

## Vastaus kuntalaisaloitteeseen: henkilöliikenne Hanko-Vihti-Hyvinkää -radalle

Elinvoimalautakunta 27.02.2024 § 30  
576/00.01.03.00/2023

Kuntaan on saapunut 20.12.2023 kuntalaisaloite henkilöliikenne Hanko-Vihti-Hyvinkää-radalle. Aloitteessa todetaan, että sillä pyritään avaamaan keskustelu ja edistämään yksityisen raideliikennöitsijän palveluiden hankkimista henkilöliikenteen uudelleen käynnistämiseksi Hanko-Vihti-Hyvinkää radalla.

Henkilöliikenne radalla on ollut pitkään keskeytettynä, mikä vaikuttaa alueen asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin ja alueen kehitykseen. Aloitteessa kannustetaan Vihdin kuntaa harkitsemaan yksityisen liikennöitsijän palveluiden hankkimista henkilöliikenteelle. Aloitteessa todetaan tämän parantaisi alueen savutettavuutta, asukkaiden liikkumisvaihtoehtoja sekä lisäisi alueen taloudellista elinvoimaisuutta. Henkilöliikenteen palauttaminen vähentäisi myös liikenteen päästöjä.

Valmistelija Laura Kilpeläinen etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 044 4675 444

Esittelijä Tekninen johtaja Ville Könönen

Ehdotus Elinvoimalautakunta päättää antaa kuntalaisaloitteeseen seuraavan vastauksen ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.  
Hyvinkää-Hanko-radan pituus on 149 km. Rata on yksiraiteinen ja nykytilanteessa sähköistämätön, mutta sähköistyksen on määrä valmistua koko radalle vuonna 2024. Rataomaisuuden hallinnassa rata jaetaan kahteen rataosaan: Hyvinkää-Karjaa 1204 ja Karjaa-Hanko 1205. Radan suurin sallittu nopeus on Hyvinkää-Karjaa-välillä pääosin 80 km/h. Rataosalla Hyvinkää-Karjaa on vain tavaraliikennettä ja Karjaa-Hanko -välillä myös kiskobusseilla hoidettavaa ostosopimukseen perustuvaa henkilöliikennettä. Vuonna 2017 yhteysvälillä kuljetettiin 1,4 miljoonaa tonnia tavaraa, joista vain osa oli koko rataosan läpi kulkevaa liikennettä. Vuonna 2017 tehtiin Karjaa-Hanko välillä 100 000 henkilöliikenteen matkaa. Junilla on liikenteenhoidollinen kohtaasmahdollisuus kuudella liikennepaikalla eli Nummelassa, Lohjalla, Kirkniemessä, Karjaalla, Dragsvikissa ja Lappohjassa. Nummelan rautatieliikennepaikan sivuraiteen (R362) hyöty pituus on vain 328 metriä, mikä rajoittaa kohtauspaikan hyödyntämismahdollisuuksia liikenteenhoidossa.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, jotka voivat Suomessa tällä hetkellä kilpailuttaa ja tilata liikennettä rataverkolla, ovat Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Kuntien yhteisen tai maakunnallisen toimijan vastuurooli edellyttäisi lakimuutosta.

Traficom on toteuttanut alueellisen junaliikenteen jatkoselvityksen vuonna 2022. Selvityksessä on tuotu esiin mm. seuraavia asioita junaliikenteen käynnistämisestä:

- Liikenteen rajaaminen osuuksille, joilla maankäyttö on tiiveintä ja matkustajapotentiaali on suurin. Nopeutta ja kustannustehokkuutta tukee

parhaiten, että junat pysähtyvät vain maankäytöltään merkittävimmillä asemilla.

- Liikenteessä tavoitellaan houkuttelevaa tarjontaa kustannustehokkaasti. Vuorovälin tulisi olla enintään tunnin ja aikataulujen vakiominuuttisia, jotta tarjonta olisi asiakkaalle houkuttelevaa. Toisaalta tehokkaimmillaan voidaan tavoitella tunnin kierrosaikaa ja tunnin vuorovälin vakiominuuttinen aikataulu voi olla matkustajapotentiaaliin nähden kustannustehotonta.
- Pääosassa seutuja haasteena on suppea liikennöintikokonaisuus. Tällöin liikenteen tehokkuus väistämättä heikentyy. Monet junaliikenteeseen liittyvät asiat ja palvelut on järjestettävä ja varmistettava, olipa liikennettä kuinka paljon tai vähän. Junaliikenteeseen liittyy monia kiinteitä kustannuksia.
- Linja-autoliikenne voi olla monilla seuduilla kustannustehokas ja kilpailukykyinen vaihtoehto joukkoliikenteen kehittämiseksi. Jos junia liikennöidään tunnin välein, karkeasti samalla rahalla voidaan tarjota bussiliikenteessä vähintäänkin puolen tunnin vuoroväli nopeinta reittiä liikennöitäessä. Monilla seuduilla maankäyttöä on merkittävästi muualla kuin radan varressa ja asemien ympäristöissä. Linja-autoliikenteen etuna on, että keskustan ulkopuolisille merkittävillä alueilla voidaan tarjota suora ja vaihdoton yhteys.

Vihti ja Lohja teettivät vuonna 2021 yhteisen duoraitiotieselvityksen (proxion). Selvityksessä tutkittiin Vihdin ja Lohjan välillä henkilöliikenteen käynnistämistä duoraitiojunakalustolla. Raitiovaunumainen rakenne, mutta pystyy liikennöimään valtion rataverkolla.

- Huippunopeus yleensä 100 km/h.
- Pystyy liikennöimään kadulla tai erillisradalla sen keskellä tai reunassa järjestelmään mahdollista liittää myöhemmin raitiotiemäisiä katurataosuuksia.

Selvityksessä pelkkien seisakkeiden toteuttamisen kustannukset arviointiin olevan 14,6 milj. ja tämän lisäksi tiheämmän vuorovälin edellyttämä kaksoisraiteen toteuttamisen hinta-arvio olisi 110 milj. Vuosittaiset liikennöintikulut selvityksessä on arvioitu olevan n. 2,8 milj. euroa vuodessa. Tulevaisuudessa Länsiradan toteutumisen myötä, henkilöliikenteen käynnistämistä radalla on syytä selvittää tarkemmin ja käydä laajempaa keskustelua radanvarsikuntien kesken hankkeen mahdollisesta toteutumisesta.

Käsittely

Esittelijä muutti ehdotustaan viimeisen lauseen osalta seuraavasti:

Länsiradan suunnittelun ja toteutumisen yhteydessä henkilöliikenteen käynnistämistä radalla on syytä selvittää tarkemmin ja käydä laajempaa keskustelua radanvarsikuntien kesken hankkeen mahdollisesta toteutumisesta.

Päätös

Lautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen yksimielisesti ja päätti antaa kuntalaisaloitteeseen seuraavan vastauksen ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Hyvinkää-Hanko-radon pituus on 149 km. Rata on yksiraiteinen ja nykytilanteessa sähköistämätön, mutta sähköistyksen on määrä valmistua koko radalle vuonna 2024. Rataomaisuuden hallinnassa rata jaetaan kahteen rataosaan: Hyvinkää-Karjaa 1204 ja Karjaa-Hanko 1205. Radan suurin sallittu nopeus on Hyvinkää-Karjaa-välillä pääosin 80 km/h. Rataosalla Hyvinkää-Karjaa on vain tavaraliikennettä ja Karjaa-Hanko -välillä myös kiskobusseilla hoidettavaa ostosopimukseen perustuvaa henkilöliikennettä. Vuonna 2017 yhteysvälillä kuljetettiin 1,4 miljoonaa tonnia tavaraa, joista vain osa oli koko rataosan läpi kulkevaa liikennettä. Vuonna 2017 tehtiin Karjaa-Hanko välillä 100 000 henkilöliikenteen matkaa. Junilla on liikenteenhoidollinen kohtaushetki kuudella liikennepaikalla eli Nummelassa, Lohjalla, Kirkniemessä, Karjaalla, Dragsvikissa ja Lappohjassa. Nummelan rautatieliikennepaikan sivuraiteen (R362) hyötypituus on vain 328 metriä, mikä rajoittaa kohtauspaikan hyödyntämismahdollisuuksia liikenteenhoidossa.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettavat rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, jotka voivat Suomessa tällä hetkellä kilpailuttaa ja tilata liikennettä rataverkolla, ovat Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Kuntien yhteisen tai maakunnallisen toimijan vastuurooli edellyttäisi lakimuutosta.

Traficom on toteuttanut alueellisen junaliikenteen jatkoselvityksen vuonna 2022. Selvityksessä on tuotu esiin mm. seuraavia asioita junaliikenteen käynnistämisestä:

- Liikenteen rajaaminen osuuksille, joilla maankäyttö on tiiveintä ja matkustajapotentiaali on suurin. Nopeutta ja kustannustehokkuutta tukee parhaiten, että junat pysähtyvät vain maankäytöltään merkittävimmillä asemilla.
- Liikenteessä tavoitellaan houkuttelevaa tarjontaa kustannustehokkaasti. Vuorovälin tulisi olla enintään tunnin ja aikataulujen vakiominuuttisia, jotta tarjonta olisi asiakkaalle houkuttelevaa. Toisaalta tehokkaimmillaan voidaan tavoitella tunnin kierrosaika ja tunnin vuorovälin vakiominuuttinen aikataulu voi olla matkustajapotentiaaliin nähden kustannustehotonta.
- Pääosassa seutuja haasteena on suppea liikennöintikokonaisuus. Tällöin liikenteen tehokkuus väistämättä heikentyy. Monet junaliikenteeseen liittyvät asiat ja palvelut on järjestettävä ja varmistettava, oli liikennettä kuinka paljon tai vähän. Junaliikenteeseen liittyy monia kiinteitä kustannuksia.
- Linja-autoliikenne voi olla monilla seuduilla kustannustehokas ja kilpailukykyinen vaihtoehto joukkoliikenteen kehittämiseksi. Jos juna liikennöidään tunnin välein, karkeasti samalla rahalla voidaan tarjota bussiliikenteessä vähintäänkin puolen tunnin vuoroväli nopeinta reittiä liikennöitäessä. Monilla seuduilla maankäyttöä on merkittävästi muualla kuin radan varressa ja asemien ympäristöissä. Linja-autoliikenteen etuna on, että keskustan ulkopuolisille merkittävillä alueilla voidaan tarjota suora ja vaihdoton yhteys.

Vihti ja Lohja teettivät vuonna 2021 yhteisen duoraitiotieselvityksen (proxion). Selvityksessä tutkittiin Vihdin ja Lohjan

välillä henkilöliikenteen käynnistämistä duoraitiojunakalustolla. Raitiovaunumainen rakenne, mutta pystyy liikennöimään valtion rataverkolla.

- Huippunopeus yleensä 100 km/h.
- Pystyy liikennöimään kadulla tai erillisradalla sen keskellä tai reunassa järjestelmään mahdollista liittää myöhemmin raitiotiemäisiä katurataosuuksia.

Selvityksessä pelkkien seisakkeiden toteuttamisen kustannukset arviointiin olevan 14,6 milj. ja tämän lisäksi tiheämmän vuorovälin edellyttämä kaksoisraiteen toteuttamisen hinta-arvio olisi 110 milj. Vuosittaiset liikennöintikulut selvityksessä on arvioitu olevan n. 2,8 milj. euroa vuodessa. Länsiradan suunnittelun ja toteutumisen yhteydessä henkilöliikenteen käynnistämistä radalla on syytä selvittää tarkemmin ja käydä laajempaa keskustelua radanvarsikuntien kesken hankkeen mahdollisesta toteutumisesta.

Tiedoksi