

LÄNSIMETRON TOIMINTAKERTOMUS 2024

LÄNSIMETRON TOIMINTAKERTOMUS 2024

1	TILIKAUDEN AIKAINEN TOIMINTA	1
1.1	TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS	1
1.2	METROINFRAN OMISTAMISEN JA KEHITTÄMISEN ASiantuntijana Joukkoliikenneverkostossa	3
1.3	METRO MAHDOLLISTAA KESTÄVÄN KAUPUNKIRAKENTEEEN JA LIIKKUMISEN KEHITTÄMISEN	4
1.4	LÄNSIMETRO KONSERNI JA ORGANISAATIO	6
1.5	LÄNSIMETRO VASTAA OMISTAMANSa METROINFRAN ARVON SÄILYMISEStÄ LÄPI SEN ELINKAAREN	9
1.6	VASTUULLINEN OMISTAMINEN ON YHTEISTYÖTÄ	10
1.7	RAKENTAMINEN LINKITTYY TIIVIISTi KAUPUNKIKEHITYKSEEN	13
1.8	METRON KAPASITEETTI JA SEN KEHITTÄMINEN	16
1.9	MERKITTÄVIMMÄT RISKIT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT	19
1.10	RAHOITUS	19
1.11	LÄNSIMETRO-KONSERNI	20
1.12	MERKITTÄVIMMÄT TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT	22
2	ARVIO TULEVASTA KEHITYKSEStÄ	23
3	ARVIO TALOUDELLISESTA ASEMAStA JA TULOKSEStA	24
3.1	TOIMINNAN TUNNUSLUVUT JA HENKILÖSTÖ	26
3.2	HALLITUKSEN ESITYS TILIKAUDEN TULOStA KOSKEVIKSi TOIMENPITEIKSi	28
3.3	YHTIÖN OSAKKEET	28
3.4	TIETOJA YRITYKSEN ORGANISAATIOSTA, JOHDOSTA JA TILINTARKASTAJISTA	29

1 Tilikauden aikainen toiminta

1.1 Toimitusjohtajan katsaus

Länsimetro Oy toimii ainutlaatuisella tehtäväkentällä metroinfran omistamisen ja kehittämisen parissa osana pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostoa. Metroinfran omistajana Länsimetro varmistaa, että länsimetron metrojärjestelmä asemineen on turvallinen matkustamisympäristö koko elinkaarensa ajan.

Länsimetro vastaa noin 2,4 miljardin euron kiinteistö- ja infraomaisuudesta. Länsimetro omistaa länsimetron eli metroinfran Helsingin Ruoholahdesta Espoon Kivenlahteen: 13 metroasemaa, 21 km pitkän rataosuuden ja maanalaisen metrovarikon. Lisäksi Länsimetro omistaa metron liityntäliikennettä palvelevaa infraa, kuten liityntäpysäköintilaitoksia ja bussiterminaaleja.



Länsimetro omistaa länsimetron eli metroinfran Helsingin Ruoholahdesta Espoon Kivenlahteen: 13 metroasemaa, 21 km pitkän rataosuuden ja maanalaisen metrovarikon.

Länsimetro on Espoon ja Helsingin omistama osakeyhtiö. Omistajakaupungit ovat sopineet rakennus- ja ylläpitokustannusten kattamisesta rajalta poikki periaatteella siten, että kumpikin osakas vastaa omalla alueellaan toteutettavien investointien rahoituksesta ja niiden kunnossapidosta syntyvistä kustannuksista. Ne kustannukset, joita ei kyetä kohdentamaan edellä mainitun periaatteen mukaisesti jaetaan pääsääntöisesti omistusosuuksien suhteessa.

Vastuullisena ja kustannustietoisena metroinfran omistajana Länsimetro varmistaa yhteistyössä kumppaneidensa kanssa, että Länsimetron omaisuus säilyy toimivana ja turvallisena koko elinkaarensa ajan. Länsimetro tukee asiantuntijuudellaan metron säilymistä houkuttelevana ja turvallisena liikkumisvaihtoehtona, joka palvelee matkustajia myös vuosikymmenten päästä.

Vuoden 2024 aikana riskienhallintaa kehitettiin. Henkilöstön riskienhallintaosaamista vahvistettiin, pidettiin työpajoja ja tunnistettiin merkittävimmät omistamisen riskit. Henkilöstön osaamisen vahvistamiseksi käynnistettiin uudelleen Metroakatemia, joka tarjoaa monipuolisesti koulutuksia koko henkilöstölle. Yhteistyötä koulutusten tiimoilta tehtiin myös Kaupunkiliikenteen kanssa. Toisen vaiheen rakentamisen takuu-aika päättyi keväällä, ja tämän myötä takuuorganisaatiossa työskennelleet asiantuntijat lopettivat projektin parissa.

Korkeakouluyhteistyötä kehitettiin, jotta tulevaisuudessakin Länsimetron ainutlaatuisissa tehtävissä metroidraomistamisen parissa olisi osaamista. Vuoden aikana tehtiin uusia kokeiluja asemakiinteistöjen elävöittämisen parissa.

Länsimetrolla on edelleen omia rakennuttamistehtäviä, jotka linkittyvät voimakkaasti kaupunkiympäristön kehittymiseen metroradan varrella. Vuonna 2025 valmistauduttiin niin Espoon Kivenlahdessa kuin Helsingin Koivusaassa metroasemien toisten sisäänkäyntien rakentamiseen. Länsimetro on myös mukana metron kapasiteettia ja luotettavuutta parantavassa hankkeessa.



*Matias Johansson
Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja
Kuva: Sami Siilin Photography*

1.2 Metroinfran omistamisen ja kehittämisen asiantuntijana joukkoliikenneverkostossa

Länsimetron omistama rataosuus ja asemat Helsingin Ruoholahdesta Espoon Kivenlahteen on merkittävä osa pääkaupunkiseudun metrolinjastoa. Metro on keskeinen osa pääkaupunkiseudun joukkoliikennepalveluiden runkolinjastoa. Metroinfran omistajana Länsimetro vahvistaa asiantuntemuksellaan pääkaupunkiseudun joukkoliikennetoimijoita joukkoliikenteen suunnittelussa ja kehittämisessä.

Länsimetron keskeisiä yhteistyötahoja ovat omistajakaupungit Espoo ja Helsinki, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (myöhemmin pelkästään Kaupunkiliikenne), Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL), Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä (HSL) sekä metron vaikutusalueen rakennushankkeet ja kiinteistönaapurit.



Länsimetro toimii osana pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostoa.

HSL vastaa joukkoliikennepalveluiden järjestämisestä, aikatauluista, matkustajainformaatista, metron liityntäliikenteestä ja joukkoliikenteen suunnittelusta jäsenkuntiensa alueella.

Helsingin kaupungin liikenne -liikelaitos (HKL) omistaa kantametron radan asemineen Helsingin Ruoholahdesta itään sekä omistaa liikkuvan kaluston. HKL:n omistaa myös kaupunkiraideliikennevarikkoja.

Kaupunkiliikenne hallinnoi Helsingin metro- ja raitiovaunuliikenneinfraa. Kaupunkiliikenne vastaa joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämisestä ja kunnossapidosta. Kaupunkiliikenne tuottaa metron liikennöinnin palveluna HSL:lle.

Kaupunkiliikenne toimii länsimetro-osuudella metroradan ja asemien ylläpito- ja hallintopalvelujen tuottajana. HKL puolestaan vastaa Traficomille rataverkon haltijana raideliikennelain velvoitteista myös länsimetron osalta. Kaupunkiliikenteen, HKL:n ja Länsimetron kesken on allekirjoitettu kolmikantainen yhteistyösopimus ylläpito ja hallintopalveluiden tuottamisesta.

1.3 Metro mahdollistaa kestävästä kaupunkirakenteesta ja liikkumisen kehittämisen

Länsimetro tarjoaa länsimetro-osuuden radan ja asemien omistajana ja kehittäjänä edellytykset joukkoliikennepalvelujen sujuvalle ja tehokkaalle järjestämiselle ja liikenteen turvallisuudelle. Tämän ohella Länsimetro osallistuu kaupunkirakenteelle asetettujen kehittämistavoitteiden toteutumiseen valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien välisten maankäytön ja liikennesopimusten puitteissa.

Länsimetro-osuus on muodostunut Helsingissä ja Espoossa kasvukäytäväksi kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Erityisesti näin on Espoossa, jossa metro on jo mahdollistanut kaupungin strategiassa asetettujen kasvu-, laadullisten ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumista. Espoo valmistelee yleiskaavaa 2060, jonka luonnoksen kaupunginhallitus asetti nähtäville vuonna 2024. Yleiskaavassa 2060 raideliikenteeseen tutkitaan vaihtoehtona metron jatketta Kivenlahdesta Kauklahteen, ja Matinkylän ja Espoon keskuksen välille tutkitaan metro- tai pikaraitiovaihtoehtoja.

Metro on ollut merkittävä investointi omistajakaupungeiltaan. Investoinnin merkitykset ovat nähtävissä länsimetro-osuuden varrella. Metro on lisännyt radan varren alueiden vetovoimaa niin yritysten ja palveluiden sijoittumispaikkana kuin asumisenkin osalta. Esimerkiksi Keilaniemen alue on vahvistanut vetovoimaansa suomalaisten suuryritysten, kansainvälisten yritysten ja start-upien keskittymänä sujuvien metro- ja raitiotieyhteyksien ansiosta. Aalto-yliopisto on keskittänyt kaikki avaintoimintansa Otaniemeen, ja alueesta on tullut kansainvälisestäkin merkittävä osaamiskeskittymä. Myös Etelä-Espoon kulttuuri-toimintojen saavutettavuus ja tunnettuus ovat parantuneet metron myötä.



Finno on voimakkaasti kehittyvä kaupunginosa Espoossa. Vuonna 2024 metroaseman läheisyyteen valmistui lukuisia kerrostaloja ja rakentaminen jatkuu. Vuonna 2025 alueelle valmistuu myös vihreän kemian tiedekeskus.

Länsimetro-osuuden varrella on runsaasti kiertotalouden ja kemianteollisuuden osaamista, tutkimusta ja yritystoimintaa. Espoon kaupunki käynnisti vuonna 2024 Green Line-konseptin yhdistämään radan varren vihreän kemian, kiertotalouden ja puhtaiden teknologioiden toimijoita. Kivenlahden asemana läheisyyteen Kiviruukkiin on rakentumassa VTT Bioruukin ympärille kiertotalouden keskittymä ja Cleantech Garden -keskustakortteli. Finnoossa avautuu vuonna 2025 EriCa-tiedekeskus, johon keskittyy paljon vihreän kemian

osaamista. Metrolinja yhdistää nämä mm. Otaniemen tiedeyhteisöön ja Keilaniemen yrityskeskittymään.

Finnoo on metroradan varren kehittyvä kaupunginosa, jossa kaupunki-infran ja asuntojen rakentaminen on vahvasti käynnissä ja alueen rakentaminen jatkuu 2030-luvulle saakka. Vuonna 2024 Finnoon keskuksen kaava tuli voimaan ja keskuksen rakentaminen Finnoon metroaseman sisäänkäyntien läheisyydessä voi alkaa.

Tapiolasta, Matinkylästä ja Espoonlahdesta on muodostunut joukkoliikenteen solmukohtia, joissa kauppakeskusten yhteydessä sijaitsee metroasema ja bussiterminaali. Matinkylä on viime vuosina kehittynyt erityisesti aseman länsipään sisäänkäynnin ympäristössä, jonne on avautunut mm. hotelli ja uimahalli. Vuoden 2024 alussa Matinkylän lukio aloitti toimintansa metroaseman sisäänkäyntiä vastapäätä.



Vuoden 2024 helmikuussa käyttöön otetun Matinkylän lukion liikuntakentän laidalla sijaitsee metron huoltotunneli. Eläinteokset huoltotunnelin seinään on tehty Länsimetro-työmaiden vanhoista työmaa-aidoista. Kuva: M. Partanen.

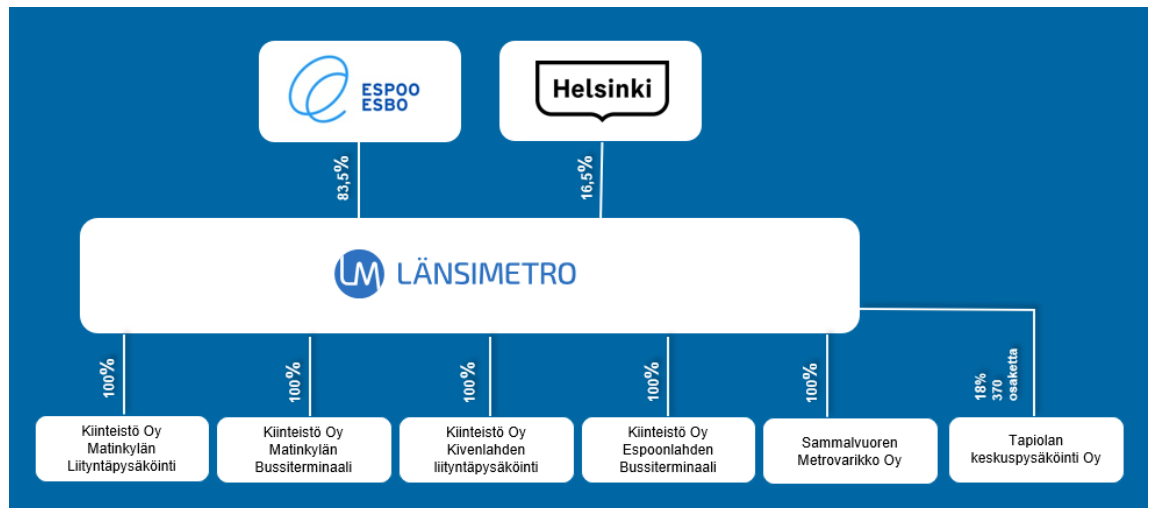
Metron läntinen päätepiste Kivenlahti on lähivuosina suurten muutosten edessä, kun alueelle rakentuu edellä kuvatun kiertotalouden innovaatiokeskuksen lisäksi asuntoja, työpaikkoja, liikekeskus palveluineen ja oppilaitoksia. Esimerkiksi heti vuoden 2025 alussa liikunnan, kulttuurin ja tapahtumien käyttöön tarkoitettu Hybridiarena Hype aloittaa toimintansa Kivenlahdessa. Länsimetron omistama Kivenlahden liityntäpysäköintilaitos palvelee myös areenan käyttäjiä.

Helsingin puolella puolestaan Koivusaaren alue tulee kehittymään voimakkaasti.

1.4 Länsimetro konserni ja organisaatio

Länsimetro Oy on Espoon ja Helsingin kaupunkien yhteisesti omistama keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö. Espoon kaupungin omistusosuus on 83,5 %, Helsingin kaupungin 16,5 %. Yhtiön tehtävänä on rakentaa, omistaa ja kehittää länsimetron metrojärjestelmää, rataa ja asemia Helsingin Ruoholahdesta länteen Espoon Kivenlahteen saakka.

Länsimetro Oy:llä on viisi tytäryhtiötä, jotka se omistaa 100% osuudella. Tytäryhtiöt ovat Kiinteistö Oy Matinkylän bussiterminaali, Kiinteistö Oy Matinkylän liityntäpysäköinti, Kiinteistö Oy Kivenlahden liityntäpysäköinti, Kiinteistö Oy Espoonlahden Bussiterminaali ja Sammalvuoren Metrovarikko Oy. Lisäksi Länsimetro Oy omistaa osuuden Tapiolan keskuspysäköinti Oy:stä. Tytär- ja osakkuusyhtiöt omistavat metron käyttöä tukevat liityntäliikenteen ja liityntäpysäköinnin tilat ja metrovarikkokiinteistön.



Länsimetro Oy on Espoon ja Helsingin kaupunkien yhteisesti omistama keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö. Länsimetro Oy:llä on viisi tytäryhtiötä ja se omistaa osuuden Tapiolan keskuspysäköinti Oy:stä.

Matias Johansson toimi vuoden 2024 alusta alkaen Länsimetro Oy:n vt. toimitusjohtajana ja 1.3.2025 alkaen yhtiön toimitusjohtajana.

Länsimetron toimintaa ohjaa hallitus. Vuonna 2024 hallitukseen kuului 6 jäsentä, jotka Espoon ja Helsingin kaupungit ovat yhtiön omistajina nimittäneet. Hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Lisäksi hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty.

Länsimetro kuuluu Espoo-konserniin. Länsimetro raportoi säännöllisesti omistajilleen Espoon ja Helsingin kaupungeille konserniohjeiden määräysten mukaisesti. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaavat Espoon ja Helsingin konsernijaostot.

Länsimetro on julkinen hankintayksikkö. Länsimetro kilpailuttaa hankinnat erityisalojen hankintalain mukaisesti.

Henkilöstö

Länsimetron palveluksessa oli vuoden 2024 lopussa 16 henkilöä. Länsimetron oman henkilöstön lisäksi muutamia konsultteja työskenteli vielä osan vuodesta Matinkylä–Kivenlahti-vaiheen takuutehtävien parissa. Länsimetron rakentamisvaiheen tilaajaorganisaatio, joka muodostui Länsimetro Oy:n omasta henkilöstöstä ja Länsimetrolle pääasiallisesti työskentelevistä ulkoisista resursseista, on nyt kokonaan purettu. Länsimetron tytäryhtiöillä ei ole omaa henkilöstöä, vaan niiden hallintoa hoitaa Länsimetron henkilöstö. Osassa tytäryhtiöistä on myös osa-aikainen, ulkopuolinen isännöitsijä.

Vuonna 2024 käynnistettiin uudelleen Metroakatemia henkilöstön osaamisen kehittämiseen. Metroakatemia järjestää koko henkilöstölle tarkoitettuja koulutuksia. Vuoden 2024 aikana osaamista vahvistettiin muun muassa kokouskäytännöistä, ensiavusta, tekoälystä, PowerBI-ohjelmasta, metrojärjestelmistä ja viestinnästä. Osa koulutuksista järjestettiin Kaupunkiliikenteen länsimetro-osuudella työskentelevien kanssa.

Länsimetro osallistui opiskelijoiden rekrytointi- ja kontaktointitapahtumiin marraskuussa: Aalto yliopiston Talent Expoon ja Metropolian KiRa-tapahtumaan. Osallistumalla opiskelijatapahtumiin pyritään tavoittamaan tulevaisuuden osaajia, joilla on mielenkiintoa kasvaa metron infran omistamisen tehtäväkentällä. Länsimetrossa aloitti syksyllä 2024 diplomityöntekijä, joka selvittää tutkimustyössään ruiskubetonin kalliotartunnan tarkastusmenetelmiä ja kehittää tähän liittyviä käytäntöjä.



Länsimetro osallistui marraskuussa rekrymessuille Aalto yliopiston Talent Expossa ja Metropolian KiRa-tapahtumassa. Kuvat: M. Partanen.

Viestintä

Länsimetro Oy:n tehtävää metroinfran omistajana avattiin monin viestinnällisin keinoin. Länsimetron ainutlaatuista tehtäväkenttää pyrittiin kirkastamaan esimerkiksi asiantuntija-artikkeleiden myötä. Länsimetro-rakentamisprojektia ja sen oppeja esiteltiin vuoden aikana useissa alan tapahtumissa.



Länsimetron tehtäväkenttää metroinfran omistajana avattiin Kaupunkiliikenteen henkilöstölle. Kiinteistö- ja infrajohtaja Juhani Penttilä ja hallintojohtaja Mari Mannila olivat asiakkuuspäällikkö Sari Valasjärven haastateltavani Kaupunkiliikenteen Asiantuntijalivessä.

Yhtenäinen viestintä varmistaa, että metro näyttää matkustajilla yhtenä ja luotettavana metrona taustalla olevista omistajuuksista riippumatta. Länsimetro-osuudella viestintää matkustajille ja joukkoliikenteen käyttäjille tekee HSL. Kaupunkiliikenne viestii asemien ja radan huolto- ja kunnossapitotöistä ja kehittämisestä länsimetro-osuudella samaan tapaan kuin kantametron puolella. Länsimetro tukee kumppaneita osuutta koskevassa viestinnässä. Vuonna 2024 Länsimetro tuki Kaupunkiliikennettä mm. Aalto-yliopiston ja Matinkylän metroasemien liukuportaiden yläosaan tehtävien muutostöistä ja siihen liittyvästä sisäänkäyntien sulkemista koskevassa viestinnässä sekä palorullaovien kehittämiseen liittyvässä viestinnässä.

1.5 Länsimetro vastaa omistamansa metroinfran arvon säilymisestä läpi sen elinkaaren

Länsimetro vastaa omistamansa metroinfran, asemien, radan ja niihin liittyvien teknisten järjestelmien hallinnoinnin ja kunnossapidon järjestämisestä ja valvonnasta sekä metroympäristön turvallisesta ja viihtyisästä käytettävyydestä ja kehittämisestä. Länsimetro vastaa omaisuuden arvon säilymisestä mahdollisimman hyvänä suhteessa infran ikään ja elinkaareen. Metrojärjestelmän hallinnoijana ja ylläpitäjänä Kaupunkiliikenne vastaa koko länsimetro-osuuden käyttö- ja henkilöturvallisuudesta sekä kehittää metrojärjestelmää ja sen turvallisuutta yhteistyössä Länsimetron kanssa.

Länsimetron, Kaupunkiliikenteen ja HKL:n välinen yhteistyösopimus länsimetro-osuuden ylläpidosta ja hallinnoinnista tuli voimaan 13.5.2022. Yhteistyösopimus on voimassa määräaikaisena viisi vuotta sen voimaantulosta, jonka jälkeen sopimus jatkuu toistaiseksi voimassa olevana. Julkisen infrastruktuurin omistajana ja yleisen edun mukaisten palvelujen tuottajana yhteistyösopimuksen osapuolten ensisijaisena tavoitteena on tuottaa laadukkaita, kustannustehokkaita ja turvallisia hallinnointi- ja ylläpitopalveluita, jotka samalla tukevat koko pääkaupunkiseudun metroraideliikenteen kokonaisuutta. Osapuolten tavoitteena on tarjota matkustajille erinomainen asiakaskokemus, joka tarkoittaa liikenteen luotettavuutta ja matkustajatytytyvyyttä.



Koko länsimetro-metroinfran luotettavuus ja toimintavarmuus oli vuonna 2024 erittäin hyvällä tasolla. Koko vuoden aikana tapahtui vain yksittäisiä länsimetron infrasta johtuvia vikatapahtumia, jotka aiheuttivat metroluonteissa ajamattomia lähtöjä.

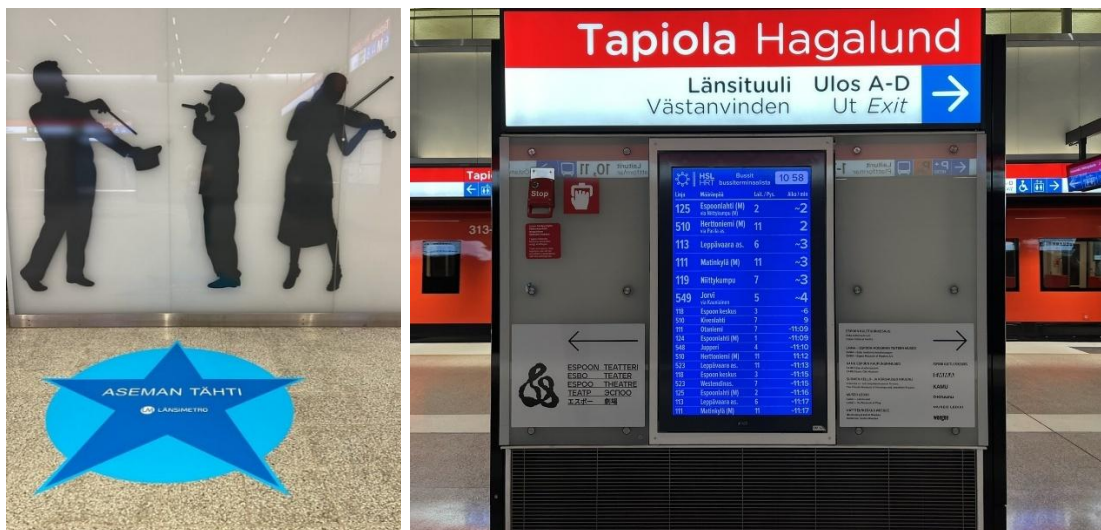
Kuva: Timo Kauppila / Indav.

Metroinfran ylläpidon toiminnallinen tilanne oli vakaa, eivätkä maailmanpoliittinen tilanne tai talouden suhdannetilanne aiheuttaneet häiriöitä yhtiön toimintaan vuonna 2024. Koko länsimetro-metroinfran luotettavuus ja toimintavarmuus oli vuonna 2024 erittäin hyvällä tasolla. Koko vuoden aikana tapahtui vain yksittäisiä länsimetron infrasta johtuvia vikatapahtumia, jotka aiheuttivat metroluonteissa ajamattomia lähtöjä.

Länsimetro-osuuden matkustajaliikennöinnin aikana on tunnistettu metroinfran kehitystarpeita ylläpidon, hallinnon ja kehittämis- sekä investointihankkeiden toteutuksessa ja vastuissa. Tunnistettujen tarpeiden perusteella Kaupunkiliikenne ja Länsimetro kehittävät ylläpidon prosesseja ja organisaatioita. Länsimetro ja Kaupunkiliikenne ovat käyneet läpi yhteistyön periaatteita ja muodostaneet yhteistyölle pitkän aikavälin tavoitteet, jotka ohjaavat yhteistyötä ja yhteistyösopimuksen mukaisen toiminnan kehittämistä. Kehittämistä tehtiin vuonna 2024 ja työ jatkuu tulevinakin vuosina.

Kaupunkiliikenne ja Länsimetro kehittivät myös ylläpidon ja hallinnon kustannusten läpinäkyvyyttä ja laskutusprosesseja. Myös näiden kehittämistä jatketaan vuonna 2025.

Länsimetro kehittää omistamiensa asemakiinteistöjen brändiä ja metroasemien vetovoimaisuutta. Erityisesti Espoon kaupungin toimijoiden kanssa heräteltiin vuoden aikana ajatuksia kaupunkinäkyvyyden kasvattamisesta asematiloissa. Vuonna 2024 muun muassa pilotoitiin tapahtumanäkyvyyttä Urheilupuiston asemalla Emma-gaalan aikana, markkinoitiin katusoittoyhtyeisiä esiintymispaikkoja, pilotoitiin kaupungin liikuntapuolen jalkautumista asemalle sekä edistettiin asemien teemavalaistuksia. Keskusteluja käynnistyi mm. näyttelytoiminnasta metroasemilla.



Esimerkiksi Tapiolan metroasemaa pyrittiin elävöittämään vuoden 2024 aikana mm. katusoittoapaikkojen markkinoinnilla ja kulttuurikohteiden opasteiden kehittämisellä.

1.6 Vastuullinen omistaminen on yhteistyötä

Vastuullisuus on metroinfran omistamisen ytimessä ja kiinteä osa arjen tekemistä Länsimetrossa. Tekemisellään Länsimetro tukee omistajiensa Espoon ja Helsingin kaupunkien tavoitetta olla hiilineutraaleja kaupunkeja vuoteen 2030 mennessä. Länsimetro toimii vastuullisesti läpi organisaation, ja tekee tiivistä yhteistyötä monen eri tahon ja viranomaisen kanssa.

Yhteistyö lupa- ja lausuntoasioissa

Vuoden 2024 aikana viranomaistahojen kanssa toimittiin jo vakiintuneiden yhteistyökäytäntöjen mukaisesti. Länsimetro toimii rakennetun ympäristön kehittämisessä aktiivisessa yhteistyössä kaavoitus- ja lupaviranomaisten kanssa. Länsimetro toimittaa asemakaavaehdotuksia ja rakennuslupia koskevia lausuntoja viranomaisten ja asemaympäristöissä käynnissä olevien kehityshankkeiden pyynnöstä.

Lupiin ja lausuntoihin liittyvät pyynnöt ja yhteistyö olivat vuoden 2024 aikana kokonaisuudessaan edellisvuosia vähäisempää rakennusalan matalasuhdanteen takia. Loppuvuotta kohti lausuntopyyntömäärät nousivat hieman. Aktiivisinta yhteistyö oli vuoden 2024 aikana Otaniemen alueella, jossa on vireillä useita kehityshankkeita. Finnoossa käynnistyy vuonna 2025 Meritien katu-urakka, jonka yhteensovittaminen metron rakenteiden kanssa edellytti useita lausuntoja vuoden 2024 aikana.



Länsimetro-osuudella lupiin ja lausuntoihin liittyvä yhteistyö oli aktiivisinta Otaniemen alueella, jossa on käynnissä useita kehityshankkeita. Ilmakuva Otaniemestä vuodelta 2023: Kuva: Iiro Mikola, Optivision

Ympäristötarkkailu

Länsimetro suorittaa ympäristölupien mukaista ympäristötarkkailua omistamansa ratalinjan ja asemien vaikutuspiirissä elinkaarensa kaikissa vaiheissa. Tarkoituksena on huomioida ympäristö ja minimoida metroiden ympäristövaikutukset.

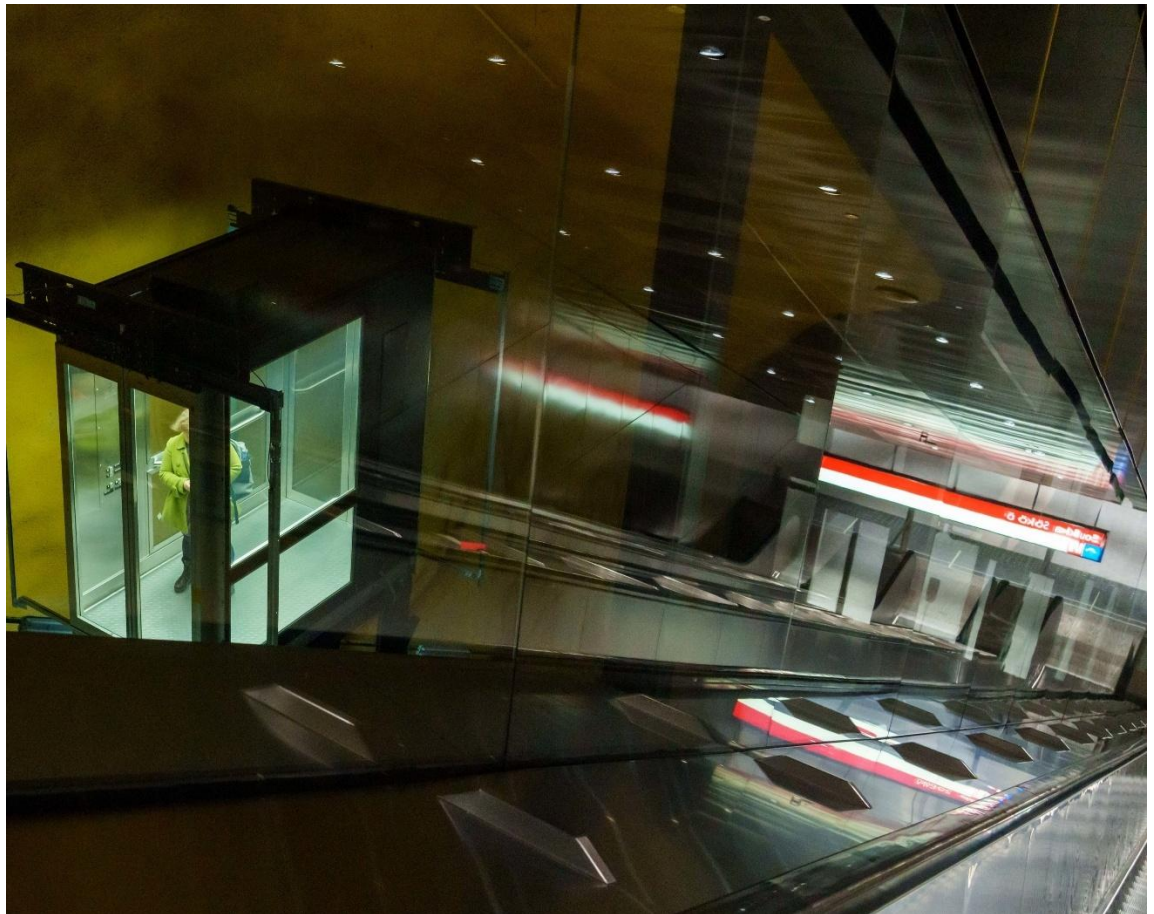
Ympäristöseurantoja länsimetrossa jatkettiin vuonna 2024 ELY-keskuksen edellyttämässä käytönaikaisessa tarkkailun laajuudessa. Ympäristöseurannat ja -raportointi jatkuvat vastaavassa laajuudessa vuonna 2025.

Pohjaveden imeytystoimia jatkettiin Lauttasaareissa, Tapiolan urheilupuistossa, Kaitaan Riilahdessa ja Espoonlahdessa. Pohjaveden pinnan korkeuden tarkkailua tehtiin tietyistä pohjavesiputkista sekä asemien ja ratatunnelien pumppaamoiden vuotovesimääriä seurattiin säännöllisesti. Lisäksi vuotovesimääriä mitattiin ratatunnelien mittapadoista. Pohjaveden pinta pysyi pääasiassa sallitulla tasolla. ELY-keskus hyväksyi 1.12.2023 Länsimetron esityksen Riilahden erillisen vuotoveden ja pohjaveden näytteenoton ja analysoinnin lopettamiseksi. Muilta osin pohjaveden imeytystoimet, pohjaveden pinnan korkeuden tarkkailu ja vuotovesien seuranta jatkuivat vuonna 2024.

Länsimetro-osuudella tapahtui yksi ympäristövahinko vuonna 2024. Ulkopuolisen toimijan omistaman naapurikiinteistön maalämpöputkistossa tapahtui etanolivuoto aiheuttaen liikaantumisen, päästön pohjaveteen ja huleveteen. Espoonlahden metroaseman perusvesipumppaamossa toteutettiin puhdistukset sekä likaantuneen pohjaveden ohipumppaus HSY:n jätevesilinjaan kesäkuuhun asti. Vuotokohta korjattiin toukokuussa, mutta pohjaveden laatua tarkkaillaan yhä Espoonlahden aseman perusvesipumppaamon pohjavedestä. Aseman länsipään pohjavedessä havaittiin marraskuussa mikrobikasvustoa johtuen maaperän mikrobien aktivoiduttua etanolivuodosta. Puhdistustoimet toistettiin laajemmin marraskuussa.

Ajantasainen tieto metroinfran ylläpidon edellytys

Ajantasainen huoltokirja on keskeinen osa metroinfran elinkaarisuunnittelua ja vastuullista omistamista. Ajantasainen tieto varmistaa saumattoman toiminnan ja tehokkaan elinkaarihallinnan kaikissa vaiheissa. Metro on rakennettu palvelemaan pitkälle tulevaisuuteen, ja metron on toimittava vuosikymmeniä. Tunneli ja runkorakenteet kestävät aikaa haastavista tunneliolosuhteista huolimatta, mutta erilaiset kevyemmät rakenteet ja järjestelmät tulevat elinkaarensa päähän huomattavasti aikaisemmin, koska rakenteet kuluvat ja järjestelmien teknologia kehittyy. Kaikkia metron järjestelmiä ja rakenteita huolletaan ja ylläpidetään tarkasti laadittujen huoltosuunnitelmien mukaisesti ja uusitaan tarvittaessa, jotta metro olisi toimiva ja turvallinen koko elinkaarensa ajan.



Kaikkia metron järjestelmiä ja rakenteita huolletaan ja ylläpidetään tarkasti laadittujen huoltosuunnitelmien mukaisesti ja uusitaan tarvittaessa, jotta metro on toimiva ja turvallinen koko elinkaarensa ajan. Kuva: Kusti Manninen, Tunne Productions Oy

Metroinfran ylläpidossa tarvittavan tiedon on oltava helposti löydettävissä. Tämä edellyttää jatkuvaa tiedonhallinnan ylläpitämistä ja kehittämistä. Länsimetro on tunnistanut tarpeen tarkastella länsimetron käyttövaiheen tiedonhallintakokonaisuutta ja varmistaa, että tiedonhallinta työvälineineen vastaa käyttövaiheen tarpeisiin mahdollisimman hyvin. Länsimetro jatkoi vuonna 2024 tiedonhallintaan liittyvää selvitystyötä, jossa esimerkiksi tarkastellaan tiedonhallinnan järjestelmiin liittyvän yhteistyön lisäämismahdollisuuksia Kaupunkiliikenteen järjestelmien kanssa.

1.7 Rakentaminen linkittyy tiiviisti kaupunkikehitykseen

Länsimetron rakennusprojektit ja investoinnit linkittyvät metroradan varren kaupunkikehitykseen ja siihen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen. Länsimetron vastuulla on vielä myös Matinkylä–Kivenlahti-hankkeen hankesuunnitelmalaajuuteen kuuluvia rakennustöitä. Nämä rakennustyöt etenevät samaan aikaan ympäröivän rakentamisen kanssa.



Matinkylän metroasemalla kauppakeskukseen ja bussiterminaaliin vievät liukuportaat ja hissit olivat pois käytöstä viikon ajan heinäkuun alussa ja toisen viikon elokuun alussa. Liukuportaiden yläpuolisiin tiloihin lisättiin näytteenottoilmaisimia. Yhteys oli suljettuna vain työhön liittyvien rakennustelineiden kasaamisen ja purkamisen ajan.
Kuva: M. Partanen.

Metroasemien sisäänkäynneistä on toteuttamatta asemien läntiset sisäänkäynnit Helsingissä Koivusaareen sekä Espoossa Kaitaalle ja Kivenlahteen. Näistä lähimpänä toteutusta on Kivenlahden metrokeskuksen yhteyteen rakennettava Kivenlahden metroaseman läntinen sisäänkäynti, johon hankevaraus on rakennusliike SRV:llä. Neuvotteluita SRV:n kanssa käytiin vuoden 2024 aikana. SRV ei ole kuitenkaan tehnyt investointipäätöstä hankkeesta.

Koivusaaren metroaseman sisäänkäynnin hankesuunnitelma toimitettiin Helsingin kaupungille ja HSL:lle. Vaasan hallinto-oikeus kumosi heinäkuussa 2024 luvat Koivusaaren

edustan ruoppaamiseen ja rakentamiseen. Loppuvuodesta 2024 Ikea vetäytyi Koivusaaren hankkeesta. Molemmat päätökset lisäävät epävarmuutta Koivusaaren rakentamisen toteutukseen ja aikatauluun.

Vuonna 2024 länsimetro-osuudella oli käynnissä merkittäviä kehittämishankkeita. Esimerkiksi Matinkylän ja Aalto-yliopiston asemille toteutettiin näytteenottoilmaisimien lisäys liukuportaiden yläpuolisiin tiloihin. Sisäänkäyntejä jouduttiin sulkemaan joidenkin työvaiheiden ajaksi kummallakin asemalla.

Lisäksi vuonna 2024 jatkui tai käynnistyi seuraavat merkittävät käyttövaiheen kehitysinvestoinnit

- Sääsäleikköjen huoltotasojen lisäys
- Teknillisen hätäpuhelinverkon kytkimien uusiminen
- Lauttasaaren aseman sisäänkäynnin savunpoistoluukkujen huollettavuuden parantaminen
- Kahdennus ja asetinlaitteen tietoliikenneverkon kytkinten elinkaariuusinnat
- Viranomaisverkon päivitys (Virve 2.0)
- WLAN-tukiasemien päivitys
- Tapiolan kääntöraiteen toiminnallisuuden muutos
- Pakkopysäytysjärjestelmän ohjattujen testipaikkojen lisäys
- Varavoimakoneiden tilatietojen liittäminen etävalvontaan
- Sähkönsyötön valvonnan ala-asemien keskusyksiköiden päivitys
- Jännitteen rajoituslaitteiden (VLD) lisäys asemille
- Huoltotunneleiden fibro-kannakointien uusiminen

Monet edellämainituista investoinneista jatkuvat vuonna 2025.

Vuonna 2024 oli käynnissä palorullaovien kehityshanke. Vuoden aikana tehtiin ohjelmistollisia muutoksia palorullaovien ohjausjärjestelmiin. Lisäksi hankkeessa tehtiin pilottiovi palorullaovien toiminnan ja kunnossapidon kehittämiseksi. Pilottioven avulla tarkentui palorullaovien kehittämishankkeen toteutustapa ja kustannukset.

Keilaniemen metroasemalla tehtiin syksyn aikana pilotti, jossa asemakiinteistön energiankäyttöä kehitetään kestävämpään suuntaan. Asemalla tehtävät toimenpiteet liittyivät pääilmanvaihtokoneiden puhaltimien säätöön sekä ilmanvaihtokoneiden käyttöaikojen, asetusarvojen ja tuloilman lämmityksen optimointiin. Asematilojen lämpötiloja ja ilmamääriä säättämällä pyritään pienentämään metroaseman energiankäyttöä.



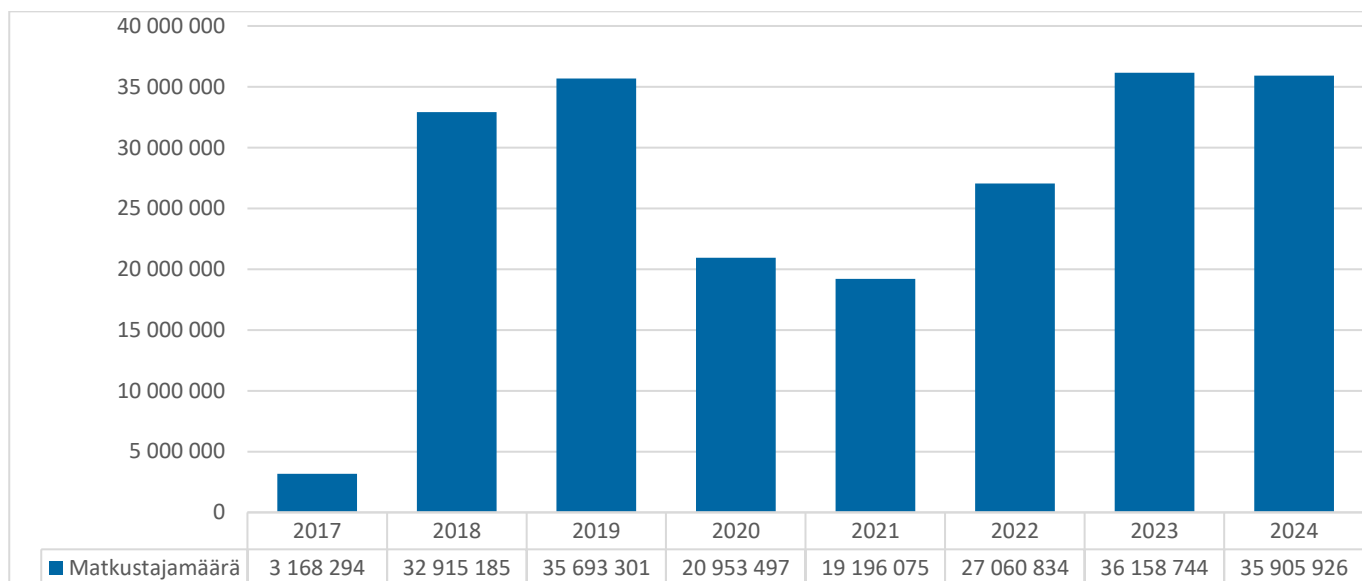
Keilaniemen asemalla tehtiin pilotti, jossa asematilojen lämpötiloja ja ilmamääriä säättämällä pyritään pienentämään metroaseman energiankäyttöä. Kuva: Timo Kauppila / Indav

Matinkylä–Kivenlahti-osuuden urakoiden takuutehtävät saatiin suurimmilta osin päätökseen vuoden 2024 aikana. Muutamista sivu-urakoista on vielä kahta vuotta pidemmät takuut voimassa. Sammalvuoren varikon takuu on voimassa joulukuuhun 2025.

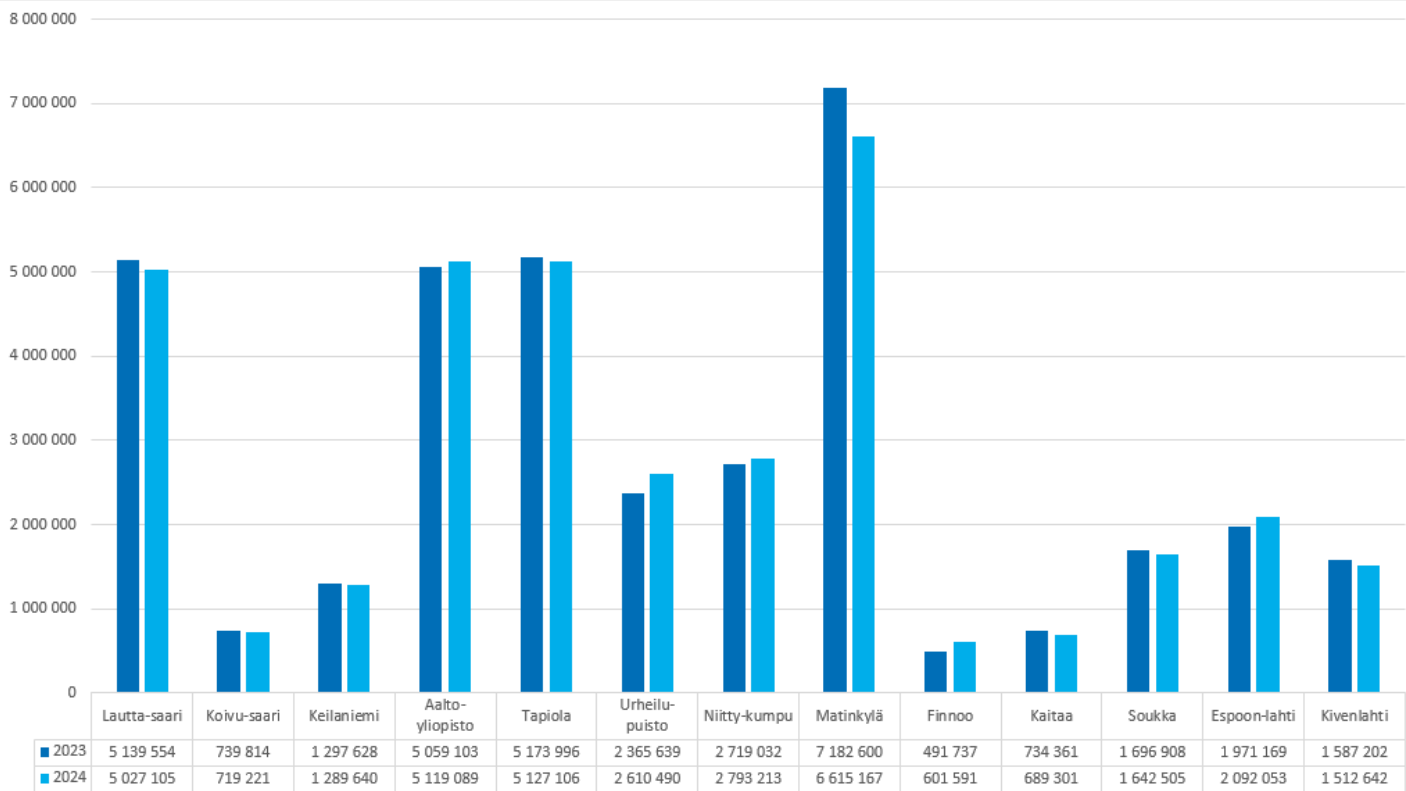
Vuoden 2024 lopulla merkittävimmät takuuvaiheen reklamoidut asiat olivat sähkönsyötön muuntajien laatuongelma sekä pääsähkönsyötön kaapelijatkosten ja asennusten laatuongelmat. Länsimetro on reklamoinut molemmista ongelmista. Kaapelijatkosten laatuongelmista päästiin sopimukseen urakoitsijan kanssa. Muuntajien laatuongelmien seurauksena Länsimetrolle maksettiin takuuajan vakuus, mutta lopullista sovintoa asiasta ei ole vielä tehty.

1.8 Metron kapasiteetti ja sen kehittäminen

Vuonna 2024 matkustajamäärä länsimetro-osuudella laski hieman edeltävästä vuodesta. Kokonaismäärä oli hieman alle 36 miljoonaa käyttäjää. Koko metrolinjan matkustajamäärään vaikutti kantametrin puolelle kesän 2024 ajoittuneet korjaustyöt, kuten Rautatietorin metroaseman paloturvallisuutta parantava remontti, jonka vuoksi kyseinen asema oli kolme kuukautta kokonaan suljettuna. Länsimetro-osuudella oli kesällä lyhyitä jaksoja suljettuna Matinkylän ja Aalto-yliopiston sisäänkäyntejä. Kesää lukuun ottamatta matkustajamäärät pysyivät edellisvuoden tasolla ja kasvoivat hieman.



Matkustajamäärien kehitys länsimetro-osuudella vuosina 2017–2024. Matkustajaliikenne Ruoholahti-Matinkylä-osuudella alkoi marraskuussa 2017 ja Matinkylä-Kivenlahti-osuudella joulukuussa 2022. Koronapandemian vaikutukset matkustajamääriin näkyvät vuosina 2020–2022.



Matkustajamäärien kehittyminen metroasemilla vuosina 2023 ja 2024. Tarkasteluvuosina kaikki Länsi-metro-rakennusprojektissa rakennetut asemat ovat olleet matkustajien käytössä vähintään kaksi kokonaista vuotta.

Matkustajamäärältään länsimetro-osuuden vilkkaimmat asemat olivat vuonna 2024 Matinkylä (6 615 167 matkustajaa), Tapiola (5 127 106 matkustajaa) ja Aalto-yliopisto (5 119 089 matkustajaa). Matinkylässä matkustajamäärät laskivat edellisestä vuodesta. Espoonlahden bussiterminaali otettiin käyttöön alkuvuodesta 2023, ja osa liityntäliikenteestä siirtyi muutoksen myötä Matinkylän bussiterminaalista Espoonlahden bussiterminaaliiin.

Matkustajamäärältään hiljaisimmat asemat länsimetro-osuudella olivat Finnöö (601 591 matkustajaa), Kaitaa (689 301 matkustajaa) ja Koivusaari (719 221 matkustajaa). Kaikki nämä asemaympäristöt ovat voimakkaasti kehittyvä alueita, joiden matkustajamäärien odotetaan kehittyvän kaupunkikehityksen mukana.

Metron kapasiteetin ja luotettavuuden kehittäminen

HSL:n liikenne-ennusteiden mukaan pääkaupunkiseudun maankäytön kehittyessä tulee metron matkustajamäärä ylittämään sen nykyisen kapasiteetin kuluva vuosikymmenen aikana. Koronapandemia asetti haasteita tulevan kapasiteettitarpeen arvioinnille, mutta matkustajamäärien ennustetaan edelleen kasvavan kaupunkien kehittyessä mm. länsimetron vaikutusalueen varrella. Myös metrolinjan itäpuolen matkustajamäärät kasvavat Helsingin maankäytön tiivistyessä metron vaikutusalueella.

Länsimetro on mukana metron kapasiteettia ja luotettavuuden parantamista toteuttavassa hankekokonaisuudessa (METKA-hanke). Hanke toteutetaan Kaupunkiliikenne Oy:n, Län-

simetro Oy:n, HSL:n, Espoon kaupungin ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen yhteistyönä. Hankesuunnitelma hyväksyttiin 7.12.2022 Helsingin ja 30.1.2023 Espoon kaupunginvaltuustossa.

Hankkeessa parannetaan metron matkustajakapasiteettia uusimalla elinkaarensa päässä olevia järjestelmiä. Järjestelmien uudistamisen ja kalustohankintojen jälkeen voidaan tihentää metron vuoroväliä ja siten kasvattaa matkustajakapasiteettia. Kantametrossa on käytössä monia metron alkuperäisiä järjestelmiä, joiden elinkaari on päättymässä, ja uudistukset kohdistuvat erityisesti uusimpaan kalustosarjaan ja liikenteenohjausjärjestelmään. Investoinnit koskevat osittain myös länsimetro-osuutta, jotta koko metroradalle saadaan yhtenäinen järjestelmä. Liikenteenohjausjärjestelmän nyt uusittavia osia ovat junakulunvalvontajärjestelmä ja kantametron raidevirtapiirit. Molemmat järjestelmät vastaavat osaltaan metron turvallisesta liikennöinnistä. Niiden uusiminen on välttämätöntä, jotta metroa voidaan ajaa turvallisesti myös tulevaisuudessa.



Metka-hanke toteuttaa Länsimetro Oy:n, HSL:n, Espoon kaupungin ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen yhteistyönä. Hankesuunnitelma hyväksyttiin 7.12.2022 Helsingin ja 30.1.2023 Espoon kaupunginvaltuustossa. Hankesuunnitelma, hankkeen taustatietoja ja muita lisätietoja hankkeesta löytyy Kaupunkiliikenteen verkkosivuilta <https://kaupunkiliikenne.fi/kaupunkiraidehankkeet-ja-kunnossapito/metka/> (verkkosivua käytetty 4.2.2025).

Vuonna 2024 uuden junakulunvalvontajärjestelmän hankinta ja tämän toteutukseen tarvittavan radioverkon hankinta etenivät. Molemmat hankinnat käynnistyivät edellisenä vuonna. Kaupunkiliikenteen hallitus, HKL:n johtokunta ja Länsimetron hallitus päättivät, että metron uuden junakulunvalvontajärjestelmän neuvotteluvaiheeseen etenee kolme osallistumishakemuksen jättänyttä ryhmittymää: Alstom, CAF GROUP sekä GTS-NRC. Vuonna 2024 molempien hankintojen neuvotteluvaiheet olivat käynnissä. Tavoitteena on julkaista lopulliset tarjouspyynnöt kevään 2025 aikana.

Koko METKA-hankkeen tarpeisiin oli kilpailutuksessa myös laaja asiantuntijapalveluita koskeva puitesopimuskokonaisuus, jota koskevat hankintapäätökset tehtiin maaliskuussa 2024.

1.9 Merkittävimmät riskit ja epävarmuustekijät

Vuoden 2024 aikana käytiin läpi riskienhallinnan työkalua ja prosesseja, jotta varmistetaan riskienhallintaosaamisen ajantasaisuus.

Riskien käsittelytyötä jatkettiin päivittämällä riskien vaikuttavuutta, suuruuden arviointia ja riskienhallinnan toimenpiteitä. Vuoden 2024 aikana pidettiin kuusi riskityöpajaa ja tiimikoh-taista riskipalaveria. Lisäksi riskienhallintasuunnitelmaa täsmennettiin riskien ryhmitellyllä. Talouden, hallinnon, rakentamisen ja elinkaaren riskeille lisättiin omat valikot, jotta riskejä voi luokitella osa-alueittain. Riskien seurauksia tarkennettiin taloudellisilla ja elinkaariseu-rauksilla.

Vuonna 2024 länsimetro-osuuden käyttö- ja ylläpitovaiheen riskienhallinta yhdistettiin Kaupunkiliikenteen koko metrolinjaa koskevaan riskienhallintasuunnitelmaan. Loppuvuo-desta pidettiin Kaupunkiliikenteen ja Länsimetron yhteinen riskityöpaja, jossa tunnistettiin länsimetro-osuuden käyttövaiheen merkittävimmät riskit. Riskienhallintasuunnitelmaan lisättiin vastaava luokitus. Jatkossa länsimetro-osuuden käyttövaiheen riskejä päivitetään pienemmissä riskipalavereissa. Vuoden 2025 ensimmäisen kvartaalin aikana on tarkoitus päivittää länsimetro-osuuden käyttövaiheen riskit ja näiden suuruuden arvioinnit.

Länsimetro Oy:n viideksi merkittävimmäksi riskiksi tunnistettiin

1. Kaupunkiliikenteen suoriutumisen vakava heikkeneminen.
2. Länsimetron laitteiden, järjestelmien ja rakenteiden elinkaarenhallinnan epäonnistuminen.
3. Metron kapasiteettihanke ei etene suunnitellusti.
4. Metroinfran ylläpitokulujen voimakas nousu.
5. Henkilöstön osaamisen ja omavaraisuuden heikkeneminen.

1.10 Rahoitus

Länsimetro on rahoittanut metrolinjan ja -asemien rakentamisen pääosin kaupunkien ta-kaamilla lainoilla ja valtionavustuksilla.

Vaihetta 1 Ruoholahti-Matinkylä varten lainoja on vuoden 2024 lopussa nostettu kaikkiaan 1 035 miljoonaa euroa. Lainojen lyhennykset alkoivat vaiheittain vuodesta 2016.

Vaihetta 2 Matinkylä–Kivenlahti varten on vuoden 2024 lopussa nostettu rahoituslaitok-silta 790 miljoonaa euroa. Lainojen lyhennykset alkoivat vaiheittain vuonna 2021.

Molemmissa hankkeissa rahoittajina toimivat Euroopan investointipankki (EIB), Pohjois-mainen investointipankki (NIB) ja Kuntarahoitus. Lainat ovat pääasiallisesti 30-vuotisia viiden vuoden lyhennysvapaalla alussa.

Länsimetro Oy:n suojausstrategian mukaisesti pääosa molempien hankkeiden rahoituk-sesta on suojattu korkorisikin varalta kiinteäkorkoisin lainoin tai koronvaihtosopimuksin. Tilikauden lopussa Länsimetro Oy on suojannut noin 72 % koko lainasalkustaan korko-muutosten varalta.

1.11 Länsimetro-konserni

Länsimetro Oy:llä oli tilikauden päättyessä viisi tytäryhtiötä ja yksi osakkuusyhtiö. Tytäryhtiöt ovat

- Koy Matinkylän bussiterminaali,
- Koy Matinkylän liityntäpysäköinti,
- Koy Espoonlahden bussiterminaali,
- Koy Kivenlahden liityntäpysäköinti ja
- Sammalvuoren Metrovarikko Oy.

Tytäryhtiöiden lisäksi Länsimetro Oy omistaa osuuden Tapiolan keskuspysäköinti Oy:stä. Tytär- ja osakkuusyhtiöiden toiminta liittyy metroliikennettä tukevaan liityntäliikenteeseen.

Kiinteistö Oy Matinkylän Liityntäpysäköinti

Kiinteistö Oy Matinkylän Liityntäpysäköinti vastaa liityntäpysäköintipaikkojen ylläpidosta. Metron liityntäliikennettä palvelee 353 autopaikkaa kauppakeskus Iso Omenan P3-tasolla. Paikoista 10 on sähköautojen latauspaikkoja ja 10 liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja. Pysäköintilaitoksen operointia hoitaa Aimo Park.

Tilikauden aikana pysäköintilaitoksen toiminta oli suunnitelman mukaista.

Vuonna 2020 myönnetty poikkeamislupa asemakaavasta mahdollistaa Matinkylässä ylimääräisen liityntäpysäköintikapasiteetin vuokraamisen muuhun käyttöön. Tarkoituksena on saada lisätuottoja yhtiölle, kuitenkin turvaten pysäköintipaikkojen riittävyys liityntäpysäköintiin. Kaupallisen pysäköinnin määrä hallissa on kasvanut tasaisesti.

Pysäköintilaitoksen toiminta rahoitetaan pysäköintimaksuilla, pitkäaikaispysäköinnin vuokratuotoilla sekä emoyhtiön hoito- ja rahoitusvastikkeilla. Tilikauden tulos oli 248 705 euroa. Tilikaudelta ei synny maksettavaa veroa.

Kiinteistö Oy Matinkylän Bussiterminaali

Kiinteistö Oy Matinkylän Bussiterminaali vastaa bussiterminaalin ylläpidosta. Matinkylän bussiterminaalissa on 10 lähtölaituria, kolme saapuvan liikenteen laituria, pysäköintialue linja-autoille ja sosiaalitilat kuljettajille.

Tilikauden aikana bussiterminaali toimi suunnitelman mukaisesti.

Bussiterminaalin toiminta rahoitetaan emoyhtiön suorittamilla hoito- ja rahoitusvastikkeilla. Tilikauden tulos oli 325 304 euroa. Tilikaudelta ei synny maksettavaa veroa.

Kiinteistö Oy Kivenlahden liityntäpysäköinti

Kiinteistö Oy Kivenlahden liityntäpysäköinti ylläpitää ja hallinnoi yhtiön toimintaa. Vuosi 2024 oli pysäköintilaitoksen ensimmäinen kokonainen toimintavuosi. Pysäköintilaitos otettiin käyttöön 1.4.2023. Pysäköintilaitos palvelee Kivenlahden metroaseman liityntäpysäköintiä sekä ympäröivien asukkaiden ja palveluiden pysäköintitarpeita.

Liityntäpysäköintilaitoksessa paikkoja on 650, joista sähköautojen latauspaikkoja on 22. Pysäköintilaitosta operoi EuroPark Finland Oy. Pysäköintilaitos on auki 24 h/vrk. Pysäköintilaitoksen katolla on aurinkovoimala, joka tuottaa sähköä pysäköintilaitoksen omaan käyttöön.

Tilikauden aikana pysäköintilaitoksen toiminta oli suunnitelman mukaista. Tilikauden tulos oli -688 180 euroa. Tappiollinen tulos johtuu vuoden aikana käytetyistä aiemman tilikauden hoitovastikkeen ylijäämistä sekä rahoitusvastikkeen rahastoinnista. Tappiolla ei ole vaikutusta yhtiön toiminnan jatkuvuuteen.

Kiinteistö Oy Espoonlahden bussiterminaali

Kiinteistö Oy Espoonlahden bussiterminaali tarjoaa joukkoliikenteen toimintaan liittyviä palveluja Espoon kaupungin bussiliikennettä hoitaville liikennöitsijöille ja tiloja käyttäville Espoon joukkoliikenteen matkustajille. Bussiterminaalissa on 6 lähtölaituria. Vuosi 2024 oli bussiterminaalin ensimmäinen kokonainen toimintavuosi. Liikennöinti Espoonlahden bussiterminaaliiin alkoi 6.2.2023.

Terminaalissa tehtiin vähäisiä takuukorjauksia, muuten Espoonlahden bussiterminaali toimi suunnitelman mukaisesti.

Tilikauden tulos oli -511 euroa.

Sammalvuoren Metrovarikko Oy

Sammalvuoren Metrovarikko Oy vastaa Espoon Sammalvuoressa sijaitsevan varikon liiketoiminnasta. Yhtiö omistaa ja hallinnoi varikkokiinteistöä ja sen maanlaisia tiloja. Sammalvuoren varikolla on metrojunien yösäilytykseen, huoltoon ja kunnossapitoon varattuja tiloja sekä henkilöstön toimitilat. Metrovarikko palvelee metron liikennöintiä. Varikkotilat on vuokrattu kokonaisuudessaan Kaupunkiliikenne Oy:n käyttöön.

Länsimetro Oy:n V-sarjan osakkeet hallitsivat Sammalvuoreen rakennettua metrovarikkoa. Metrovarikko-omaisuus yhtiöitettiin omaksi Länsimetro Oy:n kokonaan omistamaksi tytäryhtiöksi. Yhtiö aloitti toimintansa 1.2.2024. Yhtiöittämisen seurauksena varikon hallintaan oikeuttavat Länsimetro Oy:n osakkeet lunastettiin yhtiön haltuun ja mitätöitiin. Länsimetro Oy:n osakkaiden välistä osakassopimusta muokattiin vastaamaan liiketoimintasiirtoa, jotta Espoon kaupunki säilyttää jatkossakin täyden puhevaltaansa Sammalvuoren varikkoon liittyvissä asioissa.

Tilikauden tulos oli -284 616 euroa.

Liityntäpysäköinti

Länsimetro hallinnoi yhteensä 1 840 henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkaa kahdeksan metroaseman yhteydessä. Näitä asemia ovat Lauttasaari, Tapiola, Matinkylä, Finnöö, Kaiaa, Soukka, Espoonlahti ja Kivenlahti. Liityntäpysäköinti muilla länsimetron asemilla on Espoon ja Helsingin kaupunkien järjestämää. Liityntäpysäköinti palvelee nykyisiä joukkoliikenteen käyttäjiä, ja varautuu myös liikkumistottumusten muutoksiin pitkällä aikavälillä.

Vuoden 2024 pysäköintitulot olivat 365 260 euroa (2023, 247 152 euroa), luku sisältää sekä liityntäpysäköinnin että sopimuspysäköinnin tuottoja, sekä tuotot sähköautojen laatuspisteistä. Pysäköintiin suoraan liittyvät toiminta- ja rahoituskulut olivat 3,1 miljoonaa euroa (2023, 2,7 miljoonaa euroa).

Henkilöautojen pysäköintipaikkojen lisäksi Länsimetro hallinnoi noin 2 700 polkupyörien pysäköintipaikkaa länsimetron asemien yhteydessä. Näiden paikkojen lisäksi Espoon kaupunki on toteuttanut polkupyöräpysäköintiä metroasemien lähistöllä. Länsimetro jatkaa polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen rakentamista ympäröivän kaupunkirakenteen kehittyessä.

Lähipiirilainat

Länsimetro Oy on antanut lainoja Länsimetro -konserniin kuuluville tytäryhtiöilleen. Lainojen yhteismäärä tilikauden lopussa on 105 331 243 euroa. Lainoja lyhennetään vuosittain lyhennysohjelman mukaan, laina-ajat ovat enimmillään 31.12.2053 saakka. Lainoilla on joko kiinteä korko, joka vaihtelee välillä 1,244 %- 3,337 % tai korko on sidottu 3 kuukauden euriboriin. Lainat ovat vakuudettomia.

1.12 Merkittävimmät tilikauden jälkeiset tapahtumat

Vuonna 2025 Länsimetro Oy huolehtii tehtävänsä mukaisesti siitä, että länsimetron metrolinja ja asemat toimivat luotettavasti osana pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostoa, metrojärjestelmä on turvallinen matkustusympäristö ja yhtiön omaisuuden arvo säilyy koko elinkaarensa ajan. Länsimetro johtaa, ohjaa ja seuraa huolto- ja ylläpitopalveluiden toteuttamista infran elinkaarelle asetettujen vaatimusten mukaisesti. Metrojärjestelmän hallinnoijana ja ylläpitäjänä Kaupunkiliikenne vastaa koko länsimetro-osuuden käyttö- ja henkilöturvallisuudesta sekä kehittää metrojärjestelmää ja sen turvallisuutta yhteistyössä Länsimetron kanssa.

Yhteistyösopimuksen mukainen toiminta Kaupunkiliikenteen kanssa jatkuu vuonna 2025 ja yhteistyötä kehitetään yhteisten tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunki kehittyy voimakkaasti metrolinjan varrella ja kehitys vaikuttaa myös länsimetroon. Länsimetrossa käynnistyvät rakennusprojektit linkittyvät radan varren kaupunkikehitykseen ja siihen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen ja aikatauluihin. Espoossa Kivenlahden aseman toinen sisäänkäynti rakentuu osaksi metrokeskusta. Helsingissä Koivusaaren alueen kehittyessä varaudutaan myös toisen sisäänkäynnin rakentamiseen. Kaupunkikehitys vaikuttaa myös liityntäpysäköinnin rakentamiseen.

Metron kapasiteettia ja luotettavuuden kehittäminen jatkuu Kaupunkiliikenne Oy:n, Länsimetro Oy:n, HSL:n, Espoon kaupungin ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen yhteisessä hankkeessa. Vuonna 2025 hankkeessa mm. neuvotellaan uuden junankulunvalvontajärjestelmän hankinnasta osallistumishakemuksen jättäneiden kanssa sekä käynnistetään junankulunvalvontajärjestelmän toteutukseen tarvittavan radioverkon hankinta.

Vuonna 2025 Länsimetron kehitysinvestoinneista on käynnissä tai suunnitellaan käynnistettäväksi seuraavia kehittämishankkeita

- Viranomaisverkon päivitys (Virve 2.0)
- WLAN-tukiasemien päivitys
- Tapiolan kääntöraiteen toiminnallinen muutos
- Pakkopysäytysjärjestelmän ohjattujen testipaikkojen lisäys
- Varavoimakoneiden tilatietojen liittäminen etävalvontaan
- Sähkönsyötön valvonnan ala-asemien keskusyksiköiden päivitys
- Jännitteen rajoituslaitteiden (VLD) lisäys asemille
- Huoltotunneleiden fibro-kannakointien uusiminen
- Kuilujen poistumistievalaistuksen uusinta
- Keskijännite- ja pääsähkötilojen vuotovesisuojausten lisäys
- Palorullaovien kehittäminen

Arvio tulevasta kehityksestä

Länsimetro Oy huolehtii siitä, että länsimetron metrolinja ja asemat toimivat luotettavasti osana pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostoa, metrojärjestelmä on turvallinen matkustusympäristö ja yhtiön omaisuuden arvo säilyy koko elinkaarensa ajan. Länsimetro johtaa, ohjaa ja seuraa huolto- ja ylläpitopalveluiden toteuttamista infran elinkaarelle asetettujen vaatimusten mukaisesti.

Kaupunkiliikenne vastaa Länsimetron asemien ja radan huollon ja ylläpidon käytännön toteutuksesta ja raportoi siitä Länsimetrolle. Yhteisten toimintatapojen ja prosessien kehittämistä jatketaan vuonna 2025. Yhteistyö Kaupunkiliikenteen varmistaa, että länsimetron metroiden luotettavuus ja toimintavarmuus säilyvät erittäin hyvällä tasolla.

Ylläpidon ennuste 2025

Käyttö ja huolto	8 476 447
Kunnossapito	4 704 000
Sähkö, lämpö, vesi ja jätehuolto	5 011 506
Kiinteistöverot	3 691 306
Asiantuntijapalvelut	537 500
Vartiointi, siivous ja ulkoalueiden hoito	6 949 266
Toiminnan vakuutukset	492 000
Valvomot, isännöinti, hallinto ja huoltokirja	4 417 803
Varaosat	90 000
Varaus	120 000
YHTEENSÄ	34 489 828

Ylläpidon ennuste laaditaan vuosittain yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa. Yhtiökokous vahvistaa ylläpidon ennusteen mahdollisin hallituksen esittämin muutoksin tilikauden budjetiksi kevään aikana.

Kaupunkiympäristön kehitys länsimetron varrella ohjaa Länsimetron rakennusprojekteja. Esimerkiksi Kivenlahden ja Koivusaaren metroasemien sisäänkäyntien ja Finnoon ja Kaitaan liityntäpysäköintien toteutustapa ja -aikataulu riippuvat näiden alueiden kaavoituksesta ja alueelle muiden toteuttamien hankkeiden etenemisestä.

Vuoden 2025 aikana tehdään käyttövaiheen investointeja metroinfran luotettavuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Länsimetro on aktiivisesti mukana metron kapasiteettia ja luotettavuutta parantavassa hankkeessa. Riskienhallinnan kehittäminen on keskeinen osa metroinfran omistajan tehtäviä, ja prosessien tarkastelu jatkuu vuonna 2025.

2 Arvio taloudellisesta asemasta ja tuloksesta

Länsimetro Oy:n jatkuva toiminta rahoitetaan omistajilta perittävillä vastikkeilla ja rakennushankkeet pääasiallisesti omistajien takaamalla ulkoisella rahoituksella. Yhtiön toiminnan taloudellinen vakaus riippuu luotettavasta vastikerahoitteisen toiminnan suunnittelusta.

Valmistuneen metroinfran osalta Länsimetro Oy jää omaisuuden haltijaksi ja kattaa hankkeeseen liittyvät kunnossapito- ja lainanhoitokulunsa omistajilta kerättävillä vastikkeilla. Asemat ja radat on luovutettu Kaupunkiliikenne Oy:n käyttöön, joka toimii metron operaattorina ja metrojärjestelmän ylläpitäjänä. Metroliikenteen operoinnista Kaupunkiliikenne Oy saa korvauksen HSL:ltä.

	Espoo	Helsinki	Yhteensä
Hallintovastike	2 593 403	506 737	3 100 140
Hoitovastike	24 242 290	3 867 021	28 109 311
Rahoitusvastike	75 669 514	20 519 964	96 189 478
Yhteensä	102 505 206	24 893 722	127 398 928

Omistajilta perittävillä hallintovastikkeilla katetaan yhtiön hallinnon kulut, jotka muodostuvat pääosin henkilöstö- ja toimitilakuluista. Vuonna 2024 Länsimetro Oy keräsi hallintovastiketta 3,1 miljoonaa euroa ja hoitovastiketta 28,1 miljoonaa euroa.

Alla vuoden 2024 alustavat vastikelaskelmat vastikelajeittain. Vastikkeilla rahoitetaan koko Länsimetro-konsernin toiminta.

	Toteuma	Budjetti	Δ
Hallintovastike	3 100 140	3 100 134	
Hallintokulut	- 3 235 767	- 3 341 500	
Yli- / alijäämä (+ / -)	- 135 627	- 241 366	+ 105 739

	Toteuma	Budjetti	Δ
Hoitovastike	28 109 311	28 109 321	
Toiminnan tuotot	2 643 652	1 733 788	
Hoitokulut	- 31 722 970	- 34 365 834	
Yli- / alijäämä (+ / -)	- 970 007	- 4 522 725	+ 3 552 717

	Toteuma	Budjetti	Δ
Rahoitusvastike	96 189 478	96 189 466	
Rahoituskulut	- 31 958 520	- 34 095 202	
Lyhennykset	- 61 366 385	- 57 486 182	
Käyttövaiheen investoinnit	- 6 509 970	- 14 091 779	
Yli- / alijäämä (+ / -)	- 3 645 397	- 9 483 697	+ 5 838 300

Vuoden 2024 vastikerahoitteinen toiminta toteutui budjetoitua pienempänä. Etenkin kunnossapitotyöt ja investointimenot olivat budjetoitua pienemmät.

Länsimetro Oy:n tarkoituksena ei ole voiton tuottaminen osakkeenomistajille. Yhtiö ei jaa osinkoa eikä varoja muissakaan osakeyhtiölain 13 luvun 1 §:n 1 momentin tarkoittamissa muodoissa.

2.1 Toiminnan tunnusluvut ja henkilöstö

Toiminnan tunnusluvut

	Konserni			Emoyhtiö		
	2024	2023	2022	2024	2023	2022
Liikevaihto	37 516 307	39 564 213	22 519 625	37 140 218	39 496 283	22 477 205
Hoitokate	2 557 570	4 038 280	3 050	2 228 910	3 100 257	94 929
Hoitokate %:a liikevaihdosta	6,8 %	10,2 %	0,0 %	6,0 %	7,8 %	0,4 %
Omavaraisuusaste	2,4 %	2,0 %	2,4 %	1,9 %	1,5 %	2,0 %

$$\text{Omavaraisuusaste \%} = \frac{\text{Oma pääoma + Vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma – Saadut ennakot}} \times 100$$

Kustannukset ja käyttöaste

	2024	2023	Δ	2022	2021	2020	2019
Ylläpitokustannukset (netto)	29 079 318	30 172 630	- 2,7 %	19 263 038	17 039 619	17 873 784	16 893 649
Poistot	60 225 789	62 824 774		34 586 905	32 271 311	32 569 931	31 402 773
Rahoituskulut	31 958 520	31 625 206		15 930 652	15 570 133	15 371 746	16 010 919
Matkustajamäärä	35 905 926	36 158 744	- 0,7 %	27 060 834	19 143 797	20 559 500	35 945 300
Kustannus / matkustaja	3,38 €	3,45 €	- 2,0 %	2,58 €	3,39 €	3,20 €	1,79 €

Laskennassa käytetty Länsimetro-konsernin lukuja.

Henkilöstövahvuus

Vuoden 2024 lopussa Länsimetro Oy:n palveluksessa oli 16 henkilöä.

	2024	2023	2022	2021
Henkilöstö vuoden lopussa	16	17	16	17
Palkat ja palkkiot	1 582 688	1 916 360	1 557 709	1 714 214

2.2 Hallituksen esitys tilikauden tulosta koskeviksi toimenpiteiksi

Hallitus ehdottaa, että Länsimetro Oy:n tilikauden tulos 3 384 205,22 euroa kirjataan oman pääoman muutokseksi ja että osinkoa ei makseta.

2.3 Yhtiön osakkeet

Osakepääoma osakelajeittain 31.12.2024 ja kutakin osakelaji koskevat yhtiöjärjestyksen pääasialliset määräykset on esitetty alla.

Sarja	Pääasialliset määräykset	Lukumäärä	Euroa
A	Osakkeet numerot 1-140 antavat oikeuden hallita metrorataa, metrotunnelia sekä kaikkia laitteita ja tiloja siltä osin, kun ne sijaitsevat Helsingin kaupungin alueella	140	140 000,00
B	Osakkeet numerot 141-850 antavat oikeuden hallita metrorataa, metrotunnelia sekä kaikkia laitteita ja tiloja siltä osin, kun ne sijaitsevat Espoon kaupungin alueella	710	360 000,00

2.4 Tietoja yrityksen organisaatiosta, johdosta ja tilintarkastajista

Yhtiön kaupparekisteriin merkitty kotipaikka on Espoo.

Yhtiön hallitukseen kuuluivat tilikaudella seuraavat henkilöt

	1.1.-31.12.2024
Hallituksen puheenjohtaja	Olli Isotalo
Varsinaiset jäsenet	Kari Pudas (vpj.) Ari Konttas Kimmo Oila Hannu Järvinen Hannele Kerola

Hallituksen sihteerinä toimii Espoon lakiasiaintohtaja Timo Kuismin.

Hallitus kokoontui vuoden 2024 aikana kaikkiaan 12 kertaa.

Yhtiön toimitusjohtajana Matias Johansson (1.3.2024 alkaen).

Yhtiön tilintarkastaja Tilintarkastusyhteisö BDO Oy, vastuullisena tilintarkastajanaan KHT Sirpa Bergström