esittelijän esityksestä poikkeavaa ehdotusta. Puheenjohtaja ehdotti, että ensin käsiteltäisiin Partasen lisäysehdotus ja sen jälkeen Cederlöfin ehdotus. Kaupunginhallitus hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen. Lisäksi puheenjohtaja totesi, että Hopsun lisäysehdotusta ei oteta käsitteilyyn, koska ehdotus ei liittynyt käsiteltävänä olevaan asiaan.

Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Partasen lisäysehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Puheenjohtaja totesi, että on esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu Cederlöfin ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä. Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 10 äänellä 4 ääntä vastaan 1 äänestettyä tyhjää hylänneen Cederlöfin ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä. (Äänestys 2).

Päätös

Kaupunginhallitus päätti ehdottaa, että valtuusto

1

hyväksyy Länsirata Oy:n osakassopimuksen, sen liitteen mukaisen Espoon rahoitussitoumuksen ja muut asiaan kuuluvat liitteet

2

hyväksyy Länsirata Oy:n kuntaosakkaiden sitoumuksen Länsiradan toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa

3

valtuuttaa kaupunginjohtajan tekemään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja allekirjoittamaan osakassopimuksen ja asiaan kuuluvat liitteet edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kaikki kuntaosakkaat hyväksyvät myös ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa sekä

4

valtuuttaa kaupunginhallituksen hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Espoon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen

5

toteaa kantanaan, että Länsirata-hankkeen toteuttamisessa tulee käyttää hiilineutraalia (vähähiilistä) betonia ja terästä ilmastopäästöjen minimoimiseksi,

6

toteaa kantanaan, että Länsirata-hankkeen luontohaittojen vähentämiseksi ja ekologisten yhteyksien turvaamiseksi ja vahvistamiseksi tulee toteuttaa kaikki mahdolliset lieventämistoimet,

7

käynnistää Länsiradan Espoon-osuuden luontohaittojen kompensatioselvityksen laatimisen välittömästi ja linjaa ekologisen kompensaation toteuttamisesta selvityksen valmistuttua.

Cederlöf ja af Hällström ilmoittivat eriävänä mielipiteenään seuraavaa:

Länsirata-hanke on kestämaton talouden ja ympäristön näkökulmasta. Hankkeeseen liittyy isoja taloudellisia riskejä, joita Espoo ei voi ottaa tässä talouden tilanteessa.

Selostus

Raideliikenteen kehittämisen merkitys

Liikenne on merkittävä kasvihuonepäästöjen aiheuttaja. Kaupungistuminen, ilmastonmuutoksen torjuminen, kestävä kehityksen vaatimukset sekä taloudelliset syyt edellyttävät uusia ratkaisuja liikkumiseen ja logistiikkaan. Nämä haasteet edellyttävät, että liikennejärjestelmää kehitetään voimakkaasti ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä kulkumuotoja. Osa ratkaisua olisi liikennevirtojen siirtyminen raiteille.

Lähtökohtana raideliikenteen kehittämiselle ja uusille, nopeille raideyhteyksille on nykyistä ennakoitavampi liikennejärjestelmäsuunnittelu, aikaisempaa suuremmat investointipanostukset infrastruktuuriin ja investoinneista koituvien yhteiskunnallisten hyötyjen saavuttaminen nopeammin.

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyn ja menestyksen kannalta keskeistä. Suurilla ratahankkeilla on suotuisia vaikutuksia talouskasvuun, tulonjaon kehitykseen, työssäkäyntialueisiin, kaupunkirakenteisiin ja ympäristöön. Nopeat raideliikenneyhteydet lisäävät työvoiman liikkuvuutta, parantavat saavutettavuutta, kaupunkien elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä, laajentavat työssäkäyntialueita, edistävät asukkaiden hyvinvointia, parantavat ja luovat otollisia sijainteja asumiselle ja yrityksille sekä parantavat kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksiä.

Länsirata Oy:n noudattamassa hankeyhtiömallissa on kyse uudesta tavasta suunnitella, toteuttaa ja rahoittaa suuria ratainvestointeja koko yhteiskunnan hyväksi.

Länsirata tuo uusia paikkakuntia raideliikenteen piiriin, parantaa Suomen yhteyksiä Eurooppaan ja täyttää eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon edellytykset Helsingin ja Turun välisellä osuudella.

Länsirata Oy:n osakassopimus

Neuvottelutulos Länsirata Oy:n osakassopimukseksi hyväksyttiin valtion ja kuntien välisessä neuvottelussa 31.10.2025. Neuvottelutuloksen hyväksyminen tarkoittaa sitä, että valtio ja kunnat voivat tehdä päätökset hankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä. Siinä tehdään rakentamissuunnitelma koko välille Espoosta Kupittaaalle ja rakennetaan uutta rataa Espoon ja Lohjan välille sekä toinen raide Salo-Hajala- ja Nunna-Kupittaa-rataosuuksille.

Kuntien taloudelliset vastuut ovat neuvottelutuloksessa rajatut ja selkeät. Mahdollinen EU-tuki hyödyttää kaikkia yhtiön osakkaita. Kuntien kirjanpitoimenettelyt on huomioitu neuvottelujen aikana ja ne huomioidaan kuntien päätöksenteon yhteydessä.

Osakassopimuksen mukaan osapuolten tarkoituksena on sopia tarkemmin Yhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta, Yhtiön osakkeiden omistuksesta ja luovutuksesta ja niihin liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden siten, kuin osakassopimuksessa on esitetty. Osakassopimus korvaa Yhtiön ja osakkaiden välisen suunnitteluhanketta koskevan alkuperäisen osakassopimuksen siihen tehtyine muutoksineen.

Osakassopimuksessa ja sen liitteissä sovitaan rakentamishankkeen ensimmäisen vaiheen toteuttamisesta ja osakkaiden rahoitusvastuista. Osakkaat tiedostavat, että rakentamishankkeen pääomituksiin sisältyy taloudellinen riski. Yhtiön suunnittelema ja rakentama omaisuus siirretään osaksi Väyläviraston hallinnoimaa valtion rataverkkoa mahdollisimman nopeasti sen jälkeen, kun valmis kokonaisuus on saanut käyttöönottoluvan ja Väylävirastolla on edellytykset omaisuuden vastaanottamiseen.

Länsiradan ensimmäisen vaiheen kokonaiskustannusarvio on 1,32 miljardia euroa. Kuntien osuus rahoituksesta on 33 prosenttia ja Suomen valtion osuus 67 prosenttia. Kunnat sitoutuvat ensimmäiseen vaiheeseen yhteensä 400 miljoonalla eurolla ja Suomen valtio 400 miljoonalla. Tämän lisäksi hankkeen toteuttavalle Länsirata Oy:lle annetaan oikeus hankkia vierasta pääomaa enintään 520 miljoonaa euroa. Kuntien 400 miljoonan rahoitusosuus kohdistuu lähemmäs sitä hetkeä, kun rata valmistuu ja investoinnin hyödyt toteutuvat. Rahoitus on jaksettu kuntien toivomalla tavalla. Espoon kaupungin maksuosuus hankkeen ensimmäisestä vaiheesta (170 000 000 euroa) tulee jakautumaan usealle vuodelle. Osakkaat sitoutuvat kattamaan rakentamishankkeen kustannuksia osakassopimuksessa ja sen liitteessä määriteltujen ehtojen mukaisesti.

Mahdollisesta kustannusnoususta ja vieraan pääoman rahoituskustannuksista Suomen valtion osuus on 67 prosenttia ja kuntaomistajien osuus 33 prosenttia. Länsirata Oy:n osakkaat pitävät tärkeänä, että yhtiö seuraa aktiivisesti hankkeen kustannuskehitystä ja minimoi riskit kustannusnoususta.

Hankkeen toisessa vaiheessa on tarkoitus toteuttaa osuudet Lohja-Salo ja Hajala-Nunna. Kunnat ovat sopineet keskenään 3.9.2025 myös toisen vaiheen rahoittamisesta 300 miljoonalla eurolla. Tältä osin kyseessä on kuntien valtiolle tarjoama optio, jonka mukaan kunnat osallistuvat toisen vaiheen rakentamiseen yhteensä 300 miljoonalla eurolla, mikäli valtio tekee toisen vaiheen rakentamisen edellyttämät investointi- ja rahoituspäätöksensä vuoteen 2031 mennessä. Nyt päättyneissä neuvotteluissa valtion kanssa tätä toisen vaiheen rakentamisen optiota ei käsitelty, mutta tämä kuntien välinen sopimus toisen vaiheen mahdollisesta rahoituksestaviedään valtuustojen hyväksyttäväksi samassa yhteydessä. Kuntien keskinäinen sopimus korostaa osakaskuntien näkemystä siitä, että radan hyödyt saadaan täysimääräisinä vasta, kun koko ratayhteys on valmis. Kunnille neuvotteluissa onkin ollut tärkeää edistää koko ratavälin rakentamissuunnittelua kustannussäästöjen saavuttamiseksi sekä hankkeen EU-tukikelpoisuuden ja rakentamisvalmiuden parantamiseksi.

Kunnille on tärkeää myös se, että radan rakentavan Länsirata-yhtiön ohjaus on selkeää. Hankkeesta on vastuussa yhtiön hallitus, jonne kunnat nimeävät myös jäseniä. Selkeä ohjaus varmistaa hankeyhtiön toimintaedellytykset ja mahdollistaa taloudellisesti ja toiminnallisesti hyödylliset innovaatiot hankkeen toteuttamisessa. Lisäksi on olennaista, että rakentamisen aikaisista vastuista hankeyhtiön ja valtion rataverkkoa hallinnoivan Väyläviraston välillä on selkeät kirjaukset.

Osakassopimus tulee voimaan, kun kaikki osapuolet ovat sen allekirjoittaneet.

Rahoitussitoumus ja sen jakaantuminen osahankkeille

Osakkaiden rahoitussitoumusten jakamisessa käytettävä kustannusarvio 1319,9 miljoonaa euroa jakautuu määritetyille osahankkeille seuraavasti: Espoo-Hista (rakentaminen 310 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 9 milj. euroa)

- 1) Hista-Vihti (rakentaminen 139 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 4 milj. euroa)
- 2) Vihti-Lohja (rakentaminen 510 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 14 milj. euroa)
- 3) Salo-Hajala (rakentaminen 140 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 8 milj. euroa)
- 4) Nunna-Kupittaa (rakentaminen 120 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 3 milj. euroa)
- 5) Lohja-Salo (rakentamissuunnittelu 48 milj. euroa)
- 6) Hajala-Nunna (rakentamissuunnittelu 15 milj. euroa)

Länsirata Oy:n kuntaosakkaiden neuvottelutulos Länsiradan rahoittamista

Kunnat sitoutuvat ensimmäiseen vaiheeseen yhteensä 400 miljoonalla eurolla. Toisen vaiheen toteutukseen kunnat sitoutuisivat yhteensä 300 miljoonalla eurolla edellyttäen, että valtio tekee siitä toteutuspäätöksen vuoden 2031 loppuun mennessä. Länsiradan hyödyt saadaan täysimääräisinä vasta, kun koko ratayhteys on valmis.

Kuntien kesken rahoitus jakautuisi seuraavasti:

	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	-	-

Edellä mainittu kustannusjako on kuntien virkajohdon neuvottelutulos. Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia hankkeeseen osoitettavia EU-tukia.

Länsiradan talousvaikutukset ovat Espoolle positiivisia erityisesti uusien työpaikkojen luonnin ja raideyhteyden varrelle rakennettavien asuntojen kannalta. Pelkästään Histasta saatavat maanmyyntitulot kattaisivat kaupunkitekniikan arvion mukaan Espoon rahoitusosuuden.

Länsirata vaikuttaa useaan Espoo-tarinassa mainitun tavoitteen saavuttamiseen, kaupunkiradan toteuttamiseen ja Pohjois- ja Keski-Espoon osayleiskaavan tavoitteiden toteuttamiseen.

Länsirata on sekä kaupungin että kansallisten ilmastotavoitteiden mukainen. Espoo-tarinan mukaan Espoo ohjaa luonnon säästämiseksi ja päästöjen vähentämiseksi rakentamista erityisesti hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrelle. Espoo-tarinan mukaan Espoo luo edellytyksiä tulevaisuuden raidehankkeiden toteuttamiselle. Länsirata toteuttaa Espoo-tarinaa. Länsiradan ensimmäisten osahankkeiden osalta rakentaminen voisi alkaa aikaisintaan vuoden 2027 loppupuolella.

Länsiradan merkitys ja vaikutukset Espoolle

Maankäytön kehittämisen mahdollisuudet Länsiradan käytävässä

Länsirataan on varauduttu maakuntakaavassa sekä Espoon yleiskaavassa. Ehdotusvaiheessa olevan Espoon yleiskaava 2060:n eräs keskeinen maankäytön kehittämisen ja varautumisen suunta on Länsiradan kehityskäytävä. Lainvoimaisessa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa on hyväksytty varaus Histan asemanseudulle ja suunnitteilla olevalle ratakäytävälle, jonka pohjalta on voitu hyväksyä Länsiradan yleissuunnitelman Espoon puoleinen osuus.

Vireillä olevassa koko Espoon kokonaisyleiskaavassa osoitetaan maankäytön kehittämisalueet koskien Myntinmäki-Forsbacka alueen asemavarausta ja Histan aseman ulointa lähivaikutusaluetta. Asemanseutujen asemakaavoittaminen edellyttää kuitenkin päätöstä Länsiradan toteuttamisesta.

Espoon asemanseutujen maankäytön asemakaavoitus ja rakentaminen ajoittuvat seuraaville vuosikymmenille. Mikäli Länsiradan toteuttaminen etenee, niin ensimmäisenä tullaan ohjelmoimaan Histan ja sen ympäröivän alueen maankäytön suunnittelua siten, että aluetta on mahdollista alkaa rakentaa 2030-luvulla. Myntinmäkeen on aluksi tulossa vain asemavaraus ja alueen maankäytön suunnittelu ja rakentaminen ajoittuvat vasta Histan jälkeen useiden vuosikymmenien päähän, mikäli tarvetta ilmenee.

Espoon yleiskaava ei sinällään ota kantaa Länsiradan rakentamisen aikatauluun, vaan varautuu sen tarjoamiin mahdollisuuksiin kehittää tulevien vuosikymmenten maankäyttöä ja kestäväää liikkumista länsisuunnalla. Mikäli Länsiradan rakentamisesta ei tulisi vielä päätöstä, kannattaa siihen liittyvät yleiskaavalliset varaukset säilyttää tulevia vuosikymmeniä varten, niin kuin maakuntakaavakin osoittaa. Rakentamatta jättämispäätös merkitsisi 2030-luvun asemakaavoituksen suuntaamista enemmän muualle Länsiradan kehityskäytävän sijasta, ja nykyisten kerrostalo- ja pientaloalueiden sekä niiden lähialueiden nopeampaa tiivistymistä. Tulee painetta rakentaa nopeammin Kalajärvi-Viiskorpi-suunnalle, jonka kunnallistekniikan rakentaminen on myös kallista. Hista tarjoaa runsaasti pientalopotentiaalia hyvin saavutettavasti ja luontoa lähellä. Joka tapauksessa koko Espoota kaavoitetaan alkaneella valtuustokaudella ja sen jälkeenkin tasapainoisesti ja kasvua halliten, kuten juuri hyväksytty Espoo-tarina määrittelee.

Hista ja sen lähialue mahdollistavat yleiskaavatarkastelun tarkkuudella noin 850 000 k-m² asuinrakentamista, mikä tarkoittaa noin 17 000 asukasta. Tästä noin puolet olisi pientalorakentamista. Työpaikkarakentamista alue mahdollistaa noin 220 000 k-m², mikä tarkoittaa noin 4700 työpaikkaa. Luvut täsmentyvät tarkemmassa suunnittelussa ja asemakaavoituksessa, koska suunnittelussa on otettava huomioon muun muassa alueiden luontoarvot.

Myntinmäen asemanseutu ja sen lähialue mahdollistavat yleiskaavatarkastelun tarkkuudella noin 540 000 k-m² asuinrakentamista, mikä tarkoittaa noin 10 000 asukasta. Tästä noin puolet olisi pientalorakentamista. Työpaikkarakentamista on alustavasti hahmoteltu noin 40 000 k-m², mikä tarkoittaa noin 800 työpaikkaa. Myntinmäen alue esiintyy suunnitelmissa asemavarauksena ja maankäyttö yleiskaavassa myöhemmän tulevaisuuden mahdollisuutena.

Kaupunkien ja yhdyskuntien pitkäjänteinen kehittäminen edellyttää varautumista tulevaisuuteen. Espoo-tarina painottaakin kasvun hallintaa. Kuitenkin useiden vuosikymmenten aikajänteellä Espoo tulee jatkossakin kasvamaan, vaikka kasvuvauhti maltillistuu. Sen vuoksi on tärkeää varata myös uusia tulevaisuuden alueita, joiden maankäyttö tukeutuu kestäviin liikkumismuotoihin.

Histasta ja myöhemmin Myntinmäestä on mahdollista suunnitella ja rakentaa monipuolisia ja vetovoimaisia asuinalueita, joissa on myös runsaasti palveluita ja työpaikkoja. Aseman tiiviimpien keskusta-alueiden lisäksi asemien lähialue tarjoaa runsaasti mahdollisuuksia rakentaa pientaloja. Ajallinen saavutettavuus kestäväällä kulkumuodolla, 26 minuuttia

Helsingin keskustasta, mahdollistaa korkeatasoisella suunnittelulla houkuttelevia asuinypäristöjä.

Koko Espoo-Turku ratakäytävän osalta on laadittujen vaikutusarvioiden perusteella todettu seuraavia hyötyjä: alueiden saavutettavuus paranee, maankäyttö tehostuu, ostovoima kasvaa ja uusia investointeja syntyy. Näin ollen myös yhteiskuntataloudellinen laskelma on positiivinen; EU-tukikriteerien mukainen hyötykustannussuhde on 1,41 eli hankkeen sosioekonomiset hyödyt on arvioitu suuremmiksi kuin sen kustannukset.

Länsiradan varteen kehittyvä nauhamainen ja hyvin saavutettava yhdyskuntarakenne vahvistaa koko Länsi-Uudenmaan kehitystä, mistä hyötyy erityisen paljon Espoo, jolle avautuu täysin uusi kehityskäytävä. Saavutettavuudeltaan parantuvat alueet muuttuvat houkutteleviksi asuin- ja elinkeinoelämän paikoiksi. Yritysten kannalta katsottuna saavutettavuuden parantuminen lisää mahdollisuuksia saada työntekijöitä ja alentaa työasiamatkojen kustannuksia. Histan asemanseudulle ja erityisesti sen eteläpuolelle on mahdollista kehittää hyvä ja houkutteleva yritysalue, mihin Espoon yleiskaavassa varaudutaankin. Yhtenä mahdollisuutena voisi olla HSY-vetoisen Ekoteollisuuskeskuksen kehittyminen laajemmin Kiertotalouskeskukseksi.

Espoossa hankkeen vaikutusta kiinteistömarkkinoihin vahvistaa asemanseutujen maankäytön merkittävät kehittämistavoitteet. Eniten koko hankkeesta hyötyvät Espoon, Lohjan ja Vihdin kiinteistömarkkinat, Helsingin, Espoon ja Vantaan työmatkaliikenne, Turun, Salon, Kaarinan, Lohjan ja Vihdin yritykset sekä Uudenmaan aluetalous.

Sen jälkeen, kun Länsirata on rakennettu ja asemanseudut ovat rakentuneet, niin Espoon keskuksen rooli Espoon sisäisenä, mutta myös koko läntisen Uudenmaan eri suunnista hyvin saavutettavana solmupisteenä vahvistuu. Parantuneen saavutettavuuden myötä Espoon keskus voi kehittyä muiden kaupunkikeskusten rinnalle haluttuna ja vetovoimaisena alueena, mikä osaltaan parantaa seudun mainetta ja ehkäisee eriytymiskehitystä.

Asemanseutujen rakentamiseen liittyvät kustannukset ja tulot

Varsinaiset radan rakentamiseen liittyvät kustannukset jaetaan hankeosapuolten kesken aiemmin esitettyjen jakosuhteiden mukaisesti. Osakaskunnat vastaavat omien asemanseutujensa kunnallistekniikan ja katujen (infrakustannukset) ja maankäyttöön liittyvän tarpeellisen palveluinfran rakentamiskustannuksista. Kaupunki saa tuloja omistamiensa kaavoitettujen maiden myynnistä sekä yksityisten maiden kaavoituksen maankäyttösopimuskorvauksista.

Kustannusten ja tulojen arvio on laskettu yleiskaavoituksen tarkkuudella ja suuruusluokka-arviona, jolloin niihin sisältyy tässä vaiheessa vielä runsaasti epävarmuuksia. Laskelmat tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa ja asemakaavoituksessa. Tämänhetkisten laskelmien mukaan Histan asemanseudun ja lähialueen tulot ylittävät infrakustannukset. Tuloja asuinrakentamisen tontinmyynnistä ja maankäyttösopimuksista on arvioitu saatavan noin 250–370 milj. euroa riippuen siitä, rakennetaanko aseman lähelle sijoittuva Kiimassuo vai säilytetäänkö suo ”kaupunkikeitaana” ja kuinka tehokkaana koko aluetta suunnitellaan. Kumpi vaihtoehto valitaan ja kuinka tehokkaaksi alue suunnitellaan, selviää myöhemmin tarkemmassa kaavoituksessa. Kunnallistekniikan rakennuskustannuksiksi on arvioitu noin 120–130 milj. euroa. Tämä ei sisällä palveluinfran eli koulujen, päiväkotien ja

liikuntapalveluiden rakentamiskustannuksia, eikä esimerkiksi Histan eritasoliittymän ja aseman rakennuskustannuksia. Niiden toteuttamista rahoittaisi osaltaan Histan alueelle sijoittuvien asukkaiden ja yritysten maksamien kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverojen tuotto.

Alueille pitää suunnitella ja toteuttaa asukkaiden tarvitsemat palvelut. Niiden sisältö, määrä ja kustannukset tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Mikäli Länsiradan asemanseutuja ei toteuteta, niin niiden mahdollistamalle väestömäärälle pitää tulevaisuudessa tuottaa palvelut jossain muualla. Sikäli palveluiden järjestämisen kustannusosuus on väestön sijoittumisen kannalta tällaisen tarkastelun tarkkuustasolla kustannusneutraali.

Liikennöinti ja liikkuminen

Länsirata mahdollistaa kaukoliikenteen lisäksi uutta lähiliikennettä Espoosta länteen. Uuden ratayhteyden myötä junalla pääsee ensimmäistä kertaa Histaan, Kirkkonummen Veikkolaan, Vihtiin sekä Lohjalle. Matka-aika Helsingistä Histaan (26 minuuttia), Veikkolaan (31 minuuttia), Vihtiin (37 minuuttia) ja Lohjalle (44 minuuttia). Vertailun vuoksi matka-aika Helsingistä Mellunmäkeen tai Vuosaareen metrolla on noin 25 minuuttia ja Kivenlahteen noin 35 minuuttia. Autolla matka Histasta Helsingin keskustaan kestää nykyisin ruuhkatilanteen mukaan noin 30–55 minuuttia. Vastaavasti matka-aika Histasta Pasilaan junalla on 21 minuuttia ja autolla noin 22–40 minuuttia. Todennäköisesti automatka tulevaisuudessa hidastuu entisestään ruuhkautumisen lisääntyessä Helsingin seudun kasvun myötä.

Helsingin ja Turun välillä voisi kulkea ruuhka-aikoina yksi Express-vuoro tunnissa suuntaansa. Lohjan ja Vihdin lähijunat voisivat kulkea läpi päivän puolen tunnin välein molempiin suuntiin. Kirkkonummen Veikkolaan, ja myös Histaan, voisi kulkea neljä lähijunaa tunnissa.

Espoon länsisuunnan pitkämatkainen ja läntisten asuinalueiden liikkuminen perustuu tällä hetkellä Turunväylän käyttöön ja ajoneuvoliikenteeseen. Turunväylän kapasiteetti on ajoittain rajoitettu ja tie ruuhkautuu välillä pahoin ruuhka-aikaan tai onnettomuuden sattuessa. Uuden maankäytön kehittäminen Turunväylän varaan on haasteellista ilman ratayhteyttä. Histan ja Myntinmäen asemanseutujen rakentamisen ja kestävästä liikkumisesta edellytys on Länsiradan rakentaminen.

Ympäristövaikutukset

Suurissa infrahankkeissa syntyy väistämättä vähintäänkin paikallisia haitallisia ympäristövaikutuksia, mutta kun tarkastellaan koko hanketta ja sen vaikutuksia ympäristöön ottaen huomioon laajemmat kokonaisvaikutukset, niin hankkeen tulee olla kestävä.

Länsiratahankkeen ilmastovaikutukset voidaan jakaa neljään pääkategoriaan: elinkaaripäästöt, rakentamisen aikaiset päästöt, liikennöinnin ilmastovaikutukset ja raideliikenteen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen.

Elinkaaripäästöt jaettuna laskennallisen elinkaaren (50 vuotta) ajalle ovat vuositasolla noin 0,06 % Suomen vuosipäästöistä. Rakentamisen aikaisia päästöjä arvioidaan voitavan vähentää vielä lisää nykykeinoillakin noin 36 % ja tulevaisuudessa jopa 80 % aiemmin arvioituun nähden.

Raideliikenne on vähäpäästöinen ja energiatehokas liikennemuoto. Länsirata mahdollistaa rakentamista kestävästä raideliikenteestä varaan ja

tiivistää asumista asemanseuduille. Tiiviin yhdyskuntarakenteen hyödyt verrattuna haja-asutukseen on osoitettu.

Espoon alueella joudutaan ratalinjan alta sekä asemanseutujen alueelta kaatamaan metsää radan ja muun rakentamisen tieltä. Erityisesti Myntinmäen asemanseudun alueella on yleiskaavoituksen yhteydessä tunnistettu arvoltaan erilaisia luontotyyppejä, joita tulee tarkemmassa suunnittelussa ja asemakaavoituksessa ottaa huomioon ja suunnitella tuleva maankäyttö niihin sopeutuen.

Myös radan poikki kulkevat tai maankäytön liepeille sijoittuvat ekologiset yhteydet tulee turvata. Ekologisten yhteyksien kannalta kriittisille paikoille on tarpeen suunnitella radan läpäiseviä ekologisen yhteyden muodostavia rakenteita, jotka huomioivat paikallisen lajiston tarpeet. Luonnonarvomarkkinoiden kehittyessä ja otettaessa kompensatioita käyttöön tulevaisuudessa on mahdollista tutkia Länsirata-hankkeen yhteydessä rakentamisen vuoksi poistuvien luontoarvojen hyvittämistä suojelemalla ja ennallistamalla luontoa muualla.

Hankkeesta on laadittu selvitys ympäristövaikutuksista sekä yleissuunnittelun, että tarkemman ratasuunnittelun yhteydessä. Koko hankekokonaisuudesta on laadittu ympäristövaikutusten arviointi eli YVA.

Länsiradan vaikutuksia valtakunnallisella tasolla

Nopeamman ja sujuvamman yhteyden lisäksi uusi rata tuo kaikki radanvarren paikkakunnat lähelle pääkaupunkiseutua ja luo läntiseen Etelä-Suomeen 1,5 miljoonan suomalaisen työmarkkina-alueen.

Uusi junayhteys mahdollistaa Helsingin ja Turun välillä toimivan lähijunaliikenteen käyttöön 15 uutta asemapaikkaa. Ratayhteys tuo näin uuden mahdollisuuden lähijunaliikenteeseen puolelle miljoonalle suomalaiselle. Uuden radan mahdollistama lähijunaliikenne Lohjalta, Vihdistä ja Kirkkonummelta vähentää pääkaupunkiseudun autoliikenteen ruuhkautumista. Junasta tulee yhä useammin aito vaihtoehto.

Rantaradalla on jatkossakin tärkeä rooli junaliikenteen mahdollistajana alueellaan, mutta Länsiradan rakentaminen tarjoaa huomattavan suuret yhdyskuntataloudelliset hyödyt koko yhteysvälille ja sen myötä Espoo-Salo välille avautuu uusi kehityskäytävä lähijunayhteyden varaan. Rantaradan palvelutason selkeä parantaminen edellyttäisi huomattavan suuria miljardiluokan kehittämispanostuksia, joilla ratayhteyden merkittävää nopeutusta ja matkustajapotentiaalia ei kuitenkaan vielä saavutettaisi.

Länsirata on osa eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävää. TEN-T-verkon tarkoitus on edistää ihmisten ja tavaroiden liikkumista Euroopassa sujuvasti ja saumattomasti. Suomi on jo saanut ratayhteyden suunnitteluun EU-tukea 50 prosenttia kustannuksista, ja rakentamiseen tukea voi saada enintään 30 prosenttia EU-rahoitusta.

Väyläviraston arvioiden mukaan Länsiradalla tehdään tulevaisuudessa jopa seitsemän miljoonaa lähiliikenteen matkaa vuodessa. Pääosa matkoista tehdään Helsingin ja Lohjan välisellä uudella rataosuudella.

Länsirata Oy on teettänyt hankkeesta vaikuttavuusanalyysin konsulttitoimeksiantona. Yhteenveto analyysistä:

[TTJ_Vaikuttavuusanalyysi_28_2_2023.pdf](#)

Boston Consulting Group on arvioinut, että Länsiradan rakentamisen myötä sen vaikutusalueelle toteutetaan merkittävät yksityiset investoinnit, joiden suuruusluokka on jopa kuusi miljardia euroa. Investointeja syntyy radan päissä olevien suurten kaupunkien alueille, mutta aivan uutta yhdyskuntarakenteen kehitystä syntyy alueille, joille ratayhteys syntyy ensimmäistä kertaa.

Suunnittelutilanne ja toteutusaikataulu

Hankkeelle on aiemmin laadittu yleissuunnitelma, jossa määriteltiin rautatien sijainti, tilantarve sekä sen suhde ympäröivään maankäyttöön. Lisäksi on tehty ympäristövaikutusten arviointi (YVA), missä arvioidaan ratahankkeen vaikutuksia luontoon, rakennettuun ympäristöön, ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin sekä luonnonvarojen käyttöön.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hyväksyi Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelman 13.1.2025. Yleissuunnitelma koskee välejä Espoo–Hista ja Hista–Salo.

Hankkeesta on käynnissä yksityiskohtaisempi ratasuunnitteluvaihe, josta vastaa Länsirata Oy. Ratasuunnitteluvaiheessa määritetään muun muassa radan tarkempi sijainti ja rautatietä varten tarvittavat alueet niin tarkasti, että ne ovat merkittävässä maastoon. Espoo-Hista välin ratasuunnitelma on valmis, asetettu nähtäville ja siirtymässä hallinnolliseen hyväksymisprosessiin. Hista-Lohja osuuden ratasuunnitelma on valmistunut teknisesti ja siirtymässä hallinnolliseen hyväksymisprosessiin. Ratasuunnitelmat hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja ne ovat voimassa neljä vuotta.

Rakentamispäätöksen jälkeen hankkeessa laaditaan yksityiskohtainen rakentamissuunnitelma. Rakentamissuunnittelu voidaan aloittaa, kun ratasuunnitelmat ovat teknisin osin valmistuneet. Tarvittavien maa-alueiden ja kiinteistöjen lunastaminen tulee ajankohtaiseksi investointipäätöksen jälkeen. Länsiradan rakentamissuunnittelu, rakentaminen ja käyttöönotto ajoittuvat vuosille 2026–2034. Radan käyttöönotto ja testaus voidaan aloittaa rakentamisen loppuvuosina.

Hallitusohjelman mukaan Helsingin ja Turun välinen uusi junayhteys toteutetaan ja rakentaminen aloitetaan Espoo-Lohja ja Salo-Kupittaa-yhteysväleillä. Länsirata Oy:n tavoitteena on käynnistää koko yhteysvälin rakentamissuunnittelu vuoden 2026 aikana ja rakentaminen aloitettaisiin vuoden 2027 aikana yhteysväleillä Espoo–Hista ja Salo–Hajala. Yhteysväli Espoo-Hista valmistuisi aikataulun mukaan vuonna 2031 ja Hista-Vihti-Lohja osuus vuonna 2032.

Radan 1. vaiheen rakentamisaikataulu esitetään Länsirata Oy:n hankesivuilla: [Lansirata-Oy—ensimmäisen-rakentamisvaiheen-aikataulu-1.pdf](#)

Osakkeenomistajien yksimielinen päätös Helsingin osakkeiden suunnatusta hankinnasta

Osakkeenomistajien yksimielinen päätös Helsingin osakkeiden suunnatusta hankinnasta käsitellään myöhemmin erikseen kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaostossa.

Länsirata-hankkeen suunnitteluhankkeen osakassopimuksessa 4.12.2020 sovittiin, että osakassopimuksen mukaisesti rahoitussitoumukset tai niiden keskinäiset suhteelliset osuudet eivät luo olettaa mahdolliseen

myöhempään rakentamisvaiheen rahoitukseen tai sen ehtoihin. Osakkaille ei tullut velvollisuutta rakentamisvaiheen rahoittamiseen vaan rakentamisvaiheen rahoituksesta päätettäisiin erikseen.

Helsingin kaupunki on päättänyt luopua osakkeistaan eikä se osallistu Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen. Suunnitteluhankkeen osakassopimuksen mukaisesti Helsingin kaupunki kuitenkin vastaa suunnitteluhankkeen loppuunsaattamisesta ja siihen liittyvistä velvoitteista.

Helsingin kaupungin osakkeet hankittaisiin Länsirata Oy:lle 1.650.001 eurolla. Osakkeiden kauppahinta muodostuu osakassopimuksen 3.2.1 mukaisesti määräytyvän perusmaksun ja suunnitteluhankkeen arvioidun jäännöskassan perusteella määriteltävän tasausmaksun mukaan. Sopimuksen voimaantullessa maksettavan tasausmaksun määrä on osakkaiden neuvotteluissa määritelty arvioidun jäännöskassan perusteella. Tasausmaksun suuruus tarkastetaan toteutuneen mukaan suunnitteluhankkeen päättyessä 2027.

Helsingin kaupunki vastaa osakkeiden kauppahinnan varainsiirtoverosta. Osakkaat sitoutuisivat kauppakirjassa siihen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan osakeyhtiölain säännösten näin salliessa käyttää suunnitteluhankkeen päättyessä mahdollisen tasausmaksun loppuerän suorittamiseen. Mikäli loppulaskelmassa todettaisiin, että Helsingin kaupungille on kauppakirjan voimaantulopäivänä maksettu liikaa tasausmaksua, sen tulee palauttaa liikaa maksettu määrä yhtiölle.

Osakkeenomistajien yksimielinen päätös suunnatusta maksuttomasta osakeannista

Osakkeenomistajien yksimielinen päätös suunnatusta maksuttomasta osakeannista käsitellään myöhemmin erikseen kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaostossa.

Suunnatun maksuttoman annin ja rekisteröinnin seurauksena yhtiön omistusrakenne muutetaan alla olevan mukaiseksi.

Osakas	Alkuperäinen osakemäärä (kpl)	Suunnattu osakeanti (kpl)	Uusi osakemäärä (kpl)	Vanha omistus (%)	Uusi omistus (%)
Suomen valtio	394 485	945 515	1 340 000	55,13 %	67,00 %
Turun kaupunki	102 503	111 997	214 500	14,33 %	10,73 %
Espoon kaupunki	102 503	177 997	280 500	14,33 %	14,03 %
Salon kaupunki	37 402	7 148	44 550	5,23 %	2,23 %
Lohjan Kaupunki	37 402	12 098	49 500	5,23 %	2,48 %
Vihdin kunta	37 402	8 798	46 200	5,23 %	2,31 %
Kirkkonummen kunta	3 800	20 950	24 750	0,53 %	1,24 %
Yhteensä	715 497	1 284 503	2 000 000	100,00 %	100,00 %

Suunnattu osakeanti on nykyisille osakkaille maksuton ja Helsingiltä hankitut osakkeet mitätöidään.

Kunnan toimiala

Kuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät. Nämä tehtävät muodostavat kunnan yleisen toimialan. Yleisen toimialan määräytymisen periaatteet ohjaavat ja rajaavat sitä, mitä tehtäviä kunta voi ottaa hoitaakseen.

Kunnan toimialaa määriteltäessä on otettava huomioon hallintolain 6 §:n mukaiset hallinnon yleiset oikeusperiaatteet. Yleistä toimialaa rajoittaviksi periaatteiksi on vakiintuneesti oikeuskäytännössä lisäksi katsottu tehtävän yleishyödyllisyys, tehtävän paikallisuus, yksityisen tukemisen kieltö, hallinnon toissijaisuus ja työnjako muiden viranomaisten kanssa sekä spekulatiivisen toiminnan kieltö.

Nopeampien raideyhteyksien kehittäminen parantaa kaupungin saavutettavuutta ja sen elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä sekä laajentavaa työssäkäyntialuetta ja edistävää kuntalaisten hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Länsiradan kaltainen suuri infrahanke on myös laajemmin koko Suomen ja siten myös Espoon tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeä. Länsirata Oy:n omistamiselle ja rahoittamiselle on siten Espoolle monia merkittäviä syitä. Paikallisuusperiaate ei tarkoita, että kunnan toimet saisivat hyödyttää vain oman kunnan asukkaita.

Voimassa olevan Länsirata Oy:n yhtiöjärjestyksen mukaan Yhtiön toiminnan tarkoituksena on kehittää, suunnitella ja rakentaa yhteiskunnan, viranomaisten ja osakkaidensa tarpeisiin raideliikenneinfrastruktuuria sekä tuottaa siihen liittyvien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten arvioita. Yhtiön toiminnan pääasiallinen tarkoitus ei ole tuottaa voittoa osakkeenomistajille. Yhtiön toimialana on rakentamishankkeeseen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu ja rakentaminen. Yhtiö voi tehdä tai teettää selvityksiä rakentamisen mahdollistamiseksi ja hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Yhtiön toiminnan ei voida katsoa olevan puhtaasti teollista tai kaupallista, eikä siten spekulatiivista toimintaa.

Länsirata on muun muassa Espoon elinvoiman ja asukkaiden hyvinvoinnin edistämistä ja sillä on selkeä yhteys kuntalain 1 §:n mukaiseen kunnan tarkoituksen toteuttamiseen. Länsirata Oy:n omistaminen ja rahoittaminen kuuluu kunnan yleiseen toimialaan.

Valtiontukisääntely

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 6).

Länsirata Oy:n toimialana on yhtiöjärjestyksen 2 §:n mukaan Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvän radan suunnittelu ja rakentaminen. Yhtiö voi tehdä tai teettää selvityksiä hankkeen rakentamisen mahdollistamiseksi ja hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Yhtiö voi

harjoittaa myös muuta raideliikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvää toimintaa. Yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa eli tarjoa tavaroita tai palvelu- ja markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi yhtiön omistamisen ja rahoittamisen osalta.

Euroopan komission mukaan vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoraa kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Jotta tietyn hankkeen kaikki julkinen rahoitus kuuluisi valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, on varmistettava, että infrastruktuurien rakentamiseen kohdassa 211 mainituissa tilanteissa myönnettyä rahoitusta ei voida käyttää muiden taloudellisten toimintojen, kuten infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen, ristiin tukemiseen tai välilliseen tukemiseen (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 212). Länsirata Oy:lle myönnettävää rahoitusta ei käytetä infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen tai muiden taloudellisten toimintojen tukemiseen.

EU:n komission mukaan mahdollisten käyttäjien saataville tasavertaisin ja syrjimättömin ehdoin asetettavan rautatieinfrastruktuurin rakentaminen täyttää yleensä kohdassa 211 mainitut edellytykset ja sen vuoksi sen rahoitus ei tavallisesti vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 219). Vaikka Länsirata Oy:n toiminta arvioitaisiinkin luonteeltaan taloudelliseksi tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Länsirata Oy:n omistamisessa ja rahoittamisessa ei ole kyseessä SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.

Tiedot ratahankkeesta ja sen vaikutuksista

Länsirata on Helsingin ja Turun välille suunnitteilla oleva osittain kaksiraiteinen junayhteys, joka lyhentää merkittävästi kaupunkien välistä matka-aikaa sekä tuo uusia mahdollisuuksia liikkumiseen, kasvuun ja kehitykseen.

Uusi junayhteys koostuu neljästä osasta: Espoon kaupunkiradasta, Espoosta Lohjan kautta Saloon kulkevasta Espoo–Saloo-oikoradasta, Salo–Turku-kaksoisraiteesta sekä Turun ratapiha-alueesta Kupittaan asemalta Turun päärautatieasemalle.

Länsiradasta löytyy kattava tietopaketti Länsirata Oy:n sivuilta: [Etusivu - Länsirata](#)

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Länsirata Oy osakassopimus 5.11.2025 FINAL päätöksentekoon
- 2 Rahoitussitoumus 5.11.2025
- 3 Rakentamishankkeen tekninen liite 5.11.2025
- 4 Espoo-Hista-suunnitelmakartta asemaseutu

- 5 Kirkkonummi-Veikkola-suunnitelmakartta asemaseutu
- 6 Lohja-suunnitelmakartta asemaseutu 1
- 7 Lohja-suunnitelmakartta asemaseutu 2
- 8 Luonnos Osakkeenomistajien yksimielinen päätös Helsingin osakkeiden suunnattu hankinta 5.11.2025
- 9 Osakekauppakirja Helsingin osakkeiden suunnattu hankinta 5.11.2025
- 10 SVOP-arvio
- 11 Luonnos Osakkeenomistajien yksimielinen päätös suunnattu maksuton osakeanti 5.11.2025
- 12 Osapuolten yhteystiedot 5.11.2025
- 13 Länsirata Oy osakaskuntien sopimus
- 14 Äänestyslistat § 329

Oheismateriaali

- Länsirataan liittyvät kysymykset ja vastaukset 6.11.2025
- Länsirata_diaesitys KH10.11.2025

Tiedoksi