



# VÄSTBANAN

## Hållbarhetsrapport 2024



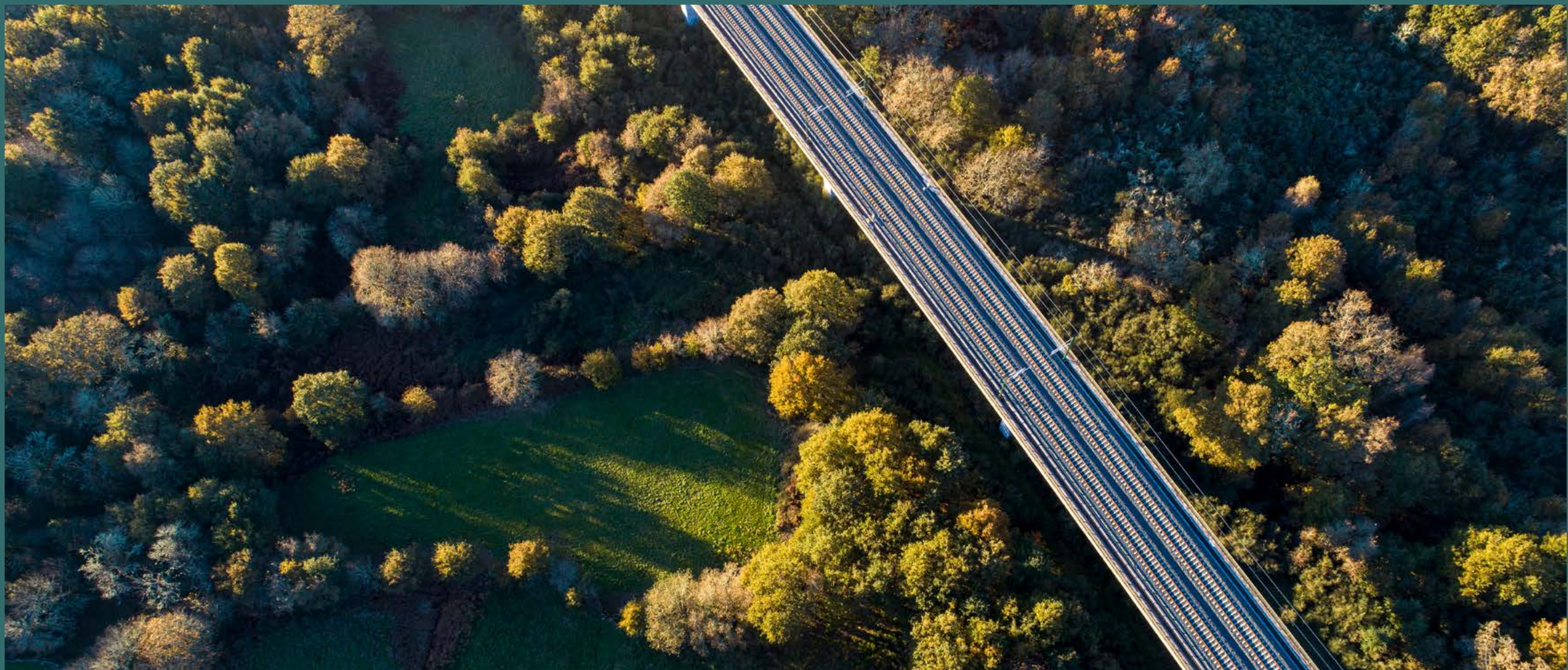
Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Innehållet i denna publikation är ensamt  
Västbanan Ab:s ansvar och återspeglar  
inte nödvändigtvis Europeiska unionens  
åsikt.

# VÄSTBANAN

## Innehåll

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| Presentation av projektet .....                               | 3  |
| Fördelarna med projektet .....                                | 5  |
| Styrelsens och verkställande direktörens översikt .....       | 6  |
| Höjdpunkter år 2024 .....                                     | 8  |
| Hållbarhetsstrategi.....                                      | 9  |
| Hållbarhetsmål .....                                          | 12 |
| Ekonomiskt ansvar .....                                       | 13 |
| Etiskt ansvar .....                                           | 15 |
| Socialt ansvar.....                                           | 17 |
| Miljöansvar .....                                             | 19 |
| Sammanfattning av mål och mätare som styrelsen satt upp ..... | 24 |



## PRESENTATION AV VÄSTBANAN-PROJEKTET

# Smidiga förbindelser ökar livskraften i områdena

Den planerade Västbanan är en ny, pålitlig och snabb järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och Åbo som kommer att avsevärt förkorta restiden mellan dessa städer och skapar nya möjligheter för människornas rörlighet samt för utvecklingen av regioner, städer och kommuner. Västbanan har kommit till som ett svar på genuina behov av välbefinnande och tillväxt. Framtidens framgång kommer att alstras från goda förbindelser, tillgänglighet och regionernas livskraft. Västbanan främjar allt detta.

**D**en nya järnvägsförbindelsen Helsingfors–Åbo består av fyra delar: Esbo stadsbana, direktbanan Esbo-Salo, dubbelspåret Salo-Kuppis samt Åbo bangårdsområde och dubbelspåret från stationen i Kuppis till Åbo huvudjärnvägsstation. Den nya järnvägsförbindelsen förkortar restiden mellan Helsingfors och Åbo avsevärt, kopplar nya orter såsom Vichtis och Lojo med järnvägsförbindelsen och skapar nya möjligheter för närtrafiken. De dubbla spåren gör trafiken smidigare och mer tillförlitlig. Utvecklingen av järnvägstransporter bidrar till sin del till Finlands ansträngningar att frigöra sig från fossila bränslen för att uppnå EU:s klimatpolitiska mål.

## VÄSTBANAN I KORTHET

## VÄSTBANAN AB

- Ansvarar för planeringen och byggnationen av den snabba tågförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo
- I planeringsstadiet av projektet är delägarna i Västbanan Ab finska staten, Åbo, Esbo, Helsingfors, Salo, Lojo, Vichtis och Kyrkslätt
- Personalantal: 9
- Samarbetspartners inkluderar hundratals experter, planerare, entreprenörer och andra aktörer inom olika områden
- Planeringsfasen har sysselsatt sammanlagt cirka 1 000 personer

PROJEKTETS OMFATTNING OCH  
FINANSIERING VID DE OLIKA FASERNA

- Bolagets aktieägares finansieringsförbindelser uppgår till ett totalbelopp på 77,35 miljoner euro
- EU-stöd har beviljats för 50 % av de godkända planeringskostnaderna (upp till 37,5 miljoner euro)
- Kostnadskalkylen för den första byggfasen är 1,3 miljarder euro
- Kostnadskalkylen för hela projektet är cirka 3 miljarder euro



Västbanan Ab ansvarar för direktbanan Esbo-Salo och dubbelspåret Salo-Kuppis. Bolaget upprättar järnvägsplaner för dessa och ansvarar för deras byggnation. Trafikledsverket ansvarar för Esbo stadsbana och Åbo bangårdsområde. Efter färdigställandet kommer hela den nya järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo att administreras av staten.

Västbanans framgång kommer slutligen att mätas enligt hur väl den kan uppnå sina mål, alltså att öka den regionala tillgängligheten, effektivera

markanvändningen, öka sysselsättningen, öka köpkraften och få fart på investeringar. Enligt undersökningar är dessa mål realistiska och uppnåeliga.

### Järnvägsplanerna har färdigställts och bolaget är redo att gå vidare till byggfasen

De fem järnvägsplanerna som Västbanan ansvarar för är färdiga till sina tekniska delar. Projektets planeringsfas genomfördes inom tidsramen för



*Västbanan har kommit till som ett svar på genuina behov av välbefinnande och tillväxt.*

CEF-finansieringsstöd som beviljats av EU-kommissionen. Planeringsprojektet slutförs med aktieägarnas ursprungliga finansieringsförbindelser. De färdiga järnvägsplanerna lämnas sedan till Transport- och kommunikationsverket Traficom för godkännande. Järnvägsplanen för Salo-Hajala godkändes redan i december 2024 och vann laga kraft i januari 2025. Till näst är avsikten att inleda godkännandeprocessen för järnvägsplanen Esbo-Hista i början av år 2025. Det uppskattas att även den sista järnvägsplanen kommer att ha fått ett administrativt godkännande år 2027.

Västbanan är redo att gå in i byggfasen år 2025. Byggfasen kan inledas redan under de administrativa processerna för järnvägsplanerna, alltså parallellt med de administrativa processerna. I praktiken innebär övergången till byggfasen att detaljerad byggplanering utförs under åren 2025–2027 och det egentliga byggandet inleds under år 2027.

Övergången till byggfasen kräver ännu aktieägarnas beslut. I sin tilläggsbudget i slutet av 2024 fattade staten ett beslut om en egen andel på 400 miljoner euro, men kommunernas förhandlingar om fördelningen av sin andel på 400 miljoner euro pågår fortfarande. Efter överenskommelse om kostnadsfördelningen kommer ett nytt aktieägaravtal för byggskedet att upprättas. Aktieägarna väntas ge sitt beslut i början av år 2025. Hela projektet bedöms bli klart år 2033, de första banavsnitten redan under 2031–2032.

## FÖRDELARNA MED PROJEKTET

# Västbanan möjliggör snabb och pålitlig närtrafik

Samhällsnyttan är ett viktigt element i alla trafikprojekt. Under Västbanans planeringsfas har projektets ekonomiska och samhälleliga konsekvenser undersökts utförligt. Utöver konsekvensanalysen har man också granskat spårtrafikens möjligheter och regioneconomiska konsekvenser.

### Bättre förbindelser i närtrafiken

Den nya banförbindelsen möjliggör pålitlig och snabb närtrafik för en halv miljon finländare i nya orter i Nyland och Egentliga Finland. Upp till femton nya stationer har planerats för tågtrafiken mellan Helsingfors och Åbo. Trafikledsverket har uppskattat att det kommer att ske upp till 7 miljoner tågresor per år på Västbanan, vilket tredubblar de nuvarande resevolymerna.

### Tillväxt och livskraft i hela Finland

Ett så stort projekt som Västbanan ger betydande fördelar för kommunernas ekonomi. Investeringen gynnar hela Finland. Med Västbanan kommer den ökande befolkningen och utvecklingen av företagslivet att återspeglas i kommunernas ekonomi som ökande samfunds- och inkomstskatter. Detta möjliggör en positiv utvecklingsspiral med bättre tjänster för kommuninvånarna. Planeringen och byggnationen av Västbanan stödjer sysselsättningen, och betydande belopp kommer att återgå till samhället som löneinkomster och skatter.

### Västbanan skapar sysselsättning och ett nytt pendlingsområde

Västbanans planeringsfas har redan sysselsatt flera hundra experter, men den egentliga byggfasen kommer att mångfaldiga behovet av arbetskraft och har betydelse för hela den finska infrastruktursektorn. Byggnationen av Västbanan innebär bland annat närmare 100 kilometer av en helt ny spårförbindelse. På hela förbindelsen planeras över 100 broar, flera förbättringar av befintliga broar och över 20 tunnlar.

När Västbanan står klar skapar den ett nytt pendlingsområde i Nyland och Egentliga Finland. Arbetsgivare kommer att kunna rekrytera från en större talangpool. Bättre rörlighet för arbetskraften är en stor samhällsekonomisk fråga. Det är samtidigt också fråga om att förbättra människors livskvalitet.

### Fastigheterna ökar i värde och det blir lättare att attrahera investeringar

Ur företagslivets perspektiv kommer Västbanan att göra regionen mer attraktiv som ett investeringsobjekt. Järnvägsprojekt ger konkreta ekonomiska fördelar även för markvärdet. Enligt observationer som gjorts i Finland har ökningen av fastigheternas värde varit klart snabbare längs järnvägsprojektet än någon annanstans. Västbanan ökar värdet på befintliga fastigheter och skapar möjligheter för planläggning av helt nya bostadsområden.



*Det bor cirka 1,7 miljoner människor i Västbanans influensområde.”*

## FÖRDELARNA MED PROJEKTET

### VÄSTBANANS UPPSKATTADE FÖRDELAR I SIFFROR

- Enligt uppskattningarna uppgår Västbanans potentiella effekter på Finlands bruttonationalprodukt till cirka **5–6 miljarder euro** under en period på trettio år.
- I finansministeriets utredning har utvecklingsintäkter i markområden i offentlig ägo som möjliggörs av Västbanan uppskattats till **1,1 miljarder euro**.
- Det bor omkring **1,7 miljoner människor i Västbanans influensområde**. Med Västbanan får en halv miljon finländare tillgång till ny spårbunden närtrafik.
- Projektets sysselsättande verkan motsvarar nästan **15 000 årsverken**.
- Omkring **750 miljoner euro** kommer att återgå till samhället som löneinkomster och skatter från planerings- och byggfaserna. Andelen skatteintäkter till kommunerna och staten blir över **260 miljoner euro**.
- I kalkylerna förutspås Västbanan att medföra **175 000 fler övernattningar** bara i Egentliga Finland fram till år 2050. Detta i sin tur bedöms generera **130 miljoner euro** i turistinkomster.
- Järnvägsprojekt medför även konkreta ekonomiska fördelar vad gäller fastigheternas värde. På basis av observationer som gjorts i Finland har fastighetsvärdet längs järnvägsprojektet ökat **2–6 % snabbare** än på andra håll.
- Betydande planeringsprojekt längs Västbanan omfattar bland annat Hista i Esbo, där planen avser **15 000 nya invånare**. Områden med **10 000 nya invånare** har planerats i Nummela i Vichtis och i Lempola i Lojo.

Källförteckning på sida 29

**Pekka Ottavainen**  
Verkställande direktör



## Styrelsens och verkställande direktörens översikt

Planeringsprojektet framskred som planerat och järnvägsplanerna slutfördes till sina tekniska delar under 2024. Beslutet om byggfasen har inte fattats ännu, men vi blickar ändå stadigt framåt. Arbetet har fortsatt utan avbrott och planerna har framskridit. Detta kommer att gynna projektets framtida faser. Arbetet med ett administrativt godkännande har också förts framåt.

Beslutet om övergången till byggfasen kommer att fattas när ägarna har kommit överens om fördelningen av projektets kostnader och de övriga villkoren för projektet. I sin tilläggsbudget har staten fattat ett beslut om sin egen andel, och kommunernas förhandlingar pågår. Beslutet väntas under våren 2025 eller senare under året.

### Första järnvägsplanen godkänd

I takt med planeringsfasens fortskridande har man fört olika frågor framåt i gott samarbete med parterna. En viktig milstolpe nåddes i december 2024 när den första järnvägsplanen fick Traficoms officiella godkännande. Det var särskilt glädjande att en bullerkontrollmetod som är ny i Finland godkändes i järnvägsplanen. Den nya lösningen syftar till att skydda fastigheter som eventuellt störs av buller och att möjliggöra en individualiserad lösning för de boende. Västbanan är det första järnvägsprojektet i Finland där fastighetsspecifik bullerbekämpning kan tillämpas.

Vid fastställandet av hållbarhetsmålen har bolaget strävat efter att fokusera på de väsentligaste delområdena. Själva byggnationen har störst betydelse för hållbarheten. För styrningen av hållbarhetsarbetet har utmaningen under 2024 varit mål och mätare som utformats med

byggfasen i åtanke. Att byggfasen senarelagts har påverkat planeringen, målen och genomförandet av Västbanans hållbarhetsarbete.

### Fördelarna med en bolagsbaserad modell för järnvägsprojekt

Under 2024 har vi framgångsrikt skapat våra egna anvisningar och vår egen praxis på Västbanan. Hållbarhet är en del av allt vi gör. I slutet av året uppdaterade bolaget sina verksamhetsprinciper. Vi fortsätter vårt arbete på denna grund.

Västbanans bolagsbaserade verksamhetsmodell kan i bästa fall tjäna som ett exempel och en utmanare för framtida järnvägsprojekt. Verksamhetsmodellen sparar kostnader och har även en styrande effekt som återspeglas i all infrastrukturbyggnation.

Beslutsfattandet inom Västbanans bolagsmodell är smidigt, flexibelt och responsivt. På denna grund kan man också sköta hållbarhetsfrågorna ambitiöst med moderna medel och hitta bästa möjliga genomförandelösningar på ett kostnadseffektivt sätt.

### Projektet intresserar intressentgrupperna och det finns många kontaktytor

Västbanan är föremål för ett stort antal hållbarhetskrav och -möjligheter. Man har lyssnat noga på intressentgrupperna och kontakterna har inte enbart varit begränsade till de lagstadgade skyldigheterna. I Västbanans verksamhetskultur är man i kontinuerlig kontakt med intressentgrupperna. Detta säkerställer en uppdaterad helhetsbild, god dialog och att intressentgrupperna snabbt får svar på sina frågor.



**Minna Forsström**  
Styrelseordförande

Ägarnas intressentgrupper är särskilt intresserade av frågor om områdes- och markanvändning och hållbar rörlighet. Medborgare funderar mest på hur Västbanan påverkar deras egen vardag. Västbanan har för avsikt att ytterligare fördjupa samarbetet med olika intressentgrupper, i synnerhet med kommunerna inom projektområdet och med andra pågående projekt av samma typ. Västbanan har särskilt många kontaktytor med utvecklingsprojekten för Esbo stadsbana och Kuppis i Åbo.

De nya riktlinjerna i statsrådets ägarpolitiska principbeslut (5/2024) återspeglas i Västbanans nuvarande och framtida verksamhet. Ju närmare byggfasen kommer, desto fler hållbarhetskrav riktas på Västbanan. Man driver frågor aktivt framåt. Verksamhetens transparens har utvecklats och man utför ingående arbete för att minska negativ miljöpåverkan och övervaka kostnaderna. Bolagets hållbarhetsprinciper har förts vidare framåt i enlighet med det ägarpolitiska principbeslutet när projektet växer och det sker ändringar i samhället. Tonvikten ligger på etiska principer, riskhantering, personal, upphandlingsverksamhet samt dataskydd och datasäkerhet.

### Arbetet har utförts i en positiv anda – från köpta tjänster mot en egen talang pool

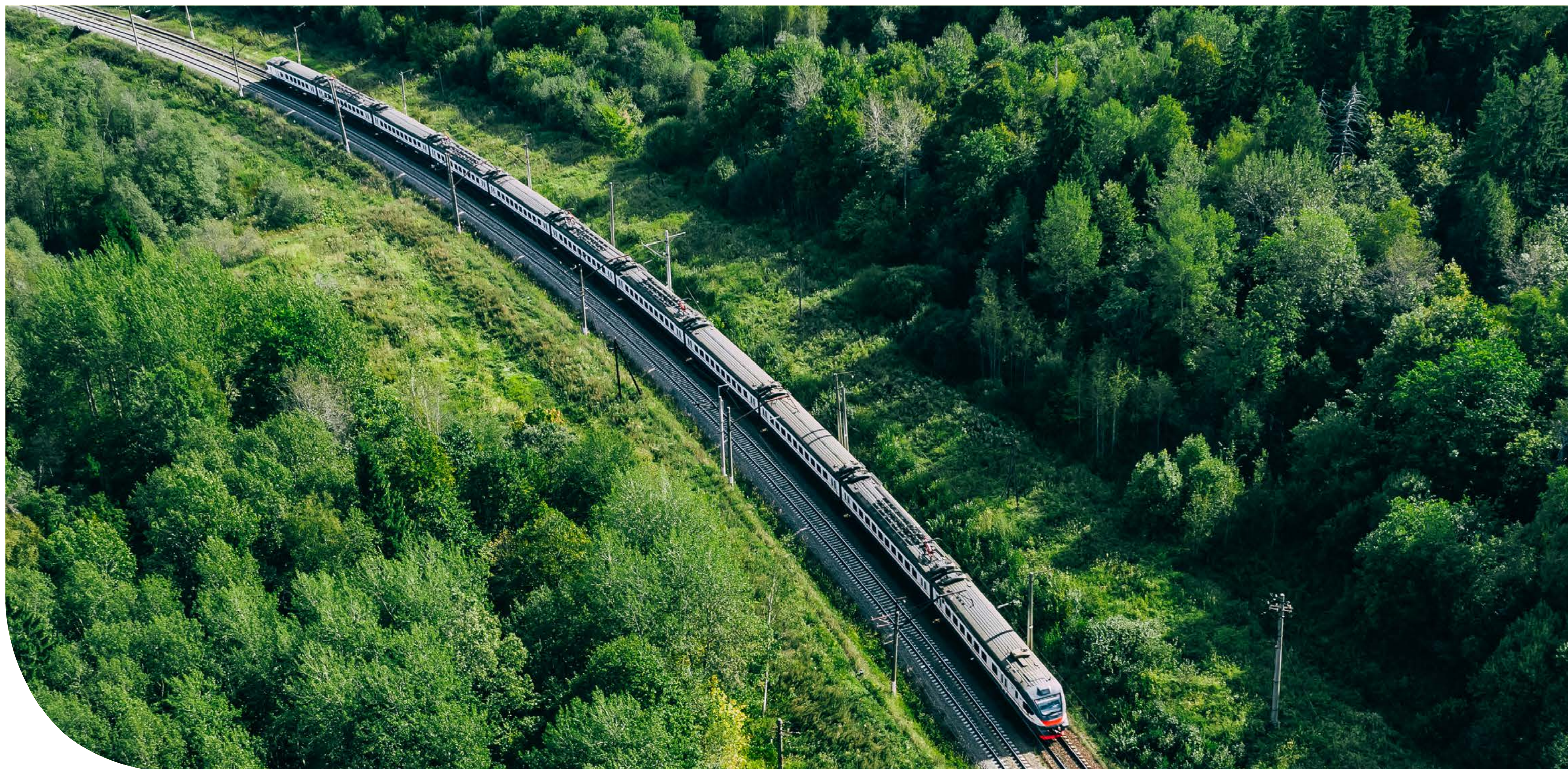
Västbanan har stärkt sin organisation under 2024. Antalet anställda har ökat från fyra till nio. Avsikten är att säkerställa spetskompetens för högklassigt genomförande av den följande fasen. Vi rör oss tydligt från köpta tjänster mot vår egen kompetens. Detta har också en positiv inverkan på kostnadsstrukturen.

År 2025 kommer vi att fortsätta satsa på hållbarhetsfrågorna. Vi fokuserar på frågor och aktiviteter som gynnar projektet och ägarna. Vi vill att man har tagit till sig god praxis och tagit den till en mycket konkret nivå både i vår egen och våra partners och leverantörers verksamhet. Vi måste ha ett starkt hållbarhetsprogram – inte bara på papper. Hållbarhet kräver närvaro, översyn, verktyg och bra processer. I Västbanans kultur lägger vi märke till saker, som vi reagerar på och lär oss av.

### Stark tillit till samarbete, den ömsesidiga kommunikationen fungerar bra

Västbanan har haft möjlighet att effektivt föra frågor framåt. För detta vill vi rikta ett varmt tack till ägarna. De utredningar som vi genomfört har väckt intresse, och vi har åtnjutit ett starkt förtroende för att vi vidtar förnuftiga åtgärder som främjar projektet. Vi vill tacka våra partner för samarbetet och de nya verksamhetsmodellerna. Planeringen har varit målinriktad och ambitiös. Tillsammans har vi byggt hållbarhet som ger en bra grund att bygga projektets framtida faser på.

Vi vill i synnerhet tacka vår personal för deras väl utförda och ansvarsfulla arbete. Särskilt i vår kommunikation om hållbarhet tog vi ett kliv framåt. Den ömsesidiga kommunikationen fungerar bra på Västbanan och detta kommer säkert att fortsätta när organisationen växer. Jag vill även tacka för vår personals förmåga att leverera kvalitet i en utmanande och osäker situation. Vi sätter stort värde på det ansvarsfulla arbetssättet och den ansvarsfulla attityden nu och i framtiden.



# Höjdpunkter år 2024



Det övergripande tidsschemat och kostnads-kalkylen för projektet upprättades i augusti och kommunicerades både till aktieägarna och till allmänheten.



Västbanans verksamhet har varit kostnadseffektiv. Alla järnvägsplaner har färdigställts till sina tekniska delar. Projektets planeringsfas genomfördes inom tidsramen för CEF-finansieringsstöd som beviljats av EU-kommissionen. Planeringsprojektet kommer att slutföras med aktieägarnas ursprungliga finansieringsförbindelser.



Västbanan har satt sig in i kraven i EU:s hållbarhetsrapportering (CSRD) och beslutat att utveckla hållbarheten och hållbarhetsrapporteringen i den riktning som krävs av CSRD och statens ägarstyrning. Hållbarhetsrapporteringens mål och mätare kommer också att utvecklas med byggfasen i åtanke.



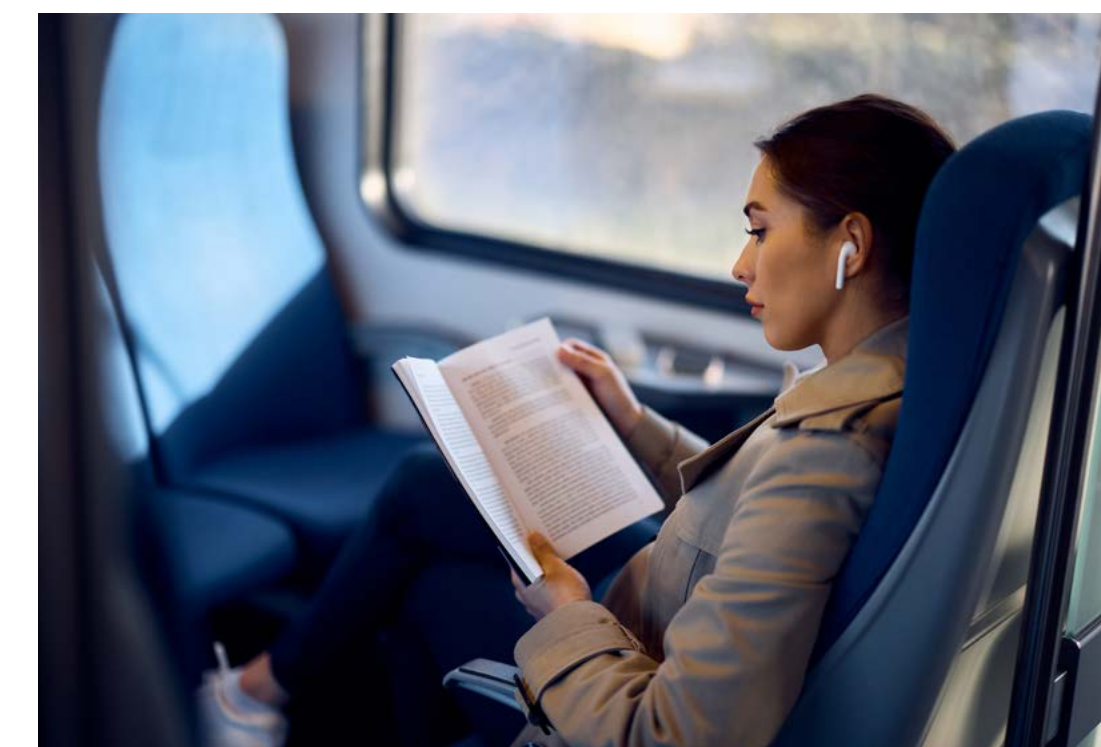
Den första av Västbanans järnvägsplaner har godkänts av Traficom. Järnvägsplanen omfattar fastighetsspecifik bullerbekämpning. Västbanan är det första järnvägsprojektet i Finland där man planerar använda dessa nya metoder.



Bolagets principer (policy) har uppdaterats i enlighet med statens riktlinjer för ägarstyrning och inrikesministeriets krav. Bolagets avtals- och upphandlingsprocesser har också förtydligats enligt statens och inrikesministeriets anvisningar.



Västbanan har stärkt sin organisation med fem nya medarbetare, inklusive en hållbarhets- och miljöchef samt en direktör som ansvarar för hållbarheten. Avsikten har varit att säkerställa spetskompetens för högklassigt genomförande även av den följande fasen.



Västbanans styrelse godkände de uppdaterade hållbarhetsprinciperna.

## HÅLLBARHETSSTRATEGI

# Den snabba hållbarhetsutvecklingen skapar en grund för framtiden

**Västbanans hållbarhetsarbete fokuserar på framtiden. Alla utredningar och alla vidtagna åtgärder under planeringsfasen syftar till att Västbanan ska kunna byggas på ett hållbart sätt och att banan kan användas på ett hållbart sätt som gagnar samhället.**

Västbanan och dess ägare har åtagit sig att bedriva ansvarsfull verksamhet i enlighet med målen för hållbar utveckling. Åtagandet omfattar även målinriktad utveckling av de konkreta processerna, verktygen och den rapportering som hållbarhet kräver. Västbanan förutsätter att bolagets avtals- och samarbetspartner förbinder sig till ansvarsfull och hållbar verksamhet på motsvarande sätt.

Västbanans styrelse ansvarar för Västbanans hållbarhetsstrategi samt för hållbarhetsprinciperna och -riktlinjerna. Verkställande direktören ansvarar för de interna anvisningarna. Västbanan följer de principer som bekräftats av styrelsen samt de övriga interna anvisningarna. Västbanans styrelse godkände de uppdaterade hållbarhetsprinciperna 18.12.2024. Risker som förknippas med hållbarhet identifieras och hanteras som en del av den övergripande riskhanteringen. Bolagsledningen och i sista hand bolagets styrelse ansvarar för riskidentifieringen och de åtgärder som vidtas på grund av risker.

## Ägarstyrning och referensramen för hållbarhet styr verksamheten

Utöver den lagstiftning som styr bolagets verksamhet har Västbanan åtagit sig att följa det vid var tid gällande statliga ägarpolitiska principbeslutet. Västbanan har också åtagit sig att respektera och följa Förenta Nationernas (FN) deklaration om de mänskliga rättigheterna, FN:s Global Compact-principer och Internationella arbetsorganisationens (ILO) regler.

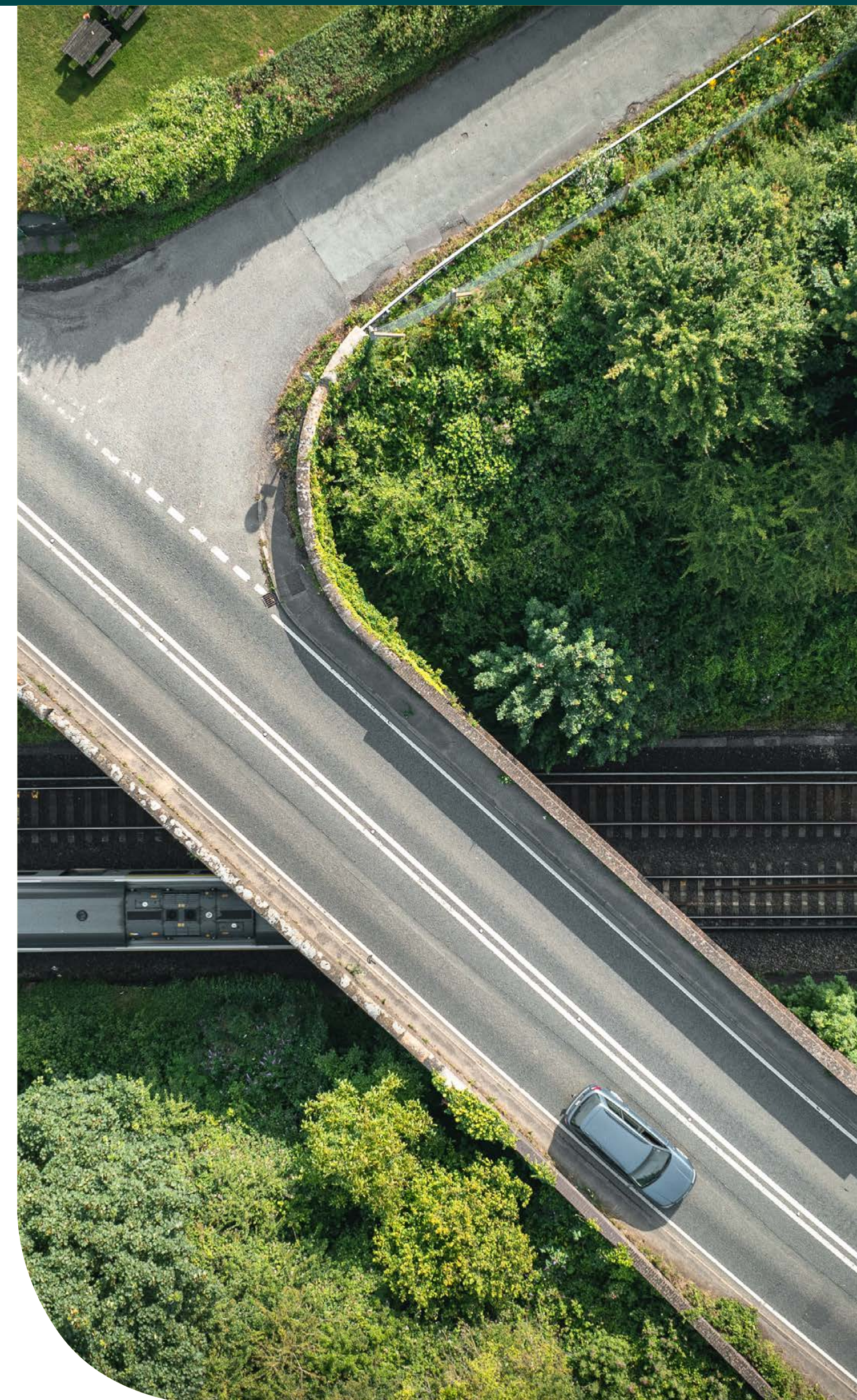
## I hållbarhetsarbetet blickar vi alltid framåt

Hållbarhet är en konkret del av Västbanans vardag. Målet med hållbarhetsarbetet är att stödja strategin och ledningen, tillgodose intressentgruppernas krav och säkerställa effektivitet. Västbanan fokuserar på det väsentliga och fördjupar innehållet i hållbarhetsarbetet utifrån responsen från intressentgrupperna och dialog.

I främjandet av hållbarhet är det målinriktade arbetet, val av rätta och fungerande mätare och kontinuerlig utveckling särskilt viktiga. På detta sätt säkerställer man uppdaterad information inte bara för intressentgrupperna utan också till stöd för ledarskapet. Hållbarhetsrapporteringen utvecklas enligt en separat plan i den riktning som förutsätts av EU:s hållbarhetsrapportering (CSRD) och statens ägarstyrning.

## Utveckling av hållbarhetsrapporteringen

Varje år publicerar bolaget en hållbarhetsrapport. För att underlätta rapporteringen och förbättra kvaliteten pågår arbete med ett nytt ERP-system. I utvecklingsarbetet tar man bland annat hänsyn till de CSRD-krav





som är väsentliga för bolaget. Västbanans mål är att uppfylla rapporteringskraven, men samtidigt försäkra sig om att organisationen inte använder orimligt mycket resurser för att förbereda sig för rapportering och för själva rapporteringen. Västbanan fokuserar på det väsentliga i all sin verksamhet, med andra ord på hållbar järnvägsplanering och hållbart byggande i nästa projektfas. Västbanans särdrag som genomförare av ett stort infrastrukturprojekt beaktas i all verksamhet.

### Fokusområden för Västbanans hållbarhetsarbete

I enlighet med hållbarhetsprinciperna fokuserar Västbanans hållbarhetsarbete på ekonomiskt, etiskt, socialt och miljömässigt ansvar.

Högkvalitativ, noggrann ekonomisk planering och uppföljning är ryggraden i Västbanan-projektet i dess alla skeden. För att minska miljöpåverkan utförs ett aktivt och målinriktat arbete från projektplaneringen ända till ibruktagandet. Dialogen och kommunikationen med intressentgrupperna är viktiga inslag, eftersom projektet aldrig fungerar i ett vakuum och måste ha intressentgruppernas omfattande stöd och godkännande.

Etiskt ansvar är ett väsentligt delområde i hållbarheten under hela projektiden från planering till genomförande. Processerna måste vara i ordning och principerna och riktlinjerna måste omfatta hållbarhetsfrågor på ett omfattande sätt.

### Miljö- och klimatmålen beaktas redan i planeringslösningarna

Under planeringsfasen och planeringen av byggfasen kan man avsevärt påverka miljöpåverkan under projektets hela livscykel. Under dessa faser görs val bland annat av material, energilösningar, logistik och markanvändning. Med dessa val kan man gynna koldioxidsnåla material eller minimera och minska den negativa inverkan på den biologiska mångfalden. Valen kan ha långtgående och betydande konsekvenser. När till exempel frågor som förknippas med markanvändningen diskuteras med kommunerna, kan de beslut som fattas även styra kommunernas övriga hållbarhetsval.



*Projektet fungerar inte i ett vakuum, utan måste ha omfattande stöd och godkännande från intressentgrupperna under varje fas av projektet.*

Västbanan har beaktat och kommer att fortsätta att beakta miljö- och klimatmål proaktivt redan i planeringslösningarna. Klimatprinciper för planeringen har definierats med hänsyn till projektets klimatpåverkan under projektets hela livscykel. Målet har varit att hitta innovativa alternativ för att minska och eventuellt kompensera för utsläpp och miljöpåverkan under byggnation och drift.

### I järnvägsplanerna har man bedömt miljökonsekvenserna på ett omfattande sätt

Vad gäller miljöpåverkan har konkreta åtgärder inom Västbanan-projektet hittills bestått av olika utredningar och undersökningar om miljöpåverkan. Man har genomfört utredningar för att möjliggöra byggfasen och för att identifiera fördelar, nackdelar och övriga konsekvenser av bygg- och driftsfaserna.

I järnvägsplanerna har man inkluderat åtgärder och element för att minska den negativa miljöpåverkan som identifierats i utredningarna. Samtidigt har man kartlagt konkreta och funktionella lösningar för att främja en cirkulär ekonomi i projektet. I järnvägsplanerna har man utförligt bedömt konsekvenserna av buller, konsekvenserna för naturen med hjälp av naturundersökningar, konsekvenserna för luftkvaliteten och vattendragen samt för landskapet och människornas levnadsförhållanden.

Bolaget hade för avsikt att även bedöma den ekonomiska betydelsen av utsläppsminskningar. De ekonomiska konsekvenserna av utsläppsminsk-

ningarna har nu bedömts på en grov nivå, men uppgifterna kommer att preciseras i takt med att planeringen fortskrider.

### Hörande av intressentgrupperna och transparent betonas

Av de sociala konsekvenserna under planeringsfasen betonas hörande av lokalsamhällen och intressentgruppernas engagemang. Det finns ofta väldigt litet egen personal i detta skede, och även om det redan finns många externa tjänsteleverantörer är frågor om arbetssäkerhet och arbetshälsa relativt lätta att hantera. År 2024 ökade Västbanan sin personal från fyra till nio.

Under planeringsfasen är transparent beslutsfattande, upphandling och val av leverantörer särskilt viktiga teman för delområdet etiskt ansvar. Ansvarsfull upphandling är särskilt viktig eftersom en betydande del av stödfunktionerna för administrationen och projektledningen förvärvas från externa tjänsteleverantörer. Upprättandet av järnvägsplaner och de tillhörande inspektionerna, utredningarna och undersökningarna har också erhållits som köpta tjänster. Under järnvägens planeringsfas satsar projektet hundratals experter inom olika områden, planerare, entreprenörer och andra aktörer.

Ur perspektivet för ekonomiskt ansvar är de viktigaste frågorna kostnadseffektiviteten av planeringen och de planer som upprättas och efterlevnaden av ramverket för aktieägarnas förbindelser och EU:s CEF-stöds åtaganden (Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, Connecting Europe Facility). Västbanan söker lösningar som ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är optimala för projektets hela livscykel.

### Konsekvenserna blir synliga och realiseras i byggskedet

Miljökonsekvenserna kommer att bli synliga under byggnationen. Under denna fas orsakas konsekvenserna av energiförbrukningen, resursanvändningen och utsläppen. Till exempel grävningsarbeten, materialtransporter och byggavfall orsakar betydande konsekvenser. Funktio-



nerna på byggarbetsplatsen kan påverka invånarna i närområdet negativt i form av buller, damm och trafik.

De sociala konsekvenserna utgörs främst av det ökande antalet personal, både vad gäller den egna personalen och underleverantörernas personal. Arbetshälso- och arbetssäkerhetsfrågor blir allt viktigare och också mer svårhanterliga. Vad gäller etiskt ansvar betonas vikten av att bekämpa grå ekonomi när man hanterar ett komplext nätverk av partner och underleverantörer.

Vad gäller ekonomi betonas vikten av korrekt dimensionering och kostnadshantering i rätt tid under byggnationen. Betydande kostnader börjar ackumuleras när byggnationen inletts. Med bra planering och projektledning säkerställer man smidigt byggarbete, att man håller tidtabellen och inte överskrider kostnadskalkylen.

### Löften löses in under drift

Miljökonsekvenserna under Västbanans drift beror till stor del på hur infrastrukturen används och upprätthålls. Faktorer som gör skillnad är bland annat energieffektivitet, transporternas koldioxidavtryck och infrastrukturens hållbarhet.

Etiska frågor relaterade till banans underhåll och administration kan ha samband till exempel med jämlikhets- eller tillgänglighetsfrågor. Projektets sociala konsekvenser och andra konsekvenser som påverkar människornas livskvalitet i projektets influensområden är betydande i denna fas, till exempel genom förbättrad rörlighet och ökad ekonomisk aktivitet.

När Västbanan blir färdig kommer den att bli en del av det nationella järnvägsnätet ett banavsnitt åt gången. Västbanan har som mål att lämna över ett projekt som har planerats och genomförts högklassigt. Enligt planerna kan projektet lämnas över i sin helhet senast år 2033.

## HÅLLBARHETSMÅL

# Långsiktigt arbete med hållbarhetsmålen

**Bolagsstyrelsen uppdaterar och godkänner hållbarhetsmålen och -mätarna i enlighet med sin årsplan. Målen och mätarna täcker de delområden av hållbarhet som bedömts som väsentliga. Styrelsen utvärderar och följer upp uppnåendet av hållbarhetsmålen och -mätarna regelbundet.**

Hållbarhet är ett kontinuum och även om hållbarhetsmålen och -mätarna uppdateras årligen fortsätter den långsiktiga utvecklingen av hållbarhetsarbetet genom hela projektet från planeringen till överlämnandet av järnvägsprojektet.

### Tydliga hållbarhetsmål för år 2024

Målen för 2024 omfattade bland annat utveckling av Västbanans hållbarhetsrapportering till den riktning som förutsätts av EU:s hållbarhetsrapportering (CSRD) och den statliga ägarstyrningen. Västbanan ville också fastställa hållbarhetsrapporteringens mål och mätare på ett sådant sätt att de tar hänsyn till övergången från planeringsfasen till byggfasen, varav ett exempel är att beakta biologisk mångfald i målen och mätarna.

Andra utvecklingsobjekt inom hållbarhetsarbetet var till exempel beräkningen av koldioxidavtrycket under byggfasen och uppföljning av utfallet av utsläppsmålen samt utveckling av upphandlingen på ett sådant sätt att hållbarhet är en del av upphandlingsgrunderna. Ett mål var också att fortsätta med utvecklingsprojekten och utredningsarbetet för att avsevärt minska projektets negativa konsekvenser och öka de positiva konsekvenserna för samhället.

### Västbanans hållbarhetsår blev inte som det hade planerats

Vi tog betydande framsteg inom hållbarhetsarbetet även om året blev annorlunda än ursprungligen planerat. Vid bedömningen av årets hållbarhetsmål bör man beakta att Västbanan inte ännu gått in i byggskedet, varmed uppfyllelse av målen relaterade till exempelvis byggplaneringen oundvikligen förblev bristfällig. Det faktum att ägarnas beslutsfattande framskjuts till 2025 har också påverkat de frågor som man under år 2024 har kunnat genomföra både ur perspektivet för projekthelheten och för kostnadshanteringen.

Under 2024 har Västbanan satt sig in i CSRD-kraven och tagit dem i beaktande vid utvecklingen av rapporteringsverktyget. Man har även beslutat att utveckla hållbarhetsrapporteringen enligt CSRD. Till stöd för utvecklingsarbetet anställdes en hållbarhets- och miljöchef i början av 2024, och i mitten av året anställdes en direktör som ansvarar för hållbarheten. Hållbarhetsmålens framskridande under 2024 beskrivs mer ingående i presentationen av varje delområde inom hållbarhetsarbetet.

### De relevanta hållbarhetsfrågorna uppdateras med hjälp av en dubbel väsentlighetsanalys

Under 2025 kommer Västbanan att fortsätta sitt aktiva och målinriktade hållbarhetsarbete. En dubbel väsentlighetsanalys kommer att genomföras som planerat i början av året. Den dubbla väsentlighetsanalysen bedömer och fastställer de relevanta hållbarhetsområdena för Västbanan i enlighet med den process som ingår i CSRD-kraven.

Som en del av den dubbla väsentlighetsanalysen kommer man även att analysera intressentgrupperna, höra intressentgrupperna och ge dem

möjlighet att delta i valet och utvärderingen av relevanta frågor. Tyngdpunkterna för hållbarhetsarbetet kommer att uppdateras på basis av resultaten av dessa analyser. Västbanan kommer att bygga upp en färdplan för utveckling och en konkret plan med vilka man säkerställer att åtgärderna svarar på de identifierade och prioriterade utvecklingsbehoven inom hållbarhet och på intressentgruppernas förväntningar. Vid behov kommer även hållbarhetsprinciperna att uppdateras på basis av den dubbla väsentlighetsanalysen.

Under senare delen av år 2025 kommer hållbarhetsmätare för år 2026 att fastställas på basis av resultaten av den dubbla väsentlighetsanalysen, de uppdaterade tyngdpunkterna, färdplanen och hållbarhetsprinciperna. Avsikten är att publicera den första hållbarhetsrapporten där CSRD-kraven beaktas i början av 2027.



*Den långsiktiga utvecklingen av hållbarhetsarbetet fortsätter under hela projektet från planeringen till överlämnandet av järnvägsprojektet.*

**EKONOMISKT ANSVAR**

# Kostnaderna och besparingsmöjligheterna bedöms noggrant under projektets hela livscykel

**För Västbanan innebär ekonomisk hållbarhet planmässig skötsel av ekonomin, kostnadshantering och förnuftigt beslutsfattande till förmån för projektet och för samhället i stort. Det är också nödvändigt att uppfylla löften genom att skapa och maximera samhälleligt och ekonomiskt mervärde.**

## Målet är att projektet är kostnadseffektivt och skapar värde för samhället

Under planeringsfasen finansieras Västbanan Ab:s verksamhet med ägar-  
nas kapitalinvesteringar och genom CEF-stöd från EU-kommissionen.  
Bolaget har ingen omsättning och är inte avsett att generera vinst. I linje  
med det ekonomiska ansvaret är målet att genomföra projektet kostnads-  
effektivt och att använda resurser förnuftigt under hela projektets livscykel.  
Under år 2024 fortsatte Västbanan att upprätta järnvägsplaner, genom-  
föra markundersökningar och utföra nödvändiga utredningsarbeten. De  
totala kostnaderna för år 2024 uppgick till 11,0 miljoner euro. Största  
delen av kostnaderna aktiverades i balansräkningen. Räkenskapsperio-  
dens förlust blev 220 000 euro.

Västbanan ägnar sig inte åt aggressiv skatteplanering och betalar skat-  
terna i Finland. Enligt Centralskattenämndens förhandsavgörande har  
bolaget rätt att dra av mervärdeskatten på inköpen till verksamheter som

förknippas med planeringen av järnvägsprojektet och -infrastrukturen.  
Nettoeffekten av mervärdesskatten ligger i princip på nollnivå. I slutet av  
2024 uppgick de inköpsrelaterade momsfordringarna till 0,2 miljoner  
euro. Bolaget har dessutom 1,9 miljoner euro i förluster som bekräftats  
i beskattningen från tidigare räkenskapsperioder. Dessa kan användas i  
tio år från och med skatteårets slut. Utnyttjandet av förluster förutsätter  
att bolaget erhåller beskattningsbara inkomster i framtiden. Enligt försik-  
tighetsprincipen har man inte registrerat den beräknade skattefordran  
på 0,4 miljoner euro i bokföringen. Bolagets skatteavtryck under 2024  
bestod av förskottsinnehållningar, skatternas andel av de lagstadgade  
pensions- och arbetslöshetsförsäkringsavgifterna samt av de sociala avgif-  
terna, sammanlagt 0,7 miljoner euro.

Under planeringsfasen genererar Västbanan-projektet ekonomiskt värde  
för samhället i synnerhet genom upphandling men även indirekt genom  
löner och skatter. Enligt regionalekonomisk modellering kanaliseras  
tjänsteupphandlingen under planeringsfasen främst till byggtekniska  
tjänster och samhällsplanering. Den beräknade totala effekten av förvär-  
ven under hela planeringsprojektet på löner och personalbikostnader är  
25,5 miljoner euro och på inkomst- och samfundsskatter 1,6 miljoner euro.  
Under 2024 är motsvarande effekter 3,0 miljoner euro och 0,2 miljoner  
euro. Belöningen av bolagets ledning följer riktlinjerna och principerna i  
statsrådets ägarpolitiska principbeslut. Bolagsstämman beslutar om sty-  
relsemedlemmarnas arvoden.



### Kostnadsbesparingar genom precisering av planerna

Under planeringen har bolaget aktivt kartlagt möjligheterna till kostnadsbesparingar. Under 2023 identifierade man betydande besparingsmöjligheter på ett sådant sätt att de ursprungliga projektmålen inte behöver överges. Ändring av planeringsgrunderna ger bolaget en möjlighet att söka kostnadsbesparingar till exempel genom att genomföra banavsnittet mellan Salo och Lojo med ett spår. Målet för år 2024 var att precisera kostnaderna för byggnationen och de besparingsmöjligheter som identifierats tidigare. Avsikten var att söka ytterligare kostnadsbesparingar på 10 procent i kostnadskalkylen för första byggfasen för Salo-Hajala och Esbo-Hista och att minska den osäkerhet som förknippas med kvantitetsriskerna för hela förbindelsen med minst fem procentenheter. Under år 2024 övergick Västbanan inte i byggskedet. Planeringsfasen och identifieringen av besparingsmöjligheterna under byggfasen kommer att ske senare.

### Aktiv uppföljning av planeringen och tillståndsförfarandet

Projektets administrativa framskridande är starkt kopplat till utvecklingen av kommunernas planprojekt. Järnvägsplaner kan godkännas först efter att kommunernas general- och detaljplaner är färdiga. Västbanan håller aktiv kontakt med kommunerna och följer upp, uppdaterar och rapporterar planeringsläget månatligen i förhållande till projektets tidtabell. Under 2024 framskred en del av planprojekten som planerat. Några planprojekt har framskridit långsammare på grund av tilläggsutredningar.

Inom ramen för projektet kommer man också att under projektets olika faser behöva ansöka om flera tillstånd enligt miljö-, vatten- och naturskyddslagen. Detta kräver gedigen kunskap om tillståndsförfaranden och identifiering av beroendeförhållanden och påverkansmekanismer. Tidtabellerna för och behoven av tillstånd följs upp aktivt, eftersom projektet endast kan framskrida smidigt när tillstånd beviljas i rätt tid. Både vid planeringen och vid tillståndsförfarandena använder man ett uppföljnings-



*Under planeringsfasen genererar Västbanan-projektet ekonomiskt värde för samhället i synnerhet genom upphandling men även indirekt genom löner och skatter.”*

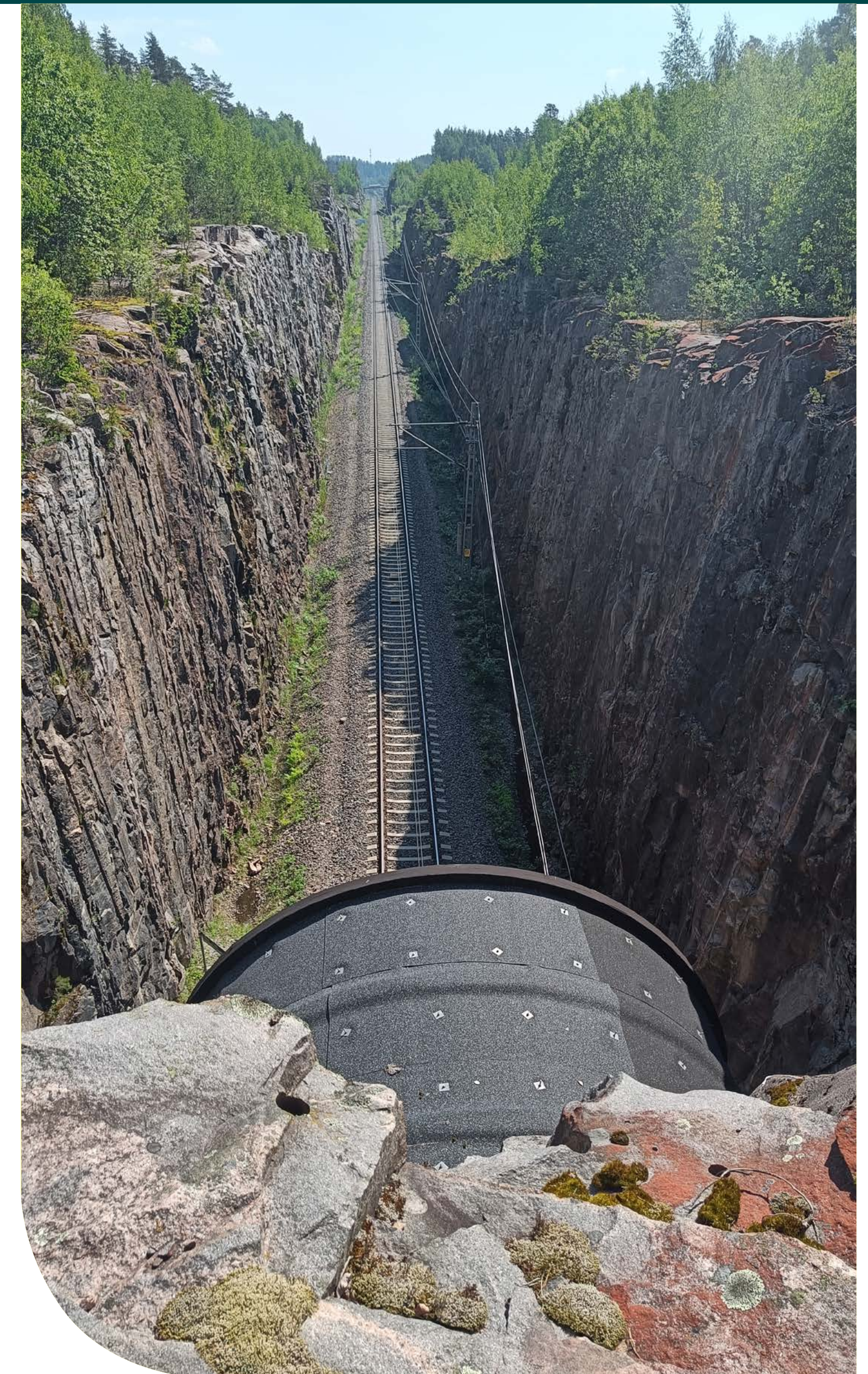
och påverkansverktyg som utvecklas också för att underlätta projektrapporteringen och kommunikationen.

### Kostnaderna av planeringen ligger inom ramen av budgeten och finansieringsåtagandena

Kostnaderna, reserverna, prognoserna och likviditeten följs upp aktivt och rapporteras till styrelsen varje månad. Den totala kostnaden för projektet år 2024 var 11,0 miljoner euro. De totala kostnaderna för planeringsprojektet har hållit budgeten och planeringsprojektet kan genomföras inom ramen för aktieägarnas ursprungliga finansieringsåtaganden.

Alla järnvägsplaner färdigställdes till sina tekniska delar i slutet av 2024, och trots arbetets omfattning kunde projektets planeringsfas genomföras inom tidsplanen och budgeten enligt villkoren för EU-kommissionens CEF-finansiering.

År 2024 var målet för byggplaneringen kostnadseffektivitet. Hur väl man uppnådde målet kunde inte mätas eftersom byggplaneringen inte kunde påbörjas under 2024.



## ETISKT ANSVAR

# Informationsutbyte och transparens är avgörande

Västbanan planerar, utvecklar och bygger ett järnvägsprojekt som ur samhällets synpunkt är betydande och intressant. Det finns ett stort antal intressentgrupper, och de har olika behov och intressen. Staten som ägare har sina egna krav. För att hålla intressentgrupperna nöjda och för att uppfylla deras krav måste Västbanan se till att bolaget alltid arbetar på ett etiskt hållbart sätt och att besluten och riktlinjerna håller även för kritisk granskning.

## Västbanan följer principen om öppenhet och transparens

Inom området för Västbanans etiska ansvar betonas i synnerhet tre teman: ärlig, öppen och transparent affärsverksamhet, ansvarsfull upphandling och undvikande av intressekonflikter. Västbanan följer principen om öppenhet och transparens. Alla anställda förväntas också agera enligt denna princip och i företagets bästa intresse. Västbanans anställda avstår från affärsrelationer eller andra aktiviteter som kunde skapa intressekonflikter med företaget. Västbanan accepterar inte grå ekonomi och beaktar EU:s och FN:s sanktionskrav vid upphandlingen, upphandlingsavtalen och valen av partner.

Västbanan ansvarar för skador som bolaget orsakat. Under planeringsfasen genomför man olika terrängundersökningar i de berörda områdena.

Tunga arbetsmaskiner kan orsaka skador till exempel på vägar och diken. Markägarna kommer att kompenseras för alla eventuella skador som orsakats av undersökningarna, såsom skador på åkrar och trädbestånd, förlust av skördar eller skador på diken, vägar eller skogsmark.

## Vid upphandlingen går man igenom alla relevanta kvalitets- och riskaspekter

Bolagets upphandling regleras av försörjningslagen. Upphandling sker i företagets bästa intresse på det ekonomiskt mest fördelaktiga sättet. Vid upphandlingen går man igenom alla relevanta kvalitets- och riskaspekter och följer konkurrenslagstiftningen och övriga bestämmelser om upphandling. Västbanan konkurrensutsätter upphandlingarna i enlighet med försörjningslagen och informerar om de viktigaste upphandlingarna, såsom avtalen för järnvägsplanen och markundersökningar, på sin webbplats.

Under år 2025 kommer Västbanan att anta verksamhetsprinciper för sina leverantörer som kommer att skapa en ännu starkare grund för allt samarbete.

I enlighet med lagens krav konkurrensutsätter Västbanan alla upphandlingar som överskrider tröskelvärdet enligt EU:s försörjningslag. Västbanans styrelse ska godkänna upphandling vars värde överskrider 443 000 euro. I den mån det är möjligt konkurrensutsätts även inköp under tröskelvärden om deras värde överstiger 60 000 euro. Anbud bör i regel begäras från minst tre leverantörer. Västbanan följer principerna om öppenhet och icke-diskriminering i alla sina upphandlingar.

## Färre inköp jämfört med tidigare

Under år 2024 gjordes färre förvärv jämfört med år 2023 i och med att



alla järnvägsplaner blev färdiga till sina tekniska delar innan sommaren 2024. Under år 2024 har Västbanan fokuserat på att främja de administrativa godkännandeprocesserna med planändringar och tilläggsutredningar. Västbanan har fortsatt konkurrensutsätta sina större upphandlingar, men också förlängt en del av avtalen. Under år 2024 överskred två upphandlingar EU:s tröskelvärden. Dessa godkändes av styrelsen i enlighet med den fastställda processen.

Under år 2024 hade sammanlagt 13 upphandlingar ett värde över 60 000 euro, men under EU-tröskelvärdet. Det totala värdet av upphandlingarna var 2,1 miljoner euro. Av dessa genomfördes fyra upphandlingar genom att begära anbud från minst tre leverantörer. Dessa upphandlingar stod för 34 % av det totala upphandlingsvärdet. De övriga upphandlingarna konkurrensutsattes inte, eftersom man redan tidigare hade förbundit sig till dem och avtalen förlängdes.

Västbanan informerade om de viktigaste upphandlingarna, såsom avtalen för järnvägsplanen och markundersökningar, på sin webbplats.

**Västbanan ska försäkra sig om att bolaget alltid arbetar på ett etiskt hållbart sätt och att besluten och riktlinjerna håller även för kritisk granskning.”**

### Tjänsteleverantörerna ska kunna bevisa att de agerar hållbart

Vid upphandlingar som överskrider EU:s tröskelvärden förutsätter Västbanan av sina tjänsteleverantörer att de kan bevisa att de agerar hållbart i sin verksamhet. På detta sätt kan man försäkra sig om att hållbarhet är en del av det dagliga arbetet hos de tjänsteleverantörer som genomför projektet. I praktiken förutsätter man av avtalspartner att de upprättar håll-

barhetsrapporter eller åtminstone att de har ett hållbarhetsprogram eller en hållbarhetschef.

Under de inledande mötena med betydande leverantörer går man igenom Västbanans hållbarhetskrav och förutsätter att aktörerna för-binder sig till Västbanans hållbarhetsprinciper. Under mötena behandlas dessutom anvisningarna och genomförandet av arbetssäkerhet, kompe-tenskrav, introduktion i arbetet och miljöskydd. Under år 2024 realise-rades detta med alla nio leverantörer. Västbanan anordnade också tre workshoppar om riskerna.

### Under hållbarhetsdagen diskuterades hållbarhet i det dagliga arbetet

Bolaget hade för avsikt att anordna två hållbarhetsdagar under 2024 där man skulle diskutera med nyckelaktörerna hur man kan göra hållbar-het till en del av det dagliga arbetet för att främja projektet. Det fanns inget behov av två hållbarhetsdagar, eftersom byggplaneringen inte har inletts och det uppstod därmed inte några nya uppdrag.

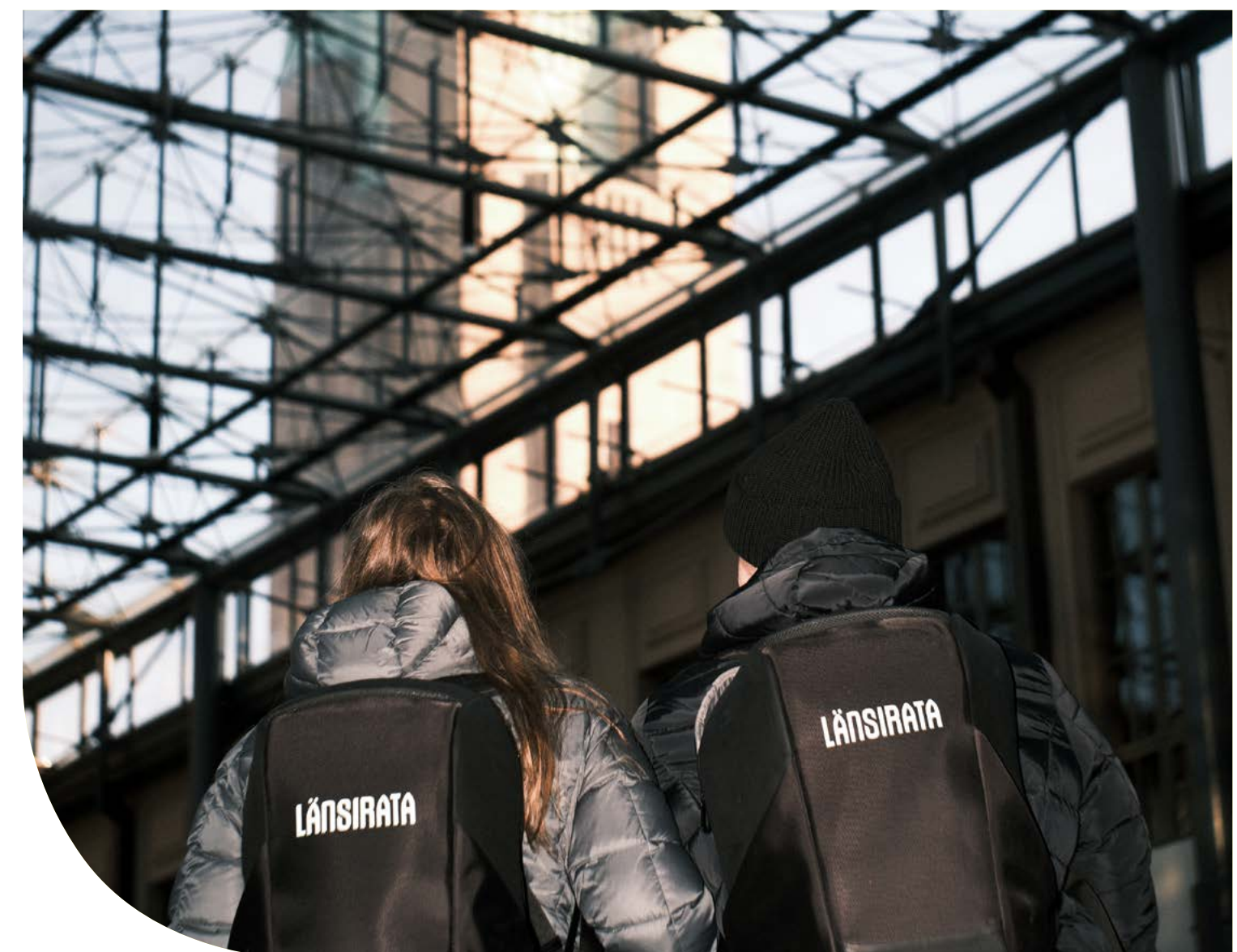
Under våren 2024 anordnades en hållbarhetsdag för en grupp leveran-törer bestående av bland annat planerings- och markundersökningskon-sulter. Temat för dagen var Västbanans hållbarhetsarbete och -principer. De gemensamma spelreglerna granskades tillsammans med aktörerna och relevanta hållbarhetsteman, utvecklingsidéer och konkreta förfarings-sätt diskuterades som en del av varje deltagares bransch. Man gick också igenom projektets utvecklingsplaner för den cirkulära ekonomin och beak-tandet av små vattendrag vid terrängarbeten.

### Att undvika intressekonflikter är en viktig del av den etiska verksamhetskulturen

Att undvika intressekonflikter innebär till exempel att bolagets personal och ledning inte sätter sina personliga eller externa intressen framför bolagets intressen. På detta sätt förblir företagets beslutsfattande objek-tivt, etiskt och rättvist.

Detta är viktigt för Västbanan både ur perspektivet för bolagets verksam-het och ur perspektivet för den stora allmänheten och samhällets förvänt-ningar och krav. Västbanan förväntas agera oklanderligt och ha nolltole-rans för oegentligheter eller olämplig verksamhet. Ett skadat anseende kunde leda till att andra, ekonomiskt betydande risker förverkligas.

Västbanan har tydliga anvisningar och riktlinjer för intressekonflikter. Väst-banan förutsätter att personalen avstår från affärsrelationer eller andra aktiviteter som kunde skapa intressekonflikter med bolaget. Västbanan använder sig av ett Whistleblowing-rapporteringsverktyg där man kan konfidentiellt anmäla observerade eller misstänkta oegentligheter eller osaklig verksamhet. Anonyma anmälningar tas emot och behandlas av Västbanans verkställande direktör, styrelsens ordförande och viceordfö-rande. Som under tidigare år kom det inga anmälningar via visseblåsar-kanalen under 2024.



## SOCIALT ANSVAR

# Öppen kommunikation och välbefinnande för intressentgrupperna

**Västbanans verksamhet påverkar människor och samhällen. Västbanans verksamhet är etisk och transparent och bolaget sörjer för de anställdas säkerhet och välbefinnande. I verksamheten betonas transparens, jämställdhet och jämlikhet både internt och externt gentemot intressentgrupperna. Rättvisa och förtroende är grunden för all Västbanans verksamhet. Vi förutsätter artigt och respektfullt beteende både av våra egna anställda och av våra underentreprenörer.**

Enlighet med god personalpolitik sörjer Västbanan för personalens välbefinnande, arbetssäkerhet och hälsa. Underleverantörerna förutsätts följa säkerhetsbestämmelserna utan några som helst avvikelser samt att respektera mänskliga rättigheter och följa Internationella arbetsorganisationens (ILO) regler.

Under planeringsfasen genomförs en mängd olika kartläggningar och utredningar. Andra aktörer både inom järnvägsbranschen, den övriga infrastrukturbranschen och i samhället i övrigt kan ha nytta av utredningsresultaten och processplanen för projektet. Västbanan samarbetar bland annat med högskolor. Under projektet har representanter från Västbanan hållit föreläsningar på högskolor, och flera examensarbeten på högskolenivå har skrivits om projektet, det senaste år 2024 om möjligheterna till ekologisk kompensation.

**Interaktiv och öppen kommunikation**

Omfattande och öppen interaktion i rätt tid med olika intressentgrupper är en väsentlig del av järnvägsplaneringsprocessen. Syftet är att kommunicera så öppet och transparent som möjligt till alla intressentgrupper om planeringens framskridande och att föra en dialog om projektets konsekvenser. Intressentgrupperna kan följa planeringens framskridande på webbläsarbaserade kartor. De kan också lämna frågor eller feedback direkt till planerarna via webbläsaren, per telefon eller per e-post. Kommunikationens framgång mäts av antalet interaktiva situationer och hur snabbt man får svar på sin fråga.

Västbanan har kommunicerat med kommuner och städer i planeringsområdet om projektet i form av informationsmöten. Feedback från dessa tillställningar och feedback om planerna dokumenteras och bedöms, och de viktigaste innehållen rapporteras till styrelsen som en del av den månatliga projektrapporteringen. Under år 2024 anordnades inga informa-



***Rättvisa och förtroende är grunden för all Västbanans verksamhet. Vi förutsätter artigt och respektfullt beteende både av våra egna anställda och av våra underentreprenörer.”***



*Säkerhet och personalens välbefinnande är av största vikt för Västbanan. Målet är att se till att alla som arbetar med Västbanan banan kan utföra sitt arbete på ett säkert sätt.”*

tionsmöten eftersom planeringsprojektet redan hade framskridit så långt och man inte ännu övergick till byggfasen. Under året anordnade Västbanan dock tillställningar för olika intressentgrupper såsom planerare, landskapsförbund, ämbetsverk, aktörer, leverantörer och konsulter samt för intressentgrupper i orter längs banan. Man höll också aktiv kontakt med intressentgrupperna och besökte till exempel markägare för att diskutera projektets framskridande.

En aktiv dialog med de parter som beslutar om planeringen har också fortsatt. Västbanan har upprättat ett stort antal meddelanden och nyheter om projektets framskridande till olika kommunikationskanaler. Under år 2024 har man tagit emot sammanlagt 34 relevanta frågor eller responser via feedbacksystemet, av vilka 21 besvarades på mindre än sju dagar såsom man satt som mål. Svarsfrekvensen förbättrades från 47 % (2023) till 62 %. Dessutom infördes Microsoft Teams under 2024 som en intern kommunikationskanal.

### Arbetarskyddsledning som en väsentlig del av planeringen

Arbetssäkerhet och de anställdas välbefinnande är av största vikt för Västbanan. Målet är att se till att alla som arbetar med Västbanan kan utföra sitt arbete på ett säkert sätt. Utöver lagstiftningens krav styr Västbanans processer och instruktioner säkert arbete. En stor del av det operativa arbetet nu och under byggfasen utförs av underleverantörer. Därför är underleverantörskedjans arbetarskyddsledning en mycket viktig del av planeringen.



Adekvat utbildning är en förutsättning för en god säkerhetsnivå. Både underleverantörer och Västbanans egen personal förutsätts genomgå utbildningar enligt deras arbetsuppgifter och att deras behörigheter är giltiga. Leverantörerna ska förbinda sig till att följa Västbanans riktlinjer för arbetshälsa och -säkerhet. Dessutom ska leverantörerna ta fram säkerhetsplaner för utförandet av sina uppdrag. Planerna ska godkännas av Västbanan. Leverantören ska utreda arbetsolyckor, föra register över olyckor och tillbud samt fastställa deras orsaker och vidta korrigerande åtgärder för att förhindra liknande olyckor. Underleverantörer ska hålla ett inledande möte om säkerhet och bevisa de yrkes- och säkerhetskompetenser som krävs för arbetsuppgifterna innan arbete inleds. För sin egen personal anordnar Västbanan en säkerhetsintroduktion innan arbete i fält inleds.

### Arbetssäkerhetsnivån övervakas aktivt och verksamheten utvecklas under det kommande året

Säkerhetsavvikelse och -observationer rapporteras inom 24 timmar och utreds inom 7 dagar efter händelsen. Allvarliga olyckor ska omedelbart rapporteras till bolagsledningen. Eventuella brister som observerats ska korrigeras i enlighet med en skriftlig handlingsplan som grundar sig på utredningen. Förebyggande korrigerande åtgärder vidtas på basis av tillbud och observerade risker. Säkerhetsnivån granskas också med arbetar-

skyddsinspektioner i samband med fältbesök. Inspektionerna rapporteras och resultaten behandlas.

Säkerheten på arbetsplatsen mäts efter olycksfrekvens, alltså antalet olyckor på arbetsplatsen som leder till frånvaro per en miljon arbetade timmar. Det långsiktiga målet är olycksfri verksamhet. Under 2024 var målet färre än fem olyckor. Under 2024 inträffade totalt tre olyckor som ledde till frånvaro för entreprenörer. Detta motsvarar en olycksfrekvens på 46,81 för hela Västbanan räknat från entreprenörernas arbetstimmar och arbetstimmar för Västbanans egen personal.

Dessa tre olyckor rapporterades och utreddes som säkerhetsavvikelse. På basis av olyckorna vidtog man korrigerande åtgärder, bland annat kompletterande handledning i säkra förfaringssätt i fält samt säkra arbetsätt i hala områden. Säkerhet har främjats i samarbete med leverantörer genom fältdagar och genomgång av säkerhetsobservationer och -åtgärder. Under år 2024 tog Västbanan fram en kriskommunikationsplan som styr kommunikationen och åtgärderna i händelse av en kris.

Under år 2025 kommer Västbanan att fortsätta utveckla sin arbetssäkerhetsverksamhet genom att bland annat utveckla förfaringssätt och processer för säkerhetsrutiner och uppföljning.

## MILJÖANSVAR

# Minimera negativa effekter, maximera den cirkulära ekonomin

**Miljöansvar är en central del av Västbanans skyldighet att skydda och bevara miljön för kommande generationer. En av planeringsgrunderna för planeringsuppgifterna har varit att projektets miljöpåverkan utreds och minimeras som en integrerad del av planeringen.**

### Projektets negativa miljöpåverkan minimeras under planeringsfasen

Västbanan strävar efter att minimera negativ miljö- och klimatpåverkan under projektets hela livscykel. Projektets konsekvenser för den biologiska mångfalden har identifierats, och man strävar efter att minska de negativa konsekvenserna och öka de positiva konsekvenserna. Projektets klimatpåverkan har beräknats för varje teknikområde under planeringen. Klimatpåverkan kan minskas till exempel genom koldioxidsnåla materialval, cirkulär ekonomi och minimering av stenmaterialtransporter. Västbanan förutsätter att bolagets avtals- och samarbetspartner förbinder sig till minskning av negativ miljö- och klimatpåverkan. Miljöavvikelser följs upp och rapporteras. Under år 2024 förekom det inte några miljöavvikelser.

Stora järnvägsprojekt kan ha betydande konsekvenser för miljön, varför noggrann kartläggning och planering är avgörande för minimeringen av negativ miljöpåverkan. Under planeringsfasen genomförs arkeologiska provgrävningar, mark- och grundundersökningar, grundvattenövervak-

ning, naturutredningar, småvattenkartläggningar, olika mätningar och syner för att fastställa projektets potentiella negativa miljökonsekvenser och hurdana miljörisker som ska hanteras. Sätt att minska och mildra skadliga effekter på miljön, djuren och växterna söks proaktivt. Planerade åtgärder kan vara kortvariga och pågå endast under byggnationen, till exempel vegetationsskydd och behandling av vatten från byggarbetsplatser, eller sträcka sig till projektets hela livscykel, till exempel konstruktion av solexponerade åsar längs banlinjen.

I projektområdet har man till exempel kartlagt de mest centrala konsekvenserna för naturen, naturskydds- och Natura 2000-områdena samt förekomsten av skyddade arter. Västbanan har utvecklat en strategi för främjande arter och planerat gröna korridorer som en del av järnvägsplanen. Under år 2024 har man genomfört kompletterande naturutredningar, till exempel om förekomsten av flygekorrar och hotade naturtyper i planeringsområdet. Möjligheterna för ekologisk kompensation har också utretts.

### Beredskap för riskerna med klimatförändring

Klimatförändringen påverkar den planerade infrastrukturen. Som en del av järnvägsplanerna har man tagit fram en klimatriskbedömning. I planeringslösningarna har man tagit särskild hänsyn till konsekvenserna av nederbörd, översvämningar, temperaturer och andra väderförändringar för infrastrukturen. De ovannämnda väderförändringarna kan leda bland annat till ras av banvallar och vägar samt till problem med underhållet av järnvägs- och vägnätet. Dessa risker kan minskas bland annat med tillräckliga dimensioner för dagvattenlösningar, öppningar i broar och trum-

mor, erosionsskydd och permeabla ytor i landskapsplaneringen samt med skyddsavstånd mot fallande träd.

Trafiken och infrastrukturen har en central roll i mildrandet av klimatförändringen eftersom trafikverksamheten förbrukar en tredjedel av all energi inom EU och står för cirka 23 % av de direkta utsläppen av växthusgaser. EU:s taxonomibestämmelser främjar uppnåendet av EU:s miljömål och den gröna övergången genom att rikta finansieringen till hållbara objekt. Västbanan har upprättat en preliminär bedömning av taxonomieffekterna och kommer att genomföra en väsentlighetsanalys under år 2025.

Under år 2024 kartlades standardiserade metoder för naturrapportering, beräkningsmetoderna och lämpligheten för uppföljning av projektets effekter utan att fatta några faktiska beslut ännu.



**Projektets betydande effekter på den biologiska mångfalden har identifierats och målet är att minska de negativa effekterna och öka de positiva effekterna.**

## CASE

# Byggnadsspecifik bullerkontroll för första gången i Finland

Det finns mycket bebyggelse längs Västbanan. Banlinjen löper vid flera tätorter och har också glest befolkade avsnitt. Omkring 60 kilometer av banan löper också i närheten av en motorväg. 98 kilometer av helt ny järnväg har planerats för Västbanan.

Buller från tågtrafiken kan vara en betydande störningsfaktor. Ljudet som orsakas av tåg kommer främst från lok- och vagnhjulen på rälsarna och skiljer sig till sin natur från buller som orsakas av vägtrafiken. Buller från järnvägen är intermittent, alltså enskilda ljudtoppar på grund av passerande tåg, medan trafikbuller till exempel från motorvägar kan beskrivas som stadigt brus.

Vid järnvägsprojekt i Finland har bullerkontroll hittills endast genomförts i järnvägsområdet, och en betydande del av bullerkontrollmetoderna har förblivit oanvända. Konventionella bullerskydd fungerar bäst i områden med tät bebyggelse och många invånare där flera objekt skyddas av samma bullerskydd. Bullerplank i glesbygdsområden skyddar enskilda objekt och ökar kostnaderna markant, och de skulle nödvändigtvis ändå inte ge ändamålsenliga fördelar.

I Västbanans planeringsprojekt har bullerskyddet vid banavsnittet planerats på ett nytt och kostnadseffektivt sätt. Västbanan planerar att använda sig av fast-

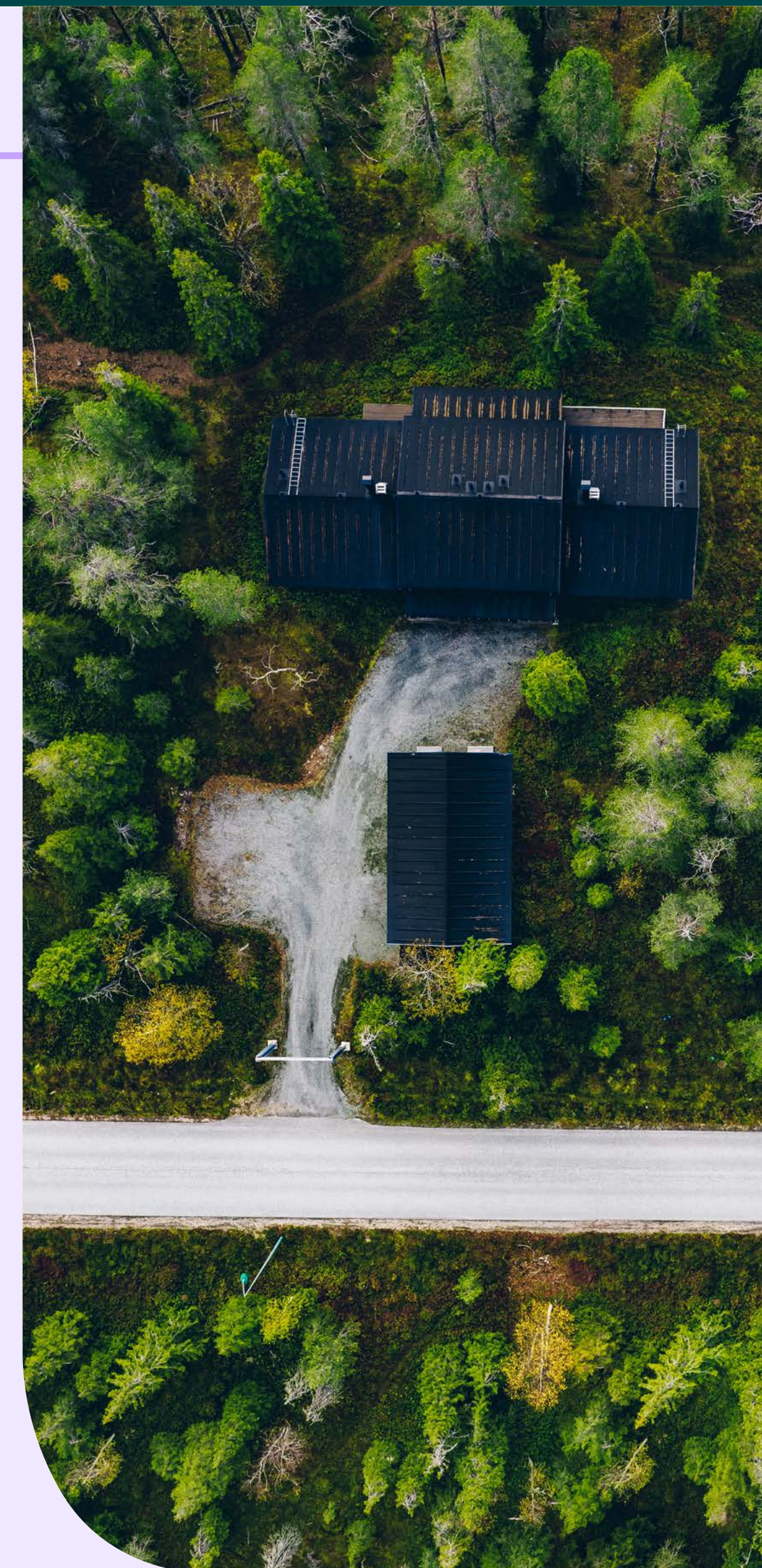
ighetsspecifika bullerförebyggande åtgärder som komplement till traditionella metoder och i vissa fall delvis också som ersättande metoder. I Sverige har motsvarande åtgärder använts redan i flera år, men Västbanan är det första järnvägsprojektet i Finland där man planerar använda nya metoder. Järnvägsplanen för Salo-Hajala har vunnit laga kraft och är den första planen där principerna för fastighetsspecifik bullerbekämpning har presenterats och också godkänts av Traficom.

## Fastighetsspecifik bullerkontroll ökar boendekomforten

Avsikten är att använda fastighetsspecifik bullerbekämpning i hundratals objekt inom Västbanan-projektet. Lösningarna har utvecklats i samarbete med intressentgrupperna, markägare och experter. Man har också tagit hänsyn till fastighetsrättsliga aspekter. Som namnet antyder utförs den fastighetsspecifika bullerbekämpningen på fastigheten och de byggnader som finns på fastigheten. Med fastighetsägarens tillstånd kan bullerolägenheten minskas

genom strukturella lösningar i byggnader eller gårdsplaner, till exempel byte av fönster i fastigheter längs järnvägsspåret, ytterligare isolering av väggar och installation av ljudabsorberande friskluftsventiler. På gårdsplaner kan ljud isoleras med inglasning av terrasser och balkonger. Lättare bullerplank kan byggas i närheten av vistelseområden.

Bullerbekämpning är krävande planeringsarbete som förutsätter specialkunskap. Kärnan i fastighetsspecifik bullerbekämpning finns dock i lättfattlig fysik. Bullerolägenheter från järnvägen kan minskas genom att byta ut fönster eller lägga till isolering till väggstrukturer. Byggnadsspecifik bullerbekämpning förbättrar boendekomforten i järnvägens närhet. Med bullerbekämpning kan man också undvika minskning av fastigheternas värde och onödig inlösen av mark.



## CASE

# Omfattande kartläggnings- arbete för att skydda den biologiska mångfalden i projektområdet

Naturens mångfald är ett livsvillkor för allt liv. Under Västbanans planeringsfas har man utfört ett omfattande och målmedvetet arbete för att försäkra sig om att projektets miljöpåverkan blir så liten som möjligt. Under planeringsfasen har man genomfört omfattande kartläggningar av de olika djur- och växtarterna inom projektområdet och vidtagit flera åtgärder för att skydda den biologiska mångfalden. Förekomsten av hotade naturtyper har också klargjorts i enlighet med resultaten av naturutredningar från 2024.

**M**an strävar efter aktivt skydd av lokala arter och deras livsmiljöer. Till exempel den fridlysta arten grön sköldmossa tillhör arter vars förekomst har noggrant undersökts i områdena i närheten av banavsnittet mellan Esbo centrum och Hista. Dessutom har Västbanan utforskat möjligheterna att flytta grön sköldmossa till ett närliggande naturskyddsområde för att säkerställa en lugn livsmiljö för arten.

## Nya förflytningsrutter genom gröna korridorer

I Västbanans planering har man också tagit hänsyn till djurens rörlighet. Gröna korridorer utnyttjas inom projektet. Dylika lösningar är viktiga för att djur ska kunna röra sig fritt och säkert genom den nya infrastrukturen. Till exempel utterhyllor som placeras under broar gör det möjligt för uttrar att röra sig säkert. På flygekorrs rutter byggs hoppträd och holkar. Myntbacken-tunneln på ungefär en halv kilometer säkrar



bekanta boträd och rutter även för framtida generationer av flygekorror. Under planeringsfasen har man även undersökt möjligheterna för att bygga holkar för fladdermöss för att kompensera för ihåliga träd och gömställen som förstörts.

## Skydd av hela ekosystem som en del av arbetet för biologisk mångfald

Förutom skydd för enskilda arter är det också viktigt att ta hänsyn till kompletta ekosystem. Ett exempel på detta är solexponerade områden, alltså torra områden utan skugga som vanligtvis har sand- eller grusbotten och som är särskilt viktiga för vissa växt- och insektsarter. Västbanan-projektet utövar planerad

ökning av biodiversitet genom att skapa nya solexponerade områden för att ersätta de områden som gått förlorade. Syftet med de nya solexponerade områdena är att återställa de naturliga funktionerna i dessa områden och minska artförlusten.

Att beakta och begränsa förlusten av biologisk mångfald är ett centralt och genomgående tema. Projektområdets biologiska mångfald har undersökts grundligt ända sedan projektet inleddes, och nya åtgärder vidtas kontinuerligt för att främja den. Uppföljning och åtgärder planeras också att fortsätta när banan är klar.

### Innovativa lösningar för att minska klimatpåverkan

På grund av järnvägsprojektets storlek är de eventuella utsläpp som orsakas av projektet också betydande. Därför är det viktigt att leta efter innovativa alternativ för att minska och kompensera för utsläpp som uppstår under byggnationen och driften. I planeringen har man fastställt klimatprinciper som tar hänsyn till projektets klimatpåverkan under projektets hela livscykel.

Vid bedömningen av projektets miljökonsekvenser uppskattade man den årliga minskningen av utsläppen från järnvägstrafiken till 15 500 tCO<sub>2</sub>e. År 2022 hittade man ett sätt att minska utsläppen med mer än 36 % genom att använda jord- och stenmaterial inom projektet, återvunnet stål, grön betong och effektivare arbetsmaskiner. Under år 2023 konstaterade man att genomförande av banavsnittet mellan Salo och Lojo som enkelspårigt skulle minska utsläppen med cirka 20 procent. Västbanan söker fortfarande metoder att minska utsläppen från byggnation och drift, och år 2024 inleddes ett pilotprojekt med en partner för att förbättra uppföljningen av borrharna på arbetsplatsen. Under år 2022 undersöktes möjligheten att använda geotermisk värme för uppvärmning och nedkylning av bland annat stations- och perrongområden, tunnelområden och byggnader i närområdena.

### Noggrann utsläppsberäkning och klimatkonsekvensbedömning

År 2024 uppdaterades utsläppsberäkningarna med uppgifter om de färdigställda planerna. Enligt uppdateringen uppgår banans totala utsläpp till cirka 1 487 kt CO<sub>2</sub>e. Detta motsvarar cirka 16 % av de totala utsläppen från vägtrafiken i Finland år 2022. Cirka 90 % av banans totala utsläpp uppstår av byggnationen och resten av förnyelsen av byggprodukter under de kommande 50 åren. Utsläppen per banmeter motsvarar det genomsnittliga årliga koldioxidavtrycket för en finländare (9,6 tCO<sub>2</sub>e) och är därför betydande, om också typiska för ett större järnvägsprojekt.

Västbanan har kartlagt befintliga verktyg för att beräkna utsläpp och testat lämpligheten av beräkningsprogramvaran ORIS för beräkningen av

koldioxidavtrycket. Möjligheten att beräkna utsläppen (Scope 1, 2 och 3) har också bedömts under projektet. Vid första anblicken verkar detta utmanande på grund av projektets karaktär. Avsikten är att följa klimatutsläppen under byggnationen och att bedöma giltigheten av de mål som bedömts under planeringen. Uppföljningen av klimatutsläppen skulle kunna genomföras till exempel som utsläpp per bankilometer, med beaktande av olika tekniksektorer såsom broar, banstrukturer och tunnlar.

Under 2024 utredde man Västbanans klimatpåverkan där man granskade klimatkonsekvenserna främst genom livscykelutsläpp samt genom förändring av kolsänkor och kolförråd. När banan byggs kommer markområdena att ändras och den årliga tillväxten av vegetation, kolsänkan, att minska. Vegetation kommer också att försvinna från området, vilket minskar kolförrådet med cirka 250–287 kt CO<sub>2</sub>e. I proportion till det totala kolförrådet i Nyland och Egentliga Finland minskar kolförrådet med cirka 0,06 % till följd av projektet.

### Stenmaterialutredningar som motor för cirkulär ekonomi

Cirkulär ekonomi gör det möjligt att utnyttja material och resurser så effektivt som möjligt när man minskar avfallet och användningen av naturresurser. Projektet genererar stora mängder schaktmassor, cirka 17 miljoner kubik, och dessutom cirka 11 miljoner kubik av andra överskottsmassor.

I ett stort infrastrukturprojekt kan resurseffektiviteten ökas avsevärt genom att leta efter verktyg för återanvändning av jordmaterial som lossas. Inom projektet har man gjort ett exceptionellt stort antal olika stenmaterialutredningar som främjar återanvändning och återvinning av stenmaterial under byggfasen. Stenmaterialet i tunnlar och öppna bergskärningar har fastställts genom borrhningar och modellering som har gett information om stenmaterialets lämplighet för olika tillämpningar. I bästa fall är det möjligt att använda stenmaterial till och med i en sådan utsträckning att 85 % av stenmaterial som behövs för banstrukturerna kommer från projektets interna resurser. Detta motsvarar omkring sex miljoner kubik.



## CASE

# Bra planering gör det lättare att utnyttja massor

**M**ed optimal samordning av jordmassorna kan man undvika onödiga förflyttningar, minimera transportkostnader och minska utsläppen. Stödområden för byggnationen används som placerings-, förädlings- och lagringsområden för jordmassor. Stödområdenas antal och placering har stor betydelse. De har planerats så att det maximala transportavståndet mellan objekten är 20 kilometer. Med god planering kan sprängsten transporteras med full utnyttjandegrad till stationen för stenmaterial för krossning, och i returlasten kan man ta med sig kross för botten av den banlinje som ska byggas.

År 2024 slutförde Västbanan utvecklingen av den massbalansrelaterade ORIS-programvaran. Programvaran möjliggör projektspecifik optimering av placeringen av jord- och stenmaterial. Detta projekt är det första i sitt slag i Finland. Med programvaran kan man optimera parametrarna och snabbt och effektivt jämföra och hitta alternativ med de lägsta utsläppen för masshanteringen. Under 2024 har man testat ändringen av parametrarna genom att

jämföra utsläppen och kostnaderna på avsnittet Esbo-Hista mellan användning av flera små jordtippsområden och användning av ett stort jordtippsområde. På basis av jämförelseresultaten minskade användningen av ett stort jordtippsoverföring CO<sub>2</sub>-ekvivalenter med 2 procent och kostnaderna med 19 procent.

Västbanan letar aktivt sätt att utnyttja onödiga schaktmassor i andra projekt i området, till exempel kommunalt miljöbyggande med syfte att förbättra rekreationsbruk av områdena eller attraktionskraften av arbetsplatser och företagsparker.

Västbanan samarbetar med kommuner, läroanstalter, planerare som specialiserar sig på byggnation med stenmaterial och andra aktörer samtidigt som man stödjer regionala investeringar.

# Det finns många möjligheter att använda lera

**U**nder 2024 färdigställdes Västbanans och GTK:s gemensamma förstudie om användningsmöjligheterna för lera som grävs upp i samband med banbygget. Som material för förstudien användes Västbanans bottenutredningar och analyser. Dessa kombinerades med GTK:s geodatamaterial för att skapa en bild av förekomsten av lera och dess egenskaper per område. Områdena för utbyte av jordmassor och deras placering kombinerades med bottenutredningarna och geodata-materialet.

Av projektområdets visualiseringar kan man identifiera bland annat placeringen och djupet av områdena för utbyte av jordmassor samt kvaliteten och kvantiteten av de massor som finns där. Masskoordinering och dess optimering under byggnationen är lättare när lerans egenskaper är kända för hela banområdet i förväg.

Som en del av utredningsarbetet fördes diskussioner både med GTK och med myndigheter och andra

aktörer i branschen. Syftet var att öppna för ny dialog, dela information och diskutera samarbetsmöjligheter. Mer detaljerade diskussioner fördes med representanter för avfallsanläggningar och kraftverk i närheten av banområdena samt med aktörer som tillverkar produkter av lera eller produkter för behandling av lera. Under arbetet utreddes också vilka krav aktörer som använder lera i sina produkter ställer för rålera.

Under diskussionerna upprepades utmaningarna med utnyttjande av lera och behovet av utredningar som genomförs i god tid för att förbättra utnyttjandemöjligheterna, och å andra sidan också aktörernas intresse för detta. Skalan på utnyttjande är betydligt mindre än volymen överskottslera som genereras inom projektet. Det är i regel bäst att använda lera på den plats där den har grävts upp. Lera kan användas för landskapsarkitektur, anläggning av grönområden, bullervallar, grundvattenskydd och som isolering på soptippar.

# Sammanfattning av mål och mätare som styrelsen satt upp

**S**tyrelsen fastställde hållbarhetsmålen och -mätarna för 2024. Målen och mätarna omfattade de delområden i hållbarhet som bedömts vara väsentliga. Styrelsen granskade och följde upp uppnåendet av hållbarhetsmålen och -mätarna regelbundet under året.

Vid bedömningen av uppnåendet av årets hållbarhetsmål bör man komma ihåg att Västbanan inte ännu gått in i byggskedet, varmed uppnåendet av målen relaterade till byggplaneringen oundvikligen förblev bristfälligt. Dessutom har ägarnas beslutsfattande senarelagts till 2025, vilket har påverkat vilka typer av frågor som har varit möjliga och ur perspektivet för projekthelhetens eller kostnadshanteringen förnuftiga att genomföra.

Under 2024 sattes sammanlagt 32 hållbarhetsmål för Västbanan. Största delen av dessa, 20 stycken, uppnåddes fullt ut. Dessutom uppnåddes två av målen delvis. Tre av hållbarhetsmålen uppnåddes inte. Dessutom var 7 av hållbarhetsmålen inte genomförbara under 2024, eftersom projektet inte gick in i byggfasen, varmed det inte var möjligt att uppnå mål med anknytning till byggplaneringen.



# Etiskt ansvar

Uppfyllt helt

Uppfyllt delvis

Ej uppfyllt

| ÄRLIG, ÖPPEN OCH TRANSPARENT AFFÄRSVERKSAMHET                             |                                                                                                                |                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                                    | Mål                                                                                                            | Utfall                                                                                           |
| Öppna principer för konkurrensutsättning och godkännande av upphandlingar | Alla inköp > 60 000 euro har konkurrensutsatts: anbud begärs av minst 3 leverantörer i den mån det är möjligt. | <div></div> 4/13 har konkurrensutsatts. Avtal som inte konkurrensutsatts är avtal som förlängts. |
|                                                                           | Styrelsen godkänner alla inköp över tröskelvärdena i EU:s försörjningslagstiftning.                            | <div></div>                                                                                      |
|                                                                           | De viktigaste genomförda och framtida kommunikas (på webbplatsen)                                              | <div></div>                                                                                      |

| ANSVARSFULL UPPHANDLING                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                                                                                                           | Mål                                                                                                                                                                                     | Utfall                                                                                         |
| Hållbarhetsrapporter av viktiga leverantörer. Om hållbarhetsrapport saknas: finns det ett hållbarhetsprogram/chef som ansvarar för hållbarheten? | Hållbarhetsrapportering finns > Leveranser över tröskelvärdena i EU:s försörjningslagstiftning.                                                                                         | <div></div> En leverantör saknade hållbarhetsprogram eller chef som ansvarar för hållbarheten. |
| Diskussion om hållbarhet med betydande leverantörer                                                                                              | Vi kommunicerar vår hållbarhetspolicy till leverantörerna under den årliga ”hållbarhetsdagen” med syfte att skapa en större förståelse för hur hållbarhet implementeras i vårt projekt. | <div></div>                                                                                    |
|                                                                                                                                                  | Genomgång av Västbanan Ab:s hållbarhetspolicy och skapande av engagemang hos leverantörerna till hållbarhetsprinciperna.                                                                | <div></div>                                                                                    |
| Ansvarsfulla anbudsbegäranden och avtal                                                                                                          | Vi försäkrar oss med hjälp av checklistor om att hållbarhetsaspekterna beaktas i anbudsbegäranden och avtal.                                                                            | Inte genomförbart, Västbanan övergick inte till byggfasen.                                     |

| UNDVIKA INTRESSEKONFLIKTER      |                                                                                                          |             |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Mätare                          | Mål                                                                                                      | Utfall      |
| Anmälningar i visselblåsarkanal | Alla anmälningar har behandlats. De nödvändiga åtgärderna har vidtagits. Anmälningarna har rapporterats. | <div></div> |

Tabellen med hållbarhetsmålen är avsedd att läsas tillsammans med Västbanans hållbarhetsrapport 2024 och kan inte avskiljas till ett separat dokument.

# Ekonomiskt ansvar

Uppfyllt helt

Uppfyllt delvis

Ej uppfyllt

| PRECISERING AV BYGGKOSTNADER OCH BESPARINGAR                                                                                         |                                                                                                                                                                                         |                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                                                                                               | Mål                                                                                                                                                                                     | Utfall                                                     |
| Kostnadskalkylen för Salo-Hajala, Esbo-Hista under den första fasen uppskattas till ungefär 530 miljoner euro (kostnadsnivå 11/2023) | Målet med byggplaneringen för Esbo-Hista och Salo-Hajala är att minska kostnadskalkylen (styrelsemöte 25.1.2024) med minst 10 %.                                                        | Inte genomförbart, Västbanan övergick inte till byggfasen. |
| Den totala kostnadskalkylen för projektet, de maximala besparingarna beaktade, är omkring 3 miljarder euro.                          | Minskning av den osäkerhet som förknippas med kostnadskalkylen för byggnationens kvantitetsrisker (enhetskvantiteter för byggandet) för hela tågförbindelsen med minst 5 procentenheter | Inte genomförbart, Västbanan övergick inte till byggfasen. |

| UPPFÖLJNING AV TILLSTÅNDSFÖRFARANDENA OCH PLANERINGEN AV MARKANVÄNDNING                            |                                                                                                                                                                 |             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Mätare                                                                                             | Mål                                                                                                                                                             | Utfall      |
| Uppföljning av tidtabellen för tillstånden och planeringen i förhållande till projektets tidtabell | Omfattande identifiering av planerings- och tillståndsförfaranden, ömsesidiga beroendeförhållanden och hur dessapåverkar projektets genomförande och kostnader. | <div></div> |
|                                                                                                    | Vidareutveckling av uppföljnings- och påverkansverktyget för planläggning och tillståndsförfaranden som en del av projektrapportering och kommunikation         | <div></div> |

| PLANERINGS- OCH GENOMFÖRANDEKOSTNADER (KALKYL MOT UTFALL) |                                                                                           |                                                            |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                    | Mål                                                                                       | Utfall                                                     |
| Upprättande av byggplaner                                 | Undvika kostnadsöverskridanden vid planering (konsultavtalen för byggplaneringen).        | Inte genomförbart, Västbanan övergick inte till byggfasen. |
| Budgetering/tillförlitligheten av budgetar                | Införa/utveckla egna beräkningsmetoder/-verktyg som behövs för tillförlitlig budgetering. | <div></div>                                                |

Tabellen med hållbarhetsmålen är avsedd att läsas tillsammans med Västbanans hållbarhetsrapport 2024 och kan inte avskiljas till ett separat dokument.

# Socialt ansvar

Uppfyllt helt

Uppfyllt delvis

Ej uppfyllt

| ÖPPEN KOMMUNIKATION OCH TILLGÄNGLIGHET                                |                                                                                                                                 |                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                                | Mål                                                                                                                             | Utfall                                                      |
| Projektkommunikation till kommunerna och städerna i planeringsområdet | Informationsmöten för kommunala beslutsfattare och kommuninvånare inom projektområdet.                                          | Inte genomförbart, Västbanan övergick inte till byggfasen.  |
|                                                                       | Sammanfattningsrapport av tillställningarna                                                                                     | <div></div>                                                 |
| Svar på frågor som skickats till informationskanalerna                | Alla sakliga frågor som ställts under tillställningarna och genom informationskanalerna har besvarats/diskuterats < 7 vardagar. | <div></div> 62 % av kontakterna besvarades inom <7 vardagar |
| Intern kommunikation                                                  | Införa en intern kommunikationskanal                                                                                            | <div></div>                                                 |

| ARBETSSÄKERHET (UNDERLEVERANTÖRER OCH EGEN PERSONAL)                           |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                                         | Mål                                                                                                                                                                                                                                              | Utfall                                                                                 |
| Förfaringssätt och anvisningar som upprätthåller arbetssäkerheten              | Utveckla arbetarskyddsledningen och -kulturen på ett sådant sätt att underentreprenörernas arbetssäkerhetsplaner har granskats och de inledande möten alltid hållits innan fältarbete tillåts                                                    | <div></div>                                                                            |
| De nödvändiga utbildningarna har hållits (till exempel säkerhet vid banarbete) | Underentreprenörernas och Västbanan Ab:s personal har giltiga behörigheter enligt bestämmelserna för de arbeten som ska utföras                                                                                                                  | <div></div>                                                                            |
| Olyckor och tillbud                                                            | Olyckor utreds inom sju (7) dygn efter incidenten – de praktiska korrigerande åtgärderna har presenterats<br>Bolaget informeras omedelbart om allvarliga olyckor hos Västbanan Ab eller underentreprenörerna och om andra olyckor inom 24 timmar | <div></div>                                                                            |
| Olycksfrekvens – arbetsplatser och Västbanan Ab:s egen personal                | Olyckor och tillbud bedöms och utvecklingsåtgärderna registreras skriftligen                                                                                                                                                                     | <div></div>                                                                            |
|                                                                                | Inga dödliga olyckor                                                                                                                                                                                                                             | <div></div>                                                                            |
|                                                                                | Olycksfrekvens < 5 miljoner arbetstimmar på Västbanan Ab:s arbetsplats (Infra). Vid beräkningen av olycksfrekvensen tar man även hänsyn till eventuella olyckor bland Västbanans egen personal.                                                  | <div></div> Olycksfrekvens 46,81 (3 olyckor som ledde till frånvaro hos entreprenörer) |

Tabellen med hållbarhetsmålen är avsedd att läsas tillsammans med Västbanans hållbarhetsrapport 2024 och kan inte avskiljas till ett separat dokument.

# Miljöansvar

Uppfyllt helt

Uppfyllt delvis

Inte uppfyllt

| MINIMERA MILJÖPÅVERKAN, TAXONOMIPÅVERKAN, INGEN NETTOFÖRLUST AV DEN BIOLOGISKA MÅNGFALDEN                                                                               |                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mätare                                                                                                                                                                  | Mål                                                                                                                                                | Utfall                                                                                                                                          |
| Beaktande av MKB:s motiverade slutsats i byggplaneringen: till exempel bul-<br>lerbekämpning, landskapsarkitektur, strategi för främmande arter, fornminnes-<br>områden | Vid planeringen minskar man aktivt de negativa konsekvenser som kommit fram vid utredningarna och söker<br>lösningar också genom cirkulär ekonomi. | <div></div>                                                                                                                                     |
| Taxonomins påverkan på projektets genomförande                                                                                                                          | Identifiera och bedöma taxonomins direkta och indirekta verkningar och<br>bereda en väsentlighetsanalys enligt CSRD.                               | <div></div> Preliminär bedömning av taxono-<br>mins verkningar har genomförts.<br>Väsentlighet analysen kommer att<br>genomföras under år 2025. |
| Utveckla naturrapporteringen                                                                                                                                            | Standardiserade metoder för naturrapportering och deras lämplighet för uppföljning av projektets konsekvenser<br>kartläggs.                        | <div></div>                                                                                                                                     |
| MINSKNING AV KOLDIOXIDUTSLÄPPEN                                                                                                                                         |                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                 |
| Mätare                                                                                                                                                                  | Mål                                                                                                                                                | Utfall                                                                                                                                          |
| CO <sub>2</sub> -innovativitet                                                                                                                                          | Presentera metoder för ytterligare minskning av CO <sub>2</sub> -utsläpp under byggfasen.                                                          | <div></div>                                                                                                                                     |
|                                                                                                                                                                         | Uppskatta den ekonomiska dimensionen av utsläppsminskningarna.                                                                                     | Inte genomförbart, Västbanan<br>övergick inte till byggfasen.                                                                                   |
| Utsläpp under byggnationen<br><br>Utsläpp under drift                                                                                                                   | Söka ytterligare sätt att minska utsläpp under byggnation och drift.                                                                               | <div></div>                                                                                                                                     |
|                                                                                                                                                                         | Granska kompensationsmöjligheterna för projektet.                                                                                                  | <div></div>                                                                                                                                     |
| Beräkning av koldioxidavtrycket                                                                                                                                         | Beredning av en koldioxidavtrycksmätare för byggfasen.                                                                                             | Inte genomförbart, Västbanan<br>övergick inte till byggfasen.                                                                                   |

Tabellen med hållbarhetsmålen är avsedd att läsas tillsammans med Västbanans hållbarhetsrapport 2024 och kan inte avskiljas till ett separat dokument.

# VÄSTBANAN



## MIKKO HÄMEENNIEMI

Chef, kommunikation och hållbarhet  
044 292 1803  
[mikko.hameenniemi@lansirata.fi](mailto:mikko.hameenniemi@lansirata.fi)



## RIITTA HELIÖ

Miljö- och hållbarhetschef  
040 832 9754  
[riitta.helio@lansirata.fi](mailto:riitta.helio@lansirata.fi)

Västbanans personal syns i bilderna av fältarbete under detta projekt.  
Vissa av bilderna är illustrationer.

[lansirata.fi](https://lansirata.fi) / [x.com/lansirata](https://x.com/lansirata) / [linkedin.com/company/lansirata-oy](https://linkedin.com/company/lansirata-oy)



### KÄLLOR TILL FAKTARUTAN PÅ SIDAN 5:

*Entimmeståget till Åbo – effektanalys (28.2.2023)*

*Strategiska järnvägsprojekt - Vilka helheter kommer att påverkas av det stora projektet när det blir färdigt, alltså under drift? (mars 2023)*

*Gaia - resultat av den regionalekonomiska modelleringen*

# VÄSTBANAN



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Innehållet i denna publikation är ensamt  
Västbanan Ab:s ansvar och återspeglar  
inte nödvändigtvis Europeiska unionens  
åsikt.