

LÄNSIRATA – TAUSTA-AINEISTO

LÄNSIRATA – HISTORIAA JA NÄKÖKULMIA VIHDIN KUNNAN OSALTA

- Historia
 - Helsinki-Turku ratayhteyden oikaisua on suunniteltu 1970-luvulta lähtien. Espoo-Lohja-Salo rataoikaisu tunnettiin silloin ELSA-ratana. ELSA-rataa ennen suunnitelmissa oli 1960-luvulle saakka ratayhteys Huopalahdesta Ojakkalan kautta Saloon
 - Keväällä 2002 Länsi-Uudenmaan maakuntakaavan käsittelyn yhteydessä Vihdin kunta esitti ajatuksen uudesta ratalinjasta Espoosta Nummelan kautta Lohjalle
 - Uudenmaan maakuntakaavassa 2007 ohjeellisena linjauksena Espoon keskuksesta Veikkolan kautta Nummelaan suuntautuva Espoo–Vihti–Lohja-rata
 - Espoo–Lohja–Salo-radan (ESA) alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi 2010
 - Alustava yleissuunnitelma ESA-radalle valmistui 2010 ja pääministeri Sipilän hallitus myönsi 40 miljoonan euron rahoituksen Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden jatkosuunnittelulle 2016. Pääministeri Marinin hallitus perusti hankeyhtiöt rata- ja yleissuunnittelua varten 2020. Hankeyhtiö vaihtoi 2024 nimensä Länsirata Oy:ksi

LÄNSIRATA – HISTORIAA JA NÄKÖKULMIA VIHDIN KUNNAN OSALTA

- Saavutettavuuden ja liikenneratkaisujen parantaminen keskeinen osa Vihdin kuntastrategiaa
 - Vuonna 2022 hyväksytyssä vuosien 2022-2025 kuntastrategiassa Länsirata on nimetty Vihdin tärkeimmäksi kasvuinvestoinniksi
 - Valtuuston asettamana vuoden 2025 talousarviotavoitteena Länsirata on siirtynyt rakentamisvaiheeseen ja asemanseudun asemakaavoitus on käynnistynyt
- Radan rakentaminen on osa kunnan pitkän tähtäimen suunnittelua ja kehittämistä
 - Rata ja asemanseutu ovat sijoitus tulevaisuuteen sekä edellytys Etelä-Nummellan sekä uuden yritysalueen välisen alueen kehittämiseksi
 - Länsirata mahdollistaa kunnan asettamien kasvutavoitteiden toteuttamisen. Osana asemanseudun kaavarunkotyötä on laadittu suunnitelma 8500 asukkaan asemanseudusta
 - Asemanseudun asuinalueen rakentaminen ei toteudu hetkessä, vaan pidemmän ajan kuluessa

Hankekokonaisuus ja sen vaiheistaminen

Lansirata Oy valmis siirtymään ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen

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

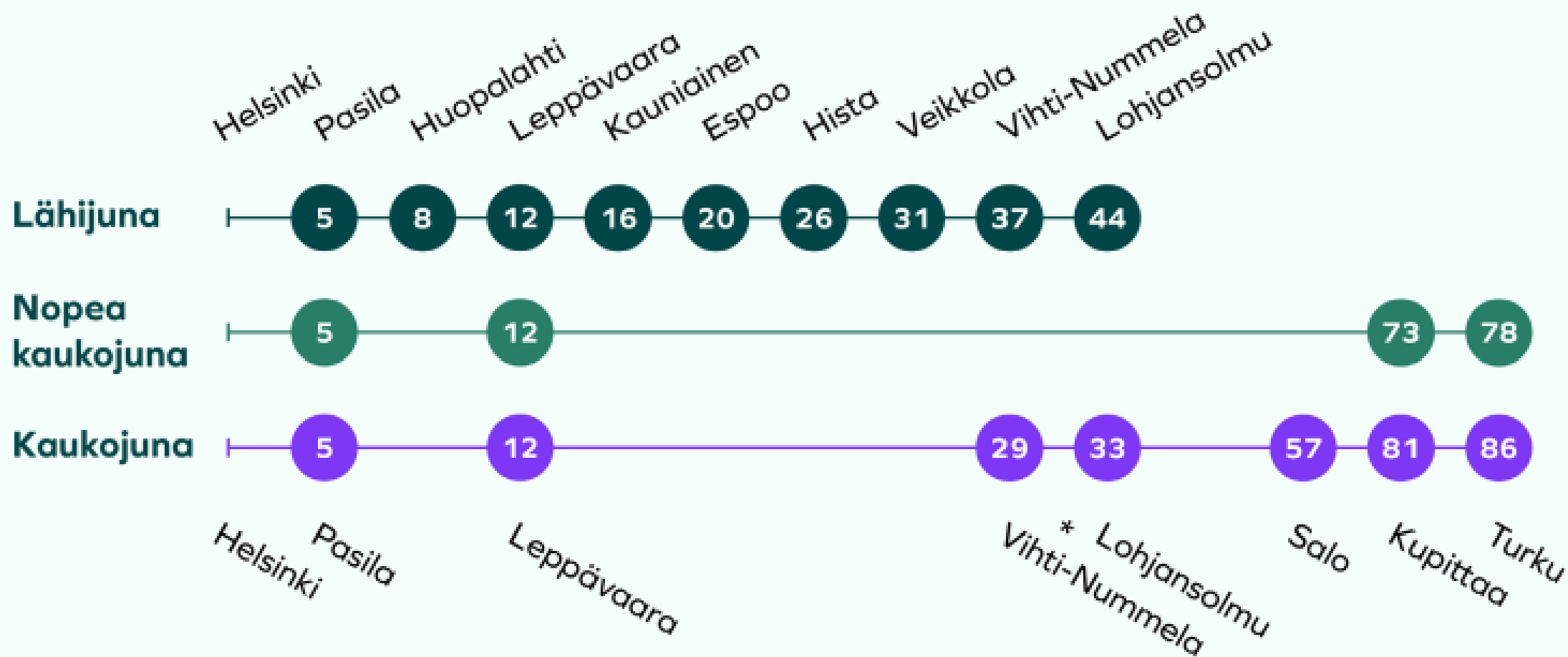
Myöhemmin rakennettaviksi jäävät osuudet ovat:

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

Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa rakennettavat osuudet



Eri yhteysvälien matka-ajat





TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

6.11.2025

Taloudelliset vaikutukset

Länsirata lisää investointeja sekä parantaa alueiden saavutettavuutta, maankäyttöä ja ostovoimaa

LÄNSIRATA

parantaa alueiden
elinvoimaisuutta

*Hankkeesta tehtyt
selvitykset ovat
osoittaneet hankkeen
yhteiskunnallisen ja
aluetaloudellisen
kannattavuuden*



Saavutettavuus paranee toimivan ja luotettavan liikennejärjestelmän myötä

- Länsirata vahvistaa kaikkia radanvarren kuntia: matka-ajat lyhenevät ja luotettavuus paranee Helsinki–Turku-välillä ja lähiliikenteessä sekä työssäkäynti- ja asointialue kasvaa
- Yhteydet muualle Suomeen paranevat, erityisesti kasvukolmion sisällä
- Suomi yhdistyy paremmin muuhun Pohjolaan sekä Euroopan raide- ja meriliikenteen ydinverkkoon



Maankäyttö tehostuu uusien alueiden rakentamisen ja nykyisten alueiden kehittämisen myötä

- Hankkeen vaikutusalueelle rakennetaan uusia asuinalueita
- Tonttien ja kiinteistöjen arvo nousee asemaseutujen muuttuessa solmukohtiksi
- Kiinteistöjen käyttömahdollisuudet laajentuvat
- Länsirata-hanke edistää ja mahdollistaa paikallisliikenteen ja muun infrastruktuurin kehitystä



Ostovoima kasvaa uusien asukkaiden, saavutettavien palveluiden ja lisääntyneen vapaa-ajan myötä

- Länsirata ei yhdistä vain Helsinkiä, Espoota, Turkua ja Saloa, vaan tuo myös Kirkkonummen Veikkolan, Vihdin ja Lohjan alueet sekä asukkaat raideverkoston piiriin
- Vetovoiman kasvaessa alueet houkuttelevat uusia asukkaita, mikä lisää palveluiden kysyntää ja tarjontaa
- Vapaa-aika lisääntyy ja mahdollisuudet käyttää palveluita laajemmalla alueella kasvavat



Uusia investointeja syntyy alueiden houkuttelevuuden ja investointiympäristön vakauden myötä

- Parempi saavutettavuus houkuttelee uusia asukkaita ja yrityksiä radanvarren sekä pääteasemien kuntiin, tehden alueista entistä houkuttelevampia investointikohteita
- Luotettava raideyhteys vahvistaa alueen investointiympäristön vakautta
- Yritysten, osajien sekä tutkimus- ja oppilaitosten vuorovaikutus ja ihmisten kohtaamiset lisääntyvät

OMISTUSOSUUDET

Suunnitteluvaihe, 77,35 milj. euroa

Omistusosuudet

- Suomen valtio 51,1 %
- Espoon kaupunki 13,25 %
- Turun kaupunki 13,25 %
- Helsingin kaupunki 7,5 %
- Salon kaupunki 4,84 %
- Lohjan kaupunki 4,84 %
- **Vihdin kunta 4,84 %**
- Kirkkonummen kunta 0,48 %

Vihdin kustannukset:

- Osakkeet 48 248,58 euroa
- Rahoitusosuus 3 743 740
- Yhteensä 3 791 988,58 euroa

1. Rakentamisvaihe

Omistusosuudet

- Suomen valtio 67,00 %*
- Espoon kaupunki 14,03 %
- Turun kaupunki 10,73 %
- ~~Helsingin kaupunki 7,5 %*~~
- Salon kaupunki 2,23 %
- Lohjan kaupunki 2,48 %
- **Vihdin kunta 2,31 %**
- Kirkkonummen kunta 1,24 %

*) Helsingin kaupungin osakkeet 58 003 kpl mitätöidään

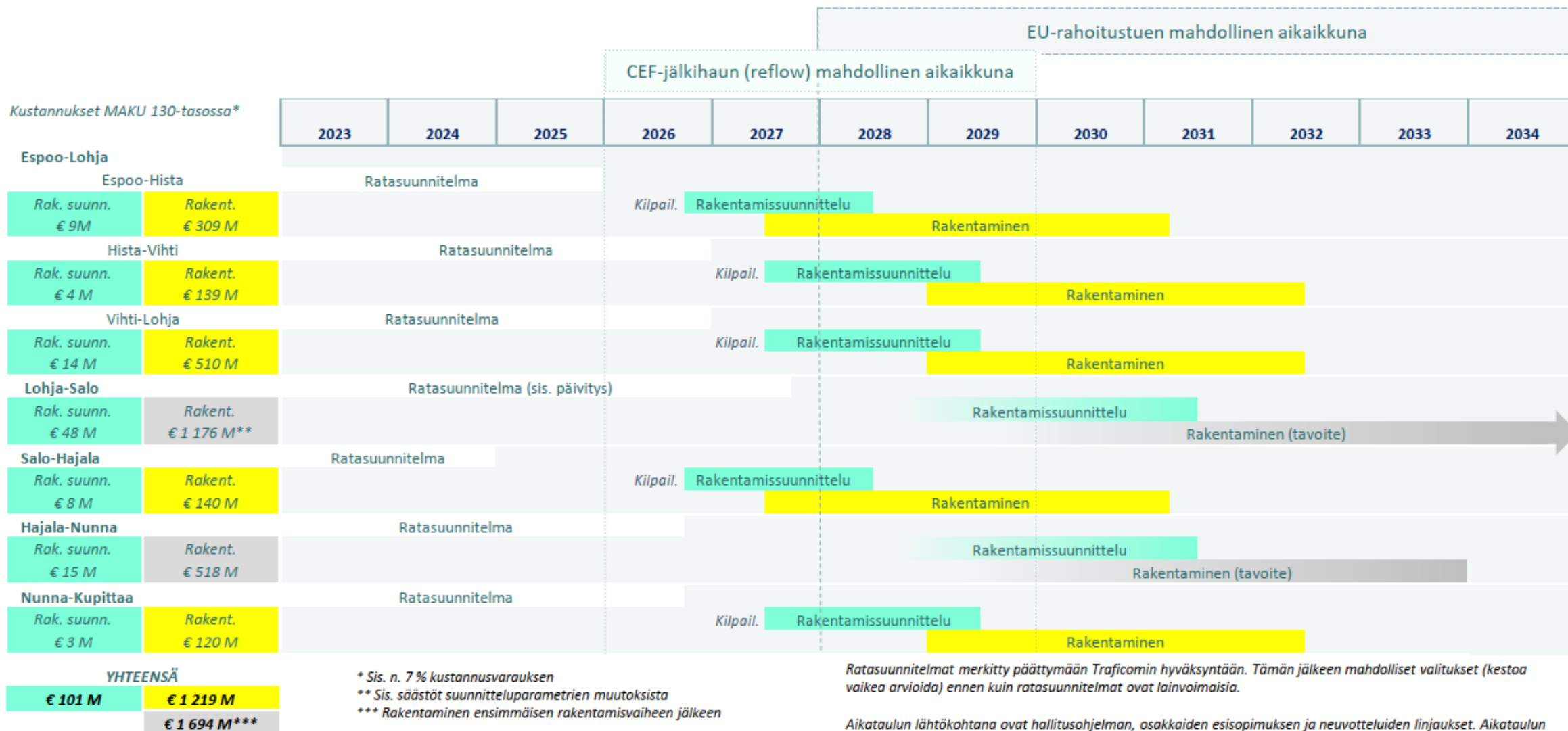
**) suunnattu osakeanti, jossa Yhtiö suuntaa uusia osakkeita maksuttomasti Suomen valtiolle 945 515 kappaletta, Turun kaupungille 111 997 kappaletta, Espoon kaupungille 177 997 kappaletta, Salon kaupungille 7 148 kappaletta, Lohjan kaupungille 12 098 kappaletta, Vihdin kunnalle 8 798 kappaletta sekä Kirkkonummen kunnalle 20 950 kappaletta

HANKKEEN KUSTANNUKSET JA AIKATAULU

- Koko ratayhteyden rakentamissuunnittelu 101 MEUR
- Espoo-Hista 309 MEUR
- Hista-Vihti 139 MEUR
- Vihti-Lohja 510 MEUR
- Salo-Hajala 140 MEUR
- Nunna-Kupittaa 120 MEUR
- Ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvio on 1 320 MEUR (MAKU 130)
- Kuntien ja valtion päätösten jälkeen rakentamisvaihe käynnistyy välittömästi vuoden 2026 alussa ensimmäisenä rakennettavien osuuksien rakentamissuunnittelulla
- 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)

Hankkeen kustannukset ja aikataulu

Aikataulua päivitetty, kustannusarvio säilynyt ennallaan



HANKKEEN RAHOITUS

- **Rahoitus 1. vaihe, 1 319,9 miljoonaa euroa, rahoitusjärjestys**
 - Valtio 400 miljoonaa euroa+rahoituskustannukset+520 miljoonan euron lainan lyhennykset
 - Kunnat 400 miljoonaa euroa (100+100+200) (2.vaihe 300 miljoonaa euroa)+rahoituskustannukset
 - 1. vaihe: valtion 400 miljoonaa euroa+kuntaosakkaiden 100 miljoonan euroa (*vuodet 2026-2030*) -> Vihti 7 miljoonaa euroa
 - 2. vaihe: kuntaosakkaiden 100 miljoonan euroa (*vuosi 2030*) -> Vihti 7 miljoonaa euroa
 - 3. vaihe: vieras pääoma 520 miljoonaa euroa* + kuntien 200 miljoonaa euroa (*vuosi 2030-2032*) -> Vihti 14 miljoonaa euroa
- Valtion laina 520 miljoonaa euroa, jonka rahoituskustannuksista kunnat maksavat 33 %. Valtio vastaa lyhennyksistä 100 % ja rahoituskustannuksista 67 %. Takaisinmaksuaika määritellään valtion toimesta, ja se on enintään 10 vuotta. Laina erääntyy viimeistään, kun rakentamishanke on päättynyt ja omaisuus on siirtynyt Väylävirastolle
- Mahdollinen EU:sta saatava CEF-rahoitus tai muu julkinen tuki luetaan kaikkien osakkaiden hyväksi ja vähennetään maksuosuuksista

*) Valtio voi korvata 520 miljoonan euron lainan omalla pääomituksella

KUNTIEN NEUVOTELLUT MAKSUOSUUDET

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	

*kuntien välinen sopimus, joka toteutuu, jos valtio päättää 2. vaiheen toteutuksesta vuoden 2031 loppuun mennessä

VIHDIN OSUUDEN JAKSOTUS

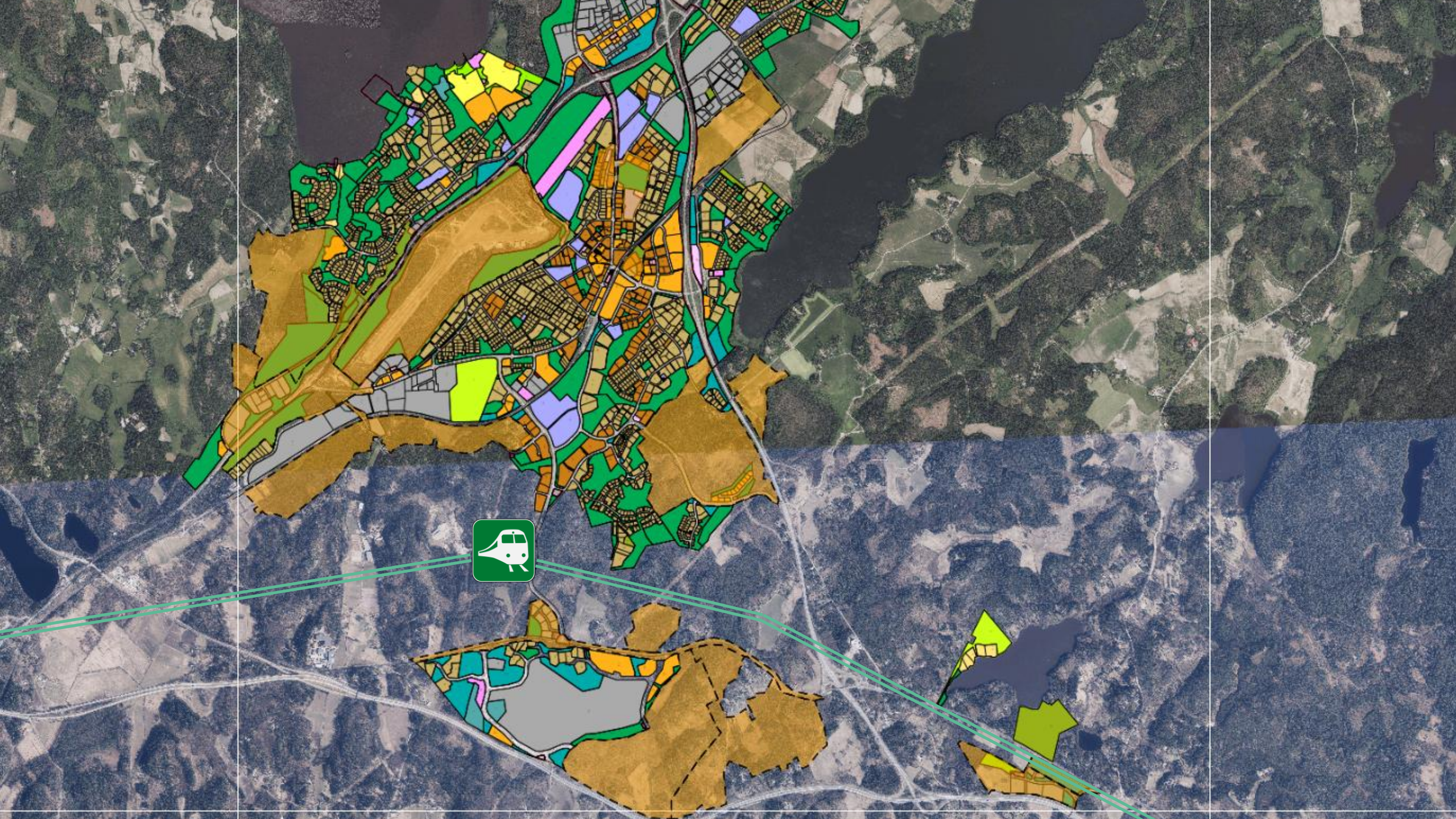
Miljoonaa euroa	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Investoinnit (rata+asemanseudun välttämätön infra)	-0,30	-0,32	-1,68	-4,24	-12,27	-6,28	-2,91	0,00	0,00	0,00
Kunnan korkokulut*	0,00	0,00	-0,32	-0,34	-0,31	-0,29	-0,26	-0,22	-0,19	-0,15
Vieraan pääoman kustannus	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,13	-0,29	-0,40	-0,42	-0,22	0,00
Poistot	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,93	-0,93	-0,93	-0,93
Raiderahaston vaikutus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	0,46	0,46	0,46
Tulosvaikutus	0,00	0,00	-0,32	-0,34	-0,31	-0,29	-0,73	-0,70	-0,66	-0,62

**Investointien tulorahoitus (oletuksena käytetty tilinpäätös 2024, 54%)*

Laskentaoletukset:

- Kunnan osuus (28m€) jaksottuu vuosille 2026-2032
- Poistoaika: Poistosuunnitelman mukaan 30 vuotta, alkaen 2032
- Korko: 6kk Eurobor + 0,5% Marginaali
- Vieras pääoma nostetaan erissä (200M€+200M€+120M€)
- Vieraan pääoman kustannusten arvioinnissa on käytetty skenaariota, jossa rata luovutetaan vasta 2,5 vuotta valmistumisen jälkeen ja valtio ei suostu erilliseen tasalyhenteiseen rahoitukseen (korkovaikutus Vihdille 1,46 miljoonaa euroa, vaihteluväli eri skenaarioilla noin 0,5m€->1,46m€)
- Raiderahasto 13,74M€
- Rata luovutettu viimeistään 1.6.2034

TULEVA ASEMANSEUTU JA KAAVOITUS



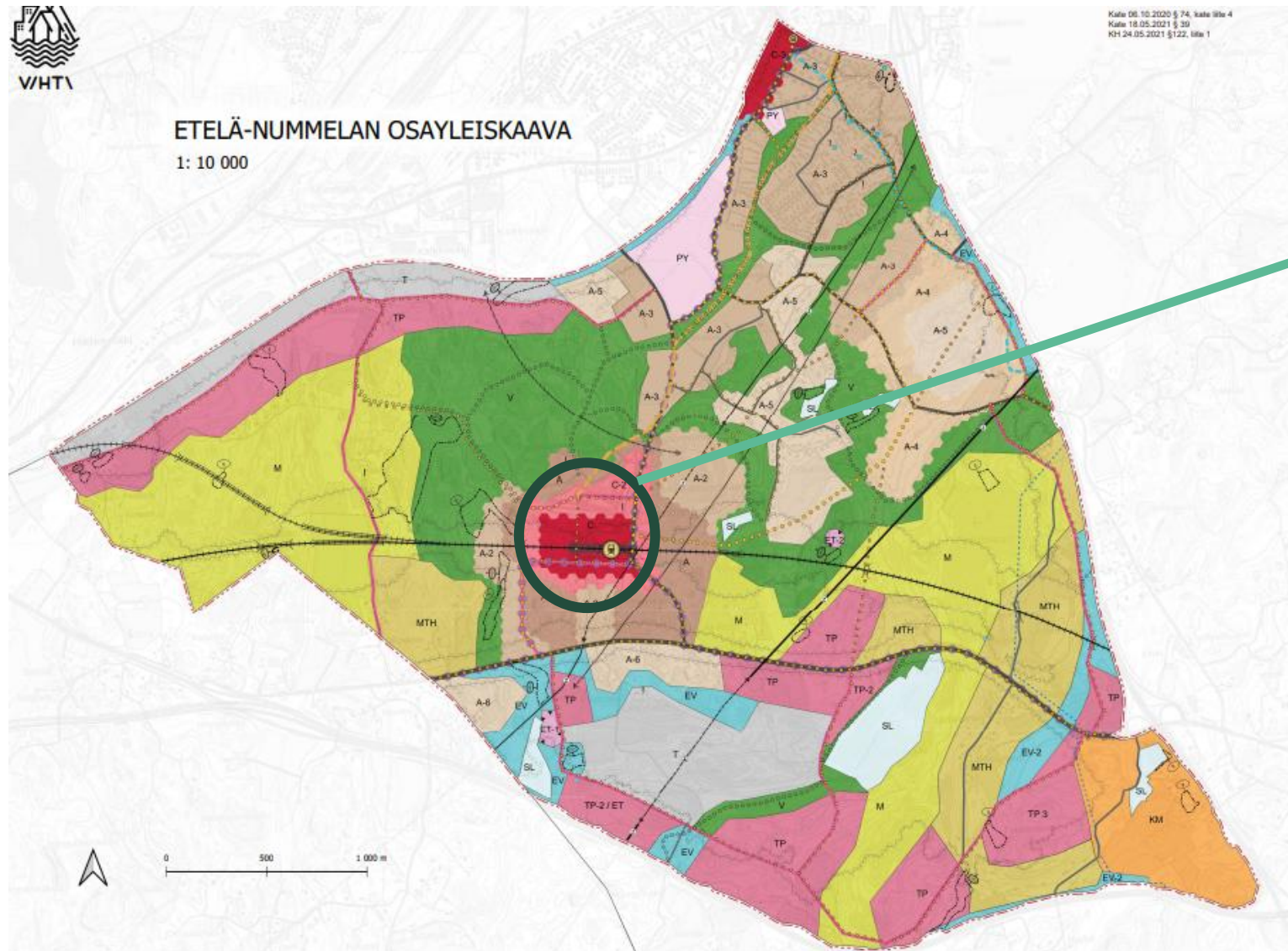
ASEMANSEUTU YHDISTÄÄ NUMMELAN JA UUDET YRITYSALUEET



Uudenmaan maakuntakaava:

- Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
- Alueen maankäyttö sekä uuden tai olevan raideliikenneyhteyden ja uuden aseman suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa.

ASEMANSEUTU YHDISTÄÄ NUMMELAN JA UUDET YRITYSALUEET



ASEMANSEUDUN TOTEUTUS

- 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 n 7000-10000 asukkaalle, sekä kaupalliset ja muut lähipalvelut, suunnitelmassa on myös koulu-päiväkoti
- Ideasuunnitelmasta tehtiin kaavataloustarkastelu, massataloustarkastelu sekä kassavirtalaskelma hankkeen realistisuutta ja korjaustarpeita kartoittamaan tulevaa asemakaavoitusta varten
- Infra ja julkiset palvelut toteutetaan useassa vaiheessa kysynnän mukaan
- Rakentamisjärjestystä on kaavarungossa vaiheistettu 14 mahdolliseen vaiheeseen (Alueet 1-4 vuoteen 2040 mennessä, alueet 5-7 2040-luvulla, alueet 8-10 2050-luvulla ja 9-14 2060-luvulla)
- Tasajaksotetussa rakentamisessa oletettu kaikkien alueiden valmistuminen vuonna 2053 ja asukaskohtaisessa rakentamisessa vuonna 2065
- **Huom! Länsirata ei edellytä asemanseudun rakentamista**

Laajuudet m ²	
Alue 1:	50 700
Alue 2:	21 500
Alue 3:	26 700
Alue 4:	32 700
Alue 5:	15 900
Alue 6:	38 700
Alue 7:	50 400
Alue 8:	39 200
Alue 9:	59 200
Alue 10:	60 600
Alue 11:	16 700
Alue 12:	43 900
Alue 13:	17 100
Alue 14:	21 400



Vihti-Nummelan
asemanseutu,
kaavataloustarkastelu

Rakentamisjärjestys

Mittakaava 1:2000

15.5.2025/AFRY

ASEMANSEUDUN KAAVATALOUS



- Infra ja julkiset palvelut toteutetaan useassa vaiheessa kysynnän mukaan
- Kunnan investointikulut arvioitu nopeammalla toteutustahdilla 28 vuoden aikana yht. 156 M€ = 5,6 M€/v
- Hitaammalla tahdilla 40 vuoden aikana yht. 192 M€ = keskimäärin 4,8 M€/v
- Hinnat pitävät sisällään mm. koulun, päiväkodin, maanhankinnan, kadut, kunnallistekniikan, ja mm 8 M€ maantäytöt ajoharjoitteluradalle sekä parkkitalon

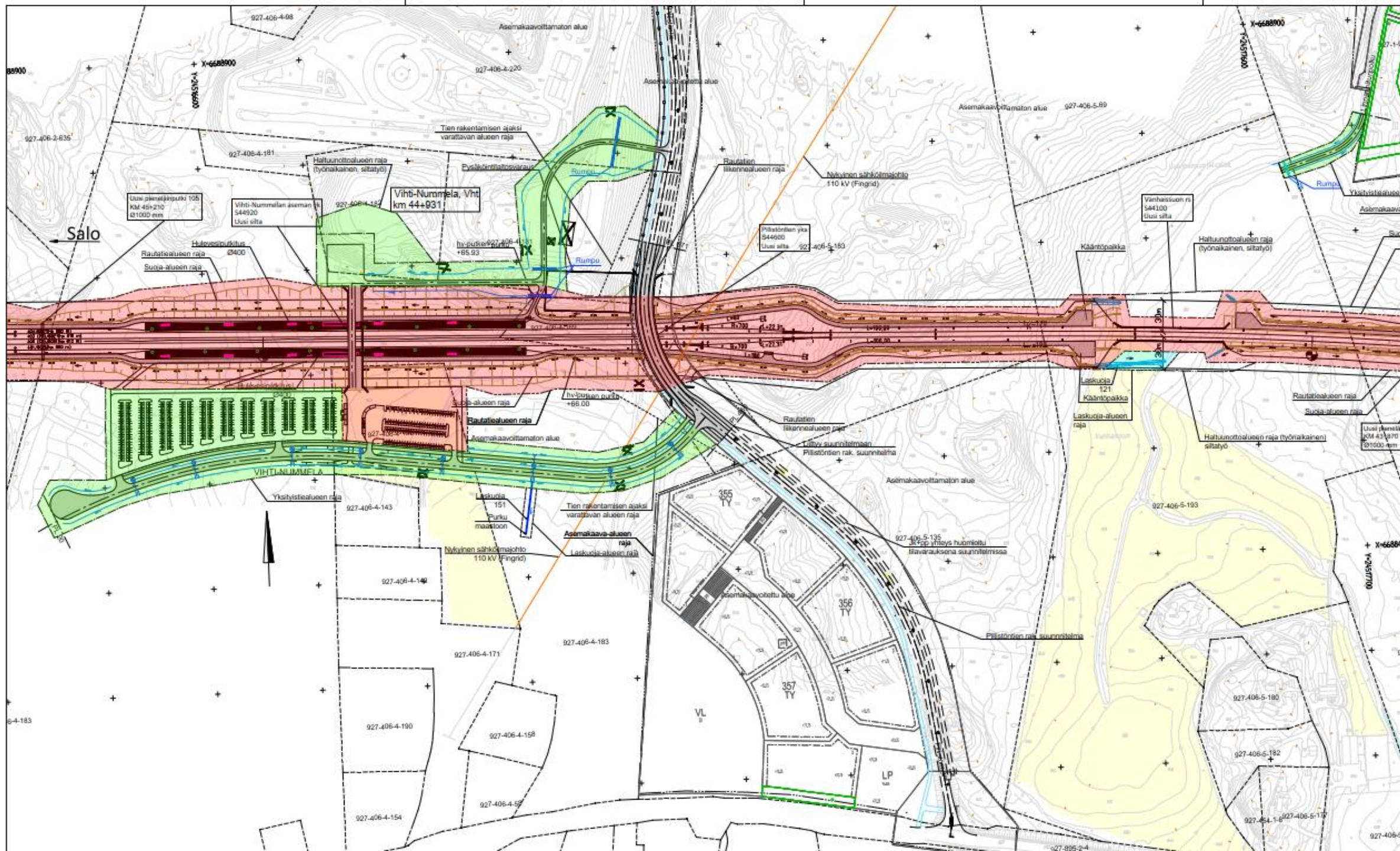
ASEMANSEUDUN KAAVATALOUS



- Alueelle asettuvat uudet asukkaat tuottavat verotuloina, kiinteistöt kiinteistöverotuloina, sekä tontit myyntihintoina/vuokratuottoina
- Tuottoja kertyisi samassa aikavälissä yhteensä n. 499M€-631M€ (15,7-18 M€/v)
- Taloudellisesti heikoimpienkin alueiden takaisinmaksuaika olisi max 14 vuotta
- Tuotot edellyttävät että tontit menevät kaupaksi

YHTIÖN JA KUNNAN RAJAPINTA TOTEUTUKSESSA

- Yhtiö toteuttaa uusille asemille Histaan, Veikkolaa, Vihdin Nummelaan ja Lohjan Lohjansolmuun tarvittavat laiturit, jotka Vihdin Nummelassa ja Lohjansolmussa rakenteeltaan soveltuvat sekä kauko- että lähijunaliikenteen tarpeisiin ja laiturit Histassa ja Veikkolassa soveltuvat lähtökohtaisesti lähiliikenteen tarpeisiin
- Asemarakennukset eivät kuulu yhtiön vastuulle eikä asemarakennuksia ole asemanseudulle suunniteltu
- Osakassopimuksen liitteenä olevilla kartoilla on esitetty erillisellä värityksellä Yhtiölle kuuluvat osuudet siten, että rata-alue on korostettu punaisella, tiealueet vihreällä ja laskuoja-alueet sinisellä värillä
- Osakassopimuksen kohdan 12.9.2 mukaisesti Osakkaat sitoutuvat päivittämään liitekartat 2.1-2.5, kun Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) on hyväksynyt kaikki liitekartoissa määritetyt toteutusosuudet
- Vihti-Nummolan asemanseudun kartta on seuraavalla dialla





OSAKASSOPIMUS

Neuvottelutulos valtion ja kuntien välillä

ESISOPIMUS KESÄKUUSSA 2024

- Kuluvalle hallituskaudella on tarkoitus laatia koko yhteysvälin rakentamissuunnitelma
- Siirrytään rakentamisvaiheeseen seuraavissa osahankkeissa: Espoo-Kirkkonummi, Vihti-Lohja, Salo-Hajala sekä Nunna-Kupittaa
- Sekä valtio että kunnat sitoutuvat rahoittamaan hankkeen rakennusvaihetta 400 miljoonalla eurolla eli yhteensä 800 miljoonalla eurolla. Kuntien osuus jakautuu näiden kesken erikseen sovittavalla tavalla
- Tämän lisäksi yhtiölle annetaan oikeus ottaa vierasta pääomaa enintään 500 miljoonaa euroa.

HUOMIOITA NEUVOTTELUTULOKSESTA KUNTIEN NÄKÖKULMASTA

- Kunnille on tärkeää, että hanketta edistetään hallitusohjelman mukaisesti kokonaisuutena
- Koko yhteysvälin rakentamissuunnittelu sisältyy kuntien ja valtion välisen esisopimuksen mukaisesti ensimmäiseen vaiheeseen
- Mahdollinen EU-tuki hyödyttää kaikkia osakkaita
- Vastuu hankkeesta pysyy yhtiön hallituksella – yhteistyösopimus yhtiön ja Väyläviraston välillä
- Kuntien taloudellinen vastuu on rajattu
- Laaja sopimuskokonaisuus

HANKKEEN RAHOITUS

- **Rahoitus 1. vaihe, 1 319,9 miljoonaa euroa, rahoitusjärjestys**
 - Valtio 400 miljoonaa euroa+rahoituskustannukset+520 miljoonan euron lainan lyhennykset
 - Kunnat 400 miljoonaa euroa (100+100+200) (2.vaihe 300 miljoonaa euroa)+rahoituskustannukset
 - 1. vaihe: valtion 400 miljoonaa euroa+kuntaosakkaiden 100 miljoonan euroa (*vuodet 2026-2030*) -> Vihti 7 miljoonaa euroa
 - 2. vaihe: kuntaosakkaiden 100 miljoonan euroa (*vuosi 2030*) -> Vihti 7 miljoonaa euroa
 - 3. vaihe: vieras pääoma 520 miljoonaa euroa* + kuntien 200 miljoonaa euroa (*vuosi 2030-2032*) -> Vihti 14 miljoonaa euroa
- Valtion laina 520 miljoonaa euroa, jonka rahoituskustannuksista kunnat maksavat 33 %. Valtio vastaa lyhennyksistä 100 % ja rahoituskustannuksista 67 %. Takaisinmaksuaika määritellään valtion toimesta, ja se on enintään 10 vuotta. Laina erääntyy viimeistään, kun rakentamishanke on päättynyt ja omaisuus on siirtynyt Väylävirastolle
- Mahdollinen EU:sta saatava CEF-rahoitus tai muu julkinen tuki luetaan kaikkien osakkaiden hyväksi ja vähennetään maksuosuuksista

*) Valtio voi korvata 520 miljoonan euron lainan omalla pääomituksella

KUNTIEN VÄLINEN TÄYDENTÄVÄ SOPIMUS

- Kunnat sitoutuvat rahoittamaan 2.vaihetta 300 miljoonalla eurolla
- Sitoumuksen edellytyksenä on, että valtio tekee vuoden 2031 loppuun mennessä
 - eduskunnan talousarviopäätöksen Rakentamishankkeen toisen vaiheen toteutuksesta ja rahoituksesta
 - ja että toteuttamisen ehdoista on sovittu Kuntaosakkaiden ja valtion välisessä sopimuksessa
- Selvyyden vuoksi todetaan, että tämän sopimuksen mukaiset rahoitusosuudet eivät ole sidottuja indeksiin.

	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	

OSAHANKKEIDEN VALMISTUTTUA

- Yhtiön suunnittelemat ja rakentamat rataosuudet siirretään osaksi valtion rataverkkoa mahdollisimman nopeasti sen jälkeen, kun ne ovat saaneet käyttöönottoluvan
- Valtio ei maksa rataosuuksista vastiketta
- Kunnat poistavat sijoittamansa pääoman pitkällä poistoajalla ratahankkeiden valmistumisaikataulun mukaisesti (poistoaika 30 vuotta)
- Yhtiön saama vieraan pääoman rahoitus (max. 10 vuotta) erääntyy maksettavaksi viimeistään siinä vaiheessa, kun yhtiön omaisuus on siirtynyt Väylävirastolle

PÄÄTÖKSENTEON AIKATAULU

- Vihdissä sopimuskokonaisuus valmistellaan kunnanhallituksen käsittelyyn 17.11.2025 ja kunnanvaltuustoon 1.12.2025
- Toimielinkäsittelyä edeltää kuntalaistilaisuus, joka on aikataulutettu 10.11.2025 klo 16.15-17.45 -> ajankohta mahdollistaa tilaisuuden striimauksen ja halukkaille mahdollisuuden jäädä seuraavaan kunnanvaltuuston kokousta

Kunnan- ja kaupunginvaltuustot

- Turku 17.11.
- Espoo 17.11.
- Vihti 1.12.
- Kirkkonummi 8.12.
- Salo 15.12.
- Lohja 15.12



BENCHMARK-LIIKENNEHANKKEITA SUOMESTA



SUOMEN YHTEISRAHOITTEISIA RAIDELIIKENTEN HANKKEITA

Suomen muissa useamman kunnan raideliikenteen hankkeissa pääsääntöinen kustannusjakoperiaate on ollut ns. **"kunnan rajalta poikki"** eli jokainen kunta kustantaa vain oman kunnan alueella syntyviä kustannuksia. Poikkeuksena ovat olleet varikkokustannukset, joiden kustannusta on jaettu usein infravastikkeiden muodossa.

Tampereen seudullisessa raitiotietieissä on käytetty rakentamiskustannusten kustannusjakoperiaatteena on käytetty ns. **Viimeisen pysäkin periaatetta**, josta kerrotaan myöhemmin lisää.

Raitiotie- ja metrohankkeissa on tapana, että radan **ylläpitokustannukset veloitetaan infravastikkeina**. HSL taas perii inframaksuja. Väylävirasto ei peri omistamiltaan radoilta infravastikkeita, vaan ratamaksuja. Ratamaksut eivät kata missään määrin rautateiden ylläpitoa. Ratamaksuista lisää raportin lopussa.

Taulukko: Suomen yhteisrahoitteisia raideliikenteen hankkeita.

Hanke	Rakentamisvuosi	Osallistuneet kunnat	Kustannusjako kuntien ja valtion välillä	Kustannusjakoperuste
Länsimetro	2017 ja 2023	Espoo ja Helsinki	Helsinki 15 % ja Espoo 85 %. Länsimetron 2. vaiheeseen valtio antoi 30 %	Kunnan rajalta poikki -periaate
Tampere-Pirkkala-raitiotie (sekä mahdolliset jatkohaarat muihin kuntiin)	Alkaa 2025	Tampere ja Pirkkala	Valtion 30 %, 70 % kunnat Vaihe 1 (ei varikkokustannuksia): Pirkkala n. 21 %, Tampere n. 79 %	Viimeisen pysäkin -periaate
Raide-Jokeri	2022	Helsinki ja Espoo	Valtio 30 %; 28,8 % Espoo, 71,2 % Helsinki	Kunnan rajalta poikki -periaate
Vantaan raitiotie	Alkaa 2025	Vantaa ja Helsinki	Valtio 30 %, Helsinki ja Vantaa yht. 70 %	Kunnan rajalta poikki -periaate

Taulukon tiedot on koottu useista eri lähteistä, julkaisusta, haastatteluista ja artikkeleista.

ESPOON KAUPUNKIRATA

Valtio sitoutui ensin 50 % rahoitusosuuteen MAL-sopimuksessa (2020-2023), jonka jälkeen vasta tehtiin kustannusjakosopimus Espoon ja Kauniaisten välillä, jossa **Espoo kustantaa 40 % ja Kauniainen 10 %**. Myöhemmin nämä prosenttiosuudet muuttuivat, kun kustannukset nousivat (ks. taulukko).

Taustaa kustannusjakoperusteista:

Kauniaisten kaupungin osuudesta hankkeeseen jouduttiin käymään enemmän keskustelua Kauniaisten kaupungin valtuustossa. Kauniaisten kaupunki oli hyvin vastahakoinen osallistumaan hankkeen kustannuksiin.

Kustannusjakomalli laadittiin suljettujen ovien takana luottamuksellisesti, eikä tarkkoja periaatteita ole tuotu julkisuuteen.

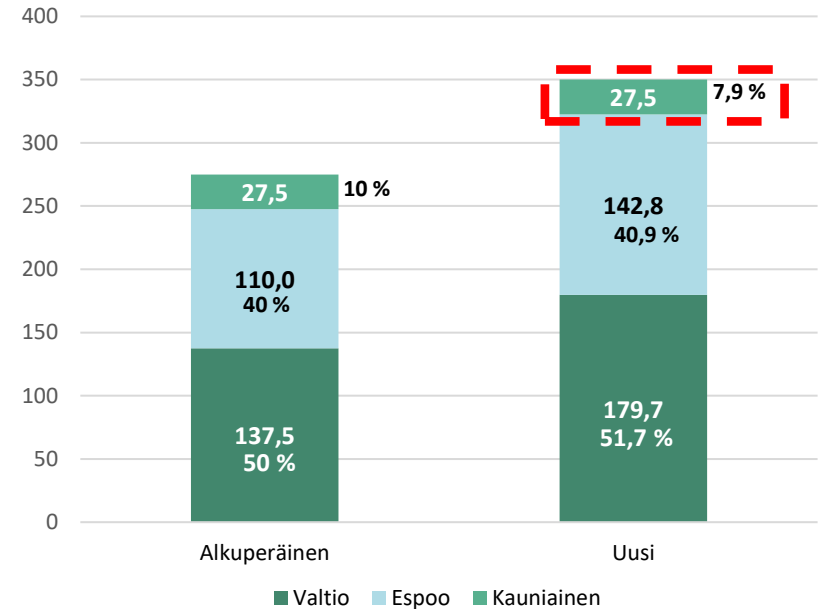
Kustannusjakoperiaatteena oli monikriteerimalli. Monia eri kustannusjakomalleja tarkasteltiin. Espoon näkökulmasta asukaslukuun perustuva malli ei ollut hyväksyttävä, koska vain osa espoolaisista asuu kaupunkiradan varrella. Kaupunkiradan tuomista hyödyistä käytiin paljon keskustelua, mutta erillisiä laajoja kuntakohtaisia laskelmia ei ilmeisesti laadittu kustannusjakomallin tueksi. **Lisäksi kunnan alueella aiheutuvat kustannukset käytiin perusteellisesti läpi.** Merkittävää Espoon kaupunkiradassa on, että kunnat maksoivat myös itse radasta, eivätkä vain asemista ja niiden kulkuyhteyksistä.

Kauniaisten kaupunki ei nähnyt saavansa hankkeesta samankaltaisia hyötyjä kuin Espoo. Kauniaisten asemilla ei ollut nähtävissä samanlaista maankäytön kehittypotentiaalia kuin Espoon kaupungin asemilla, jolloin kaupunki ei voisi rahoittaa hanketta maankäyttöhyödyillä, kuten Espoon kaupunki.

”Vaikka kaupunkirata on tuomassa parannuksia esimerkiksi Kauniaisten ja Koivuhovin asemien kulkuyhteyksiin sekä junien kulkuun, rata ei mahdollista Kauniaisille samalla tavalla tulonlähteitä kuin Espoolle.”

Ratarakentamisen yhteydessä toteutetaan erillisiä katu- ja siltahankkeita ja Rantaradanbaanan (pyöräilyn laatukäytävä) rakenteita, näiden kustannusarvio on n. 100 milj. €.

Taulukko: Espoon kaupunkiradan kustannusjako (M€).



Noin 80 M€ kustannusten nousun vuoksi Kauniainen päätti jättää hankkeessa toteuttamatta kokonaan Kauniaisten aseman liityntäpysäköintilaitoksen, jonka kustannusarvio oli 8,2 M €. Näin euromääräinen kustannus ei noussut Kauniaisten osalta.

Lähteet:

Väylävirasto. 2024 ja haastattelut.

RAIDE-JOKERI

Hankekuvaus

Raide-Jokeri on Espoon Keilaniemen ja Helsingin Itäkeskuksen välillä liikennöivä pikaraitiotie. Radan pituus on noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsingin ja 9 km Espoon alueelle. Pysäkkipareista 12 sijaitsee Espoossa ja 22 Helsingissä. Hankkeen tavoitteena oli vastata kasvavaan matkustajamäärään ja parantaa poikittaisen joukko-liikenteen palvelutasoa.

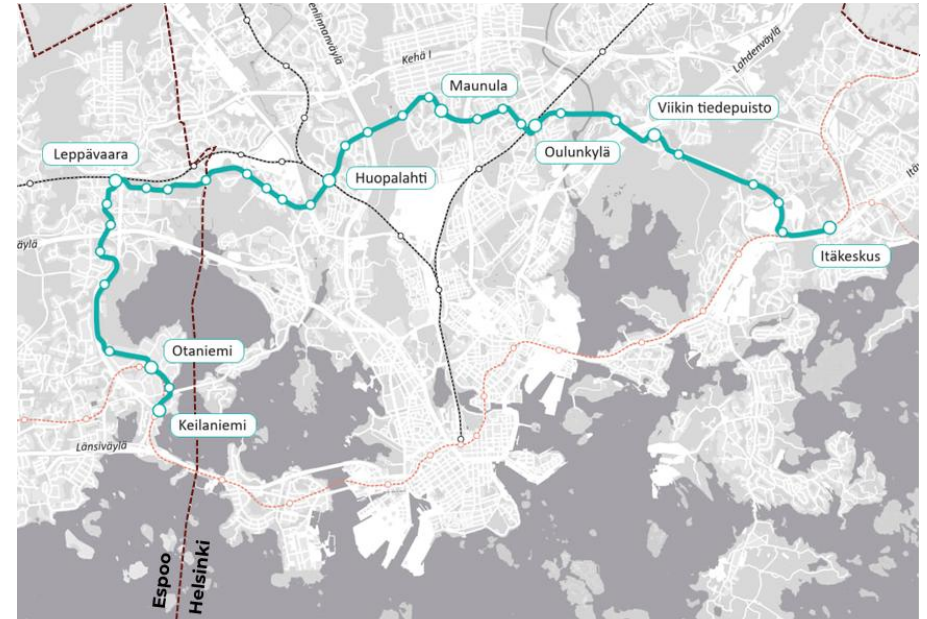
Kustannukset

Raide-Jokeri toteutettiin allianssimallilla, ja allianssi-organisaation muodostavat kaupunkien tilaajaorganisaatio, suunnittelijaryhmittymä sekä urakoitsijaryhmittymä.

Helsingin ja Espoon yhteinen budjetti hankkeelle oli 386 M € sisältäen valtionavun 84 M €. Loput kustannukset jaettiin Helsingin ja Espoon kesken rajalta poikki-periaatteella. Hankkeen kustannusjako oli 28,80 % Espoon kaupungille ja 71,20 % Helsingin kaupungille.

Valtionavusta Helsingin kaupungin osuus oli 59,8 M € (ALV 0 %) eli 71,20 %. Toteutuneet kustannukset olivat 382 M € sisältäen 7 M € varauksen jälkivastuujajan kustannuksista.

Roihupellon varikon budjetti oli 69,5 M € ja sen toteutunut kustannus 63 M €. Kaupunkien raitiotiehen liittyvät hankkeet kustansivat yhteensä 67,5 M €.



Alkuperäinen kuva: Raide-Jokeri

Valtionavun (84 M€) ylittävät rakennuskustannukset jaettiin kaupunkien kesken **rajalta poikki-periaatteella**.

Lähteet:

Helsingin kaupunki. Päätökset. (HEL 2022-007827) Valtionavustushakemus.

Raide-Jokeri. Hanksuunnitelma 2015.

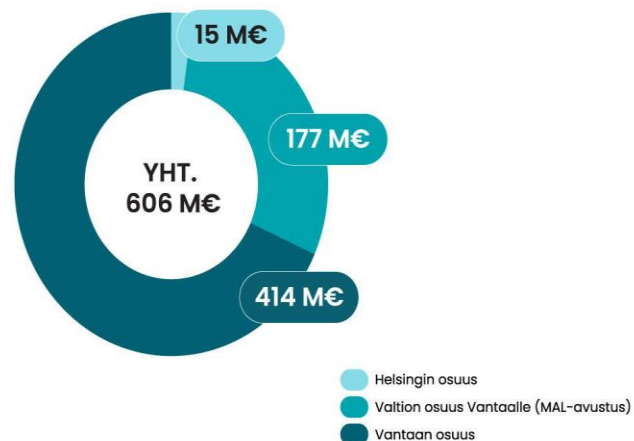
VANTAAN RATIKKA

Hankekuvaus

Vantaan ratikka on pikaraitiotiehanke, jossa suunnitellaan raitiotielinja Helsingin Mellunmäen metroasemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Reitin pituus on 19,3 kilometriä. Rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 2025 ja valmistuvan vuonna 2029. Hankkeessa mukana olevat kaupungit ovat Vantaa ja Helsinki.

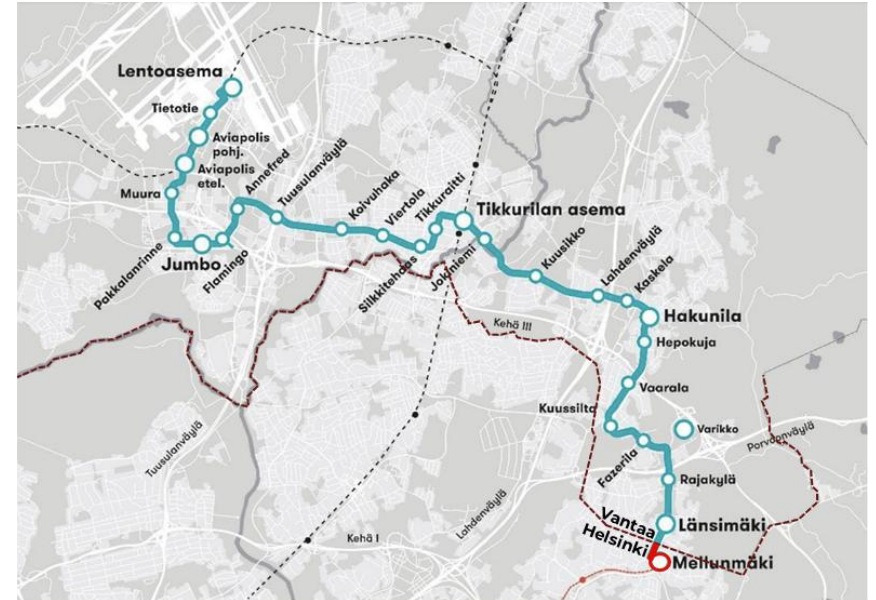
Vantaan ratikan rakentamiskustannusten jakautuminen, 2023

(milj. euroa)



Lisäksi HSY:n osuus on Vantaalla 49 M€ ja Helsingissä 4 M€

Kuva: Vantaan kaupunki.



Alkuperäinen kuva: Vantaan kaupunki

Kustannusjako

Kaupunkien välisessä kustannusjaossa on jaettu osuudet kaupunkien rajalta. Helsingin kustannusalue sisältää osuuden kaupunkien rajalta Mellunmäen pääte pysäkille (esitetty kartassa punaisella). Raitiotiehankeksen kokonaiskustannus Helsingille on 17,9 M € ja tämän lisäksi liittyvien hankkeiden kustannus on 1,4 M €.

Rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu 606 M €. Valtion odotetaan osallistuvan rakentamiskustannuksiin 30 %:lla. Allianssihankinnan arvo on 660 miljoonaa euroa ja siihen sisältyy Vantaan rahoitusosuuden ja valtionosuuden lisäksi 57 miljoonaa euroa, jolla HSY uusii vesihuoltoa.

Lähteet:

Vantaan kaupunki. Ratikan tulot ja menot.

Vantaan kaupunki. Tietoa ratikasta.

TAMPEREEN RAITIOTIE

PIRKKALA JA TAMPERE

Hankekuvaus

Hankkeessa rakennetaan uusi raitiotie ja toteutetaan tarvittavat katu- ja liikennejärjestelyt Tampereen Sorin aukiolta Pirkkalan Suupalle ja Kaupin kampuksen pysäkiltä Linnainmaalle. Suunniteltujen ratahaarojen yhteispituus on 13,6 km, joista 9,0 km sijoittuu Tampereen puolelle ja 4,6 km Pirkkalan puolelle.

Raitiotiehanke toteutetaan vaiheittain, jotta riittävä valtion tuki voidaan varmistamaan koko Pirkkala–Linnainmaa-osuudelle. **Vaiheessa 1** rakennetaan raitiotieosuudet Pirkkalan Partolaan ja Tampereen Niihamaan (kuvassa ympyröity). Liikennöinti on tavoitteena aloittaa elokuussa 2028. **Vaiheessa 2** rakennetaan raitiotieosuudet Partolasta Suupalle ja Niihamasta Linnainmaalle. Liikennöinti olisi mahdollista aloittaa vuonna 2032.

Hankkeen varikkoinvestointien kustannukset jaetaan kunkin kunnan alueen liikennöinnissä tarvittavan vaunumäärän suhteessa. Varikkokustannuksia ei laskuteta Pirkkalan kunnalta rakentamisvaiheessa, vaan niistä peritään infravastiketta Tampereen Raitiotie Oy:n kautta, kuten myös radan ylläpidosta.

Tampereen Raitiotie Oy omistaa ja rakentaa infran, ja Pirkkalan kunta ei maksa suoraan näistä kustannuksista vaan hankeyhtiön kautta.

Kunnat maksavat omalla alueellaan tehtävän liittyvät hankkeet kuten katu- ja kunnallistekniikkahankkeet. Nämä hankkeet eivät ole valtiontuen piirissä.

Lähteet:

Tampereen raitiotie. 2024. Toteutussuunnitelma.

6.11.2025



Alkuperäinen kuva: Tampereen Raitiotie Oy

Raitiotie Pirkkalan ja Tampereen välillä palvelee etenkin liikkumista taajama-alueilta keskusta-alueelle.

TAMPEREEN RAITIOTIE

PIRKKALA JA TAMPERE

Kustannusjakoperiaatteet

Tampereen ja Pirkkalan väliset kustannusosuudet on laskettu **‘viimeisen pysäkin periaatteella’**. Tampere maksaa kustannukset Tampereen viimeiselle Tampereella sijaitsevalle raitiotiepysäkillä, Härmälänrantaan, asti. Vaiheen 1 pituus on noin 7,1 km, josta noin 6 km sijoittuu Tampereelle ja 1,1 km Pirkkalaan. Pirkkalan kunnan maksuosuuteen kuuluu viimeisen pysäkin periaatteen mukaisesti **Pirkkalan kuntarajojen sisäpuolisen rataosuuden lisäksi Pirkkalan kuntarajan ja Härmälänrannan raitiotiepysäkin välinen osuus, joka on noin 300 metriä**. Myös raitiotien infrakustannukset jakautuvat viimeisen pysäkin periaatteen mukaisesti.

Vastaavaa kustannusjakoperiaatetta ei ole käytetty muissa suomalaisissa raideliikenteen hankkeissa. Viimeisen pysäkin kustannusjakoperiaate on sovittu Tampereen raitiotielle.

Kustannusjakoperiaatteet ovat syntyneet seudullisen raitiotien suunnittelun alkaessa Tampereen kaupungin toiveesta.

Vastaavanlainen viimeisen pysäkin -kustannusjakoperiaate, joka ei määräydy kuntarajojen mukaan, on ollut jo aiemmin käytössä Tampereen seudun joukkoliikenteessä.

Infrakuluihin sisältyy mm. radan kunnossapito sekä siihen tarvittavan laitteiston ylläpito- ja huoltokustannukset. Pirkkalan ja Tampereen infrakustannusjaon teknisenä lähtökohtana on **Tampereen alueen viimeinen pysäkki**. Kuntien rajalla olevien teknisten järjestelmien kustannukset kohdennetaan tapauskohtaisesti.

Varikkokuluihin sisältyy mm. varikon koneiden ja laitteiden ylläpito- ja huoltokustannukset. Varikkokulut jaetaan liikennöintiin **tarvittavan vaunumäärän** perusteella.

Taulukko: Raitiotien vaiheen 1 tavoitekustannus kunnittain. (Syyskuu 2024)

Toteutusvaihe	Prosentuaalinen osuus	Euromääräinen osuus (M €)
Tampere	63 %	119,17
Pirkkala	17 %	31,94
Varikko	-	37,56
Yhteensä	-	188,67 (valtiontukikelpoinen osuus 188,67)

Valtiontuki

Valtiontuki raitiotiehankkeen vaiheeseen 1 on 55 miljoonaa euroa. Valtiontuen osuus on enintään 30 % raitiotien kustannuksista ja siitä 30 % on osoitettu varikon kustannuksiin. Vaiheen 2 rahoituksesta neuvotellaan MAL-sopimuksen yhteydessä.

Lähteet:
Tampereen raitiotie. 2024. Toteutussuunnitelma.

