

Junakaluston vuokraamisen periaatteet HSL:n ja valtion välisessä yhteistyössä ja niiden soveltaminen Hangon lisäliikenteessä

10/02.08.00/2026 Junakaluston vuokrauksen oikeudelliset perusteet

Hallitus 21.04.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelijat Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL:n ja valtion yhteistyö tulevaisuuden henkilöjunaliikenteen järjestämisessä

HSL on osallistunut yhteistyössä valtion viranomaisten kanssa valmistelutyöhön, joka tähtää Suomen rautateiden henkilöliikennemarkkinan avaamiseen ja tulevaan valtion PSA-ostoliikenteen ensimmäiseen kilpailutukseen (Raiderreformi). Liikenne- ja viestintäministeriö sekä nykyään henkilöjunaliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimiva liikenne- ja viestintävirasto Traficom ovat pyytäneet kunnilta sekä kaupunkiseutujen joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta periaatepäätöksiä halukkuudesta osallistua tulevaisuuden junaliikenteen järjestämiseen sekä lisäliikenteen ja siihen tarvittavien uusien junien rahoitukseen 17.4. mennessä.

Valmistelutyössä on tunnistettu, että julkisen palvelun junaliikenteeseen käytettävissä oleva ja hankittava junakalusto on liikennetarjonnan kehittämiseksi kriittinen rajoittava resurssi. Siksi liikennettä järjestävien viranomaisten kannattaa tehdä keskenään yhteistyötä, jotta junakalustoa voidaan käyttää mahdollisimman joustavasti ja tehokkaasti. HSL:n käytettävissä on Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ltä vuokratut 81 Sm5-junaa, kun taas Traficom ostoliikenteeseen on käytettävissä uuteen valtion kalustoyhtiöön (Suomen Ostoliikennekalusto Oy, eli Railstock) VR:ltä siirretty nykyiseen ostoliikenteeseen käytetty junakalusto sekä uuden kaluston hankintasopimukset.

Ensimmäinen esimerkitapaus joustavan kalustoyhteistyön hyödyllisyydestä tuli käsiteltäväksi, kun valtion tämän vuoden budjettiin hyväksyttiin uusi määräraha suoran työssäkäyntiyhteyden järjestämiseen Hanko–Helsinki-junalla. Koska päätös syntyi ilman asiantuntijavalmistelua, sen toteuttamiseen ei ollut valmista mallia. Traficom, VR ja HSL ovat siksi valmistelleet yhteistyössä ratkaisua, jolla uusi yhteys pystyttäisiin parhaiten toteuttamaan Rantaradan niukan ratakapasiteetin ja käytettävissä olevan junakaluston rajoitteista huolimatta. HSL:n on aiheellista olla mukana yhteistyössä, koska kokonaan uuden valtion ostaman junavuoron lisääminen ruuhkaiselle Rantaradalle olisi johtanut HSL:n kannalta haitallisiin vaikutuksiin sekä liikenteen häiriöherkkyydelle että HSL:n ja VR:n välisestä lippuyhteistyöstä maksettaville korvauksille.

Parhaaksi liikennöintiratkaisuksi löydettiin malli, jossa HSL:n Siuntio–Helsinki välillä ajavista Y-junista yhden aamu- ja yhden iltaruuhkavuoron reittiä pidennetään Hangon ja Siuntion välisellä osuudella. Tämä pystytään toteuttamaan ensi syksystä kesään 2027 asti kestävällä jaksolla niin, ettei HSL:n liikenteeseen tarvittava kalustomäärä kasva. Traficom korvaa kaikki Siuntio–Hanko välin liikennöinnistä ja HSL:n Sm5-junayksikön käytöstä aiheutuvat lisäkustannukset. Junayksiköt pysyvät koko ajan HSL:n nykyisen operointi- ja kunnossapitosopimuksen sekä junien käyttösovimuksen piirissä, eli VR:n vastuut ja veloitteet junien käytön ja kunnossapidon suhteen pysyvät ennallaan. Sm5-junien yhteiskäyttöjärjestely vaatii kuitenkin vielä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n hallituksen hyväksynnän.

Yhteistyöratkaisua valmisteltaessa on noudatettu periaatetta, että HSL-alueen ulkopuolisesta liikennöinnistä ei saa aiheutua lisäkustannuksia tai riskejä HSL:lle tai sen jäsenkunnille, eikä HSL-alueella tarpeellinen palvelutaso saa heikentyä. Sovitun ratkaisun kokonaisvaikutus HSL:lle vajaan vuoden mittaisen liikennöinnin aikana on arviolta noin 100 000 euroa positiivinen. Tämä hyöty syntyy nykyisin ruuhkan vastasuuntaan ajettujen vuorojen suoritteiden säästöstä sekä Siuntion länsipuolelta tulevista uusista matkustajista, joista VR maksaa HSL:lle korvauksen lippujen yhteiskäyttöisyyssovimuksen mukaisesti.

Tämä järjestely ei voi jatkua sellaisenaan sen jälkeen, kun kaupunkirata Espooseen valmistuu ja HSL:n junien linjasto- ja aikataulurakenne Siuntioon ja Kirkkonummelle muuttuu ratkaisevasti. Vuoden kestävän kokeilun kokemusten perusteella pyritään yhteistyössä löytämään uusi ratkaisumalli, jolla ruuhka-ajan yhteys Hangon ja Helsingin välillä pystytään tarjoamaan mahdollisimman sujuvana. Samalla testataan myös HSL:n ja Traficomien välisen yhteistyö- ja sopimusmallin toimivuutta. Tavoitteena on tehdä henkilöjunaliikenteen toimivaltaisten viranomaisten horisontaalisesta yhteistyöstä pitkäaikainen puitesopimus, joka mahdollistaa yhteisiä tavoitteita edistävät ratkaisut sekä tulevassa kilpailutuksessa että Etelä-Suomen lähijunaliikenteen suunnittelussa, operoinnissa ja junakaluston käytössä 2030-luvulla.

HSL:n junaliikenteen tulevaisuuden kalustotarpeeseen varautuminen

HSL:n kannalta merkittävä hyöty yhteistyöstä olisi mahdollisuus vuokrata omaan liikenteeseen uusia valtion kalustoyhtiön hankkimia Sm7-junia. HSL-junaliikenteen skenaarioissa on tunnistettu, että Espoon kaupunkiradan liikenteen alettua ollaan tilanteessa, jossa junakaluston tarve voi ylittää nykyisten Sm5-junien käytössä olevan määrän ehkä jo vuonna 2029, todennäköisesti 2030-luvun puoliväliin mennessä.

Digirataan valmistautuminen tarkoittaa jatkuvaa kahden Sm5-junayksikön varausta ETCS-laiteasennuksiin vuosina 2029–2034. Liikenteessä olevien junien määrää vähentäviä syitä ovat myös muut peruskorjaus- ja muutostyöt, mainosteippaukset ja törmäysvauriokorjaukset. Voidaan olettaa, että vuodesta 2029 alkaen liikenteeseen on käytettävissä enintään 75 junayksikköä, joka vastaa suunniteltua tarvetta Espoon kaupunkiradan vuoden 2027 tilanteessa. Tämän jälkeen Sm7-junien vuokraus on ainoa realistinen mahdollisuus saada uusia tarpeita vastaavia lisäjunia HSL:n käyttöön. Sm7-junat ovat selvästi pidempiä ja hitaammin kiihtyviä kuin Sm5-junat; ne eivät sovellu tiheiden pysähdysten ja vuorovälien kaupunkiradoille, mutta ne ovat varsin sopivia kaukoliikenneraiteilla ajettavaan Kirkkonummen liikenteeseen, sekä erityisesti pääradan R-junien liikenteeseen, johon niitä tulee jo tänä syksynä.

Mikäli junakaluston laskennallinen tarve ylittää käytössä olevien junien määrän, liikenteen luotettavuus, laatu ja asiakaskokemus kärsivät. Suunnittelussa joudutaan käyttämään suurempaa mitoituskapasiteettia, eli junissa on säännönmukaisesti tavoitetta ahtaampaa matkustaa ruuhka-aikoina. Satunnaiset kalustovajaukset johtavat pahasti ylikuormittuneisiin juniin, viivästyksiin asemilla ja heikompaan täsmällisyyteen. Koska HSL:n strategisena tavoitteena on matkustuksen ja lipputulosten kasvattaminen, ja avaimena siihen on laadukas asiakaskokemus, on tarpeen varautua riittävään kalustomäärään, joka mahdollistaisi tavoitteiden toteutumisen.

Matkustus on ollut Covid-kuopan jälkeen jatkuvalla kasvu-uralla, ja sen ennustetaan jatkuvan 2030-luvulla. Liikenteen lisästarve riippuu matkustajamäärien kehityksen lisäksi uusien junayhteyksien tarpeesta: Länsiradan 1. vaiheen lähiliikenne Histaan ja Lohjalle, Kerava–Nikkilä-radon liikennöinti sekä Hangon liikenne ja Rantaradan muu tarjonta ovat mahdollisia lisäyksiä, joihin HSL:n on syytä varautua. Pääradan lisäliikenteen tulevaisuus riippuu valtion ja kaupunkien rahoitushalukkuudesta, kuten junajäsenyysmallin kuvauksessa kerrottiin, mutta tällä hetkellä R-junat kulkevat jo usein täysinä, ja HSL-alueen asemilta on joskus vaikea mahtua kyytiin.

Valtion kalustoyhtiön perustaminen ja toiminnan käynnistäminen viivästyi niin, että uusi yhtiö sai VR:ltä siirtyvän kaluston ja hankintasopimukset haltuunsa vasta tämän vuoden maaliskuussa. Siksi Railstock ei ole vielä pystynyt antamaan edes alustavia tietoja Sm7-junayksiköiden vuokrauksen hintatasosta ja muista ehdoista, eivätkä HSL tai muut kunnalliset toimijat voi sitoutua uusien junien tilaamiseen ja rahoitukseen valtion pyytämällä päätöksellä ilman kustannustietoja. HSL voi kuitenkin ilmoittaa, että se on tunnistanut tarpeen ja realistisen mahdollisuuden Sm7-junien vuokraamiselle omaan käyttöönsä, ja siksi olemme valmiita neuvottelemaan Traficom ja Railstockin kanssa lisäjunien tilauksen ja vuokrauksen ehdoista, joihin sisältyy myös malli kunnossapidon järjestämiseksi kilpailutuksen jälkeen.

HSL:n saamien tietojen mukaan Sm7-junien hankintasopimuksessa on lisäjunien tilaamiseen kaksi optiomahdollisuutta. Ensimmäinen optio koskee heti jo tilatun 20 junan sarjatuotannon jatkoksi hankittavia junia, joiden toimitus tapahtuisi n. vuonna 2028. Päätös tämän option käytöstä on tehtävä aivan lähiaikoina. Mikäli HSL haluaisi 2–4 uutta Sm7-junaa varmistaakseen kaluston riittävyyden lähitulevaisuudessa, päätös tästä hankinnasta tulisi HSL:n hallituksen käsiteltäväksi vielä ennen kesää. Ensimmäisen option käyttäminen lisäjunien tilaukseen edellyttää myös valtion päätöstä ja Traficom ja Railstockin kanssa tehtävän yhteistyösopimuksen syntymistä.

Toinen tilausoptio on voimassa useita vuosia, mutta junia on tilattava vähintään 5 kappaletta, yksikköhinta on korkeampi ja toimitusaika voi olla huomattavan pitkä. Tämä mahdollistaa varautumisen sellaisiin tulevaisuuden lisätarpeisiin, joiden perusteena olevasta liikenteestä tai ratainfrastruktuurista ei ole vielä toteutuspäätöksiä.

HSL voi hyväksyä ainoastaan sellaisen vuokrausjärjestelyn, joka on hintatasoltaan kohtuullinen, riittävän ennakoitava eikä edellytä pidempää sitoutumista kuin mikä on HSL:n tarpeiden kannalta perusteltua. Toisaalta mahdollisuus HSL:n oman uuden kalustosarjan hankintaprojektin lykkäämiseen tuottaa merkittävästi säästöä, joka voi jo pelkästään riittää kattamaan muutaman Sm7-junan vuokrauksen kustannukset.

Junakaluston vuokraamisen ja yhteiskäytön sitovat periaatteet

HSL voi vuokrata valtion omistaman Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n junia käytettäväksi HSL:n järjestämässä lähijunaliikenteessä, mikäli se on tarpeellista kaluston riittävyyden, liikennetarjonnan ja palvelun laadun varmistamiseksi, ja vuokraus on kokonaistaloudellisesti edullisin tapa sen toteuttamiseen.

HSL voi antaa vuokralle tai yhteiskäyttöön toisen toimivaltaisen viranomaisen järjestämään PSA-henkilöjunaliikenteeseen HSL:n vuokraamia Sm5-junia, edellyttäen että järjestely palvelee Helsingin seudun ja sen laajemman työssäkäyntialueen henkilöjunaliikenteen kehittämistä, kilpailukykyä ja kustannustehokkuutta, HSL:n omaan liikenteeseen tarvittava kalustomäärä säilyy käytössä riittävänä ja että Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy hyväksyy vuokrausjärjestelyn sopimusehdot.

Liikennöinnin ja kaluston käytön yhteistyöjärjestelyjen seurauksena tarpeellinen palvelutaso HSL-alueen sisällä ei saa heikentyä olennaisesti liikenteen tarjonnan, laadun tai matkustuskapasiteetin osalta.

Yhteistyössä järjestetyn liikenteen operointiin ja kalustoon liittyvien kustannusten korvaamisesta sekä riskien kohdistumisesta sovitaan siten, että HSL:lle tai sen jäsenkunnille ei voi aiheutua HSL-alueen ulkopuolisesta liikenteestä ja kaluston käytöstä lisäkustannuksia tai uusia vastuita.

HSL:n ja Traficom:n välistä yhteistyötä koskeva pitkäaikainen puitesopimus sekä jokainen junakaluston vuokrausta tai yhteiskäyttöä edellyttävä uusi järjestely tuodaan erikseen HSL:n hallituksen päätettäväksi.

Ehdotus

Hallitus päättää

- a) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään ja allekirjoittamaan liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n kanssa tehtävän sopimuksen vuoden mittaisesta yhteistyöjärjestelystä, jossa HSL:n Sm5-junayksikköä käytetään valtion ostoliikenteessä Siuntion ja Hangon välillä, sekä hyväksymään ja allekirjoittamaan tämän järjestelyn edellyttämän muutoksen HSL:n ja Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n väliseen sopimukseen Sm5-junakaluston vuokrauksesta;
- b) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelemaan sopimusjärjestelyjä, joilla mahdollistetaan pitkäaikainen yhteistyö HSL:n ja Traficom:n välillä PSA-junaliikenteen järjestämisessä sekä siihen liittyvä julkisten kalustoyhtiöiden junakaluston vuokraaminen ja/tai yhteiskäyttö toimivaltaisten viranomaisten välillä;
- c) vahvistaa selostustekstin mukaiset sitovat periaatteet noudatettavaksi HSL:n ja muiden toimivaltaisten viranomaisten yhteistyöjärjestelyissä; sekä
- d) selvittää HSL:n järjestämän liikenteen käyttöön tulevaisuudessa tarvittavien Sm7-junien määrän ja valmistautua sopimaan Traficom:n ja Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n kanssa näiden junien tilaamisesta hankintasopimukseen sisältyvillä lisätilausoptioilla sekä junien vuokrauksesta ja rahoituksesta, mikäli järjestelyn kustannukset ja ehdot noudattavat edellä vahvistettuja periaatteita.

Päätös