

26.11.2025 (01.12.2025)

Kooste Rantaratatyöryhmälle

Tämä kooste on laadittu Rantaratatyöryhmälle. Kooste on katselmoitu puhelinkeskustelussa Suoknuuti-Gröndahl 28.11.2025 sekä Nyrkin etätapaamisessa 28.11.2025. Kooste on päivitetty näiden keskustelujen huomioilla sekä Anna-Kaisa Kauppisen 1.12.2025 sähköpostin huomioilla.

1 Johdanto

Tähän koosteeseen on koottu Rantaratatyöryhmän ja Nyrkin keskusteluista yhteenvedo tavoitteena luoda käsitys Rantaradan henkilöjunaliikenteen tulevaisuudesta 2030-luvulla Rantaratatyöryhmän keskusteluun 4.12.2025.

2 Nykytila

Rantaradan henkilöjunaliikenteen nykytila on kuvattu tiivistetysti koosteessa: ”Kooste Rantaradan junaliikenteen vaihtoehtoista 2030-luvulla”, jossa vaihtoehto ”VE0 – nykytilanne” kuvaa junaliikenteen nykytilan. Nykytilanteessa Rantaradan junaliikenteen muotoja on neljä:

- Markkinaehtoisena kaukojunat välillä Helsinki-Turku, jotka pysähtyvät lähinnä Karjaalla sekä muutamat niistä myös Kirkkonummella. Kaukojunia operoi VR.
- Valtion ostopalveluna (Etelä-Suomen taajamajunaliikenne) välillä Hanko-Karjaa. Ostopalvelua operoi VR.
- Valtion ostopalveluna kokeilumuotoisesti välillä Hanko-Helsinki kolmena päivänä viikossa. Ostopalvelua operoi VR.
- HSL-lähijunaliikenne HSL-alueella (Kirkkonummi ja Siuntio). HSL-liikennettä operoi VR.

Kaukojunien vuoroja välillä Helsinki – Karjaa on arkipäivänä (aikataulu 27.11.2025) 15 kpl molempiin suuntiin sekä sama määrä välillä Karjaa - Turku. Ostopalvelujunien vuoroja välillä Hanko-Karjaa on arkipäivänä (aikataulu 27.11.2025) 7 kpl molempiin suuntiin.

Ostopalvelujunien osalta välillä Hanko-Helsinki operointi muuttuu vuoden 2026 aikana kokeilusta päivittäiseksi vuoteen 2030 saakka ja väli tulee osaksi 2030-luvun ostopalvelusopimusta, jonka valtio rahoittaa täysimääräisesti. Tarkempi juna-aikataulu määräytyy hallituksen päätöksen toimeenpanon yhteydessä.

HSL:n suoria Y-junan vuoroja välillä Siuntio-Helsinki on arkipäivänä (aikataulu 26.11.2025) 9 kpl ja välillä Helsinki-Siuntio (aikataulu 27.11.2025) 8 kpl. Vastaavasti vuoroja välillä Kirkkonummi-Helsinki on arkipäivänä (aikataulu 27.11.2025) 50 kpl (laskennallinen 30 min vuoroväli) ja välillä Helsinki-Kirkkonummi (aikataulu 27.11.2025) 49 kpl.

3 Liikennevaihtoehdot 2030-luvulla kilpailutuksen jälkeen

Rantaratatyöryhmä selvitti kuntien näkemyksiä eri liikennevaihtoehtoihin seitsemän vaihtoehdon osalta seuraavasti:

- VE0 - nykytilanne
- VE0- - nykytilanne miinus, varikkojunat eivät liikennöi
- VE1 - nykytilanteen parannus ns. ”Rantaratatyöryhmän tavoitetila”

26.11.2025 (01.12.2025)

- VE2 - H-junien liikenne päättyy Kirkkonummelle
- VE3 - Länsirata on valmis ja kaukojunat ovat poistuneet
- VE4 - H-aluejuna kaukojunien korvaajana
- VE5 - H-aluejuna kaukojunien korvaajana Kirkkonummelle saakka

Kuntien vastauksien yhteenvetona on, että VE0 - Nykytila ja VE1/KVA - Nykytilanteen parannus ns. ”Rantaratatyöryhmän tavoittila” yhdellä junayksiköllä saivat myönteisimmän vastaanoton. Vaihtoehdot, joissa ei ollut kaukojunaliikennettä saivat kielteisen vastaanoton Hangon ja Raaseporin osalta. Kahden junayksikön vaihtoehdot saivat Siuntiolta kielteisen vastaanoton sekä systemaattisesti kielteisemmän vastaanoton yhden junayksikön vastaaviin nähden. Kaukojunittomista vaihtoehdoista VE5 sai Kirkkonummelta myönteisen vastaanoton.

4 Keskeiset kuntien kysymykset 2030-luvun junaliikenteelle

Rantaratatyöryhmän kuntien keskeiset kysymykset 2030-luvun junaliikenteelle tiivistyvät seuraaviin kokonaisuuksiin (koreihin):

1. Kaukojunaliikenteen jatkuminen Rantaradalla nykyisellä palvelutasolla riippumatta siitä, että toteutuuko Länsirata kokonaisuutena tai ei.
2. Valtion ostopalveluiden toteutuminen nykymuotoisena välillä Hanko-Karjaa sekä hallituksen tekemän päätöksen mukaisena välillä Hanko-Helsinki.
3. HSL-liikenteen toteutuminen suunnitellusti 4 junaa per tunti Kirkkonummelle ja 1 juna per tunti Siuntioon. Junavuorot per suunta.

Edellä oleviin kokonaisuuksiin liittyy vielä kysymyksiä, joita on tarve tarkemmin tarkastella.

4.1 Kaukojunaliikenne

Nykyinen kaukojunaliikenne on lähtökohtaisesti riittävä Rantaratatyöryhmän kunnille, joskin kaukojunan pysähtyminen nykyistä useammin Kirkkonummella ja mahdollisesti myös Siuntiossa tulee tarkemmin selvittää.

Kaukojunaliikenteen keskeinen kysymys on liikenteen jatkuminen Rantaradalla myös Länsiradan valmistuttua kokonaisuutena Espoosta – Saloon, jolloin kaukojunaliikenne välillä Helsinki-Turku avautuu myös Länsiradalla. Rantaratatyöryhmän kuntien, erityisesti Raaseporin ja Hangon, osalta kaukojunaliikenteen tulee jatkua Rantaradalla Turun suuntaan myös Länsiradan valmistuttua.

4.2 Ostopalveluliikenne

Ostopalveluiden osalta Rantaratatyöryhmä lähtee siitä, että junaliikenne välillä Hanko-Karjaa säilyy nykyisellään 2030-luvulla. Tämä näkemys on todettu myös Traficommin kanssa pidetyssä tapaamisessa olevan junaliikenteen tulevan kilpailutuksen mukainen.

Vastaavasti ostopalveluna toteutettu junaliikenne välillä Hanko-Helsinki toteutuu hallituksen tekemän päätöksen mukaisesti 2030-luvulla osana ostopalvelusopimusta, jonka valtio rahoittaa täysimääräisesti. Yksityiskohdat palvelutasosta tarkentuvat toimeenpanon yhteydessä.

Ostopalveluliikenteen osalta tarkempi selvitys tulee tehdä Hanko-Helsinki -liikenteen aikatauluista ja niiden riittävydestä alueen kuntien tarpeisiin. Rantaratatyöryhmä edellyttää, että Rantaradan

26.11.2025 (01.12.2025)

ostopalveluliikenteeseen kohdennettu junakalusto ja siihen liittyvät resurssit tulee hyödyntää täysimääräisesti Hanko-Karjaa - ja Hanko-Helsinki -välien liikenteessä ja että ostopalvelu sisältää lippuyhteistyön HSL:n kanssa.

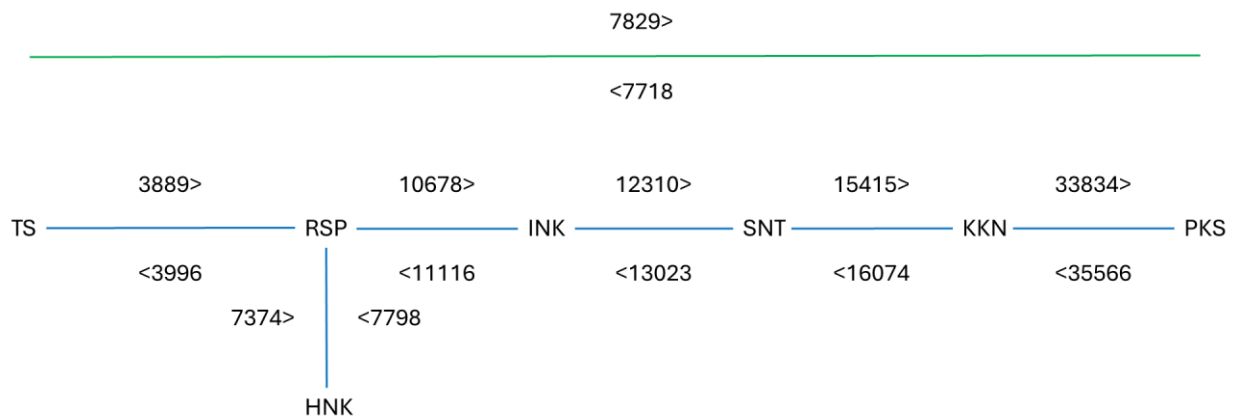
4.3 HSL-liikenne

HSL-liikenteen osalta suunniteltu 4 junaa per tunti Kirkkonummelle ja 1 juna per tunti Siuntioon, jossa junavuorot ovat per suunta, on riittävä palvelutaso Kirkkonummelle ja Siuntiolle. Kirkkonummen osalta palvelutaso tarkoittaa liki metromaista yhteyttä Helsingin suuntaan.

Siuntion osalta keskeistä on, että suunniteltu palvelutaso toteutuu nykyisen Y-junan palvelutasolla suorana yhteytenä Helsinkiin/Helsingistä ilman vaihtoja ja viiveitä matka-ajassa. Siuntion osalta matka-aika on kriittinen junaliikenteen kilpailussa autoilun kanssa.

5 Liikkumisen volyymi Rantaradan ympäristössä

Rantaratatyöryhmä on aikaisemmin hankkinut Telian tarjoamaa liikkumistietoa. Alla olevassa kuvassa on tämän tiedon pohjalta laadittu näkymä Rantaradan ympäristön liikkumisen volyymistä. Kuvan liikkumisvolyymit ovat laskennallisia kuntavälien liikkumisvolyymien kertymätietoja hankituista kunta-kunta -tiedoista laskettuna. Liikkumistiedot ovat heinäkuulta 2021.



Kuvasta voi huomata, että Turku-Salo -seudun ja Raaseporin välinen liikkumisvolyymien kertymä on suhteellisesti alhainen muiden välien kertymiin nähden. Liikkumisvolyymien perusteella markkinaehtoinen kaukojunaliikenne välillä Turku-Helsinki voi kohdata kannattavuushaasteen silloin, kun Länsirata tarjoaa nopeamman kaukojunaliikenteen yhteyden Turku-Salo -seudun ja pääkaupunkiseudun matkustajille. Rantaratatyöryhmän kunnista kertyvä matkustajapotentiaali voi jäädä kaukojunaliikenteen markkinaehtoisuudelle liian alhaiseksi.

Tiedossa on, että nykyisellä kaukojunaliikenteen operaattorilla on käytössään nykytilanteen todelliset lipunmyyntitilastot, joiden perusteella kannattavuutta voi myös arvioida. Näiden tilastotietojen rajoitteena on kaukojunille vähäiset nousun mahdollistavat asemat Rantaratatyöryhmän kunnissa (käytännössä vain Karjaa).

Kaukojunaliikenteen osalta tulee Rantaratatyöryhmässä ratkaista suhtautuminen tilanteeseen, jossa Rantaradan kaukojunaliikenne ei täytä markkinaehtoisuudelle osoitettuja määräytyksiä.

26.11.2025 (01.12.2025)

6 Ratkaisuvaihtoehdot keskeisiin kysymyksiin 2030-luvun liikenteelle

Valtion ostopalvelut rajaavat välin Hanko-Karjaa ja välin Hanko-Helsinki vuorovälit näille väleille osoitetun valtion rahoituksen mukaisesti. Rantaratatyöryhmän kuntien arvioitavaksi tulee näin saatavan palvelutason riittävyys suhteessa alueen matkustajien tarpeisiin. Huomattavaa on, että valtion ostopalvelut ovat riippuvaisia valtion taloudellisesta asemasta rahoittaa näitä palveluita. Hanko-Helsinki-välin ostopalvelu toteutetaan HSL:n kanssa lippuyhteistyönä siten, että HSL-lipulla voi matkustaa HSL-alueella myös näissä ostopalvelujunissa. Lippuyhteistyöstä mahdollisesti syntyvät kustannukset Kirkkonummelle ja Siuntiolle minimoidaan.

HSL-liikenteen osalta Kirkkonummen palvelutaso vastaa Rantaratatyöryhmässä esillä ollutta tavoitetta 4 junaa per tunti eli parhaimmillaan noin 15 min vuoroväliä. Vastaavasti Siuntion osalta palvelutaso 1 juna per tunti vastaa työryhmässä esillä ollutta tavoitetta, kun junat ovat vaihdottomia välillä Siuntio-Helsinki.

Kaukojunaliikenteen osalta nykytilan jatkuminen on riittävä palvelutaso Rantaradalla, varsinkin Espoon kaupunkiradan valmistumisen jälkeisessä tilanteessa. Rantaratatyöryhmälle ratkaistava kysymys on suhtautuminen kaukojunaliikenteen tilanteeseen, kun Länsirata on valmistunut kokonaisuudessaan ja kaukojunaliikenne välillä Helsinki-Turku alkaa Länsiradalla. Vaihtoehtojen kartoituksessa kaukojunien poistuminen kokonaan ja niiden korvaaminen aluejunilla eivät saaneet kannatusta, varsinkin Raaseporin ja Hangon vastauksissa. Mikäli markkinaehtoinen kaukojunaliikenne ei ole mahdollista nykyisellä palvelutasolla Länsiradan valmistumisen jälkeen, tulee korvaava vaihtoehto valittavaksi. Alla muutamia lähtökohtia tämän ratkaisun mietintään:

- Kaukojunat eivät kulje ollenkaan Rantaradalla. Todettu ei mahdolliseksi
- Kaukojunat korvautuvat aluejunilla. Todettu ei mahdolliseksi
- Kaukojunien vuoroväliä kasvatetaan. Selvitettäväksi tulee, riittääkö tämä toimi markkinaehtoisuuden säilyttämiseksi
- Lippujen hinnankorotus. Selvitettäväksi tulee, onko vaadittava korotustarve riittävän alhainen säilyttämään riittävän matkustajavolyymin Rantaradan kaukojunaliikenteessä
- Valtion tuki kaukojunaliikenteelle. Selvitettäväksi tulee, onko mahdollista ylipäänsä laajentaa tuen saajien määrää ja millainen mahdollinen palvelutason lasku silloin olisi
- Alueen kuntien tuki kaukojunaliikenteelle. Selvitettäväksi tulee, onko tällaista jo harjoitettu jossain päin Suomea ja millainen tämä järjestely on ollut
- Kaukojunan pysähtyminen nykyistä useammin Kirkkonummella ja mahdollisesti myös Siuntiossa

Tällä hetkellä Rantaradan henkilöjunaliikennettä suunnitellaan monella tasolla, kuten Traficomin aluejunaliikenteen kilpailutuksen valmistelussa sekä HSL-alueen junaliikenteen suunnittelussa Espoon kaupunkiradan valmistumisen jälkeen. Molemmilla suunnitteluilla on vaikutusta mahdollisiin kuntien henkilöjunaliikenteen kustannuksiin. Realistista on huomioida, että kunnille kohdentuvat kustannukset voivat muuttaa tässä esitettyä tavoitetilaa, esimerkiksi Kirkkonummen tai Siuntion HSL-liikenteen osalta tai Rantaradan kaukojunaliikenteen osalta.

26.11.2025 (01.12.2025)

7 Nyrkin esitys Rantaratatyöryhmälle

Edellä olevan perustella Nyrkin ehdotus Rantaratatyöryhmälle on seuraava.

1. Tavoitetila Rantaradan henkilöjunaliikenteelle 2030-luvulla:

- Junaliikenne väleillä Hanko-Karjaa ja Hanko-Helsinki toteutetaan valtion ostopalveluina 2030-luvulla osana ostopalvelusopimusta, jonka valtio rahoittaa täysimääräisesti. Hanko-Helsinki -välin ostopalvelu toteutetaan HSL:n kanssa lippuyhteistyönä siten, että HSL-lipulla voi matkustaa HSL-alueella myös näissä ostopalvelujunissa.
- HSL-liikenne toteutetaan 2030-luvulla tehtyjen suunnitelmien ja Rantaratatyöryhmän tavoitteiden mukaisesti 4 juna per tunti Kirkkonummelle ja 1 juna per tunti Siuntioon vaihdottomana. Molemmat suuntaansa.
- Kaukojunaliikenne Rantaradalla pidetään 2030-luvulla nykyisellään, arkipäivänä 15 junavuoroa per päivä suuntaansa.

2. Tehtävät selvitykset:

- Hanko-Helsinki -liikenteen osalta tehdään tarkempi selvitys junaliikenteen aikatauluista ja niiden riittävydestä alueen Rantaratatyöryhmän kuntien tarpeisiin. Selvityksessä määritetään aikataulun tavoitetila junien saapumiselle Helsinkiin sekä junien lähtemiselle Helsingistä, molemmat arkipäivinä sekä viikonloppuna.
- Mikäli Länsirata saa hyväksynnän kaikissa sopimuksen kunnissa, laaditaan selvitys Länsiradan vaikutuksista Rantaradan kaukojunaliikenteeseen. Selvityksessä huomioidaan ainakin seuraavat:
 - Kaukojunat eivät kulje ollenkaan Rantaradalla. Todettu ei mahdolliseksi selvityksen perusteluin
 - Kaukojunat korvautuvat aluejunilla. Todettu ei mahdolliseksi selvityksen perusteluin
 - Kaukojunien vuoroväliä kasvatetaan. Selvitetään, riittääkö tämä toimi markkinaehtoisuuden säilyttämiseksi
 - Lippujen hinnankorotus. Selvitetään, onko vaadittava korotustarve riittävän alhainen säilyttämään riittävän matkustajavolyymin Rantaradan kaukojunaliikenteessä
 - Valtion tuki kaukojunaliikenteelle. Selvitetään, onko mahdollista ylipäänsä laajentaa tuen saajien määrää ja millainen mahdollinen palvelutason lasku silloin olisi
 - Alueen kuntien tuki kaukojunaliikenteelle. Selvitetään, onko tällaista jo harjoitettu jossain päin Suomea ja millainen tämä järjestely on ollut
 - Kaukojunan pysähtyminen nykyistä useammin Kirkkonummella ja mahdollisesti myös Siuntiossa

3. Kysymykset Rantaratatyöryhmän kunnille:

- Kysytään Rantaratatyöryhmän kuntien reunaehdot Rantaradan kaukojunaliikenteelle, kuten halukkuus osallistua liikenteen kustannuksiin sekä edellytettävä vähimmäispalvelutaso.
- Kysytään Rantaratatyöryhmän kuntien kanta edellä oleviin toimintasuunnitelman kohtiin, voidaanko tällä toimintasuunnitelmalla edetä.

26.11.2025 (01.12.2025)

4. Rantaratatyöryhmän kuntien yhteinen kanta Rantaradan junaliikenteelle 2030-luvulla:

- Mikäli edellä olevat kohdat saavat Rantaratatyöryhmän kuntien hyväksynnän laaditaan Rantaratatyöryhmässä edellä olevien kohtien perusteella Rantaratatyöryhmän kuntien yhteinen kanta Rantaradan junaliikenteelle 2030-luvulla.
- Mikäli yhteinen kanta hyväksytään, niin Nyrkki viestii yhteisen kannan keskeisille sidosryhmille viipymättä.

8 Rantaratatyöryhmän esitys kunnanhallituksille (luonnos keskusteluun)

Rantaratatyöryhmä esittää hyväksyttäväksi kohdassa 7 olevan toimintasuunnitelman (esitys kahdella dialla) yhteisen kannan valmistelemiseksi Rantaradan junaliikenteelle 2030-luvulla.