

Länsirata Oy:n ratahankkeen rakentamisvaihetta koskeva osakassopimus

Kaupunginhallitus 08.12.2025 § 232

Valmistelija

hallintojohtaja, Riku Rönholm, riku.ronholm@salo.fi, 02 778 2020,
talousjohtaja, Maria Kulmala, maria.kulmala@salo.fi, 02 778 4017

Kaupunginvaltuustolle esitetään, että Länsirata Oy:n ratahankkeessa siirrytään ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen Suomen valtion ja kuntaosakkaiden välillä neuvotellun uuden osakassopimuksen ehtojen mukaisesti siten, että Salon kaupunki hyväksyy osaltaan Länsirata Oy:n osakassopimuksen ja siihen liittyvän rahoitussitoumuksen ratahankkeen rakentamisvaiheen käynnistämiseksi. Salon kaupungin oman pääoman ehtoinen rahoitussitoumus ratahankkeen ensimmäisestä rakentamisvaiheesta on enintään 27 miljoonaa euroa vastaten 2,05 prosentin osuutta hankkeen rahoitussitoumusten kokonaismäärästä. Salon kaupungin vastuulle kuuluu myös 2,23 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-luvulta 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 tulojaon kehitykseen, työssäkäyntialueiden laajenemiseen sekä kaupunkirakenteiden kehittämiseen ja ympäristöön. Suomen kilpailukyvyyn 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–Turkukaksoisraiteen 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.

Salon kaupungin aiemmat päätökset

Salon kaupunginvaltuusto päätti 11.5.2020 § 29 että Salon kaupunki lähtee osakkaaksi Turun Tunnin Juna osakeyhtiöön sekä hyväksyy yhtiön perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen ja osakassopimuksen. Samalla kaupunginvaltuusto päätti sitoutua yhtiön osakemerkintään ja pääomittamiseen enintään 3,74 M € rahoitussitoumuksella siten, että vuoden 2020 osuus katetaan talousarvion investointimäärärahoista ja vuosille 2021-2024 tarvittavat määrärahavaraukset tehdään vuosittain talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Kaupunginhallitus on tehnyt valtuuston päätöksen täytäntöönpanopäätöksen 31.8.2020 § 313.

Toiminimensä Länsirata Oy:ksi muuttaneen hankeyhtiön osakkaat (Kh 29.1.2024 § 29) 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.

Kaupunginhallitus hyväksyi 26.6.2024 § 224 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 tavoitteena siirtyä Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen. Hankkeen suunnitteluvaiheessa mukana ollut Helsinki ilmoitti tuolloin, että se ei tule enää osallistumaan hankkeen rakentamisvaiheeseen.

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 osakassopimuksista.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli Länsirata-hanketta 19.12.2023 ja päätti jatkaa neuvotteluja hankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisen edellytyksistä. Ministerivaliokunta päätti 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. Hyväksytyt 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 päätöksentekuelimiin.

Osakassopimuksen tausta

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

Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita 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 kestävästi 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 kirjanpitoasetukset 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 päätöksentekuelimet ovat sen hyväksyneet.

Rakentamishankkeen ensimmäinen rakentamisvaihe

Osahankkeet, jotka kuuluvat osakassopimuksessa sovittavaan ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen, on kuvattu yksityiskohtaisemmin osakassopimuksen liitteenä olevassa teknisessä liitteessä 2. Rakentamishanke sisältää rakentamissuunnittelun koko yhteysväkillä 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-hankkeen 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, jona 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 voi päättää 520 miljoonan suuruisen rahoituksen järjestämisestä myös muulla tavoin. Myös tässä vaihtoehdossa osakkaat vastaisivat kustannuksista kuten vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen kustannuksista. Vieraan pääoman rahoituskustannukset eivät sisälly kuntaosakkaiden rahoitussitoumusten enimmäismäärään.

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 voida ylittää ilman asianomaisen osakkaan hyväksyntää.

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 lisättyinä 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 edellytä 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 $\frac{3}{4}$ 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 olettaa 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 neuvotteluihin. 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.

Salon kaupungin 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

Hyväksymällä osakassopimuksen Salon kaupunki sitoutuu pääomittamaan yhtiötä hankkeen 1. rakentamisvaiheen osalta 27 miljoonalla eurolla investointihankkeen toteuttamiseksi. Kaupungin rahoitusasema ei mahdollista pääomittamista pelkästään kassasta, joten kaupunki tulee rahoittamaan osuuttaan lainalla ja hankkeen edetessä kaupungin lainakanta tulee kasvamaan. Tämän seurauksena kaupungille muodostuu tulosvaikutteisia korkomenoja. Todellisten vuosittaisten korkomenojen tulosvaikutus tarkentuu, kun lainan yksityiskohdista on tarkempia tietoja. Viimeisimmän arvioinnin mukaan 1. vaiheen ratainvestoinnin kustannukset kohdistuisivat vuosille 2027-2032, niin että suurimmat kustannukset kohdistuisivat viimeisimpiin vuosiin.

Investoinnin valmistumisen myötä kaupungille muodostuu tulosvaikutteisia kirjanpidollisia poistoja. Kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaoston antaman yleisohjeen mukaisesti muihin pitkävaikutteisiin menoihin sisältyviin osuuksiin toisen yhteisön hankkeisiin sovelletaan vastaavanlaisen kunnan hyödykkeen hankintamenoa koskevia poistoajkoja, esimerkiksi rahoitusosuudet ratahankkeisiin poistetaan suunnitelman mukaan 30-40 vuodessa. Salon kaupungin poistosuunnitelman päivittämisestä tullaan päättämään erikseen. Tämän hetken taloudellista arviointia tehtäessä poistoajaksi arvioitu 40 vuotta. Kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaosto on antanut 25.11.2025 lausunnon investoinnin toteuttavaan hankeyhtiöön tehtyjen kunnan sijoitusten kirjaamisesta. Lausunto on esityslistan oheismateriaalina.

Turun kaupunki on pyytänyt tilintarkastusyhteisöltä muistion hankeyhtiön kuntaosakkaiden tekemien pääomasijoitusten kirjanpitokäsittelystä kuntien kirjanpidoissa. Muistio suositteli yllä esitetyn poistokäsittelyä koskevan lausunnon pyytämistä kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaostolta. Yhteinen lausunto on pyydetty kaikkien kuntaosakkaiden päätöksenteon tueksi. Lausunto on esityslistan oheismateriaalina.

Kaupungin pääomittamisesta aiheutuvien talousvaikutusten lisäksi kaupungille tulee kohdistumaan myös osuus hankeyhtiön ottaman ja valtion takaaman vieraan pääoman korkomenoista. Taloudellista vaikutusarviota ei voi tarkasti tehdä, koska lainan yksityiskohdista ei ole vielä tietoa.

Vuosittainen tulosvaikutus tarkentuu hankkeen edetessä, mutta korkeimmillaan se on kaikkien hankeosien valmistuttua. Arvio vuosikohtaisista talousvaikutuksista on kuvattu tarkemmin esityslistan oheismateriaalissa.

Kaupungille kohdistuu taloudellinen vastuu 1. rakentamisvaiheen rahoitusosuudesta (27 miljoonaa euroa) ja lainan korkomenoista. Näistä kohdistuvat taloudelliset vaikutukset ovat lainakannan kasvu 27 miljoonalla eurolla ja arvio täysimääräisen lainamäärän aiheuttamasta korkomenojen tulosvaikutuksesta korkeimmillaan noin -0,8 miljoonaa euroa/vuosi, mikäli vastuut toteutuvat arvioitujen laskelmien mukaisesti. Korkomenot laskevat lainalyhennysten myötä. Poistot ensimmäisestä vaiheesta alkavat, kun rataosuus valmistuu eli vuodesta 2032 alkaen, jonka vuotuinen tulosvaikutus on -0,7 miljoonaa euroa/vuosi. Vieraan pääoman taloudellista

vaikutusarvioita ei voi tarkasti tehdä, koska lainan yksityiskohdista ei ole vielä tietoa. Valtion takaaman lainan koron kaupungille kohdistettavaksi osuudeksi arvioidaan enimmillään 0,4 miljoonaa euroa/vuosi. Arvio täysimääräisen rahoitusvastuun, poistojen ja vieraan pääoman korkokustannusten aiheuttamasta tulosvaikutuksesta olisi siten enimmillään yhteensä -1,9 miljoonaa euroa/vuosi.

Laskelmissa ei ole huomioitu normaalin kustannusnousun vaikutusta.

Kunnan toimiala

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

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

Nopeampien raideyhteyksien kehittäminen parantaa 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 palveluita markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi yhtiön omistamisen ja rahoittamisen osalta.

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

Jotta tietyn hankkeen kaikki julkinen rahoitus kuuluisi valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, on varmistettava, että infrastruktuurien

rakentamiseen kohdassa 211 mainituissa tilanteissa myönnettyä rahoitusta ei voida käyttää muiden taloudellisten toimintojen, kuten infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen, ristiin tukemiseen tai välilliseen tukemiseen (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 212). Länsirata Oy:lle myönnettävää rahoitusta ei käytetä infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen tai muiden taloudellisten toimintojen tukemiseen.

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

Liitteet:

- Länsirata Oy osakassopimus 5.11.2025 liitteineen (sopimus + 12 liitettä)
- Kuntaosakkaiden sitoumus toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta

Oheismateriaalit:

- Kirjanpitolausunkunnan hyvinvointialue- ja kuntaosaston lausunto 149 25.11.2025
- Länsirata-hanke ensimmäinen rakentamisvaihe
- Arvio vuosikohtaisista talousvaikutuksista
- KPMG Oyn muistio Länsirata Oy nimiseen hankeyhtiöön kuntaosakkaiden tekemien pääomasijoitusten kirjanpitokäsittelystä kuntaosakkaiden kirjanpidossa

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää, että

- 1) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.
- 2) Kaupunginvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 27 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoonaa euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen rahoituskustannuksista enintään 2,23 prosentilla.
- 3) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin omistamien 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.
- 4) Kaupunginvaltuusto hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Salon kaupungin osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,23 prosenttia koko osakekannasta.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päättää, että

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

merkittäviä vaikutuksia Salon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja

- kaupunginjohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,

- kaupunginjohtaja 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.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta heti kokouksessa.

Päätös

Merkittiin, että pöytäkirjanpitäjä Marika Korpelan poissa ollessa hallintojohtaja Riku Rönholm toimi tämän asian aikana kokouksen pöytäkirjanpitäjänä.

Merkittiin, että Osmo Friberg ja Annika Viitanen Friberg poistuivat kokouksesta esteellisinä, intressijäävi, tämän pykälän käsittelyn ajaksi klo 17.33.

Jerina Wallius perusteli hallitukselle näkemystään siitä miksi hän ei asiassa olisi esteellinen seuraavasti: Päätöksenteon keskeinen kohde on osakassopimus Suomen valtion ja kuntaosakkaiden välillä. Sopimuksessa päätetään radan ensimmäisen vaiheen rakentamisesta ja rahoittamisesta. Tässä sopimuksessa en ole henkilökohtaisesti maksavana tai vastaanottavana osapuolena. Solmittavasta sopimuksesta ei ole minulle kuntalain määrittämää jäävyttä aiheittavaa henkilökohtaista hyötyä tai haittaa.

Wallius jätti esteellisyydestään päättämisen toimielimen päätettäväksi.

Merkittiin, että Wallius poistui kokouksesta esteellisyysasian ratkaisemisen ajaksi klo 17.37.

Hallintojohtaja Rönholm selosti esteellisyysarvioinnissa huomioon otettavia seikkoja.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti, että Wallius on tämän asian osalta esteellinen osallistumaan asian käsittelyyn kaupunginhallituksessa seuraavin perustein:

- Ratahankkeen 2. vaiheen ratalinjaus kulkee Walliuksen omistaman kiinteistön halki.

- Päätettävänä olevassa osakassopimuksessa sovitaan ratahankkeen 1. vaiheen rakentamisen lisäksi 2. vaiheen suunnittelusta.

- Päätettävänä olevassa kuntien välisessä hankkeen rahoitusta koskevassa sopimuksessa sovitaan myös 2. vaiheen rahoituksesta.

- Ratahankkeen 1. vaiheen toteutuminen tai toteutumattomuus tosiasiallisesti ratkaisee myös sen onko hankkeen 2. vaihe mahdollista toteuttaa.

Merkittiin, että Wallius palasi kokoukseen klo 17.47.

Todettiin kaupunginhallituksen Walliuksen esteellisyyttä koskeva päätös.

Merkittiin, että Wallius poistui kokouksesta esteellisenä, intressijäävi, tämän pykälän käsittelyn ajaksi klo 17.47.

Merkittiin, että Anna Häri saapui kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 17.47.

Maija Kymäläinen esitti Timo Lehden ja Marja Ruokosen kannattamana seuraavaa: Kaupunginhallitus esittää että: se ei hyväksy eikä sitoudu Länsirata Oy:tä koskevaa osakassopimusta liitteineen, kohtien 1-4 mukaisesti.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu muutosehdotus, joten asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat jäsen Kymäläisen ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 9 JAA ääntä (Paassilta, Nummentalo, Aaltonen, Anttila, Blomqvist, Häri, Mänkari, Valkonen, Yli-Jama)

Jäsen Kymäläisen ehdotus sai 3 EI ääntä (Lehti, Kymäläinen, Ruokonen)

Tyhjä 0 (-)

Poissa 1 (Friberg)

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 9- 3 esittelijän pohjaehdotus.

Pöytäkirja tarkastettiin tämän asian osalta heti kokouksessa.

Merkittiin, että Osmo Friberg, Annika Viitanen Friberg ja Marika Korpela palasivat kokoukseen tämän asian käsittelyn jälkeen klo 17.56.

Tiedoksianto

Toimistopalvelut

Kaupunginvaltuusto 15.12.2025 § 77
5070/00.04.02.00/2025

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus ehdottaa, että

1) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.

2) Kaupunginvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 27 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen rahoituskustannuksista enintään 2,23 prosentilla.

3) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin omistamien 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.

4) Kaupunginvaltuusto hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Salon kaupungin osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,23 prosenttia koko osakekannasta.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päättää, että

- kaupunginhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Salon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja

- kaupunginjohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,

- kaupunginjohtaja 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.

Päätös

Esteellisyyksymyksistä päättäminen

Todettiin että Asko Määttänen, Jerina Wallius ja Timo Lähteenmäki omistavat tai hallinnoivat kiinteistöjä, joiden kautta ratalinjaus, jonka suunnittelusta sopimuskokonaisuudessa sovitaan, kulkee.

Asko Määttänen perusteli hallitukselle näkemystään siitä miksi hän ei asiassa olisi esteellinen.

Asko Määttänen jätti esteellisyydestään päättämisen toimielimen päätettäväksi.

Merkittiin, että Määttänen poistui kokouksesta esteellisyysasian ratkaisemisen ajaksi klo 18.59.

Jerina Wallius perusteli kaupunginvaltuustolle näkemystään siitä miksi hän ei asiassa olisi esteellinen seuraavasti:

Osakassopimusta ollaan solmimassa Suomen valtion ja radan varsikuntien kanssa radan ensimmäisestä rakentamisvaiheesta, jossa Salon kaupunki osallistuisi kuluihin, mutta kuitenkin luovuttaisi rahoittamansa radan vastikkeetta Suomen valtiolle.

Haluan korostaa, että näin harkitsemattomassa sopimuksessa en ole henkilökohtaisesti neuvottelevana, sopivana, maksavana tai vastaanottavana osapuolena. Koska koko radasta ei olla tekemässä yhtenäistä kaiken kattavaa rakennussopimusta, enkä itse omista maita sopimuksessa mainituissa rakennuspaikoissa, ei sopimuksen allekirjoittamisesta aiheudu minulle konkreettista henkilökohtaista jäävyttä aiheuttavaa hyötyä tai haittaa.

Jerina Wallius jätti esteellisyydestään päättämisen toimielimen päätettäväksi.

Merkittiin, että Wallius poistui kokouksesta esteellisyysasian ratkaisemisen ajaksi klo 19.02.

Merkittiin, että Osmo Friberg ja Janne Väistö poistuivat kokouksesta esteellisinä, intressijäävi, tämän pykälän käsittelyn ajaksi klo 19.03.

Merkittiin, että Heimo Koskinen ja Ari Aalto saapuivat kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 19.03.

Timo Lähteenmäki jätti esteellisyydestään päättämisen toimielimen päätettäväksi.

Merkittiin, että Lähteenmäki poistui kokouksesta esteellisyysasian ratkaisemisen ajaksi klo 19.03.

Merkittiin, että Jari-Matti Väikkynen saapui kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 19.03.

Merkittiin, että Jari-Matti Väikkynen poistui kokouksesta esteellisinä, intressijäävi, tämän pykälän käsittelyn ajaksi klo 19.03.

Merkittiin, että Raimo Nieminen saapui kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 19.03.

Puheenjohtaja tiedusteli valtuustolta voidaanko Asko Määttäsän esteellisyydestä päättää yksimielisesti. Valtuusto ei ollut yksimielinen, joten puheenjohtaja totesi, että Asko Määttäsän esteellisyydestä pitää äänestää. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka katsovat Määttäsän olevan asiassa esteellinen äänestävät JAA ja ne, jotka katsovat ettei Määttänen ole esteellinen äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 40 JAA-ääntä, 4 EI-ääntä, 7 TYHJÄÄ-ääntä ja 0 POISSA-ääntä, yhteensä 51 ääntä. Äänestysluettelo on tämän asian liitteenä.

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 40-4 se, että Määttänen on asiassa esteellinen, intressijäävi.

Puheenjohtaja tiedusteli valtuustolta voidaanko Jerina Walliuksen esteellisyydestä päättää yksimielisesti. Valtuusto ei ollut yksimielinen, joten puheenjohtaja totesi, että Jerina Walliuksen esteellisyydestä pitää äänestää. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka katsovat Walliuksen olevan asiassa esteellinen äänestävät JAA ja ne, jotka katsovat ettei Wallius ole esteellinen äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 43 JAA-ääntä, 2 EI-ääntä, 6 TYHJÄÄ-ääntä ja 0 POISSA-ääntä, yhteensä 51 ääntä. Äänestysluettelo on tämän asian liitteenä.

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 43-2 se, että Wallius on asiassa esteellinen, intressijäävi.

Puheenjohtaja tiedusteli valtuustolta voidaanko Timo Lähteenmäen esteellisyydestä päättää yksimielisesti. Valtuusto ei ollut yksimielinen, joten puheenjohtaja totesi, että Timo Lähteenmäen esteellisyydestä pitää äänestää. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka katsovat Lähteenmäen olevan asiassa esteellinen äänestävät JAA ja ne, jotka katsovat ettei Lähteenmäki ole esteellinen äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 43 JAA-ääntä, 2 EI-ääntä, 6 TYHJÄÄ-ääntä ja 0 POISSA-ääntä, yhteensä 51 ääntä. Äänestysluettelo on tämän asian liitteenä.

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 43-2 se, että Lähteenmäki on asiassa esteellinen, intressijäävi.

Osakassopimuksen hyväksymisestä päättäminen

Antti Olkinuora esitti Simo Vesan, Petteri Rissanen, Marja Ruokosen, Maija Kymäläisen, Sari Pesosen ja Kalle Tekkalan kannattamana, ettei Salon valtuusto hyväksy eikä sitoudu Länsirata oy:tä koskevaan osakassopimukseen liitteineen.

Merkittiin, että nuorisovaltuuston edustaja Daniel Lindholm poistui kokouksesta klo 19.42.

Puheenjohtaja keskeytti kokouksen kello 19.44.

Kokous jatkui kello 20.01.

Merkittiin, että nuorisovaltuuston edustaja Daniel Lindholm saapui kokoukseen klo 20.01.

Puheenjohtaja totesi, että keskustelun aikana on tehty kannatettu muutosehdotus, josta on äänestettävä.

Puheenjohtaja esitti, että järjestetään äänestys, jossa pohjaesitystä kannattavat äänestävät JAA, ja Olkinuoran muutosehdotusta kannattavat äänestävät EI.

Hyväksyttiin äänestystapa.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 32 JAA-ääntä, 19 EI-ääntä, 0 TYHJÄÄ-ääntä ja 0 POISSA-ääntä, yhteensä 51 ääntä. Äänestysluettelo on tämän asian liitteenä.

Puheenjohtaja totesi, että äänin 32-19 kaupunginvaltuusto päätökseksi tuli kaupunginhallituksen pohjaehdotus.

Simo Vesa jätti asiassa seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen: Eriävä mielipide.

Sari Pesonen jätti asiassa seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen: Jätän kohtaan eriävän mielipiteen.

Juhani Karhumäki jätti asiassa seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen:

Esitän eriävän mielipiteeni kaupunginvaltuuston länsiratapäätökseen seuraavista syistä:

Valtakunnallisen infran rahoitus kuuluu valtiolle, ei kunnille.

On vaikea ajatella, että kahdelle Turun ja Helsingin väliselle ratayhteydelle löytyisi tarvittavaa käyttöä.

Uusi haittakäytävän moottoritien ja rantaradan välissä arvokkaassa luontomaisemassa on luonnolle musertava.

Saavutettu aikasäästö on etä- ja digiaikana käymässä merkityksettömäksi.

Petteri Rissanen jätti asiassa seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen:
Jätän eriävän mielipiteen kohdasta § 77.

Merkittiin, että Timo Lähteenmäki palasi kokoukseen tämän pykälän käsittelyn jälkeen 21.20.

Tiedoksianto

Hallintojohtaja
Talousjohtaja
Kaupunginjohtaja
Suomen valtio
Länsirata Oy
Turun kaupunki
Espoon kaupunki
Lohjan kaupunki
Vihdin kunta
Kirkkonummen kunta

Kaupunginhallitus 30.03.2026 § 118

Valmistelija

kaupunginlakimies Niclas Sundman, niclas.sundman@salo.fi, 02 778 2059

Kaupunginvaltuuston päätös osakassopimuksesta

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 15.12.2025 § 77 Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta.

Kaupunginvaltuusto sitoutui päätöksellään Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 27 miljoonalla eurolla ja otti vastatakseen Länsirata Oy:n 520 miljoonan euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen kustannuksista enintään 2,23 prosentilla.

Kaupunginvaltuusto 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 kaupunginvaltuusto hyväksyi osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Salon kaupungin osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 2,23 prosenttia koko osakekannasta.

Kaupunginvaltuusto valtuutti osana päätöksen täytäntöönpanoa kaupunginhallituksen hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Salon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen.

Lisäksi kaupunginvaltuusto valtuutti kaupunginjohtajan 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 esitetystä muodosta.

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 %

Kaupunginhallitus hyväksyi 26.6.2024 § 224 Länsirata Oy:n ratakannan 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 tavoitteena siirtyä Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen. Hankkeen suunnitteluvaiheessa mukana ollut Helsinki ilmoitti tuolloin, että se ei tule enää osallistumaan hankkeen rakentamisvaiheeseen.

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.

Kirkkonummen kunnanvaltuusto päätti 8.12.2025, että se ei hyväksy Länsirata Oy:n osakassopimusta esitettyssä muodossaan ja asetti rahoittamiselle jatkoneuvotteluissa edellytettäviä ehtoja. Lisäksi Kirkkonummen kunnanvaltuusto linjasi päättävänsä mahdollisesta toisen vaiheen rahoittamisesta myöhemmin erikseen.

Osakassopimuksen 31.10.2025 neuvottelussa 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–Salon ja Hajala–Nunna -yhteysvälien rakentamissuunnittelun sisällön, toteutustavan ja vaiheistuksen tarkentavilla toimenpiteillä saadaan vähennettyä kustannuksia suuruusluokaltaan noin 10–12 miljoonaa euroa.

Kaikki edelliset toimenpiteet ovat perusteltuja koko Turku – Helsinki -yhteysvälin suunnittelun kannalta, eivätkä ne vaaranna myöhemmin päätettävien Lohja – Salon ja Hajala – Nunna -yhteysvälien toteutusta.

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. Länsiratahanke 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 68,24 prosenttiin. Valtio vastaa tältä osin myös vieraan pääoman kustannuksista. Kuntaosakkaiden lähtökohtana neuvotteluissa on ollut, että näiden rahoitusosuudet eivät kasva aiemmin hyväksytyssä osakassopimuksessa sovitusta tasosta. Neuvottelutulokset 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 saadaan vähennettyä suuruusluokaltaan 10–12 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 770 miljoonalla eurolla. Suomen valtion osuus 770 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 lisättyä 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.

Liitteet:

- Länsirata Oy osakassopimus 17.2.2026 liitteineen (sopimus + 11 liitettä)
- Kuntaosakkaiden sitoumus 17.2.2026 toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta

Oheismateriaalit:

- Osakassopimus ja liitteet muutosmerkinnöin (2 asiakirjaa)

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus ehdottaa, että

- 1) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan päivitetyn osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.
- 2) Kaupunginvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 27 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen rahoituskustannuksista enintään 2,23 prosentilla.
- 3) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin ja Kirkkonummen kunnan omistamien osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle siten, että hankinnassa noudatetaan osakassopimuksessa sovittuja periaatteita
- 4) Kaupunginvaltuusto 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 kaupunginvaltuusto päättää, että

- kaupunginhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Salon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja
- kaupunginjohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,
- kaupunginjohtaja 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.

Kaupunginvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Pöytäkirja tämän asian osalta tarkastetaan heti kokouksessa.

Päätös

Kaupunginhallitus päätti Jerina Walliuksen esteellisyydestä siten, että hän on esteellinen. Jerina Wallius poistui kello 19.27 tämän asian käsittelyn ajaksi. Esteellisyyssperuste hallintolaki 28.1 § 1 kohta.

Maija Kymäläinen teki asiaan muutosehdotuksen: "Kaupunginhallitus esittää että: se ei hyväksy eikä sitoudu Länsirata Oy:tä koskevaa osakassopimusta liitteineen, kohtien 1-4 mukaisesti".

Kun asiaan oli tehty esittelijän pohjaehdotuksesta poikkeava muutosehdotus, asiasta äänestettiin. Äänestysjärjestys oli; JAA=esittelijän pohjaehdotus, EI=muutosehdotus.

Suoritettun äänestyksen tulos oli: JAA 8 ääntä (Paassilta, Nummentalo, Aaltonen, Poikela, Mänkari, Blomqvist, Valkonen, Yli-Jama), EI 4 ääntä (Lehti, Kymäläinen, Ruokonen, Tamminen).

Esittelijän pohjaesitys tuli kaupunginhallituksen päätökseksi.

Pöytäkirja tarkastettiin tämän asian osalta heti kokouksessa.

Tiedoksianto

Toimistopalvelut

Kaupunginvaltuusto 13.04.2026
5070/00.04.02.00/2025

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus ehdottaa, että

1) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Länsirata Oy:tä koskevan päivitetyn osakassopimuksen liitteineen sekä kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta liitteen mukaisessa muodossa.

2) Kaupunginvaltuusto sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 27 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoona euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelemän rahoituksen rahoituskustannuksista enintään 2,23 prosentilla.

3) Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin kaupungin ja Kirkkonummen kunnan omistamien osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle siten, että hankinnassa noudatetaan osakassopimuksessa sovittuja periaatteita

4) Kaupunginvaltuusto 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 kaupunginvaltuusto päättää, että

- kaupunginhallitus valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Salon kaupungin rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja

- kaupunginjohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja,

- kaupunginjohtaja 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.

Kaupunginvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

Päätös

Tiedoksianto

Kaupunginjohtaja
Hallintojohtaja

Talousjohtaja
Kaupunginlakimies
Suomen valtio
Länsirata Oy
Espoon kaupunki
Lohjan kaupunki
Turun kaupunki
Vihdin kunta