



LÄNSIRATA

Vastuullisuusraportti 2025



Euroopan unionin
osarahoittama

Tämän julkaisun sisällöstä vastaa yksin
Länsirata Oy, eikä se välttämättä vastaa
Euroopan unionin mielipidettä.

Sisältö

Hankkeen esittely	3
Toimitusjohtajan ja hallituksen puheenjohtajan katsaus	6
Vuoden 2025 kohokohdat	8
Vastuullisuuden johtaminen	9
Vastuullisuustavoitteet	16
Vastuullisuuden tiekartta	17
Eettinen vastuu	19
Taloudellinen vastuu	20
Sosiaalinen vastuu	22
Ympäristövastuu	24
Yhteenveto hallituksen asettamista tavoitteista ja mittareista	28

LÄNSIRATA-HANKKEEN ESITTELY

Sujuvat yhteydet lisäävät alueiden elinvoimaisuutta

Länsirata on Helsingin ja Turun välille suunnitteilla oleva luotettava ja nopea raideyhteys, joka tuo uusia alueita raideyhteyden pariin ja lyhentää merkittävästi kaupunkien välistä matka-aikaa. Länsirata on syntynyt vastauksena hyvinvoinnin ja kasvun tarpeisiin. Tulevaisuuden menestys syntyy hyvistä yhteyksistä, saavutettavuudesta sekä alueiden elinvoimaisuudesta. Länsirata edistää näitä kaikkia.

Uusi Helsinki–Turku-raideyhteys koostuu neljästä osasta: Espoon kaupunkiradasta, Espoo–Salo-oikoradasta, Salo–Kupittaa-kaksoisraiteesta sekä Turun ratapiha-alueesta ja kaksoisraiteesta Kupittaan asemalta Turun päärautatieasemalle.

Länsirata Oy:n vastuulle kuuluvat Espoo–Salo-oikorata ja Salo–Kupittaa-kaksoisraide, joille yhtiö laatii ratasuunnitelmat ja vastaa raideyhteyksien rakentamisesta. Espoon kaupunkirata ja Turun ratapiha-alue ovat Väyläviraston vastuulla. Valmistuessaan uusi Helsinki–Turku-raideyhteys siirtyy kokonaisuudessaan osaksi valtion rataverkkoa.

HANKKEEN HYÖDYT

LÄNSIRADAN ARVIOIDUT HYÖDYT NUMEROINA

- Arvioiden mukaan Länsiradan mahdolliset vaikutukset Suomen bruttokansantuotteeseen ovat noin **5–6 miljardia euroa** kolmenkymmenen vuoden aikana.
- Valtiovarainministeriön selvityksessä Länsiradan mahdollistamat kehitystuotot julkisomisteisella maa-alueella on arvioitu olevan **1,1 miljardia**.
- Länsiradan vaikutusalueella asuu noin **1,7 miljoonaa ihmistä** ja rata tuo raidelähiliikenteen puolelle miljoonalle uudelle suomalaiselle.
- Hanke tuottaa valmistumiseen asti työllisyyttä miltei **15 000 henkilötyövuoden** edestä.
- Palkkatuloina ja veroina suunnittelu- ja rakentamisvaiheesta yhteiskunnalle palautuu noin **750 miljoonaa euroa**. Verotulojen osuus kunnille ja valtiolle on yli **260 miljoonaa**.
- Laskelmissa ennakoidaan Länsiradan tuovan pelkästään Varsinais-Suomeen vuoteen 2050 mennessä **175 000 yöpymistä** enemmän kuin ilman ratahanketta. Tämän puolestaan arvioidaan tuovan **130 miljoonan euron** matkailutulot.
- Raidehankkeet tuovat konkreettista taloudellista hyötyä myös kiinteistöjen arvolle. Suomessa tehtyjen havaintojen perusteella kiinteistöjen arvon nousu raidehankkeen varrella on ollut **2–6 % nopeampaa** kuin muualla.
- Merkittäviä kaavahankkeita Länsiradan varrelle on suunniteltu muun muassa Espoon Histaan, jonne on suunnitteilla **15 000 uutta asukasta**. **10 000 uuden asukkaan** alueita on suunniteltu Vihdin Nummelaan ja Lohjan Lempolaan.

LÄNSIRATA LYHYESTI

LÄNSIRATA OY

- Vastaa Helsinki–Turku-välin nopean junayhteyden suunnittelusta ja rakentamisesta
- Osakkaina suunnitteluvaiheessa Suomen valtio, Turku, Espoo, Helsinki, Salo, Lohja, Vihti ja Kirkkonummi
- Henkilöstöä 9
- Kumppaneina satoja eri alojen asiantuntijoita, suunnittelijoita, urakoitsijoita ja muita toimijoita
- Suunnitteluvaihe työllistänyt kokonaisuudessaan n. 1000 henkilöä

HANKKEEN KOKO JA RAHOITUS ERI VAIHEISSA

- Yhtiön osakkeenomistajien rahoitussitoumusten kokonaismäärä 77,35 M€
- EU-tukea myönnetty 50 % hyväksytyistä suunnittelukustannuksista (enintään 37,5 M€)
- Ensimmäisen rakentamisvaiheen kustannusarvio 1,3 miljardia euroa
- Koko hankkeen kustannusarvio n. 3 miljardia euroa

Länsirata tuo mahdollisuuden luotettavaan ja nopeaan liikenteeseen

Valmistuessaan Länsirata tuo mahdollisuuden lähiliikenteeseen puolelle miljoonalle suomalaiselle uusilla paikkakunnilla Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa. Länsirata luo eteläiseen Suomeen 1,5 miljoonan ihmisen työssäkäyntialueen, jota yhdistää luotettava ja nopea raideyhteys.

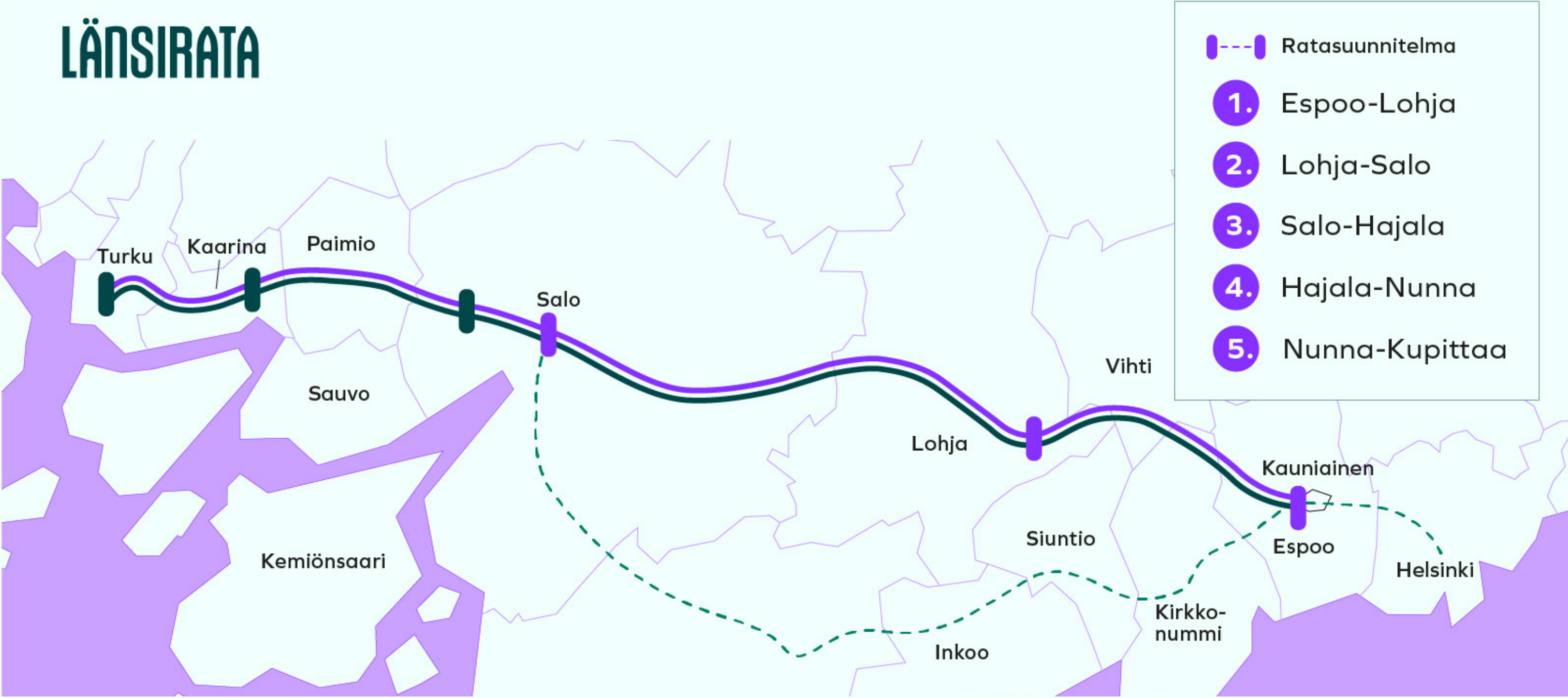
Länsirata on selvittänyt laajasti hankkeen taloudellisia, yhteiskunnallisia ja aluetaloudellisia vaikutuksia. Selvitysten perusteella Länsiradan hyödyt ovat erityisesti alueiden elinvoimaisuuden kasvussa.

Saavutettavuus paranee kaikissa radanvarren kunnissa matka-aikojen lyhentyessä ja raideliikenteen luotettavuuden lisääntyessä. Nopea Helsinki–Turku-yhteys ja uudet lähiliikenteen mahdollisuudet kasvattavat työssäkäynti- ja asiointialueita. Työvoiman parempi liikkuvuus on iso kansantaloudellinen kysymys, mutta samalla kyse on ihmisten elämänlaadun kohentumisesta.

Parempi saavutettavuus houkuttelee **työntekijöitä ja yrityksiä** radanvarren sekä pääteasemien kuntiin, tehden alueista entistä houkuttelevampia **investointikohteita**. Samalla luotettava raideyhteys vahvistaa alueen investointiympäristön vakautta. Hankkeen myötä lisääntyvä asukasmäärä ja kehittyvä yritys-elämä näkyvät kuntien taloudessa kasvavina yhteisö- ja tuloveroina.

Vetovoiman kasvaessa alueet houkuttelevat uusia asukkaita, mikä lisää palveluiden kysyntää ja tarjontaa ja siten kasvattaa **alueiden ostovoimaa**. Sujuvat yhteydet myös kasvattavat mahdollisuuksia käyttää palveluita laajemmalla alueella.

Länsiradan myötä maankäytön mahdollisuudet muuttuvat, kun **tonttien ja kiinteistöjen arvo** nousee asemaseutujen muuttuessa solmukohdiksi. Samalla hankkeen vaikutusalueelle on mahdollista rakentaa kokonaan uusia asuinalueita sekä tiivistää asumista ja tehdä kestävämpää aluesuunnittelua.



Välittömistä vaikutuksista Länsiradan **työllistämisaikutukset** sekä suunnittelu- että rakentamisvaiheessa ovat merkittävät. Vaikutusten on arvioitu olevan noin 15 000 henkilötyövuotta.

Ratasuunnitelmat teknisin osin valmiita – kaksi suunnitelmaa hyväksytty

Länsiradan vastuulla olevat kuusi ratasuunnitelmaa ovat teknisin osin valmiit. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hyväksyy Länsiradan ratasuunnitelmat. Ratasuunnitelmista kaksi on hyväksytty: Salo–Hajala joulukuussa 2024 ja Espoo–Hista lokakuussa 2025. Kaksi Salon ja Turun välille sijoittuvaa ratasuunnitelmaa (Hajala–Nunna ja Nunna–Kupittaa) Traficom asetti nähtäväksi kesällä 2025. Länsirata on saanut molempiin liittyvät lausunnot ja valmistellut niihin vastauksia. Muita ratasuunnitelmia viedään eteenpäin hallinnollisessa prosessissa ja suunnitteluhanke päättyy, kun kaikki ratasuunnitelmat ovat lainvoimaisia.

Länsirata Oy aloitti elokuussa 2025 Lohja–Salon ratasuunnitelman päivitystyön, joka toteutetaan yhtiön omistajien vuonna 2023 tekemän päätöksen mukaisesti. Suunnitelman päivityksellä haetaan kustannussäästöjä osittaisesta yksiraiteisuudesta ilman merkittäviä vaikutuksia hankkeen kokonaishyötyihin. Päivitystyö valmistuu kesällä 2027 eikä se vaikuta hankkeen kokonaisaikatauluun, sillä Lohja–Salon yhteysvälin rakentaminen on osa hankkeen toista rakentamisvaihetta ja sen rakentamissuunnittelu voisi alkaa aikaisintaan vuonna 2027.

Länsirata Oy:n suunnitteluhanke on rahoitettu omistajien pääomasijoituksilla ja EU-komission myöntämällä CEF-rahoitustuella. Suunnitteluhanke on edennyt CEF-rahoitustuen mukaisessa aikataulussa ja kustannusraamissa. Suunnitteluhanke saatetaan loppuun osakkaiden alkuperäisillä rahoitustoumuksilla.

Valmiina rakentamisvaiheeseen

Länsirata Oy on valmis siirtymään rakentamisvaiheeseen. Rakentamisvaihe voidaan aloittaa jo ratasuunnitelmien hallinnollisten prosessien aikana, jolloin rakentamisvaihetta ja hallinnollisia prosesseja toteutetaan rinnakkain. Käytännössä rakentamisvaiheeseen siirtyminen tarkoittaa yksityiskohtaista rakentamissuunnittelua vuodesta 2026 alkaen ja varsinaisen rakentamisen aloitusta vuonna 2027.

Valmistuessaan Länsirata siirtyy osaksi valtion rataverkkoa. Länsiradan tavoitteena on luovuttaa laadukkaasti suunniteltu ja toteutettu hanke. Tämä tapahtuu suunnitelmien mukaan kokonaisuudessaan arviolta 2030-luvun puoliväliin mennessä.

Neuvottelut rakentamisvaiheeseen siirtymisestä käynnissä

Länsirata Oy:n omistajien välillä solmittiin esisopimus rakentamisvaiheeseen siirtymisestä kesällä 2024. Osakkaat aloittivat syksyllä 2024 neuvottelut rakentamisvaiheeseen siirtymisen ehdoista ja uudesta osakassopimuksesta. Neuvottelut saatiin päätöksen lokakuun lopussa 2025, jonka jälkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen osakassopimus vietiin osakkaiden toimivaltaisten päätöksentekoelementtien käsiteltäväksi.

Länsirata Oy:n kuntaosakkaista Turun kaupunki, Espoon kaupunki, Vihdin kunta, Lohjan kaupunki ja Salon kaupunki hyväksyivät neuvotellun osakassopimuksen ja ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen siirtymisen. Kirkko-



nummen kunta puolestaan ei hyväksynyt osakassopimusta. Osakkaat neuvottelevat päätöksen vaikutuksista ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen ja yhtiö siirtyy ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen sitä koskevan osakassopimuksen voimaantulon jälkeen.

Pekka Ottavainen
Toimitusjohtaja



TOIMITUSJOHTAJAN JA HALLITUKSEN PUHEENJOHTAJAN KATSAUS

Osakasneuvottelut saatiin päätökseen ja vastuullisuustyössä otettiin selkeä askel eteenpäin

Vuonna 2025 Länsiradan osakasneuvottelut saatiin päätökseen ja kuntaomistajat käsittelivät osakassopimuksen valtuustoissaan. Tuotimme yhtiönä omistajille heidän päätöksentekoaan tukevan materiaalin heidän toivomassaan aikataulussa ja siinä laajuudessa, että päätökset oli mahdollista tehdä. Päätökset itsessään menivät pitkälti niin kuin oli suunniteltukin. Kirkkonummen kielteisen päätöksen myötä omistajat jatkavat uuden osakassopimuksen työstämistä. Yhtiössä valmistaudumme näiden neuvotteluiden lopputuloksen mukaisiin jatkoaskeliin.

Tärkein tavoite saavutettiin

Länsirata Oy:n ja sen palveluksessa olevien ihmisten näkökulmasta vuoden tärkein tavoite saavutettiin, kun päätöksentekoon päästiin. Päällimmäinen tunne vuodesta 2025 on onnistuminen. Suurta hanketta viedään eteenpäin aina sitkeästi patkka kerrallaan. Jokainen länsiratalainen on tehnyt oman osuutensa, ja kaikki ovat olleet sitoutuneita yhteiseen tavoitteeseen.

Hallinnollinen työ ja hankkeen suunnittelu on edennyt mallikkaasti suunnitelmien mukaan ja pitänyt länsiratalaiset kiireisinä. Lohja-Salon ratasuunnitelman päivitystyö käynnistyi ja Länsirata julkaisi päivitetyn rakentamisen aikataulun. Traficom hyväksyi Länsiradan toisen ratasuunnitelman, kun Espoon ja Histan välinen ratasuunnitelma hyväksyttiin lokakuussa.

Vahvaa kehitystä ja aktiivista viestintää

Johtoryhmän työtä on kehitetty ja uusi projektijohtaja on tuonut oman laajan ja pitkän kokemuksensa hankkeeseen. Länsiradan osaaminen ja resurssit ovat juuri sillä tasolla, jolla niiden kuuluukin olla tässä kohtaa hanketta. Kun perusasiat ovat kunnossa, on hyvä lähteä kehittämään ja vahvistamaan yhtiötä ja organisaatiota siirryttäessä kohti rakentamisen aloitusta.

Vuonna 2025 kehitettiin myös oman henkilöstön osaamista. Länsiradan tiimi on tutustunut erilaisiin hankkeen toteutusmallivaihtoehtoihin ja käynyt keskusteluja aiemmin toteutettujen hankkeiden avainhenkilöiden kanssa. Myös tietohallinnon ja hankintamenettelyjen prosesseja on parannettu.

Sidosryhmät ovat olleet koko vuoden kiinnostuneita Länsirata-hankkeesta ja sitä kautta myös Länsiradasta yhtiönä. Yhtiön yhteydenpito omistajiin tiivistyi entisestään osakasneuvotteluiden aikana. Tavoitteena on kehittää yhteistyötä koko omistajakunnan kanssa niin, että kaikki saavat jatkossakin kaiken tarvitsemansa tiedon ajallaan ja sovitussa laajuudessa. Samalla tavalla yhteistyötä kehitetään muidenkin tärkeiden sidosryhmien, esimerkiksi Väyläviraston, suuntaan.



Kari Savolainen
Hallituksen puheenjohtaja

Länsirata-hanke on ollut valtakunnallisesti runsaasti esillä mediassa. Vaikka suuri osa mediahuomiosta keskittyi hankkeen poliittiseen päätöksentekoon, myös hankkeen eteneminen ja sen toteuttamisen käytännön vaikutukset omistajakuntiin ja -kaupunkeihin kiinnostivat. Yhtiö on viestinyt aktiivisesti erityisesti hankealueilla, joissa kiinnostuksen kohteena ovat käytännön vaikutukset arkeen, kun rakentaminen aikanaan lähtee liikkeelle.

Kaksoisolennaisuusanalyysi ja sidosryhmäanalyysi toteutettiin suunnitellusti

Vastuullisuuden näkökulmasta otettiin vuonna 2025 selkeä askel eteenpäin, toteutetut kaksoisolennaisuusanalyysi ja sidosryhmäanalyysi olivat tärkeitä ja hyödyllisiä. Länsirata julkaisi myös uudet vastuullisuuden verkkosivut. Kaksoisolennaisuusanalyysin ja sidosryhmäanalyysin pohjalta päivitettiin vastuullisuuden kärkiteemat ja datapisteet mittareineen. Vaikka painotuksiin ei suuria muutoksia tullutkaan, on tärkeää, että ne perustuvat myös ulkopuolisten sidosryhmien näkemyksiin.

Valtio-omistajan kautta Länsirataan kohdistuu vastuullisuuden osalta selkeitä vaatimuksia koskien muun muassa vastuullisuusraportointia. Kaksoisolennaisuusanalyysin pohjalta päästään kehittämään myös raportointia, vaikka regulaatiomuutosten takia CSRD ei sellaisenaan Länsirataa yhtiönä koskisikaan. Tulevan raportoinnin suhteen Länsirata Oy tulee noudattamaan valtio-omistajan vaatimuksia. Rakentamisvaiheessa vastuullisuusraportoinnin merkitys kasvaa ja kaksoisolennaisuusanalyysi ja sidosryhmäanalyysi tuovat hyvän pohjan myös prosessien ja toiminnan konkreettiselle kehittämiselle.

Länsirata on infrahankkeiden suunnannäyttäjä

Länsirata haluaa yhtiönä olla infratoimialan edelläkävijä. Tavoitteena on kehittää ja testata menetelmiä ja prosesseja, joita myös muut toimijat voivat ottaa myöhemmin käyttöön ja hyödyntää tulevissa hankkeissa. Kun hanketta toteutetaan yhtiömallilla, syntyy yhteistyössä muiden alan toimijoiden kanssa uusia toteutustapoja, joista on hyötyä koko toimialalle ja koko Suomelle.

Suomessa on käynnissä ratalain uudistamistyö, jossa joudutaan huomioidaan uudet tavat toteuttaa ratainfrahankkeita. Hankeyhtiömallin vaikutukset ratalain valmisteluun näkyvät potentiaalisesti ainakin niin, että esiin nousee asioita, joita ei aikaisemmin ole edes osattu miettiä. Lainsäädännönkin on elettävä ajassa ja kehityttävä muuttuvan maailman mukana.

Raideleveyskysymys on yksi lähitulevaisuudessa ratkaistavista asioista Suomessa. Länsiradalla tilannetta seurataan, osallistutaan keskusteluun ja varaudutaan tekemään päätöksen mukaiset toimenpiteet. Suomen liikennejärjestelmän ja ratainfraan kehittämisen kannalta päätös eurooppalaisesta raideleveydestä on iso ratkaisu.

Suomen linjaus vaikuttaa paitsi liikkuvuuteen monella tasolla, myös kilpailun vapauttamisen edellytyksiin ja keinovalikoimaan. Mielenkiintoista on, millaisia ratkaisuja Suomessa tehdään ja miten pitkälle horisonttiin katsotaan. Raidелеveyskysymys on kuitenkin vuosikymmenten asia.

Länsirata Oy:n osalta ratalain uudistaminen ja Suomen linjaukset eurooppalaiseen raideleveyteen vaikuttavat osaltaan yhtiön toimintaan tulevina vuosina. Seuraamme asioiden kehittymistä ja kun ratkaisuja tehdään, otamme ne huomioon Länsiradan toiminnassa.

Vahvana kohti rakentamisvaihetta

Merkityksellisin asia menneessä vuodessa on ollut suunnitteluvaiheen eteneminen kohti ensimmäistä rakentamisvaihetta. Omistajien linjausten mukaisesti selväksi on tullut myös se, että Länsirata siirtyy aikanaan osaksi valtion rataverkkoa.

Vuonna 2026 Länsiradan organisaation tavoitteena on kasvaa ja kehittyä, kun tekemisen painopiste siirtyy suunnittelusta rakentamiseen. Suunnitteluvaiheen aikainen organisaatio on tehnyt hyvää työtä ja siirryttäessä rakentamisvaiheeseen tarvitaan myös lisää tekijöitä ja uudenlaisia kyvykkyyksiä. Hankkeen edetessä myös osallistujajoukko kasvaa urakoitsija- ja toimittajaverkostolla. Ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen siirtyminen

tarkoittaa myös sitä, että suunnitteluhankkeeseen verrattuna talouden luvut kasvavat moninkertaisiksi.

Hankkeen kustannustehokkaiden, riskejä hallitsevien ja ympäristöasiat huomioon ottavien toimintatapojen kehittäminen jatkuu vahvana myös vuoden 2026 aikana.



Vuoden 2025 kohokohdat



2. Uudet vastuullisuuden verkkosivut kokoavat Länsiradan vastuullisuustyön helppolukuisesti kokonaisuudeksi



3. Lohja–Salon ratasuunnitelman päivitystyö käynnistyi tavoitteenaan kustannussäästöjen varmistaminen



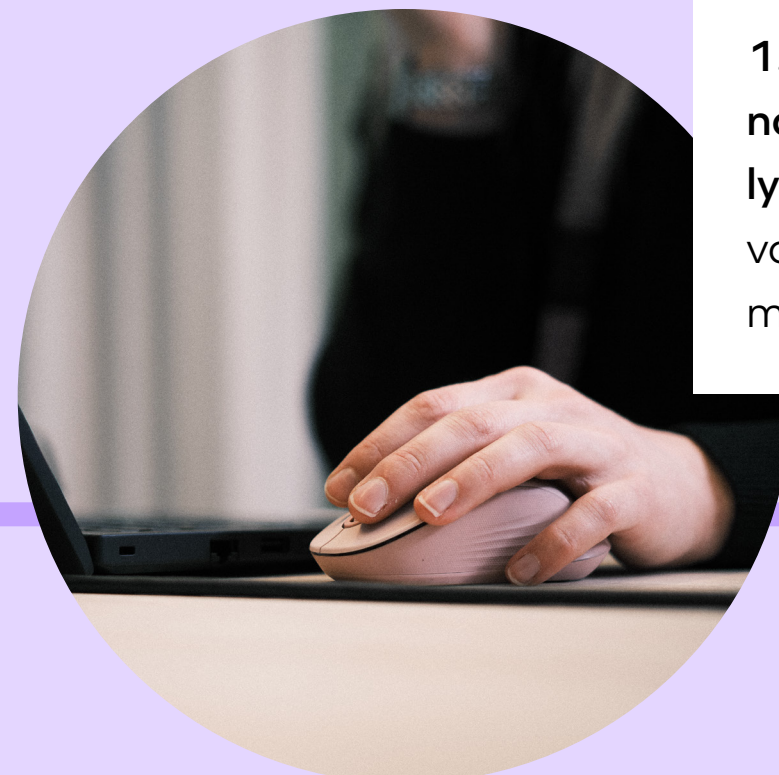
4. Karttapalveluun lisättiin havainnekuvia ja -videoita konkretisoimaan millä rata näyttäisi reitin varrella



5. Länsirata julkaisi päivitetyn rakentamisen aikataulun osakaiden päätöksenteon tueksi



6. Traficom hyväksyi Länsiradan toisen ratasuunnitelman, kun Espoon ja Histan välinen ratasuunnitelma hyväksyttiin lokakuussa



1. Kaksoisolennaisuusanalyysi ja sidosryhmäanalyysi toteutettiin keväällä vastuullisuustyön kehittämisen pohjaksi

7. Länsiradan osakassuunnittelut saatiin päätökseen ja kuntaomistajat käsittelivät osakassopimuksen valtuustoissaan



VASTUULLISUUDEN JOHTAMINEN

Länsirata rakentaa kestäväää ja yhteiskuntaa hyödyttävää ratainfraa

Kaikki Länsiradan tekemät toimenpiteet tähtäävät siihen, että koko monivuotinen ratahanke ja sen lopputuloksena valmistuva rata suunnitellaan ja rakennetaan mahdollisimman kestävästi ja vastuullisesti sidosryhmiä kuunnellen. Rataa pitää voida myös käyttää yhteiskuntaa parhaiten hyödyttävällä tavalla.

Länsiradalla katsotaan pitkälle tulevaisuuteen

Länsiradan tehtävänä on hoitaa kaikki sille kuuluvat vastuut ja velvollisuudet esimerkiksi. Perustehtävän lisäksi tärkeänä tavoitteena on myös hyvien käytäntöjen luominen ja uusien ratkaisujen kehittäminen palvelemaan tulevia infrahankkeita. Länsiradalla katsotaan jo pitkälle tulevaisuuteen.

Länsirata ja sen omistajat ovat sitoutuneet vastuulliseen ja eettiseen toimintaan. Vastuullisuutta tukevia konkreettisia prosesseja, työkaluja ja raportointia kehitetään tavoitteellisesti. Vastuulliseen toimintaan sitoutumista edellytetään myös Länsiradan sopimus- ja yhteistyökumppaneilta.

Omistajaohjaus ja vastuullisuusviitekehykset ohjaavat toimintaa

Länsiradalla noudatetaan yhtiön hallituksen vahvistamia vastuullisuusperiaatteita sekä muita sisäisiä toimintaohjeita. Vastuullisuudesta vastaa Länsiradan hallitus ja sisäisistä toimintaohjeista vastaa toimitusjohtaja. Vastuullisuuteen liittyvät riskit tunnistetaan ja hallitaan osana riskienhallinnan kokonaisuutta, josta vastaa yhtiön johto.

Yhtiön toimintaa ohjaavan lainsäädännön lisäksi Länsirata on sitoutunut noudattamaan kulloinkin voimassa olevaa Suomen valtion omistajapolitiista periaatepäätöstä. Länsirata on sitoutunut kunnioittamaan toiminnassaan myös Yhdistyneiden kansakuntien (YK) ihmisoikeuksien julistusta, YK:n Global Compact -periaatteita ja Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sääntöjä.

Vastuullisuustyötä dialogin kautta

Länsiradan vastuullisuustyön tavoitteena on strategian ja johtamisen tukeminen, sidosryhmien odotuksiin vastaaminen sekä vaikuttavuuden varmistaminen. Vastuullisuustyön sisältöä kehitetään sidosryhmiltä saadun palautteen pohjalta ja dialogin kautta.

Vuonna 2025 Länsirata toteutti kaksoisolennaisuusanalyysin ja sidosryhmäanalyysin. Vastuullisuustyön kehittämisen tueksi toteutettujen analyysien tuloksista voi lukea lisää sivuilta 11–15.

Erityisen tärkeää vastuullisuuden edistämisessä on oikeiden ja toimivien mittareiden valinta sekä edistymisen seuranta. Näin varmistetaan ajanta-

sainen tieto paitsi sidosryhmille myös johtamisen tueksi. Tarkempaa tietoa Länsiradan tavoitteista ja mittareista löytyy sivulta 16 ja sivuilta 28–32.

Raportoinnissa huomioidaan Länsiradan erityispiirteet

Yhtiö julkaisee vastuullisuusraportin vuosittain. Vastuullisuusraportointia kehitetään erillisen suunnitelman mukaisesti EU:n kestävyysraportoinnin (CSRD) edellyttämään suuntaan ja valtion omistajaohjauksen linjausten mukaisesti. Myös raportoinnin mahdolliseen varmennukseen valmistaudutaan osana kehitystyötä. Raportoinnissa huomioidaan Länsiradan erityispiirteet suuren infrahankkeen toteuttajana.

Tulevan raportoinnin pohjana hyödynnetään vuonna 2025 toteutetun kaksoisolennaisuusanalyysin tuloksia. Kaksoisolennaisuusanalyysi päivitetään, kun varsinainen rakentaminen alkaa. Ensimmäinen CSRD:n vaatimukset huomioon ottava vuotta 2027 koskeva vastuullisuusraportti on tavoitteena julkaista alkuvuodesta 2028.

Länsirata seuraa Euroopan Unionin Omnibus-hankkeen vaikutuksia raportoinnin tuleviin vaatimuksiin. Yhtiön vastuullisuuden kannalta olennaisiksi määritettyjä asioita kehitetään raportointivaatimuksista riippumatta omistajaohjauksen linjausten, sidosryhmien näkemysten sekä Länsiradan tarpeiden mukaisesti.

Länsiradan vastuullisuustyön painopistealueet

Länsiradan vastuullisuustyö painottuu vastuullisuusperiaatteiden mukaisesti eettiseen, taloudelliseen, sosiaaliseen ja ympäristövastuuseen. Eri osa-alueiden tärkeimmät teemat ja vaikutukset ovat riippuvaisia hankkeen vaiheesta. Suunnittelussa luodaan kestävä perusta ja rakentamis- ja käytösvaiheissa lunastetaan lupaukset vastuullisuuslinjausten mukaisesti toteutetusta hankkeesta. Tarkempaa tietoa Länsiradan vastuullisuustyöstä eri osa-alueilla löytyy sivulta 19 alkaen.

CASE

Suomen vastuullisinta infraprojektia suunnittelemassa

Länsirata on paljon muutakin kuin ratahanke. Länsirata parantaa Suomen infrastruktuuria ja raivaa tietä tulevaisuuden kestäväälle rakentamiselle, sanoo Länsiradan projektijohtaja Raimo Kaunismäki.

Länsirataa suunnittelevat ja toteuttavat pitkän linjan asiantuntijat, joiden panoksella hanke toteutuu tehokkaasti ja suunnitelmien mukaisesti. Länsiradassa projektinjohtajana toimii **Raimo Kaunismäki**, joka on toiminut koko 30-vuotisen uransa projektien johtotehtävissä. Kaunismäki on luotsannut isoja ja vaativia hankkeita, kuten esimerkiksi Espoon Länsimetron.

Länsiradalla Kaunismäki on työskennellyt huhtikuusta 2025 lähtien. Sen lisäksi, että hanke on sen vaativuuden ja merkityksellisyyden vuoksi äärimmäisen kiinnostava, monet asiat ovat myös yllättäneet kokeneen tekijän.

”Hallinnollinen prosessi on Länsiradan suunnittelussa vaativa ja monivaiheinen. Prosessi on ratasuunnitelmien laadun kannalta kuitenkin ehdottoman tärkeä, sillä se takaa turvallisen ja vastuullisen lopputuloksen hankkeelle”, linjaa Kaunismäki.

Vastuullisuuden periaatteet ohjaavat toimintaa alusta loppuun

Vastuullisuuden vaatimukset on otettu huomioon kaikessa Länsiradan toiminnassa prosessien johtamisesta ja suunnittelusta aina henkilöstöjohtamiseen.

”Olen hyvin ylpeä Länsiradan vastuullisuustyöstä. Hankkeen kaikissa vaiheissa otetaan laajasti huomioon eri sidosryhmien näkökulmat sekä luontoarvot ja hankkeen toiminta on hyvin läpinäkyvää”, toteaa Kaunismäki.

Myös kiertotalous on hankkeessa suunniteltu hyvin pitkälle ja toiminnassa pyritään esimerkiksi massatasaamiseen, jolloin ylimääräiset maamassat hyödynnetään hankkeessa mahdollisuuksien mukaan.

Vastuullisuuden huomioiminen Länsiradan suunnittelussa ja rakentamisessa edesauttavat radan pitkää käyttöikää ja soveltuvuutta myös tulevaisuuden tarpeisiin. Länsirata on osa eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävää. TEN-T-verkon tarkoitus on edistää ihmisten ja tavaroiden liikkumista Euroopassa sujuvasti ja saumattomasti.

Kaunismäki toivoo, että tulevaisuudessa Länsirata nähdään onnistuneena ja turvallisenä hankkeena, joka on edistänyt vastuullista rakentamista Suomessa.

”Länsirataa ei tulisi katsoa pelkkänä rataprojektina, vaan ensiluokkaisena suomalaisena vastuullisena infraprojektina. Länsirata parantaa ratayhteyksien lisäksi muuta Etelä-Suomen infraa merkittävästi, esimerkiksi siltojen ja tunnelien rakentamisen kautta. Länsiradan tärkein tehtävä on sen käyttäjien sujuvan matkanteon mahdollistaminen ja uskon tämän toteutuvan erinomaisesti”.

Länsirata vauhdittaa alueiden kehittymistä

Länsiradan arvo ei liity vain siihen, että kulkeminen olisi nopeampaa, vaan radalla on laajempi yhteiskunnallinen merkitys. Länsirata parantaa lähiliikennettä merkittävällä tavalla ja tarjoaa kunnille ja kaupungeille mahdollisuuksia kasvaa ja houkutella asukkaita.

”Hiljaisemmatkin kunnat saattavat elävöityä, kun Länsirata mahdollistaa jouhevan liikkumisen lähikuntiin ja asemien ympärille muodostuu tiheämpää asutusta”, ennakoi Kaunismäki.

Länsiradassa mitataan esimerkiksi hankkeen elinkaarren hiilijalanjälkeä, josta myös kunnat ja kaupungit ovat hyvin kiinnostuneita. Mittarit, joita hankkeessa hyödynnetään monipuolisesti, mahdollistavat suunnitelmassa pysymisen ja sitä kautta myös vastuullisen toiminnan todentamisen.

”Länsiradan kaikki osakaskunnat ovat hyvin kiinnostuneita rataan liittyvistä asioista ja infraprojektin vastuullisuuden suorituskky rakennetaankin yhteistyössä. Konkreettisilla päätöksillä liittyen esimerkiksi kiertotalouteen, kuljetuksiin ja päästöihin pystytään vaikuttamaan hyvin paljon radan vastuullisuuden toteutumiseen ja tulosten arviointia varten käytössä on hyviä mittareita”, lisää Kaunismäki.



Raimo Kaunismäki
Projektijohtaja

KAKSOISOLENNAISUUSANALYYSI

Raamit tulevalle vastuullisuustyölle

Yksi vastuullisuuden kehittämisen tärkeistä tavoitteista vuodelle 2025 oli kaksoisolennaisuus-analyysin toteuttaminen. Se toteutettiin keväällä yhteistyössä ulkopuolisten asiantuntijoiden kanssa. Kaksoisolennaisuusanalyysissä hyödynnettiin sen kanssa samaan aikaan toteutettua sidosryhmä-analyysiä.

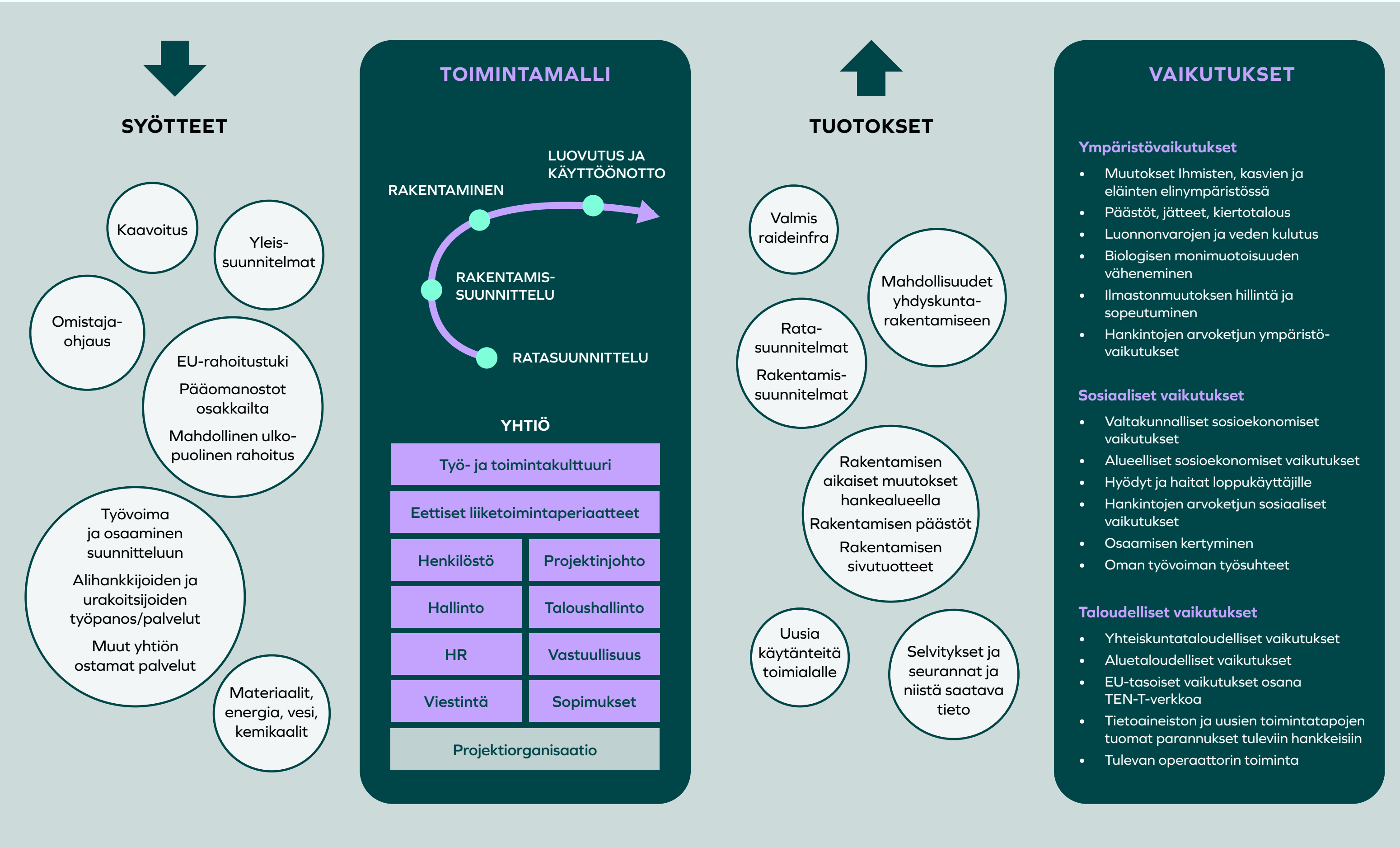
Olennaisuusarviointi tukee vastuullisuuden johtamista

Kaksoisolennaisuusanalyysi toteutettiin viidessä vaiheessa. Länsiradan koko henkilöstö osallistui tiiviisti kaksoisolennaisuusanalyysin työpajoihin ja antoi oman tärkeän panoksensa teemojen tunnistamiseen ja arviointiin.

Arviointi aloitettiin kartoitusvaiheella, jossa käytiin läpi Länsiradan strategia, lähtötaso ja olemassa olevat analyysit Länsiradan vaikutuksista, riskeistä, mahdollisuuksista ja sidosryhmien näkemyksistä. Lisäksi kuvattiin arvoketju ja liiketoimintamalli.

Toisessa vaiheessa tunnistettiin potentiaalisesti olennaiset kestävyysaiheet, joiden osalta Länsirata vaikuttaa ympäristöön ja yhteiskuntaan tai jotka sisältävät Länsirataan kohdistuvia liiketoimintariskejä tai mahdollisuuksia. Olennaiseksi tunnistetuille kestävyysteemoille tehtiin ulkopuolisten asiantuntijoiden toimesta huolellinen arviointi, jossa arvioitiin Länsiradan vaikutuksia ja niistä aiheutuvia riskejä ja mahdollisuuksia.

Länsiradan omat asiantuntijat tunnistivat ja arvioivat olennaisiksi arvioitujen kestävyysaiheiden vaikutuksia Länsiradalle. Arvioinnin tulokset esiteltiin,



niitä täydennettiin avainhenkilöiden näkemysten pohjalta ja ne viimeistel-
tiin validointityöpajassa.

Kaksoisolennaisuusanalyysin lopputuloksena määriteltiin Länsiradan olen-
naiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä raportoitavat kestävyysai-
heet. Tulokset auttavat Länsirataa raportoinnissa ja sen kehittämisessä,
mutta ennen kaikkea analyysi tukee kestävyysaiheiden huomioimista stra-
tegiassa, jokapäiväisessä työssä sekä tietojen keräämisessä.

Kaksoisolennaisuusanalyysin tulosten osalta on hyvä huomioida, että Län-
sirata on suunnitteluvaiheessa, ja sen takia useat teemat jäivät vielä epä-

olennaisiksi. Teemojen merkittävyys kuitenkin kasvaa hankkeen edetessä
kohti rakentamisvaihetta ja arviointi tullaankin päivittämään varsinaisen
rakentamistyön alkaessa.

Arvoketjukuvaus avaa toiminnan kokonaisuutta

Olennaisuusarvioinnin pohjalta toteutettiin kuvaus Länsiradan arvoketjusta
(s. 11). Kuvauksen tavoitteena on avata Länsiradan toiminnan kokonaisuutta.

Kuvauksen syötteissä on esitetty asioita, joita Länsiradan toimintaan tulee
ulkopuolelta, kuten hankkeen aiemmista vaiheista, omistajilta tai hankin-
toina suunnitteluun ja rakentamiseen. Toimintamalli kuvaa Länsiradan

toimintaa ja yhtiön elinkaarta ratasuunnittelusta valmiin ratayhteyden luo-
vuttamiseen. Mallissa esitetään asiat, joita Länsirata Oy:ssä tehdään projek-
tiorganisaation tukemiseksi.

Arvoketjukuvan tuotokset ovat asioita, joita syntyy Länsiradan toiminnan
tuloksena: suunnitelmia ja valmista infraa, rakentamisen aikaisia vaikutuksia,
päästöjä ja sivutuotteita, yhdyskuntarakenteen mahdollistamista, uusia toi-
mialakäytänteitä ja tutkimustietoa.

Länsiradan toiminnan vaikutukset on jaoteltu ympäristövaikutuksiin, sosiaa-
liisiin vaikutuksiin ja taloudellisiin vaikutuksiin.

YMPÄRISTÖ- STANDARDIT JA AIHEET	ESRS E1: Ilmastonmuutos - Ilmastonmutokseen sopeutuminen - Ilmastonmuutoksen hillintä - Energia	ESRS E3: Vesivarat ja merten luonnonvarat Vedenotto	ESRS E4: Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit - Biologisen monimuotoisuuden väheneminen - Muut biologisen monimuotoisuuden vähenemi- seen vaikuttavat tekijät - Vaikutukset lajien tilaan - Vaikutukset ekosysteemien laajuuteen ja tilaan - Vaikutukset ekosysteemipalveluihin ja systeemiriippuvuudet	ESRS E5: Kiertotalous - Resurssien sisäänvirtaukset - Tuotteisiin ja palveluihin liittyvät resurssien ulosvirtaukset - Jäte
SOSIAALISET STANDARDIT JA AIHEET	ESRS S1: Oma työvoima - Oman työvoiman työsuhteiden vakaus - Oman työvoiman työ- ja yksityiselämän tasapaino - Oman työvoiman terveys ja turvallisuus - Oman työvoiman koulutus ja taitojen kehittäminen	ESRS S2: Arvoketjun työntekijät Arvoketjun työntekijöiden terveys ja turvallisuus		
HALLINNOLLISEN VASTUUN STANDARDIT JA AIHEET	ESRS G1: Liiketoiminnan harjoittaminen - Yrityskulttuuri (Eettinen liiketoiminta) - Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen - Korruptio ja lahjontatapaukset			

Ympäristöasiat nousivat olennaisiksi vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien näkökulmasta

Kaksoisolennaisuusanalyysissä moni ympäristövastuun teema nousi olennaiseksi sekä vaikutusolennaisuuden että taloudellisen olennaisuuden näkökulmasta. Ympäristövastuun osalta vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet muuttuvat kuitenkin merkittävästi siirryttäessä rakentamisvaiheeseen.

Ympäristövastuun osalta olennaisiksi teemoiksi nousivat ilmastomuutokseen sopeutuminen, ilmastomuutoksen hillintä ja energia. Myös vesivarat tunnistettiin olennaiseksi aiheeksi, erityisesti rakentamisen aikana. Lisäksi olennaisiksi nousivat biologisen monimuotoisuuden väheneminen, vaikutukset lajien tilaan, ekosysteemin laajuuteen ja ekosysteemipalveluihin. Kiertotalouden puolelta resurssien sisäänvirtaukset ja tuotteisiin ja palveluihin liittyvät ulosvirtaukset sekä jäteasiat tunnistettiin olennaisiksi.

Ympäristö on yksi keskeisistä vaikutusten kohteena olevista sidosryhmistä. Länsirata pyrkii sidosryhmävuoropuhelussa kuulemaan luonnon edustajina esimerkiksi ympäristöjärjestöjä tai muita ympäristöaiheiden asiantuntijoita.

Sosiaalisessa vastuussa esille nousee koko arvoketju

Sosiaalisen vastuun osalta olennaisiksi tunnistettiin omaan työvoimaan liittyen työsuhteeseen liittyvät perusasiat kuten työsuhteiden vakaus, työ ja yksityiselämän tasapaino, terveys ja turvallisuus sekä koulutus ja osaamisen kehittäminen. Myös arvoketjun työntekijöiden terveys ja turvallisuus tunnistettiin olennaiseksi teemaksi.

Rakennusvaiheeseen siirryttäessä vaikutukset arvoketjussa kasvavat merkittävästi ja useammat teemat tulevat nousemaan olennaisiksi. Teemat liittyvät erityisesti alihankintaketjujen vastuullisuuden ja työolojen varmistamiseen.

Myös yhteisöihin kohdistuvia vaikutuksia, kuten maankäyttöön ja yhteisöturvallisuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia arvioidaan uudelleen

rakentamisvaiheen alkaessa. Ne ovat tärkeitä teemoja paitsi sidosryhmien näkökulmasta, myös hankkeen sujuvan läpiviennin kannalta.

Hyvä hallintotapa ulottuu myös kumppaneiden toimintaan

Länsirata on kehittänyt hyvään hallintotapaan liittyviä prosesseja ja toimintatapoja hankkeen alusta lähtien.

Hallinnollisen vastuun osalta nousivat kaksoisolennaisuusanalyysissä olennaisina esiin yrityskulttuuriin ja eettiseen liiketoimintaan liittyvät yleiset kysymykset sekä korruption ja lahjonnan torjuntaan liittyvät linjaukset ja muut konkreettiset niitä estävät toimenpiteet. Esimerkiksi Whistle Blowing -kanava, joka Länsiradalla on jo käytössä, tukee hyvää hallintotapaa ja toiminnan läpinäkyvyyttä.

Lisäksi olennaiseksi nostettiin suhteet tavarantoimittajiin ja palveluntoimittajiin. Länsirata edellyttää vastuulliseen toimintaan sitoutumista sopimus- ja yhteis-

työkumppaneilta. Ratahankkeet sisältävät moninaisia kumppanuuksia ja alihankintaketjuja, joiden vastuullisuus heijastuu koko hankkeen toteutukseen, riskeihin ja yleiseen hyväksyttävyyteen.



SIDOSRYHMÄANALYYSI

Sidosryhmät toivovat selkeää viestintää ja dialogia paikallisyhteisön kanssa

Länsirata kartoitti ulkopuolisen kumppanin toteuttamana sidosryhmiensä näkemyksiä ja odotuksia haastatteluin sekä kyselyllä. Analyysi toteutettiin maaliskuussa 2025 ja vastaajia oli yhteensä noin 1 300. Vastaajaryhmiksi luokiteltiin yksityishenkilöt ja hankealueen asukkaat, maanomistajat ja muiden sidosryhmien edustajat.

Sidosryhmäanalyysi tehdään säännöllisesti

Sidosryhmäanalyysin tuloksia käytetään sidosryhmätyön kehittämisessä erityisesti tulevaa rakentamisvaihetta ajatellen. Analyysin tuloksista koostettu yhteenveto toimii myös yhtenä keskeisenä lähteenä olennaisten teemojen asiantuntija-arvioinnissa ja kaksoisolennaisuusanalyysin tulosten validoinnissa.

Analyysi on tarkoitus toistaa jatkossa vuosittain, jolloin nähdään miten sidosryhmien näkemykset ovat kehittyneet ja millaisia tuloksia Länsiradan omilla toimenpiteillä on saavutettu.

Hankkeen tarkoitus ei ole kaikille sidosryhmille selvä

Sidosryhmäanalyysin tulokset osoittavat, että hanke ja sen tarkoitus eivät ole monelle sidosryhmälle täysin selkeitä. Sidosryhmien näkemyksissä menevät ymmärrettävästi sekaisin Länsirata Oy yhtiönä sekä Länsirata-hanke ja siihen liittyvä keskustelu.

Sidosryhmäanalyysin vastauksissa korostuu kriittinen tai epäileväinen suhtautuminen hankkeeseen. Vaikka hankkeella on vahvoja tukijoita, vastaus-ten perusteella havaittavissa on luottamuspulla, erityisesti maanomistajien

ja asukkaiden keskuudessa. Hanketta kyseenalaistetaan, sitä kohtaan ollaan kriittisiä ja sille ei nähdä selkeitä perusteluja.

Tutkimuksen tuloksia arvioitaessa on hyvä huomioida, että sidosryhmä-analyysin vastaajaryhmä ”maanomistajat” koostuu maanomistajista, jotka ovat olleet jo aikaisemmin yhteydessä Länsirataan liittyen haasteellisiin tilanteisiin. Maanomistajia on hankealueella yhteensä useita satoja ja itse tutkimukseen osallistui 87 maanomistajaa.

Sidosryhmät kaipaavat avointa viestintää ja selkeitä perusteluja

Länsirata on tiedottanut suunnitteluhankkeen etenemisestä ahkerasti ja pitänyt sidosryhmiin aktiivista yhteyttä monella eri tasolla. Tästä huolimatta avoin viestintä ja hankkeesta tiedottaminen eivät kaikkien vastaajien mielestä toteudu parhaalla mahdollisella tavalla. Paikalliset asukkaat kaipaavat lisää tietoa sekä hankkeen etenemisestä että hankkeesta yleisesti.

Monet epäilevät hankkeen hyöty-kustannussuhdetta ja erityisesti tämänhetkisen taloudellisen tilanteen valossa hanke tuntuu monista kalliilta.

”Länsiradan tavoitteena on vastata sidosryhmien tarpeisiin tarjoamalla jatkossa entistäkin aktiivisemmin tietoa hankkeen hyödyistä ja perusteluista.”

Median suhtautuminen yhtiötä ja hanketta kohtaan on positiivista tai neutraalia ja palveluntoimittajat ja yhteistyökumppanit arvioivat kaiken kaikkiaan sekä hanketta että Länsirata Oy:tä positiivisesti.

Viestintään ja sidosryhmäyhteistyöhön panostetaan

Sidosryhmäanalyysin tulosten pohjalta Länsiradan tavoitteena on vastata sidosryhmien tarpeisiin tarjoamalla jatkossa entistäkin aktiivisemmin tietoa hankkeen hyödyistä ja perusteluista. Perussyyt hankkeen aloittamiselle tuodaan paremmin esiin.

Hankkeen etenemisestä halutaan tarjota mahdollisimman ajantasaista tietoa kanavissa ja tavoilla, joilla varmasti tavoitetaan eri sidosryhmät, erityisesti hankealueen ihmiset. Puhdasta tiedottamista lisätään ja viestinnän resursseja vahvistetaan. Viesteihin ja kyselyihin vastataan aina viipymättä.

Länsiratalaiset jalkautuvat laajasti myös itse kentälle ja keskusteluihin paikallisten sidosryhmien kanssa. Myös aliurakoitsijoiden ja muiden kumppanien viestintävalmiuksia parannetaan ja varmistetaan, että he noudattavat yhteisesti sovittuja viestinnän ja sidosryhmätyön linjauksia.

Mediatyön aktiivista kehittämistä jatketaan. Toimivan mediasuhteen ylläpitäminen tarkoittaa erityisesti helposti hyödynnettävän, kiinnostavan ja ajantasaisen tiedon tarjoamista hankkeen etenemisestä ja hyödyistä eri kohderyhmille. Myös henkilöitä hankkeen takana nostetaan esiin.



Viestintä- ja vastuullisuusjohtajan puheenvuoro

Tehtävänäimme on täyttää viestinnällinen tyhjiö

Keväällä 2025 toteuttamamme sidosryhmäkysely toi sidosryhmiltämme selkeän viestin: viestintää tarvitaan lisää ja sen on oltava parempaa. Me Länsiradalla olemme valmiina vastaamaan huutoon ja kehittämään omaa viestintäämme palvelemaan paremmin sidosryhmiämme.

Jo vuonna 2025 saimme parannettua muutamia perusasioita: vastaus-aika palautteisiin ja kysymyksiin saatiin merkittävästi lyhyemmäksi ja kart-tapalvelumme uudet havainnekuvat ja -videot konkretisoivat sitä, miltä uusi rata tulisi maastossa näyttämään. Kehitimme myös tulevien maas-totöiden viestintää maanomistajille, tämän työn tulokset tulevat näkyville varsinaisen rakentamisen lähestyessä.

Suurin työ on silti vielä edessä. Länsiradan siirtyminen suunnitteluvai-heesta rakentamisvaiheeseen on kestänyt pitkään ja viivästys on aiheut-tanut myös viestinnällisen tyhjiön. Suunnitteluhankkeesta ei ole ollut enää uutisoitavaa ja rakentamiseen liittyvä viestintä ei ole vielä käynnistynyt. Perustiedot itse hankkeesta ja sen toteuttamisesta eivät ole päässeet esiin. Tämän tyhjiön voimme täyttää vain me itse.

Länsirataa voi perustella useilla yhteiskunnallisilla hyödyillä, jotka helposti jäävät kaukaisiksi hankealueen asukkaille. Emme saa kuitenkaan unohtaa sitä, että rataa tehdään ensisijaisesti sen tuleville käyttäjille. Infrastruktuuri itessään ei ole itsetarkoitus vaan tärkeämpää on se, mitä se mahdollistaa ihmisille.



Jatkossa meidän tehtävämme on kertoa selkeämmin, miksi Länsirata teh-dään, millaisia vaikutuksia sillä on, miten ja missä työ aikanaan etenee ja millaisia vaikutuksia itse rakentamistyöllä tulee olemaan.

Viestintä on tunnetusti maratonlaji eivätkä mielikuvat tai sidosryhmäkyse-lyn tulokset muutu hetkessä. Olemme kuitenkin valmiita pitkäjänteiseen ja tulevaisuuteen katsovaan työhön myös viestinnässä.

Mikko Hämeenniemi
Viestintä- ja vastuullisuusjohtaja



VASTUULLISUUSTAVOITTEET

Tavoitteet toteutuivat miltei suunnitellusti

Yhtiön hallitus päivittää ja hyväksyy Länsiradan vastuullisuustavoitteet ja -mittarit vuosisuunnitelmansa mukaisesti. Tavoitteet ja mittarit kattavat olennaisiksi määritellyt vastuullisuuden osa-alueet, ja hallitus arvioi ja seuraa niiden saavuttamista säännöllisesti.

Vastuullisuustavoitteet kehittyvät hankkeen mukana

Vastuullisuustavoitteet ja -mittarit päivitetään vuosittain ja pitkäjänteinen vastuullisuustyön kehittäminen jatkuu läpi hankkeen. Vuoden 2025 vastuullisuusmittareiden osalta on huomioitava se, että mittareita määritetäessä päätöstä rakentamisvaiheeseen siirtymisestä ei ollut vielä tehty, mutta sitä odotettiin vuoden 2025 aikana. Lisäksi ratasuunnitteluvaiheessa oltiin, Lohja–Salo-ratasuunnitelmaa luukuun ottamatta, siirrytty hallinnollisiin hyväksyntäprosesseihin.

Vuoden 2025 vastuullisuusmittarit keskittyivätkin yhtiön yleisen toiminnan ja vastuullisuuden kehittämiseen, kuten esimerkiksi kaksoisolennaisuusanalyysin ja sidosryhmäanalyysin toteuttamiseen, ratasuunnitelmien hallinnolliseen edistämiseen sekä Lohja–Salo-yhteysvälin ratasuunnitteluun.

Vastuullisuustavoitteet toteutuivat miltei suunnitellusti, ainoa merkittävä poikkeama liittyi työtaturmataajuuteen. Sairauspoissaoloon johtavia tapaturmia tapahtui vuoden aikana yksi, mutta kokonaismaastotyötuntien ollessa vähäiset, tapaturmataajuus nousi yli tavoitteen.

Lisäksi Lohja–Salo-ratasuunnitelman päivitykseen liittyvien mittareiden toteutuminen jäi vaillinaiseksi, sillä päivitystyö käynnistyi vasta alkusyksystä eivätkä sen tulokset siten olleet käytettävissä vielä vuoden 2025 aikana.

Samoin rakentamisvaiheeseen siirtymisen viivästyminen vaikutti osaltaan vuoden 2025 vastuullisuusmittareiden toteutumiseen.

Päivitetyt mittarit vuodelle 2026

Rakentamisvaiheeseen siirryttäessä tarvitaan uusia dataan pohjautuvia vastuullisuusmittareita datapisteineen. Länsirata tavoittelee dataan pohjautuvaa vastuullisuuden mittaristoa sekä tehokasta prosessia datan keräämiseksi. Mittareista kehitetään selkeämpiä ja varmistetaan datan parempi laatu ja tehokkaampi hyödyntäminen. Mittareiden on mitattava oikeita ja olennaisia asioita.

Vuoden 2026 vastuullisuusmittarit määritetään Länsirata Oy:n hallituksessa alkuvuodesta 2026. Mittareita tullaan kehittämään kaksoisolennaisuusanalyysin tulosten ja päivitettyjen painopistealueiden pohjalta. Koska Länsirata ei kuitenkaan aloita varsinaista rakentamista vuonna 2026, keskittyvät mittarit edelleen Länsiradan vastuullisuuden yleiseen kehittämiseen sekä kaksoisolennaisuusanalyysissä olennaiseksi määriteltyjen teemojen kuvaamiseen ja kehittämiseen. Vuoden 2026 vastuullisuusmittarit tullaan julkaisemaan Länsiradan verkkosivuilla.

VASTUULLISUUDEN TIEKARTTA

Päivitetyssä tiekartassa on kaksi kehitysohjelmaa

Pitkällä aikavälillä Länsiradan vastuullisuustyö keskittyy strategian ja johtamisen tukemiseen, olennaisen vastuullisuussisällön kehittämiseen ja regulaatio- ja sidosryhmävaatimusten täyttämiseen. Sidosryhmätyö on keskeinen osa vastuullisuuden tiekarttaa. Vastuullisuuden teemoja on mahdollista syventää sidosryhmien kanssa käytävän dialogin avulla.

Vastuullisuuden tiekarttaa päivitettiin

Länsirata Oy:n vastuullisuuden yleiset tavoitteet liittyvät vastuullisuuden sisällön, tavoitteiden ja mittareiden jatkuvaan kehittämiseen ja selkeyttämiseen sekä raportoinnin käytännönläheiseen kehittämiseen.

Vastuullisuuden tiekarttaa päivitettiin vuonna 2025 kaksoisolennaisuusanalyysin tulosten pohjalta. Kaksoisolennaisuusanalyysin löydösten pohjalta päivitettiin vastuullisuuden painopisteet ja suunnitelma vastaamaan tuloksia ja sidosryhmien odotuksia. Lisäksi laadittiin arvoketjun määrittely ja kuvaus. Kaksoisolennaisuusanalyysin pohjalta määriteltiin myös ne datapisteet, joita tullaan seuraamaan ja raportoimaan rakentamisvaiheessa. Kaksoisolennaisuusanalyysin tulokset tulevat myös toimimaan pohjana vastuullisuusperiaatteiden päivittämiselle vuoden 2026 aikana.

Tiekartassa on määritetty ajankohdat tulevien vuosien vastuullisuusmittareiden laatimiselle sekä vastuullisuusraporttien julkaisuille. Länsiradan suunnitelmissa on tuottaa ensimmäinen CSRD:n mukainen raportti vuo-

desta 2027, eli keväällä 2028. Länsirata seuraa kuitenkin valtion omista- jaohjauksen linjauksia raportointivaatimuksista.

Tiekartan mukaisesti kaksoisolennaisuusanalyysi tullaan päivittämään varsinaisen rakentamisen aloituksen yhteydessä, eli tämänhetkisen aikataulun mukaisesti vuonna 2027. Päivitys tulee tarkentamaan Länsiradan olennaisia vastuullisuuden teemoja ja seurattavia datapisteitä rakentamissuunnitelun pohjalta.

Kehitysohjelmat pohjautuvat kaksoisolennaisuusanalyysiin

Vastuullisuuden tiekartan alle lisättiin kaksi erillistä kehitysohjelmaa. Molemmat kehitysohjelmat ovat osa suurempaa kokonaisuutta, mutta niiden käsitteleminen erillisinä mahdollistaa valittujen teemojen osalta nopeamman etenemisen.

Ensimmäinen kehitysohjelma keskittyy vuoden 2025 kaksoisolennaisuusanalyysissä määritettyihin olennaisuuksiin. Kehitysohjelman tärkeitä ympäristövastuun teemoja ovat ilmaston ja biodiversiteetin lisäksi vuoropuhelun avaaminen luontojärjestöjen, viranomaisten ja paikallisten asukkaiden kanssa. Sosiaalisessa vastuussa keskitytään oman työvoiman lisäksi paikallisviestintään ja sidosryhmätyön kehittämiseen. Taloudellisen vastuun osalta keskitytään hankkeen talouteen, yrityskulttuuriin sekä korruption ja lahjonnan torjuntaan koko arvoketjussa.

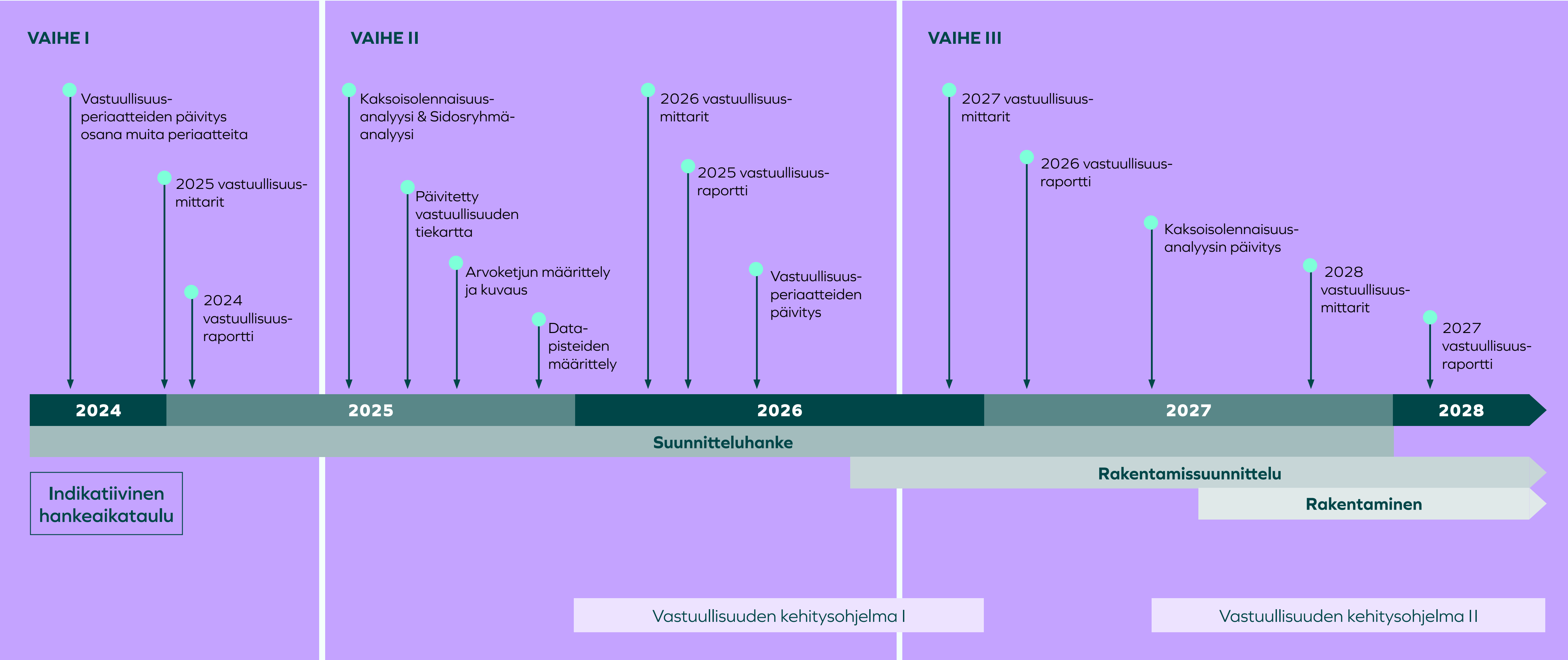
Toisessa kehitysohjelmassa tullaan keskittymään varsinaisen rakentamisen aloituksen yhteydessä toteutettavan kaksoisolennaisuusanalyysin päivityksen teemoihin. Kehitysohjelman tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet tarkentuvat, kun hanke etenee rakentamisvaiheeseen. Rakentamisen aika

Rakentamisen aika eroaa aikaisemmista vaiheista, jolloin myös teemat ja niiden painotukset muuttuvat verrattuna suunnitteluvaiheeseen.”

eroaa aikaisemmista vaiheista, jolloin myös teemat ja niiden painotukset muuttuvat verrattuna suunnitteluvaiheeseen.



Tiekartta vastuullisuuden kehittämiselle



EETTINEN VASTUU

Vastuullista päätöksentekoa ja hankintoja

Kaksoisolennaisuusanalyysissä olennaisiksi teemoiksi tunnistettiin eettisen vastuun osalta yrityskulttuuri ja eettinen liiketoiminta, korruption ja lahjonnan torjunta sekä suhteet tavarantoimittajiin.

Eettisesti kestävä hyväksyttävä toiminta sekä hyvä hallintotapa ovat tärkeitä vastuullisuuden osa-alueita koko hankkeen ajan suunnittelusta toteutukseen. Prosessien tulee olla kunnossa sekä toimintaperiaatteiden ja linjausten selkeitä.

Vastuullinen toiminta pohjaa eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin

Länsirata Oy:n eettiset liiketoimintaperiaatteet luovat perustan vastuulliselle toiminnalle ja hyvälle työyhteisölle. Eettisiä liiketoimintaperiaatteita noudatetaan kaikessa toiminnassa ja ne ohjaavat hallituksen, operatiivisen johdon ja henkilöstön toimintaa ja päätöksentekoa.

Eettisissä liiketoimintaperiaatteissa linjataan muun muassa yhteistyöstä niin Länsiradan henkilöstön kesken kuin ulkoisten sidosryhmien kanssa, eturistiriitojen välttämisestä, yhtiön omaisuuden suojaamisesta ja käy-

töstä, lahjoista ja lahjoituksista sekä viestinnästä ja taloudellisesta raportoinnista.

Yhtiön johtoon ja henkilöstöön kuuluvat ovat velvollisia noudattamaan eettisiä liiketoimintaperiaatteita. Myös sopimus- ja yhteistyökumppaneilta edellytetään eettisten periaatteiden ja vastuullisuuden noudattamista.

Läpinäkyvyys ja avoimuus tärkeitä periaatteita

Avoin ja läpinäkyvä eettisesti hyväksytty liiketoiminta on perustana vuorovaikutukselle sidosryhmien kanssa. Länsiradan eettisten liiketoimintaperiaatteiden, vastuullisuuden ja sisäisten hankintaohjeiden merkitys korostuvat, kun toimitaan sopimuskumppanien, viranomaisten ja muiden sidosryhmien kanssa. Ratasuunnitelmien laatiminen ja niihin liittyvät tarkastukset, selvitykset sekä tutkimukset hankitaan ostopalveluina. Hanke työllistää ratasuunnitelmavaiheen hankintojen kautta satoja eri alojen asiantuntijoita, suunnittelijoita, urakoitsijoita ja muita toimijoita. Hankintojen vastuullisuus ja harmaan talouden torjunnan merkitys korostuvat, kun hallitaan monimutkaista kumppanien ja aliurakoitsijoiden verkostoa.

Länsirata torjuu harmaata taloutta

Länsirata ei hyväksy harmaata taloutta ja ottaa EU:n ja YK:n asettamat pakotevaatimukset huomioon hankinnoissa, hankintasopimuksissa ja kumppanivalinnoissa. Länsiradalla on käytössään ilmoitustyökalu, jonka kautta voi luottamuksellisesti ilmoittaa havaituista tai epäilyistä väärinkäytöksistä tai epäasiallisesta toiminnasta.

Länsiradan hankintoja ohjaa erityisalojen hankintalaki. Hankinnat tehdään yhtiön etujen mukaisesti kokonaistaloudellisesti edullisimmalla tavalla.

Hankinnoissa käydään läpi olennaiset laatu- ja riskinäkökohdat, ja noudatetaan kilpailulainsäädäntöä ja muita hankintatoimintaa koskevia säännöksiä. Länsirata kilpailuttaa lain vaatimusten mukaisesti kaikki EU:n erityisalojen hankintalain kynnysarvon ylittävät hankinnat.



TALOUDELLINEN VASTUU

Laaja hanke vaatii rautaista talousosaamista

Kaksoisolennaisuusanalyysissä taloudellista vastuutta käsiteltiin riskeistä ja mahdollisuuksista nousevien taloudellisten vaikutusten kautta. Vastuulliseen hankintaan sekä korruption ja lahjonnan torjuntaan liittyvät linjaukset ja toimenpiteet ovat tärkeä osa myös taloudellisen vastuun kantamista.

Laadukas ja huolellinen talouden suunnittelu ja seuranta ovat hankkeen selkäranka läpi kaikkien vaiheiden. Taloudellisen vastuun näkökulmasta tärkeimpiä asioita ovat suunnittelun ja tehtävien suunnitelmien kustannustehokkuus ja pysyminen rahoituksen raameissa sekä laadittavien kustannusarvioiden pitävyys.

Suunnitelmallista kustannusten hallintaa

Rakentamisvaiheessa korostuvat oikein mitoitettu ja oikea-aikainen kustannushallinnan tärkeys. Merkittävät kulut alkavat kertyä rakentamisen alettua. Hyvällä suunnittelulla ja laadukkaalla projektin johtamisella varmistetaan, että rakentaminen on mutkatonta, eikä aikataulupoikkeamia tai kustannusylityksiä synny. Länsirata Oy:n suunnitteluvaihe on rahoitettu

omistajien pääomasijoituksilla ja EU-komission myöntämällä CEF-tuella. Suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ovat pysyneet budjetissa ja suunnitteluhanke saadaan toteutettua osakkaiden alkuperäisten rahoitus-sitoumusten puitteissa. Kustannuksia, varauksia, ennusteita ja likviditeettiä seurataan aktiivisesti ja niistä raportoidaan hallitukselle kuukausittain.

Vuoden 2025 kokonaiskustannukset olivat 5,7 miljoonaa euroa. Niistä suurin osa aktivoitiin taseeseen ja tilikauden tappioksi kirjattiin 838 tuhatta euroa.

Taloudellista arvoa hankintojen kautta

Länsirata-hanke luo ratasuunnitelmavaiheessa taloudellista arvoa yhteiskunnalle erityisesti hankintojen, mutta myös välillisesti palkanmaksun ja verojen kautta. Aluetalousmallinnuksen mukaan ratasuunnitelmavaiheen palveluhankinnat kanavoituvat pääasiassa rakennusteknisten palveluiden ja yhdyskuntasuunnittelun toimialoille.

Hankintojen arvioitu kokonaisvaikutus koko suunnitteluhankkeen ajalta palkkoihin ja henkilösivukuluihin on 25,5 miljoonaa euroa sekä ansiotulo- ja yhteisöveroihin 1,6 miljoonaa euroa. Vuoden 2025 osalta vastaavat vaikutukset ovat 1,0 miljoonaa euroa ja 0,1 miljoonaa euroa. Yhtiön verojalanjälki vuonna 2025 koostui ennakonpidätyksistä, lakisääteisten eläke- ja työttömyysvakuutusmaksujen vero-osuuksista sekä sosiaaliturvamaksuista, jotka olivat yhteensä 0,8 miljoonaa euroa.

Kaksi kynnysarvon ylittävää hankintaa vuonna 2025

Vuonna 2025 hankintoja tehtiin yhteensä 5,3 miljoonan euron arvosta (38 kpl). Kynnysarvon ylittäviä hankintoja oli vuonna 2025 kaksi kappaletta, ja nämä hyväksytettiin hallituksessa määritellyn prosessin mukaisesti.

Vuoden 2025 aikana yhtiö teki yhteensä kolmetoista hankintaa, joiden arvo oli yli 60 000 euroa, mutta ne eivät ylittäneet EU-kynnysarvoa. Hankintojen arvo oli yhteensä 1,9 miljoonaa euroa.

Viisi hankintaa toteutettiin pyytämällä tarjouksia vähintään kolmelta toimittajalta, näiden osuus hankintojen yhteisarvosta oli 26 %. Lopuissa hankinnoista kilpailutusta ei toteutettu, koska hankintaan oli sitouduttu jo aiemmin ja sopimuksia jatkettiin.

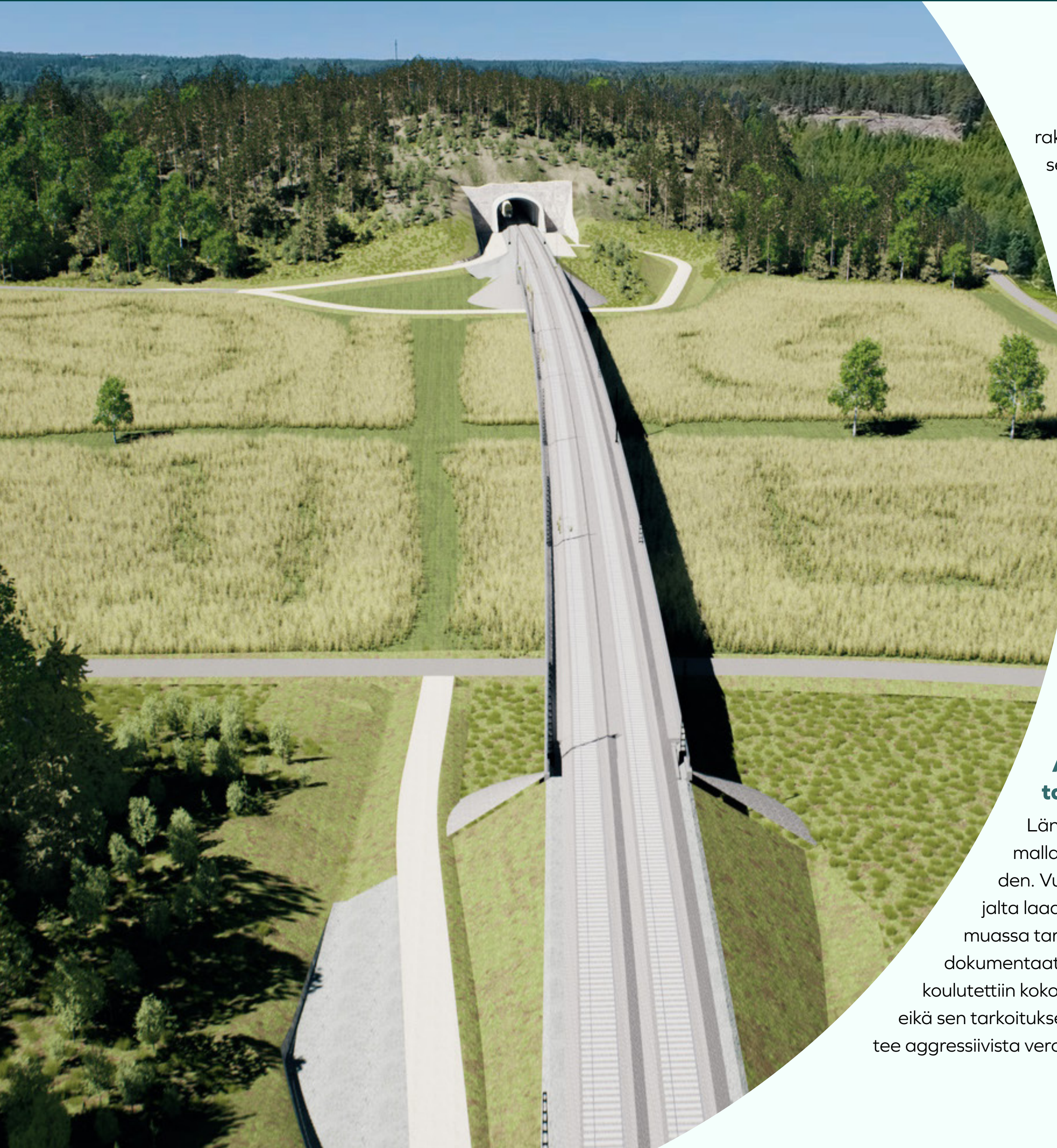
Hankintojen vastuullisuutta kehitetään systemaattisesti

Vuonna 2025 toimittajille laadittiin vastuullisuusohjeet, joita jokaisen toimittajan tulee noudattaa. Ohjeet lisättiin osaksi yhtiön hankintasopimusprosessia. Myös yleiset sopimusehdot ja sopimus pohjat päivitettiin vastuullisuusvaatimusten mukaisesti. Länsirata edellyttää toimittajilta sitoutumista eettisen liiketoimintaan, sosiaalisen vastuuseen, työturvallisuuteen ja ympäristövastuuseen.

Länsirata kehittää tarjouspyyntömenettelyjään vastuullisuuden näkökulmasta. Isoimmat vastuullisuuden tavoitteet ovat integroitu osaksi tarjouspyyntöprosessia. Esimerkiksi Lohja–Salo-yhteysvälin ratasuunnitelman päivityksen tarjouskilpailuun sisältyivät olennaisena osana ympäristövaatimukset ja -tavoitteet.

Länsirata hakee taloudellisesti optimaalisia ratkaisuja

Länsirata etsii jatkuvasti koko hankkeen elinkaaren kannalta taloudellisesti optimaalisia ratkaisuja sekä hankenäkökulmasta että yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta. Samalla yhtiö varmistaa sen, että sen laatimat kustannusarviot ovat kattavat ja sisältävät myös varaukset myöhemmässä



rakentamissuunnitteluvaiheessa mahdollisesti tarkentuviin kustannuksiin.

Hankkeen suunnittelun aikana yhtiö on aktiivisesti kartoittanut mahdollisuuksia myös kustannussäästöille. Vuonna 2025 aloitettiin Lohja–Salo-rata-suunnitelman päivitystyö, jossa suunnitelma päivitetään osittain yksiraiteiseksi tavoiteltujen kustannussäästöjen varmistamiseksi. Asetetun kustannussäästötavoitteen lopullinen toteutuminen varmistuu vasta vuonna 2027 ratasuunnitelman päivityksen valmistuessa. Yhtiön omistajilla on aikanaan mahdollisuus päättää, rakennetaanko Lohjan ja Salon väli kaksiraiteisena vai osittain yksiraiteisena. Hankkeen kokonaishyödyt toteutuvat molemmissa vaihtoehdoissa.

Avoimuus ja läpinäkyvyys ohjaavat taloudellista toimintaa

Länsirata torjuu harmaata taloutta varmistamalla hankintojen avoimuuden ja läpinäkyvyyden. Vuonna 2025 hankintaperiaatteiden pohjalta laadittiin sisäiset hankintaohjeet, joissa muun muassa tarkennettiin tilaajavastuulain mukaisen dokumentaation arkistointivaatimuksia. Uudet ohjeet koulutettiin koko henkilöstölle. Yhtiöllä ei ole liikevaihtoa eikä sen tarkoituksena ole voiton tuottaminen. Länsirata Oy ei tee aggressiivista verosuunnittelua ja se maksaa verot Suomeen.

Yhtiön johdon palkitseminen noudattaa valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaisia linjauksia ja periaatteita. Hallituksen jäsenten palkkioista päättää yhtiökokous.

Suurin osa kaavoista on hyväksytty kunnissa

Ratasuunnitelmien hyväksyntä kytkeytyy vahvasti kuntien kaavahankkeiden etenemiseen. Länsirata on aktiivinen kuntien suuntaan, ja kaavatilannetta seurataan säännöllisesti kahden viikon välein. Suurin osa kaavoista on jo hyväksytty, mutta Kirkkonummen osalta työ on vielä kesken.

Hankkeen puitteissa on haettava myös useita ympäristö-, vesi- ja luonnonsuojelulain mukaisia lupia. Espoo–Hista- ja Salo–Hajala-osuuksien osalta tarvittavat luvat on kartoitettu, aikataulut ja tarpeet määritetty sekä riskit arvioitu.

Vuonna 2025 luotiin alustava aikataulu ratavälien lupaprosessien koordinoitiin osana hankeaikataulua. Länsirata kehitti ympäristö-, vesi- ja luonnonsuojelulain mukaisten lupamenettelyiden seurantatyökalun osana hankeaikataulun seurantaa. Myös lupariskejä ja niiden riippuvuuksia sekä vaikutuksia hankeaikatauluun kartoitettiin.

Länsirata torjuu harmaata taloutta varmistamalla hankintojen avoimuuden ja läpinäkyvyyden.”

SOSIAALINEN VASTUU

Hanke luodaan yhdessä kumppanien ja sidosryhmien kanssa

Kaksoisolennaisuusanalyysissä sosiaalisen vastuun osalta olennaisiksi tunnistettiin omaan työvoimaan liittyen työsuhteeseen liittyvät perusasiat kuten työsuhteiden vakaus, työ ja yksityiselämän tasapaino, terveys ja turvallisuus sekä koulutus ja osaamisen kehittäminen. Myös arvoketjun työntekijöiden terveys ja turvallisuus tunnistettiin olennaiseksi teemaksi.

Länsiradan toiminnalla on vaikutuksia eri ihmisryhmiin ja yhteisöihin. Hanke ei koskaan toimi tyhjiössä vaan sille on oltava kaikkien sidosryhmien hyväksyntä.

Avoimuus ja läpinäkyvyys ohjaavat viestintää

Länsiradan kaltaisessa hankkeessa korostuvat oikea-aikainen viestintä, sidosryhmien kuunteleminen ja päätöksenteon avoimuus koko hankkeen elinkaaren ajan. Hanke ei koskaan toimi tyhjiössä vaan sille on oltava sidosryhmien hyväksyntä. Länsirata tulee toteuttamaan hankeviestintää suunnittelualueen kunnissa ja kaupungeissa.

Suunnitteluvaiheessa sidosryhmätyön ja hankeviestinnän tärkeimpiä elementtejä ovat paikallisyhteisöjen kuuleminen ja eri tahojen osallistaminen. Sidosryhmille kerrotaan suunnittelun etenemisestä ja sitä voi seurata

selainpohjaisilta kartoilta. Sidosryhmille annetaan myös mahdollisuus vuoropuheluun kysymysten ja palautteen muodossa. Viestinnän onnistumista mitataan muun muassa kysymysten vastausajalla.

Länsirata toteutti vuonna 2025 sidosryhmäanalyysin. Analyysistä ja sen tuloksista voi lukea lisää sivuilta 14–15. Sidosryhmäanalyysin tulokset antoivat yhtiölle eväitä oman viestintänsä kehittämiseen kohti rakentamisvaihetta.

Arkipäivän viestintää ja tapahtumiin osallistumista

Vuonna 2025 jatkettiin aktiivista vuoropuhelua muun muassa kaavoituksesta päättävien osapuolten kanssa. Länsirata järjesti 53 sidosryhmätilaisuutta ja sidosryhmien kysymyksiin ja palautteisiin vastattiin asetetun määräjän puitteissa.

Länsirata tiedotti ja uutisoi suunnitteluhankkeen etenemisestä eri viestintäkanavissa ja osallistui aktiivisesti toimialan tapahtumiin ja yhteiskunnallisiin tilaisuuksiin. Hankkeen selvitysten tuloksia jaetaan muille infra-alan toimijoille ja yhteistyötä on tehty muun muassa korkeakoulujen kanssa.

Länsirata osallistui alan ammattilaisten Rata-tapahtumaan helmikuussa 2025. Tapahtumassa juhlistettiin rautatieliikenteen 200-vuotista historiaa. Länsirata edusti tapahtumassa tulevaisuutta ja esitteli esimerkiksi suunnitteluvaiheen onnistumisia osana tapahtuman ohjelmaa.

Tavoitteena hyvinvoiva henkilöstö ja turvallinen työympäristö

Länsiradan oman henkilöstön määrä vuonna 2025 oli yhdeksän henkilöä ja toimitusjohtaja. Rakentamiseen siirryttäessä henkilöstön määrä kasvaa.



Jatkuvasti muuttuvassa hankeorganisaatiossa hyvinvoiva henkilöstö ja henkilöstön kehittäminen ovat erityisen tärkeitä. Henkilöstön osaamista on vuonna 2025 kehitetty muun muassa järjestämällä perehtymistä muihin infrahankkeisiin ja erilaisiin projektien toteuttamismuotoihin. Henkilöstön hyvinvointia tukevat puolestaan Länsiradalla käytössä olevat liikunta- ja lounasedut.

Turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi ovat Länsiradalle tärkeitä teemoja. Tavoitteena on varmistaa, että kaikki radan parissa työskentelevät voivat tehdä työnsä turvallisesti. Työterveys ja -turvallisuusasiat korostuvat ja vaativat entistä tarkempaa hallintaa rakentamisvaiheeseen siirryttäessä.

Alihankkijat ovat isossa roolissa Länsiradan operatiivisessa työssä, ja myös alihankintaketjun turvallisuusjohtaminen on olennainen osa suunnittelua. Sekä omilta työntekijöiltä että alihankkijoilta edellytetään työturvallisuusmääräysten ehdotonta noudattamista, ihmisoikeuksien kunnioittamista sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sääntöjen noudattamista.

Työturvallisuuden tasoa kehitetään ja seurataan aktiivisesti

Turvallista työtä ohjaavat lainsäädännön lisäksi Länsiradan omat prosessit ja toimintaohjeet. Turvallisuusosaamisen taso varmistetaan asianmukaisella perehdytyksellä, koulutuksella ja pätevyysien valvonnalla. Turvallisuuden tasoa seurataan myös työturvallisuustarkastusten avulla.

Työturvallisuuden johtamisessa on valmistauduttu rakentamisvaiheeseen muun muassa yhteisten työpajojen avulla ja tutustumalla muiden toimijoiden työturvallisuusjärjestelmiin. Vuonna 2025 kehitettiin yhteiset menettelytavat- ja prosessit työturvallisuuden seurantaan ja ne jalkautettiin koko organisaatioon.

Prosessin mukaisesti turvallisuuspoikkeamat raportoidaan 24 tunnin sisällä tapahtuneesta ja tapaturmatutkinta ja korjaavat toimenpiteet suoritetaan seitsemän vuorokauden sisällä. Vakavista tapaturmista ilmoitetaan

Jatkuvasti muuttuvassa hankeorganisaatiossa hyvinvoiva henkilöstö ja henkilöstön kehittäminen ovat erityisen tärkeitä.”

yhtiön johdolle heti. Havaitut puutteet korjataan tutkinnan pohjalta tehdyn kirjallisen toimenpidesuunnitelman mukaisesti. Läheltä piti -tilanteiden ja vaarahavaintojen perusteella toteutetaan ennaltaehkäiseviä korjaavia toimenpiteitä. Vuonna 2025 Länsiradan maastotöissä raportoitiin 4 kpl turvallisuushavaintoja.

Mittarina tapaturmataajuus

Työturvallisuuden mittarina käytetään tapaturmataajuutta, joka tarkoittaa työmaalla tapahtuvien poissaoloon johtavien tapatumien määrää miljoonaa työtuntia kohden. Pitkän aikavälin tavoite on tapaturmaton toiminta ja vuonna 2025 pyrittiin alle viiden tapaturmataajuuteen.

Vuoden 2025 aikana urakoitsijoille sattui yksi poissaoloon johtanut tapaturma, mutta kokonaismaastotyötuntien ollessa vähäiset tapaturmataajuus koko Länsiradan tasolla oli 40,29. Lisäksi työtapaturmien raportointiprosessi Länsiradalle ei alkuvuodesta toiminut riittävällä tasolla. Prosessi saatiin vuoden aikana kuntoon yhteisten menettelytapojen- ja prosessien kehittämisellä.

Henkilö, jonka tehtäväkuvaan kuuluvat työturvallisuuden ennaltaehkäisevät toimenpiteet, työturvallisuusohjelman luominen sekä menettelytapojen varmistaminen, rekrytoidaan rakentamisvaiheen käynnistymisen siirtymisen takia vuoden 2025 sijaan vuonna 2026.

YMPÄRISTÖVASTUU

Kestävä hanke suunnittelusta toteutukseen

Vuonna 2025 toteutetussa kaksoisolennaisuusanalyysissä ympäristön osalta olennaisiksi teemoiksi nousivat ilmastomuutokseen sopeutuminen, ilmastomuutoksen hillintä, energia ja vesivarat, biologinen monimuotoisuus sekä kiertotalous. Ympäristö on myös yksi keskeisistä vaikutusten kohteena olevista sidosryhmistä.

Suuren ratahankkeen vaikutukset ympäristöön ja monimuotoisuuteen ovat merkittäviä. Ympäristövastuu onkin keskeinen osa Länsiradan vastuullisuustyötä.

Huolellista kartoitustyötä, ratkaisujen etsintää ja haitta-vaikutusten minimointia

Ympäristötavoitteet ohjaavat työtä aina suunnitteluvaiheesta radan käyttövaiheeseen asti. Myös sopimus- ja yhteistyökumppaneilta edellytetään ehdotonta sitoutumista haitallisten ympäristö- ja ilmastovaikutusten vähentämiseen.

Hankkeen suunnittelun aikana tehdään valintoja koskien muun muassa materiaaleja, energiaratkaisuja, logistiikkaa ja maankäyttöä. Suunnittelussa on etsitty innovatiivisia toimenpiteitä, joilla vähennetään haitallisia ympäristövaikutuksia ja toisaalta myös ratkaisuja kiertotalouden edistämiseen.

Länsiradan tavoitteena on ensisijaisesti pyrkiä välttämään luonnolle aiheuttavaa haittaa, toissijaisesti lieventämään haittoja muun muassa ennallistamalla, ja vasta viimeisenä keinona käytetään ekologista kompensatiota. Kompensatio on hierarkian viimeinen porras, jossa hyvitetään syntynyttä haittaa silloin kun haittoja ei ole voitu kokonaan estää tai lieventää.

Länsirata on tehnyt luontoselvityksiä ja kartoittanut uhanalaisten luontotyyppien esiintymistä hankealueella. Esimerkiksi rauhoitettu lahokaviosammal kuuluu lajeihin, joiden esiintymistä on kartoitettu ja mahdollisuuksia sen siirtämiselle on selvitetty.

Suunnittelussa on otettu huomioon myös eläinten liikkuminen. Ekologisilla käytävillä, kuten saukkohyllyillä, liito-oravien hyppypuilla, siltojen alituksilla sekä tunneleiden päälle jätettävillä viheryhteyksillä mahdollistetaan eläinten turvallinen kulkeminen uuden infrastruktuurin läpi.

Myös kokonaisia ekosysteemejä huomioidaan. Suunnittelussa ja rakentamisen aikana luodaan esimerkiksi uusia paahdealueita, jotka ovat erityisen tärkeitä tietyille kasvi- ja hyönteislajeille.

Resurssien hyödyntämistä kiertotalouden keinoin

Kiertotalouden työkalujen avulla materiaalit ja resurssit hyödynnetään hankkeessa mahdollisimman tehokkaasti. Hankkeessa syntyy muun muassa suuria määriä louhintamassoja ja resurssitehokkuutta voidaan lisätä merkittävästi etsimällä maamateriaalille hyötykäyttöä.

Hankkeessa onkin tehty poikkeuksellisen paljon erilaisia kiviainesselvityksiä. Selvitysten mukaan 85 % ratarakenteisiin tarvittavasta kiviaineksesta on



Länsirata tukee Suomen ilmastotavoitteita

Liikenteellä ja infra-alalla on keskeinen rooli ilmastomuutoksen hillinnässä. Liikenteen toiminnot kuluttavat kolmanneksen kaikesta energiasta EU:ssa, ja niiden osuus suorista kasvihuonekaasupäästöistä on noin 23 prosenttia. Länsirata ja raideliikenteen kehittäminen tukevat Suomen pyrkimystä irtautua fossiilisista polttoaineista EU:n ilmastopolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi.



mahdollista saada hankkeen sisäisistä kiviainesvaroista. Myös savea voidaan hyödyntää maisemointiin, viherrakentamiseen, meluvalleihin, pohjaveden suojaamiseen ja kaatopaikkojen eristekerroksiin.

Suunnittelulle on määritelty ilmastoperiaatteet

Länsiradan suunnittelulle on määritelty ilmastoperiaatteet, joissa on huomioitu hankkeen vaikutukset ilmastoon hankkeen koko elinkaaren ajalta. Ilmastovaikutukset voidaan jakaa neljään osaan; rakentamisen aikaiset päästöt, elinkaaripäästöt, liikennöinnin ilmastovaikutukset ja raideliikenteen vaikutus yhdyskuntarakenteelle.

Ratasuunnitelmissa ympäristövaikutuksia ja päästövähennysten taloudellisia vaikutuksia on arvioitu laajasti erilaisten selvitysten ja tutkimusten avulla. Viimeisimmät laskelmat hankkeen ilmastovaikutuksista on tehty

teknisesti valmistuneisiin ratasuunnitelmiin perustuen kesällä 2024. Tiedot tarkentuvat edelleen suunnittelun edetessä.

Ilmastonmuutos ja sen vaikutus suunniteltuihin infrastruktuurirakenteisiin tulee huomioida suunnitteluvaiheessa. Ilmastoriskit on arvioitu ja suunnitteluratkaisuissa on huomioitu erityisesti sadannan, tulvien, lämpötilojen ja muiden sään muutosten vaikutukset rakenteisiin.

Ratapenkereiden ja teiden sortumiin, sekä rataverkon ja tiestön kunnossapito-ongelmiin voidaan varautua oikein mitoitetuilla hulevesiratkaisuilla, siltojen ja rumpujen aukoilla, eroosiosuojauksilla, pintavalinnoilla ja suojaetäisyyksillä.

Päästövähennyspotentialia uudessa mittakaavassa

Radan rakentamisen myötä maa-alueet muuttuvat ja kasvillisuuden vuosittainen kasvu, eli hiilinielu pienenee. Alueelta myös poistuu kasvillisuutta mikä pienentää hiilivarastoa. Ilmastovaikutuksia voidaan vähentää esimerkiksi vähähiilisillä materiaalivalinnoilla, kiertotaloudella ja kiviaineskuljetuksia minimoimalla.

Länsirata etsii innovatiivisia vaihtoehtoja rakentamisen ja käytönaikaisten päästöjen vähentämiseksi. Näistä esimerkkeinä ovat hankkeen sisäisen maa- ja kiviaineen hyötykäyttö, kierrätysteräksen ja vihreän betonin käyttö sekä geotermisen lämmön hyötykäyttö lämmitys- ja viilennystarpeisiin. Päästöjä vähentäisi myös Lohja-Salo-välin rakentaminen osittain yksiraiteisena.

Länsiradalla on käytössä massatasapainoon liittyvä ORIS-ohjelmisto, jonka avulla on mahdollista etsiä vähäpäästöisimpiä toteutusvaihtoehtoja massatalouden hallintaan. Optimaalisella maamassojen koordinoinnilla välte-tään tarpeettomia siirtoja ja minimoidaan päästöjen lisäksi myös kuljetuskustannuksia.

Vuoden 2024 pilottihankkeessa selvitettiin kairakoneiden työmaaseuranan mahdollisuuksia päästöjen vähentämisessä yhdessä yhteistyökumppanin kanssa. Hanke paransi ymmärrystä urakoitsijoilta vaadittavasta

osaamistasosta ja järjestelmien teknisistä vaatimuksista. Pilottihankkeen tulokset saatiin ja opit otettiin käyttöön vuonna 2025. Pilotissa tunnistetut asiat voidaan nyt ottaa paremmin huomioon jo urakoiden tarjouspyyntö-vaiheessa.

Länsirata kehittää päästölaskentaa ja on kartoittanut erilaisia työkaluja päästöjen laskemiseen. Päästövähennyspotentialia tällä hetkellä tunniste-tuilla ja käytettävissä olevilla toimenpiteillä on noin 36 prosenttia. Vuonna 2025 hiilijalanjälkilaskennassa siirryttiin Ihku-laskentapalvelun käyttöön.

Rakentamisen ja käytön aikaiset ympäristövaikutukset

Rakentamisen aikana suurimmat vaikutukset johtuvat energiankulutuksesta, luonnonvarojen käytöstä ja päästöistä. Työmaatoiminnot voivat vaikuttaa negatiivisesti lähiympäristön asukkaisiin melun, pölyn ja liikenteen muodossa.

Hyvä esimerkki haittavaikutusten vähentämisestä on kiinteistökohtainen meluntorjunta, joka on uusi ja kustannustehokas tapa lisätä radanvarren asumismukavuutta. Meluhaittaa voidaan vähentää tekemällä rakenteellisia ratkaisuja rakennuksiin tai piha-alueelle.

Radan käytönaikaiset ympäristövaikutukset taas riippuvat pitkälti siitä, miten infraa käytetään ja ylläpidetään. Vaikuttavia asioita ovat muun muassa energiatehokkuus, kuljetusten hiilijalanjälki ja infrastruktuurin kestävyys.

CASE

Luontovaikutusten tunnistamisesta vaikutusten mittaamiseen

Länsiradan varrella on monta erilaista maisemaa

Länsirata halkoo Uudenmaan ja Varsinais-Suomen läpi noin 80 metriä leveän ja noin 150 kilometrin pituisen ratakäytävän. Länsirata kulkee suurimman osan matkaa olemassa olevan infrastruktuurin vieressä, mutta ulottuu myös luonnontilassa oleville alueille.

Rata kulkee pitkälti joko nykyisen rantaradan viereen rakennettavana kaksoisraiteena (Salo–Kupittaa) tai nykyisen Turun moottoritielinjauksen vierellä (Hista–Suomusjärvi). Näillä alueilla uusi rata yhdistyy paljolti olemassa olevan tie- ja raideinfran ympäristövaikutusten lieventämiskeinoihin, esimerkiksi meluvaikutusten osalta.

Luonnon kannalta neitseellisimmät alueet löytyvät rataväleiltä Espoo–Hista (noin 10 km) sekä Suomusjärvi–Salo (noin 32 km), joissa rata kulkee etäämpänä nykyisistä tie- ja ratalinjauksista.

Luontojalanjälki mittaa ihmisen toiminnan vaikutuksia

Länsirata-hankkeen luontovaikutuksia on selvitetty viimeisen kymmenen vuoden aikana monessa vaiheessa usean tahon toimesta; maakuntakaavoitukseen ja

kuntien kaavoitukseen liittyvissä selvityksissä, Väyläviraston laatiman yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä sekä Länsirata Oy:n laatimissa ratasuunnitelmissa.

Selvityksiä on laadittu sekä laji- että luontotyyppitasolla. Hankkeen vaikutukset on tunnistettu ja niille on ratasuunnitelmissa esitetty lieventämistoimia. Hankkeella on teetetty myös diplomityö ekologisen kompensations mahdollisuuksista esimerkkikohteilla.

Vuoden 2025 aikana on Länsiradalla selvitetty sitä, miten hankkeen luontovaikutuksia niiden tunnistamisen lisäksi voitaisiin myös mitata. Luontojalanjälki mittaa ihmisen toiminnan aiheuttamaa kuormitusta ympäristölle ja sitä laskettaessa otetaan huomioon yrityksen kaikki vaikutukset kuten materiaalien kulutus, energiankäyttö, päästöt ja jätteet.

Luontojalanjäljen laskemiseksi on tarjolla useita menetelmiä, jotka kehittyvät koko ajan. Pääsääntöisesti laskenta perustuu joko kulutusperusteiseen talousdataan tai luontotyyppipohjaiseen eli maastokartoitusta käytävään lähestymistapaan.

”Nykyisessä suunnitteluvaiheessa hankkeella ei ole ympäristövaikutuksista vielä kulutustietoja, koska ne

muodostuvat vasta rakentamisen aikana. Tämän vuoksi luontojalanjäljen laskennan työkaluksi tässä vaiheessa soveltuvat paremmin luontotyyppipohjaiset menetelmät”, kertoo Länsiradan ympäristöpäällikkö **Riitta Heliö**.

Luontojalanjälki voi olla myös positiivinen, jolloin toiminta vaikuttaa vahvistavasti ympäristöön.

”Länsirata-hankkeessa pyrimme luomaan myös uusia luontoarvoja esimerkiksi rakentamalla arvokasta eliölajistoa sisältäviä paahdealueita radan varteen”, Riitta Heliö kertoo.

Luonnonarvohehtaarin laskeminen on edellytys ekologisen kompensations suunnittelulle

Ekologisella kompensatiolla voidaan hyvittää rata-hankkeen toteuttamisesta aiheutettua haittaa luonnolle. Ekologinen kompensatio tuotiin vapaaehtoisena toimenpiteenä Suomen luonnonsuojelulainsäädäntöön vuonna 2023.

Jotta aiheutettu luontohaitta ja ekologisen kompensations määrä voidaan määrittää, tulee tietää, mitä luontotyyppiä heikennetään ja kuinka paljon. Haitan määrän arvioimiseksi tarvitaan tieto haitta-alueen pin-

**Riitta Heliö**Ympäristö- ja
vastuullisuuspäällikkö

CASE

ta-alasta, sen ekologisesta laadusta sekä haitan suuruudesta. Luonnonarvohehtaarin laskeminen onkin edellytys ja pohjatieto ekologisten kompensatioiden suunnittelulle.

”Laskennan yksikkönä luontohaitan ja ekologisen kompensatian laskennassa käytetään luonnonarvohehtaaria. Luonnonarvohehtaari on luontojalan jälkeä suppeampi käsite. Se kuvaa alueen luonnontilan arvoa suhteessa vastaavaan pinta-alaan luonnontilassa olevaa samaa luontotyyppiä”, selventää Heliö.

Luonnonarvohehtaari yhdistää pinta-alan ja ekologisen laadun yhdeksi luvuksi, jolloin voidaan laskea sekä heikennyksen että hyvityksen suuruus. Kompensaatiolaskennassa varmistetaan, että heikennys ja hyvitys vastaavat toisiaan luonnonarvohehtaareilla mitattuna.

Suomen ympäristökeskus (SYKE) on laatinut raportin, joka kuvaa tarkat laskentaperiaatteet heikennys- ja hyvitysalueille. Laskenta perustuu maastokartoitukseen ja luonnonsuojelulain mukaisiin laskentakaavoihin. Ekologinen tila arvioidaan asteikolla 0–1 ja uhanalaisuuskerroin lisää haitan painoarvoa.

”Tulemme maastokauden 2026 aikana pilotoimaan ratavälin Espoo–Hista luontojalan jäljen laskentaa SYKE:n ohjeistuksen mukaan. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että ratakäytävän jokainen hehtaari arvioidaan sen ekologisen arvon perusteella. Tuloksia

voidaan hyödyntää lähtötietona mahdollisten kompensatioiden suunnittelussa”, selostaa Heliö.

Yhteistyössä kohti kestävää raideinfraa

Luontovaikutusten ja ekologisen kompensatian laskemisella on paljon hyötyjä erityisesti luonnon näkökulmasta, mutta myös tulevien infrahankkeiden kannalta. Laskennan kehittämisen myötä saadaan hyödyllistä kokemusta ja kartutetaan osaamista, jolla pystytään parantamaan tulevan suunnittelun laatua. Länsirata-hanke on monivuotinen ja monivaiheinen rakennushanke, jonka alkuvaiheessa saatuja oppeja voidaan hyödyntää myös hankkeen jatkovaiheissa.

”Luonnonarvohehtaarin laskemista ja ekologista kompensatiota ei voi erottaa toisistaan, laskennan avulla tunnistetaan arvokkaimmat luonnonympäristöt. Hankkeista aiheutuvia haittoja voidaan minimoida, mutta harvoin täysin poistaa. Ekologinen kompensatio tarjoaa mahdollisuuden hyvittää ympäristölle aiheutettua haittaa”, tiivistää Heliö.

Länsirata tekee monipuolista yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa koko hankkeen ajan. Myös ekologisten lieventämistoimien ja kompensatioiden toteuttamiseksi tarvitaan yhteistyötä muun muassa konsulttien, viranomaisten ja maanomistajien kanssa. Isoilla infrahankkeilla on väistämättä heikentäviä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen, mutta niissä on myös mahdollista luoda alalle uusia toimintatapoja luonnon monimuotoisuuden huomioimiseen.

”Länsirata-hankkeen tavoitteena on kehittää uusia innovatiivisia tapoja, joilla erilaisia lieventämistoimia voidaan infrahankkeissa toteuttaa. Haluamme luoda kestävää raideinfraa, jossa myös luontoarvojen säilyttämiseen panostetaan”, summaa Heliö.



Yhteenveto hallituksen asettamista tavoitteista ja mittareista

Yhtiön hallitus asetti vuodelle 2025 vastuullisuustavoitteet ja -mittarit olennaisiksi arvioituille vastuullisuuden osa-alueille. Hallitus arvioi vastuullisuustavoitteiden ja -mittareiden saavuttamista säännöllisesti vuoden aikana.

Vuodelle 2025 asetettiin yhteensä 18 vastuullisuustavoitetta. Mittarit keskittyivät yhtiön yleisen toiminnan kehittämiseen, ratasuunnitelmien hallinnolliseen edistämiseen sekä Lohja–Salon yhteysvälin ratasuunnitteluun.

Mittareiden toteutumisessa tulee huomioida, että rakentamisvaiheeseen siirtymisen viivästyminen vaikutti osaltaan vuoden 2025 vastuullisuusmittareiden toteutumiseen. Lisäksi Lohja–Salon ratasuunnitelman päivitykseen liittyvien mittareiden toteutuminen jäi vaillinaiseksi, sillä päivitystyö käynnistyi vasta alkusyksystä eivätkä sen tulokset siten olleet käytettävissä vielä vuoden 2025 aikana.

Vastuullisuuden kehittäminen

Toteutunut

Ei toteutunut

TEEMA: YHTIÖN VASTUULLISUUDEN KEHITTÄMINEN					
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Kaksoisolennaisuusanalyysi	Toteutetaan kaksoisolennaisuusanalyysi ja sen pohjalta laaditaan yhtiölle päivitetty vastuullisuuden kehittämisen ohjelma	Kyllä/ei	8/25		
Vastuullisuusmittariston kehittäminen	Kaksoisolennaisuusanalyysin pohjalta laaditaan yhtiölle selkeä dataan pohjautuva vastuullisuuden mittaristo sekä prosessi datan keräämiseksi mittareita varten	Kyllä/ei	12/25		
Sidosryhmäyhteistyön ja vuorovaikutuksen kehittäminen	Toteutetaan sidosryhmäanalyysi, jonka pohjalta laaditaan suunnitelma sidosryhmäyhteistyön ja osallistavan vuorovaikutuksen kehittämiseksi	Kyllä/ei	8/25		

Eettiset liiketoimintaperiaatteet

TEEMA: TURVALLINEN, TERVEELLINEN JA HYVINVOIVA TYÖYHTEISÖ					
Mittari	Tavoite	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Työyhteisön hyvinvoinnin kehittäminen	Henkilöstön työhyvinvointikysely toteutetaan ja suunnitelma esiin nousseiden kehityskohteiden kehittämiseksi laaditaan.	Kyllä/ei	12/25		Kyselyn toteutus siirretty ensimmäiseen raken-tamisvaiheeseen siirtymisen yhteyteen

TEEMA: YHTEISTYÖ SOPIMUSKUMPPANIEEN, VIRANOMAISTEN JA MUIDEN SIDOSRYHMIEN KANSSA					
Mittari	Tavoite	Toteuma	Valmis	Toteuma	Huomiot
Hankintojen vastuullisuus	Laaditaan toimittajien vastuullisuusohjeet, jotka lisätään jatkossa osaksi yhtiön tekemiä hankintasopimuksia ja joita toimittajien tulee noudattaa. Lisäksi yhtiön yleiset sopimusehdot ja yhtiön sopimusohjat päivitetään vastuullisuusvaatimusten mukaisesti.	Kyllä/ei	6/25		

Taloudellinen vastuu

Toteutunut

Ei toteutunut

TEEMA: REHELLINEN, AVOIN JA LÄPINÄKYVÄ LIIKETOIMINTA					
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Hankintojen avoimuus ja kilpailutus	Hankintojen avoimuuden ja läpinäkyvyyden sekä harmaan talouden torjumiseksi, yhtiön hankintaperiaatteiden pohjalta laaditaan sisäiset hankintaohjeet, joissa muun muassa tarkennetaan tilaajavastuulain mukaisen dokumentaation arkistointivaatimuksia. Hankinta-ohjeiden sisältö koulutetaan koko yhtiön henkilöstölle.	Kyllä/ei	6/25		

TEEMA: KUSTANNUKSET JA SÄÄSTÖT					
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Lohja–Salo -ratasuunnitelman tavoiteltujen kustannussäästöjen varmistaminen	Ratasuunnitelman päivityksen yhteydessä varmistetaan, että suunnitteluperusteiden päivityksellä saavutetaan tavoitellut kustannussäästöt. Tavoitteen lopullinen toteutuminen varmistuu vasta vuonna 2026 ratasuunnitelman päivityksen valmistuessa, mutta vuoden 2025 lopussa tavoitellaan sitä, että suunta on selvillä ja oikea.	Kyllä/ei	12/25		

TEEMA: LUPAMENETTELYIDEN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN SEURANTA					
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Alustava aikataulu Salo–Hajala, Hajala–Nunna, Nunna–Kupittaa ja Espoo–Hista rata- välien lupaprosessien koordinointiin osana hankeaikataulua (MS Project)	Ympäristö-, vesi- ja luonnonsuojelulain mukaisten lupamenettelyiden seurantatyökalun kehittäminen osaksi hankeraportointia. Lumariskien ja riippuvuuksien tunnistaminen ja niiden vaikutus hankeaikatauluun.	Kyllä/ei	6/25		

Sosiaalinen vastuu

Toteutunut

Ei toteutunut

AVOIN VIESTINTÄ JA SAAVUTETTAVUUS						
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot	
Vastausaika sidosryhmien kysymyksiin	Kaikkiin sidosryhmien kysymyksiin ja palautteisiin reagoidaan ja/tai vastataan. Infokanavissa esitettyihin hankkeeseen liittyviin kysymyksiin vastataan 5 arkipäivän sisällä, ja mikäli vastauksen selvittäminen vaatii lisääikaa, lopullinen vastaus annetaan 21 arkipäivän sisällä.	Kyllä/ei	Jatkuva mittari		34/34 vastattu määräajassa	

TYÖTURVALLISUUS (ALIHANKKIJAT JA OMA HENKILÖSTÖ)						
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot	
Työturvallisuuden menettelytapojen ja organisaation luominen	Luodaan yhtiölle menettelytavat ja -prosessit työturvallisuuden seurantaan ja jalkautetaan menettelytavat läpi koko organisaation. Menettelytapa pitää sisällään yhtiön sisäisen seurannan ja raportoinnin työturvallisuuteen liittyvistä asioista.	Kyllä/ei	8/25			
	Varmistetaan yhtiön käyttöön henkilöresurssi, jonka tehtävänkuvaan kuuluu työturvallisuuden ennaltaehkäisevät toimenpiteet ja niihin liittyvän ohjelman luominen sekä työturvallisuuden menettelytapojen ja -prosessien varmistaminen ja seuranta niin sisäisesti kuin alihankkijoidenkin osalta.	Kyllä/ei	12/25		Ei erillistä resurssia, koska ei siirrytty rakentamisvaiheeseen, mutta suunnittelu-vaiheen työturvallisuuden kehittämisen yhteydessä prosessia ja seurantaa parannettu	
Onnettomuus- ja läheltä piti -tilanteet	Tapaturmatutkinta suoritettava seitsemän (7) vuorokauden sisällä tilanteesta, sisältäen myös käytännön korjaavat toimenpiteet sekä toimenpiteiden seurannan. Vakavista tapaturmista (myös alihankkijat) info yhtiölle heti ja muista tapaturmista 24 h sisällä. Läheltä piti -tilanteet kirjataan ja käydään alihankkijan kanssa läpi kvartaaleittain.	Kyllä/ei	Jatkuva mittari		Yksi tapaturma, puutteellinen raportointiprosessi	
Tapaturmat	Ei kuolemaan johtavia tapaturmia	Määrä 0	Jatkuva mittari			
	Tapaturmataajuus < 5 milj. työtuntia kohden. Tapaturmataajuutta laskettaessa huomioidaan sekä alihankkijat että Länsiradan oma henkilöstö.	Taajuus < 5	Jatkuva mittari		Taajuus 40,29 (yksi tapaturma)	

Ympäristövastuu

ToteutunutEi toteutunut

TEEMA: YMPÄRISTÖÖN KOHDISTUVIEN HAITTAVAIKUTUSTEN MINIMOINTI					
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Lohja–Salo päivitetyn ratasuunnitelman ympäristövaikutukset	Selvitetään ja raportoidaan Lohja–Salo ratasuunnitelman päivityksen yhteydessä keinoja positiivisten ympäristövaikutusten lisäämiseen ja negatiivisten ympäristövaikutusten vähentämiseen kiertotalouden kautta.	Kyllä/ei	12/25		Ratasuunnitelman päivitys ei riittävän pitkällä raportoitavien vaikutusten saamiseksi
Biodiversiteettityön kehittäminen	Hankkeessa pyritään lieventämään negatiivisia vaikutuksia biodiversiteettiin sekä etsimään paikallisia ennallistamiskohteita ja kartoittamaan kompensatiomahdollisuuksia. Työn edistämiseksi perustetaan kuntien, ELYn, konsulttien ja hankkeen kesken biodiversiteetti-työryhmä, jonka työn tulokset raportoidaan kerran vuodessa.	Kyllä/ei	12/25		Työryhmän perustaminen ei ollut mahdollista ennen rakentamisvaiheeseen siirtymistä

TEEMA: PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN					
Mittari	Tavoite vuodelle 2025	Mittaustapa	Valmis	Toteuma	Huomiot
Päästölaskennan kehittäminen	Siirrytään hiilijalanjäljen laskennassa Ihku-laskentapalvelun käyttöön.	Kyllä/ei	6/25		
	Lohja–Salon ratasuunnitelman osalta tuotetaan vertailuaineisto yksiraiteisen rakentamisen ilmastopäästöistä verrattuna kaksiraiteiseen toteutukseen.	Kyllä/ei	12/25		Ratasuunnitelman päivitys ei riittävän pitkällä vertailuaineiston tuottamiseksi

LÄNSIRATA



MIKKO HÄMEENNIEMI

Johtaja, viestintä ja vastuullisuus
044 292 1803
mikko.hameenniemi@lansirata.fi



RIITTA HELIÖ

Ympäristö- ja vastuullisuuspäällikkö
040 832 9754
riitta.helio@lansirata.fi

Julkaisun kuvat ovat Länsirata Oy:n havainnekuvia, kuvia Länsiradan henkilöstöstä tai kuvituskuvia.



LÄNSIRATA



**Euroopan unionin
osarahoittama**

Tämän julkaisun sisällöstä vastaa yksin
Länsirata Oy, eikä se välttämättä vastaa
Euroopan unionin mielipidettä.