



Euroopan unionin
osarahoittama

Tämän julkaisun sisällöstä vastaa yksin Länsirata Oy, eikä se välttämättä vastaa

Euroopan unionin mielipidettä.

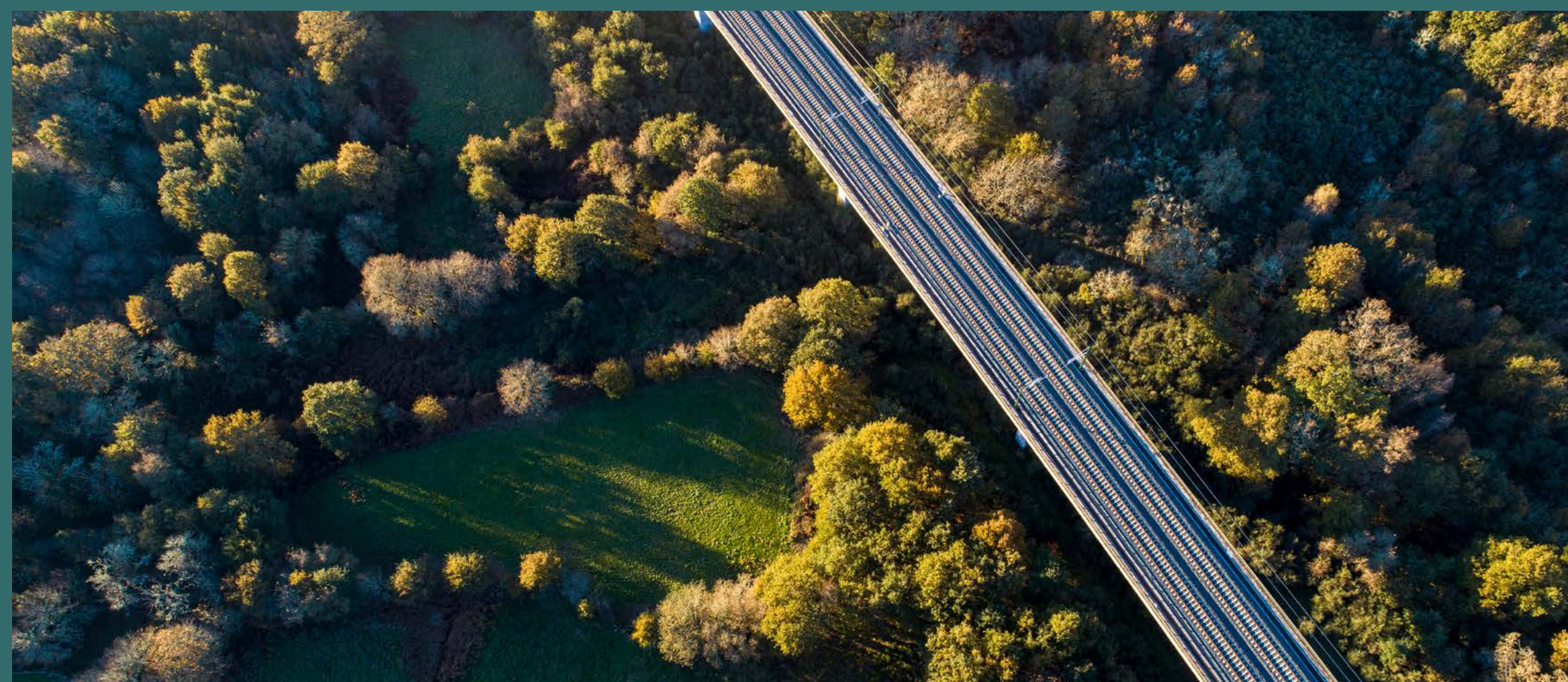
LÄNSIRATA

Vastuullisuusraportti 2024

LÄNSIRATA

Sisältö

Hankkeen esittely	3
Hankkeen hyödyt	5
Hallituksen ja toimitusjohtajan katsaus	6
Vuoden 2024 kohokohdat	8
Vastuullisuusstrategia	9
Vastuullisuustavoitteet	12
Taloudellinen vastuu	13
Eettinen vastuu	15
Sosiaalinen vastuu	17
Ympäristövastuu	19
Yhteenveto hallituksen asettamista tavoitteista ja mittareista	24



LÄNSIRATA-HANKKEEN ESITTELY

Sujuvat yhteydet lisäävät alueiden elinvoimaisuutta

Länsirata on Helsingin ja Turun välille suunnitteilla oleva uusi luotettava ja nopea raideyhteys, joka lyhentää merkittävästi kaupunkien välistä matka-aikaa ja tuo uusia mahdollisuuksia ihmisten liikkumiseen, ja alueiden, kaupunkien ja kuntien, kehitykseen. Länsirata on syntynyt vastauksena aitoihin 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–Saloo-oikoradasta, Salo–Kupittaa-kaksoisraiteesta sekä Turun ratapiha-alueesta ja kaksoisraiteesta Kupittaan asemalta Turun päärautatieasemalle. Uusi raideyhteys lyhentää merkittävästi Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa, kytkee uusia paikkakuntia, kuten Vihdin ja Lohjan, raideyhteyden piiriin sekä luo uusia mahdollisuuksia lähiliikenteelle. Kaksiraiteisuus sujuvoittaa liikennettä ja tekee siitä luotettavampaa. Raideliikenteen kehittäminen tukee osaltaan Suomen pyrkimystä irtautua fossiilisista polttoaineista EU:n ilmastopolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi.

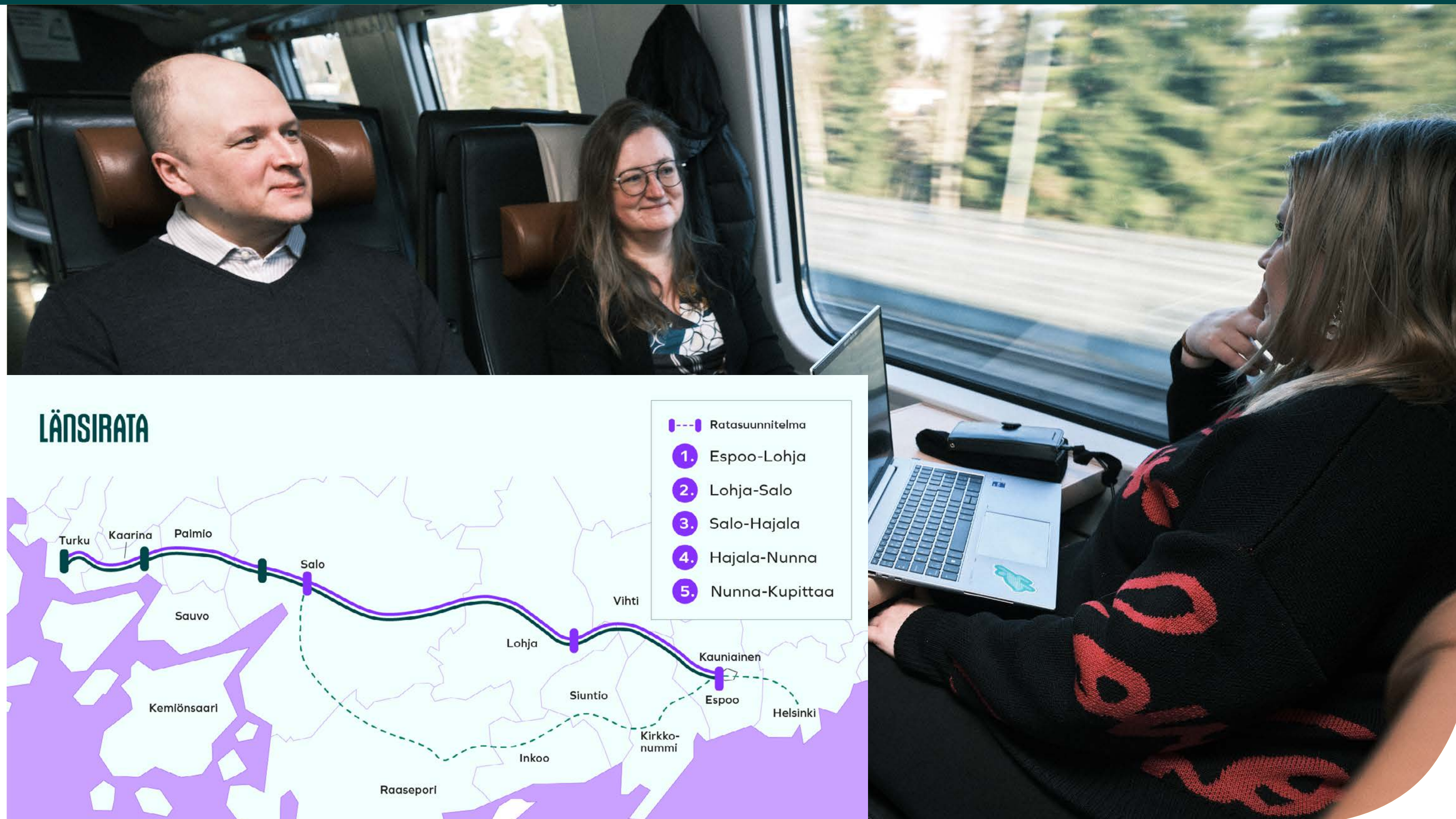
LÄNSIRATA LYHYESTI

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

Länsiradan menestys tullaan lopulta mittaamaan sillä, kuinka hyvin se pysyy toteuttamaan tavoitteitaan eli lisäämään alueellista saavutettavuutta,

tehostamaan maankäyttöä, lisäämään työllisyyttä, kasvattamaan ostovoimaa ja vauhdittamaan investointeja. Tutkimusten valossa nämä tavoitteet ovat realistisia ja saavutettavissa.

Ratasuunnitelmat ovat valmistuneet ja yhtiö on valmis siirtymään rakentamisvaiheeseen

Länsiradan vastuulla olevat viisi ratasuunnitelmaa ovat teknisin osin valmiit. Hankkeen suunnitteluvaihe saatiin toteutettua EU-komission myön-

Länsirata on syntynyt vastauksena aitoihin hyvinvoinnin ja kasvun tarpeisiin.

tämän CEF-rahoitustuen mukaisessa aikataulussa. Suunnitteluhanke saadaan saatettua loppuun osakkaiden alkuperäisillä rahoitussitoumuksilla. Ratasuunnitelmat viedään seuraavaksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien hyväksyttäväksi. Salo-Hajalan ratasuunnitelma hyväksyttiin jo joulukuussa 2024 ja se sai lainvoiman tammikuussa 2025. Seuraavana vuorossa on Espoo-Histan ratasuunnitelma, jonka hyväksyntäprosessi on tarkoitus aloittaa vuoden 2025 alkupuolella. Arvion mukaan viimeinenkin ratasuunnitelma on saanut hallinnollisen hyväksynnän vuonna 2027.

Länsirata on valmis siirtymään rakentamisvaiheeseen vuonna 2025. Rakentamisvaihe voidaan aloittaa jo ratasuunnitelmien hallinnollisten prosessien aikana, jolloin rakentamisvaihetta ja hallinnollisia prosesseja toteutetaan rinnakkain. Käytännössä rakentamisvaiheeseen siirtyminen tarkoittaa yksityiskohtaista rakentamissuunnittelua vuosien 2025–2027 aikana ja varsinaisen rakentamisen aloitusta vuonna 2027.

Rakentamisvaiheeseen siirtyminen vaatii vielä osakkaiden päätöksen. Valtio teki loppuvuodesta 2024 lisäbudjetissaan päätöksen omasta 400 miljoonan euron osuudestaan, mutta kuntien neuvottelut 400 miljoonan osuutensa jakamisesta ovat kesken. Kustannusjaosta sopimisen jälkeen tehdään uusi rakentamisvaiheen osakassopimus. Päätöstä osakkailta odotetaan alkuvuodesta 2025. Koko hanke olisi valmis arviolta vuonna 2033, ensimmäiset yhteysvälit jo vuosina 2031–2032.

HANKKEEN HYÖDYT

Länsirata tuo mahdollisuuden nopeaan ja luotettavaan lähiliikenteeseen

Liikennehankkeissa tärkeä elementti on yhteiskunnallisen hyödyn näkökulma. Länsiradan suunnitteluvaiheessa on selvitetty laajasti hankkeen taloudellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia. Vaikuttavuusanalyysin lisäksi on tutkittu raideliikenteen mahdollisuuksia ja aluetaloudellisia vaikutuksia.

Lähiliikenteen yhteydet paranevat

Uusi ratayhteys tuo mahdollisuuden luotettavaan ja nopeaan lähiliikenteeseen puolelle miljoonalle suomalaiselle aivan uusilla paikkakunnilla Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa. Helsingin ja Turun välillä toimivan junaliikenteen käyttöön on suunniteltu jopa viisitoista uutta asemapaikkaa. Väylävirasto on arvioinut, että Länsiradalla tehdään tulevaisuudessa jopa seitsemän miljoonaa junamatkaa vuodessa, kolminkertaistaen nykyiset matkamäärät.

Kasvua ja elinvoimaa koko Suomeen

Länsiradan kaltainen iso hanke tuo merkittäviä hyötyjä alueensa kuntatalouksiin ja investoinnista on hyötyä koko Suomelle. Länsiradan myötä kasvava asukasmäärä ja kehittyvä yritys-elämä näkyvät kuntien taloudessa kasvavina yhteisö- ja tuloveroina. Tämä luo mahdollisuuden myönteisen kehityksen kierteeseen, jossa kuntalaiset hyötyvät parantuvista palveluista. Länsiradan suunnittelu ja rakentaminen tukevat työllisyyttä ja yhteiskunnalle palkkatuloina ja veroina palautuva rahamäärä on merkittävä.

Länsirata työllistää ja luo uuden työssäkäyntialueen

Jo Länsiradan suunnitteluvaihe on työllistänyt satoja asiantuntijoita, mutta varsinainen rakennusvaihe moninkertaistaa työvoiman tarpeen ja on merkittävä koko suomalaiselle infra-alalle. Länsiradan rakentaminen tarkoittaa muun muassa lähes sata kilometriä kokonaan uutta raideyhteyttä. Koko yhteysvälille on suunniteltu yli sata siltaa ja useita nykyisten siltajen parannuksia. Tunneleita välille rakentuu yli kaksikymmentä.

Valmistuessaan Länsirata synnyttää uuden työssäkäyntialueen Uudellamaalle ja Varsinais-Suomeen. Työnantajille rekrytointi on mahdollista aiempaa suuremmasta osajien joukosta. Työvoiman parempi liikkuvuus on iso kansantaloudellinen kysymys, mutta samalla kyse on ihmisten elämänlaadun kohentumisesta.

Kiinteistöjen arvo nousee ja investointeja helpompi houkutella

Yrityselämän näkökulmasta Länsirata lisää alueen kiinnostavuutta investointien kohteena. Raidehankkeet tuovat konkreettista taloudellista hyötyä myös maanarvolle. Suomessa tehtyjen havaintojen perusteella kiinteistöjen arvonnousu raidehankkeen varrella on ollut selvästi nopeampaa kuin muualla. Länsirata nostaa nykyisten kiinteistöjen arvoa ja luo mahdollisuuksia kokonaan uusien asuinalueiden kaavoittamiseen.



Länsiradan vaikutusalueella asuu noin 1,7 miljoonaa ihmistä.”

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 ennakoitaan 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 varrella 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.

Lähdeluettelo sivulla 29

Pekka Ottavainen
Toimitusjohtaja



Hallituksen ja toimitusjohtajan katsaus

Vuosi eteni suunnitteluhankkeen osalta aikataulun mukaisesti ja ratasuunnitelmat saatiin teknisesti valmiiksi vuoden 2024 aikana. Rakentamisvaiheen päätöstä ei saatu, mutta katse on silti pidetty vahvasti tulevassa. Työ on jatkunut keskeytyksettä ja suunnitelmia on viety eteenpäin tavalla, joka hyödyttää hankkeen tulevia vaiheita. Myös hallinnollista hyväksyntää on viety eteenpäin.

Päätös rakentamisvaiheeseen siirtymisestä saadaan, kun omistajat pääsevät sopimukseen hankkeen kustannusten jakamisesta ja hankkeen muista ehdoista. Valtio on tehnyt lisäbudjetissaan päätöksen omasta osuudestaan, ja kuntien neuvottelut ovat käynnissä. Päätöstä odotetaan vuoden 2025 keväällä, mutta viimeistään vuoden 2025 aikana.

Ensimmäinen ratasuunnitelma hyväksyttiin

Suunnitteluvaiheen edelleen jatkuessa asioita on viety eteenpäin hyvässä yhteistyössä kumppanien kanssa. Hieno välietappi saavutettiin joulukuussa 2024, kun ensimmäinen ratasuunnitelma sai virallisen hyväksynnän Traficomissa. Erityisen ilahduttavaa oli, että ratasuunnitelmassa hyväksyttiin Suomessa uusi meluntorjuntatapa. Uudessa ratkaisussa pyritään suojaamaan mahdollisesti häiriintyneitä kiinteistöjä melulta ja mahdollistamaan asukkaita palveleva yksilöity ratkaisu. Länsirata on ensimmäinen rautatiehanke Suomessa, jossa kiinteistökohtainen meluntorjunta voidaan ottaa käyttöön.

Vastuullisuustavoitteita asetettaessa yhtiö on pyrkinyt hakemaan osaluueita, joissa merkitys on oleellinen. Itse rakentamisella on vastuullisuuteen kaikista suurin merkitys. Vastuullisuustyön ohjaamisen kannalta haasteena vuonna 2024 ovat olleet tavoitteet ja mittarit, jotka oli suunniteltu

rakentamisvaihetta silmällä pitäen. Rakentamisvaiheen siirtyminen on vaikuttanut Länsiradan vastuullisuustyön suunnittelemiseen, tavoitteiden asettamiseen ja toteuttamiseen.

Yhtiöpohjaisen mallin edut ratahankkeille

Länsiradalla on onnistuneesti vuonna 2024 luotu omia toimintaohjeita ja käytäntöjä, joissa vastuullisuus on otettu vahvasti osaksi kaikkea tekemistä. Vuoden lopulla yhtiö päivitti toimintaperiaatteensa ja tältä pohjalta työtä jatketaan.

Länsiradan yhtiöpohjainen toimintamalli toimii parhaimmillaan esimerkkinä ja haastajana myös tuleville ratahankkeille. Toteutusmallilla on paitsi kustannuksia säästävää vaikutus, myös ohjausvaikutus, joka heijastuu kaikkien infrarakentamiseen.

Länsiradan yhtiömallissa päätöksenteko on ketterää, joustavaa ja nopeasti reagoivaa. Tältä pohjalta myös vastuullisuusasiat on mahdollista tehdä kunnianhimoisesti, modernein keinoin ja hakea parhaat mahdolliset toteutusratkaisut kustannustehokkaasti.

Hanke kiinnostaa sidosryhmiä, rajapintoja on paljon

Länsirataan kohdistuu suuri määrä vastuullisuuteen liittyviä vaatimuksia ja mahdollisuuksia. Sidosryhmiä on kuunneltu tarkalla korvalla eikä yhteydenpito ole rajoittunut ainoastaan lakisääteisiin velvollisuuksiin. Länsiradan toimintakulttuurissa sidosryhmien kanssa ollaan jatkuvassa yhteydessä. Näin varmistetaan ajan tasalla oleva kokonaiskuva, hyvä dialogi ja se, että sidosryhmät saavat viipymättä vastaukset kysymyksiinsä.



Minna Forsström
Hallituksen puheenjohtaja

Omistajien sidosryhmiä kiinnostavat erityisesti alueiden ja maankäyttöön liittyvät asiat ja kestävä liikkuminen. Kansalaisia mietityttävät eniten vaikutukset omaan arkeen. Länsiradan tavoitteena on edelleen syventää sidosryhmäyhteistyötä eri osapuolien kanssa, mutta erityisesti hankealueen kuntien kanssa ja käynnissä olevien rajapintahankkeiden kanssa. Erityisen paljon rajapintoja Länsiradalla on Espoon kaupunkiradan ja Turun Kupittaa alueen kehityshankkeiden kanssa.

Valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen (5/2024) uudet ohjeet näkyvät Länsiradan nykyisessä ja tulevassa tekemisessä. Mitä lähemmäs rakentamisvaihe tulee, sitä enemmän vastuullisuusvaatimuksia Länsirataan kohdistuu. Asioita viedään aktiivisesti eteenpäin, toiminnan avoimuutta on kehitetty ja haitallisten ympäristövaikutusten vähentämisen ja kustannusten seurannan parissa tehdään laajasti työtä. Omistajapoliittisen periaatepäätöksen, hankkeen kasvamisen sekä yhteiskunnassa tapahtuvien muutosten myötä yhtiön vastuullisuusperiaatteita on edelleen viety eteenpäin painottaen eettisiä periaatteita, riskienhallintaa, henkilöstöä, hankintatoimea sekä tietosuojaa ja tietoturva.

Hyvä vire jatkuu, palvelujen ostamisesta kohti omaa osaajapoolia

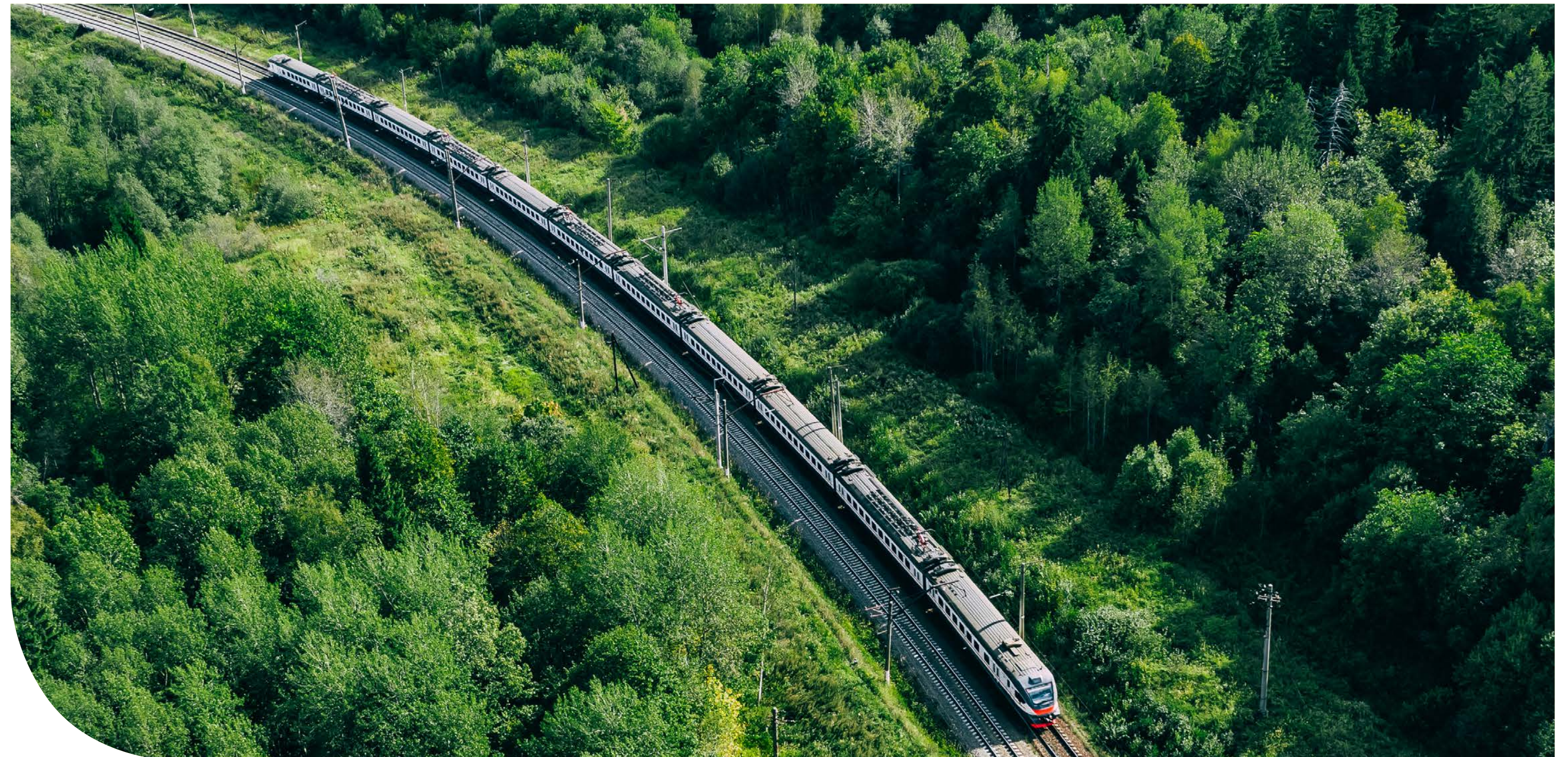
Länsirata on vuonna 2024 vahvistanut organisaatiotaan ja henkilöstön määrä on kasvanut neljästä yhdeksään. Tavoitteena on varmistaa huipputasoinen osaaminen myös seuraavan vaiheen laadukkaaseen toteutukseen. Palvelujen ostamisesta siirrytään selkeästi kohti omaa osaamista. Tällä on myönteinen vaikutus myös kustannusrakenteeseen.

Vuonna 2025 vastuullisuusvire tulee jatkumaan vahvana. Keskitymme aiheisiin ja tekemisiin, jotka hyödyttävät hanketta ja omistajia. Tavoitteena on, että Länsiradalla hyvät toimintamallit on sisäistetty ja viety hyvin konkreettiselle tasolle sekä omassa että kumppaneiden ja toimittajien tekemisessä. Vastuullisuusohjelman tulee olla vahva muuallakin kuin paperilla. Se vaatii läsnäoloa, katselmointia, työkaluja ja hyviä prosesseja. Länsiradan kulttuurissa asiat huomataan, niihin reagoidaan ja niistä opitaan.

Luottamus yhteistyöhön on vahva, keskinäinen kommunikaatio toimii

Länsiradalla on ollut mahdollisuus viedä asioita tehokkaasti eteenpäin, siitä lämpimät kiitokset omistajille. Tehdyt selvitykset ovat kiinnostaneet ja luottamus siihen, että teemme järkeviä ja laadukasta hanketta edistäviä toimenpiteitä on ollut vahva. Kumppaneille kiitos yhteistyöstä ja uusien toimintamallien rakentamisesta. Suunnittelu on ollut tavoitteellista ja kunnianhimoista. Yhdessä olemme rakentaneet kestävyttä, jonka varaan on hyvä rakentaa hankkeen jatko.

Erityisesti henkilöstöä kiitämme hyvin tehdystä työstä ja vastuullisesta otteesta. Varsinkin vastuullisuuden kommunikoinnissa otettiin harppaus eteenpäin. Keskinäinen kommunikaatio toimii Länsiradalla hienosti ja tämä varmasti jatkuu, kun organisaatio kasvaa. Lämmin kiitos myös kyvystä toimia laadukkaasti haastavassa ja epävarmassa tilanteessa. Arvostamme nyt ja tulevaisuudessa vastuullista toimintatapaa ja asennetta.



Vuoden 2024 kohokohdat



Hankkeen kokonaisaikataulu ja kustannusarvio laadittiin elokuussa ja se viestittiin sekä osakkaille että julkisuuteen.



Länsiradan toiminta on ollut kustannustehokasta. Kaikki ratasuunnitelmat ovat teknisin osin valmistuneet. Hankkeen suunnitteluvaihe saatiin toteutettua EU-komission myöntämän CEF-rahoitustuen mukaisessa aikataulussa. Suunniteluhanke saadaan saatettua loppuun osakkaiden alkuperäisillä rahoitussitoumuksilla.



Länsirata on perehtynyt EU:n kestävyysraportoinnin (CSRD) vaatimukseen ja päättänyt kehittää vastuullisuutta ja vastuullisuusraportointia CSRD:n ja valtion omistajaohjauksen edellyttämään suuntaan. Vastuullisuusraportoinnin tavoitteita ja mittareita tullaan kehittämään myös rakentamisvaihetta silmällä pitäen.



Länsiradan ratasuunnitelmista ensimmäinen hyväksyttiin Traficomissa. Ratasuunnitelmassa hyväksyttiin kiinteistökohtainen tapa meluntorjuntaan. Länsirata on ensimmäinen rautatiehanke Suomessa, jossa näitä uusia keinoja suunnitelmaan käytettäväksi.



Yhtiön periaatteiden (politiikkojen) päivittäminen tehtiin valtion omistajaohjauspolitiikan ja ministeriön edellyttämällä tavalla. Myös yhtiön sopimus- ja hankintaprosessien selkeyttäminen on tehty samojen tahojen ohjeistuksen mukaisesti.



Länsirata on vahvistanut organisaatiotaan viidellä uudella työntekijällä, mukaan lukien vastuullisuus- ja ympäristöpäällikkö sekä vastuullisuudesta vastaava johtaja. Tavoitteena on ollut varmistaa huipputason osaaminen myös seuraavan vaiheen kehittämiseen ja laadukkaaseen toteutukseen.



Länsiradan hallitus hyväksyi päivitettyt vastuullisuusperiaatteet.

VASTUULLISUUSSTRATEGIA

Vastuullisuuden kehitysoikalla luodaan pohjaa tulevalle

Länsiradan vastuullisuustyö keskittyy tulevaan. Kaikki suunnitteluvaiheessa tehdyt selvitykset ja toimenpiteet tähtäävät siihen, että Länsirata voidaan rakentaa vastuullisesti ja rataa voidaan käyttää kestävällä ja yhteiskuntaa hyödyttävällä tavalla.

Länsirata ja sen omistajat ovat sitoutuneet harjoittamaan vastuullista ja kestävä kehityksen tavoitteiden mukaista toimintaa. Sitoutuminen kattaa myös vastuullisuuden vaatimien konkreettisten prosessien, työkalujen ja raportoinnin tavoitteellisen kehittämisen. Vastaavallaista vastuulliseen ja kestävään toimintaan sitoutumista edellytetään myös Länsiradan sopimus- ja yhteistyökumppaneilta.

Länsiradan vastuullisuusstrategiasta, vastuullisuuden periaatteista ja linjauksista vastaa Länsiradan hallitus. Sisäisistä toimintaohjeista vastaa toimitusjohtaja. Länsiradalla noudatetaan yhtiön hallituksen vahvistamia periaatteita sekä muita sisäisiä toimintaohjeita. Länsiradan hallitus hyväksyi 18.12.2024 päivitetyt vastuullisuusperiaatteet. Vastuullisuuteen liittyvät riskit tunnistetaan ja hallitaan osana riskienhallinnan kokonaisuutta. Myös riskien tunnistamisesta ja riskeihin liittyvistä toimenpiteistä vastaa yhtiön johto ja viime kädessä hallitus.

Omistajaohjaus ja vastuullisuusviitekehykset ohjaavat toimintaa

Yhtiön toimintaa ohjaavan lainsäädännön lisäksi Länsirata on sitoutunut noudattamaan kulloinkin voimassa olevaa Suomen valtion omistajapoliit-

tista periaatepäätöstä. Länsirata on sitoutunut kunnioittamaan ja huomioimaan toiminnassaan myös Yhdistyneiden kansakuntien (YK) ihmisoikeuksien julistuksen, YK:n Global Compact -periaatteet ja Kansainvälisen työjärjestön (ILO) säännöt.

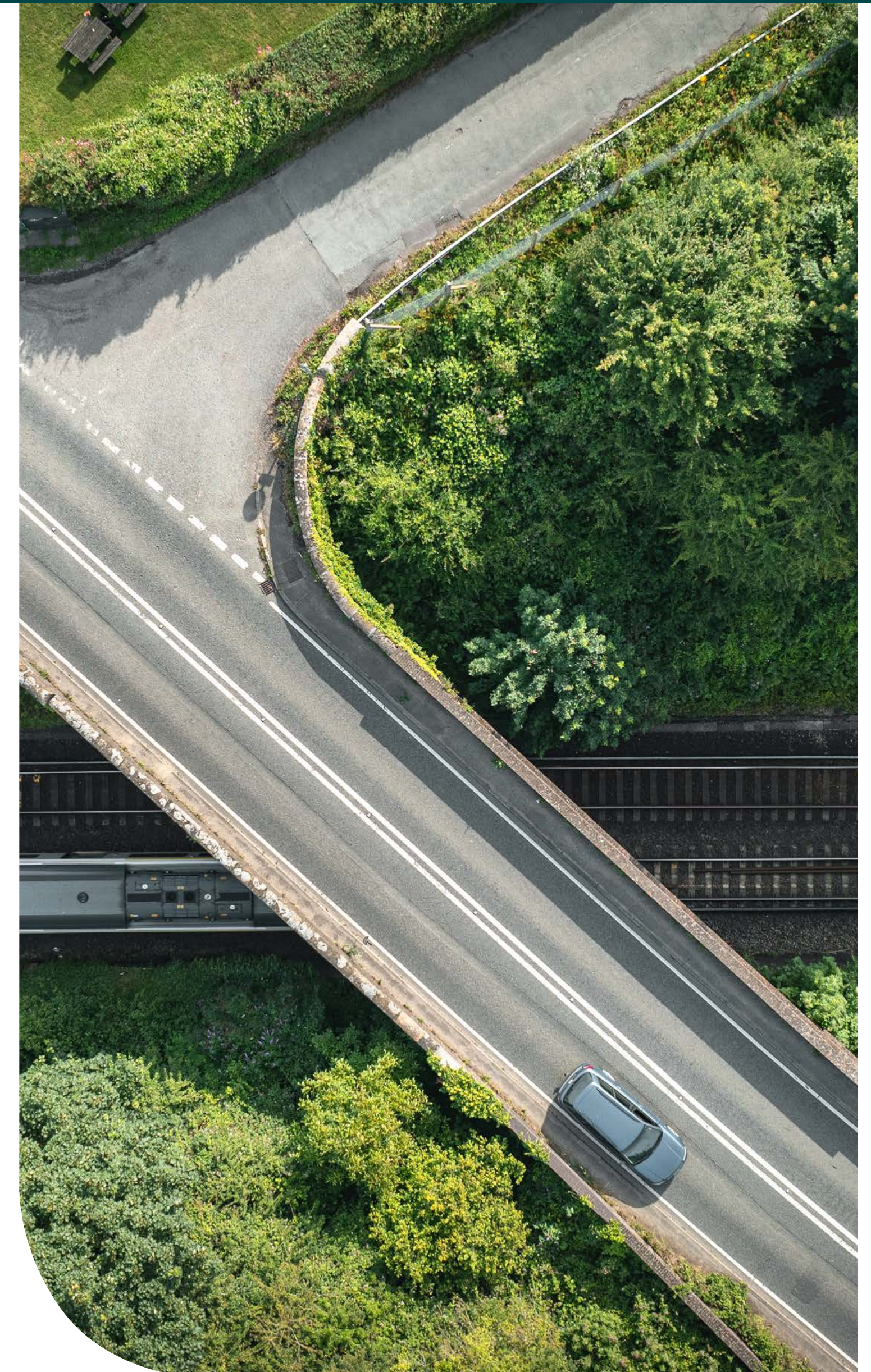
Vastuullisuustyössä katse on tiukasti tulevaisuudessa

Länsiradalla vastuullisuus on konkreettisella tavalla mukana arkipäivän tekemisessä. Vastuullisuustyön tavoitteena on strategian ja johtamisen tukeminen, sidosryhmien vaatimuksiin vastaaminen ja vaikuttavuuden varmistaminen. Länsiradalla keskitytään olennaisiin asioihin ja vastuullisuustyön sisältöä syvennetään sidosryhmiltä saadun palautteen pohjalta ja dialogin kautta.

Tavoitteellisen tekemisen lisäksi, erityisen tärkeää vastuullisuuden edistämässä on oikeiden ja toimivien mittareiden valinta ja jatkuva kehittäminen. Näin varmistetaan ajantasainen tieto paitsi sidosryhmille myös johtamisen tueksi. Vastuullisuusraportointia kehitetään erillisen suunnitelman mukaisesti EU:n kestävyysraportoinnin (CSRD) ja valtion omistajaohjauksen edellyttämään suuntaan.

Vastuullisuusraportoinnin kehittäminen

Yhtiö julkaisee vastuullisuusraportin vuosittain. Raportoinnin helpottamiseksi ja laadun parantamiseksi on työn alla uusi toiminnanohjausjärjestelmä, jonka kehittämisessä huomioidaan muun muassa yhtiön kannalta keskeiset CSRD:n vaatimukset. Länsiradan tavoitteena on täyttää raportointivaatimukset, mutta samalla varmistaa, ettei organisaatiolta kulu kohtuuttomasti resursseja raportointiin valmistautumiseen ja itse raportointiin.





Myös tekemisessä keskitytään olennaiseen eli kestävään ratasuunniteluun ja kun seuraava vaihe alkaa, kestävään rakentamiseen. Kaikessa huomioidaan Länsiradan erityispiirteet suuren infrahankkeen toteuttajana.

Länsiradan vastuullisuustyön painopistealueet

Länsiradan vastuullisuustyö painottuu vastuullisuusperiaatteiden mukaisesti taloudelliseen, eettiseen, sosiaaliseen ja ympäristövastuuseen.

Laadukas ja huolellinen talouden suunnittelu ja seuranta ovat Länsirata-hankkeen välttämätön selkäranka läpi kaikkien vaiheiden. Ympäristövaikutusten pienentämiseksi tehdään aktiivista ja tavoitteellista työtä hankkeen suunnittelusta käyttöönottoon. Sidosryhmädialogi ja viestintä ovat tärkeitä elementtejä, koska hanke ei koskaan toimi tyhjiössä vaan sille on oltava sidosryhmien laaja tuki ja hyväksyntä.

Myös eettinen vastuu on olennainen vastuullisuuden osa-alue koko hankkeen ajan suunnittelusta toteutukseen. Prosessien tulee olla kunnossa ja periaatteiden ja linjausten tulee kattaa laajasti myös vastuullisuuteen liittyvät kysymykset.

Ympäristö- ja ilmastotavoitteet huomioidaan jo suunnitteluratkaisuissa

Suunnitteluvaiheessa ja rakentamissuunnitteluvaiheessa voidaan vaikuttaa merkittävästi hankkeen elinkaaren aikaisiin ympäristövaikutuksiin. Vaiheiden aikana tehdään valintoja koskien muun muassa materiaaleja, energiaratkaisuja, logistiikkaa ja maankäyttöä. Valinnoissa voidaan suosia vähähiilisiä materiaaleja tai minimoida ja vähentää negatiivisia vaikutuksia biodiversiteettiin. Valinnoilla voi olla kauaskantoisia ja merkittäviä vaikutuksia. Kun esimerkiksi maankäyttöön liittyviä kysymyksiä pohditaan kuntien kanssa, tehtävät päätökset voivat ohjata kunnan kestävyteen liittyviä valintoja myös laajemmin.

Länsirata on ottanut ja ottaa jatkossakin huomioon ympäristö- ja ilmastotavoitteet ennakoivasti jo suunnitteluratkaisuissa. Suunnittelulle on



Hanke ei toimi tyhjiössä vaan sille on oltava sidosryhmien laaja tuki ja hyväksyntä, hankkeen jokaisessa vaiheessa.”

määritelty ilmastoperiaatteet, joissa on huomioitu hankkeen vaikutukset ilmastoon hankkeen koko elinkaaren ajalta. Tavoitteena on ollut etsiä innovatiivisia vaihtoehtoja rakentamisen ja käytön aikaisten päästöjen ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja mahdollisesti kompensoimiseksi.

Ratasuunnitelmissa on arvioitu laajasti erilaisia ympäristövaikutuksia

Ympäristövaikutusten osalta Länsirata-hankkeessa ovat tähän asti konkreettisine toimenpiteinä korostuneet erilaiset ympäristövaikutuksiin kohdistuvat selvitykset ja tutkimukset. Selvityksiä on tehty rakentamisvaiheen mahdollistamiseksi ja rakentamis- ja käyttövaiheen hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten tunnistamiseksi.

Ratasuunnitelmiin on sisällytetty toimenpiteitä ja elementtejä, joilla vähennetään selvityksissä esiin nousseita haitallisia ympäristövaikutuksia. Samalla on kartoitettu konkreettisia ja toimivia ratkaisuja kiertotalouden edistämiseen hankkeessa. Ratasuunnitelmissa on arvioitu laajasti melun aiheuttamat vaikutukset, luontoselvitysten avulla vaikutukset luontoon, vaikutukset ilmanlaatuun ja vesistöihin sekä maisemaan ja ihmisten elinoloihin.

Yhtiön tavoitteena oli myös arvioida päästövähennysten taloudellinen merkittävyys. Päästövähennysten taloudellisia vaikutuksia on nyt arvioitu karkealla tasolla, mutta tiedot tarkentuvat edelleen suunnittelun edetessä.

Sidosryhmien kuunteleminen ja päätöksenteon avoimuus korostuvat

Sosiaalisista vaikutuksista suunnitteluvaiheessa korostuvat paikallisyhteisöjen kuuleminen ja sidosryhmien osallistaminen. Omaa henkilöstöä on tässä vaiheessa usein varsin vähän, ja vaikka ulkoisia palveluntarjoajia on jo paljon, työturvallisuus- ja työhyvinvointikysymykset ovat kohtuullisen helposti hallittavissa. Länsiradan oman henkilöstön määrä kasvoi vuonna 2024 neljästä yhdeksään.

Suunnitteluvaiheessa eettisen vastuun osa-alueella erityisen tärkeitä teemoja ovat päätöksenteon avoimuus, hankinnat ja toimittajien valinta. Hankintojen vastuullisuus on erityisen tärkeää, koska merkittävä osa hallinnon ja projektinhallinnan tukitoiminnoista hankitaan ulkoisilta palveluntarjoajilta. Myös ratasuunnitelmien laatiminen ja niihin liittyvät tarkastukset, selvitykset sekä tutkimukset on hankittu ostopalveluina. Kaikkiaan hanke työllistää ratasuunnitelmavaiheen hankintojen kautta satoja eri alojen asiantuntijoita, suunnittelijoita, urakoitsijoita ja muita toimijoita.

Taloudellisen vastuun näkökulmasta tärkeimpiä asioita ovat suunnittelun ja tehtävien suunnitelmien kustannustehokkuus ja pysyminen osakkaiden sitoumusten sekä EU-komission myöntämän CEF-tuen raameissa (Verkojen Eurooppa-rahoitustuki CEF, Connecting Europe Facility). Länsirata etsii koko elinkaaren kannalta taloudellisesti optimaalisia ratkaisuja, niin hankkeen kuin yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta.

Rakentamisvaiheessa vaikutukset näkyvät ja realisoituvat

Rakentamisen aikana ympäristövaikutukset tulevat näkyviksi. Tämän vaiheen vaikutukset johtuvat energiankulutuksesta, luonnonvarojen käytöstä ja päästöistä. Esimerkiksi kaivuutyöt, materiaalien kuljetus ja rakennusjätteet aiheuttavat merkittäviä vaikutuksia. Työmaatoiminnot voivat vaikuttaa negatiivisesti lähiympäristön asukkaisiin melun, pölyn ja liikenteen muodossa.



Sosiaaliset vaikutukset painottuvat kasvavaan määrään sekä omaa että aliurakoitsijoiden henkilöstöä. Työterveys ja -turvallisuusasiat korostuvat ja muuttuvat vaikeammiksi hallita. Eettisen vastuun osalta harmaan talouden torjunnan merkitys korostuu, kun hallitaan monimutkaista kumppanien ja aliurakoitsijoiden verkostoa.

Talouden osalta rakentamisen aikana korostuvat oikein mitoitettu ja oikea-aikainen kustannushallinnan tärkeys. Merkittävät kulut alkavat kertyä rakentamisen alettua. Hyvällä suunnittelulla ja projektin johdolla varmistetaan, että rakentaminen on mutkatonta, eikä aikataulu- tai kustannusylityksiä synny.

Käyttövaiheessa lunastetaan lupaukset

Länsiradan käytönaikaiset ympäristövaikutukset riippuvat pitkälti siitä, miten infraa käytetään ja ylläpidetään. Vaikuttavia asioita ovat muun

muassa energiatehokkuus, kuljetusten hiilijalanjälki ja infrastruktuurin kestävyys.

Radan ylläpitoon ja hallintaan liittyvät eettiset kysymykset voivat liittyä esimerkiksi yhdenvertaisuus- tai saavutettavuuskysymyksiin. Hankkeen sosiaaliset ja elämän laatuun kohdistuvat vaikutukset hankkeen vaikutusalueilla ovat tässä vaiheessa merkittävät esimerkiksi parantuneiden liikemahdollisuuksien ja lisääntyneen taloudellisen aktiivisuuden kautta.

Valmistuessaan Länsirata siirtyy rataosuus kerrallaan osaksi valtion rataverkkoa. Länsiradan tavoitteena on luovuttaa laadukkaasti suunniteltu ja toteutettu hanke. Tämä tapahtuu suunnitelmien mukaan kokonaisuudessaan arviolta vuoteen 2033 mennessä.

VASTUULLISUUSTAVOITTEET

Pitkäjännteistä työtä vastuullisuustavoitteiden hyväksi

Yhtiön hallitus päivittää ja hyväksyy vastuullisuustavoitteet ja -mittarit vuosisuunnitelmansa mukaisesti. Tavoitteet ja mittarit kattavat olennaisiksi arvioidut vastuullisuuden osa-alueet. Hallitus myös arvioi ja seuraa vastuullisuustavoitteiden ja -mittareiden saavuttamista säännöllisesti.

Vastuullisuus on jatkumo ja vaikka vastuullisuustavoitteet ja -mittarit päivitetään vuosittain, pitkäjännteinen vastuullisuustyön kehittäminen jatkuu läpi hankkeen suunnittelusta ratahankkeen luovuttamiseen asti.

Selkeät vastuullisuustavoitteet vuodelle 2024

Vuoden 2024 tavoitteisiin sisältyi muun muassa Länsiradan vastuullisuusraportoinnin kehittäminen EU:n kestävyysraportoinnin (CSRD) ja valtion omistajaohjauksen edellyttämään suuntaan. Tavoitteena oli myös vastuullisuusraportoinnin tavoitteiden ja mittareiden määrittäminen niin, että niissä huomioidaan siirtyminen suunnitteluvaiheesta rakentamisvaiheeseen, tästä yhtenä esimerkkinä on luonnon monimuotoisuuden huomioiminen tavoitteissa ja mittareissa.

Muita vastuullisuuden kehityskohteita olivat esimerkiksi hiilijalanjäljen laskeenta rakentamisvaiheessa ja päästötavoitteiden toteuman seuranta sekä hankinnan kehittäminen siten, että vastuullisuus on osana hankintaperusteita. Tavoitteena oli edelleen jatkaa kehityshankkeita ja selvitystöitä, joiden avulla haitallisia vaikutuksia voidaan merkittävästi vähentää ja hankkeen yhteiskunnallisesti myönteisiä vaikutuksia voidaan lisätä.

Länsiradan vastuullisuusvuosi toteutui erilaisena kuin suunniteltiin

Vastuullisuuden saralla otettiin merkittäviä kehitysaskelaita, vaikka vuosi toteutuikin erilaisena kuin alun perin suunniteltiin. Kun vuoden vastuullisuustavoitteiden saavuttamista arvioidaan, on hyvä ottaa huomioon, että Länsirata ei vielä siirtynyt rakentamisvaiheeseen, joten esimerkiksi rakentamissuunnitteluun liittyvien tavoitteiden toteutuminen jäi väistämättä vajanaiseksi. Myös omistajien päätöksenteon siirtyminen vuodelle 2025 on vaikuttanut siihen, millaisia asioita vuonna 2024 on ollut sekä mahdollista että hankekokonaisuuden tai kustannustenhallinnan näkökulmasta järkevää toteuttaa.

Vuonna 2024 on perehdytty CSRD:n vaatimuksiin ja otettu vaatimukset huomioon raportointityökalun kehittämisessä. Samoin on tehty päätös kehittää vastuullisuusraportointia CSRD:n suuntaan. Kehitystyötä tukemaan on palkattu vuoden 2024 alusta vastuullisuus- ja ympäristöpäällikkö ja vuoden puolivälissä vastuullisuudesta vastaava johtaja. Tarkemmin vastuullisuustavoitteissa edistymisestä vuonna 2024 kerrotaan kunkin vastuullisuuden osa-alueen esittelyn yhteydessä.

Kaksoisolennaisuusanalyysin avulla päivitetään olennaiset vastuullisuusaiheet

Vuonna 2025 Länsiradan vastuullisuustyössä jatketaan aktiivista ja tavoitteellista vastuullisuustyötä. Kaksoisolennaisuusanalyysi toteutetaan suunnitellusti vuoden alkupuolella. Kaksoisolennaisuusanalyysissä arvioidaan ja määritellään Länsiradalle olennaiset vastuullisuusaiheet CSRD:n vaatimukseen sisältyvän prosessin mukaisesti.

Kaksoisolennaisuusanalyysin osana toteutetaan myös sidosryhmäanalyysi, kuullaan sidosryhmiä ja annetaan heille mahdollisuus osallistua olennaisten asioiden valintaan ja arviointiin. Kaksoisolennaisuusanalyysin ja sidosryhmäanalyysin löydösten pohjalta päivitetään vastuullisuuden painopisteet. Näiden pohjalta rakennetaan kehittämisen tiekartta ja konkreettinen suunnitelma, joiden avulla varmistetaan, että toimenpiteillä vastataan vastuullisuuden tunnistettuihin ja priorisoituihin kehitystarpeisiin sekä sidosryhmien odotuksiin. Kaksoisolennaisuusanalyysin pohjalta päivitetään tarvittaessa myös vastuullisuusperiaatteet.

Loppuvuodesta 2025 määritellään vastuullisuusmittarit vuodelle 2026 kaksoisolennaisuusanalyysin tulosten, päivitettyjen painopisteiden, tiekartan ja vastuullisuusperiaatteiden pohjalta. Ensimmäinen varsinainen CSRD:n vaatimukset huomioon ottava vuotta 2026 koskeva vastuullisuusraportti on tavoitteena julkaista alkuvuodesta 2027.



Pitkäjännteinen vastuullisuustyön kehittäminen jatkuu läpi hankkeen suunnittelusta ratahankkeen luovuttamiseen asti.”

TALOUDELLINEN VASTUU

Huolellista kustannusten ja säästömahdollisuuksien arviointia koko hankkeen elinkaaren ajalta

Taloudellinen kestävyys tarkoittaa Länsiradalle suunnitelmallista taloudenhoitoa ja kustannusten hallintaa sekä järkevien päätösten tekemistä hankkeen ja koko yhteiskunnan hyväksi. Kriittisen tärkeää on myös lupausten lunastaminen yhteiskunnallisen ja taloudellisen lisäarvon luomisen ja maksimoinnin muodossa.

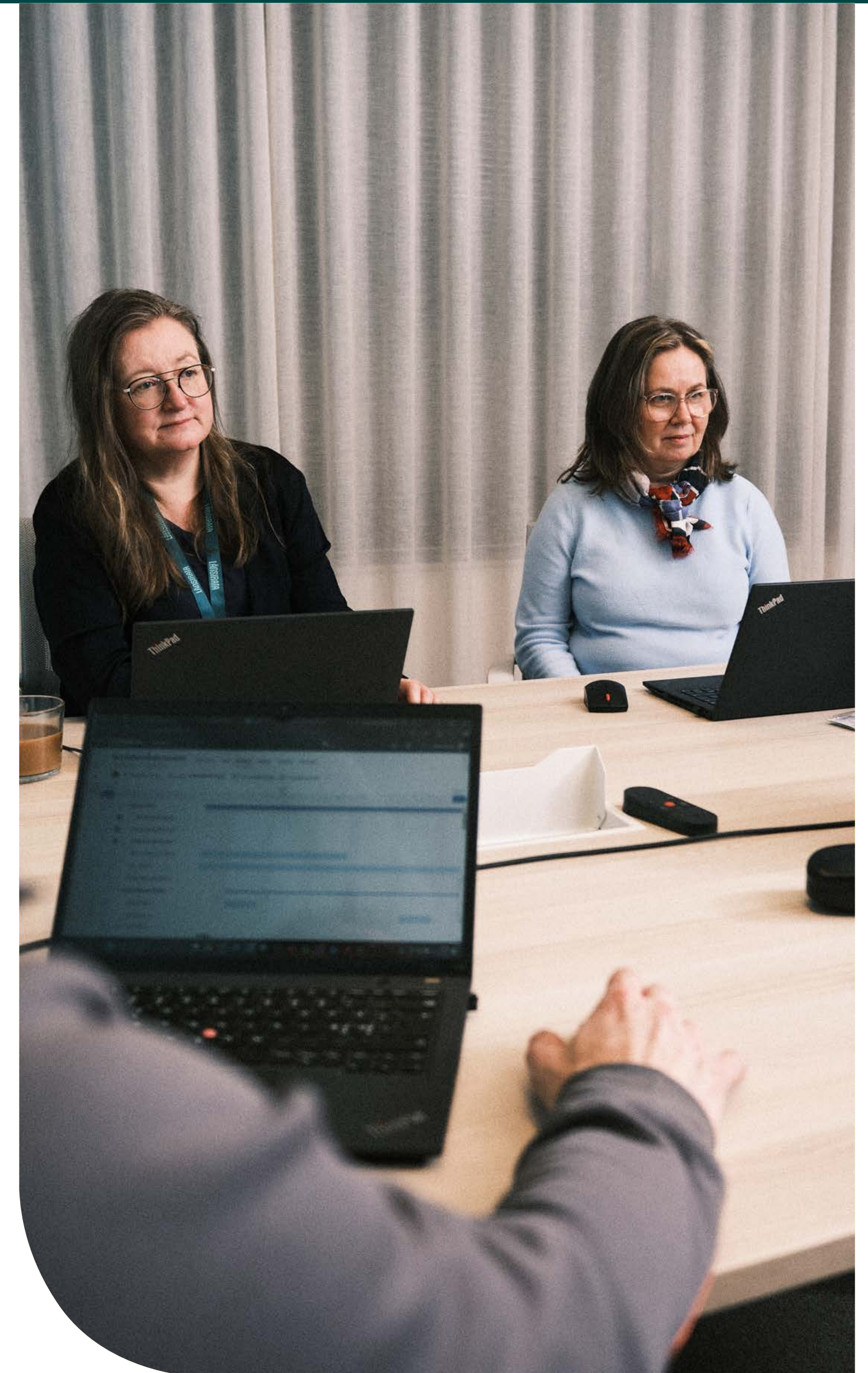
Tavoitteena yhteiskunnalle arvoa luova, kustannustehokas hanke

Länsirata Oy:n toiminta rahoitetaan ratasuunnitelmavaiheessa omistajien pääomasijoituksilla ja EU-komission myöntämän CEF-tuen kautta. Yhtiöllä ei ole liikevaihtoa, eikä sen tarkoituksena ole voiton tuottaminen. Taloudellisen vastuun mukaisesti, tavoitteena on toteuttaa hanke kustannustehokkaasti ja käyttää resursseja järkevästi koko hankkeen elinkaaren ajan. Vuonna 2024 Länsirata jatkoi ratasuunnitelmien laadintaa, maaperätutkimuksia sekä tarvittavia selvitystöitä. Vuoden 2024 kokonaiskustannukset olivat 11,0 miljoonaa euroa. Niistä suurin osa aktivoitiin taseeseen ja tilikauden tappioksi kirjattiin 220 tuhatta euroa.

Länsirata ei tee aggressiivista verosuunnittelua ja maksaa verot Suomeen. Keskusverolautakunnan ennakoratkaisun perusteella yhtiöllä on oikeus vähentää hankintojen arvonlisäverot ratahankkeen ja raideinfrastruktuu-

rin suunnitteluun liittyvästä toiminnasta. Arvonlisäveron nettovaikutus on lähtökohtaisesti nollassa. Vuoden 2024 lopussa hankintoihin liittyviä arvonlisäverosaamia oli 0,2 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiöllä on aiemmilta tilikausilta 1,9 miljoonaa euroa verotuksessa vahvistettuja tappioita, jotka ovat käytettävissä kymmenen vuoden ajan verovuoden päättymisestä lukien. Tappioiden hyödyntäminen on ehdollinen tulevaisuudessa kertyvälle verotettavalle tulolle. Varovaisuuden periaatteella laskennallinen verosaaminen 0,4 miljoonaa euroa on jätetty kirjaamatta kirjanpitoon. Yhtiön verojalanjälki vuonna 2024 koostui ennakonpidätyksistä, lakisääteisten eläke- ja työttömyysvakuutusmaksujen vero-osuuksista sekä sosiaaliturvamaksuista, jotka olivat yhteensä 0,7 miljoonaa euroa.

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 2024 osalta vastaavat vaikutukset ovat 3,0 miljoonaa euroa ja 0,2 miljoonaa euroa. Yhtiön johdon palkitseminen noudattaa valtion omistajapolitiittisen periaatepäätöksen mukaisia linjauksia ja periaatteita. Hallituksen jäsenten palkkioista päättää yhtiökokous.



Kustannussäästöjä suunnitelmien tarkentamisella

Hankkeen suunnittelun aikana yhtiö on aktiivisesti kartoittanut mahdollisuuksia kustannussäästöille. Vuonna 2023 tunnistettiin merkittäviä säästömahdollisuuksia siten, ettei hankkeen alkuperäisistä tavoitteista tarvitse luopua. Suunnitteluperusteiden muuttaminen antaa yhtiölle mahdollisuuden hakea kustannussäästöjä toteuttamalla esimerkiksi Salon ja Lohjan välinen ratayhteys yksiraiteisena. Vuoden 2024 tavoite oli tarkentaa rakentamiskustannuksia ja aikaisemmin tunnistettuja säästömahdollisuuksia. Ensimmäisen rakentamisvaiheen Salo–Hajala ja Espoo–Hista kustannusarviosta oli määrä etsiä vielä 10 prosentin kustannussäästöjä ja koko yhteysvälin kustannusarvion rakentamisen määräriskeihin liittyvää epävarmuutta oli tarkoitus pienentää vähintään viidellä prosenttiyksiköllä. Länsirata ei vuoden 2024 aikana siirtynyt rakentamisvaiheeseen. Rakentamissuunnitteluvaihe ja sen kautta tapahtuva säästömahdollisuuksien tunnistaminen toteutuvat myöhemmin.

Aktiivista kaavoituksen ja lupamenettelyiden seuranta

Hankkeen hallinnollinen eteneminen kytkeytyy vahvasti kuntien kaava-hankkeiden etenemiseen. Ratasuunnitelmat voidaan hyväksyä vasta kuntien laatimien yleis- ja asemakaavojen valmistuttua. Länsirata on aktiivinen kuntien suuntaan, ja kaavatilannetta seurataan, päivitetään ja raportoidaan kuukausitasolla suhteessa hankkeen aikatauluun. Vuoden 2024 aikana osa kaavahankkeista eteni suunnitellusti. Muutaman kaava-hankkeen osalta eteneminen on hidastunut lisäselvitysten vuoksi.

Hankkeen puitteissa tulee haettavaksi myös useita ympäristö-, vesi- ja luonnonsuojelulain mukaisia lupia hankkeen eri vaiheissa. Tämä vaatii lupamenettelyiden kattavaa tuntemusta, ja riippuvuusuhdeiden ja vaikutusmekanismien tunnistamista. Lupa-aikatauluja ja -tarpeita seurataan aktiivisesti, koska luvituksen oikea-aikaisuus on edellytys hankkeen etenemiselle sujuvasti. Sekä kaavoituksessa että lupamenettelyissä käytetään seuranta- ja vaikutustyökalua, jota kehitetään myös helpottamaan hanke-raportointia ja viestintää.



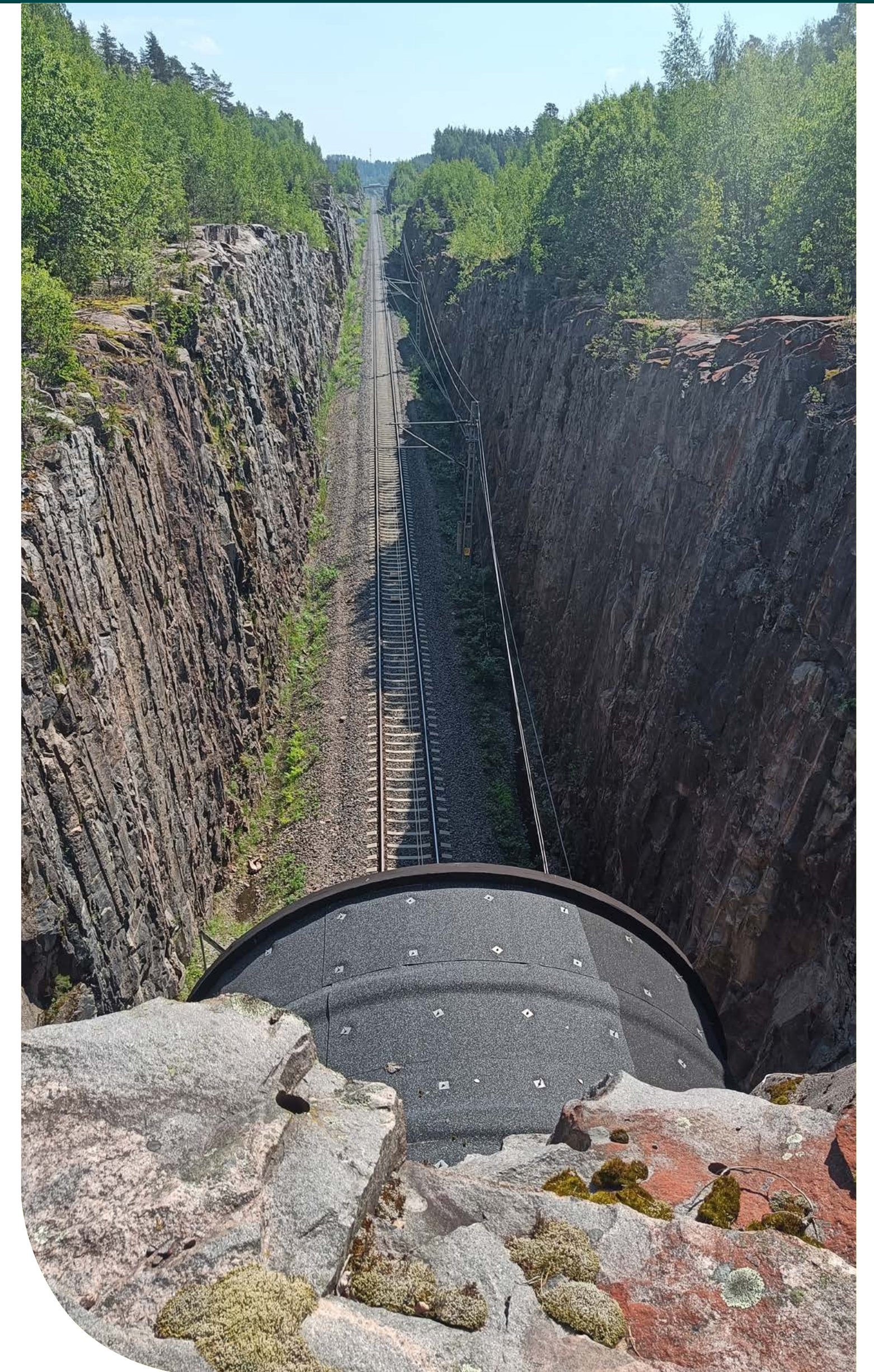
*Länsirata-hanke luo ratasuunnitelma-
vaiheessa taloudellista arvoa
yhteiskunnalle erityisesti hankintojen
mutta välillisesti myös palkanmaksun
ja verojen kautta.”*

Suunnitteluhankkeen kustannukset budjetin ja rahoitus- sitoumusten raameissa

Kustannuksia, varauksia, ennusteita ja likviditeettiä seurataan aktiivisesti ja niistä raportoidaan hallitukselle kuukausittain. Hankkeen kokonaiskustannukset vuonna 2024 olivat 11,0 miljoonaa euroa. Suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ovat pysyneet budjetissa ja suunnitteluhanke saadaan toteutettua osakkaiden alkuperäisten rahoitussitoumusten puitteissa.

Kaikki ratasuunnitelmat on saatu teknisin osin valmiiksi vuoden 2024 loppuun mennessä ja mittavasta urakasta huolimatta hankkeen suunnitteluvaihe saatiin toteutettua EU-komission myöntämän CEF-rahoitustuen ehtojen mukaisessa aikataulussa ja budjetissa.

Vuonna 2024 tavoitteena oli rakentamissuunnittelun kustannustehokkuus. Tavoitteen saavuttamista ei voitu mitata, koska rakentamissuunnittelua ei päästy aloittamaan vuoden 2024 aikana.



EETTINEN VASTUU

Tiedon jakaminen ja avoimuus ovat elintärkeitä

Länsirata suunnittelee, kehittää ja rakentaa ratahanketta, joka on yhteiskunnallisesti merkittävä ja kiinnostava. Sidosryhmiä on paljon ja niillä on erilaisia tarpeita ja intressejä. Valtio-omistajalla on omat vaatimuksensa. Jotta sidosryhmät pysyvät tyytyväisinä ja vaatimukset täytetään, on Länsiradan varmistettava, että yhtiö toimii kaikessa eettisesti kestäväällä tavalla ja päätökset ja linjaukset kestävät kriittisenkin tarkastelun.

Länsirata noudattaa avoimuuden ja läpinäkyvyyden periaatetta

Länsiradan eettisen vastuun osa-alueella korostuvat erityisesti kolme alateemaa: rehellinen, avoin ja läpinäkyvä liiketoiminta, hankintojen vastuullisuus ja eturistiriitojen välttäminen. Länsirata noudattaa avoimuuden ja läpinäkyvyyden periaatetta. Myös kaikkien työntekijöiden odotetaan toimivan tämän periaatteen ja yhtiön edun mukaisesti. Länsiradan työntekijät pidättäytyvät liikesuhteista tai muista toimista, jotka saattavat aiheuttaa eturistiriitoja yhtiön kanssa. Länsirata ei hyväksy harmaata taloutta ja ottaa EU:n ja YK:n asettamat pakotevaatimukset huomioon hankinnoissa, hankintasopimuksissa ja kumppanivalinnoissa.

Länsirata vastaa aiheuttamistaan vahingoista. Ratasuunnitelmavaiheen aikana alueilla tehdään erilaisia maastotutkimuksia. Raskaat työkoneet

voivat aiheuttaa esimerkiksi tie- ja ojavahinkoja. Maanomistajille korvataan kaikki tutkimuksista aiheutuneet vahingot, kuten pelto- ja puustovauriot, sadon menetys tai vauriot ojissa, tie- tai metsäpohjissa.

Hankinnoissa käydään läpi olennaiset laatu- ja riskinäkökohdat

Yhtiön hankintoja sääntelee 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 hankinnat erityisalojen hankintalain mukaisesti ja tiedottaa keskeisimmistä hankinnoista, kuten ratasuunnitelma- ja maaperätutkimussopimuksista, verkkosivuillaan. Länsirata ottaa vuonna 2025 käyttöön toimittajia koskevat toimintaperiaatteet, jotka luovat entistäkin vankemman perustan kaikelle yhteistyölle.

Länsirata kilpailuttaa lain vaatimusten mukaisesti kaikki EU:n erityisalojen hankintalain kynnysarvon ylittävät hankinnat. Länsiradan hallitus hyväksyy hankinnat, jotka ylittävät 443 000 euroa. Yhtiö kilpailuttaa mahdollisuuksien mukaan myös kynnysarvojen alittavat hankinnat, mikäli niiden arvo ylittää 60 000 euroa. Tarjouksia tulee lähtökohtaisesti pyytää vähintään kolmelta toimittajalta. Länsirata noudattaa kaikissa hankinnoissaan avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita.

Vähemmän hankintoja verrattuna aikaisempaan

Vuonna 2024 hankintoja tehtiin vähemmän vuoteen 2023 verrattuna, sillä kaikki ratasuunnitelmat valmistuivat teknisin osin vuoden 2024 kesään mennessä. Vuoden 2024 aikana Länsirata on keskittynyt hallinnollisten hyväksymisprosessien edistämiseen ja niitä varten on toteutettu suunnitelmamuutoksia ja lisäselvityksiä. Länsirata on pyrkinyt edelleen



kilpailuttamaan suurempia hankintoja, mutta osaa sopimuksista on myös jatkettu. EU:n kynnsarvon ylittäviä hankintoja oli vuonna 2024 kaksi kappaletta, ja nämä hyväksyttiin hallituksessa määritellyn prosessin mukaisesti.

Vuoden 2024 aikana yhtiö teki yhteensä 13 hankintaa, joiden arvo oli yli 60 000 euroa, mutta alle EU-kynnsarvon. Hankintojen arvo oli yhteensä 2,1 miljoonaa euroa. Niistä neljä hankintaa toteutettiin pyytämällä tarjouksia vähintään kolmelta toimittajalta ja näiden osuus hankintojen yhteisarvosta oli 34 %. Lopuissa hankinnoista kilpailutusta ei toteutettu, koska hankintaan oli sitouduttu jo aiemmin ja sopimuksia jatkettiin.

”Länsiradan on varmistettava, että yhtiö toimii kaikessa eettisesti kestäväällä tavalla ja päätökset ja linjaukset kestävät kriittisenkin tarkastelun.”

Keskeisimmistä hankinnoista, erityisesti ratasuunnitelma- ja maaperätutkimussopimuksista, viestittiin yhtiön verkkosivuilla.

Palveluntarjoajilta edellytetään vastuullisuusnäyttöjä

EU:n kynnsarvot ylittävissä hankinnoissa Länsirata edellyttää palveluntarjoajilta näyttöä vastuullisuuden toteuttamisesta omassa toiminnassaan. Näin voidaan varmistua siitä, että vastuullisuus toteutuu osana hanketta toteuttavien palveluntarjoajien päivittäisessä työssä. Käytännössä sopimuskumppaneilta edellytetään vastuullisuusraportointia tai vähintäänkin vastuullisuusohjelmaa tai nimettyä vastuullisuusjohtajaa.

Merkittävien toimittajien kanssa käydään aloituskokouksissa läpi Länsiradan vastuullisuusvaatimukset ja edellytetään toimijoilta sitoutumista Länsiradan vastuullisuusperiaatteisiin. Kokouksessa käsitellään lisäksi työturvallisuuden ohjeita ja toteutusta, pätevyysvaatimuksia, perehdyttämistä

ja ympäristönsuojelua. Vuonna 2024 tämä toteutui kaikkien yhdeksän toimittajien kanssa ja lisäksi on järjestetty kolme riskityöpajaa.

Vastuullisuuspäivässä keskusteltiin vastuullisuuden toteuttamisesta päivittäisessä työssä

Yhtiön tavoitteena oli järjestää vuoden 2024 aikana kaksi vastuullisuuspäivää, jossa keskeisten toimijoiden kanssa keskusteltaisiin siitä, kuinka vastuullisuus voidaan toteuttaa yhtiön hanketta edistävien päivittäisessä työssä. Tavoitteen mukaiselle kahdelle vastuullisuuspäivälle ei ollut tarvetta, koska rakentamissuunnittelua ei päästy aloittamaan eikä uusia toimeksiantoja siten alkanut.

Muun muassa suunnittelu- ja maaperätutkimuskonsulteista koostuvalle toimittajaryhmälle pidettiin keväällä 2024 yksi vastuullisuuspäivä, jonka aiheina olivat Länsiradan vastuullisuustyö ja -periaatteet. Toimijoiden kanssa käytiin läpi yhteisiä pelisääntöjä sekä pohdittiin oleellisia vastuullisuuden teemoja, kehitysideoita ja konkreettisia toimintatapoja osana kunkin osallistujan toimialaa. Lisäksi käytiin läpi hankkeen kiertotalouden kehittämissuunnitelmia ja pienvesien huomioonottamista maastotöissä.

Eturistiriitojen välttäminen on tärkeä osa eettistä toimintakulttuuria

Eturistiriitojen välttäminen tarkoittaa sitä, että esimerkiksi yhtiön työntekijät ja johto eivät aseta henkilökohtaisia tai ulkoisia etujaan yrityksen etujen edelle. Näin toimimalla yrityksen päätöksenteko pysyy objektiivisena, eettisenä ja oikeudenmukaisena.

Länsiradalle tämä on tärkeää, paitsi yhtiön toiminnan kannalta, myös esimerkiksi suuren yleisön ja yhteiskunnan odotusten ja vaatimusten näkökulmasta. Länsiradalta odotetaan moitteetonta käytöstä ja nollatoleranssia suhteessa väärinkäyttöihin tai epäasialliseen toimintaan. Mainehaitta voisi johtaa myös muiden, taloudellisesti merkittävien riskien realisoitumiseen.

Länsiradalla on selkeät ohjeet ja linjaukset liittyen eturistiriitoihin. Länsirata edellyttää työntekijöidensä pidättäytyvän liikesuhteista tai muista toimista, jotka saattaisivat aiheuttaa eturistiriitoja. Länsiradalla on käytössä Whistleblowing-ilmoitustyökalu, jonka kautta voi luottamuksellisesti ilmoittaa havaituista tai epäilyistä väärinkäytöksistä tai epäasiallisesta toiminnasta. Toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja vastaanottavat nimettömät ilmoitukset ja käsittelevät ne tapauksen vaatimalla tavalla. Aiempien vuosien tapaan ilmoituksia kanavaan ei tullut vuonna 2024.



SOSIAALINEN VASTUU

Avointa viestintää ja sidosryhmien hyvinvoinnista huolehtimista

Länsiradan toiminnalla on vaikutuksia eri ihmisryhmiin ja yhteisöihin. Länsirata toimii eettisesti ja läpinäkyvästi, ja huolehtii työntekijöiden turvallisuudesta ja hyvinvoinnista. Toiminnassa painotetaan sekä sisäisesti että ulkoisten sidosryhmien suuntaan avoimuutta, tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta. Oikeudenmukaisuus ja luottamus ovat kaiken perustana ja kunnioittavaa ja kohteliasta kanssakäymistä odotetaan niin Länsiradan omilta työntekijöiltä kuin alihankkijoiltakin.

Hyvän henkilöstöpolitiikan mukaisesti Länsirata huolehtii henkilöstön hyvinvoinnista, työturvallisuudesta ja terveydestä. Alihankkijoilta edellytetään työturvallisuusmääräysten ehdotonta noudattamista ja ihmisoikeuksien sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sääntöjen noudattamista.

Hankkeen suunnitteluvaiheessa tehdään monenlaisia kartoituksia ja selvityksiä. Niiden löydöksistä ja hankeprosessisuunnitelmasta voivat hyötyä muutkin niin raidealalla kuin muutenkin infra-alalla ja yhteiskunnassa. Länsirata tekee yhteistyötä muun muassa korkeakoulujen kanssa. Hankkeesta on käyty luennoimassa korkeakoulujen järjestämällä opintojaksoilla, ja hankkeesta on valmistunut useita korkeakoulutasoisia lopputöitä, viimeisin vuonna 2024 ekologisen kompensaation mahdollisuuksista.

Vuorovaikutuksellista ja avointa viestintää

Laaja, oikea-aikainen ja avoin vuorovaikutus eri sidosryhmien kanssa on olennainen osa ratasuunnitelmaprosessia. Tavoitteena on viestiä mahdollisimman avoimesti ja läpinäkyvästi kaikille sidosryhmille suunnittelun etenemisestä ja käydä vuoropuhelua hankkeen vaikutuksista. Sidosryhmillä on mahdollisuus seurata suunnittelun etenemistä selainpohjaisilta kartoilta. He voivat myös jättää kysymyksiä tai palautetta suoraan suunnittelijoille selaimessa, puhelimitse tai sähköpostilla. Viestinnän onnistumista mitataan vuorovaikutustilaisuuksien lukumäärällä ja tulleiden kysymysten ensivasteajalla.



Oikeudenmukaisuus ja luottamus ovat kaiken perustana, ja kunnioittavaa ja kohteliasta kanssakäymistä odotetaan niin Länsiradan omilta työntekijöiltä kuin alihankkijoiltakin.

Länsirata on toteuttanut hankeviestintää suunnittelualan kunnille ja kaupungeille infotilaisuuksien muodossa. Näistä tilaisuuksista ja suunnitelmista saatu palaute dokumentoidaan ja arvioidaan, ja keskeisimmät sisällöt raportoidaan hallitukselle osana kuukausittaista projektiraportointia. Vuonna 2024 infotilaisuuksia ei järjestetty, koska suunnitteluhanke oli jo niin pitkällä ja toisaalta rakentamisvaiheeseen ei siirrytty. Länsirata kuitenkin järjesti vuoden aikana sidosryhmätalaisuuksia muun muassa suunnitte-



Turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi on Länsiradalle ensisijaisen tärkeää. Tavoitteena on varmistaa, että kaikki radan parissa työskentelevät voivat tehdä työnsä turvallisesti.”

lijoille, maakuntaliitoille, virastoille, toimijoille, toimittajille ja konsulteille sekä radanvarren paikkakuntien sidosryhmille. Lisäksi sidosryhmien kanssa pidettiin aktiivisesti yhteyttä ja esimerkiksi maanomistajien luona vierailtiin keskustelemassa hankkeen etenemisestä.

Aktiivista vuoropuhelua myös kaavoituksesta päättävien osapuolten kanssa on jatkettu. Länsirata on laatinut lukuisia tiedotteita ja uutisia hankkeen etenemisestä eri viestintäkanaviin. Palautejärjestelmän kautta vuonna 2024 on tullut yhteensä 34 asiallista kysymystä tai palautetta. 21:een vastattiin tavoitteen mukaisesti alle seitsemässä päivässä. Vasteprosentti parani vuoden 2023 47 prosentista 62 prosenttiin. Lisäksi vuonna 2024 otettiin sisäisen viestinnän kanavaksi käyttöön Teams.

Työturvallisuuden johtaminen olennaisena osana suunnittelua

Työturvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi on Länsiradalle ensisijaisen tärkeää. Tavoitteena on varmistaa, että kaikki radan parissa työskentelevät voivat tehdä työnsä turvallisesti. Lainsäädännön vaatimusten lisäksi Länsiradan prosessit ja toimintaohjeet ohjaavat turvallisen työn tekemistä. Suuri osa operatiivisesta työstä nyt ja rakennusvaiheen aikana toteutetaan alihankkijoiden toimesta. Näin ollen alihankintaketjun turvallisuusjohtaminen on hyvin olennainen osa suunnittelua.

Asianmukainen koulutus on edellytys hyvälle turvallisuustasolle. Niin alihankkijoilta kuin omalta henkilöstöltäkin edellytetään työtehtävän mukaisesti määräytyvien koulutusten suorittamista ja pätevyyksien voimassa oloa. Toimittajien tulee sitoutua noudattamaan Länsiradan työturvalli-



suusohjeita. Lisäksi toimittajat laativat toimeksiantojen toteuttamiseen turvallisuussuunnitelmat Länsiradan hyväksyttäväksi. Toimittajan on tutkittava työtapaturmat, pidettävä kirjaa onnettomuuksista ja läheltä piti -tilanteista ja selvitettävä niiden syyt sekä toteutettava korjaavat toimet vastaavien tapaturmien ehkäisemiseksi. Alihankkijoiden tulee pitää turvallisuuden aloituskokous ja osoittaa työtehtävien edellyttämät ammatti- ja turvallisuuspatentit aina ennen työn aloittamista. Omalle henkilöstölle Länsirata järjestää turvallisuusperhdytyksen ennen maastossa tehtävien töiden aloittamista.

Työturvallisuuden tasoa seurataan aktiivisesti ja toimintaa kehitetään tulevana vuonna

Turvallisuuspoikkeamat ja -havainnot raportoidaan 24 tunnin ja tutkitaan seitsemän vuorokauden sisällä tapahtumasta. Vakavista tapaturmista tulee ilmoittaa yhtiön johdolle heti. Havaitut puutteet tulee korjata tutkinnan perusteella tehdyn kirjallisen toimenpidesuunnitelman mukaisesti. Läheltä piti-tilanteiden ja vaarahavaintojen perusteella toteutetaan ennaltaehkäiseviä korjaavia toimenpiteitä. Turvallisuuden tasoa tarkastellaan myös maastokäyntien yhteydessä tehtävien työturvallisuustarkastuksien avulla. Tarkastukset raportoidaan ja löydökset käsitellään.

Työturvallisuuden mittarina käytetään tapaturmataajuutta, joka tarkoittaa työmaalla tapahtuvien poissaoloon johtavien tapaturmien määrää miljoonaa työtuntia kohden. Pitkän aikavälin tavoite on tapaturmaton toiminta ja vuonna 2024 pyrittiin alle viiden tapaturmataajuuteen. Vuoden 2024 aikana urakoitsijoille sattui yhteensä kolme poissaoloon johtanutta tapaturmaa. Tämä tarkoittaa 46,81 tapaturmataajuutta koko Länsiradan tasolla, kun mukaan lasketaan urakoitsijoiden sekä Länsiradan oman henkilöstön työtunnit.

Kolme poissaoloon johtanutta tapaturmaa raportoitiin turvallisuuspoikkeamina, jotka myös tutkittiin ja niiden pohjalta tehtiin korjaavia toimenpiteitä, sisältäen muun muassa uudelleenperhdytystä työturvallisiin toimintatapoihin maastossa sekä liukkailla alueilla työskentelyn turvallisuuteen. Turvallisuutta on edistetty yhteistyössä toimittajien kanssa pitämällä maastopäiviä ja käymällä läpi turvallisuushavaintoja ja toimenpiteitä. Vuonna 2024 laadittiin kriisiviestintäsuunnitelma, joka ohjaa Länsiradan viestintää ja toimia kriisin sattuessa.

Vuonna 2025 Länsirata tulee kehittämään työturvallisuustoimintaansa muun muassa edelleen kehittämällä menettelytapoja ja -prosesseja työturvallisuuden menettelytapoihin ja seurantaan.

YMPÄRISTÖVASTUU

Haittavaikutusten minimoointia ja kiertotalouden maksimointia

Ympäristövastuu on keskeinen osa Länsiradan velvollisuutta suojella ja säilyttää ympäristöä tuleville sukupolville. Suunnittelutoimeksiantojen yhtenä suunnitteluperusteena on ollut, että hankkeen ympäristövaikutukset selvitetään ja minimoidaan kiinteänä osana suunnittelua.

Ympäristön haittavaikutukset minimoidaan suunnitteluvaiheessa

Ratahanketta suunnitellaan siten, että hankkeen elinkaaren aikaiset haitalliset ympäristö- ja ilmastovaikutukset pyritään minimoimaan. Hankkeen olennaiset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen on tunnistettu ja haitallisia vaikutuksia pyritään vähentämään ja myönteisiä vaikutuksia lisäämään. Myös hankkeen ilmastovaikutukset on laskettu suunnittelun aikana tekniikka-aloittain. Ilmastovaikutuksia voidaan vähentää esimerkiksi vähähiilillä materiaalivalinnoilla, kiertotaloudella ja kiviaineskuljetuksia minimoimalla. Myös sopimus- ja yhteistyökumppaneilta edellytetään sitoutumista haitallisten ympäristö- ja ilmastovaikutusten vähentämiseen. Ympäristöpoikkeamia seurataan ja raportoidaan. Vuonna 2024 ei ollut ympäristöpoikkeamia.

Suuren ratahankkeen vaikutukset ympäristöön voivat olla merkittävät. Tämän vuoksi huolellinen kartoitus ja suunnittelu ovat ensiarvoisen tärkeitä ympäristön haittavaikutusten minimoimiseksi. Ratasuunnitelmavaiheen aikana toteutetaan arkeologisia koekaivauksia, maaperä- ja pohjatutkimuksia, pohjavesiseurantaa, luontoselvityksiä, pienvesikartoituksia, erilai-

sia mittauksia ja katselmuksia, joilla selvitetään millaisia haitallisia ympäristövaikutuksia hankkeella voisi olla ja millaisia ympäristöriskejä tulee hallita. Keinoja vähentää ja lieventää haitallisia vaikutuksia ympäristölle, eläimille ja kasveille etsitään ennakoivasti. Suunnitellut toimenpiteet voivat olla lyhytkestoisia kohdistuen vain rakentamisen ajalle, esimerkiksi kasvillisuuden suojaus ja työmaavesien käsittely, tai ulottuen koko hankkeen elinkaaren ajalle, esimerkiksi paahderinteiden rakentaminen ratalinjan varteen.

Hankealueella on esimerkiksi kartoitettu keskeisimmät luontovaikutukset, luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueet sekä suojeltujen lajitojen esiintyvyys. Länsirata on kehittänyt vieraslajistrategiaa ja suunnitellut ekologisia yhteyksiä osana ratasuunnitelmaa. Vuonna 2024 on tehty täydentäviä luontoselvityksiä muun muassa liito-oravien osalta ja uhanalaisten luontotyyppien esiintymisestä suunnittelualueella. Myös ekologisen kompensointimahdollisuuksia on selvitetty.

Varautuminen ilmastonmuutoksen aiheuttamiin riskeihin

Ilmastonmuutos vaikuttaa suunniteltuihin infrastruktuurirakenteisiin. Osana ratasuunnitelmia on laadittu ilmatoriskien arviointi. Radan suunnitteluratkaisuissa on huomioitu erityisesti sadannan, tulvien, lämpötilojen ja muiden sään muutosten vaikutukset infrastruktuurirakenteisiin. Nämä voivat aiheuttaa muun muassa ratapenkereiden ja teiden sortumista, sekä rataverkon ja tiestön kunnossapito-ongelmia. Näihin riskeihin auttavat muun muassa riittävät mitoitukset hulevesiratkaisuille, siltojen ja rumpujen aukoilta, eroosiosuojaukset ja läpäisevät pinnat maisemasuunnittelussa tai radan suojaetäisyydet kaatuvan puuston varalta.

Liikenteellä ja infra-alalla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen hillinnässä, sillä liikenteen toiminnot kuluttavat kolmanneksen kaikesta energiasta EU:ssa, ja niiden osuus suorista kasviuonekaasupäästöistä on noin 23 prosenttia. EU:n taksonomiasäännöksillä edistetään EU:n ympäristötavoitteiden saavuttamista ja vihreää siirtymää ohjaamalla rahoitusta kestäviin kohteisiin. Länsirata on tehnyt alustavan arvion taksonomian vaikutuksista ja toteuttaa olennaisuusanalyysin vuoden 2025 aikana.

Vuonna 2024 kartoitettiin luontoraportoinnin standardoituja menetelmiä, laskentatapoja ja soveltuvuutta hankkeen vaikutusten seurantaan tekemättä vielä varsinaisia päätöksiä.



Hankkeen olennaiset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen on tunnistettu ja haitallisia vaikutuksia pyritään vähentämään ja myönteisiä vaikutuksia lisäämään.

CASE

Kiinteistökohtaista meluntorjuntaa ensimmäistä kertaa Suomessa

Länsiradan varrella sijaitsee paljon asutusta ja sen ratalinja kulkee sekä taajamien että harvaan asuttujen osuukien varrella. Tämän lisäksi rata kulkee noin 60 kilometriä moottoritien läheisyydessä. Kokonaan uutta ratalinjaa Länsirataa varten on suunniteltu 98 kilometriä.

Junaliikenteen aiheuttama melu voi olla merkittävä häiriötekijä. Junien aiheuttama ääni on pääasiassa veturin ja vaunujen pyörien osumista kiskoihin ja luonteeltaan erilaista kuin tieliikennemelu. Junaradan vierellä melu on yksittäisiä ohikulkevan junan äänipiikkejä, kun taas esimerkiksi moottoritien vieressä liikennemelua voisi kuvailla tasaiseksi huminaksi.

Rautatiehankkeissa meluntorjuntaa on tähän asti Suomessa toteutettu vain rautatiealueelle toteutetuilla ratkaisuilla ja merkittävä osa meluntorjunnan keinoista on jätetty käyttämättä. Perinteiset meluesteet toimivat parhaiten tiheillä asuinalueilla, kun asukkaita on paljon ja sama este suojaa useita kohteita. Meluseinien rakentaminen haja-asutusalueilla, jossa suojataan yksittäisiä kohteita, nostaa kustannuksia merkittävästi, eikä niistä välttämättä silti saada tarkoituksenmukaisia hyötyjä.

Länsiradan suunnitteluhankkeessa ratavälin meluntorjunta on suunniteltu uudella ja kustannustehok-

kaalla tavalla. Länsiradan suunnitelmissa on käyttää kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä perinteisiä keinoja täydentävinä ja joissakin tapauksissa osittain myös korvaavina keinoina. Ruotsissa vastaavat toimet ovat olleet arkipäivää jo vuosia, mutta Länsirata on ensimmäinen rautatiehanke Suomessa, jossa uusia keinoja suunnitellaan käytettäväksi. Lainvoiman saanut Salo–Hajala on ensimmäinen ratasuunnitelma, jossa kiinteistökohtaisen meluntorjunnan periaatteet on esitetty ja myös hyväksytty Traficomien toimesta.

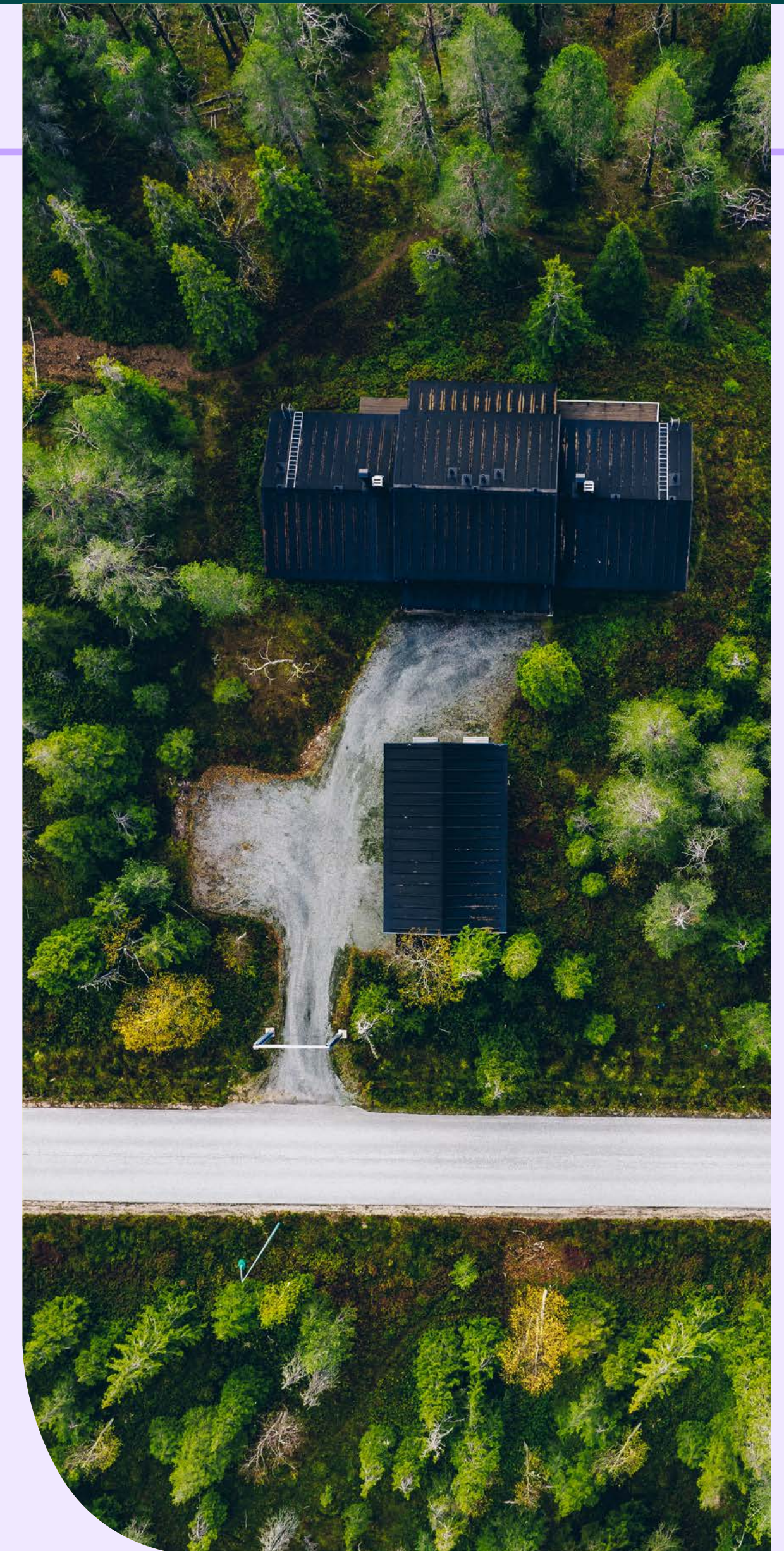
Kiinteistökohtaisella meluntorjunnalla lisää asumismukavuutta

Kiinteistökohtaista meluntorjuntaa suunnitellaan hyödynnettäväksi Länsirata-hankkeessa sadoissa kohteissa. Ratkaisuja on kehitetty yhdessä sidosryhmien, maanomistajien sekä asiantuntijoiden kanssa ja niissä on otettu huomioon myös kiinteistöoikeudelliset näkökulmat. Kiinteistökohtaista meluntorjuntaa tehdään nimensä mukaisesti kiinteistöllä ja sillä sijaitsevilla rakennuksissa. Kiinteistönomistajan suostu-

muksella meluhaittaa voidaan vähentää tekemällä rakenteellisia ratkaisuja rakennuksiin tai piha-alueelle toteutettavilla rakenteilla.

Toimenpiteitä ovat esimerkiksi ikkunoiden vaihtaminen ratavarren kiinteistöissä, seinärakenteiden lisäeristäminen ja ääntä vaimentavien raitisilma-venttiilien asentaminen. Piha-alueilla ääntä voidaan eristää terassien ja parvekkeiden lasituksilla. Oleskelualueiden läheisyyteen voidaan puolestaan rakentaa kevyempiä meluaitoja.

Meluntorjunta on erikoisosaamista ja vaativaa suunnittelutyötä. Kiinteistökohtaisen meluntorjunnan ytimessä on kuitenkin kansantajuista fysiikkaa. Ikkunoita vaihtamalla tai seinärakenteiden eristeiden lisäämisellä rautatien meluhaittoja voidaan vähentää. Kiinteistökohtainen meluntorjunta parantaa asumismukavuutta radanvarrella ja sillä voidaan myös välttää kiinteistöjen arvon alenemista sekä tarpeettomia lunastuksia.



CASE

Kattavaa kartoitustyötä hankealueen biodiversiteetin suojelemiseksi

Monimuotoinen luonto on elämän elinehto, ja siksi Länsiradan suunnitteluvaiheessa on tehty laajaa ja määrätietoista työtä, jotta ympäristövaikutukset olisivat mahdollisimman vähäisiä. Suunnitteluvaiheessa on kartoitettu kattavasti hankealueen eri eläin- ja kasvilajeja, sekä tehty useita toimenpiteitä biodiversiteetin suojelemiseksi. Uhanalaisten luontotyyppien esiintymistä on myös tarkennettu vuonna 2024 tehtyjen luontoselvitysten tulosten mukaisesti.

Länsirata-hankkeessa pyritään aktiivisesti suojelemaan paikallisia lajeja ja niiden elinympäristöjä. Esimerkiksi rauhoitettu lahokaviosammal kuuluu lajeihin, joiden esiintymistä on huolellisesti tutkittu Espoon keskuksen ja Histan välisen rataosuuden lähialueilla. Lisäksi Länsirata on selvittänyt mahdollisuuksia lahokaviosammalen siirtämiselle lähellä olevalle luonnonsuojelualueelle, rauhallisen elinympäristön varmistamiseksi.

Uusia kulkuyhteyksiä ekologisilla käytävillä

Länsiradan suunnitelmissa on otettu huomioon myös eläinten liikkuminen, minkä vuoksi hankkeessa hyö-

dynnetään ekologisia käytäviä. Tällaiset ratkaisut ovat tärkeitä, jotta eläimet voivat liikkua vapaasti ja turvallisesti uuden infrastruktuurin läpi. Esimerkiksi saukko-hyllyt mahdollistavat saukkojen turvallisen kulkemisen siltojen alla. Liito-oravien kulkureittejä turvataan sijaan rakentamalla hyppypuita ja pesäpönttöjä. Myntinmäen tunneli, joka on noin puolen kilometrin mittainen, mahdollistaa tuleville liito-oravasukupolville tutut pesäpuut ja kulkureitit jatkossakin. Hankkeen suunnitteluvaiheessa on selvitetty myös mahdollisuuksia linnunpönttöihin verrattaviin lepakkopönttöihin. Lepakkopönttöjen tavoitteena on tarjota lepakoille korvaavia kolo- ja piilopaikkoja.



Kokonaisten ekosysteemien suojeleminen osana biodiversiteettityötä

Biodiversiteetin varjelemisessa on yksittäisten lajien lisäksi oleellista huomioida myös kokonaisia ekosysteemejä. Hyvä esimerkki ovat paahdealueet. Ne ovat kuivia, täysin auringolle alttiita alueita, joissa on yleensä hiekka- tai sorapohja, ja ne ovat erityisen tärkeitä tietyille kasvi- ja hyönteislajeille. Länsirata-hankkeessa harjoitetaan suunniteltua biodiversiteetin lisäämistä luomalla uusia paahdealueita menetettyjen tilalle. Uusien paahdealueiden tarkoituksena on palauttaa alueiden luonnollisia toimintoja ja hillitä lajikatoa.

Luontokadon huomioiminen ja hillitseminen on keskeinen ja läpileikkaava teema. Hankealueen biodiversiteettiä on tutkittu hankkeen alusta saakka perusteellisesti, ja sen edistämiseksi tehdään jatkuvasti uusia toimenpiteitä. Seuranta ja toimenpiteitä aiotaan jatkaa myös radan valmistuttua.

Innovatiivisia ratkaisuja ilmastovaikutusten vähentämiseksi

Ratahankkeen suuren koon takia myös siitä aiheutuvat päästöt ovat toteutuessaan merkittävät. Siksi on ensisijaisen tärkeää etsiä innovatiivisia vaihtoehtoja rakentamisen ja käytönaikaisten päästöjen vähentämiseksi ja kompensoimiseksi. Suunnittelussa on määritetty ilmastoperiaatteet, joissa on huomioitu hankkeen vaikutukset ilmastoon hankkeen koko elinkaaren ajalta.

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointivaiheessa arvioitiin, että radan junaliikenteen aiheuttama vuosittainen päästövähennys olisi 15 500 tCO₂e. Vuonna 2022 löydettiin keino vähentää päästöjä yli 36 prosenttia käyttämällä maa- ja kiviainesta hankkeen sisältä, kierrätysterästä, vihreää betonia ja tehostettuja työkoneita. Vuonna 2023 todettiin, että Salon ja Lohjan välisen rataosuuden toteuttaminen yksiraiteisena vähentäisi päästöjä noin 20 prosentilla. Keinoja rakentamisen ja käytönaikaisten päästöjen vähentämiseksi etsitään edelleen ja vuonna 2024 aloitettiin pilotti yhteistyökumppanin kanssa kairakoneiden työmaaseurannan parantamiseksi. Vuonna 2022 tutkittiin mahdollisuutta hyödyntää geotermistä lämpöä muun muassa asema- ja laiturialueiden, tunnelialueiden ja lähialueiden rakennusten lämmitys- ja viillennystarpeisiin.

Huolellista päästölaskentaa ja ilmastovaikutusten selvitystä

Vuonna 2024 päivitettiin päästölaskennat valmistuneiden ratasuunnitelmien tiedoilla. Sen mukaan radan kokonaispäästöt ovat noin 1 487 kt CO₂e. Tämä vastaa noin 16 % koko Suomen tieliikenteen päästöistä vuonna 2022. Radan kokonaispäästöistä n. 90 % syntyy radan rakentamisesta, loput rakennustuotteiden uusimisesta 50 vuoden käyttöjaksolla. Päästöt ratametria kohden vastaavat yhden suomalaisen keskimääräistä vuosittaista hiilijalanjälkeä (9,6 tCO₂e) ja on näin ollen merkittävä, mutta tyypillinen suurelle ratahankkeelle.

Länsirata on kartoittanut olemassa olevia työkaluja päästöjen laskemiseen ja testannut ORIS-massalaskentaohjelmiston soveltuvuutta hiilija-

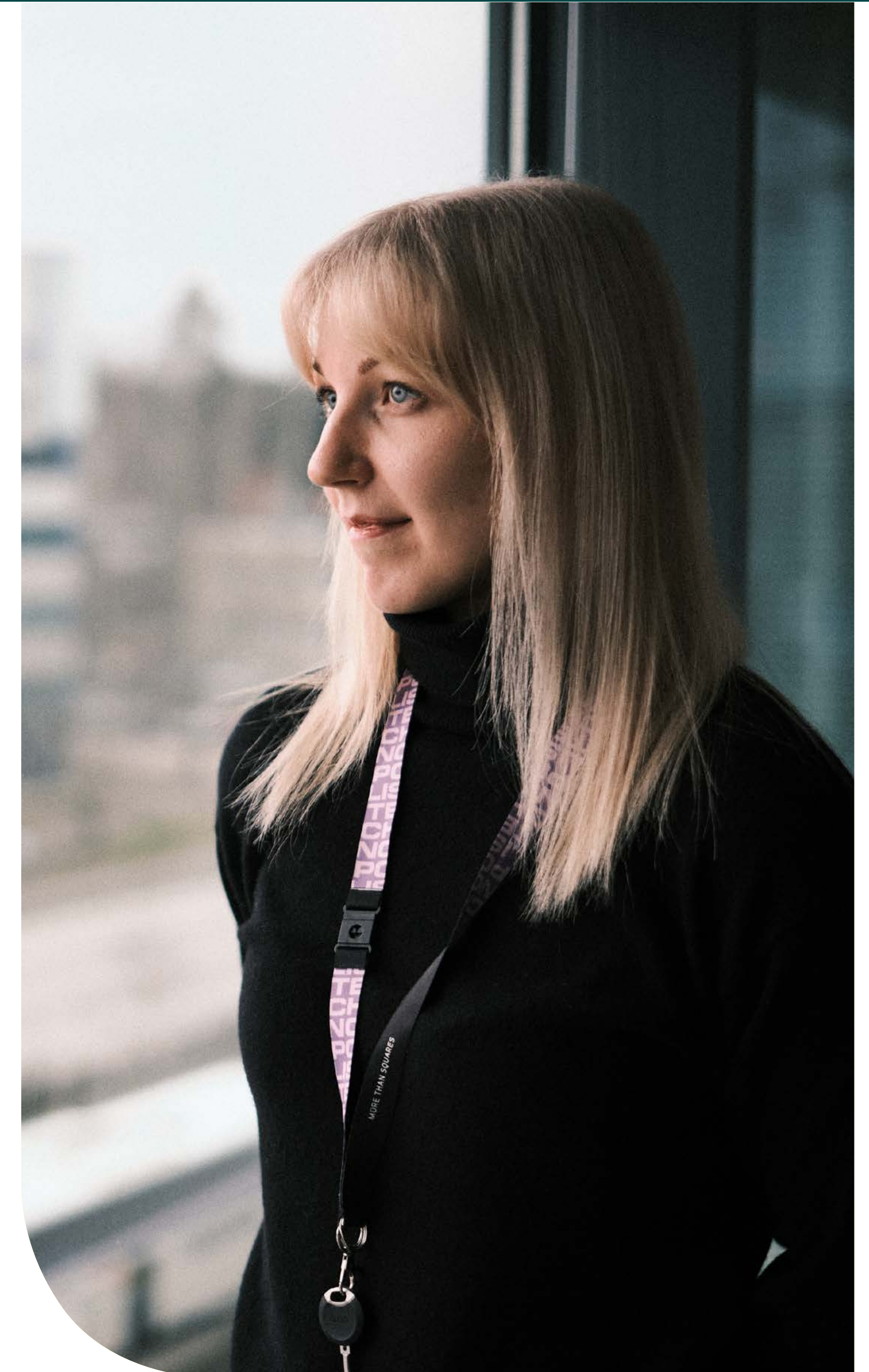
lanjäkilaskentaan. Myös Scope 1, 2 ja 3 päästöjen selvitysmahdollisuutta hankeprojektissa on arvioitu ja ensikatsauksella se vaikuttaa haasteelliselta projektimuotoisen hankkeen vuoksi. Tarkoituksena on seurata ilmastopäästöjä rakentamisen aikana ja arvioida suunnittelussa arvioitujen tavoitteiden pitävyyttä. Ilmastopäästöjen seuranta voitaisiin toteuttaa esimerkiksi ratakilometriä kohden laskettavina päästöinä huomioiden eri tekniikka-alat kuten sillat, ratarakenteet ja tunnelit.

Vuonna 2024 tehtiin Länsiradan ilmastovaikutusten selvitys, jossa tarkasteltiin ilmastovaikutuksia ensisijaisesti elinkaaripäästöjen sekä hiilinielujen ja hiilivarastojen muutoksen kautta. Radan rakentamisen myötä maalueet muuttuvat ja kasvillisuuden vuosittainen kasvu, eli hiilinielu pienee. Alueelta myös poistuu kasvillisuutta mikä pienentää hiilivarastoa noin 250–287 kt CO₂e. Suhteutettuna Uudenmaan ja Varsinais-Suomen kokonaishiilivarastoon hiilivarasto pienenee noin 0,06 % hankkeen toteutumisen seurauksena.

Kiviainesselvitykset kiertotalouden moottorina

Kiertotalouden avulla materiaalit ja resurssit hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti vähentäen jätteen syntyä ja luonnonvarojen käyttöä. Hankkeessa syntyy suuria määriä louhintamassoja, noin 17 miljoonaa kuutiota ja tämän lisäksi noin 11 miljoonaa kuutiota muita ylijäämämassoja.

Suuressa infrahankkeessa resurssitehokkuutta voidaan lisätä merkittävästi etsimällä irrotettavalle maamateriaalille hyötykäyttöä. Hankkeessa on tehty poikkeuksellisen paljon erilaisia kiviainesselvityksiä, jotka edesauttavat kiviaineksen hyötykäyttöä ja kierrättämistä rakentamisvaiheessa. Tunneleiden ja avoleikkausten kiviaines on määritetty kairauksin ja mallintamalla ja näin on saatu tietoa kiviaineksen soveltuvuudesta erilaisiin käyttökohteisiin. Hankkeesta louhittavaa kiviainesta pystytään hyödyntämään ratarakenteissa parhaimmillaan jopa siinä määrin, että 85 % ratarakenteisiin tarvittavasta kiviaineksestä on mahdollista saada hankkeen sisäisestä kiviainesvaroista. Tämä vastaa noin kuutta miljoonaa kuutiota.



CASE

Hyvä suunnittelu helpottaa massojen hyödyntämistä

Optimaalisella maamassojen koordinoinnilla voidaan välttää tarpeettomia siirtoja, minimoida kuljetuskustannuksia ja vähentää päästöjä. Rakentamisen tukialueita käytetään maamassojen sijoitus-, jalostus- ja varastointialueina. Tukialueiden määrällä ja sijainnilla on suuri merkitys. Ne on suunniteltu siten, että kuljetusetäisyys kohteiden välillä on suurimmillaan 20 kilometriä. Hyvällä suunnittelulla louhekuljetukset on mahdollista toteuttaa täydellä käyttöasteella kiviainesasemalle murskattavaksi ja paluukuormassa tuoda murskettua rakennettavan ratalinjan pohjaa varten.

Vuonna 2024 Länsiradalla saatiin päätökseen masatasapainoon liittyvän ORIS-ohjelmiston kehitystyö. Ohjelmisto mahdollistaa maa- ja kiviaineksen sijoituksen hankekohtaisen optimoinnin ja on hankkeena ensimmäinen Suomessa. Ohjelman avulla parametrejä optimoimalla hankkeessa on mahdollista vertailla ja etsiä nopeasti ja tehokkaasti vähäpäästöisimpiä toteutusvaihtoehtoja massatalouden hallin-

taan. Parametrien muuttamista on testattu vuoden 2024 aikana vertaamalla päästöjä ja kustannuksia Espoo–Hista-välillä useiden pienten läjitysalueiden käytön ja yhden suuren läjitysalueen käytön välillä. Vertailun tulosten perusteella yhden suuren läjitysalueen käyttö vähensi CO₂ekv päästöjä kaksi prosenttia ja pienensi kustannuksia 19 prosenttia.

Keinoja hyödyntää Länsiradalle tarpeeton louhintamassa muissa alueen hankkeissa etsitään aktiivisesti. Tällaisia voivat olla esimerkiksi erilaiset kuntien ympäristörakentamisen kohteet, joiden tarkoitus on parantaa alueiden virkistyskäyttöä tai työpaikka- ja yrityspuistojen houkuttelevuutta.

Länsirata tekee yhteistyötä kuntien, oppilaitosten ja kiviainesrakentamiseen erikoistuneiden suunnittelijoiden ja muiden toimijoiden kanssa ja tukee samalla alueellisia investointeja.

Saven hyötykäyttöön on monia mahdollisuuksia

Vuoden 2024 aikana valmistui Länsiradan ja GTK:n yhteishankkeena esiselvitys radan rakentamisen myötä kaivettavien savien hyötykäyttömahdollisuuksista. Esiselvityksen aineistona käytettiin Länsiradan pohjatutkimuksia ja analyyssejä. Ne yhdistettiin GTK:n geotietoaineistoihin, joiden avulla luotiin kuva savien esiintymisestä ja ominaisuuksista alueittain. Myös massanvaihtoalueet ja sijainnit yhdistettiin pohjatutkimusaineistoon sekä paikkatietoaineistoihin.

Tuotetuista visualisoinneista hankealueella voidaan tunnistaa muun muassa massanvaihtoalueiden sijainnit ja syvyydet sekä niillä sijaitsevien massojen laatu ja määrä. Rakentamisaikainen massakoordinaatio ja sen optimointi on helpompaa, kun saven ominaisuudet ovat tiedossa koko rata-alueelta kootusti etukäteen.

Osana selvitystyötä käytiin keskusteluja niin GTK:n kanssa, kuin viranomaisten ja alan muiden toimijoi-

den kanssa. Tarkoituksena oli avata uusia keskusteluyhteyksiä, jakaa tietoa ja pohtia yhteistyömahdollisuuksia. Tarkempia keskusteluja käytiin rata-alueiden lähistöllä sijaitsevien jäte- ja voimalaitosten edustajien kanssa sekä sellaisten teollisuuden toimijoiden kanssa, jotka valmistavat tuotteita savesta tai tuotteita saven käsittelyyn. Työssä selvitettiin myös savea tuotteissaan käyttävien teollisuuden toimijoiden vaatimuksia raakasavelle.

Keskusteluissa toistui hyötykäytön haasteellisuus ja hyvissä ajoin tehtävien tutkimusten tarve hyötykäyttömahdollisuuksien parantamiseksi sekä toisaalta toimijoiden kiinnostus aiheeseen. Hyötykäytön mitta-kaava on huomattavasti pienempi kuin syntyvän ylimääränsaven määrä. Saven hyötykäyttöön on yleensä paras mahdollisuus kohteessa, josta se on kaivettu. Savea voidaan käyttää maisemointiin, viherrakentamiseen, meluvälisiin, pohjaveden suojaamiseen ja kaatopaikkojen eristekerroksiin.

Yhteenveto hallituksen asettamista tavoitteista ja mittareista

Yhtiön hallitus asetti vuodelle 2024 vastuullisuustavoitteet ja -mittarit. Tavoitteet ja mittarit kattoivat olennaisiksi arvioidut vastuullisuuden osa-alueet. Hallitus myös arvioi ja seurasi vastuullisuustavoitteiden ja -mittareiden saavuttamista säännöllisesti vuoden aikana.

Kun vuoden vastuullisuustavoitteiden saavuttamista arvioidaan, on hyvä ottaa huomioon, että Länsirata ei vielä siirtynyt rakentamisvaiheeseen, joten esimerkiksi rakentamissuunnitteluun liittyvien tavoitteiden toteutuminen jäi väistämättä vajanaiseksi. Myös omistajien päätöksenteon siirtyminen vuodelle 2025 on vaikuttanut siihen, millaisia asioita vuonna 2024 on ollut sekä mahdollista että hankekokonaisuuden tai kustannushallinnan näkökulmasta järkevää toteuttaa.

Vuodelle 2024 asetettiin yhteensä 32 vastuullisuustavoitetta. Näistä suurin osa, eli 20 kpl, toteutui täysimääräisenä. Lisäksi kaksi tavoitteista toteutui osittain. Kolme vastuullisuustavoitetta ei onnistuttu saavuttamaan. Lisäksi 7 kpl vastuullisuustavoitteista ei ollut vuoden 2024 aikana toteutettavissa, sillä hankkeessa ei siirrytty rakentamisvaiheeseen, joten rakentamissuunnitteluun liittyviä tavoitteita ei ollut mahdollista saavuttaa.



Eettinen vastuu

● Toteutunut täysin ● Toteutunut osittain ● Ei toteutunut

REHELLINEN, AVOIN JA LÄPINÄKYVÄ LIIKETOIMINTA

Mittarit	Tavoite	Toteuma
Hankintojen kilpailutus ja hyväksyntä avoimin periaattein	Kaikki > 60 keur hankinnat kilpailutettu: jos mahdollista, tarjouskyselyt väh. 3 toimittajalta.	● 4/13 kilpailutettu. Kilpailuttamattomat ovat jatkuneita sopimuksia.
	Hallitus hyväksyy kaikki EU erityisalojen hankintalain kynnsarvoja suuremmat hankinnat.	●
	Viestitään tehdyt ja tulevat merkittävimmät hankinnat (www-sivut)	●

HANKINTOJEN VASTUULLISUUS

Mittarit	Tavoite	Toteuma
Keskeisillä toimittajilla vastuullisuusraportti. Ellei raporttia: onko vastuullisuusohjelma / vastuullisuusjohtaja	Vastuullisuusraportointi löytyy > EU erityisalojen hankintalain kynnsarvoja suuremmat toimittajat.	● Yksi toimittaja, jolla ei vastuullisuusohjelmaa tai vastuullisuusjohtajaa.
Keskustelu vastuullisuudesta merkittävien toimittajien kanssa	Viestimme toimittajille vastuullisuuspolitiikkamme, vuosittain järjestetyssä "vastuullisuuspäivässä", jonka lopputuotteena kehittyneempi ymmärrys siitä, kuinka vastuullisuutta toteutetaan hankkeessamme.	●
	Länsirata Oy:n vastuullisuuspolitiikan läpikäynti ja toimittajien sitouttaminen vastuullisuuspolitiikan periaateisiin.	●
Vastuullisuus tarjouspyynnöissä ja sopimuksissa	Varmistetaan laadittavien tarkistuslistojen avulla vastuullisuusnäkökohtien huomioon ottaminen tarjouspyyntöihin ja sopimuksiin.	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.

ETURISTIRIITOJEN VÄLTTÄMINEN

Mittarit	Tavoite	Toteuma
Whistle-blow -kanavan ilmoitukset	Kaikki WB-ilmoitukset käsitelty. Tarvittaviin toimenpiteisiin ryhdytty. Ilmoitukset raportoitu.	●

Vastuullisuustavoitetaulukko on tarkoitettu luettavaksi yhdessä Länsiradan vuoden 2024 vastuullisuusraportin kanssa eikä sitä voi erottaa erilliseksi dokumentiksi.

Taloudellinen vastuu

● Toteutunut täysin ● Toteutunut osittain ● Ei toteutunut

RAKENTAMISKUSTANNUSTEN JA SÄÄSTÖJEN TARKENTAMINEN		
Mittarit	Tavoite	Toteuma
Ensimmäisen vaiheen Salo-Hajala, Espoo – Hista kustannusarvio on noin 530 M€ (kustannustaso 11/2023)	Espoo–Hista ja Salo–Hajala rakentamissuunnittelun tavoite on kustannusarvion (hallituksen kokous 25.1.2024) alentaminen vähintään 10%:lla ratasuunnittelun tasosta.	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.
Hankkeen kokonaiskustannusarvio maksimisäästöt huomioon otettuna on noin 3 mrd. €	Koko yhteysvälin kustannusarvion rakentamisen määräriskeihin (rakentamisen yksikkömäärät) liittyvän epävarmuuden pienentäminen vähintään 5%-yksiköllä	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.
LUPAMENETTELYIDEN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN SEURANTA		
Mittarit	Tavoite	Toteuma
Luvituksen ja kaavoituksen aikataulun seuranta suhteessa hankkeen aikatauluun	Kaavoitus- ja lupamenettelyiden kattava tunnistaminen, keskinäiset riippuvuussuhteet ja edellisten vaikutusmekanismi hankkeen toteutukseen ja kustannuksiin.	●
	Kaavoituksen ja lupamenettelyiden seuranta- ja vaikutustyökalun jatkokehittäminen osaksi hankeraportointia ja viestintää	●
SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSKUSTANNUSTEN PITÄVYYS		
Mittarit	Tavoite	Toteuma
Rakentamissuunnitelmien laadinta	Suunnittelun (rakentamissuunnittelun konsulttisopimukset) kustannusylitysten välttäminen.	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.
Kustannusarvioiden laadinta/luotettavuus	Kustannusarvioinnin luotettavuuteen tarvittavien omien laskentamenetelmien/työkalujen käyttöönotto/kehittäminen.	●

Vastuullisuustavoitetaulukko on tarkoitettu luettavaksi yhdessä Länsiradan vuoden 2024 vastuullisuusraportin kanssa eikä sitä voi erottaa erilliseksi dokumentiksi.

Sosiaalinen vastuu

● Toteutunut täysin ● Toteutunut osittain ● Ei toteutunut

AVOIN VIESTINTÄ JA SAAVUTETTAVUUS

Mittarit	Tavoite	Toteuma
Hankeviestintä suunnittelualueen kunnille ja kaupungeille	Järjestetään hankealueen kuntapäätäjille ja kuntalaisille infotilaisuudet.	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.
	Tilaisuuksista yhteenvetoraportti	●
Infokanavassa esitettyihin kysymyksiin vastattu	Kaikkiin tilaisuuksien ja infokanavissa esitettyihin yhtiölle kuuluviin, asiallisiin, kysymyksiin vastattu/palattu < 7 arkipäivää.	● 62 prosenttiin palautteista vastattiin < 7 arkipäivässä
Sisäinen viestintä	Otetaan käyttöön ja toteutetaan sisäisen viestinnän kanava	●

TYÖTURVALLISUUS (ALIHANKKIJAT JA OMA HENKILÖSTÖ)

Mittarit	Tavoite	Toteuma
Työturvallisuutta ylläpitävät toimintatavat ja toimintaohjeet	Työturvallisuusjohtamisen ja -kulttuurin kehittäminen siten, että alihankkijoiden työturvallisuussuunnitelmat on käyty läpi ja turvallisuuden aloituskokoukset pidetty aina ennen lupaa päästä maastotöihin	●
Vaadittavat koulutukset läpikäyty (rataturvallisuus yms.)	Alihankkijoiden ja Länsirata Oy:n henkilöstöllä töiden edellyttämien säädösten mukaisten pätevyyksien voimassaolo	●
Onnettomuus- ja läheltä piti -tilanteet	Tapaturmatutkinta suoritettava seitsemän (7) vuorokauden sisällä tilanteen tapahtumasta - käytännön korjaavat toimenpiteet esitetty. Vakavista tapaturmista (myös alihankkijat) info yhtiölle heti ja muista tapaturmista 24 h sisällä	●
Tapaturmataajuus - työmaat ja Länsirata Oy:n oma henkilöstö	Onnettomuus ja läheltä piti -tilanteet arvioidaan ja kehitystoimenpiteet laaditaan kirjallisesti	●
	Ei kuolemaan johtavia tapaturmia	●
	Tapaturmataajuus < 5 milj. työtuntia kohden, Länsirata Oy:n työmaalla (Infra). Tapaturmataajuutta laskettaessa huomioidaan myös Länsiradan oman henkilöstön mahdolliset tapaturmat.	● Tapaturmataajuus 46,81 (3 poissaoloon johtanutta tapaturmaa urakoitsijoille)

Vastuullisuustavoitetaulukko on tarkoitettu luettavaksi yhdessä Länsiradan vuoden 2024 vastuullisuusraportin kanssa eikä sitä voi erottaa erilliseksi dokumentiksi.

Ympäristövastuu

● Toteutunut täysin ● Toteutunut osittain ● Ei toteutunut

YMPÄRISTÖÖN KOHDISTUVIEN HAITTAVAIKUTUSTEN MINIMOINTI, TAKSONOMIA VAIKUTUKSET, LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KOKONAISHEIKENTYMÄTTÖMYYS

Mittarit	Tavoite	Toteuma
YVA:n perustellun päätelmän huomioon ottaminen rakentamissuunnittelussa: esim. meluntorjunta, maisemointi, vieraslajistrategia, muinaismuistoalueet	Suunnittelussa aktiivisesti vähennetään selvityksissä esille tulleita haittavaikutuksia ja haetaan ratkaisuja myös kiertotalouden kautta.	●
Taksonomian vaikuttavuus hankkeen toteutukseen	Tunnistetaan taksonomian välittömät ja välilliset vaikutukset ja tehdään arvio edellisten vaikutuksista sekä valmistellaan CSRD:n olennaisuusanalyysi.	● Alustava arvio taksonomian vaikutuksista tehty. Olennaisuusanalyysi toteutetaan vuonna 2025.
Luontoraportoinnin kehittäminen	Kartoitetaan luontoraportoinnin standardoidut menetelmät ja soveltuvuus hankkeen vaikutusten seurantaan.	●

CO₂ -PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN

Mittarit	Tavoite	Toteuma
CO ₂ -innovatiivisuus	Osoitetaan 2024 keinoja rakentamisvaiheen CO ₂ -päästötason lisäleikkaamiseen.	●
	Arvioidaan päästövähennysten taloudellinen ulottuvuus.	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.
Rakentamisen aikaiset päästöt Käytön aikaiset päästöt	Etsitään edelleen keinoja rakentamisen ja käytönaikaisten päästöjen vähentämiseksi.	●
	Tarkastellaan kompensaaion käyttökelpoisuutta hankkeeseen.	●
Hiilijalanjälkilaskenta	Valmistellaan rakentamisvaiheen hiilijalanjälkimittari.	Ei toteutettavissa, ei siirrytty rakentamisvaiheeseen.

Vastuullisuustavoitetaulukko on tarkoitettu luettavaksi yhdessä Länsiradan vuoden 2024 vastuullisuusraportin kanssa eikä sitä voi erottaa erilliseksi dokumentiksi.

LÄNSIRATA



MIKKO HÄMEENNIEMI

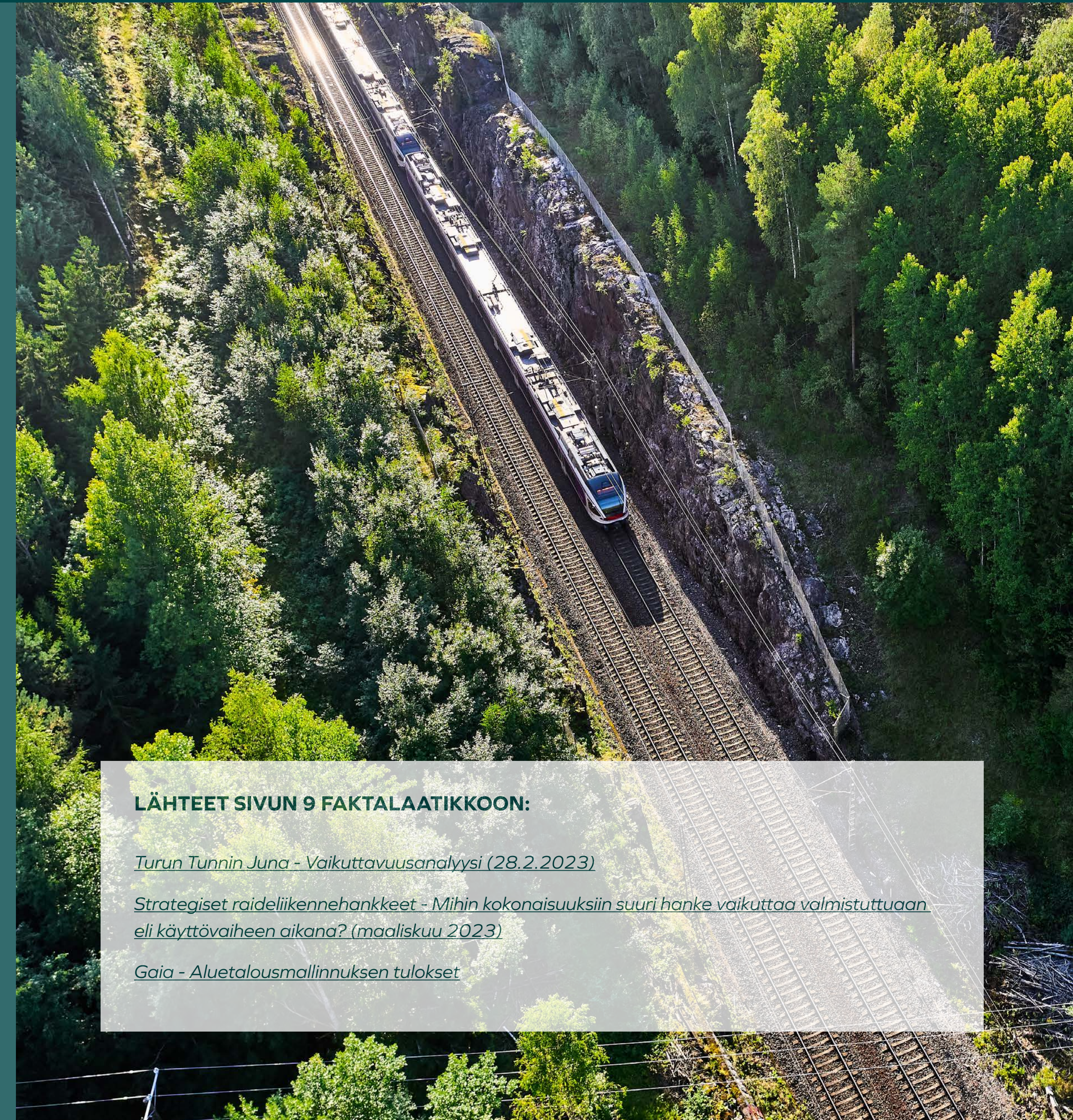
Johtaja, viestintä ja vastuullisuus
044 292 1803
mikko.hameenniemi@lansirata.fi



RIITTA HELIÖ

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

Julkaisun kuvissa esiintyy Länsiradan henkilökuntaa ja niissä kuvataan hankkeen maastotöitä. Osa kuvista on kuvituskuvia.



LÄHTEET SIVUN 9 FAKTALAATIKKOON:

[Turun Tunnin Juna - Vaikuttavuusanalyysi \(28.2.2023\)](#)

[Strategiset raideliikennehankkeet - Mihin kokonaisuuksiin suuri hanke vaikuttaa valmistuttuaan eli käyttövaiheen aikana? \(maaliskuu 2023\)](#)

[Gaia - Aluetalousmallinnuksen tulokset](#)

LÄNSIRATA

