

LÄNSIRATA

Osakkaiden päätöksentekoa tukeva aineisto

Länsirata-hankkeen koko ratayhteyden rakentamissuunnittelu ja ensimmäinen rakentamisvaihe

JOHDON TIIVISTELMÄ

25.10.2024



Päätöksentekoaineisto koostuu päätöksentekomateriaalista sekä erillisistä selvityksistä

Päätöksentekoon tuotettu aineistokokonaisuus

Materiaalin sisältö ja tarkoitus

Lähteet

Julkisuus



Päätöksentekomateriaali

Johdon tiivistelmä

- Tiivistää Länsirata-hankkeen nykyisen vaiheen, ensimmäisen rakentamisvaiheen aikataulun ja kustannusarvion sekä tarpeet osakkaiden päätöksenteolle hankkeen aikataulussa etenemisen varmistamiseksi

Tiivistelmä dataroomin sisällöstä

- Taustoittaa päätöksentekoa kokoamalla yhteen Länsirata-hankkeesta tehdyt selvitykset sekä niiden keskeiset löydökset

Johdon tiivistelmä

- Länsirata Oy

Tiivistelmä dataroomin sisällöstä

- Länsirata Oy, Länsirata-hankkeesta tehdyt selvitykset

Johdon tiivistelmä

- Julkinen

Tiivistelmä dataroomin sisällöstä

- Luottamuksellinen



Datahuone

- Länsirata Oy mahdollistaa osakkaille hankkeesta tehtyihin erillisiin selvityksiin ja raportteihin tutustumisen fyysisessä datahuoneessa Länsiradan toimistolla
- Selvitykset ovat samoja, joihin päätöksentekomateriaali perustuu

- Monia lähteitä, vaihtelevat selvityskohtaisesti

- Luottamuksellinen
- Materiaali ainoastaan tutustuttavissa

Sisällysluettelo

1. Hankkeen nykyinen vaihe
2. Suunnitteluhanke ja ensimmäinen rakentamisvaihe
3. Ensimmäisen rakentamisvaiheen aikataulu
4. Toteutusmalli ja organisoituminen
5. Ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarve ja suunnitteluhankkeen budjetti vuodelle 2025
6. Hyödyt ja riskit
7. Päätös ensimmäisestä rakentamisvaiheesta

1. Hankkeen nykyinen vaihe

Länsirata-hanke valmis siirtymään rakentamisvaiheeseen

Ratasuunnitelmat teknisin osin valmiit ja kokonaiskustannusarvio tarkentunut

Kaikki ratasuunnitelmat valmistuivat teknisin osin kesäkuussa 2024

- Suunnitteluhanke on edennyt suunnitellusti ja vuonna 2020 allekirjoitetun CEF-tukipäätöksen edellyttämällä tavalla
- Ratasuunnitelmiin tehdään tarvittavat päivitykset kustannussäästöjen varmistamiseksi
- Muutoin ratasuunnitelmat ovat valmiita hallinnolliseen hyväksyntäprosessiin
- Ratasuunnitelmien hallinnollisten hyväksyntäprosessien aikana edetään rakentamissuunnitteluun

Osakkaat ovat tehneet kesällä 2024 esisopimuksen rakentamisvaiheesta, ja tämä materiaali perustuu esisopimuksen linjauksiin

Länsirata Oy on päivittänyt hankkeen etenemissuunnitelmaa kesällä 2024

- Ratasuunnitelmien teknisen valmistumisen myötä kokonaiskustannusarvio on päivittynyt rataosuuksittain
- Kustannusten arvioinnissa on otettu huomioon ylimääräisessä yhtiökokouksessa 20.12.2023 tehdyt linjaukset suunnitteluperusteiden muutoksista ja näin saatavista kustannussäästöistä
- Elokuussa Länsirata-hankkeen aikataulua ja toteuttamistapoja on edelleen optimoitu ja tarkasteltu ilman CEF-tukirahoitukseen liittyviä aikataulurajoitteita
- Länsirata Oy hyväksyi 21.8.2024 hankkeen aikataulun ja ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvion sekä suunnitteluhankkeen budjetin ja arvion ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarpeesta vuosille 2025-2031

1. Hankkeen nykyinen vaihe

Hanke sai ratasuunnitteluun CEF-tukea, soveltuviin uusiin EU:n rahoitushakuihin osallistutaan

Suunnitteluun myönnettiin vuonna 2020 Euroopan Unionin rahoitusta

- Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, ns. CEF1) – rahoitus oli merkittävin Suomessa ratasuunnitteluun saatu EU-rahoitus
- CEF1-tukea myönnettiin enintään 50 prosenttia Espoo–Salooikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen suunnitteluhankkeen vuosina 2020–24 kertyneistä korvauskelpoisista kustannuksista
- Kokonaistuen määrä on enintään 37,5 miljoonaa euroa

Länsirata Oy sai CEF2-haussa komissiolta erittäin hyvät arviot hankkeesta

- Länsirata Oy osallistui CEF Liikenne 2023 -hakuun (CEF2), josta saatiin kielteinen päätös
- Kaikilta muilta kuin kypsyyden (mm. lupamenettelyt kesken ja rakentamissuunnittelu ei vielä alkanut) osa-alueelta hanke sai erittäin hyvät arviot
- Työn jatkuessa suunnitelmien ja hankkeen kypsyyden paranevat, jolloin myös tukirahoituksen edellyttämä kypsyydentaso saavutetaan. Yhtiö osallistuu mahdollisiin soveltuviin uusiin EU:n rahoitushakuihin.

2. Suunnitteluhanke ja ensimmäinen rakentamisvaihe

Ensimmäinen rakentamisvaihe sisältää koko ratayhteyden rakentamissuunnittelun sekä vaiheittaisen rakentamisen

Suunnitteluhanke (Ratasuunnitelmavaihe)

- Ratasuunnitelmat ovat teknisin osin valmistuneet 6/2024 ja nyt niille haetaan hallinnollinen hyväksyntä. Hallinnolliset prosessit saatetaan loppuun siten, että suunnitelmat saavat lainvoimaisuuden.
- Ratasuunnitelmien suunnitteluperusteiden muutokset tehdään ylimääräisen yhtiökokouksen 20.12.2023 päätöksen mukaisesti (kustannussäästötavoite)
- Tarkastelussa oletettu hankkeen päättyvän vuoden 2027 lopussa
- EU-tukiin liittyviin jälkitarkastuksiin varaudutaan

Ensimmäinen rakentamisvaihe (ks. kuva oikealla)

- Koko ratayhteyden rakentamissuunnittelu
- Rakentaminen aloitetaan viimeistään vuonna 2027:

- Espoo–Hista
- Salo–Hajala

- **Lisäksi seuraavien osuuksien rakentaminen:**

- Hista–Vihti
- Vihti–Lohja
- Nunna–Kupittaa

Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa rakennettavat osuudet



3. Ensimmäisen rakentamisvaiheen aikataulu

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033		
						CEF-jälkihaun (reflow) mahdollinen aikaikkuna		EU-rahoitustuen mahdollinen aikaikkuna						
Kustannukset MAKU 130-tasossa*														
RaS 1: Espoo-Lohja														
Espoo-Hista		Ratasuunnitelma												
Rak. suunn. € 9 M	Rakent. € 309 M			Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu								
						Kilpail.	Rakentaminen							
Hista-Vihti		Ratasuunnitelma												
Rak. suunn. € 4 M	Rakent. € 139 M				Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu							
							Kilpail.	Rakentaminen						
Vihti-Lohja		Ratasuunnitelma												
Rak. suunn. € 14 M	Rakent. € 510 M				Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu							
							Kilpail.	Rakentaminen						
RaS 2: Lohja-Salo		Ratasuunnitelma (sis. päivitys)												
Rak. suunn. € 48 M	Rakent. € 1 176 M**						Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu					
								Kilpail.	Rakentaminen					
RaS 3: Salo-Hajala		Ratasuunnitelma												
Rak. suunn. € 8 M	Rakent. € 140 M			Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu								
							Kilpail.	Rakentaminen						
RaS 4: Hajala-Nunna		Ratasuunnitelma												
Rak. suunn. € 15 M	Rakent. € 518 M					Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu						
								Kilpail.	Rakentaminen					
RaS 5: Nunna-Kupittaa		Ratasuunnitelma												
Rak. suunn. € 3 M	Rakent. € 120 M				Kilpail.	Rakentamissuunnittelu	Työmaapalvelu							
								Kilpail.	Rakentaminen					
YHTEENSÄ														
€ 101 M	€ 1 219 M													
	€ 1 694 M***													

* Sis. n. 7 % kustannusvarauksen

** Sis. säästöt suunnitteluparametrien muutoksista

*** Rakentaminen ensimmäisen rakentamisvaiheen jälkeen

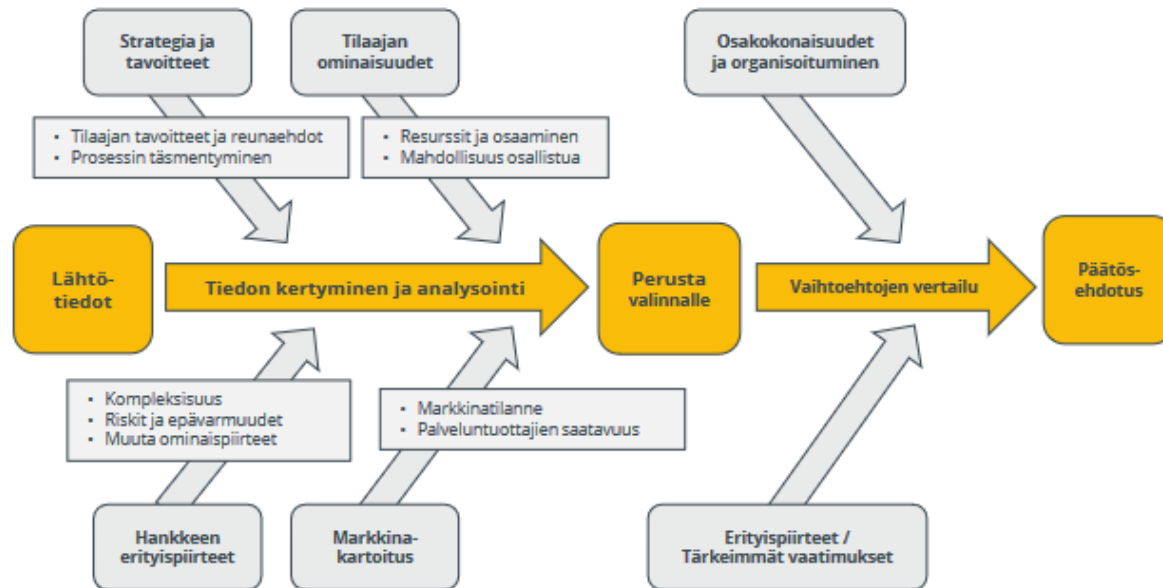
Ratasuunnitelmat merkitty päättymään Traficomien hyväksyntään. Tämän jälkeen mahdolliset valitukset (kestoa vaikea arvioida) ennen kuin ratasuunnitelmat ovat lainvoimaisia.

Aikataulun lähtökohtana ovat osakkaiden esisopimuksen linjaukset. Aikataulun täsmennykset, muun muassa rahoitustuen saamisen vuoksi, ovat mahdollisia.

4. Toteutusmalli ja organisoituminen

Sopivimpia vaihtoehtoja on kartoitettu sekä niiden hyötyjä ja haasteita vertailtu. Malli valitaan valmisteluvaiheessa, oman organisaation tarpeet huomioiden

Toteutusmallin valintaprosessi



Toteutusmalli*	Kuvaus
Allianssi	Tilaaaja kilpailuttaa suunnittelijat ja urakoitsijat hankkeen alkuvaiheessa, jotta he voivat kehittää projektia yhdessä. Sopimusosapuolet jakavat projektin riskit ja hyödyt. Tilaaajalla on exit-oikeus kehitysvaiheen lopussa.
Tuotantoallianssi	Sopimusmallina allianssi, mutta tilaaja solmii erikseen suunnittelutoimeksiannot.
STk eli kehitysvaiheen sisältävä ST-urakka	ST (suunnittele ja toteuta) -mallissa tilaaja kilpailuttaa suunnittelun ja rakentamisen kokonaisuutena yhdellä urakoitsijalla tai yritysryhmittymällä. STk-malliin sisältyy allianssimallista tuttu kehitysvaihe, joka päättyy kun tilaaja tekee päätöksen toteutusvaiheen tilauksesta; tilaajalla on exit-oikeus kehitysvaiheen lopussa.
Pilkottu malli	Pilkottu malli tarjoaa eri variaatioita. Mallissa hanke jaetaan eri urakoihin ja toteutusmuotoihin, kuten alueellisesti tai tekniikkalajeittain. Kokonaisurakassa suunnittelu ja rakentaminen kilpailutetaan erikseen, kun taas ST-mallissa yksi toimija vastaa sekä suunnittelusta että toteutuksesta.

PIENIN

VAATIVUUS TILAAJAN KVVYKRYDELE

SUURIN

5. Ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarve ja suunnitteluhankkeen budjetti vuodelle 2025

- Ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarve: **21,1 MEUR**
- Suunnitteluhankkeen budjetti: **5,5 MEUR**

Länsirata Oy, ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarve

MEUR (MAKU 130) *	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Yhteensä 2025–2031	
Ensimmäinen rakentamisvaihe									- Rahoitustarve vuonna 2025: 21,1 MEUR
<i>Rakentamissuunnittelu</i>	14,4	16,3	27,4	31,9	11,2			101,2	- Ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarve yhteensä: 1 320 MEUR
<i>Rakentaminen</i>	0,0	0,0	61,7	233,3	343,2	343,2	237,3	1 218,7	
<i>Käyttöpääoman lisäys (vähennys)**</i>	6,7	0,0	25,9	36,6	-4,7	-17,1	-47,4	0,0	
Yhteensä	21,1	16,3	115,0	301,8	349,7	326,1	189,9	1 319,9	

Länsirata Oy, suunnitteluhankkeen kustannukset

MEUR (MAKU 130) *	2025	2026	2027	Yhteensä 2025–2027	
Suunnitteluhanke	5,5	5,5	5,5	16,5	- Budjetti vuonna 2025: 5,5 MEUR
					- Kustannukset 2025–2027 katetaan osakkailta kerätyillä pääomilla 12/2020 allekirjoitetun osakassopimuksen mukaisesti

* MAKU = Maarakennuskustannusindeksi (2015=100)

** Rahoitustarpeeseen sisällytetty käyttöpääoman likviditeettireservi, joka vastaa kuuden kuukauden kassasta maksuja

6. Hyödyt ja riskit

Länsirata parantaa alueiden saavutettavuutta, maankäyttöä, ostovoimaa ja lisää investointeja

LÄNSIRATA

parantaa alueiden elinvoimaisuutta

Hankkeesta tehdyt selvitykset ovat osoittaneet hankkeen yhteiskunnallisen ja aluetaloudellisen kannattavuuden



Alueiden saavutettavuus kasvaa toimivan liikennejärjestelmän myötä

- Matka-ajat lyhenevät Helsinki-Turku välillä ja lähiliikenteessä
- Asukkaiden työssäkäynti- ja asiointialue kasvaa
- Yhteydet muualle Suomeen, etenkin kasvukolmion välillä, paranevat
- Suomi yhdistyy paremmin Euroopan raide- ja meriliikenteen ydinverkkoon



Maankäyttö tehostuu uusien alueiden rakentamisen ja nykyisten alueiden kehittämisen myötä

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



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

- Alueet saavat lisäasukkaita alueiden vetovoimaisuuden lisääntyessä, mikä lisää palveluiden kysyntää ja tarjontaa
- Vapaa-aika lisääntyy ja mahdollisuudet käyttää palveluita laajemmalla alueella kasvavat



Alueelle tulee uusia investointeja niiden houkuttelevuuden ja investointiympäristön varmuuden myötä

- Vaikutusalueet ovat houkuttelevampia investointikohteita
- Länsiradan toteutuminen luo vakautta alueen investointiympäristöön ja houkuttelee lisäinvestointeja

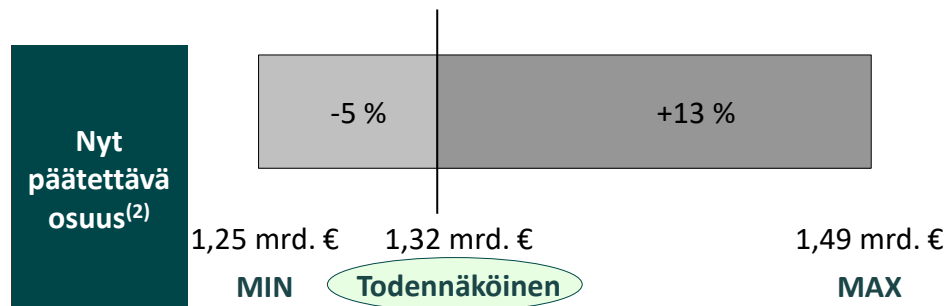
6. Hyödyt ja riskit

Hankkeen riskiprofiili on tyypillinen kotimaiselle väylähankkeelle

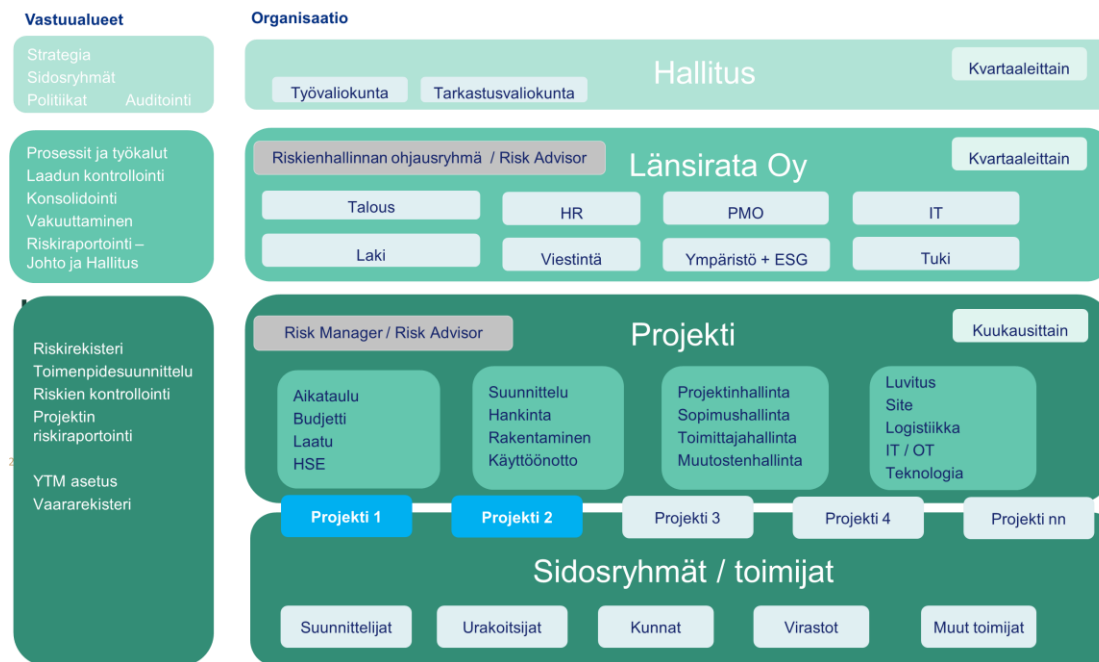
Merkittävimmät riskit voivat vaikuttaa kustannuksiin ja toteutusaikatauluun. Ne liittyvät seuraaviin osa-alueisiin

Toimintaympäristö	<ul style="list-style-type: none"> • Markkinatilanne (mm. resurssien saatavuus) • Yleinen toimintaympäristö ja lainsäädäntö • Hankkeen välitön toimintaympäristö (mm. suojeltavat kohteet) • Hankkeen kompleksisuus (mm. laaja vaikutusalue) • Hankkeen julkinen hyväksyttävyyys, sosiaalinen vastuu
Länsiradan ja toimittajien kyky toteuttaa hanke	<ul style="list-style-type: none"> • Kustannusylitys hankinta- tai toteutusvaiheessa • Toteutusorganisaation valmius ja kyvykkyys • Lupa-asiat (mm. ympäristöluvat, alueiden hankinta) • Sopimukset ja riskinjako • Rahoituksen saatavuus

Kustannusarvion vaihteluväli riskit huomioiden⁽¹⁾ (MAKU 130)



Riskienhallinnan organisointimalli



- Yhtiön johtamisjärjestelmään sisältyy jatkuva riskikartoitus- ja raportointiprosessi, joka kattaa kaikki riskialueet huomioiden koko hankkeen erityispiirteet
- Pääriskialueille on laadittu toimintasuunnitelmat, joiden pohjalta hanketta voidaan perustellusti viedä eteenpäin

7. Päätös ensimmäisestä rakentamisvaiheesta

Länsirata-hankkeen eteneminen aikataulussa ja kustannusarviossa edellyttää, että hankkeessa siirrytään rakentamisvaiheeseen ja sen tarvitsema rahoitus varmistetaan

Länsirata-hankkeen eteneminen suunnitellusti edellyttää 1 320 miljoonan euron rahoitussitoumuksia

- Ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoitustarve vuoteen 2032 saakka on 1 320 miljoonaa euroa (MAKU 130)
- Rakentamisvaiheeseen kuuluvan rakentamissuunnittelun aloittaminen vuoden 2025 alussa on edellytys Länsirata-hankkeen etenemiselle osakkaiden esisopimuksen asettamassa aikataulussa
- Suunnitteluhanke viedään loppuun jo saadulla rahoituksella ensimmäisen rakentamisvaiheen aikana

LÄNSIRATA

The contents of this publication are the sole responsibility of West Railway Ltd and do not necessarily reflect the opinion of the European Union.



**Euroopan unionin
osarahoittama**