Länsirata Oy:n ratahankkeen rakentamisvaihetta koskeva osakassopimus

Kunnanhallitus 17.11.2025 § 306

Kunnanvaltuustolle esitetään, että Länsirata Oy:n ratahankkeessa siirrytään ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen Suomen valtion ja kuntaosakkaiden välillä neuvotellun uuden osakassopimuksen ehtojen mukaisesti siten, että Vihdin kunta hyväksyy osaltaan Länsirata Oy:n osakassopimuksen ja siihen liittyvän rahoitussitoumuksen ratahankkeen rakentamisvaiheen käynnistämiseksi. Vihdin kunnan oman pääoman ehtoinen rahoitussitoumus ratahankkeen ensimmäisestä rakentamisvaiheesta on enintään 28 M € vastaten 2,12 prosentin osuutta hankkeen rahoitussitoumusten kokonaismäärästä. Vihdin kunnan vastuulle kuuluu myös 2,31 prosentin osuus hankkeelle kohdennettavan vieraan pääoman rahoituskustannuksista (koko hankkeen vieraan pääoman suuruus maksimissaan 520M euroa).

Osana rakentamisvaiheeseen siirtymistä esitetään hyväksyttäväksi Helsingin kaupungin osakkeiden hankinta Länsirata Oy:lle ja muutokset yhtiön omistusrakenteen.

Länsirata-hankkeen taustaa

Länsirata Oy (aikaisemmin Turun Tunnin Juna Oy) perustettiin Suomen valtion ja osakaskuntien vuosina 2019–2020 käytyjen neuvottelujen jälkeen osapuolten päätöksillä. Valtion ja kuntien voimavarat yhdistämällä voitiin edesauttaa Helsinki-Turku-välisen nopean ratayhteyden toteutumista, jota on suunniteltu eri muodoissaan jo 1970-luvula lähtien.

Hankeyhtiömallissa oli kyse uudesta tavasta suunnitella, toteuttaa ja rahoittaa suuria ratainvestointeja koko yhteiskunnan hyväksi. Yhteisessä hankeyhtiössä ratahankkeiden positiiviset yhteiskunnalliset tavoitteet saataisiin nopeammin toteutettua. Pidemmällä aikavälillä yhtiön osakkaille syntyy lisäksi kannustin kehittää yhdyskuntasuunnittelua ja maankäyttöä, mikä edistää radan varren alueiden elinvoimaa ja kestävää kehitystä.

Suurilla ratahankkeilla on myönteisiä vaikutuksia talouskasvuun, tasaisen tulonjaon kehitykseen, työssäkäyntialueiden laajenemiseen sekä kaupunkirakenteiden kehittymiseen ja ympäristöön. Suomen kilpailukyvyn ja alueiden menestyksen kannalta keskeisiä tekijöitä ovat luotettava liikennejärjestelmä ja alueiden saavutettavuus. Ilmastonmuutoksen hillitseminen, kaupungistuminen ja saavutettavuus edellyttävät, että liikennejärjestelmää kehitetään ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä liikkumisen muotoja. Nopea ja luotettava ratayhteys parantaa radanvarsikuntien saavutettavuutta, laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita sekä luo uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen.

Turun Tunnin Juna Oy perustettiin 4.12.2020. Tällä hetkellä toiminimensä Länsirata Oy:ksi muuttaneen yhtiön rahoitus- ja omistusosuudet hankkeen suunnitteluvaiheessa jakautuvat seuraavasti

Osakas	**Rahoitusosuus M€**	**Omistusosuus %**
Suomen valtio	39,45 milj. €	51,00 %
Turun kaupunki	10,25 milj. €	13,25 %
Espoon kaupunki	10,25 milj. €	13,25 %
Helsingin kaupunki	5,8 milj. €	7,50 %
Salon kaupunki	3,74 milj. €	4,84 %
Lohjan kaupunki	3,74 milj. €	4,84 %
Vihdin kunta	3,74 milj. €	4,84 %
Kirkkonummen kunta	0,38 milj. €	0,48 %
Yhteensä	**77,35 milj. €**	**100 %**

Länsirata Oy:n tehtävänä olevan Espoo–Salo-oikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen ratasuunnittelun toteuttaminen rakentamisvalmiuteen ja siihen liittyvien tarvittavien selvitysten tekeminen on edennyt suunnitellusti. Hankkeen kustannukset katetaan yhtiön osakkailta vuosina 2020–2024 kerätyillä yhteensä 77,35 miljoonan euron oman pääoman ehtoisilla sijoituksilla sekä Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa -rahoitusohjelman (Connecting Europe Facility) CEF-rahoitustuella (CEF1). Kyseisen tuen määrä hyväksytyistä ratasuunnittelun kustannuksista on ollut 50 prosenttia vastaten tämä hetkisen arvion mukaan noin 29 miljoonaa euroa.

Ratasuunnitelmien hallinnollisten hyväksymismenettelyjen valmistelu aloitettiin teknisten ratasuunnitelmien valmistuttua kesällä 2024. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hyväksyi Salo-Hajala-ratasuunnitelman joulukuussa 2024 ja Espoo-Hista-ratasuunnitelman lokakuussa 2025. Ratasuunnitelmien hallinnollinen hyväksymismenettely on aloitettu myös Hajalan ja Nunnan sekä Nunnan ja Kupittaan välisten ratasuunnitelmien osalta.

Lohja–Salo-ratasuunnitelman päivitys osittain yksiraiteisiksi merkittävien kustannussäästöjen varmistamiseksi aloitettiin vuonna 2025 ja suunnitelma valmistuu kesällä 2027. Ratasuunnitteluvaiheen arvioidaan päättyvän vuonna 2027.

Vihdin kunnan aiemmat päätökset

Vihdin kunnanhallitus päätti 17.3.2020 § 41, että Vihdin kunta lähtee osakkaaksi Turun Tunnin Juna osakeyhtiöön sekä hyväksyy yhtiön perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen ja osakassopimuksen. Samalla kunnanhallitus päätti sitoutua yhtiön osakemerkintään. Vihdin kunnanvaltuusto päätti 30.3.2020 § 14 sitoutua yhtiön pääomittamiseen enintään 3,74 M € rahoitussitoumuksella siten, että taloussuunniteluvuosille tarvittavat määrärahavaraukset tehdään vuosittain talousarvion hyväksymisen yhteydessä.

Vihdin kunnanvaltuusto päätti 29.3.2021 § 7 Vihdin raiderahaston perustamisesta. Rahastoa voidaan käyttää tarkoituksen mukaisesti Vihdin alueen raideyhteyksien suunnitteluun, kehittämiseen ja toteuttamiseen sekä näihin liittyviin yhdyskuntarakentamisen ja kunnallistekniikan investointeihin ja raideyhteyksien aiheuttamiin muihin suunnittelu-, rakentamis- ja maanhankintakustannuksiin.

Toiminimensä Länsirata Oy:ksi muuttaneen hankeyhtiön osakkaat (Kh 15.1.2024 § 13) hyväksyivät yhteisen tahtotilan Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen rahoittamisesta. Alustavan rahoitussitoumuksen tarkoituksena oli mahdollistaa CEF-tukihakemuksen jättäminen tammikuun 2024 aikana. Tarkoitusta varten osapuolet ilmaisivat alustavaksi tahtotilakseen pääomittaa Länsirata Oy:tä. Tahdonilmaus ei kuitenkaan velvoittanut osakkaita osallistumaan rahoitukseen.

Kunnanhallitus hyväksyi 17.6.2024 § 161 Länsirata Oy:n ratahankkeen rakentamista ja rahoittamista koskevan esisopimuksen. Esisopimuksen ehdot neuvoteltiin Suomen valtion sekä Länsirata Oy:n osakkaina olevien kuntien; Turun, Espoon, Salon, Lohjan, Vihdin ja Kirkkonummen kesken tavoiteena siirtyä Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen. Hankkeen suunnitteluvaiheessa mukana ollut Helsinki ilmoitti tuolloin, että se ei tule enää osallistumaan hankkeen rakentamisvaiheeseen.

Vuonna 2022 hyväksytyssä Vihdin kuntastrategiassa kunnanvaltuusto on linjannut Länsiradan olevan Vihdin kunnan tärkein kasvuinvestointi. Radan rakentaminen on ollut keskeinen osa kunnan pitkäaikaista suunnittelua ja kehittämistä erityisesti Etelä-Nummelan ja uuden yritysalueen välisen alueen kehittämisessä.

Osakkaiden neuvottelut rakentamisvaiheeseen siirtymisestä

Petteri Orpon hallituksen 20.6.2023 julkaistussa hallitusohjelmassa Länsirata-hankkeesta todetaan mm. seuraavaa: ”valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Salo-oikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta kokoavaa yhtiötä, jonka osakkaina voivat valtion lisäksi olla kunnat.” Lisäksi todetaan, että ”Turun tunnin juna -hanke käynnistetään parantamalla Salo–Kupittaa-väliä sekä rakentamalla Espoo–Lohja-rata, joka kytkee Lohjan ja Vihdin tiiviimmin osaksi Helsingin työssäkäyntialuetta”.

Hallitusohjelmakirjauksen sekä 2023 CEF Liikenne -haun (CEF2) 26.9.2023 avautumisen myötä osakkaat käynnistivät syksyllä 2023 alustavat neuvottelut rakentamisvaiheen osakassopimuksesta.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli Länsirata-hanketta 19.12.2023 ja päätti jatkaa neuvotteluja hankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisen edellytyksistä. Ministerivaliokunta päättä valtion rahoitusosuudeksi 51 % ja muiden osakkaiden 49 %. Samalla

päätettiin jatkaa hankkeeseen liittyvien riskien selvittämistä ja hallintaa sekä taloudellisesti kestävien ratkaisujen hakemista.

Ministerivaliokunta puolsi sitä, että Länsirata-hankkeeseen haetaan CEF2-tukea tammikuussa 2024 päättyvässä haussa Salo–Hajala- sekä Espoo–Hista-yhteysvälien rakentamissuunnitteluun, rakentamiseen ja yhtiön toimialaan kuuluvien muiden ratayhteyksien rakentamissuunnitteluun. Lisäksi valiokunta puolsi Turun Tunnin Juna Oy:n nimen muuttamista Länsirata Oy:ksi.

Länsirata Oy:n hanke todettiin vuoden CEF2-haussa tukikelpoiseksi ja strategisesti merkittäväksi. Hankkeen valmiusaste muihin rahoituksesta kilpaileviin hankkeisiin verrattuna oli kuitenkin alhaisempi, koska ratasuunnitelmien valmistuminen ja hyväksyntäprosessit olivat vielä kesken. Tämän alhaisen suunnitelmavalmiuden vuoksi tukea ei hakukierroksella myönnetty.

Kesäkuussa 2024 Suomen valtio ja kuntaosakkaat, Helsinkiä lukuun ottamatta, neuvottelivat esisopimuksen ehdoista Länsiradan rakentamisvaiheeseen siirtymiseksi. Hyväksytyn esisopimuksen perusteella osakkaat jatkoivat neuvotteluja yhteisenä tavoitteena rakentamisvaiheeseen siirtymisen mahdollistavan osakassopimuksen solmiminen.

Osakasneuvotteluissa saavutettiin neuvottelutulos Länsirata-hankkeen ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä 31.10.2025. Osana rakentamisvaiheeseen siirtymistä saavutettiin neuvottelutulos myös Helsingin kaupungin osakkeiden hankinnasta.

Osakkaiden neuvottelutulos ja osakassopimuksen keskeinen sisältö

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 päätöksentekoelimiin.

Osakassopimuksen tausta

Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiselle on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Helsinki–Turku nopean junayhteyden voidaan katsoa koostuvan useasta eri osakokonaisuudesta (kuten Espoon kaupunkirata, Espoo–Salo-oikorata, Salo–Kupittaa-rataväli sekä Kupittaa-Turku-ratahanke).

Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-aluetta tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen. Länsirata on valmistuessaan osa eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon (Trans European Transport Network) Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävää. TEN-T-liikenneverkon

tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestävää liikkumista jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti.

Espoo-Salo-oikoradan sekä Salo-Turku-ratavälin suunnittelu rakentamisvalmiuteen kuuluu Länsirata Oy:n tehtäviin siltä osin kuin suunnittelua ei ole saatu päätökseen. Suunnitteluhanke päättyy, kun kaikki ratasuunnitelmat ovat saaneet lainvoiman. Hanke saatetaan loppuun osakkaiden aikaisemmalla rahoituksella eikä uudessa osakassopimuksessa sitouduta sen lisärahoittamiseen. Suunnitteluhankkeen jäännöskassaan jää suunnittelun päättyessä rahoitusylijäämää arviolta 22 miljoonaa euroa.

Länsiradan suunnitteluhankkeen toteuttamiseen liittyvä alkuperäinen osakassopimus päättyy, kun uusi osakassopimus tulee voimaan. Helsingin kaupunki luopuu osakkeistaan, koska se ei osallistu rakentamisvaiheeseen. Helsingin kanssa sovitaan erikseen suunnitteluhankkeen loppuun saattamisesta ja sen osakkeiden hankkimisesta Länsirata Oy:lle. Helsingin omistamien osakkeiden hankintahinta maksetaan suunnitteluhankkeen jäännöskassasta ja muutoin jäännöskassa käytetään tulevaan rakentamishankkeeseen.

Länsirata Oy:n yhtiöjärjestyksen mukaisena toimialana on Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvän radan suunnittelu ja rakentaminen. Yhtiö voi myös tehdä selvityksiä hankkeen rakentamisen mahdollistamiseksi ja hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Yhtiö voi harjoittaa myös muuta raideliikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvää toimintaa. 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 tehtävänä ei ole tarkoitus tuottaa voittoa osakkailleen.

Kuntien taloudelliset vastuut ovat neuvottelutuloksessa rajatut ja selkeät. Mahdollinen EU-tuki hyödyntäisi kaikkia yhtiön osakkaita. Lisäksi kuntien kirjanpitomenettelyt on huomioitu neuvottelujen aikana ja huomioidaan edelleen kuntien päätöksenteossa.

Länsirata Oy:n ohjaus rakentamisvaiheessa on määritelty selkeästi. Hankkeesta on vastuussa yhtiön hallitus, jonne kunnat nimeävät jäseniä. Näin kunnilla säilyy mahdollisuus osallistua hanketta ja hankeyhtiötä koskevaan päätöksentekoon.

Ohjauksesta sopimalla varmistetaan hankeyhtiön toimintaedellytykset ja mahdollistetaan 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 allekirjoitetaan, kun kaikkien osakkaiden toimivaltaiset päätöksentekoelimet ovat sen hyväksyneet.

<u>Rakentamishankkeen ensimmäinen rakentamisvaihe</u>

Osahankkeet, jotka kuuluvat osakassopimuksessa sovittavaan ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen, on kuvattu yksityiskohtaisemmin osakassopimuksen liitteenä olevassa teknisessä liitteessä 2. Rakentamishanke sisältää rakentamissuunnittelun koko yhteysvälillä siltä osin kuin se kuuluu yhtiön vastuulle. Espoon kaupunkirata ja Kupittaa-Turku-ratahankkeen nopean ratayhteyden kehittämiseen liittyvien osien toteutus ja lähiliikenteen varikot eivät kuulu yhtiön toimialaan.

Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa rakennetaan uusi raideyhteys yhteysväleille Espoo–Hista, Hista–Vihti ja Vihti–Lohja. Samalla toteutetaan kaksoisraide nykyisen raideyhteyden viereen yhteysväleillä Salo–Hajala ja Nunna–Kupittaa. Lisäksi ensimmäinen rakentamisvaihe pitää sisällään koko yhteysvälin rakentamissuunnittelun. Koko yhteysvälin rakentamissuunnittelua tehtäisiin vaiheittain osakkaiden etujen ja rahoitussitoumusten puitteissa teknisesti ja taloudellisesti tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvio on yhteensä 1319,9 miljoonaa euroa (MAKU 130, 2015=100).

Rakentamisvaiheen osakkaat ja omistusosuudet

Länsirata Oy:n osakkaiden omistusosuudet rakentamisvaiheessa ovat seuraavat:

Suomen valtio	67,00 %
Turun kaupunki	10,73 %
Espoon kaupunki	14,03 %
Salon kaupunki	2,23 %
Lohjan kaupunki	2,48 %
Vihdin kunta	2,31 %
Kirkkonummen kunta	1,24 %.

Osakassopimuksessa ja kuntien välillä sovittu rakentamisvaiheen omistusrakenne toteutetaan suunnatulla maksuttomalla osakeannilla, joka toteutetaan Helsingin kaupungin osakkeiden hankinnan jälkeen. Helsingiltä hankitut osakkeet mitätöidään.

Rahoitussitoumukset

Suomen valtio ja kuntaosakkaat sitoutuvat rahoittamaan Länsirata-hankeen ensimmäistä rakentamisvaihetta oman pääoman ehtoisesti yhteensä 800 miljoonalla eurolla. Suomen valtion osuus 800 miljoonan euron rahoituksesta on 400 miljoonaa euroa ja kuntaosakkaiden osuus yhteensä 400 miljoonaa euroa. Kuntien 400 miljoonan rahoitusosuus kohdistuu lähemmäs sitä hetkeä, kun rata valmistuu ja investoinnin hyödyt toteutuvat. Rahoitus on jaksotettu kuntien toivomalla tavalla.

Osakassopimuksessa ja sen liitteessä 1 on määritelty kunkin osakkaan rahoitusvastuun enimmäismäärä. Osakkaalla ei ole velvollisuutta rahoittaa yhtiötä rahoitussitoumuksen ylittävältä osin.

Rahoitussitoumusten jakamisessa on käytetty ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvioita 1319,9 miljoonaa (MAKU 130, 2015=100), joka jakautuu osahankkeille seuraavasti:

- Espoo – Hista (rakentaminen 310 M€ ja rakentamissuunnittelu 9 M€)
- Hista – Vihti (rakentaminen 139 M€ ja rakentamissuunnittelu 4 M€)
- Vihti – Lohja (rakentaminen 510 M€ ja rakentamissuunnittelu 14 M€)
- Salo – Hajala (rakentaminen 140 M€ ja rakentamissuunnittelu 8 M€)
- Nunna – Kupittaa (rakentaminen 120 M€ ja rakentamissuunnittelu 3 M€)
- Lohja – Salo (rakentamissuunnittelu 48 M€)
- Hajala – Nunna (rakentamissuunnittelu 15 M€)

Suomen valtio sitoutuu oman pääoman ehtoisen rahoituksen lisäksi hakemaan eduskunnan hyväksyntää yhtiölle myönnettävälle valtion takaukselle, jonka nojalla yhtiö voisi hakea vierasta pääomaa enintään 520 miljoonaa euroa. Eduskunnalta haettavalla hyväksynnällä Suomen valtio sitoutuu vastaamaan 100 % vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen lyhennyksistä ja 67 % vieraan pääoman rahoituskustannuksista. Kuntaosakkaat sitoutuvat vastaamaan 33 % vieraan pääoman rahoituskustannuksista, joilla tarkoitetaan korkokustannusten lisäksi rahoituksen järjestely- ja lainanhoitokuluja.

Edellytyksenä vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen hakemiselle on se, että rahoitussitoumusten jaksottumista koskevat oman pääomanehtoinen rahoitus ja jäännöskassa on käytetty ennen vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen nostamista.

Vaihtoehtoisesti Suomen valtio voisi päättää 520 miljoonan suuruisen rahoituksen järjestämisestä myös muulla tavoin. Myös tässä vaihtoehdossa osakkaat vastaisivat kustannuksista kuten vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen kustannuksista. Vieraan pääoman korkokustannukset eivät sisälly kuntaosakkaiden rahoitussitoumusten enimmäismäärään.

Osakkaat sitoutuvat vastaamaan mahdollisesta normaalista kustannusnoususta. Osakassopimuksessa sovitaan normaalin kustannusnousun mukaisista vastuista ja niiden jaksottamisesta. Normaali kustannusnousu ei sisälly kuntaosakkaiden rahoitussitoumusten enimmäismäärään, mutta kuntaosakkaiden vastuu normaalista kustannusnoususta rajoittuu siihen asti, että valtion 400 / 920 miljoonan euron rahoitusosuus on kokonaisuudessaan käytetty. Normaalin kustannusnousun kattamiseen käytetään mahdollista CEF- tai EU-rahoitustukea osakassopimuksen ehtojen mukaisesti.

Valtion rahoitusvastuun enimmäismäärä on yhteensä 920 miljoonaa euroa lisättynä vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen rahoituskustannuksilla, joista valtio sitoutuu kattamaan 67 %. Rahoitussuunnitelma laaditaan ja rahoituskutsut lähetetään osakkaille yhtiön aikaisempien käytäntöjen mukaisesti.

Kunkin osakkaan rahoitussitoumuksen enimmäismäärä, vastuu normaalista kustannusnoususta sekä osuus vieraan pääoman rahoituskustannuksista on määritelty osakassopimuksen liitteessä 1.

Osakassopimuksen muita ehtoja

Osahankkeiden käynnistäminen ja poikkeuksellinen kustannusten nousu

Länsirata Oy voi sitoutua osahankkeen rakentamista koskeviin kustannuksiin vain, mikäli kustannusnousu ei ylitä normaalia kustannusnousua tai johda osakkaiden rahoitussitoumusten ylittymiseen.

Mikäli kustannuskehitys ylittää normaalin kustannusnousun tai johtaa rahoitussitoumusten ylittymiseen, se saatetaan viivytyksettä osakkaiden tietoon. Mahdollisen edellä mainitun kustannusnousun edellyttämä päätöksenteko osahankkeiden käynnistämisestä tai jatkamisesta siirtyy osakkaille ja päätökset tehdään määräenemmistöllä.

Yhtiö voi päättää kustannusriskivaliokunnan perustamisesta, mihin voisi osallistua myös osakkaiden nimeämiä edustajia.

Luovuttaminen osaksi valtion rataverkkoa

Länsirata Oy:n suunnittelema ja rakentama omaisuus siirretään osaksi valtion rataverkkoa mahdollisimman nopeasti sen jälkeen, kun valmis kokonaisuus on saanut käyttöönottoluvan ja Väylävirastolla on edellytykset omaisuuden vastaanottamiseen. Yhtiö luovuttaa rataosuudet osaksi valtion rataverkkoa järjestelyllä, joka ei edellyttäisi Suomen valtiolta erillistä vastiketta tai maksua.

Yhtiö sitoutuu yhteistyössä Väyläviraston kanssa edesauttamaan rakentamishankkeen toteuttamista kustannustehokkaasti ja kaikkien osakkeenomistajien etu huomioon ottaen.

Yhteistyösopimus Väyläviraston kanssa

Rakentaminen toteutetaan Väyläviraston julkaistujen ohjeiden ja teknisten vaatimusten mukaisesti. Yhtiö ja Väylävirasto sopivat yhteistyöstä yhteistyösopimuksessa, joka tulee solmia kuuden kuukauden kuluessa osakassopimuksen allekirjoittamisesta.

Yhtiön hallinnointi

Suomen valtio nimittää seitsemän (7) hallituksen jäsentä ja kukin kuntaosakas yhden jäsenen. Hallituksessa on 13 jäsentä. Suomen valtio nimeää hallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Hallitus nimittää toimitusjohtajan, jonka nimittämiseen vaaditaan 10 jäsenen kannatus ja erottamiseen seitsemän jäsenen kannatus.

Osakassopimuksessa yksilöidyissä tapauksissa päätös edellyttää ¾ määräenemmistöä yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Esittelyssä edellä mainittujen ehtojen lisäksi osakassopimus sisältää tavanomaisia osakassopimuksen ehtoja muun muassa myötävaikuttamisvelvollisuudesta, tulkinnasta, salassapidosta ym.

Helsingin kaupungin osakkeiden hankinta

Länsirata-hankkeen suunnitteluhankkeen osakassopimuksessa 4.12.2020 sovittiin, että osakassopimuksen mukaisesti rahoitussitoumukset tai niiden keskinäiset suhteelliset osuudet eivät luo olettamaa mahdolliseen myöhempään rakentamisvaiheen rahoitukseen tai sen ehtoihin. Osakkaille ei tullut velvollisuutta rakentamisvaiheen rahoittamiseen vaan rakentamisvaiheen rahoituksesta päätettäisiin erikseen.

Helsingin kaupunki ei osallistu Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen ja se luopuu osakkeistaan. Suunnitteluhankkeen osakassopimuksen mukaisesti Helsingin kaupunki kuitenkin vastaa suunnitteluhankkeen loppuunsaattamisesta ja siihen liittyvistä velvoitteista.

Helsingin kaupungin osakkeet hankitaan Länsirata Oy:lle 1.650.001 eurolla. Osakkeiden hankintaan sovelletaan 4.12.2020 osakassopimuksen ehtoja. Osakkeiden kauppahinta muodostuu osakassopimuksen 3.2.1 mukaisesti määräytyvän perusmaksun sekä suunnitteluhankkeen arvioidun jäännöskassan ja omistusosuuden 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 sitoutuvat 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.

Kauppakirja tulee voimaan samanaikaisesti, kun Länsirata Oy:n uusi osakassopimus tulee voimaan.

Osakassopimuksen voimaantulo ja sopimuksen sitovuutta koskeva este

Osakassopimus tulee voimaan osapuolten allekirjoituksella. Mikäli joku osapuolista ei voi oikeudellisen esteen tai vastaavan vuoksi jatkaa osakkaana, tilanne pyritään korjaamaan osapuolten neuvotteluin. Mikäli osapuoli ei voi jatkaa osakkaana, yhtiö ei ole velvollinen palauttamaan osapuolelle sen jo maksamaa rahoitusta, ellei erikseen muuta sovita.

Lisäksi osapuoli, joka ei voi jatkaa osakkaana on velvollinen luovuttamaan osakkeet yhtiölle tai sen osittamalle taholle yhden euron vastiketta vastaan.

Vihdin kunnan taloudelliset vastuut

Hankkeen 1. rakentamisvaiheen rahoitusvastuun enimmäismäärä jakautuu kuntien välillä seuraavasti:

Kunta	**Osuus (%)**	**Euroa**
Espoo	42,50 %	170 000 000
Kirkkonummi	3,75 %	15 000 000
Lohja	7,50 %	30 000 000
Salo	6,75 %	27 000 000
Turku	32,50 %	130 000 000
Vihti	**7,00 %**	**28 000 000**
Kunnat yhteensä	**100,00 %**	**400 000 000**

Kunnalle kohdistuva negatiivinen tulosvaikutus kasvaa hankkeen edetessä ja tulevan radasta saatavan hyödyn ajallisesti lähestyessä. Ratainvestoinnin kustannuksien odotetaan osuvan vuosille 2026-2032, niin että suurimmat kustannukset osuvat vuosille 2029-2031. Vieraan pääoman lyhentämisen kustannuksien ennakoidaan ajoittuvan vuosille 2030-2034. Investoinnista tehtävät poistot alkavat vuonna 2032 ja ne on jaksotettu 30 vuoden ajalle. Poistosuunnitelma on laadittu kirjanpitolautakunnan antaman yleisohjeen mukaisesti, siten kuin säädetään osallistumisesta muiden yhteisöjen investointeihin. Arvio vuosikohtaisesta talousvaikutuksesta on kuvattu tarkemmin päätöksen oheismateriaalissa.

Hankkeen edetessä kunnan lainakanta tulee kasvamaan, sillä merkittävä osa investoinnista rahoitetaan velkarahoituksella. Hankkeen edetessä tulee varautua vastuulliseen taloudenpitoon ja rahoituksen tasapainoon muun muassa tulorahoituksen vahvistamisella ja kunnan investointikokonaisuuden suunnittelulla. Vihdin kunnan perustamalla noin 14 miljoonan euron raiderahastolla voidaan kattaa radan aiheuttamia kustannuksia purkamalla rahastoa vuosittain siten, että se kohdistuu kunnalle kohdistuvien poistojen ja korkokulujen osuuteen.

Länsiradan ennakoidaan tuovan Vihdin kunnalle positiivisia talousvaikutuksia erityisesti raideyhteyden varrelle rakennettavien asuntojen ja tulevien uusien työpaikkojen vuoksi.

Tieliikenne on kunnan alueella merkittävin päästöjen aiheuttaja. Päästöjen hillitseminen edellyttää, että liikennejärjestelmää kehitetään ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä kulkumuotoja. Länsirata tukee siirtymistä kestävämpään liikkumiseen. Kun useampi voi kulkea junalla auton sijaan, liikenteen päästöt vähenevät ja moottoritien ruuhkat helpottuvat. Rakentamisen aikaiset päästöt ja luontovaikutukset ovat merkittäviä, mutta ne jakautuvat pitkälle ajalle ja suurelle matkustajamäärälle.

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 kielto, hallinnon toissijaisuus ja työnjako muiden viranomaisten kanssa sekä spekulatiivisen toiminnan kielto.

Nopeampien raideyhteyksien kehittäminen parantaa kunnan saavutettavuutta ja sen elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä sekä laajentavaa työssäkäyntialuetta ja edistävää kuntalaisten hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Länsirata-hanke on merkittävä infrahanke, joka on koko Suomen ja erityisesti radanvarsikuntien kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta tärkeä.

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 suoria 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.

Valmistelija

Matias Juupaluoma etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 040 154 9977
Essi Piirojärvi etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 040 168 5451
Jere Laine etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 044 467 5554
Mika Herpiö etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 050 576 6256

Esittelijä

Hallintojohtaja Essi Piirojärvi

Ehdotus

Kunnanhallitus ehdottaa, että kunnanvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 28 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen kustannuksista enintään 2,31 prosentilla.

Kunnanvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle ja sen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan käyttää mahdollisen tasausmaksun ja sen loppuerän suorittamiseksi Helsingin kaupungille.

Kunnanvaltuusto hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Vihdin kunnan osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,31 prosenttia koko osakekannasta.

Lisäksi kunnanvaltuusto päättää, että

- kunnanhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden

merkittäviä vaikutuksia Vihdin kunnan rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja
- hallintojohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,
- hallintojohtaja valtuutetaan allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Pöytäkirjamerkintä

Asia käsiteltiin asialistan ensimmäisenä asiana.

Rantanen Sanna sekä Jussi Roms poistuivat kokouksesta asian käsittelyn ajaksi esteellisinä (Hallintolaki §28.1, osallisuus- ja intressijäävi).
Erkki Eerola poistui kokouksesta asian käsittelyn ajaksi esteellisenä (Hallintolaki §28.1, yhteisöjäävi), esittelijänä toimi asian osalta Essi Piirojärvi.
Varajäsen Susanna Tiirikainen saapui kokoukseen Jussi Romsin sijasta.

Käsittely

Keskustelun yhteydessä Susanna Tiirikainen esitti, että osakassopimusta ei hyväksytä esitetyssä muodossa.

Perusteluna hankkeen erittäin mittavat ja osin selvittämättömät taloudelliset riskit radan rakentamisvaiheiden osalta. Lisäksi hankkeeseen liittyy merkittäviä ympäristöhaittoja sekä epävarmuuksia radan liikennöinnin järjestelyiden ja kustannusten suhteen. Osakassopimuksen hyväksyminen esitetyssä muodossa on kunnalle epäedullista.

Esitys raukesi kannattamattomana.

Päätös

Kunnanhallitus esittää, että kunnanvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 28 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen kustannuksista enintään 2,31 prosentilla.

Kunnanvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle ja sen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan käyttää mahdollisen tasausmaksun ja sen loppuerän suorittamiseksi Helsingin kaupungille.

Kunnanvaltuusto hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Vihdin kunnan osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,31 prosenttia koko osakekannasta.

Lisäksi kunnanvaltuusto päättää, että

- kunnanhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Vihdin kunnan rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja
- hallintojohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,
- hallintojohtaja valtuutetaan allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Tiedoksi Länsirata Oy

Kunnanvaltuusto 01.12.2025 § 127

Ehdotus Kunnanvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 28 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen kustannuksista enintään 2,31 prosentilla.

Kunnanvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle ja sen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan käyttää mahdollisen tasausmaksun ja sen loppuerän suorittamiseksi Helsingin kaupungille.

Kunnanvaltuusto hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Vihdin kunnan osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,31 prosenttia koko osakekannasta.

Lisäksi kunnanvaltuusto päättää, että

- kunnanhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden

merkittäviä vaikutuksia Vihdin kunnan rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja
- hallintojohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,
- hallintojohtaja valtuutetaan allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Käsittely

Keskustelun kuluessa Mikko Lasanen teki Keskustan valtuustoryhmän ryhmäpuheenvuorossa Henrik Olinin kannattamana seuraavan esityksen päätöksen ponneksi: ”Länsirata -yhtiön tulee perustaa osakassopimuksen 2.4.6 kohdassa mainittu kustannusriskivaliokunta, johon tulee nimetä jokaisesta kunnasta edustaja. Vihdin kunnan edustajan tulee varsinaisten valiokuntavelvollisuuksien lisäksi pitää ajan tasalla laskemaa hankkeen vaikutuksista Vihdin kunnalle ja raportoida asiasta Kunnanhallitukselle. Hankkeen vaikutuksiin kuuluu suorien vaikutusten lisäksi kaavataloudelliset vaikutukset kunnalle.

Lisäksi edellytetään, että kunnassa nimetään projektivastaava tai projektiryhmä, jolla varmistetaan, että Länsirata hanke onnistuu kunnan kannalta optimaalisesti koko toiminnan osalta. Projektivastaavalle / -ryhmälle tulee turvata asiaankuuluvat resurssit.

Samalla valtuutetaan Kunnanhallitus sopimaan asian käytännön yksityiskohdat yhtiön hallituksen edustajan kanssa.”
Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Keskustelun kuluessa Susanna Tiirikainen teki Satu Malin kannattamana seuraavan muutosesityksen: ”Esitän, että osakassopimusta ei hyväksytä tässä muodossa. Perusteluna hankkeen erittäin mittavat ja osin selvittämättömät taloudelliset riskit radan rakentamisvaiheiden osalta. Lisäksi hankkeeseen liittyy merkittäviä ympäristöhaittoja sekä epävarmuuksia radan liikennöinnin järjestelyiden ja kustannusten suhteen. Osakassopimuksen hyväksyminen esitetyssä muodossa on kunnalle kokonaisuutena arvioiden epäedullista.”
Koska keskustelun yhteydessä pohjaesitykseen oli tehty kannatettu muutosesitys, tuli asiasta äänestää. Äänestys suoritettiin nimenhuutoäänestyksenä siten, että pohjaesityksen kannalla olijat äänestivät JAA ja muutetun päätösesityksen kannalla olevat äänestävät EI. Äänestyksessä annettiin 33 JAA-ääntä ja 9 EI-ääntä (Granlund, Hampori, Lehikoinen,Mali, Nieminen, Pietilä, Rantala, Saario, Tiirikainen) ja 1 tyhjä ääni (Haapala). Päätettiin pohjaesityksen mukaisesti.

Keskustelun kuluessa Eeva Hiila teki Tommi Muhlin ja Anu Rajajärven kannattamana seuraavan esityksen päätöksen ponneksi: ”Länsiradan Vihti-osuuden rakentamisesta johtuvien luontohaittojen kompensaatiosta

käynnistetään selvitys ja valtuusto linjaa ekologisen kompensaation toteuttamisesta selvityksen valmistuttua.”
Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös

Kunnanvaltuusto hyväksyi Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 28 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen kustannuksista enintään 2,31 prosentilla.

Kunnanvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle ja sen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan käyttää mahdollisen tasausmaksun ja sen loppuerän suorittamiseksi Helsingin kaupungille.

Kunnanvaltuusto hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Vihdin kunnan osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,31 prosenttia koko osakekannasta.

Lisäksi kunnanvaltuusto päättää, että
- kunnanhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Vihdin kunnan rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja
- hallintojohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,
- hallintojohtaja valtuutetaan allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa.

Kunnanvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Lisäksi päätökseen lisättiin seuraavat ponnet:
”Länsirata -yhtiön tulee perustaa osakassopimuksen 2.4.6 kohdassa mainittu kustannusriskivaliokunta, johon tulee nimetä jokaisesta kunnasta edustaja. Vihdin kunnan edustajan tulee varsinaisten valiokuntavelvollisuuksien lisäksi pitää ajan tasalla laskemaa hankkeen vaikutuksista Vihdin kunnalle ja raportoida asiasta Kunnanhallitukselle. Hankkeen vaikutuksiin kuuluu suorien vaikutusten lisäksi kaavataloudelliset vaikutukset kunnalle.

Lisäksi edellytetään, että kunnassa nimetään projektivastaava tai projektiryhmä, jolla varmistetaan, että Länsirata hanke onnistuu kunnan

kannalta optimaalisesti koko toiminnan osalta. Projektivastaavalle / -ryhmälle tulee turvata asiaankuuluvat resurssit.

Samalla valtuutetaan Kunnanhallitus sopimaan asian käytännön yksityiskohdat yhtiön hallituksen edustajan kanssa."

"Länsiradan Vihti-osuuden rakentamisesta johtuvien luontohaittojen kompensaatiosta käynnistetään selvitys ja valtuusto linjaa ekologisen kompensaation toteuttamisesta selvityksen valmistuttua."

Pöytäkirjamerkintä

Kunnanjohtaja Erkki Eerola poistui esteellisenä asian käsittelyn ajaksi (Länsirata Oy:n hallituksen jäsen, hallintolain 28.1 § 5-kohta).

Tiedoksi

Länsirata Oy

Kunnanhallitus 23.02.2026 § 45
141/08.00.00/2021

Kunnanvaltuuston päätös osakassopimuksesta

Kunnanvaltuusto hyväksyi 1.12.2025 § 127 Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen ja kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta.

Kunnanvaltuusto sitoutui päätöksellään Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 28 miljoonalla eurolla ja otti vastatakseen Länsirata Oy:n 520 miljoonan euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen kustannuksista enintään 2,31 prosentilla.

Kunnanvaltuusto hyväksyi samalla Helsingin kaupungin omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle ja sen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan käyttää mahdollisen tasausmaksun ja sen loppuerän suorittamiseksi Helsingin kaupungille.

Lisäksi kunnanvaltuusto hyväksyi osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Vihdin kunnan osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,31 prosenttia koko osakekannasta.

Kunnanvaltuusto valtuutti osana päätöksen täytäntöönpanoa kunnanhallituksen hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Vihdin kunnan rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen.

Lisäksi kunnanvaltuusto valtuutti hallintojohtajan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia sekä allekirjoittamaan osakassopimuksen ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat

vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen esitetyssä muodossa.

Kunnanvaltuuston päätös oli pantavissa täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheen osakassopimuksen käsittely

Länsirata Oy:n suunnitteluvaiheen omistus- ja rahoitusosuudet jakautuivat seuraavasti:

Osakas	**Rahoitusosuus M€**	**Omistusosuus %**
Suomen valtio	39,45 milj. €	51,00 %
Turun kaupunki	10,25 milj. €	13,25 %
Espoon kaupunki	10,25 milj. €	13,25 %
Helsingin kaupunki	5,8 milj. €	7,50 %
Salon kaupunki	3,74 milj. €	4,84 %
Lohjan kaupunki	3,74 milj. €	4,84 %
Vihdin kunta	3,74 milj. €	4,84 %
Kirkkonummen kunta	0,38 milj. €	0,48 %
Yhteensä	**77,35 milj. €**	**100 %**

Länsirata Oy:n suunnitteluvaiheeseen osallistuneet osakkaat; Suomen valtio, Turun kaupunki, Espoon kaupunki, Salon kaupunki, Lohjan kaupunki, Vihdin kunta ja Kirkkonummen kunta saavuttivat 31.10.2025 neuvottelutuloksen Länsirata-hankkeen ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä.

Neuvottelutuloksen perusteella hankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitusvastuun enimmäismäärän esitettiin jakautuvan osakassopimuksessa kuntien välillä seuraavasti:

Kunta	**Osuus (%)**	**Euroa**
Espoo	42,50 %	170.000.000
Kirkkonummi	3,75 %	15.000.000
Lohja	7,50 %	30.000.000
Salo	6,75 %	27.000.000
Turku	32,50 %	130.000.000
Vihti	7,00 %	28.000.000
Kunnat yhteensä	100,00 %	400.000.000

Osana rakentamisvaiheeseen siirtymistä saavutettiin lisäksi neuvottelutulos Helsingin kaupungin osakkeiden hankinnasta. Helsingin kaupunki oli osakkaiden neuvottelujen alkuvaiheessa ilmoittanut, että se ei osallistu Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen.

Kirkkonummen kunnanvaltuusto päätti 8.12.2025, että se ei hyväksy Länsirata Oy:n osakassopimusta esitetyssä muodossaan ja asetti rahoittamiselle jatkoneuvotteluissa edellytettäviä ehtoja. Lisäksi

Kirkkonummen kunnanvaltuusto linjasi päättävänsä mahdollisesta toisen vaiheen rahoittamisesta myöhemmin erikseen.

Osakassopimuksen 31.10.2025 neuvotellussa muodossa hyväksyneet osakkaat eivät jatkaneet neuvotteluja Kirkkonummen kunnan kanssa vaan käynnistivät yhdessä valtio-osapuolen kanssa neuvottelut osakassopimuksen päivittämisestä vastaamaan Kirkkonummen ratkaisua olla hyväksymättä esitettyä osakassopimusta.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta

Talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 3.2.2026 valtion sitoutumisesta Länsirata-hankkeen rakentamiskustannuksiin Kirkkonummen jäätyä pois hankkeesta.

Talouspoliittisen ministerivaliokunta linjasi seuraavaa:

- Kirkkonummen poisjäännin takia Veikkolan aseman ja alueen kehittäminen jätetään toteuttamatta siltä osin kuin tämä olisi kuulunut hankeyhtiön tehtäväksi. Yhtiön arvion mukaan tällä säästetään kustannuksia noin 18–20 miljoonaa euroa.

- Sekä kunnat että valtio sitoutuvat pääomittamaan hanketta 385 miljoonalla eurolla.

- Valtion suora pääomitus hankkeelle on enintään 385 miljoonaa euroa.

- Lisäksi Yhtiö voi ottaa valtion takaamaa vierasta pääomaa enintään 520 miljoonaa euroa siten, että valtion omavelkaisen takauksen antaminen edellyttää erillistä eduskunnan valtuutta.

Länsirata-hankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvion päivittäminen

Länsirata Oy on päivittänyt vuoden 2025 ensimmäisen rakentamisvaiheen 1.320 miljoonan euron kustannusarviota. Yhtiön mukaan 1.290 miljoonan euron rahoituksella on mahdollista kattaa ensimmäisen rakentamisvaiheen toteuttaminen, koska Pohjois-Kirkkonummen alueelle suunniteltujen infrarakenteiden karsiminen vähentää kustannuksia noin 20 miljoonaa euroa. Lisäksi Lohja–Salo- ja Hajala–Nunna -yhteysvälien rakentamissuunnittelun sisällön, toteutustavan ja vaiheistuksen tarkentavilla toimenpiteillä on vähennetty kustannuksia suuruusluokaltaan noin 10 miljoonaa euroa.

Kustannukset on esitetty maanrakennuskustannusindeksin (MAKU) tasossa 130 (perusvuosi 2015). MAKU indeksin viimeisin pistelukema on 129,9 (12/2025), mikä vastaa nykyistä kustannustasoa.

Osakassopimuksen päivittäminen

Rakentamisvaihetta koskevia neuvotteluja liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntaosakkaiden kesken on jatkettu Kirkkonummen ratkaisun jälkeen siten, että osakassopimus on päivitetty vastaamaan muuttunutta tilannetta. Länsirata-hanke toteutetaan aiemman osakassopimuksen sisältöisenä siten muutettuna, ettei Kirkkonummen suunnitellun asemanseudun infrarakentamista toteuteta. Suomen valtion osakeomistuksen määrää on kasvatettu Kirkkonummen osakkeita vastaavalla määrällä ja omistusosuutta on nostettu 68,4 prosenttiin. Valtio vastaa tältä osin myös vieraan pääoman kustannuksista. Kuntaosakkaiden lähtökohtana neuvotteluissa on ollut, että näiden rahoitusosuudet eivät kasva aiemmin hyväksytyssä osakassopimuksessa sovitusta tasosta. Neuvottelutulos osakkaiden kesken saavutettiin 16.2.2026.

Osakassopimuksen päivitykset ja niiden keskeinen sisältö

Osakkaiden jatkoneuvotteluissa osakassopimusta päivitettiin muuttuneen tilanteen mukaisesti.

Osakassopimuksen yhteenvedossa käsitellään merkittävimmät päivitykset. Suomen valtion osakemäärä kasvaa 67,0 prosentista 68,24 prosenttiin. Suomen valtion oman pääoman ehtoisen rahoituksen rahoitusosuus ja kuntaosakkaiden yhteenlaskettu oman pääoman ehtoisen rahoituksen rahoitusosuus laskee molemmilla 400 miljoonasta 385 miljoonaan. Valtio vastaa vieraan pääoman korkokustannuksista osakkeiden omistusosuutta vastaavalla osuudella.

Päivitys ei muuta kuntaosakkaiden rahoitussitoumuksia aikaisemmin hyväksytyistä.

Rakentamishankkeen ensimmäinen rakentamisvaihe

Osahankkeet, jotka kuuluvat osakassopimuksessa sovittavaan ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen, on kuvattu yksityiskohtaisemmin osakassopimuksen liitemateriaaliin kuuluvassa teknisessä liitteessä, josta poistetaan Pohjois-Kirkkonummea koskeva osio eikä alueelle suunniteltuja infrarakenteita toteuteta.

Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa rakennetaan uusi raideyhteys yhteysväleille Espoo–Hista, Hista–Vihti ja Vihti–Lohja. Samalla toteutetaan kaksoisraide nykyisen raideyhteyden viereen yhteysväleillä Salo–Hajala ja Nunna–Kupittaa. Lohja–Salo- ja Hajala–Nunna yhteysvälien rakentamissuunnittelun sisällön, toteutustavan ja vaiheistuksen tarkentavilla toimenpiteillä kustannuksia on vähennetty suuruusluokaltaan 10 miljoonaa euroa.

Ensimmäinen rakentamisvaihe pitää sisällään edelleen koko yhteysvälin rakentamissuunnittelun, jota tehdään aiemman päätöksen mukaisesti vaiheittain osakkaiden etujen sekä rahoitussitoumusten puitteissa teknisesti ja taloudellisesti tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Ensimmäisen rakentamisvaiheen päivitetty kustannusarvio on yhteensä 1.290 miljoonaa euroa (MAKU 130, 2015=100).

Rakentamisvaiheen osakkaat ja omistusosuudet

Länsirata Oy:n osakkaiden omistusosuudet rakentamisvaiheessa ovat seuraavat:

Suomen valtio	68,24 %
Espoon kaupunki	14,03 %
Turun kaupunki	10,73 %
Lohjan kaupunki	2,48 %
Vihdin kunta	2,31 %
Salon kaupunki	2,23 %

Osakassopimuksessa ja kuntien välillä sovittu rakentamisvaiheen omistusrakenne toteutetaan suunnatulla maksuttomalla osakeannilla, joka suoritetaan Helsingin kaupungin ja Kirkkonummen kunnan osakkeiden hankinnan jälkeen. Helsingiltä ja Kirkkonummelta hankitut osakkeet mitätöidään.

Rahoitussitoumukset

Suomen valtio ja kuntaosakkaat sitoutuvat rahoittamaan Länsirata-hankeen ensimmäistä rakentamisvaihetta oman pääoman ehtoisesti yhteensä 800 miljoonalla eurolla. Suomen valtion osuus 800 miljoonan euron rahoituksesta on 385 miljoonaa euroa ja kuntaosakkaiden osuus yhteensä 385 miljoonaa euroa. Kuntien 385 miljoonan rahoitusosuus kohdistuu edelleen lähemmäs sitä ajankohtaa, kun rata valmistuu ja investoinnin hyödyt toteutuvat. Rahoitus on jaksotettu kuntaosakkaiden toivomalla tavalla.

Osakassopimuksessa ja sen liitteessä 1 on määritelty kunkin osakkaan rahoitusvastuun enimmäismäärä. Osakkaalla ei ole velvollisuutta rahoittaa yhtiötä rahoitussitoumuksen ylittävältä osin.

Rahoitussitoumusten jakamisessa on käytetty päivitettyä ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvioita 1.290 miljoonaa (MAKU 130, 2015=100), joka jakautuu osahankkeille seuraavasti:

- Espoo-Hista (rakentaminen 310 M€ ja rakentamissuunnittelu 9 M€)
- Hista- Vihti (rakentaminen 122 M€ ja rakentamissuunnittelu 1 M€)
- Vihti – Lohja (rakentaminen 510 M€ ja rakentamissuunnittelu 14 M€)
- Salo – Hajala (rakentaminen 140 M€ ja rakentamissuunnittelu 8 M€)
- Nunna – Kupittaa (rakentaminen 120 M€ ja rakentamissuunnittelu 3 M€)
- Lohja – Salo (rakentamissuunnittelu 40 M€)
- Hajala – Nunna (rakentamissuunnittelu 13 M€)

Suomen valtio sitoutuu oman pääoman ehtoisen rahoituksen lisäksi hakemaan eduskunnan hyväksyntää yhtiölle myönnettävälle valtion takaukselle, jonka nojalla yhtiö voisi hakea vierasta pääomaa enintään 520

miljoonaa euroa. Eduskunnalta haettavalla hyväksynnällä Suomen valtio sitoutuu vastaamaan 100 % vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen lyhennyksistä ja 68,24 % vieraan pääoman rahoituskustannuksista. Kuntaosakkaat sitoutuvat vastaamaan 31,76 % vieraan pääoman rahoituskustannuksista, joilla tarkoitetaan korkokustannusten lisäksi rahoituksen järjestely- ja lainanhoitokuluja.

Valtion rahoitusvastuun enimmäismäärä on yhteensä 905 miljoonaa euroa lisättynä vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen rahoituskustannuksilla, joista valtio sitoutuu kattamaan 68,24 %.

Yhtiön hallinnointi

Yhtiön osakasmäärän muuttuessa hallituksen jäsenmäärään tulee muutoksia.

Suomen valtio nimittää kuusi (6) hallituksen jäsentä ja kukin kuntaosakas yhden hallituksen jäsenen. Hallituksessa on siten 11 jäsentä. Suomen valtio nimeää hallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Helsingin kaupungin ja Kirkkonummen osakkeiden hankinta

Helsingin kaupunki ja Kirkkonummen kunta eivät osallistu Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen ja ne luopuvat osakkeistaan. Suunnitteluhankkeen osakassopimuksen mukaisesti Helsingin kaupunki ja Kirkkonummen kunta vastaavat suunnitteluhankkeen loppuunsaattamisesta ja siihen liittyvistä velvoitteista.

Osakkeiden hankinnassa noudatettavista periaatteista saavutettiin yksimielisyys osakkaiden välisissä neuvotteluissa. Periaatteita noudatetaan sekä Helsingin kaupungin että Kirkkonummen kunnan osakkeiden hankinnassa. Myyjät vastaavat osakkeiden kauppahinnan varainsiirtoverosta.

Helsingin kaupungin osakkeet hankitaan Länsirata Oy:lle 1.650.001 eurolla ja Kirkkonummen kunnan osakkeet 108.001 eurolla. Kauppahintaa tarkistetaan tarvittaessa suunnitteluhankkeen päättyessä.

Kauppakirjat tulevat voimaan samanaikaisesti, kun Länsirata Oy:n uusi osakassopimus tulee voimaan.

Toimivalta	KV 1.12.2025 §127
Valmistelija	Essi Piirojärvi etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 040 168 5451
Esittelijä	Hallintojohtaja Essi Piirojärvi
Ehdotus	Kunnanhallitus hyväksyy liitteen 1 mukaisessa muodossa Länsirata Oy:tä koskevan päivitetyn osakassopimuksen liitteineen sekä liitteen 2 mukaisessa muodossa kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta.

Kunnanhallitus hyväksyy Kirkkonummen kunnan omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle siten, että hankinnassa noudatetaan osakassopimuksessa sovittuja periaatteita.

Kunnanhallitus hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jolla Suomen valtion osuus nousee 67,0 prosentista 68,24 prosenttiin ja kuntaosakkaiden omistusosuudet pysyvät ennallaan Kirkkonummen poisjäämistä lukuun ottamatta.

Lisäksi kunnanhallitus valtuuttaa hallintojohtajan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia sekä allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellytyksellä, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen 2 mukaisessa muodossa.

Käsittely

Kunnanjohtaja Erkki Eerola poistui kokouksesta asian käsittelyn ajaksi (hallintolain 28.1 § 5 kohdassa tarkoitettu yhteisöjäävi). Essi Piirojärvi toimi esittelijänä asian osalta.

Sanna Rantanen sekä Jussi Roms poistuivat kokouksesta asian käsittelyn ajaksi (hallintolain §28.1 kohtien 1 ja 3 mukainen osallisuus- ja intressijäävi).

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi liitteen 1 mukaisessa muodossa Länsirata Oy:tä koskevan päivitetyn osakassopimuksen liitteineen sekä liitteen 2 mukaisessa muodossa kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta.

Kunnanhallitus hyväksyi Kirkkonummen kunnan omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle siten, että hankinnassa noudatetaan osakassopimuksessa sovittuja periaatteita.

Kunnanhallitus hyväksyi osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jolla Suomen valtion osuus nousee 67,0 prosentista 68,24 prosenttiin ja kuntaosakkaiden omistusosuudet pysyvät ennallaan Kirkkonummen poisjäämistä lukuun ottamatta.

Lisäksi kunnanhallitus valtuutti hallintojohtajan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia sekä allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellytyksellä, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen 2 mukaisessa muodossa.

Tiedoksi

Länsirata Oy