

Junajäsenyyden periaatteet

Hallitus 21.04.2026

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

Junajäsenyyksmallin tausta ja merkitys

HSL on osallistunut valtion viranomaisten kanssa tulevaisuuden julkisen palvelun junaliikenteen järjestämisen ja tulevan kilpailutuksen valmisteluun (Raidereformi). Tässä yhteistyössä on tunnistettu, että HSL:n voisi olla tarkoituksenmukaista vastata tulevaisuudessa henkilöjunaliikenteen tilaajatehtävistä nykyistä toimivalta-alueeltaan laajemmin. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue, jossa pendelöinnin osuus on merkittävä, ulottuu erityisesti ratojen suunnassa paljon nykyistä HSL-alueetta ja Helsingin seutuakin pidemmälle.

Samalla on tunnistettu, että kaikki laajemman työssäkäyntialueen radanvarsikunnat eivät voi liittyä HSL:n jäseniksi nykyisen perussopimuksen mukaisesti. Järvenpää, Hyvinkää, Mäntsälä ja Vihti ovat ne lähijunaliikenteelle merkittävät Helsingin seudun kunnat, jotka voivat itse päättää jäseneksi liittymisestä. Tällä hetkellä Järvenpää selvittää jälleen mahdollista liittymistä, mutta muiden kohdalla asia ei ole edennyt lainkaan. Nykymallilla näiden tai muiden kuntien halukkuutta osallistua joukkoliikenteen kehittämiseen merkittävällä rahoitusosuudella, mikä on HSL-jäsenyyden ehto, vähentää oleellisesti valtion ilmaiseksi tarjoama junaliikenne.

Toisaalta Siuntion esimerkki osoittaa, että uudet reuna-alueen jäsenkunnat eivät nykyisellä junaliikenteen kustannusjyvityksen ja kuntaosuuksien laskentamallilla ole ongelmattomia tulijoita nykyisten jäsenkuntien kannalta. Siksi HSL on lähtenyt valmistelemaan uudenlaista, kaikille osapuolille kannattavaa kuntayhteistyön mallia seudullisen lähijunaliikenteen kehittämisen ja tulevan kilpailuttamisen perustaksi. Tästä junajäsenyyksmallista on viestitty Raidereformin tiedotuksen yhteydessä alueen kunnille ja järjestetty keskusteluja kuntien edustajien kanssa eri ratasuunnilla.

Valtion PSA-liikenteen tulevan hankinnan valmistelua ohjaava linjaus, jonka vahvisti talouspoliittinen ministerivaliokunta kesäkuussa 2025, on turvata nykyisen ostoliikenteen säilyminen 2030-luvulla valtion rahoituksella. Sen sijaan liikenteen lisäykset ja uudet yhteydet ovat mahdollisia vain kuntien rahoituksella, eikä uutta ostoliikennettä tulla järjestämään sellaisille yhteysväleille, joissa on jo VR:n markkinaehtoista junaliikennettä.

Nykyisin valtio vastaa HSL-alueen rajan ylittävien taajamajunien (R-, Z-, D-, T- ja H-junat) liikenteen tilaamisesta. Toimivaltaisena viranomaisena toimii nykyään liikenne- ja viestintävirasto Traficom, joka valmistelee parhaillaan kaiken valtion PSA-ostoliikenteen kilpailuttamista nykyisen VR:n kanssa suorahankintana tehdyn käyttöoikeussopimuksen päättyessä vuoden 2030 lopussa. HSL on mukana tässä liikenteessä merkittävänä rahoittajana; HSL-liput kelpaavat näissä junissa matkustukseen HSL-alueella, mistä HSL maksaa korvauksena VR:lle yli 15 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on enemmän kuin valtion maksama nettokorvaus näiden junien liikenteestä. Myös HSL-matkustajien osuus näissä junissa on merkittävä, ja HSL-alueeseen kuuluvan Jokelan (Tuusulan pohjoinen taajama) liikennepalvelu on täysin riippuvainen R-junista. Näin ollen HSL:llä olisi perusteita ottaa vahvempi rooli pääradan lähijunaliikenteen järjestämisessä jo nykyisen alueen palvelutason ja kohtuullisen kustannustason turvaamiseksi.

HSL:n näkemyksen mukaan lähijunaliikenne pääradalla olisi mahdollista järjestää kustannustehokkaammin ja palvelutason kehittäminen olisi mahdollista kohtuullisella lisärahoituksella, jos taajamaliikenne Riihimäen (ja Z-junalla Lahden) tasolle asti suunniteltaisiin ja hankittaisiin yhtenäisenä kokonaisuutena HSL-lähijunaliikenteen kanssa. Toisaalta valtion linjauksen on tulkittu tarkoittavan ilman vaihtoa Tampere – Helsinki välillä ajavien R-junien ja ruuhka-ajan Hämeenlinna – Helsinki välin D-junien jatkuvan nykyisellään. Junaliikenteen toimivalta-alueiden, linjastorakenteen ja kilpailukohteiden rajaamisen vaihtoehtoja arvioidaan vielä Traficom ja HSL:n yhteistyönä.

Länsiradan ensimmäisen vaiheen toteutuksesta odotetaan lopullista päätöstä lähiaikoina. Kun rata päättyisi Lohjalle, sille ei synny markkinaehtoista liikennettä, ja valtio ei nykyisen linjauksen perusteella tule järjestämään radalle ostoliikennettä. Siksi HSL on käynyt Lohjan ja Vihdin edustajien kanssa keskusteluja lähijunaliikenteen järjestämisestä, ja näillä kunnilla on vahva kiinnostus osallistua rahoitukseen, jotta niiden osittain maksama uusi rata ei jäisi ilman liikennettä. Junaliikenteen varmistaminen on tärkeää myös Espoolle, koska Histan uuden kaupunginosan rakentaminen on riippuvainen Länsiradan junaliikennepalvelusta. Jos Veikkolan aseman toteutuksesta ja rahoituksesta päätetään myöhemmin, Länsiradan lähijuna palvelisi myös Kirkkonummea. Länsiradan ja Rantaradan junaliikenteen yhteensovittaminen Espoon ja Helsingin välisellä rataosuudella voi myös olla tulevaisuudessa haastavaa. Näistä syistä HSL:n kannattaa olla aktiivinen Länsiradan liikenteen järjestämisessä ja edistää ratasuunnan kuntien välistä yhteistyötä.

Rantaradan suunnalla Hangon H-junaliikenne, sekä pendelivuorot Hanko – Karjaa että suorat Hanko – Helsinki yhteydet, ovat valtion ostoliikennettä. Ensi syksynä käynnistyy määräaikaisena kokeiluna HSL:n ja Traficom ja yhteistyönä järjestetty vaihdoton työssäkäyntiyhteys Hanko – Helsinki HSL:n Sm5-junalla ajettuna. Jos Rantaradalla on tulevaisuudessa tarvetta lisätä ostoliikennettä, esimerkiksi koko Länsiradan valmistumisen ja pikajunaliikenteen tarjonnan siirtymisen jälkeen, se on helpompi järjestää yhdessä Länsiradan ostoliikenteen kanssa osana HSL:n junaliikennekokonaisuutta.

Junajäsenyysmallin periaatteet

Uudenlainen yhteistyö- ja rahoitusjärjestely uusien kuntien kanssa edellyttäisi joka tapauksessa HSL:n perussopimuksen muuttamista. Siksi sen valmisteluun ja käyttöönottoon on varattava riittävästi aikaa. Mikäli kiinnostuneita ovat tässä vaiheessa vain Vihti ja Lohja, valmistelulla ei ole vielä kiirettä. Neuvottelujen edistämiseksi on kuitenkin tarpeen vahvistaa HSL:n nykyisten jäsenkuntien edun mukaiset periaatteet, joiden pohjalta junajäsenyysmallia tarkennetaan.

Lähtökohta junajäsenyydelle on, että se toteutuisi osana HSL:n ja valtion välistä yhteistyötä tulevaisuuden lähijunaliikenteen järjestämisessä. Mallin taloudellisen kestävyys kannalta on oleellista, ettei valtio ainakaan vähennä rahoitustaan, vaikka kunnat sitoutuisivat omaan rahoitukseen liikennetarjonnan kehittämiseksi.

Keskeinen periaate on, että nykyisen HSL-alueen ulkopuolelle ajettavasta junaliikenteestä ei aiheutuisi lisäkustannuksia tai uusia vastuita HSL-jäsenkunnille, eli ristisubvention sijasta liikennealueen laajenuksella tavoiteltaisiin tuottavuushyötyjä junaliikenteen suunnittelusta, tehokkaammasta operoinnista ja paremmista kilpailun edellytyksistä. Järjestettävän liikenteen tulisi luonnollisesti parantaa saavutettavuutta, joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kestävästä liikkumisesta edellytyksiä Helsingin seudulla ja laajemmalla työssäkäyntialueella.

Junaliikenteen järjestäminen edellyttää pitkäaikaisia rahoitussitoumuksia, koska liikennöintisopimukset ovat tyypillisesti 7–10 vuoden pituisia, ja junakaluston, varikoiden ja asemainfran investoinnit tehdään vuosikymmenien kuoletusajalla.

Laajemman alueen liikenteen järjestämisen edellytys on, että HSL vuokraa valtion kalustoyhtiön Sm7-junia ja sitoutuu niiden rahoitukseen pitkäaikaisella hankintayhteistyöjärjestelyllä, jota on kuvattu seuraavassa päätössiassa. Lisäksi tasapuolisuus edellyttää, että kaikki kunnat, joita ratasuunnan junaliikenne palvelee, ovat mukana samoilla pelisäännöillä. Siksi junajäsenyydestä ei voisi irtautua omalla päätöksellä kuten nykyisin HSL:n jäsenyydestä, vaan sitoutumisen tulisi vastata HSL:n pitkäaikaisia kustannusvastuita.

Toisaalta junajäsenyyden perusajatus on, että kunta maksaa vain junaliikenteen järjestämiseen ja matkustukseen liittyviä kustannuksia. HSL ei järjestäisi kunnan alueelle linja-autoliikennettä tai muuta julkista liikennettä. Kunta ei maksaisi osuutta muista kuin junaliikennettä palvelevista HSL:n yleiskustannuksista, eikä myöskään osuutta muun HSL-liikenteen infrakorvauksista.

Junajäsenkuntalaisille myydyillä subventoiduilla lipuilla ei myöskään olisi vaihto-oikeutta muuhun HSL-liikenteeseen, vaan ne kelpaisivat pelkästään junaan runkomatkalle, ja jatkoyhteyksiin olisi ostettava lisäksi HSL-lipputuote; kuitenkin samasta HSL:n lipunmyyntisovelluksesta eri yhdistelmien ostaminen olisi helppoa. Kunnalla olisi vaikutusmahdollisuus junalipun hintaan päättämänsä subventiotason perusteella, mutta HSL vastaisi koko lippujärjestelmän hinnoittelurakenteen, lipputuotteiden ja asiakasryhmien pysymisestä johdonmukaisina ja yhtenäisinä. Junalippujen tulot kohdistuisivat kunnalle matkan pääteaseman perusteella.

Junaliikenteen kustannusten kohdistaminen tehtäisiin junalinjoittain HSL-alueen ulkopuolisen linjaosuuden suoritekustannusten ja junakaluston kiinteiden kustannusten perusteella siten, että kunnan maksuosuus perustuu ensisijaisesti sitä palvelevan yhteysvälin pituuteen. Vain tällä periaatteella saadaan pitkien linjojen vähiten käytettyjen häntien tuottama alijäämä kohdistettua läpinäkyvästi. Mikään yksinkertainen ja kaavamainen malli ei kuitenkaan johda kaikilla ratasuunnilla kaikkien kuntien kannalta hyväksyttävään ja oikeudenmukaiseen kustannusjakoon, joten maksuosuuksia olisi perusteltua tasoittaa kunnan tai asemanseudun asukasmäärän ja/tai asemakohtaisen matkustuksen perusteella. Lopullinen kustannusjakomalli käsiteltäisiin aikanaan HSL:n perussopimuksen muutoksessa, ja se tulisi myös vahvistettavaksi sekä HSL:n hallituksen että sopimukseen liittyvien junajäsenkuntien päätöksillä.

Vertailukohdaksi kuntayhteistyön merkitykselle junaliikenteen kehittämisessä voidaan todeta, että kaikki Turun ja Tampereen välisen ratayhteyden vaikutusalueen kunnat ovat hyväksyneet periaatteen lisäliikenteen rahoittamiseksi, mikäli valtio suostuu ostojunaliikenteen lisäämiseen tulevassa kilpailutuksessa.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) vahvistaa junajäsenyyksimallin valmistelua ohjaavat sitovat periaatteet selostustekstin mukaisesti; sekä

b) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelemaan Traficomien, mahdollisten junajäsenkuntien ja nykyisten jäsenkuntien kanssa junajäsenyyden edellyttämiä sopimusjärjestelyjä edellä vahvistettuja periaatteita noudattaen.

Päätös