

Länsirata Oy:n osakassopimuksen hyväksyminen (kv)

Kunnanhallitus 01.12.2025 § 393

74/08.01.00/2024

Valmistelija	kunnanjohtaja Virpi Sailas talousjohtaja Esa Lindell etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihde)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi Kunnanhallitus päättää 1 ehdottaa kunnanvaltuustolle, että valtuusto 1.1 hyväksyy liitteen mukaisessa muodossa Länsirata Oy:tä koskevan osakassopimuksen liitteineen ja kuntaosakkaiden sitoumuksen toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta osakassopimuksen rahoitussitoumus liitteen mukaisesti. 1.2 sitoutuu Länsirata Oy:n ratahankkeen ensimmäisen rakentamisvaiheen rahoittamiseen enintään 15 miljoonalla eurolla ja vastaa Länsirata Oy:n 520 miljoonan euron vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen tai Suomen valtion muutoin järjestelmän rahoituksen kustannuksista enintään 1,24 prosentilla. 1.3 hyväksyy Helsingin kaupungin omistaminen osakkeiden hankinnan Länsirata Oy:lle ja sen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan käyttää mahdollisen tasausmaksun ja sen loppuerän suorittamiseksi Helsingin kaupungille. 1.4 hyväksyy osakassopimuksen mukaisen maksuttoman suunnatun osakeannin, jonka jälkeen Kirkkonummen kunnan osuus Länsirata Oy:n rakentamisvaiheen aikaisesta osakeomistuksesta on 1,24 prosenttia koko osakekannasta. 1.5 valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään osakassopimukseen ja liitteisiin mahdollisia muutoksia, joilla ei ole suhteellisesti arvioiden merkittäviä vaikutuksia Kirkkonummen kunnan rahoitusosuuksiin eikä kuntaosakkaiden kokonaisrahoitusvastuuseen, ja että kunnanjohtaja valtuutetaan hyväksymään osakassopimukseen ja sen liitteisiin vähäisiä teknisiä tarkennuksia ja, 1.6 valtuuttaa kunnanjohtajan allekirjoittamaan osakassopimus ja järjestelyyn liittyvät muut asiakirjat edellyttäen, että muut osakassopimuksen osapuolet hyväksyvät asiakirjat vastaavan sisältöisenä ja kuntaosakkaat hyväksyvät ratahankkeen toisen vaiheen rahoituksen liitteen mukaisessa muodossa, ja että kuntaosakkaiden yhdessä hankkima kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaoston lausunto hankkeen käsittelystä kunnan

kirjanpidossa ei osoita merkittäviä alaskirjausriskejä.

1.7

toteaa, että kunnanvaltuuston päätös pannaan täytäntöön mahdollisista valituksista huolimatta lainvoimaa odottamatta.

2

tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Käsittely

Kunnanjohtaja Virpi Sailas, kuntakehitysjohtaja Anna-Kaisa Kauppinen, talousjohtaja Esa Lindell ja kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen esittelivät asiaa kokouksessa. Kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen saapui kokoukseen tämän pykälän alussa klo 19.15 ja poistui pykälän jälkeen klo 21.58.

Puheenjohtaja julisti keskustelun päättyneeksi ja totesi että keskustelun aikana on jätetty muutos- ja evästysehdotuksia seuraavasti:

Kim Äströmin muutosehdotus kohtaan 1:

Kunnanhallitus päättää

1

ehdottaa kunnanvaltuustolle, että valtuusto ei hyväksy osakassopimusta esitetyssä muodossaan.

Evästyksenä mahdollisiin jatkoneuvotteluihin, kunta toteaa olevansa valmis erikseen rahoittamaan Veikkolan seisakkeen toteuttamista siihen liittyvine yhteyksineen 15 M€ + normaali maarakennusindeksin mukainen kustannusnousu, toteutuneita kustannuksia vastaan.

Rahoittamisen ehtoina ovat:

1. Pohjois-Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava ja siihen pohjautuva ratasuunnitelma saavuttaa lainvoiman.
2. Veikkolan seisakkeen, liittyvine yhteyksineen, sekä muiden Kirkkonummen rata-alueen tiejärjestelyiden toteuttamisesta laaditaan seikkaperäinen vastuunjakotaulukko liitteen 2.2, osayleiskaavan ja ratasuunnitelman pohjalta.
3. Kirkkonummen päättäessä liittyä myöhemmin osakassopimukseen, em. erillishankinta huomioidaan täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti yhtiön rahoitusosuutena.
4. Radan liikennöinnistä aiheutuvat kulut ml. operointikulut, kalustohankinnat ja mahdolliset käyttöön kohdistettavat pääomakulut, ja näiden vaikutus kuntatalouteen on arvioitu.

Kirkkonummi päättää mahdollisesta sitoutumisesta 2. vaiheen rahoittamiseen erikseen myöhemmin.

Perustelu: Osakassopimus on monilta osin epäselvä ja epätarkka. Vastuita ei ole selkeästi määriteltä eikä rajattu ja kunnan päättävältä puolestaan hyvin rajallista. Myös osayleiskaavaan liittyy vielä epävarmuutta. Sopimukseen sisältyvä taloudellinen riski on kestävä. Kirkkonummi

kuitenkin suhtautuu myönteisesti mahdollisuuteen rahoittaa Veikkolan seisakkeen toteuttamista sovitun mukaisesti.

Muutosehdotusta kannattivat Sini Felipe, Ronja Karkinen, Martin Valtonen ja Kim Liljequist.

Jani Kähkösen muutosehdotus:

Kunnanhallitus päättää

1 ehdottaa kunnanvaltuustolle, että valtuusto ei hyväksy liitteen mukaisessa muodossa Länsirata Oy:tä koskevaa osakassopimusta liitteineen eikä kuntaosakkaiden sitoumusta toisen rakentamisvaiheen rahoittamisesta osakassopimuksen rahoitussitoumus liitteen mukaisesti.

2 tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Muutosehdotusta kannattivat Kim Liljequist, Martin Valtonen ja Ulf Kjerin.

Kim Åströmin ja Jani Kähkösen muutosehdotuksia ei hyväksytty yksimielisesti, joten puheenjohtaja ilmoitti että niistä on äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että muutosehdotuksista äänestetään niin, että ne jotka kannattavat Kim Åströmin muutosehdotusta äänestävät JAA, ja ne jotka kannattavat Jani Kähkösen muutosehdotusta äänestävät EI.

Äänestysjärjestys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 6 JAA ääntä, 1 EI ääni ja 6 tyhjää ääntä.

Kim Åströmin muutosehdotus sai enemmän ääniä ja voitti.

JAA äänestivät Martin Valtonen, Ronja Karkinen, Kim Åström, Ulf Kjerin, Sini Felipe ja Antti Kilappa

EI äänesti Jani Kähkönen

Tyhjää äänestivät Anna Sahiluoma, Sari Haapasaari, Sanni Jäppinen, Kim Liljequist, Urho Blom ja Viveca Lindgren.

Seuraavaksi puheenjohtaja ilmoitti että äänestetään pohjaehdotuksen ja Kim Åströmin muutosehdotuksen välillä, niin että ne jotka kannattavat pohjaehdotusta äänestävät JAA ja ne jotka kannattavat Kim Åströmin muutosehdotusta äänestävät EI.

Äänestysjärjestys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 5 JAA ääntä ja 8 EI ääntä.

Kim Åströmin muutosehdotus sai enemmän ääniä ja voitti.

JAA äänestivät Urho Blom, Sari Haapasaari, Viveca Lindgren, Anna Sahiluoma ja Sanni Jäppinen

Ei äänestivät Kim Åström, Martin Valtonen, Kim Liljequist, Jani Kähkönen, Ronja Karkinen, Ulf Kjerin, Antti Kilappa ja Sini Felipe.

Viveca Lindgrenin evästys ehdotus:

Kunta pyrkii minimoimaan riskejä neuvottelemalla lisäsopimuksen, joka määrittää tarkat ja lopulliset enimmäismäärät, joidenka yli osakas ei missään tapauksessa joudu suorittamaan yhtiölle, kun lasketaan mukaan kustannusnousu, rahoituskustannukset, ja muut mahdolliset lisäerät.

Evästys ehdotusta kannattivat Urho Blom ja Anna Sahiluoma.

Viveca Lindgren veti evästys ehdotuksen pois, joten sitä ei käsitelty.

Päätös

Kunnanhallitus päätti

1

ehdottaa kunnanvaltuustolle, että valtuusto ei hyväksy osakassopimusta esitetyssä muodossaan.

Evästyskseenä mahdollisiin jatkoneuvotteluihin, kunta toteaa olevansa valmis erikseen rahoittamaan Veikkolan seisakkeen toteuttamista siihen liittyvine yhteyksineen 15 M€ + normaali maarakennusindeksin mukainen kustannusnousu, toteutuneita kustannuksia vastaan.

Rahoittamisen ehtoina ovat:

1. Pohjois-Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava ja siihen pohjautuva ratasuunnitelma saavuttaa lainvoiman.
2. Veikkolan seisakkeen, liittyvine yhteyksineen, sekä muiden Kirkkonummen rata-alueen tiejärjestelyiden toteuttamisesta laaditaan seikkaperäinen vastuunjakotaulukko liitteen 2.2, osayleiskaavan ja ratasuunnitelman pohjalta.
3. Kirkkonummen päättäessä liittyä myöhemmin osakassopimukseen, em. erillisrahoitus huomioidaan täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti yhtiön rahoitusosuutena.
4. Radan liikennöinnistä aiheutuvat kulut ml. operointikulut, kalustohankinnat ja mahdolliset käyttöön kohdistettavat pääomakulut, ja näiden vaikutus kuntatalouteen on arvioitu.

Kirkkonummi päättää mahdollisesta sitoutumisesta 2. vaiheen rahoittamiseen erikseen myöhemmin.

2

tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Selostus

Länsirata-hankkeen taustaa ja vaikutuksia

Länsirata Oy (aikaisemmin Turun Tunnin Juna Oy) perustettiin Suomen valtion ja osakaskuntien vuosina 2019–2020 käytyjen neuvottelujen jälkeen

osapuolten päätöksillä. Valtion ja kuntien voimavarat yhdistämällä voitiin edesauttaa Helsinki-Turku-välisen nopean ratayhteyden toteutumista, jota on suunniteltu eri muodoissaan jo 1970-luvulta lähtien.

Kirkkonummi tuli osaksi hankeyhtiöitä kunnanvaltuuston päätöksellä 20.4.2020.

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

Suurilla ratahankkeilla, kuten Länsirata, on myönteisiä vaikutuksia talouskasvuun, tasaisen tulonjaon kehitykseen, työssäkäyntialueiden laajenemiseen sekä kaupunkirakenteiden kehittymiseen ja ympäristöön. Suomen kilpailukyvyyn ja alueiden menestyksen kannalta keskeisiä tekijöitä ovat luotettava liikennejärjestelmä ja alueiden saavutettavuus.

Ilmastonmuutoksen hillitseminen, kaupungistuminen ja saavutettavuus edellyttävät, että liikennejärjestelmää kehitetään ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä liikkumisen muotoja. Nopea ja luotettava ratayhteys parantaa radanvarsikuntien saavutettavuutta, laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita sekä luo uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen.

Veikkolassa lähijunaliikenne mahdollistaa yhteydet Espoon ja Turun suuntaan väliasemille kohtuullisella nopeudella ja etenkin henkilöautoliikenteen ruuhkautuessa yhteyden arvioidaan olevan henkilöautoa nopeampi.

Radan sijainti sekä radan ja aseman mahdollistama maankäytön kehittäminen Veikkolassa osoitetaan vireillä olevassa Pohjois-Kirkkonummen osayleiskaavassa. Veikkolan asemanseudulle on hahmoteltu rakentamista, jossa yhdistyy asuminen, työpaikkatoiminnot sekä liikenteelliset palvelut, joita ovat radan seisakkeen lisäksi siihen liittyvät liityntäpysäköintipaikat sekä muut palvelut.

Rata lisää alueen vetovoimaa asukkaille ja houkuttelevuutta uusien yritysten sijaintipaikkana. Veikkolan yritykset hyötyvät radan varren uusista asukkaista ja Veikkolan asukkaat uusista työpaikoista. Aiempaa vahvempi väestöpohja ja ratayhteyden tuoma asiakaspotentiaali mahdollistavat Veikkolassa olemassa olevien palveluiden säilymisen ja luovat potentiaalia uudelle julkiselle ja kaupalliselle palvelutarjonnalle. Liikenneyhteyksien lisääntyminen ja matka ajan lyhentyminen mahdollistavat työllisyyden parantumisen asemanseudun laajalla vaikutusalueella ja sitä kautta niillä on vaikutuksia mm. kunnan verotuloihin ja palvelukustannuksiin.

Rata vahvistaa Pohjois-Kirkkonummen kehittymisen pitkällä aikajänteellä. Kirkkonummelle on merkityksellistä koko rataverkoston kehittyminen ja Länsirata ja Rantarata muodostavat kokonaisuuden. Rakennettava rata edellyttää sujuvia liikenneyhteyksiä radan asemille ja hanke parantaa oleellisesti Veikkolan liikenneyhteyksiä esimerkiksi Veikkolan eritasoliittymää ja yhteysteitä asemalle. Länsirata avaa Nuuksioon pääsyn junalla.

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

Osakas	Rahoitusosuus M€	Omistusosuus %
Suomen valtio	39,45 milj. €	51,00 %
Turun Kaupunki	10,25 milj. €	13,25 %
Espoon kaupunki	10,25 milj. €	13,25 %
Helsingin kaupunki	5,80 milj. €	7,50 %
Salon kaupunki	3,74 milj. €	4,84 %
Lohjan kaupunki	3,74 milj. €	4,84 %
Vihdin kunta	3,74 milj. €	4,84 %
Kirkkonummen kunta	0,38 milj. €	0,48 %
Yhteensä	77,35 milj. €	100 %

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

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

Lohja–Saloratasuunnitelman päivitys osittain yksiraiteisiksi merkittävien kustannussäästöjen varmistamiseksi aloitettiin vuonna 2025 ja suunnitelma valmistuu kesällä 2027.

Ratasuunnitteluvaiheen arvioidaan päättyvän vuonna 2027.

Osakkaiden neuvottelut rakentamisvaiheeseen siirtymisestä

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

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

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli Länsirata-hanketta 19.12.2023 ja päätti jatkaa neuvotteluja hankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisen edellytyksistä. Ministerivaliokunta päätti valtion rahoitusosuudeksi 51 % ja muiden osakkaiden 49 %. Samalla päätettiin jatkaa hankkeeseen liittyvien riskien selvittämistä ja hallintaa sekä taloudellisesti kestävien ratkaisujen hakemista.

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

Kirkkonummen kunnanhallitus hyväksyi 22.1.2024 § 5 tahtotilan Länsiradan rakentamisvaiheen rahoittamisesta. Päätös vietiin kunnanvaltuustolle tiedoksi.

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

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

Länsirata Oy:n ratahankkeen rakentamista ja rahoittamista koskeva esisopimus valtion ja osakaskuntien kesken hyväksyttiin Kirkkonummen kunnanhallituksessa 24.6.2024 §226. Esisopimuksen ehdot neuvoteltiin Suomen valtion ja osakkaana olevien kuntien Turun, Espoon, Salon, Lohjan, Vihdin ja Kirkkonummen kesken tavoitteena siirtää rakentamisvaiheeseen. Hankkeen suunnitteluvaiheessa mukana ollut Helsinki ilmoitti tuolloin, ettei tule osallistumaan hankkeen rakentamisvaiheeseen.

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

Osakkaiden neuvottelutulos ja osakassopimuksen keskeinen sisältö

Osakkaiden neuvottelutuloksen myötä on laadittu osakassopimus, missä sovitaan tarkemmin muun muassa hankeyhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista. Ennen osakassopimuksen allekirjoitusta osakassopimus ja sen liitteet viedään hyväksyttäväksi kunkin osakkaan toimivaltaisiin päätöksentekaelimiin.

Osakassopimuksen tausta

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

Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen. Länsirata on valmistuessaan osa eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon (Trans European Transport Network) Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävää. TEN-T-liikenneverkon tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti.

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

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

Länsirata Oy:n yhtiöjärjestyksen mukaisena toimialana on Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvän radan suunnittelu ja rakentaminen. Yhtiö voi myös tehdä selvityksiä hankkeen rakentamisen mahdollistamiseksi ja hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Yhtiö voi harjoittaa myös muuta raideliikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvää toimintaa. Yhtiön toiminnan tarkoituksena on kehittää, suunnitella ja rakentaa yhteiskunnan, viranomaisen ja osakkaidensa tarpeisiin raideliikenneinfrastruktuuria sekä tuottaa siihen liittyvien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten arvioita. Yhtiön tehtävänä ei ole tarkoitus tuottaa voittoa osakkailleen.

Mahdollinen EU-tuki hyödyntäisi kaikkia yhtiön osakkaita. Lisäksi kuntien kirjanpitoasetukset on huomioitu neuvottelujen aikana ja huomioidaan edelleen kuntien päätöksenteossa.

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

Ohjauksesta sopimalla varmistetaan hankeyhtiön toimintaedellytykset ja mahdollistetaan taloudellisesti ja toiminnallisesti hyödylliset innovaatiot hankkeen toteuttamisessa. Lisäksi on olennaista, että rakentamisen aikaisista vastuista hankeyhtiön ja valtion rataverkkoa hallinnoivan Väyläviraston välillä on selkeät kirjaukset.

Osakassopimus allekirjoitetaan, kun kaikkien osakkaiden toimivaltaiset päätöksentekaelimet ovat sen hyväksyneet.

Rakentamishankkeen ensimmäinen rakentamisvaihe

Osahankkeet, jotka kuuluvat osakassopimuksessa sovittavaan ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen, on kuvattu yksityiskohtaisemmin osakassopimuksen liitteenä olevassa teknisessä liitteessä 3. Rakentamishanke sisältää rakentamissuunnittelun koko yhteysväkillä siltä osin kuin se kuuluu yhtiön vastuulle. Espoon kaupunkirata ja Kupittaa-Turku-ratahankkeen nopean ratayhteyden kehittämiseen liittyvien osien toteutus ja lähiliikenteen varikot eivät kuulu yhtiön toimialaan.

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

Rakentamisvaiheen osakkaat ja omistusosuudet

Länsirata Oy:n osakkaiden omistusosuudet rakentamisvaiheessa ovat seuraavat:

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

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

Rahoitussitoumukset

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

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

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

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

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

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

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

Hankkeen kustannusarviossa voi tapahtua maarakennuskustannusindeksin (MAKU) mukaista kustannustason muutosta (osakassopimuksessa ”normaali kustannusnousu”).

Normaalia kustannusnousua rahoitetaan osakkaiden omistuksen mukaisessa suhteessa. Rahoitusvaiheissa 1 ja 2 valtio rahoittaa kustannusnousua 67 % ja kunnat 33 % siihen asti, että valtion 400 miljoonan euron rahoitus on käytetty täysimääräisesti. Sen jälkeen, kun rahoitusvaiheen 3 valtion enintään 520 miljoonan euron rahoitusosuus on varmistunut, normaalia kustannusnousua rahoitetaan suhteessa valtio 67 % / kunnat 33 % siihen asti, että valtion 920 miljoonan euron rahoitus on käytetty täysimääräisesti.

Kaikissa rahoitusvaiheissa valtio ja kunnat osoittavat rahoitusta symmetrisesti tasatahtiin. Normaalia kustannusnousua rahoitetaan edellä kuvatulla tavalla myös symmetrisesti. Tästä seuraa, että kaikissa tilanteissa valtion 400/920 miljoonan euron rahoitusosuus on käytetty täysimääräisesti ennen kuin kuntien rahoitusosuus ylittyisi kustannusnousun kattamisen vuoksi. Kuntien vastuu normaalista kustannusnoususta rajoittuu siihen, että valtion 400/920 miljoonan euron rahoitusosuus on kokonaisuudessaan käytetty.

Mikäli kustannuskehitys ylittää normaalin kustannusnousun tai johtaa

rahoitussitoumusten ylittymiseen, saattaa yhtiö kustannusylityksen osakkaiden tietoon. Sen jälkeen päätös osahankkeiden käynnistämisestä, jatkamisesta tai sisällön muuttamisesta voidaan tehdä vain, mikäli päätöstä kannattaa $\frac{3}{4}$ yhtiön osakkaista. Kuitenkaan yhdenkään osakkaan rahoitussitoumuksen tasoa ei voi korottaa ilman asianomaisen osakkaan hyväksyntää.

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

Valtion rahoitusvastuun enimmäismäärä on yhteensä 920 miljoonaa euroa lisättynä vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen rahoituskustannuksilla, joista valtio sitoutuu kattamaan 67 %.

Rahoitussuunnitelma laaditaan ja rahoituskutsut lähetetään osakkaille yhtiön aikaisempien käytäntöjen mukaisesti.

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

Osakassopimuksen muita ehtoja

Osahankkeiden käynnistäminen ja poikkeuksellinen kustannusten nousu

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

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

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

Luovuttaminen osaksi valtion rataverkkoa

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

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

Yhteistyösopimus Väyläviraston kanssa

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

Yhtiön hallinnointi

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

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

Osakassopimuksessa yksilöidyissä tapauksissa päätös edellyttää $\frac{3}{4}$ määräenemmistöä yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

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

Helsingin kaupungin osakkeiden hankinta

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

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

Helsingin kaupungin osakkeet hankitaan Länsirata Oy:lle 1.650.001 eurolla. Osakkeiden hankintaan sovelletaan 4.12.2020 osakassopimuksen ehtoja. Osakkeiden kauppahinta muodostuu osakassopimuksen 3.2.1 mukaisesti määräytyvän perusmaksun sekä suunnitteluhankkeen arvioidun jäännöskassan ja omistusosuuden perusteella määriteltävän tasausmaksun mukaan. Sopimuksen voimaantullessa maksettavan tasausmaksun määrä on osakkaiden neuvotteluissa määritelty arvioidun jäännöskassan perusteella. Tasausmaksun suuruus tarkastetaan toteutuneen mukaan suunnitteluhankkeen päättyessä 2027.

Helsingin kaupunki vastaa osakkeiden kauppahinnan varainsiirtoverosta.

Osakkaat sitoutuvat kauppakirjassa siihen, että Länsirata Oy:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa voidaan osakeyhtiölain säännösten näin salliessa käyttää suunnitteluhankkeen päättyessä mahdollisen tasausmaksun loppuerän suorittamiseen. Mikäli loppulaskelmassa todettaisiin, että Helsingin kaupungille on kauppakirjan voimaantulopäivänä maksettu liikaa tasausmaksua, sen tulee palauttaa liikaa maksettu määrä yhtiölle.

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

Osakassopimuksen voimaantulo ja sopimuksen sitovuutta koskeva este

Osakassopimus tulee voimaan osapuolten allekirjoituksella. Mikäli joku osapuolista ei voi oikeudellisen esteen tai vastaavan vuoksi jatkaa osakkaana, tilanne pyritään korjaamaan osapuolten neuvotteluin. Mikäli osapuoli ei voi jatkaa osakkaana, yhtiö ei ole velvollinen palauttamaan osapuolelle sen jo maksamaa rahoitusta, ellei erikseen muuta sovita. Lisäksi osapuoli, joka ei voi jatkaa osakkaana on velvollinen luovuttamaan osakkeet yhtiölle tai sen osittamalle taholle yhden euron vastiketta vastaan.

Osakkeenomistajien yksimielinen päätös suunnatusta maksuttomasta osakeannista

Suunnatun maksuttoman annin ja rekisteröinnin seurauksena yhtiön omistusrakenne muutetaan alla olevan mukaiseksi. Suunnattu osakeanti on nykyisille osakkaille maksuton ja Helsingiltä hankitut osakkeet mitätöidään.

Osakas	Alkuperäinen osakemäärä (kpl)	Suunnattu osakeanti (kpl)	Uusi osakemäärä (kpl)	Vanha omistus (%)	Uusi omistus (%)
Suomen valtio	394 485	945 515	1 340 000	55,13 %	67,00 %
Turun kaupunki	102 503	111 997	214 500	14,33 %	10,73 %
Espoon kaupunki	102 503	177 997	280 500	14,33 %	14,03 %
Salon kaupunki	37 402	7 148	44 550	5,23 %	2,23 %
Lohjan kaupunki	37 402	12 098	49 500	5,23 %	2,48 %
Vihdin kunta	37 402	8 798	46 200	5,23 %	2,31 %
Kirkkonummen kunta	3 800	20 950	24 750	0,53 %	1,24 %
Yhteensä	715 497	1 284 503	2 000 000	100,00 %	100,00 %

Osakassopimuksen voimaantulo ja sopimuksen sitovuutta koskeva este
Osakassopimus tulee voimaan osapuolten allekirjoituksella. Mikäli joku osapuolista ei voi oikeudellisen esteen tai vastaavan vuoksi jatkaa osakkaana, tilanne pyritään korjaamaan osapuolten neuvotteluin. Mikäli osapuoli ei voi jatkaa osakkaana, yhtiö ei ole velvollinen palauttamaan osapuolelle sen jo maksamaa rahoitusta, ellei erikseen muuta sovita. Lisäksi osapuoli, joka ei voi jatkaa osakkaana on velvollinen luovuttamaan osakkeet yhtiölle tai sen osittamalle taholle yhden euron vastiketta vastaan.

Kirkkonummen kunnan taloudellinen vastuu

Hankkeen 1. rakentamisvaiheen rahoitusvastuun enimmäismäärä jakautuu kuntien välillä seuraavasti:

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

Hyväksymällä osakassopimuksen Kirkkonummen kunta sitoutuu pääomittamaan yhtiötä 15 miljoonalla eurolla investointihankkeen toteuttamiseksi. Kunnan rahoitusasema ei mahdollista pääomittamista kassasta, joten kunta tulee rahoittamaan osuutensa lainalla. Tämän seurauksena kunnalle muodostuu tulosvaikutteisia korkomenoja.

Hankeosien valmistumisen myötä keskeneräinen investointi aktivoidaan omaisuuseräksi, josta kunnalle muodostuu tulosvaikutteisia kirjanpidollisia poistoja. Poistot rasittavat kunnan tulosta seuraavat 40 vuotta.

Turun kaupunki on pyytänyt tilintarkastusyhteisöltä muistion hankeyhtiön kuntaosakkaiden tekemien pääomasijoitusten kirjanpitokäsittelystä kuntien kirjanpidoissa. Muistio tukee edellä kuvattua poistokäsittelyä, mutta suosittelee lisäksi lausuntopyyntön tekemistä kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaostolle poistokäsittelystä. Yhteinen lausunto on pyydetty kaikkien kuntaosakkaiden päätöksenteon tueksi.

Viimeisimmän arvion mukaan pääomittaminen tulee jaksottumaan vuosille 2027-2032. Kunnan kohdistuva negatiivinen tulosvaikutus kasvaa hankkeen edetessä. Arvio vuosikohtaisesta talousvaikutuksesta:

Länsirata	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Yhteensä
Taseosuus	501 174	1 363 740	3 443 443	4 318 509	3 669 596	1 703 538	15 000 000
Tulosvaikutukset							
Korot yht. 2027-2032 (korko 2,6-3)	14 269	40 647	122 164	240 196	354 071	419 923	1 186 773
Valtion lainan korko-osuus				80 000	160 000	160 000	400 000
Poisto						375 000	375 000
Tulosvaikutus yhteensä	14 269	40 647	122 164	320 196	514 071	954 923	1 961 773

Vuosikohtainen tulosvaikutus tulee tarkentumaan, mutta korkeimmillaan se on kaikkien hankeosuuksien valmistuttua. Täysimääräisen rahoitusvastuun aiheuttama tulosvaikutus on siten -2,0 miljoonaa euroa, minkä lisäksi kunnan vastuulla oleva lainakantaa kasvaa 15 miljoonalla eurolla. Korkomenot laskevat lainalyhennysten myötä.

Kunnan pääomittamisesta aiheutuvan talousvaikutuksen lisäksi kunnalle tulee kohdistumaan myös osuus (1,24 %) hankeyhtiön ottaman ja valtion takaaman vieraan pääoman (520 milj. euroa) korkomenoista, josta kuntien osuus 33 %. Tämän osalta vaikutusarviota ei voi tarkasti tehdä, koska lainan yksityiskohdista ei ole vielä tietoa. Valtion takaaman lainan koron kunnalle kohdistettava osuudeksi on arvioitu 0,8 miljoonaa euroa.

Kunnalle kohdistuu taloudellinen vastuu 1. rakentamisvaiheen rahoitusosuudesta (15 milj. euroa) ja lainan korkomenoista. Näistä kohdistuvat taloudelliset vaikutukset ovat lainakannan kasvu 15 miljoonalla eurolla ja 3,7 miljoonan euron ensimmäisen vaiheen tulosvaikutus, mikäli sovitut vastuut toteutuvat laskelman mukaisesti. Poistot ensimmäisestä vaiheesta alkavat, kun kunnan rataosuus valmistuu eli vuodesta 2032 eteenpäin, jonka vuotuinen tulosvaikutus on 375 000 euroa 40 vuoden ajan.

Laskelmissa ei ole huomioitu mahdollista normaalin kustannusnousun vaikutusta.

Kunnan toimiala

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

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

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

Voimassa olevan Länsirata Oy:n yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiön toiminnan tarkoituksena on kehittää, suunnitella ja rakentaa yhteiskunnan, viranomaisten ja osakkaidensa tarpeisiin raideliikenneinfrastruktuuria sekä tuottaa siihen liittyvien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten arvioita. Yhtiön toiminnan pääasiallinen tarkoitus ei ole tuottaa voittoa osakkeenomistajille. Yhtiön toimialana on rakentamishankkeeseen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu ja rakentaminen. Yhtiö voi tehdä tai teettää selvityksiä rakentamisen mahdollistamiseksi ja hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Yhtiön toiminnan ei voida katsoa olevan puhtaasti teollista tai kaupallista, eikä siten spekulatiivista toimintaa.

Länsirata on muun muassa Kirkkonummen kuntaan elinvoiman ja asukkaiden hyvinvoinnin edistämistä ja sillä on selkeä yhteys kuntalain 1 §:n mukaiseen kunnan tarkoituksen toteuttamiseen. Länsirata Oy:n omistaminen ja rahoittaminen kuuluu kunnan yleiseen toimialaan.

Valtiontukisääntely

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 6).

Länsirata Oy:n toimialana on yhtiöjärjestyksen 2 §:n mukaan Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvän radan suunnittelu ja rakentaminen. Yhtiö voi tehdä tai teettää selvityksiä hankkeen rakentamisen mahdollistamiseksi ja hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Yhtiö voi harjoittaa myös muuta raideliikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvää toimintaa. Yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa eli tarjoa tavaroita tai palvelu- ja markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi yhtiön omistamisen ja rahoittamisen osalta.

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

Jotta tietyn hankkeen kaikki julkinen rahoitus kuuluisi valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, on varmistettava, että infrastruktuurien rakentamiseen kohdassa 211 mainituissa tilanteissa myönnettävä rahoitusta ei voida käyttää muiden taloudellisten toimintojen, kuten infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen, ristiin tukemiseen tai välilliseen tukemiseen (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 212). Länsirata Oy:lle myönnettävää rahoitusta ei käytetä infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen tai muiden taloudellisten toimintojen tukemiseen.

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