

# Valtuustoaloite henkilöliikenteen edistämiseksi Hyvinkää-Hanko radalla

Valtuusto 27.01.2021 § 15

Perussuomalaisten valtuustoryhmä ja 6 allekirjoittajaa esittävät valtuustoaloitteessa henkilöliikenteen edistämistä Hanko–Hyvinkää-radalla. Aloitteen mukaan tämä edistäisi poikittaisliikennettä Uudellamaalla.

## Päätös

Aloite lähetettiin kunnanhallitukselle valmisteltavaksi.

Elinvoimalautakunta 27.04.2021 § 38  
143/00.02.00.02/2021

Aloitteessa esitetään, että Hanko-Hyvinkää sähköistetään. Tässä vaiheessa olisi radanvarsikuntien syytä selvittää henkilöliikenteen mahdollisuus radalla. Olisi hyvä, että Nurmijärvin olisi raideliikenteen varrella. Radan henkilöliikenne edistäisi huomattavasti poikittaisliikennettä Uudellamaalla ja lisäksi työmatkaliikenteen palveluita. Liikennöinti voitaisiin hoitaa joko VR:n ostopalveluna tai kuntien yhteistyönä, jossa kunnat vuokraisivat kalustoa eri toimijoilta. Henkilöliikenteen avulla saataisiin radan sähköistyksestä irti kaikki hyöty. Nyt tavaraliikenteen puolella on jo yksityinen toimija VR:n lisäksi ko. radalla. Väyläviraston mukaan radan sähköistys ja tasoristeyksen poistamiset/parantamiset valmistuvat 2024 mennessä

## Esittelijä

Tekninen johtaja

## Esitys

Elinvoimalautakunta esittää kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että valtuustoaloitteeseen henkilöliikenteen edistämiseksi Hanko-Hyvinkää radalla annetaan seuraava vastaus:

Hanko-Hyvinkää-rata kulkee Hangosta Raaseporin, Lohjan, Vihdin ja Nurmijärven kautta Hyvinkäälle. Hangon suunnalta tultaessa Karjaalle, jossa voidaan vaihtaa Helsingin suuntaan menevään junaan. Nurmijärveltä voitaisiin lähinnä Röykän ja Rajamäen alueelta suuntautua joko Hyvinkään tai Hangon suuntaan.

Nykytila ja kehittämishankkeet

Hanko-Hyvinkää -rata on yksiraiteinen sähköistämätön rautatie. Rataosalla Hyvinkää-Karjaa kulkee vain tavaraliikennettä. Karjaa-Hanko -osuudella liikennöi myös ostosopimuksiin perustuvaa henkilöliikennettä, jossa matkoja tehtiin vuonna 2017 noin 100 000. Radan tärkeimpiä kuljetuksia ovat metsäteollisuuden paperin vientikuljetukset. Hyvinkään ja Karjaan välillä henkilöliikennettä on viimeksi ollut 1980-luvun alussa.

Nykyisin Hanko-Hyvinkää-radalla on henkilöliikennettä välillä Hanko-Karjaa 7 vuoroa suuntaansa arkisin ja viikonloppuisin kuusi vuoroa. Liikennettä hoidetaan kiskobussilla, jossa on noin 60 istumapaikkaa ja 60 seisomapaikka. Ko. henkilöjunaliikenne on tappiollista. Liikenne- ja viestintäministeriö päättää vuosittain, millä hinnalla ja tasolla tappiollista junaliikennettä ostetaan ympäri Suomea.

Hanko-Hyvinkää radan sähköistystyöt valmistuvat vuonna 2024. Sähköistelyllä rataosuudella käytetään jatkossa sähkökäyttöisiä lähijunia, joissa on noin 200 istumapaikkaa.

### Radan tekninen kyky

Radan tekninen kunto on todennäköisesti hyvä, sillä rataa peruskorjattiin tavaraliikenteen tarpeisiin 1990-luvulla. Sähköistämisen myötä raidekäytävässä voidaan liikennöidä sähkömoottorivaunuilla, joiden tarjonta on moottorivaunuja huomattavasti parempi. Radan yksiraiteisuus ei muodostune esteeksi henkilöliikenteelle, mutta henkilöliikenteen käynnistäminen edellyttäisi todennäköisesti kohtaamispaikan rakentamista Rajamäen ja Nummelan väliselle osuudelle. Uuden kohtaamispaikan myötä liikenteen vuorovälin ei pitäisi muodostua ongelmaksi, sillä maankäyttö ei mahdollista tulevaisuudessakaan tiheää liikennöintiä. Hangon ja Karjaan välisessä liikenteessä vuoroväli on yli kaksi tuntia. Lisäksi henkilöliikenteen avaaminen oletettavasti edellyttäisi uusien laitureiden rakentamista.

### Maankäyttö

Rata yhdistää kaksi merkittävää Uudenmaan keskusta, Lohjan ja Hyvinkään. Nurmijärvellä asukkaiden ja työpaikkojen määrät raidekäytävässä ovat vähäisiä. Rajamäen taajama-alueen väestömäärä on noin 8000, Röykässä väestömäärä on noin 3000. Väestö- ja työpaikkamäärien kasvun raidekäytävässä ennakoidaan olevan tulevaisuudessa maltillista. Koko kunnan kasvun ennustetaan hidastuvan ja kasvun painopiste tulee jatkossakin olemaan kunnan eteläosissa. Henkilöliikenteen käynnistäminen lisäisi todennäköisesti raidekäytävän vetovoimaa mutta varsin rajallisesti.

### Työmatkaliikenne

Joukkoliikennettä käytetään erityisesti työmatkaliikenteessä. Nurmijärven työllinen työvoima (ansiotyössä olleet 18 – 74 vuotiaat) oli noin 20 000 henkilöä vuoden 2018 lopussa. Työmatkoista yli puolet suuntautui pääkaupunkiseudulle, kotikunnassa eli Nurmijärvellä työskenteli lähes 35 %.

Henkilöliikenteen kehittämisen kannalta suurin haaste on se, että radan suuntaus on päinvastainen Nurmijärven pääasointivirtoihin, jotka suuntautuvat etelään Vantaalle, Helsinkiin ja Espooseen. Yhdyskuntarakenteellisesti raidekäytävä on seudun pääkeskuksen reunavyöhykettä, jossa joukkoliikenteen suurin potentiaali on työ- ja opiskeluliikenteessä. Vaikka Hyvinkää ja Lohja ovat merkittäviä työpaikkakeskittymiä, on työmatkaliikenne Nurmijärveltä näihin suuntiin kohtuullisen vähäistä hieman noin 850 pendelöijää (2018). Junaliikenteen harva vuoroväli ja mm. työpaikkojen sijainti suhteessa asemiin heikentävät entisestään yhteyden edellytyksiä.

Nurmijärven alueelta Hanko-Hyvinkää radan käyttäjiä työmatkaliikenteen osalta voisi teoreettisesti olla enintään 850. Kun kunnan työmatkaliikenteestä suuntautui pääkaupunkiseudulle yli 10 000, niin Hanko-Hyvinkää radan potentiaalisten käyttäjien osuus olisi enimmillään alle 10 % pääkaupunkiseudulle suuntauvasta työmatkaliikenteestä. Kunta tukee linja-autoliikenteen järjestämistä noin 3,6 milj. eurolla talousarvion 2021 mukaan.

### Haasteet ja muut kehittämishankkeet

Hanko-Hyvinkää-radon sähköistys tuo säästöjä tavaraliikenteelle ja luo edellytyksiä sen kehittämiseen. Sen sijaan henkilöliikenteen matkustajamäärät jäisivät varsin vähäisiksi.

Raideliikennelain mukaan raideliikennettä Suomen rataverkolla voi kilpailuttaa ja tilata vain LVM ja

HSL. Kuntien yhteisen tai maakunnallisen toimijan vastuurooli edellyttäisi lakimuutosta.

Muut raideliikenteen kehittämishankkeet parantaisivat henkilöliikenteen käynnistämisen edellytyksiä. Kehärata-Klaukkala-Rajamäki raideyhteyden rakentaminen mahdollistaisi liikennöinnin Hyvinkäälle. Turun oikoradan rakentaminen saattaisi synnyttää kysyntää myös Lohja-Hyvinkää välin kehittämiseksi.

Yhteenvedo

Radan henkilöliikennepotentiaali on nykytilanteessa pieni. Kunnan joukkoliikenteen kehittämisen kannalta panostaminen etelän suunnan linja-autoyhteyksiin on raidekäytävän kehittämistä tärkeämpää. Tämä ei poissulje jonkinlaista henkilöliikennettä radalla pidemmällä aikavälillä, jonka valmiuksia kannattaa edistää raidekäytävän kuntien ja valtion toimijoiden kanssa käytävissä keskusteluissa.

Kunnan kannattaa kuitenkin edistää eri foorumeilla henkilöliikenteen aloittamista Hanko-Hyvinkää-radalla, mikäli Liikenne- ja viestintäministeriö ostaisi liikennöinnin VR:ltä tai joltain muulta toimijalta.

Elinvoimalautakunta esittää, että edellä todetun lisäksi aloite ei anna aihetta muihin toimenpiteisiin ja että se aloitteena todetaan loppuun käsitellyksi.

**Valmistelija**

Yleiskaavapäällikkö Anita Pihala, puh. 040 317 2045

**Päätös**

Esitys hyväksyttiin.