

Länsirata – kysymyksiä ja vastauksia (Vihdin näkökulmasta)

1. Mikä on Länsirata?

Länsirata on suunnitteilla oleva uusi junayhteys Helsingin ja Turun välille. Uudellamaalla reitti kulkeisi Espoon, Veikkolan ja Vihdin kautta Lohjalle – ja Vihti saisi oman aseman Etelä-Nummelaan sekä asemavarauksen Huhmariin.

Käytännössä se toisi nopeamman ja helpomman tavan liikkua työn, opiskelun ja vapaa-ajan matkoilla. Junalla voisi kulkea suoraan pääkaupunkiseudulle ilman ruuhkia tai autoriippuvuutta. Samalla Vihti tulisi tutummaksi monelle muullekin suomalaiselle – ei enää vain läpikulkupaikka, vaan paikkana, johon kannattaa pysähtyä ja asettua asumaan.

2. Miksi hanke on tärkeä Vihdille?

Länsirata tekee Vihtiin kulkemisesta helpompaa ja nopeampaa. Monelle se tarkoittaa sujuvampaa työmatkaa, vähemmän autolla ajoa ja enemmän aikaa muulle elämälle.

Kun yhteydet paranevat, myös palvelut ja yritykset kiinnostuvat Vihdistä uudella tavalla. Sijaintimme Helsingin ja Turun välissä on erinomainen, ja Länsirata auttaa meitä hyödyntämään sen täysillä.



3. Mitä hyötyä hankkeesta on kuntalaisille?

Länsirata näkyy tavallisen vihtiläisen arjessa monin tavoin.

- Matka pääkaupunkiseudulle lyhenee selvästi, ja töihin tai harrastuksiin pääsee helpommin ilman autoa.
- Työn ja opiskelun mahdollisuudet laajenevat, kun liikkuminen sujuu ja etäisyydet tuntuvat lyhyemmiltä.
- Yrityksille Vihti on entistä houkuttelevampi paikka, kun yhteydet ja näkyvyys paranevat. Länsirata muodostaa 1,5 miljoonan työmarkkina-alueen Etelä-Suomeen.
- Liikenteen päästöt vähenevät, kun yhä useampi voi valita junan auton sijaan.
- Kunta kasvaa ja kehittyy, mikä tuo uusia palveluita ja elinvoimaa koko alueelle.

4. Mikä on osakassopimus ja miksi siitä päätetään?

Osakkaiden neuvottelutuloksen myötä on laadittu osakassopimus, missä sovitaan tarkemmin muun muassa hankeyhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista. Ennen osakassopimuksen allekirjoitusta osakassopimus ja sen liitteet viedään hyväksyttäväksi kunkin osakkaan toimivaltaisiin päätöksentekaelimiin.

Päätöksentekoon menevä osakassopimus korvaa nykyisen ratasuunnittelua varten laaditun voimassa olevan osakassopimuksen (osakassopimus koskien Turun tunnin juna Oy:tä, 4.12.2020).

5. Paljonko hanke maksaa ja kuka maksaa?

Länsiradan ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on noin 1,32 miljardia euroa. Summa jakautuu maksettavaksi usealle vuodelle.

- Valtio maksaa suurimman osan, noin kaksi kolmasosaa (69,7 %) eli 400 miljoonaa euroa+520 miljoonaa euroa (vieraan pääoman takaus tai vastaava rahoitus)
- Kunnat yhdessä maksavat kolmanneksen (30,3 %), yhteensä 400 miljoonaa euroa+vieraan pääoman koroista 33 %.

Kuntien Länsirata-neuvottelun tulos						
	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 %
•	400 000 000		300 000 000		700 000 000	

Kuntaosakkaiden rahoitusvastuu on yksilöllistä eivätkä kuntaosakkaat vastaa yhteisvastuullisesti kuntaosakkaiden rahoitussitoumuksesta.

6. Onko Vihti jo sitoutunut rakentamiseen?

Vihti on edistänyt hanketta historiassa kaavoituksen kautta ja tehnyt päätöksen osallistua ratasuunnitelmien laadintaan 3,74 miljoonan euron enimmäispanostuksella. Nyt päätöksentekoon tulee kokonaisuus, joka koskee ensimmäisen ja toisen vaiheen rahoitusta.

1. vaiheen rakentamisen enimmäispääomitus Vihdin kunnalle on 28 miljoonaa euroa+korot
2. vaiheen kokonaisuudesta Vihdin vastuu on 17 miljoonaa euroa ja se toteutuu, mikäli Suomen eduskunta tekee toteutuspäätöksen ja sopimukset koko yhteysvälin toteuttamisesta 2031 loppuun mennessä. Toisen vaiheen euromääräistä osuutta ei ole indeksoitu.

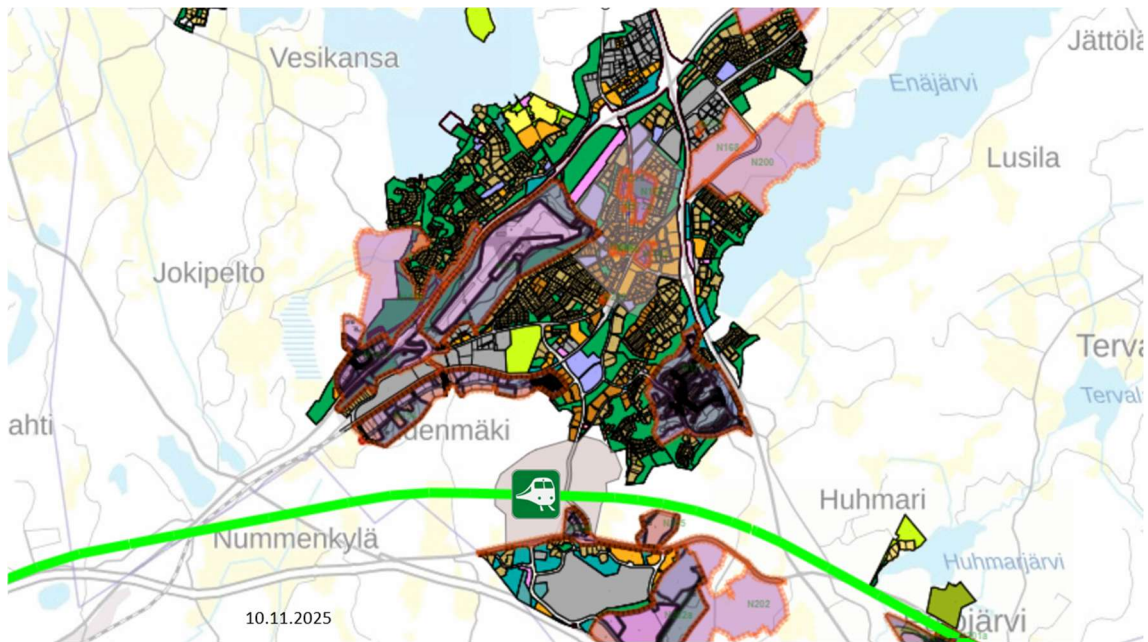
7. Missä mahdollinen asema sijaitsee?

Asema sijaitsee Etelä-Nummelan alueella nykyisen ajoharjoitteluradan kohdalla. Lisäksi ratasuunnitelmiin on tehty asemavaraus Huhmariin.

Asemien sijoittelu pohjautuu maakuntakaavan ratalinjaukseen sekä Espoo-Lohja-Salo-radan yleissuunnitelmaan. Uudenmaan maakuntakaavassa jo vuonna 2007 on esitetty ohjeellisena linjauksena Espoon keskuksesta Veikkolan kautta Nummelaan suuntautuva Espoo-Vihti-Lohja-rata

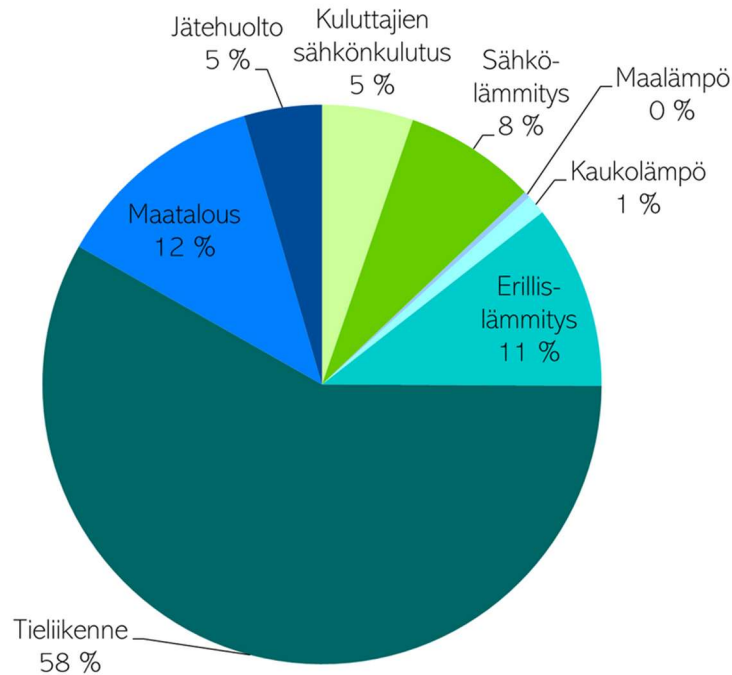


V/HTV



8. Miten hanke vaikuttaa ympäristöön?

Länsirata tukee siirtymistä kestävämpään liikkumiseen. Kun useampi voi kulkea junalla auton sijaan, liikenteen päästöt vähenevät ja moottoritien ruuhkat helpottuvat. Se tarkoittaa puhtaampaa ilmaa ja vähemmän liikenteen melua – hyötyä niin ihmisille kuin luonnollekin. Vihdin kunnan päästöistä merkittävin osa syntyy tieliikenteestä (CO2 raportti 2024).



Vihdin päästöt sektoreittain vuonna 2022 ilman teollisuutta. (Lähde: CO2-raportti 2024 Vihti, Sitowise)

9. Mikä on hankkeen aikataulu?

Varsinainen rakentaminen alkaa vuonna 2027, ja ensimmäiset rataosuudet (Espoo-Hista ja Salo-Hajala) valmistuvat vuonna 2031.

Seuraavat rataosuudet alkavat 2028 ja valmistuvat 2032 (Hista-Vihti ja Salo-Hajala).

Tavoitteena on, että 1. vaiheen rakentaminen on valmis 2032.

10. Miten Länsirata liittyy Vihdin muihin investointeihin?

Länsirata tukee monia Vihdissä jo käynnissä olevia isoja hankkeita. Se kulkee käsi kädessä esimerkiksi Microsoftin datakeskuksen rakentumisen kanssa Rostin alueella sekä tukee uusien asuinalueiden suunnittelua. Hyvät junayhteydet ja sujuva liikenne vahvistavat koko alueen vetovoimaa ja mahdollistavat uusia työpaikkoja.

Samalla ratahanke tukee myös kestävästä liikkumisesta Vihdissä. Kun sisäistä joukkoliikennettä ja pyöräreittejä kehitetään rannan radan kanssa, liikkuminen helpottuu ja arki sujuu ympäristöystävällisemmin. Kaikki nämä yhdessä vahvistavat Vihdin kasvua ja kunnan taloudellista perustaa pitkälle tulevaisuuteen.

11. Miten Länsiradan rahoitus eroaa muista hankkeista?

Länsiradassa valtion osuus rahoituksesta on suuri verrattuna moniin muihin liikennehankkeisiin.

Vertailun vuoksi:

- Länsimetrossa valtio maksoi noin 30 % kustannuksista
- Espoon kaupunkiradassa noin 50 %
- Vantaan ratikassa noin 30 %

Länsiradassa valtio maksaa **69,7 % kokonaiskustannuksista**, joka poikkeaa muistaa viime aikaisista infrahankkeista. Vertailun vuoksi esimerkiksi Espoon kaupunkiradan yhteydessä Kauniaisten rahoitusosuus oli 27,5 miljoonaa euroa ja Kauniaisissa oli ennestään jo toteutettu raideyhteys sekä asema. Vihdin rahoitusosuudeksi esitetään 28 miljoonaa euroa Länsiradan ensimmäisen vaiheen toteuttamiseen.

12. Mitä hyötyä hankkeesta on koko alueelle?

Länsirata yhdistää Helsingin ja Turun nopeammin kuin koskaan aiemmin ja tuo matkalle jopa 15 uutta asemapaikkaa. Kun yhteydet paranevat, myös junamatkojen määrä kasvaa – niitä arvioidaan olevan tulevaisuudessa miljoonia vuodessa.

Hanke luo yhteisen työmarkkina-alueen noin 1,5 miljoonalle ihmiselle. Se tarkoittaa enemmän mahdollisuuksia työntekoon, asumiseen ja opiskeluun koko Länsi-Uudellamaalla. Hyödyt näkyvät myös yrityksissä ja palveluissa, kun ihmiset liikkuvat helpommin ja alueet kytkeytyvät tiiviimmin toisiinsa. Länsirata tekee koko seudusta elävämmän ja elinvoimaisemman.



13. Kuinka moni vihtiläinen hyötyy hankkeesta?

Hyötyjiä on monia. Suuri osa vihtiläisistä käy töissä pääkaupunkiseudulla, ja työmatkat ovat monelle tärkeä osa arkea.

Länsirata helpottaa näitä matkoja merkittävästi. Junalla pääsee sujuvasti ilman ruuhkia ja pitkää ajomatkaa. Samalla autoriippuvuus vähenee ja liikkumisen vaihtoehdot lisääntyvät. Hanke hyödyttää siis paitsi työssäkäyviä myös opiskelijoita, lapsiperheitä ja kaikkia, jotka liikkuvat alueen sisällä tai sen ulkopuolelle. Hanke hyödyttää myös vihtiläisiä yrityksiä ja mahdollistaa pendelöintiliikenteen myös Vihtiin.

14. Miten Vihti varautuu asemanseudun kasvuun?

Vihti on varautunut asemanseudun kaavoitukseen Etelä-Nummelan osayleiskaavan sekä asemanseudun kaavarunkotyön kautta. Alueen asemakaavoitus voidaan käynnistää ratahankkeen toteutuspäätöksen jälkeen.

Tavoitteena on alue, jossa asuminen, palvelut, työpaikat ja liikkuminen ovat lähellä toisiaan. Asemanseutu on luonteva jatkumo Etelä-Nummelan laajentumiseen ja ratahanke mahdollistaa Nummelan sekä uusien yritysalueiden yhdistämisen.

15. Mitkä ovat kokonaiskustannukset Vihdille asemanseudun infrasta?

Vihdin rahoitusosuus Länsirata-hankkeen 1. vaiheesta (28 miljoonaa euroa) sisältää asemanseudun infran ja pysäköintipaikat, jotka mahdollistavat junan käytön.

Varsinainen asemanseudun rakentaminen on erillinen päätös ja edellyttää investointikustannuksia vastaavasti kuin muutkin uudet asuinalueet. Vihti tekee erillisen päätöksen tämän suunnittelun laajuudesta.

Vihti-Nummelan asemanseutu on pinta-alaltaan noin 112,5 ha (sis. rata-alueen) ja kaavarungossa sille on osoitettu 326 000 k-m² rakennusoikeutta. Alueelle on mahdollista toteuttaa asumista noin 8500 asukkaalle, sekä kaupalliset ja muut lähipalvelut.

Kaavarunkotyöstä tehtiin kaavataloustarkastelu, massataloustarkastelu sekä kassavirtalaskelma asemanseudun realistisuutta ja suunnittelun korjaustarpeita varten. Kaavataloustarkastelussa kunnan investointikulut arvioitu nopeammalla toteutustahdilla 28 vuoden aikana yht. 156 M€ = 5,6 M€/v. Tuottoja kertyisi samassa aikavälissä yhteensä n. 499 M€-631 M€ (15,7-18 M€/v). Asemanseudun toteutus on mahdollista vaiheistaa siten, että investointikustannukset eivät muodostu liian suureksi ja toteutusta voidaan optimoida edetessä asemakaavoitukseen.

Tasajaksotetussa rakentamisessa oletettu kaikkien alueiden valmistuminen vuonna 2053 ja asukaskohtaisessa rakentamisessa vuonna 2065

15. Mikä on Vihdin viesti Länsiradasta?

Vihti näkee Länsiradan mahdollisuutena, joka vahvistaa kunnan pitkän aikavälin kasvua ja kestäväää kehitystä. Länsiradan on sanottu olevan jopa 100 vuoden investointi, jonka vaikutukset eivät kosketa vain nykyistä vaan myös tulevia sukupolvia.

Hanke tukee kunnan strategiaa kasvaa 30 000 asukkaan elinvoimaiseksi, hyvin saavutettavaksi ja vetovoimaiseksi paikaksi asua ja yrittää.

Vihti haluaa olla aktiivinen ja yhteistyöhakuinen kumppani rakentamassa yhteyttä, joka palvelee sekä paikallista arkea että koko Länsi-Uudenmaan tulevaisuutta.

16. Mitkä ovat riskienhallintakeinot Länsirata-hankkeessa?

Yhtiön on tuotettava ennen kunkin Osahankkeen käynnistämistä kustannustilanteen sekä -riskien arvioimiseksi läpinäkyviin kriteereihin perustuva arvio kyseisen Osahankkeen kustannuksista ja sen vaikutuksista kaikkien Osahankkeiden toteuttamiseen ottaen huomioon Osakkaiden määritetyt Rahoitussitoumukset. Osahanke voidaan käynnistää (sitoutua kyseisen osahankkeen rakentamista koskeviin kustannuksiin) vain, mikäli kustannusnousu ei ylitä Normaaliala kustannusnousua tai johda Osakkaiden Rahoitussitoumusten ylittymiseen. Osakassopimuksen osahankkeet:

- (i) Espoo-Hista (rakentaminen 310 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 9 miljoonaa euroa)
- (ii) Hista- Vihti (rakentaminen 139 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 4 miljoonaa euroa)
- (iii) Vihti – Lohja (rakentaminen 510 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 14 miljoonaa euroa)
- (iv) Salo – Hajala (rakentaminen 140 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 8 miljoonaa euroa)
- (v) Nunna – Kupittaa (rakentaminen 120 milj. euroa, rakentamissuunnittelu 3 miljoonaa euroa)
- (vi) Lohja – Salo (rakentamissuunnittelu 48 miljoonaa euroa)
- (vii) Hajala – Nunna (rakentamissuunnittelu 15 miljoonaa euroa)

Yhtiö on laskenut 7 % kustannusvarauksen 1,32 miljardin kustannusarvioon. Kunta tekee rakentamisvaiheeseen siirtymisen yhteydessä päätöksen kunnan enimmäisrahoitussitoumuksesta hankkeen rahoitukseen. Esityksenä tulee olemaan 28 miljoonan rahoitussitoumus ensimmäiseen vaiheeseen sekä osallistuminen vieraan pääoman rahoituskustannuksiin.

17. Millä keinoilla kuntien riskiä on rajattu osakassopimuksessa?

Kuntien rahoitusvastuu on selkeä ja rajattu. Mikäli kustannuskehitys ylittää normaalin kustannusnousun tai johtaa rahoitussitoumusten ylittymiseen, saattaa yhtiö kustannusylityksen osakkaiden tietoon. Sen jälkeen päätös osahankkeiden käynnistämisestä, jatkamisesta tai sisällön muuttamisesta voidaan tehdä vain, mikäli päätöstä kannattaa $\frac{3}{4}$ yhtiön osakkaista.

Kuitenkaan yhdenkään osakkaan rahoitussitoumuksen tasoa ei voi korottaa ilman asianomaisen osakkaan hyväksyntää.

18. Miten mahdollinen CEF-rahoitus tai muu julkinen tuki kohdentuu osakkaille

Mahdollinen EU:sta saatava CEF-rahoitus tai muu julkinen tuki luetaan kaikkien osakkaiden hyväksi ja vähennetään maksuosuuksista

19. Milloin on seuraavat CEF-tukihaut, jolloin voidaan hakea tukea Länsiradalle?

Tämänhetkisen tiedon mukaan CEF2-kaudella on jäljellä vain ns. reflow-haku, jossa jaetaan takaisin kiertoon käyttämättä jääneitä rahoja. Haku avautuneen arviolta touko–syyskuussa 2026, ja kustannukset olisivat tukikelpoisia alustavasti 12/2029 asti (muutokset mahdollisia).

Palautuvat varat kohdentuvat omiin budjettikategorioihinsa (esim. milmob-rahat milmob-hakuun). Odotettavissa ei ole suuria summia, koska tällä kaudella hankkeet ovat olleet valmiusasteeltaan korkeampia ja suurimmat palautumat kohdistunevat koheesiomaihin.

CEF-tukimuodon jatko ei ole aivan selvää. Marraskuun alussa [EU-komissio julkaisi suunnitelman](#) nopeiden, TEN-T-verkkoon kuuluvien raideyhteyksien loppuun saattamisesta vuoteen 2040 mennessä. Suunnitelmassa todetaan muun muassa, että EU-tason rahoitusstrategia laadittaisiin vuoden 2025 loppuun mennessä, ja että vuonna 2026 järjestettäisiin CEF-haku, jossa suosittaisiin nopeita raideyhteyksiä. Tarkemmat kriteerit eivät ole tässä vaiheessa tiedossa.

20. Mitä kuntien rahoitusosuudelle käy, jos hankkeen kustannustaso nousee?

Hankkeen kustannusarviossa voi tapahtua maarakennuskustannusindeksin (MAKU) mukaista kustannustason muutosta (osakassopimuksessa ”normaali kustannusnousu”).

Normaalia kustannusnousua rahoitetaan osakkaiden omistuksen mukaisessa suhteessa. Rahoitusvaiheissa 1 ja 2 valtio rahoittaa kustannusnousua 67 % ja kunnat 33 % **siihen asti, että valtion 400 miljoonan euron rahoitus on käytetty täysimääräisesti**. Sen jälkeen, kun rahoitusvaiheen 3 valtion enintään 520 miljoonan euron rahoitusosuus on varmistunut, normaalia kustannusnousua rahoitetaan suhteessa valtio 67 % / kunnat 33 % **siihen asti, että valtion 920 miljoonan euron rahoitus on käytetty täysimääräisesti**.

Kaikissa rahoitusvaiheissa valtio ja kunnat osoittavat rahoitusta symmetrisesti tasatahtiin. Normaalia kustannusnousua rahoitetaan edellä kuvatulla tavalla myös symmetrisesti. Tästä seuraa, että kaikissa tilanteissa valtion 400/920 miljoonan euron rahoitusosuus on käytetty täysimääräisesti ennen kuin kuntien rahoitusosuus ylittyisi kustannusnousun kattamisen vuoksi. **Kuntien vastuu normaalista kustannusnoususta rajoittuu siihen, että valtion 400/920 miljoonan euron rahoitusosuus on kokonaisuudessaan käytetty.**

Mikäli kustannuskehitys ylittää normaalin kustannusnousun tai johtaa rahoitussitoumusten ylittymiseen, saattaa yhtiö kustannusylityksen osakkaiden tietoon. Sen jälkeen päätös osahankkeiden käynnistämisestä, jatkamisesta tai sisällön muuttamisesta voidaan tehdä vain, mikäli päätöstä kannattaa $\frac{3}{4}$ yhtiön osakkaista. **Kuitenkaan yhdenkään osakkaan rahoitussitoumuksen tasoa ei voi korottaa ilman asianomaisen osakkaan hyväksyntää.**

21. Mikä on hankkeen poistoaika?

Kirjanpitolautakunnan kunta- ja hyvinvointialueiden jaosto on antanut yleisohjeen [poistoajoista](#). Poistoaikojen mukaan osallistuessa toisen yhteisön raidehankkeisiin poistoaika on 30–40 vuotta. Vihti käyttää poistosuunnitelmassaan suunnitelman alarajana olevaa 30 vuotta ja kunnan tilintarkastusyhteisö on puoltanut kirjaustapaa, jossa hankkeessa meneteltäisiin aineettomien hyödykkeiden ratahankkeita koskevan menettelytavan mukaisesti.



PYSYVÄT VASTAAVAT

	Tasapoisto		Menojäännöspoisto
Aineettomat hyödykkeet			
Kehittämismenot	2 - 5	vuotta*	ei suositella
Aineettomat oikeudet	5 - 20	vuotta	ei suositella
Liikearvo	2 - 5	vuotta*	ei suositella
Muut pitkävaikutteiset menot			
Atk-ohjelmistot	2 - 5	vuotta*	ei suositella
Osallistuminen toisen yhteisön		vuotta*	ei suositella
- tiehankkeisiin	15 - 20	vuotta*	ei suositella
- ratahankkeisiin	30 - 40	vuotta*	ei suositella
- väylähankkeisiin (sovelletaan vastaavanlaisen hyödykkeen hankintamenoa koskevia poistoaikoja*)			ei suositella
Osake- ja vuokrahuoneistojen peruserämenot	5 - 10	vuotta*	ei suositella
Muut	2 - 10	vuotta*	ei suositella

Turun kaupunki on pyytänyt kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaostolta vielä erillistä lausuntoa hankkeen poistokäsittelystä kunnan kirjanpidossa. Lausunnon on tarkoitus selkeyttää menettelytapaa koskien hankeyhtiön ratasuunnitteluvaiheessa tehtyjä osakesijoituksia, koska kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaoston ohjeessa ei ole kirjanpitolautakunnan yleisohjetta vastaavaa ohjetta sijoituksista tehtäville poistoille.

Jaoston seuraava kokous on 25.11. ja sitä seuraava 7.12.