



**Selvitys Helsingin
seudun liikenteen
(HSL) jäsenyydestä
Sipoon kunta**

27.4.2026

Sisällysluettelo

1 Johdanto.....	1
2 Joukkoliikenteen järjestäminen Uudellamaalla.....	2
2.1 Yleistä joukkoliikenteestä.....	2
2.2 Joukkoliikenteen järjestämistavat.....	2
2.3 Toimivaltaiset viranomaiset.....	4
2.3.1 Linja-autoliikenne	4
2.3.2 Henkilöjunaliikenne	6
2.4 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).....	6
2.4.1 Kuntayhtymän toiminta ja tehtävät.....	6
2.4.2 Lippu-, maksu- ja infojärjestelmät.....	8
2.4.3 Lipputuotteet ja hinnat.....	9
2.4.4 Toimintatulot ja -menot	10
2.4.5 Kuntayhtymän jäsenyyden ominaisuuksia	12
2.5 Esimerkkejä joukkoliikenteen järjestämisestä Uudenmaan kunnissa.....	13
2.5.1 Järvenpää.....	13
2.5.2 Länsi-Uusimaa	14
2.5.3 Nurmijärvi	15
2.5.4 Porvoo.....	15
2.5.5 Raasepori.....	16
3 Sipoo HSL-kuntayhtymän jäsenenä.....	17
3.1 Historiaa.....	17
3.2 Palvelutaso.....	18
3.3 Joukkoliikennelinjasto.....	19
3.4 Matkustajamäärät	21
3.5 Kuntaosuus.....	22
3.5.1 Kuntaosuuden muodostumisen periaatteet.....	22
3.5.2 Asukaskohtainen kuntaosuus.....	24
3.5.3 Kuntaosuuden kehitys.....	24
3.6 Lippujen hintakehitys	26
3.7 Henkilöjunaliikenteen edistäminen Kerava–Nikkilä-radalla.....	28
4 Liikenne ja liikkuminen Sipoossa ja lähialueilla	31
4.1 Matkojen suuntautuminen.....	31
4.2 Kulkutapaosuus.....	33

4.3 Tyytyväisyys joukkoliikennepalveluihin.....	35
4.4 Joukkoliikenteen lippuhintojen vertailu.....	36
4.5 Kuljetuskustannukset.....	37
5 HSL:stä eroaminen ja sen vaikutukset.....	39
5.1 Eroamisprosessi	39
5.2 Eroamisen vaikutukset	39
6 Yhteenveto ja johtopäätökset.....	45
7 Lähdeluettelo.....	47

1 Johdanto

Tämä selvitys tarkastelee Sipoon kunnan jäsenyyttä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymässä (HSL) sekä siihen liittyviä mahdollisia vaihtoehtoja vaikutuksineen. Selvitys on toteutettu kirjallisuustutkimuksena, ja sen tueksi on koottu tilastotietoa Sipoon HSL-jäsenyydestä muun muassa kustannusten, matkustajamäärien ja lippuhintojen osalta. Lisäksi tietopohjaa on täydennetty kyselyllä, joka kohdistettiin HSL:n ulkopuolisille Uudenmaan kunnille vertailun mahdollistamiseksi.

Tarkastelussa on pyritty huomioimaan kattavasti joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvät relevantit näkökulmat, sillä joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvät ratkaisut muodostavat laajan ja moniulotteisen kokonaisuuden. Kyse ei siis ole yksinkertaisesta laskelmasta vaan monimutkaisesta asiakokonaisuudesta. Selvitys sisältää kattavan nykytilan kuvauksen ja sen pohjalta esitetyn analyysin mahdollisista vaikutuksista.

Joukkoliikenteen järjestämistapa on suuri strateginen päätös, jolla on useita kuntaa ja kuntalaisia koskevia vaikutuksia. Mikäli nykyiseen joukkoliikenteen järjestämiseen halutaan muutoksia, edellyttää se jatkossa laajaa lisäselvitystyötä.

Työstä ovat vastanneet Sipoon kunnan Yhdyskunnan ja ympäristön toimialalta Emeliina Kortnesniemi, Nele Korhonen ja Eric Roselius. Työhön on osallistunut myös muita kunnan asiantuntijoita.

2 Joukkoliikenteen järjestäminen Uudellamaalla

2.1 Yleistä joukkoliikenteestä

Joukkoliikenne on osa julkisen liikenteen palveluja. Joukkoliikenteessä henkilöitä kuljetetaan suurille henkilömäärille tarkoitetuilla liikennevälineillä. Tavallisesti joukkoliikenne on kaikille avointa reitti- ja aikataulusidonnaista linja-auto- tai raideliikennettä. (Traficom, 2025b)

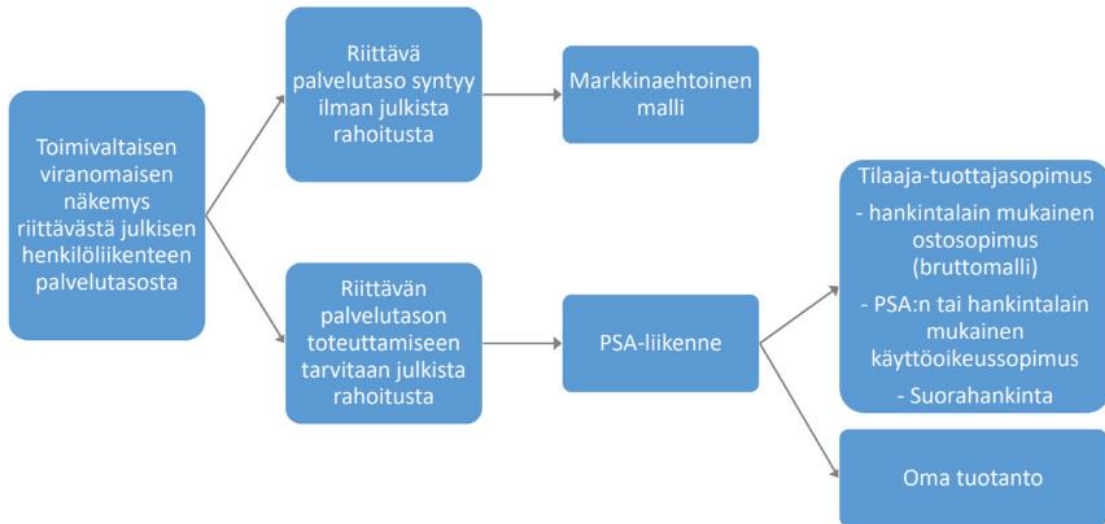
Joukkoliikenne on liikkumisen ilman henkilöautoa mahdollistava peruspalvelu (Ojala & Pursula, 1994). Joukkoliikenteen järjestäminen ei ole viranomaisten lakisääteinen velvollisuus. Lainsäädäntö kuitenkin velvoittaa kuljetuspalveluiden järjestämisen erityisryhmille. (Traficom, 2025b)

Joukkoliikenne ei ole pelkkä menoerä, vaan strateginen investointi ja sijoitus laadukkaaseen arkeen, elinvoimaiseen ja kestäväan kuntaan sekä tulevaisuuteen. Laadukas joukkoliikenne tuottaa useita etuja. (Porvoon kaupunki, 2024). Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen luo ympäristöstä viihtyisemmän, terveellisemmän ja turvallisemmän sekä vähentää liikenteen päästöjä. Joukkoliikenteen kehittäminen edistää myös taloudellista kasvua alueiden saavutettavuuden paranemisen ja työvoiman liikkumisen nopeutumisen myötä. Joukkoliikenteellä voidaan parantaa liikkumisen sosiaalista ja alueellista tasa-arvoa sekä torjua liikenneköyhyttä. Korkeatasoinen ja edullinen joukkoliikenne parantaa erityisesti lasten, nuorten, iäkkäiden, autottomien ja liikkumisesteisten liikkumismahdollisuuksia. (Mela & Mäkinen, 2019). Joukkoliikenteen käytön myötä investointitarve tie- ja katuverkolla vähenee ja verkon ylläpitokustannukset alenevat (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2006). Joukkoliikenteen avulla edistetään myös kansanterveyttä, sillä joukkoliikenteen matkakäytöt sisältävät aina myös kävelyä tai pyöräilyä (Traficom, 2023).

Joukkoliikenne on yhteiskunnalle edullisin henkilökuljetusmuoto (Traficom, 2023). Joukkoliikenteen myötä esimerkiksi koulu- ja sosiaalitoimen kuljetukset voidaan järjestää kustannustehokkaasti (ELY-keskus, 2019).
















2.2 Joukkoliikenteen järjestämistavat

Joukkoliikenteen palvelut muodostuvat markkinaehtoisista liikennepalveluista ja EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyistä liikennepalveluista (PSA-liikenne). Toimivaltainen viranomainen päättää, ottaako se järjestettäväkseen julkisen henkilöliikenteen palvelut toimivalta-alueellaan tai sen osalla palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että palvelutasoltaan riittävät julkisen henkilöliikenteen palvelut syntyvät ilman julkista rahoitusta, voidaan valita markkinaehtoinen malli. (Traficom, 2019). Markkinaehtoinen liikenne perustuu liikennöitsijöiden ilmoitusvelvollisuuteen kyseessä olevasta reitistä ja tällöin liikennöitsijä vastaa liikenteestä kokonaisuudessaan. Julkisen rahoituksen malleja ovat hankintalain mukainen ostosopimus eli bruttomalli ja käyttöoikeussopimus eli nettomalli. (Suhonen;Lehtinen;Aittokallio;& Kanerva, 2022). Kuvassa 1 on kuvattu joukkoliikenteen järjestämistavat.


Kuva 1. Joukkoliikenteen järjestämistavat. (Traficom, 2025b)

Joukkoliikenteen viranomaisten tulee suunnitella palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoitella kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut tulee sovittaa yhteen. (Laki liikenteen palveluista, 2017). Kaupunkiseutujen sisäinen liikenne on tyypillisesti julkisesti kilpailutettua ja kaukoliikenne markkinaehtoista. Järjestämistapa vaikuttaa esimerkiksi siihen, kuka liikennepalveluiden reiteistä, aikatauluista, kalustosta, informaatiosta, lipputuotteista ja niiden hinnoittelusta sekä myynnistä vastaa. Jokaisella järjestämistavalla on erilaisia, kyseiselle järjestämistavalle ominaisia reunaehtoja. Reunaehdot vaikuttavat linjaston suunnitteluun ja rakenteeseen, matkustajainformaatioon ja lipputuotteisiin sekä kokonaiskustannusten muodostamistapaan. (Traficom, 2019). Taulukossa 1 on esitetty nykyisten järjestämistapojen vastuunjako viranomaisen ja liikennöitsijän kesken.

Taulukko 1. Nykyisten järjestämistapojen vastuunjako viranomaisen ja liikennöitsijän kesken. Mukailten (Sitowise, 2020).

	Markkinaehtoinen	Hankintasopimus eli bruttomalli	Käyttöoikeussopimus	
Määrittää palvelutason				 Viranomainen
Suunnittelee aikataulut ja reitit			 	 Liikennöitsijä
Pitää lipputulot				
Operoi vuorot				

Markkinaehtoisessa mallissa palvelutarjonta perustuu linja-autoyhtiöiden vuorotarjontaan ja lipputuotteisiin sekä Matkahuollon lipputuotteisiin ja aikataulu- ja informaatiopalveluihin. Markkinaehtoisessa liikenteessä on käytössä liikenteenharjoittajan aikataulut, joihin ei ole vaikutusmahdollisuutta. Kunta pystyy vaikuttamaan vuorotarjontaan ostovuoroja lisäämällä tai vähentämällä, mutta toisaalta markkinaehtoisen liikenteen muutokset (esim. lakkautettavat vuorot) ovat vaikeasti ennakoitavissa ja kiireessä tai yksittäin tehdyt täydennysostot voivat olla kalliita. (Vihdin kunta, 2018). Markkinaehtoisessa liikenteessä liikennöitsijällä on 60 päivän ilmoitusvelvollisuus Traficomille esim. linjan lopettamisesta (Laki liikenteen palveluista, 2017).

Koronapandemian jälkeen markkinaehtoisen liikenteen tarjonta on vähentynyt merkittävästi. Valtakunnallisesti tarkasteltuna merkittävää markkinaehtoista seutuliikennettä on enää lähinnä reiteillä Helsinki–Porvoo ja Helsinki–Lohja. Markkinaehtoisessa liikenteessä lippujen hintataso voi olla korkea, ja kalusto voi olla osin vanhaa.

Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden liikennöinnin tietyllä aikataululla ja laatutasolla. Viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöinnin kustannukset. Liikennöitsijää voidaan kannustaa palvelun laatuun esimerkiksi taloudellisilla sanktio- tai kannustejärjestelmillä. (Sitowise, 2020)

Käyttöoikeussopimuksen vastineena liikenteenharjoittajalle myönnetään yksinoikeus tietyn maantieteellisen alueen liikenteeseen tai yksittäiseen reittiin. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen antaa liikenteenharjoittajalle liikenteen tarjontaan liittyvät minimivaatimukset, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen. Minimivaatimukset voivat koskea paitsi vuorotiheyttä, myös lippuja ja niiden hintoja tai muita laadullisia seikkoja. Toimivaltainen viranomainen voi myös suunnitella reitin ja aikataulun, jolloin liikenteenharjoittajan tehtäväksi jää vain liikennöinnin suunnittelu. Liikenteenharjoittajan tarjous perustuu arvioon liikennöinnin kustannuksista vähennettynä arviolla lipputuloista. Koska liikenteenharjoittaja kantaa lipputuloriskin, sillä on taloudellinen intressi palvelun laatuun ja asiakasmäärien kasvattamiseen. (Sitowise, 2020)

2.3 Toimivaltaiset viranomaiset

Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen on palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tietyllä maantieteellisellä alueella tie- ja rautatieliikenteen alalla. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen toimii alueensa joukkoliikenneviranomaisena. Liikennepalvelulaissa määritellään Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. (Traficom, 2019)

2.3.1 Linja-autoliikenne

Traficom toimii joukkoliikenneviranomaisena omalla toimialueellaan. Joukkoliikenneviranomaisen tehtävä siirtyi Traficomille aluehallinnon uudistuksen yhteydessä vuoden 2026 alusta. Aiemmin tehtävä kuului ELY-keskuksille, jotka lakkautettiin uudistuksen myötä. (Traficom, 2026b). Traficom vastaa joukkoliikenteen viranomaistehtävistä Uudellamaalla sekä Kanta- ja Päijät-Hämeessä pois lukien Helsingin seudun liikenteen (HSL), Hämeenlinnan ja Lahden seutujen, Raaseporin, Hyvinkään ja Riihimäen kaupunkien toimivalta-alueet sekä näiden keskinäisten rajojen yli ulottuva liikenne (ELY-keskus, 2021). Kuvassa 2 on esitetty toimivaltaiset viranomaiset lakkautetun Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.



Kuva 2. Toimivaltaiset viranomaiset Uudenmaan ELY-keskuksen alueella vuonna 2021. ELY-keskukset lakkautettiin vuoden 2026 alusta alkaen ja toimivaltaisena viranomaisena toimii Traficom. **(ELY-keskus, 2021)**

Vuoden 2012 alusta lähtien Sipoon alueen toimivaltaisena viranomaisena on ollut HSL. HSL vastaa Sipoon sisäisestä liikenteestä sekä liikenteestä Sipoon ja muun HSL-alueen välillä. Traficom on toimivaltainen viranomainen HSL-alueen rajan ylittävässä liikenteessä, kuten Helsingin ja Porvoon tai Pornaisten välisessä liikenteessä.

2.3.2 Henkilöjunaliikenne

Tällä hetkellä rautatieliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisista viranomaisista ovat liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla alueellaan HSL-kuntayhtymä. Sipoon kunta kuuluu HSL:n toimivalta-alueeseen, joten mikäli henkilöjunaliikenne Kerava–Nikkilä-radalla alkaisi, sen järjestäjänä olisi tässä tilanteessa HSL. (Ramboll, 2024)

EU-sääntelyn mukaan henkilöjunaliikenteen palvelut on pääsääntöisesti hankittava kilpailuttamalla. HSL:n vuonna 2020 järjestämän kilpailutuksen lähijunien liikennöinnistä ja kunnossapidosta voitti VR. HSL tarjoaa VR:lle liikennöitävät junat, jotka se on vuokrannut Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ltä. (Ramboll, 2024)

Vuosien 2023–2027 hallitusohjelman mukaan henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Tällä hetkellä käynnissä olevassa lainsäädäntöhankkeessa, joka koskee liikenteen palveluista annetun lain muuttamista, luodaan edellytykset ja prosessi, joiden avulla alueelliset viranomaiset voivat hakea toimivaltaa henkilöjunaliikenteen järjestämiseen alueellaan.

HSL valmistelee parhaillaan henkilöjunaliikenteen kilpailuttamista. Nykyinen sopimus lähijunaliikenteestä päättyy 2030-luvulla. HSL:n tavoitteena on, että uuden kilpailutuksen myötä se järjestäisi Helsingin seudun työssäkäyntialuetta palvelevan lähijunaliikenteen. Tämä edellyttäisi toimivallan siirtämistä HSL:lle tai yhteishankintaa sekä kevytjäsenyysmallin luomista uusille radan varren kunnille. (HSL, 2025d)

2.4 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

2.4.1 Kuntayhtymän toiminta ja tehtävät

Helsingin seudun liikenne (HSL) on vuonna 2010 perustettu kuntayhtymä, joka on toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tieliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen. Kuntayhtymän jäsenkuntia ovat nykyisin Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula ja Siuntio. Perussopimuksen mukaisesti HSL voi laajentua kattamaan kaikki Helsingin seudun kunnat (HSL, 2018). HSL-alueeseen kuuluvat kunnat sekä HSL-alueen ulkopuoliset Helsingin seudun kunnat on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. HSL-kuntayhtymän jäsenkunnat vuonna 2025 sinisellä pohjalla ja HSL-alueen ulkopuoliset Helsingin seudun kunnat valkoisella pohjalla. (Ramboll, 2024)

HSL toimii joukkoliikenteen viranomaisena jäsenkuntiensa alueella, ja hoitaa sille perussopimuksessa määrätyt tehtävät. HSL esimerkiksi vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä, hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat, järjestää lippujen myynnin ja vastaa lippujen tarkastuksesta sekä vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta. HSL myös vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta jäsenkuntiensa lisäksi HSL-alueen ulkopuolisissa Helsingin seudun kunnissa. (HSL, 2025b). Perussopimuksen mukaisesti HSL myös muun muassa osallistuu joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien kanssa sekä huolehtii joukkoliikenteeseen osoitettujen valtion tukien ja avustusten jakamisesta liikennemuodoittain (HSL, 2018). HSL:n keskeisimmät tehtävät on esitetty kuvassa 4.



Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).



Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.



Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut.



Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.



Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustaja-informaatiosta.



Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta.

Kuva 4. HSL:n keskeisimmät tehtävät. (Ramboll, 2024)

Kuntayhtymän ylintä päätäntävaltaa käyttää vähintään kaksi kertaa vuodessa pidettävä yhtymäkokous. Viimeistään toukokuun loppuun mennessä pidettävässä yhtymäkokouksessa päätetään kuntayhtymän tilinpäätöksestä ja viimeistään marraskuun loppuun mennessä pidettävässä yhtymäkokouksessa talousarviosta ja suunnitelmasta. Muita yhtymäkokouksen tehtäviä on mm. hallituksen valinta, peruspääoman korottaminen tai alentaminen sekä uuden jäsenkunnan ottaminen. Jokaisella jäsenkunnalla on yhtymäkokouksessa jäsenkunnan äänivaltaa käyttävä edustaja. Jäsenkuntien äänivalta jakautuu yhtymäkokouksessa asukaslukujen suhteessa, kuitenkin niin, että yhden kunnan ääniosuus voi olla enintään 50 prosenttia. (HSL, 2018)

Kuntayhtymän toimintatapa perustuu tilaaja-tuottajamalliin. Kuntayhtymän toimintaa ohjaa hyväksytty strategia sekä strategiassa määrätyt arvot ja päämäärät. Kuntayhtymä toimii kiinteässä yhteistyössä jäsenkuntiansa ja valtionhallinnon joukkoliikenteestä vastaavien tahojen kanssa. (HSL, 2018)

2.4.2 Lippu-, maksu- ja infojärjestelmät

Lippujärjestelmillä tarkoitetaan järjestelmiä, jotka mahdollistavat matkustajien ostaa ja käyttää lippuja joukkoliikenteessä. Näihin kuuluvat esimerkiksi matkakortit ja mobiilisovellukset, jotka helpottavat matkustamista eri liikennemuodoissa ja palveluissa. (Traficom, 2025c). HSL-lipun pystyy ostamaan matkakortilla ja mobiilisovelluksella. Lisäksi lähimaksulla pystyy ostamaan aikuisten kertalippuja kaikille vyöhykkeille kaikissa liikennevälineissä. (HSL, 2025e)

Maksujärjestelmät ovat teknologioita ja prosesseja, joiden avulla matkustajat voivat maksaa matkustusosoikeudestaan. Tämä voi sisältää tunnistepohjaiset järjestelmät, joissa matkustusosoikeus tallennetaan taustajärjestelmään, sekä erilaiset maksutavat, kuten pankkikortit, mobiilimaksut ja perinteiset käteismaksut. (Traficom, 2025c). HSL-lipun pystyy maksamaan pankkikortilla, mobiilimaksulla tai työmatkaedulla. Käteisellä lipun pystyy ostamaan automaateista tai myynti- ja palvelupisteistä. (HSL, 2025e)

Infojärjestelmät tarjoavat matkustajille ajantasaista tietoa joukkoliikenteen aikatauluista, reiteistä ja palveluista. Näihin kuuluvat esimerkiksi reaaliaikaiset aikataulunäytöt, mobiilisovellukset ja verkkosivustot, jotka auttavat matkustajia suunnittelemaan matkansa ja pysymään ajan tasalla mahdollisista muutoksista. Infojärjestelmien kehittäminen ja ylläpito on keskeistä matkustuskokemuksen parantamiseksi. (Traficom, 2025c). HSL tiedottaa palveluistaan perinteisten painotuotteiden ja näyttötaulukujen lisäksi digitaalisella reittioppaalla sekä mobiilisovelluksella. HSL tiedottaa häiriötilanteista mobiilisovelluksessa, reittioppaassa sekä verkkosivuillaan. (HSL, 2025e)

2.4.3 Lipputuotteet ja hinnat

HSL-alue on nykyisin jaettu neljään vyöhykkeeseen. Vyöhykkeet on nimetty kirjaimin A, B, C ja D Helsingin keskustasta alkaen. Sipoo kuuluu muiden kehyskuntien tavoin D-vyöhykkeeseen. (HSL, 2025e). HSL otti joukkoliikenteen maksuvyöhykkeet käyttöön vuonna 2019 ja niiden tavoitteena oli selkeyttää lippuvalikoimaa. Aiemmat liput noudattivat kuntarajoja ja maksuvyöhykkeiden käytön myötä lipulla voi matkustaa aiempaa laajemmalla alueella. (YLE, 2018). HSL-alueen vuoden 2025 mukaiset hintavyöhykkeet on esitetty kuvassa 5. HSL on ottamassa käyttöön uuden E-vyöhykkeen vuonna 2026.



Kuva 5. HSL-alueen hintavyöhykkeet kesällä 2025. (HSL, 2025e)

Lippu tulee ostaa minimissään kahdelle vyöhykkeelle. Lippujen hinnat riippuvat siitä, kuinka monelle vyöhykkeelle lipun ostaa. HSL-alueella on useita erilaisia lipputuotteita. Lipputuotteina on esimerkiksi kertalippu, sarjalippu (10 tai 20 kerran lippu), vuorokausilippu ja kausilippu (14 vrk, 30 vrk, 90 vrk tai 360 vrk). Lipputuotteet riippuvat käytettävästä lippujärjestelmästä, esimerkiksi vuorokausilippuja ei ole saatavilla HSL-kortille. (HSL, 2025e). Lippujen hinnat tarkistetaan vuosittain, ja hintojen muutoksista päättää HSL:n hallitus. Keskeisimmät lipputuotteet hintoineen Sipoon kunnan asukkaan näkökulmasta on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Keskeisimmät lipputuotteet hintoineen sipoolaisen näkökulmasta. Hinnat ovat 1.1.2026 alkaen toistaiseksi voimassa olevan arvonnäkökulmisen hinnaston mukaan.

	Aikuinen	Lapsi (7–17 v.)	Opiskelija	Yli 70 v.	Kelan eläkettä saavat ja liikuntarajoitteiset
CD-VYÖHYKKEET					
Kertalippu	3,3	1,65			1,65
- lähimaksulla lukijalaitteella	3,5				
1 vrk lippu*	10,6				
Sarjalippu					
- 10 krt	29,7				
- 20 krt	56,1				
Kausilippu					
- 30 vrk	73,9	37	44,3	44,3	37
- säästötilaus	61,6				
ABCD-VYÖHYKKEET					
Kertalippu	5,0	2,5			2,5
- lähimaksulla lukijalaitteella	5,3				
1 vrk lippu*	13,8				
Sarjalippu					
- 10 krt	45				
- 20 krt	85				
Kausilippu					
- 30 vrk	121,8	60,9	73,1	73,1	60,9
- säästötilaus	101,5				

*Yhden vuorokauden lipun hinta on samalla myös yhden vuorokauden hintakatto.

HSL:llä on käytössä useita alennusryhmiä. HSL-alueella vakituisesti asuvat opiskelijat, Kelan maksamaa eläkettä saavat, 70 vuotta täyttäneet sekä liikuntarajoitteiset voivat ostaa HSL:n lippuja alennettuun hintaan. Lisäksi 7–17-vuotiaat lapset saavat liput alennettuun hintaan ja tätä nuoremmat lapset matkustavat ilmaiseksi. Näkövammaiset ja sotaveteraanit saavat maksuttoman HSL-kortin. Pyörätuolia käyttävät henkilöt eivät tarvitse lippua HSL:n joukkoliikenteessä. (HSL, 2025e)

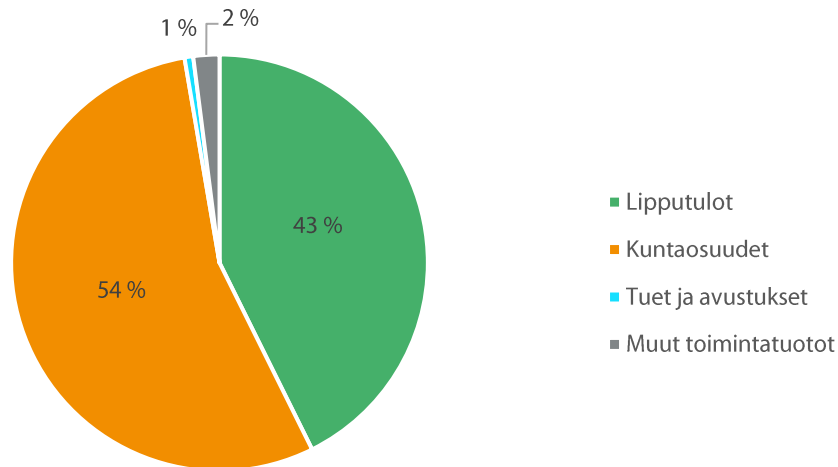
HSL on solminut usean Helsingin seudun kehyskunnan kanssa sopimuksen, jonka perusteella kehyskunnan asukkaat voivat ostaa HSL-alueen aikuisten kausilippuja samaan hintaan kuin HSL-kunnissa asuvat (HSL, 2025e). HSL-alueen kehyskuntalippuja ei siis myydä lapsille, opiskelijoille tai muille erityisryhmille. Kehyskuntalaisilla on käytössä samat lipunmyyntikanavat kuin HSL-kuntalaisilla (HSL, 2025e). HSL laskuttaa suoraan kunnalta kunnan maksaman tukiosuuden (Karkkilan kaupunki, 2025a).

2.4.4 Toimintatulot ja -menot

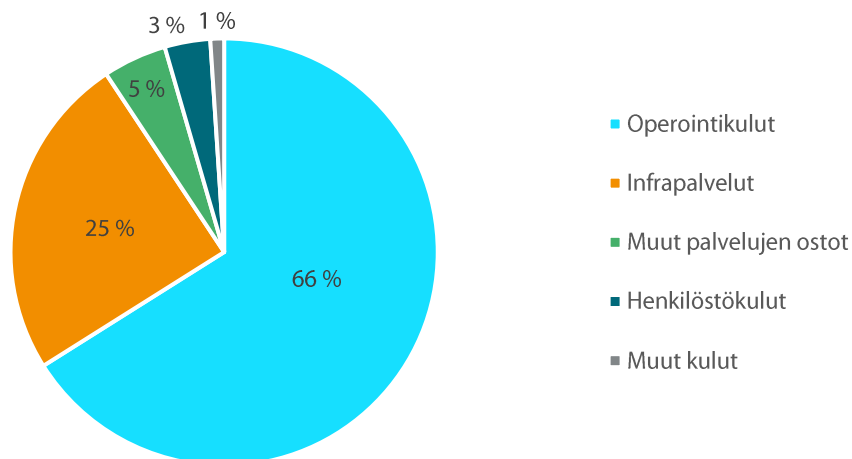
HSL rahoittaa toimintansa lipputuloilla, jäsenkuntien maksamilla kuntaosuuksilla, valtion tuilla ja muilla tuloilla (HSL, 2018). Vuonna 2024 toimintatulot olivat yhteensä noin 872 M€, josta 43 % oli lipputuloja, 54 % kuntaosuuksia, 2 % muita toimintatuottoja sekä prosentti tukia ja avustuksia (HSL, 2025a). HSL:n perussopimuksen (HSL, 2018) mukaisesti kunnille tulee maksettavaksi vuosittainen kuntaosuus, joka

määrittyy lipputulojen, joukkoliikenteen operointikustannusten sekä yleis- ja infrakustannusten perusteella. Suurille ja keskiuurille kaupunkiseuduille myönnetään julkisen henkilöliikenteen tukea seutujen joukkoliikenteen käytön ja markkinaosuuden edistämiseen sekä kilpailukyvyyn parantamiseen. Rahoitus on kytketty MAL-sopimuksessa sovittuihin joukkoliikenteen kehittämistöimiin. (Traficom, 2025a). Muut toimintatuotot sisältävät esimerkiksi vuokratuotot. Kuvassa 6 on esitetty HSL:n vuoden 2024 toimintatulojen ja -menojen jakautuminen.

HSL:n toimintatulot vuonna 2024 (yht. 872 M€)



HSL:n toimintamenot vuonna 2024 (yht. 894 M€)



Kuva 6. HSL:n vuoden 2024 toimintatulojen ja -menojen jakautuminen.

HSL:n toimintamenot vuonna 2024 olivat yhteensä noin 894 M€. Vuonna 2024 toimintakuluista 66 % oli liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 25 % infrakorvauksia, 5 % muita ostopalveluja, 3 % henkilöstökuluja ja prosentti muita kuluja, kuten vuokratuluja. Muut ostopalvelut sisältävät esimerkiksi lippu- ja informaatiojärjestelmiin liittyvät kustannukset, markkinointikulut, lipunmyyntipalkkiot sekä laitteiden huoltopalvelut. Vuokratulut sisältävät HSL:n toimitilojen vuokratustannusten lisäksi esimerkiksi varikoista ja kuljettajien sosiaalituloista aiheutuvat vuokratulut. (HSL, 2025a)

2.4.5 Kuntayhtymän jäsenyyden ominaisuuksia

Asukkaan näkökulmasta HSL-jäsenyydellä on useita hyviä puolia. Koko HSL-alueella on yhtenäinen lippuvalikoima ja asukas saa yhdellä matkakortilla kaikki HSL-alueen matkat. Näin vaihdolliset yhteydet ovat osa matkaketjua, kun vaihdosta ei tule matkustajalle lisäkustannusta. Asukkaan näkökulmasta liikennettä suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena pitkäjänteisesti ja esimerkiksi asukasvuorovaikutusta hyödyntämällä. HSL tarjoaa koko toimialueelleen reittioppaan, informaatiopalvelut sekä tiedotuksen ja markkinoinnin. Lisäksi bussikalusto on ilmeeltään yhtenäinen sekä esteetön. (Ramboll, 2024). Kuvassa 7 on esitetty HSL-jäsenyyden ominaisuuksia asukkaalle ja kunnalle.



Kuva 7. HSL-jäsenyyden ominaisuuksia kunnalle ja asukkaalle, vihreällä esitetty hyviä puolia ja oranssilla huonoja.

Jäsenkunnat maksavat HSL-jäsenyydestä kuntaosuuden, joka määräytyy kuntayhtymän palveluiden käytön ja lipputulokertymän mukaan (HSL, 2018). Kuntaosuus sisältää operointikustannusten lisäksi myös muun muassa joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelukustannukset sekä joukkoliikenneinformaation kustannukset. (Ramboll, 2024)

HSL-liikennettä suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena. HSL on toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen, joka vastaa keskitetysti muun muassa asukasvuorovaikutuksesta. HSL:llä on pitkä kokemus ja osaaminen liikenteen kilpailuttamisesta. HSL:n jäsenenä kunta pystyy vaikuttamaan kuntaa palveleviin linjastoratkaisuihin. HSL tarjoaa valmiin lippujärjestelmän ja informaatiokanavat sekä markkinoi aktiivisesti joukkoliikennettä. Seudun yhtenäisen lippujärjestelmän myötä kunnan vaikutusmahdollisuudet lippujen hintoihin ovat rajallisia, mutta esimerkiksi kehyskunnilla on mahdollisuus yhteisesti vaikuttaa alueidensa lippujen hintoihin. (Ramboll, 2024)

HSL-jäsenyys yhtenäistää liikennejärjestelmää yhdeksi kokonaisuudeksi muiden HSL-kuntien kanssa. Liikennejärjestelmän hyvä toiminta parantaa palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja kunnan houkuttelevuutta asuin- ja työpaikkana. Lisäksi liikennejärjestelmän hyvä toiminta ja toimiva joukkoliikenne todennäköisesti vähentävät henkilöautoilua ja helpottavat tie- ja katukapasiteetin riittävyteen liittyviä ongelmia. (Ramboll, 2024)

Kehyskunnat näkevät HSL-kuntayhtymän jäsenyyden yhtenä suurimmista hyödyistä joukkoliikenteen vakaan ja varman tilan ilman suurempia yllätyksiä. Kehyskuntien kokemusten mukaan HSL:n jäseneksi liittyminen nähtiin suurena satsauksena, mutta jäsenyys koettiin sen arvoiseksi. (Julkunen, 2018)

2.5 Esimerkkejä joukkoliikenteen järjestämisestä Uudenmaan kunnissa

2.5.1 Järvenpää

Järvenpään kaupungin alueella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on Traficom, ja pääasiallinen kaupungin sisäisen joukkoliikenteen hankkija on Järvenpään kaupunki. Järvenpään kaupunki suunnittelee ja hankkii oman sisäisen joukkoliikenteensä, ja tukeutuu junaliikenteen osalta VR:n tarjoamaan palveluun. Raideliikenteen toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö. Järvenpään kaupungilla on liikenneinsinööri ja liikennesuunnittelija, jotka vastaavat joukkoliikenteestä muiden töidensä ohella. (Sipoon kunta, 2020)

Kaupungissa on yhteensä neljä sisäistä bussilinjaa, joista yksi on ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten tarpeisiin suunniteltu Kaupunkibussi (Järvenpään kaupunki, 2025b). Lisäksi Järvenpää järjestää linjaliikennettä täydentävää, koko kaupungin kattavaa palveluliikennettä. Sekä Kaupunkibussin että palveluliikenteen vuorot ajetaan pikkubusseilla. (Järvenpään kaupunki, 2025c). Järvenpäästä liikennöidään seutubussiliikennettä Hyrylän, Kellokosken, Mäntsälän, Pornaisten ja Sipoon suuntiin (Järvenpään kaupunki, 2025b). Osa seutuliiikenteestä on HSL:n ja osa Traficommin järjestämää (Suhonen, ym., 2024).

Järvenpään sisäisessä joukkoliikenteessä on käytössä tasataksahinta. Järvenpään seutulippu kelpaa kaupungin sisäisten linjojen lisäksi seutuliiikenteen linjoilla Järvenpään alueella, pois lukien HSL:n U-linjat. Uudenmaan ja Hämeen seutuliput kelpaavat Järvenpään sisäisen liikenteen lisäksi Keski- ja Itä-Uudenmaan sekä Kanta-Hämeen alueilla. Lippuja voi ostaa Matkahuollon *Reitit ja liput*-sovelluksesta, ja lisäksi kertalippuja voi ostaa kuljettajalta käteisellä tai kortilla. Junalippuja voi ostaa VR:n tai HSL:n kautta. (Järvenpään kaupunki, 2025a)

Järvenpää on selvittänyt HSL-jäsenyyttä. Vuonna 2019 laaditun liittymisselvityksen perusteella HSL-kuntayhtymään liittyminen vaikuttaisi kaupungin joukkoliikenteen palvelutasoon positiivisesti erityisesti iltaja viikonloppuliikenteessä. Lisäksi positiivisiin vaikutuksiin kuuluu lipputuotteiden ja niiden hankkimiskanavien selkeytyminen. Lipputuotteiden hinnat bussiliikenteen käyttäjille nousisivat hieman etenkin sisäisillä matkoilla, mutta vuorostaan niiden kattaman joukkoliikennepalveluiden määrä kasvaisi merkittävästi. Pääkaupunkiseudulle pendelöivien lippujen hinnat laskisivat merkittävästi, mikäli työ- tai asiointimatkaan pääkaupunkiseudulla liittyisi junan ohella muun joukkoliikennevälineen käyttöä. (Sipoon kunta, 2020)

Vuonna 2019 Järvenpää päätti liittyä HSL:n jäsenkunnaksi, mikäli jäsenyys toisi merkittävän parannuksen Järvenpään ja Helsingin välillä liikennöiviin junavuoroihin. Alun perin liittymisen oli tarkoitus tapahtua vuonna 2022. Järvenpää kuitenkin päätti olla liittymättä HSL:ään, sillä liittymisehdot eivät täytyneet koronapandemian myötä muuttuneen maailmantilanteen ja sen seurauksena kasvaneen kuntaosuuden vuoksi. Vuonna 2019 Järvenpään liittymisselvityksessä kustannusosuudeksi arvioitiin 2,1–2,2 M€ vuodessa. Vuonna 2022 liittymisselvityksen päivityksessä Järvenpään kustannusosuudeksi arvioitiin noin 2,9 M€. (YLE, 2023)

Järvenpään ja HSL:n välinen kehyskuntasopimus päättyi 31.12.2024. Sopimuksen päättymisen myötä järvenpääläiset eivät voi enää ostaa HSL:n kausilippuja samaan hintaan kuin HSL:n jäsenkuntien asukkaat.

HSL irtisanoi Järvenpään kehyskuntasopimuksen, jotta HSL:n jäsenkuntien maksama subventio kohdistuu paremmin nimenomaan HSL:n jäsenkunnille. (HSL, 2025c)

2.5.2 Länsi-Uusimaa

Vuodesta 2024 alkaen Vihdissä, Lohjalla, Karkkilassa ja Inkoossa on otettu käyttöön yhteistyömalli, jossa kunnat järjestävät joukkoliikenteen yhdessä Traficomien kanssa (Vihdin Uutiset, 2024). Muutos mahdollistaa myös yhtenäisten lipputuotteiden käyttämisen alueella. Traficomien tilaaman liikenteen lisäksi alueelle jää jonkin verran markkinaehtoista liikennettä sekä esimerkiksi kuntien palveluliikennettä. (Suhonen, ym., 2024) Yhteistyötä koordinoidaan vuosittain 7–10 kertaa kokoontuvassa alueellisessa joukkoliikennetyöryhmässä (Heikkinen, 2025).

Länsi-Uudellamaalla joukkoliikenne oli markkinaehtoista ennen Traficomien vetovastuulla olevan yhteistyömallin käyttöönottoa. Koronapandemian sekä sen jälkeisen yleisen kustannustason nousun jälkeen joukkoliikenne oli haastavassa tilanteessa, ja matkustajien luottamus joukkoliikenteeseen oli heikentynyt. Haasteena matkustajille oli erityisesti lippujen yhteensopimattomuus. Lisäksi markkinaehtoiseen liikenteeseen tuli muutoksia nopealla aikataululla, ja kunnille oli haastavaa turvata erityisryhmien, kuten koululaisten, kuljetukset. (Suhonen;Lehtinen;Aittokallio;& Kanerva, 2022)

Inkoossa ei ole kunnan sisäistä avointa ostoliikennettä. Inkoossa tarjotaan kutsukyytipalvelua (Inkyyti), jonka reitit muodostetaan tilausten mukaan. Kutsukyytipalvelua tarjotaan arkipäivisin. (Suhonen, ym., 2024) Inkoossa koulukyydit järjestetään erikseen, ja koulukyyteihin käytettäviä busseja hyödynnetään kutsukyydin järjestämisessä kouluaikojen ulkopuolella. Inkoon kunnalla joukkoliikenneasioista vastaa logistikko. Inkoolla on Länsi-Uudenmaan yhteisten lipputuotteiden lisäksi käytössään omat lipputuotteensa. (Heikkinen, 2025)

Karkkilassa on Höökikyyti-niminen asiointiliikenteen linja, jolla on neljä reittiä. Keskustan reittiä ajetaan arkipäivisin ja kyläreittejä muutamana päivänä viikossa. Reitteihin voidaan tarvittaessa tehdä asiakkaan toiveesta pieniä poikkeamia. (Karkkilan kunta, 2025b) Karkkilassa joukkoliikenteen suunnitteluresurssina on yksi henkilö (Suhonen;Lehtinen;Aittokallio;& Kanerva, 2022).

Lohjalla on linjaliikenteen lisäksi kutsuliikennettä ja palveluliikennettä. Kutsuliikenteen palvelua tarjotaan kyliin, joihin kyydin voi tilata tiettyinä arkipäivinä. Palveluliikenne toimii reittiliikenteenä, mutta reitiltä voidaan tarvittaessa poiketa asiakkaan pyynnöstä. Palveluliikennettä liikennöidään arkipäivisin ja reitti vaihtelee päivittäin. (Suhonen, ym., 2024) Lohjalla joukkoliikenteen suunnitteluresurssina on logistiikkayksikön neljä henkilöä, joista 2–3 on suunnittelijoina reittisuunnittelussa (Suhonen;Lehtinen;Aittokallio;& Kanerva, 2022).

Vihdissä on avoimen joukkoliikenteen lisäksi palveluliikennereittejä, joilta voidaan tarvittaessa poiketa hakemaan asiakkaita kotoa (Suhonen, ym., 2024). Vihdin kunnalla joukkoliikenteen suunnitteluresurssina on kolme henkilöä: kuljetusasiatuntija sekä kaksi reittisuunnittelijaa (Suhonen;Lehtinen;Aittokallio;& Kanerva, 2022).

Vihdin kunta on aiemmin selvittänyt HSL-jäsenyyttä. Vuonna 2018 toteutetussa selvityksessä arvioitiin, että HSL-vetoisen PSA-mallin vuosikustannukset olisivat noin 2,6 M€ ja ELY-vetoisen PSA-mallin vuosikustannukset noin 2,1 M€ (Vihdin kunta, 2018).

2.5.3 Nurmijärvi

Nurmijärvellä joukkoliikenteen järjestämistapana on alueellinen käyttöoikeussopimus, jonka päätilaajana on Traficom ja sopimus Kumppaneina Nurmijärven kunta ja Hyvinkään kaupunki (Rantamölo, 2025). Nurmijärvellä on 11 kunnan sisäistä joukkoliikennelinjaa, ja osa koulukuljetuksista on kaikille avointa joukkoliikennettä. Lisäksi useampi linja jatkuu kuntarajojen yli tarjoten joukkoliikennepalvelua myös sisäiseen joukkoliikenteeseen. (Suhonen, ym., 2024) Nurmijärvellä palvelee arkipäivisin kutsupohjainen Kivenkyyti-palveluliikenne, joka täydentää kunnan sisäistä linja-autoliikennettä (Nurmijärven kunta, 2025a). Kunnan joukkoliikenneasioita hoitaa kaksi henkilöä muiden töidensä ohessa, eikä kunnalla ole yhtäkään täyspäiväistä joukkoliikennehenkilöä. Liikennöitsijä vastaa linja- ja aikataulusuunnittelusta. (Rantamölo, 2025)

Nurmijärven joukkoliikenteessä voi käyttää liikennöitsijän tai Matkahuollon lipputuotteita (Korsisaari, 2025). Vuosina 2019–2021 joukkoliikenteen lippujen hinnat pysyivät samoina. Vuodesta 2022 alkaen lippujen hintoja on nostettu viisi prosenttia vuodessa. Sopimuksen mukaisesti hintoja ei saanut korottaa ensimmäisten kolmen vuoden aikana, ja sen jälkeen maksimikorotus vuodessa on viisi prosenttia. (Rantamölo, 2025)

Nurmijärvi saa jonkin verran palautetta reitteihin ja vuoroväleihin liittyen (Rantamölo, 2025). Vuonna 2025 toteutetun joukkoliikennekyselyn vastausten perusteella joukkoliikennettä käytettäisiin enemmän, jos vuorovälit olisivat tiheämpiä, aikataulut olisivat sopivammat, joukkoliikenteen käyttö olisi edullisempaa, busseja kulkisi enemmän viikonloppuisin ja iltaisin sekä sama lippu kävisi kaikkialla. Vastausten perusteella mahdollisiin vaihdollisiin yhteyksiin suhtauduttaisiin erittäin positiivisesti, jos sillä saavutetaan vuorovälin tihenemistä, liikennöintiajan laajenemista aamuisin, iltaisin ja öisin sekä mahdollistettaisiin se, että sama lippu palvelisi kaikkialla. (Nurmijärven kunta, 2025b)

Nurmijärven nykyinen, alueelliseen käyttöoikeussopimukseen perustuva liikennöintisopimus päättyy vuonna 2028. Kunta on selvittänyt tulevaa järjestämistapaa ja selvitysten perusteella esittää, että Nurmijärvi liittyisi HSL-kuntayhtymään. Päätöstä perustellaan esimerkiksi HSL:n lipputuotteiden edullisella hintatasolla ja kunnan kytkeytymisellä entistä vahvemmin osaksi Helsingin seutua. HSL-jäsenyyden odotetaan lisäävän joukkoliikenteellä matkustamista sekä vaikuttavan myönteisesti kunnan vetovoimaan. Nurmijärven on tarkoitus päättää tulevasta järjestämistavasta vielä vuoden 2026 aikana. (Nurmijärven kunta, 2026)

Nurmijärven osuus joukkoliikenteen kustannuksista on vuosittain noin 3,3 miljoonaa euroa. Mikäli Nurmijärvi liittyisi HSL:n jäsenkunnaksi, kunnan vuosittainen HSL-kuntaosuus olisi arviolta noin 3,3–3,5 miljoonaa euroa bussitarjonnan perusvaihtoehdossa ja noin 4,1–4,3 miljoonaa euroa parannetun bussitarjonnan vaihtoehdossa. Kuntaosuus määräytyy HSL:n perussopimuksen mukaisesti ja perustuu liikenteen käyttöön ja palvelutasoon. (Nurmijärven kunta, 2026)

2.5.4 Porvoo

Porvoossa joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on Traficom vastaten seutuliikenteen järjestämisestä. Pitkämatkainen joukkoliikenne perustuu Porvoossa markkinaehtoiseen liikenteeseen. Porvoossa myös paikallisliikennettä liikennöitiin pitkään markkinaehtoisesti. Kannattavuuden heikkeneminen alkoi jo ennen koronapandemiaa, ja pandemian myötä kehitys vauhdittui. Tämän myötä myös tarjonta vähentyi. (WSP, 2023) Tarjonnan vähentymisen myötä kaupunki päätti ottaa sisäisen joukkoliikenteen haltuun, ja kaupunki on suunnitellut ja hankkinut oman sisäisen joukkoliikenteensä vuodesta 2023 alkaen. Porvoon sisäisessä liikenteessä on käytössä bruttomalli. Nykyisin Porvoossa

joukkoliikenneasioista vastaa joukkoliikenneinsinööri, -suunnittelijan sekä -koordinaattorin muodostama kolmen hengen tiimi. (Leinonen, 2025)

Porvoossa on yhteensä 13 paikallisliikenteen linjaa, joista muutamat kulkevat lähikuntiin, kuten Myrskylään ja Askolaan (Suhonen, ym., 2024). Viimeisin markkinaehtoinen linja on lopettanut kesällä 2024, ja nykyisin kaupungin paikallisliikenne on kokonaan kaupungin hankkimaa (Leinonen, 2025). Kyläkytyi on Porvoon alueella palveleva kutsubussi, joka täydentää linjaliikennettä. Kyläkytyi liikennöi arkisin sekä lauantaisin, ja sen reitit muodostetaan tilausten mukaan. (Porvoon kaupunki, 2025) Kaupungin ottaessa joukkoliikenteen haltuun joukkoliikennettä tehostettiin ja linjoja jouduttiin karsimaan, jonka myötä asukkailta saatiin jonkin verran negatiivista palautetta (Leinonen, 2025).

Joukkoliikenteen kehittäminen on Porvoossa nähty strategisesti tärkeänä ja sen kehittämällä tavoitellaan useita hyötyjä (Porvoon kaupunki, 2024). Joukkoliikenteen kehittäminen on saanut poliittista tukea ja vuonna 2023 joukkoliikenteen kehittäminen otettiin kaupungin kärkihankkeeksi (Leinonen, 2025). Joukkoliikenteen kehittämiseen on panostettu myös rahallisesti. Porvoo on esimerkiksi laatinut useita selvityksiä muun muassa joukkoliikenteen järjestämistapaan, palvelutasoon sekä lippu- ja maksujärjestelmiin liittyen. Porvoo on määrittänyt joukkoliikenteelle omat lipputuotteensa, ja on huomionnut lippujen hinnoissa alennusryhmät, kuten nuoret ja seniorit. Alle 7-vuotiaat lapset sekä esimerkiksi liikuntarajoitteiset matkustavat joukkoliikenteessä ilmaiseksi. Kaupunki kilpailutti lippu- ja informaatiojärjestelmän alkuvuodesta 2025, ja busseihin on kesän 2025 aikana asennettu Matkahuollon lippulaitteet.

Porvoon sisäisen joukkoliikenteen palvelutasoa ohjaa vuosille 2025–2027 tehty palvelutasomäärittely. Palvelutasomäärittelyn tavoitteet ohjaavat joukkoliikenteen tarkempaa suunnittelua ja järjestämistä. Alkuvuodesta 2026 aletaan miettimään palvelutasoa tulevaisuudessa. (Leinonen, 2025) Seutuliiikenteen järjestämistä ohjaa Traficom (entinen Uudenmaan ELY-keskus) palvelutasomäärittely (Suhonen, ym., 2024).

2.5.5 Raasepori

Raaseporin kaupunki on toiminut vuodesta 2019 asti toimivaltaisena viranomaisena (Raaseporin kaupunki, 2025). Raaseporin sisäinen joukkoliikenne BOSSE hankkii liikennettä koko Raaseporin alueelle, joka muodostettiin vuonna 2009 Tammisaaren, Karjaan ja Pohjan kuntaliitoksen myötä. BOSSE:a koordinoi joukkoliikennepäälliköstä ja assistentista koostuva kahden hengen tiimi. (Remes, 2025)

Joukkoliikenteen järjestämistä Raaseporissa ohjaa aina muutamaksi vuodeksi kerrallaan laadittava palvelutasoselvitys. Palvelutasomäärittelyssä kuvataan Raaseporissa tarjottava joukkoliikenne huomioiden markkinaehtoinen liikenne sekä käytettävissä oleva rahoitus. (Raaseporin kaupunki, 2025). Kaupunki on kilpailuttanut sisäisen liikenteen bruttomallilla vuodesta 2023 alkaen (Raaseporin kaupunki, 2024). Viikkaimmin liikennöidyt alueet ovat Karjaa ja Tammisaari, mutta palvelutasoselvityksen mukaisesti joukkoliikennettä pyritään järjestämään mahdollisimman kattavasti myös muille alueille. Liikenteen suunnittelussa huomioidaan mahdollisuuksien mukaan yhteydet junaliikenteeseen niin pääkaupunkiseudulle kuin Turun suuntaan. Raaseporin suurin matkakeskus ja juna-asema sijaitsevat Karjaalla, jonka lisäksi Tammisaarissa on juna-asema. (Remes, 2025)

Raaseporissa on käytössä valtakunnallinen lippujärjestelmä Waltti (Raaseporin kaupunki, 2025). Raaseporissa on käytössä tasataksahinta ja yksi vyöhyke. Raaseporin kaupungin joukkoliikenne on mukana Traficom (entinen Uudenmaan ELY-keskus) yhteishankinnoissa ja näin ollen BOSSE-lipputuotteet käyvät maksuvälineenä ELY-liikenteen busseissa Raaseporin alueella. (Remes, 2025)

3 Sipoo HSL-kuntayhtymän jäsenenä

3.1 Historiaa

Ennen HSL-kuntayhtymän jäseneksi liittymistä Sipoon bussiliikenne perustui pääosin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin, joiden taustalla olivat linjaliikenneluvat. Lisäksi ilta- ja viikonloppuliikennettä täydennettiin jonkin verran ostoliikenteellä. Sipoon suunnalla merkittävä osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyi vuonna 2014. Muut sopimukset päättyivät viimeistään vuonna 2019. Tähän asti liikennöitsijät olivat suunnitelleet Sipoon bussireitit ja -vuorot eri asiakasryhmien tarpeiden mukaan huomioiden kalusto- ja kuljettajaresurssinsa. Seurauksena oli muodostettu lukuisia linjoja ja reittipoikkeamia. (Sipoon kunta, 2020) Sipoossa oli käytössä vuosina 1997–2012 kunnan ja valtion tukema Sipoolippu, jota pystyi käyttämään pääkaupunkiseudulle tai Keravalle suuntautuviissa matkoissa (Tolmunen, 2016).

Vuonna 2011 osana Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelmaa suoritettiin asukaskysely, jossa kuntalaisia pyydettiin ottamaan kantaa muun muassa omaa liikkumista, liikennekäyttäytymistä, liikenneturvallisuuden tilaa ja liikenneympäristön vaaranpaikkoja koskeviin kysymyksiin. Asukaskyselyssä nousi esille kehittämistarve joukkoliikenteen palvelutasolle, jota pidettiin heikkona. Kyselyssä eniten kommentteja saaneet ongelma-alueet joukkoliikenteen osalta olivat lippujen korkeat hinnat ja HSL-lippualueeseen kuulumattomuus, heikko vuorotarjonta ja vähäiset sisäiset yhteydet, syöttöliikenteen heikkous Keravan juna-asemalle sekä liityntäpysäköintipaikkojen vähäisyys Nikkilässä ja Söderkullassa. (Sipoon kunta, 2020)

HSL:ään liittymisen myötä sipoolaisten arvioitiin maksavan HSL-alueelle suuntautuviista matkoista merkittävästi vähemmän kuin ennen HSL-jäsenyyttä. Sipoosta HSL-alueelle suuntautuvan runkomatkan kausilipun arvioitiin alenevan 42 euroa kuukaudessa eli noin 26 prosenttia vuoden 2009 hintatasolla. Mikäli matka edellytti runkomatkan lisäksi HSL-alueen sisäistä lippua, arvioitiin jäsenyyden myötä hinnan alenevan jopa 95 euroa kuukaudessa eli noin 45 prosenttia vuoden 2009 hintatasossa. (HSL, 2010)

Sipoo liittyi HSL-kuntayhtymän jäseneksi vuonna 2012. Sipoon kunnanvaltuusto päätti liittymisestä 3.10.2011 äänin 27–16. Ennen HSL-kuntayhtymään liittymistä mahdollista liittymistä selvitettiin useamman vuoden ajan erilaisin selvityksin. Kuntayhtymään liittymistä perusteltiin erityisesti yhdellä matkakortilla ja vaihtojen yksinkertaistumisella. Tämän myötä matkalippujen kokonaishinnan ennakoitiin alenevan ja joukkoliikenteen käytön kasvavan. HSL:n myötä myös eri ikäryhmille, kuten opiskelijoille ja eläkeläisille tarkoitetut alennustuotteet otettaisiin käyttöön. (Sipoon kunnanvaltuusto, 2011) Liittymisen tavoitteena oli lisäksi helpottaa Helsinkiin suuntautuvia työmatkoja ja lisätä Sipoon kiinnostavuutta asuinpaikkana (YLE, 2011).

Ennen HSL-kuntayhtymään liittymistä tiedostettiin sen merkitsevän isoa taloudellista panostusta joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen kustannusten kasvun ennakoitiin olevan vuositasolla toista miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen palvelutasoa kuitenkin haluttiin parantaa aiemmasta ja joukkoliikenteen kehittämisen tiedettiin tuovan kunnalle kustannuksia toteutustavasta riippumatta. Toisaalta myös katuverkon investointien tiedostettiin kasvavan tulevaisuudessa, mikäli joukkoliikennettä ei kehitettäisi ja yksityisautoilu lisääntyisi. (YLE, 2011) HSL:ssä on laaja kilpailuttamisosaaminen toisin kuin kunnalla. Mikäli Sipoo ei olisi liittynyt HSL:ään, olisi sen pitänyt kilpailuttaa bussiliikenne Uudenmaan ELY-keskuksen (nykyisin Traficom) kanssa. (Tolmunen, 2016)

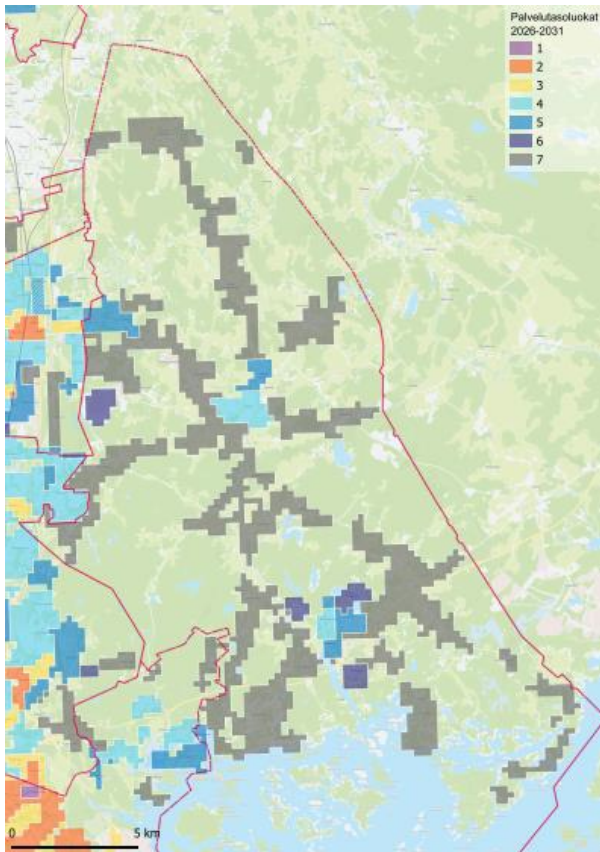
Vuonna 2013 HSL:n laatimassa järjestämistapaselvityksessä ja linjastosuunnitelmassa päädyttiin esittämään reittipohjaisen käyttöoikeussopimuksen kaltaisen hankintamallin soveltamista Sipoon suunnan bussiliikenteessä. Tällöin HSL kilpailuttaa ja hankkii liikennettä ja voi määrittää linjaston reitit HSL:n alueella. Sipoon linjastosuunnittelussa asetettiin tavoitteeksi selkeän, helposti hahmotettavan linjaston ja suorien linjojen muodostaminen. Linjojen reittivariaatioita vähennettiin ja linjat etenivät määränpäähänsä aiempaa suoraviivaisemmin. Tehtyjen muutosten arvioitiin hyödyttävän suurinta osaa kuntalaisista. Lisäksi tavoitteena oli sisäisten yhteyksien parantaminen Nikkilän, Söderkullan ja Eriksnäsin välillä. (Airaksinen;Rantala;& Aalto, 2013) HSL toteutti linjastosuunnitelman mukaisen linjastomuutoksen syksyllä 2014. (Sipoon kunta, 2020)

HSL kilpailutti vuonna 2020 suuren osan Sipoon suunnan bussilinjoista. Kilpailutus toteutettiin yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen (nykyisin Traficom) kanssa, sillä osa reiteistä jatkuu HSL-alueen ulkopuolelle. Kilpailutus tehtiin yhteensä seitsemän vuoden pituiselle liikennöintijaksolle ja sen voitti Oy Pohjolan liikenne Ab. Kilpailutuksen mukainen liikenne alkoi elokuussa 2021. Kilpailutuksen myötä suuri osa Sipoon suunnan bussiliikenteestä liikennöidään sähköbussilla. (HSL, 2020)

3.2 Palvelutaso

Palvelutaso kuvaa yleisesti matkustuksen laatua. Joukkoliikenteen palvelutason keskeisiä osatekijöitä ovat muun muassa vuorotiheys, matka-aika, lippu- ja maksujärjestelmien toimivuus sekä informaation saatavuus. (ELY-keskus, 2025). Liikennepalvelulain myötä joukkoliikenteen palvelutason määrittely ei ole enää toimivaltaisen viranomaisen lakisääteinen tehtävä. Palvelutason määrittely on kuitenkin edelleen suositeltava menettely ja tärkeä työkalu järjestämistapapäätöksen ja liikenteen hankintojen taustalla. Palvelutaso on tärkeä määrittää käyttäjien ja potentiaalisten käyttäjien tarpeiden pohjalta. (Traficom, 2019)

HSL-alue on jaettu palvelutasoluokkiin, jotka määrittävät kullekin alueelle vaadittavan minimipalvelutason. Palvelutasoluokittain on määritelty esimerkiksi maksimivuorovälit, liikennöintiajat ja kävelyetäisyydet pysäkeille. HSL määrittelee palvelutasoluokitukset yhdessä kuntien kanssa. Palvelutasomäärittely vaikuttaa suoraan rahoitustarpeeseen ja tämän takia käytännössä kunnat voivat hyvin itsenäisesti päättää oman alueensa palvelutasosta (Ramboll, 2024). HSL-alueen joukkoliikenteen alueelliset palvelutasot on esitetty kuvassa 8.



Kohde, johon liikennöintiäiköä sovelletaan	Palvelutasoluokka	Liikenne alkaa (saapumisaika kohteeseen)			Liikenne päättyy (lähtöaika kohteesta)			
		ma-pe	la	su	ma-to	pe	la	su
Helsingin keskusta	1	5:30	5:45	6:45	1:15	4:00	4:00	1:15
Helsingin keskusta	2	5:45	6:30	6:45	1:00	4:00	4:00	1:00
Helsingin keskusta	3	6:15	6:45	6:45	0:00	1:00	1:00	0:00
Aluekeskus	4	6:30	7:30	9:30	23:00	23:00	23:00	23:00
Aluekeskus	5	7:30	10:30	11:30	21:15	21:15	21:15	21:15
Aluekeskus	6	8:00	-	-	-	-	-	-
Aluekeskus	7	Koulumatkayhteystarpeiden mukaan			Koulumatkayhteystarpeiden mukaan			

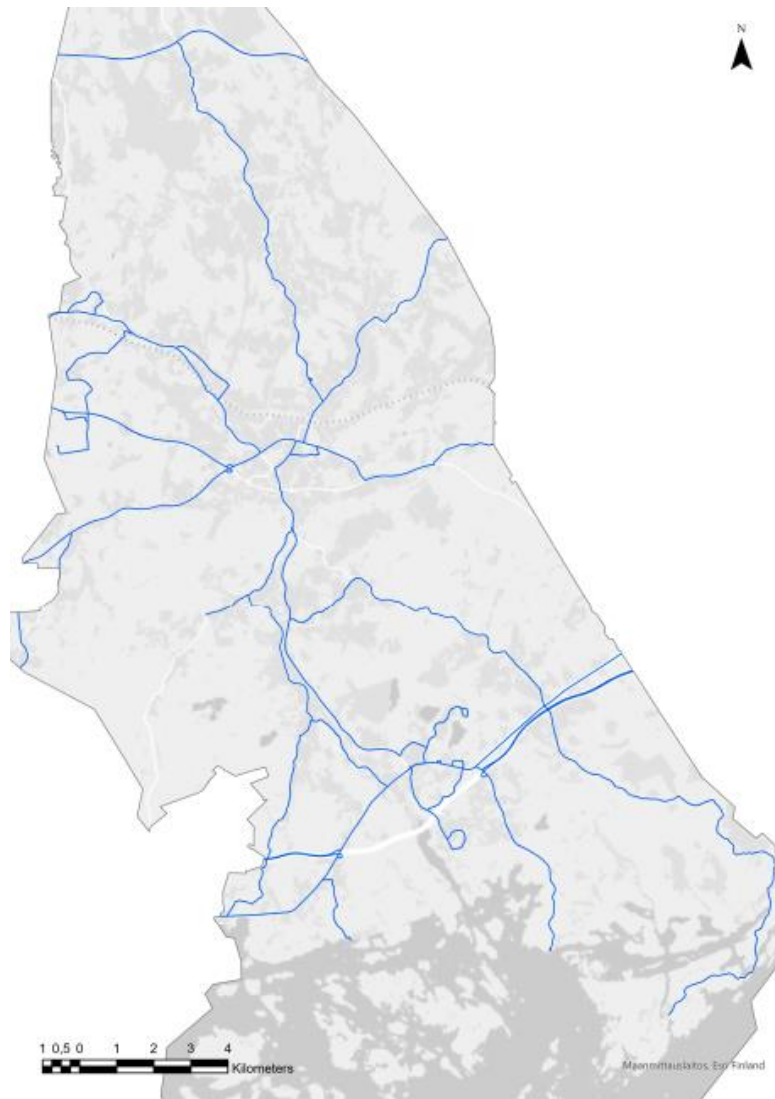
Palvelutasoluokka	Maksimivuoroväli										
	Arki			Lauantai			Sunnuntai			Kaikki päivät	
	Varhais-aamu	Ruuhka	Päivä & alkuilt	Aamu	Päivä	Alkuilt	Aamu	Päivä	Alkuilt	Myöhäisilt	Yö
	Ennen klo 6.30	6.30-9 & 15-17	10-14 & 18-20	Ennen klo 10	11-18	18-20	Ennen klo 11	12-18	18-20	21-23	23-02
1	20	10	10	20	10	15	20	15	15	20	30
2	20	12	15	30	15	20	30	20	20	30	40
3	30	20	20	60	30	30	60	30	30	60	60
4	60	30	30	120	60	60	120	60	60	120	120
5	-	60	60	-	60	60	-	60	60	-	-
6	-	60	*)	-	3-4 lähtöä/suunta	-	-	2-3 lähtöä/suunta	-	-	-
7	-	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-	-	-	-	-	-	-	-

Kuva 8. Palvelutasoluokitus Sipoossa vuosina 2026–2031 sekä palvelutasoluokkien liikennöintiäiköiden ja vuorovälien ohjeelliset vähimmäisarvot. Sipoota koskevat palvelutasoluokat 4, 5, 6 ja 7. (HSL, 2026)

Sipoossa taajamien ulkopuolisilla alueilla joukkoliikennetytydet perustuvat pääasiassa koulu- ja työmatkaliikenteeseen. Tämän seurauksena linjojen liikennöinti painottuu arkipäiviin sekä koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin. Koulu- ja työmatkaliikenteeseen tukeutuvilla linjoilla ei pääsääntöisesti liikennöidä viikonloppuisin. Nikkilän ja Söderkullan taajama-alueilla joukkoliikenteen palvelutaso on pääosin kohtuullinen. Näillä linjoilla vuoroväli on arkisin ruuhka-aikoina 30 minuuttia ja muina aikoina 60 minuuttia yötä lukuun ottamatta. Taajamien välittömässä läheisyydessä joukkoliikennepalvelu perustuu 60 minuutin vuoroväliin, lukuun ottamatta yöaika.

3.3 Joukkoliikennelinjasto

Sipoon nykyinen joukkoliikennelinjasto perustuu vuonna 2014 toteutettuun linjastomuutokseen. Vuosien varrella linjastoon on tehty joitakin muutoksia, mutta sen perusrakenne ja toimintaperiaate ovat säilyneet pääosin ennallaan. Sipoon keskustaajamista, Nikkilästä ja Söderkullasta, järjestetään syöttöliikennettä runkoyhteyksille (juna ja metro). Lisäksi keskustaajamista on suoria yhteyksiä Helsinkiin. Linjastoon sisältyy myös kunnan sisäisiä yhteyksiä. Vuonna 2025 Sipoossa liikennöi yhteensä 36 linjaa, kun reittivariantit otetaan huomioon. Kuvassa 9 on esitetty Sipoon joukkoliikennelinjasto vuonna 2025.



785	Rautatientori - Jokivarsi - Nikkilä	985	Nikkilä - Talma - Keravan asema
785K	Rautatientori - Kuninkaanmäki - Nikkilä	986	Nikkilä - Etelä-Paippinen - Järvenpään asema
787	Rautatientori - Nikinmäki - Nikkilä - Pornainen	986B	Nikkilä - Etelä-Paippinen - Rajakulma
787A	Rautatientori - Nikinmäki - Nikkilä - Laukkoski - Pornainen - Halkia	987	Nikkilä - Pornainen - Pohjois-Paippinen - Järvenpään asema
787B	Nikkilä - Pornainen	987A	Monninkylä - Pornainen - Järvenpää
787K	Rautatientori - Kuninkaanmäki - Nikkilä - Pornainen	987B	Nikkilä - Laukkoski - Pornainen
788	Rautatientori - Jokivarsi - Nikkilä - Hinthaara - Porvoo	987T	Nikkilä - Laukkoski - Pornainen - Pohjois-Paippinen - Järvenpää
788B	Nikkilä - Hinthaara - Porvoo	989	Pornainen - Halkia - Metsäkylä - Järvenpää
788K	Rautatientori - Kuninkaanmäki - Nikkilä - Hinthaara - Porvoo	989A	Monninkylä - Pornainen - Metsäkylä
841	Itäkeskus - Östersundom - Söderkulla - Nikkilä	989B	Pornainen - Halkia - Pihlajamäki
841B	Söderkulla - Nikkilä	989V	Monninkylä - Pornainen - Halkia - Metsäkylä - Järvenpää
841N	Rautatientori - Östersundom - Söderkulla - Nikkilä - Jokimäki	992	Eriksnäs - Söderkulla - Massby - Hindsby - Nikkilä
842	Itäkeskus - Söderkulla - Eriksnäs	993	Taasjärvi - Söderkulla - Box - Gesterby - Nikkilä
843	Itäkeskus - Söderkulla - Kalkkiranta	993K	Taasjärvi - Söderkulla - Box - Gesterby - Nikkilä
844	Itäkeskus - Söderkulla - Taasjärvi	994	Söderkulla - Immersby - Gumbostrand
848	Kamppi - Pasila - Viikki - Söderkulla - Porvoo	994K	Söderkulla - Gumbostrand
982	Nikkilä - Neulasniitty - Talma	995	Taasjärvi - Söderkulla - Kalkkiranta
984	Hindsby (Knuters) - Nikkilä - Talma	996	Söderkulla - Box - Spjutsund - Kitö
984K	Hindsby (Knuters) - Nikkilä - Mårsbackantie - Talma	999	Tikkurila - Söderkulla - Porvoo

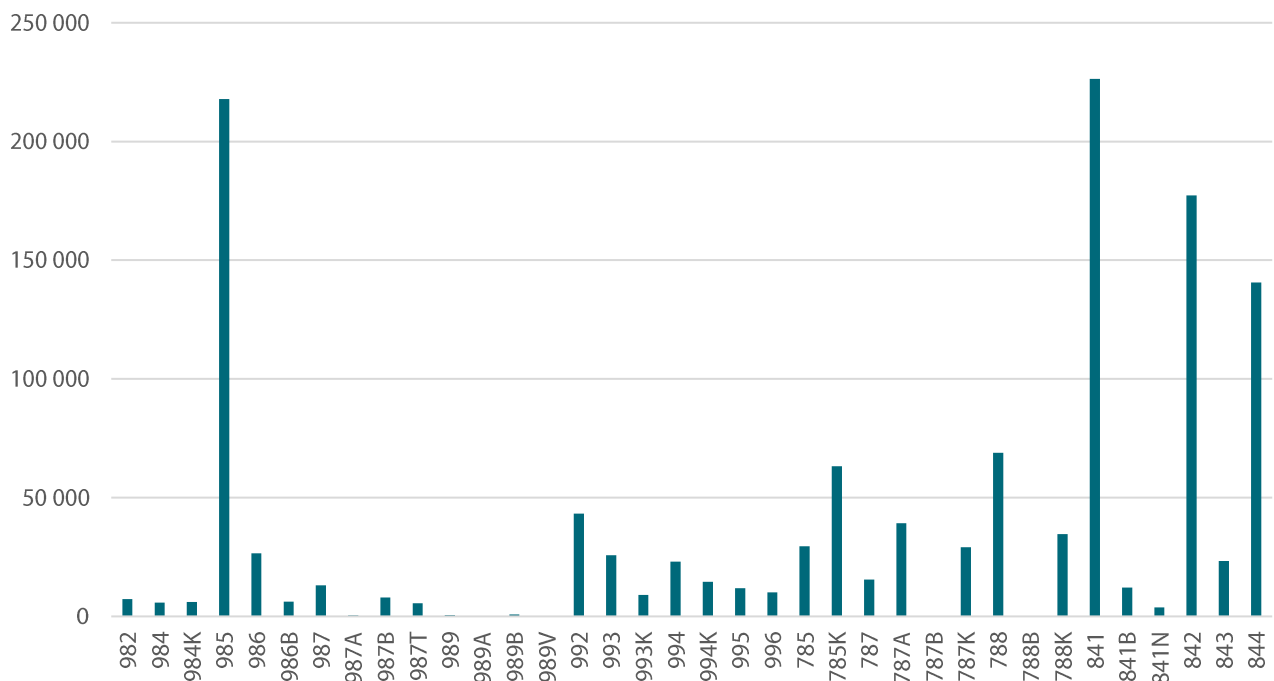
Kuva 9. Sipoon joukkoliikennelinjasto vuonna 2025.

Sipoossa koulukuljetukset järjestetään ensisijaisesti HSL:n linjaliikenteellä. Vuonna 2025 kunnassa liikennöivistä linjoista 17 palveli koulumatkaliikennettä. Vuonna 2025 Sipoossa oli noin 2 600 peruskoulun oppilasta, joista noin 650 eli neljäsosa käytti linja-autokuljetusta koulumatkoihinsa. Koulumatkaliikenteellä on merkittävä vaikutus Sipoon joukkoliikennelinjastoon ja sen suunnitteluun. Vaikutukset näkyvät muun muassa linjojen reiteissä ja aikatauluissa. Osa linjoista on suunniteltu ensisijaisesti koulumatkaliikenteen tarpeisiin, ja niiden liikennöinti voi olla sidottu kouluvuoden toiminta-aikoihin, esimerkiksi siten, ettei liikennettä järjestetä kesäkaudella. Koulukuljetuksia täydennetään tarvittavilta osin ostetuilla taksivuoroilla. Liitteessä 1 on kuvattu tarkemmin koulukuljetusten järjestämisen periaatteet Sipoossa. Luvussa 4.5 on kerrottu tarkemmin kustannusten jakautumisesta avoimen joukkoliikenteen ja koulutoimen kuljetusten kesken.

3.4 Matkustajamäärät

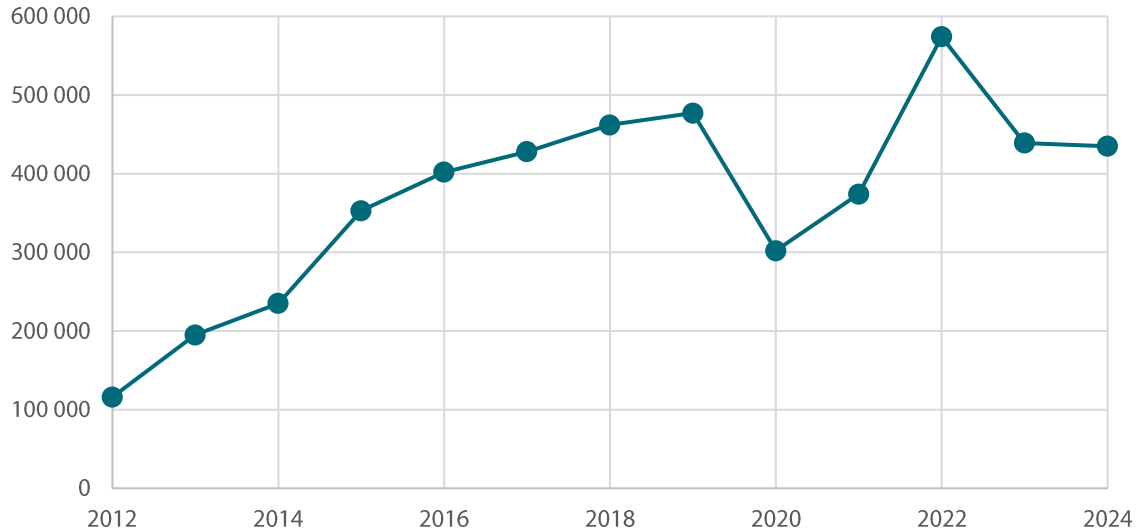
Matkustajamäärällä tarkoitetaan joukkoliikennevälineeseen nousevien matkustajien eli nousijoiden määrää. Jokainen nousu tilastoituu uudelleen matkustajan vaihtaessa matkallaan joukkoliikennevälineestä toiseen. Runkobusseissa, metroissa, raitiovaunuissa ja lähijunissa sisään- ja ulosmeneviä matkustajia lasketaan ajoneuvoihin asennetuilla automaattisilla laskentalaitteilla. Bussilinjojen (muut kuin runkolinjat) nousijamäärätiedot perustuvat matkakorttileimauksiin, jotka korotetaan kertoimilla kattamaan ne matkustajat, jotka ovat esimerkiksi käyttäneet lipun ostoon muuta maksutapaa kuin matkakorttia. Nousijamäärät ovat hyvä joukkoliikenteen kehityksen mittari. Lisäksi HSL käyttää nousijamäärätietoa muun muassa linjasto- ja aikataulusuunnittelussa sekä kuntaosuuksien laskennassa. (HSL, 2025f)

Sipoossa liikennöivistä linja-autolinjoista eniten matkustajia vuonna 2024 oli linjoilla 985, 841, 842 ja 844. Vähiten matkustajia oli linjalla 989 sekä eri linjojen varianteilla, kuten linjoilla 987A, 787B ja 788B. Vuoden 2024 linjakohtaiset matkustajamäärät on esitetty kuvassa 10. Tarkastelu kattaa kaikki Sipoossa liikennöivät linja-autolinjat pois lukien markkinaehtoiset linjat. Mikäli linja kulkee Sipoon lisäksi myös muiden kuntien alueella, on matkustajamääriin sisällytetty näiltä alueilta kyytiin nousseet matkustajat.



Kuva 10. Sipoossa liikennöivien linjojen matkustajamäärät linjoittain vuonna 2024.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat nousseet melko tasaisesti vuodesta 2012. Kuvassa 11 on esitetty Keravan ja Sipoon sisäisen bussiliikenteen nousijamäärät vuosina 2012–2024. Nousijamäärän osalta on esitetty ainoastaan Sipoon ja Keravan kautta kulkevien linjojen matkustajamäärät, eikä nousijamäärä siis kuvaa koko Sipoon osalta joukkoliikenteen matkustajamääriä. Esitetyt nousijamäärät voivat sisältää myös muita kuin sipoolaisia, mutta toisaalta myös sipoolaiset matkustavat muilla linjoilla.



Kuva 11. Keravan ja Sipoon sisäisen bussiliikenteen nousijamäärät vuosina 2012–2024.

Vuonna 2024 Keravan ja Sipoon sisäisten bussilinjojen yhteenlaskettu nousijamäärä oli 435 000 ollen noin nelinkertainen vuoteen 2012 verrattuna. Matkustajamäärät putosivat hetkellisesti koronapandemian takia vuosina 2020 ja 2021. Nousijamäärät ovat olleet suurimmillaan heti koronapandemian jälkeen vuonna 2022, jolloin nousijamäärä oli 574 000. Matkustajamäärien kasvuun on vaikuttanut muun muassa linjastomuutos, palvelutason nousu ja asukasmäärien kasvu. Muita selittäviä tekijöitä matkustajamäärien kasvuille on esimerkiksi pendelöinnin lisääntyminen ja hinnoittelu.

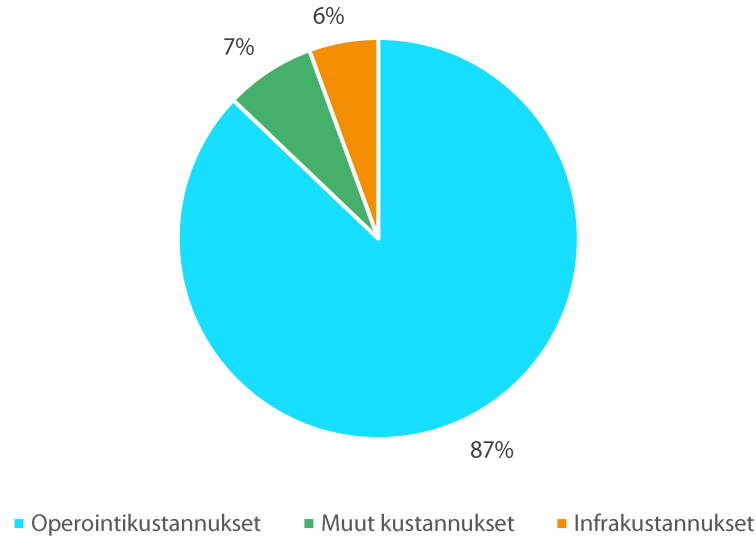
3.5 Kuntaosuus

3.5.1 Kuntaosuuden muodostumisen periaatteet

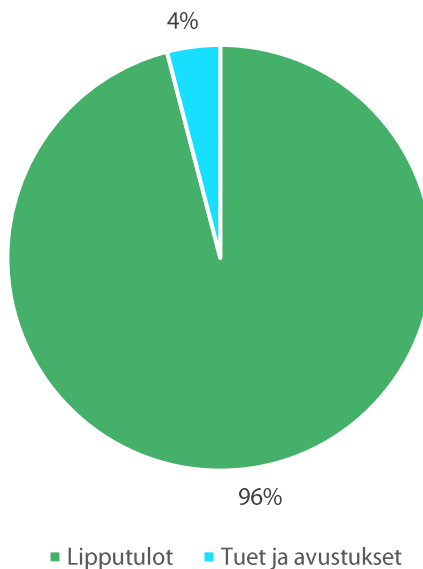
HSL-jäsenyydestä maksettava kuntaosuus määräytyy kuntayhtymän palveluiden käytön sekä joukkoliikenteestä saatavien tulojen perusteella. Sipoon kuntaosuus vuonna 2024 oli yhteensä noin 3,7 M€. Vuonna 2024 Sipoon joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset olivat yhteensä noin 6,5 M€. Näin ollen Sipoon kunnan subventio-osuus oli 58,2 prosenttia vuonna 2024.

Suurin osa joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista koostuu liikenteen operoinnista aiheutuvista kuluista. Vuonna 2024 Sipoon joukkoliikenteen operointikustannukset olivat noin 5,6 M€, mikä vastasi 87 prosenttia kaikista joukkoliikenteen kustannuksista. Muiden kustannusten osuus oli 7 prosenttia eli noin 0,5 M€. Muut kustannukset sisältävät esimerkiksi henkilöstökulut sekä palvelujen ostot sisältäen esimerkiksi lippu- ja informaatiojärjestelmien kulut. Infrakustannukset olivat vuonna 2024 noin 0,4 M€, mikä vastasi 6 prosenttia Sipoon kaikista joukkoliikenteen kustannuksista. Kuvassa 12 on esitetty Sipoon joukkoliikenteen järjestämisen kustannusten ja tulojen jakautuminen vuonna 2024.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset Sipoossa vuonna 2024
(yht. 6,5 M€)



Joukkoliikenteen tulot Sipoossa vuonna 2024 (yht. 2,7 M€)

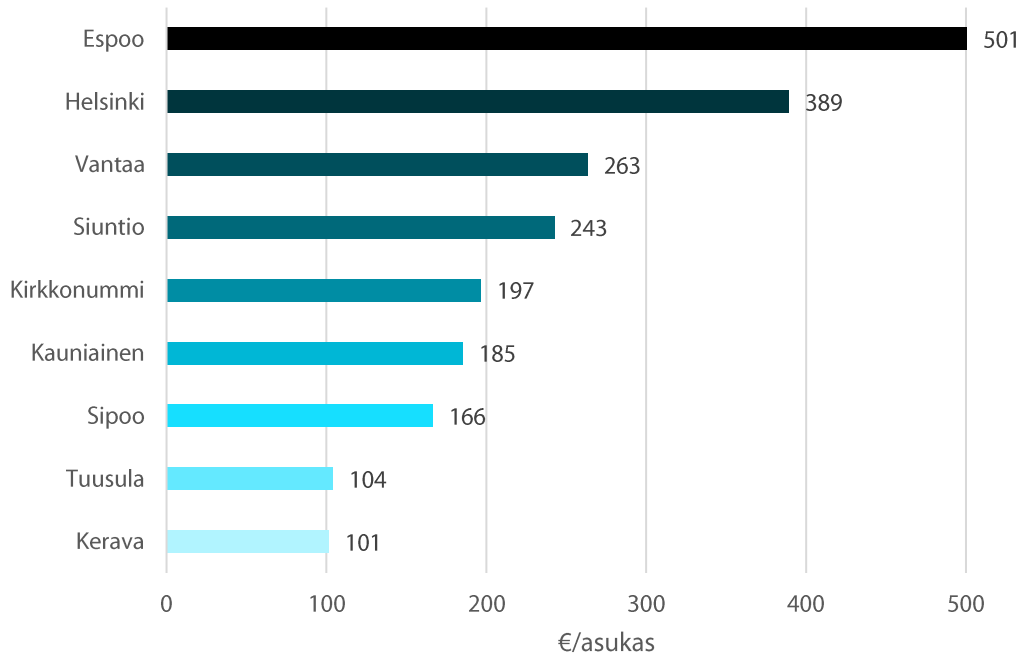


Kuva 12. Sipoon joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset ja tulot vuonna 2024.

Vuonna 2024 Sipoon joukkoliikenteestä saadut tulot olivat noin 2,7 M€. Joukkoliikenteen tulot muodostuvat lipputulosta sekä joukkoliikenteelle myönnettyistä tuista ja avustuksista. Vuonna 2024 lipputuloja kertyi noin 2,6 M€, mikä vastasi 96 prosenttia kaikista joukkoliikenteen tuloista. Joukkoliikenteen tukia ja avustuksia saatiin vuonna 2024 yhteensä noin 0,11 M€, mikä vastasi noin 4 prosenttia kaikista joukkoliikenteen tuloista.

3.5.2 Asukaskohtainen kuntaosuus

Asukaskohtainen kuntaosuus oli vuonna 2024 Sipoossa verrattain alhainen useisiin muihin HSL-kuntiin verrattuna. Sipoossa asukaskohtainen kuntaosuus vuonna 2024 oli noin 166 €/asukas ennen edellisvuosien ylijäämää. Sipoota alhaisemmat asukaskohtaiset kuntaosuudet olivat ainoastaan Keravalla (101 €/asukas) ja Tuusulassa (104 €/asukas). Kuvassa 13 on esitetty HSL-kuntien asukaskohtaiset kuntaosuudet vuonna 2024.



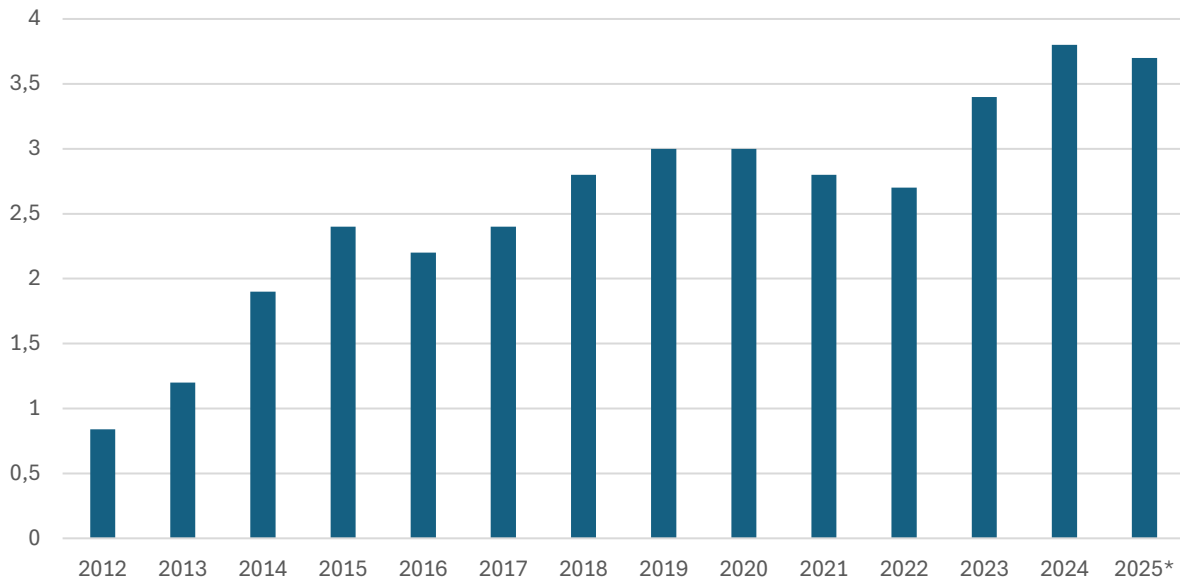
Kuva 13. Asukaskohtaiset kuntaosuudet HSL-kunnissa vuonna 2024 ennen edellisvuosien yli- tai alijäämää.

Sipoo eroaa HSL-alueen useimmista muista kunnista sekä luonteeltaan että joukkoliikenteen järjestämisen suhteen. Sipoon harvaan rakennettu yhdyskuntarakenne ja suhteellisen suuri pinta-ala asettavat omat haasteensa joukkoliikenteen suunnittelulle ja toteutukselle. Harvaan asutuilla ja laajoilla alueilla joukkoliikenteen kustannukset nousevat, koska matkustajamäärät per reitti ovat alhaisemmat ja samalla palvelun on katettava maantieteellisesti laajempi alue. Alhainen matkustajamäärä johtaa siihen, että kustannus per matkustaja kasvaa.

Vertailuna esimerkiksi Kerava on pinta-alaltaan Sipoota huomattavasti pienempi ja sen yhdyskuntarakenne on tiivis, mikä mahdollistaa tehokkaan junaliikenteeseen perustuvan liikennejärjestelmän. Myös Tuusula on pinta-alaltaan Sipoota pienempi, mutta väkiluvultaan lähes kaksinkertainen, mikä vaikuttaa joukkoliikenteen kysyntään ja sitä kautta asukaskohtaiseen kuntaosuuteen.

3.5.3 Kuntaosuuden kehitys

Sipoon kuntaosuus on noussut vuodesta 2012. Heti liittymisen jälkeen vuonna 2012 Sipoon kuntaosuus oli tilinpäätöksen mukaan noin 0,8 M€, ollen talousarviossa varauduttua 1,3 M€ vähemmän. Syksyllä 2014 käyttöön otettu linjastomuutos vaikutti osaltaan kustannusten nousuun. Kustannusten nousuun on vaikuttanut myös koronapandemia sekä pandemian jälkeinen linja-autoliikenteen yleinen kustannustason nousu. Sipoon kuntaosuudet vuosina 2012–2025 on esitetty kuvassa 14.



* Ennuste kuntaosuudesta vuodelle 2025.

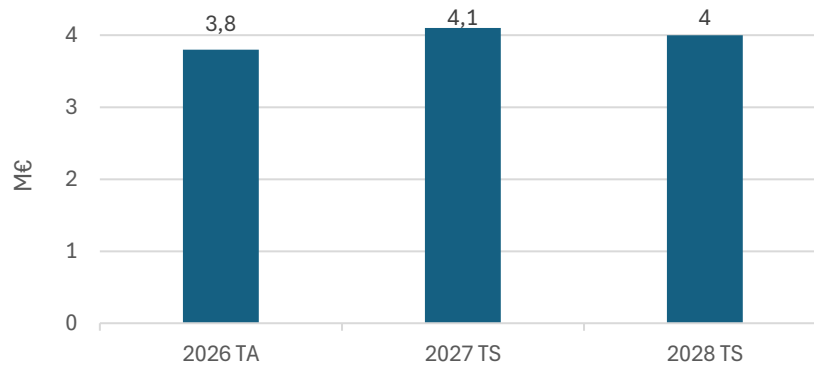
Kuva 14. Sipoon kuntaosuudet vuosina 2012–2025 ennen edellisten vuosien yli- tai alijäämää.

Merkittävimpana kustannusten nousua selittävänä tekijänä on matkustajamäärien kasvu. HSL-kuntayhtymän kulut määräytyvät käytettyjen palvelujen mukaan, joten luonnollisesti matkustajamäärien kasvun myötä myös kunnan maksuosuus on kasvanut.

Koronapandemian seurauksena joukkoliikenteen kustannukset nousivat kaikilla suurilla ja keskisuurilla seuduilla. Koronapandemian suurimmat taloudelliset vaikutukset kohdistuivat Helsingin seudulle eli HSL-kuntayhtymään. Vuonna 2022 alkanut Venäjän hyökkäyssota vauhditti merkittävästi linja-autoliikenteen yleistä kustannusten nousua, joka on vaikuttanut myös joukkoliikenneviranomaisten kustannuksiin. Esimerkiksi polttoaineiden hinnat nousivat sodan myötä tuntuvasti. Linja-autoliikenteen kokonaisindeksi on vuodesta 2020 tammikuuhun 2025 noussut yhteensä 20 prosenttia. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen nettokustannukset ovat vuodesta 2019 vuoteen 2024 nousseet keskimäärin 67 prosenttia. (Traficom, 2025b; Traficom, 2025a)

HSL-kuntayhtymän kustannuksia ovat lisäksi nostaneet kasvaneet infrakustannukset. Infrakorvausjärjestelmä luotiin HSL:n perustamisvaiheessa ja sen tavoitteena oli jakaa joukkoliikenneinfrastruktuurin investointi- ja ylläpitokustannusten vastuuta sijaintikunnan lisäksi joukkoliikenneinfraa hyödyntävien asukkaiden jäsenkunnille (HSL, 2023a). Infrakustannukset määräytyvät kulkumuodoittain nousujen suhteessa (HSL, 2018). Arvion mukaan Sipoon osuus infrakustannuksista vuonna 2026 on 0,4 M€ ja 0,5 M€ vuodessa vuosina 2027–2028 (HSL, 2025a).

HSL:n alustavassa vuosien 2026–2028 talous- ja toimintasuunnitelmassa on esitetty arviot kuntaosuuksien kehityksestä lähivuosille. Arvion mukaan Sipoon kuntaosuus pysyy lähivuosina lähellä nykyistä tasoa, ollen 4 M€ vuonna 2028 (HSL, 2025h). Sipoon arvioidut kuntaosuudet vuosille 2026–2028 on esitetty kuvassa 15.



Kuva 15. Sipoon arvioidut kuntaosuudet vuosille 2026–2028. (HSL, 2025h)

Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen perusteella Sipoon kuntaosuus olisi vuonna 2035 vuoden 2022 hintatasossa 4,4 M€. Arvion mukaan Sipoon kunnan subventio-osuus vuonna 2035 olisi 48,6 prosenttia kokonaiskustannusten ollessa 9 M€. Kokonaiskustannuksista 1,1 M€ olisi infrakustannuksia. (HSL, 2025a)

3.6 Lippujen hintakehitys

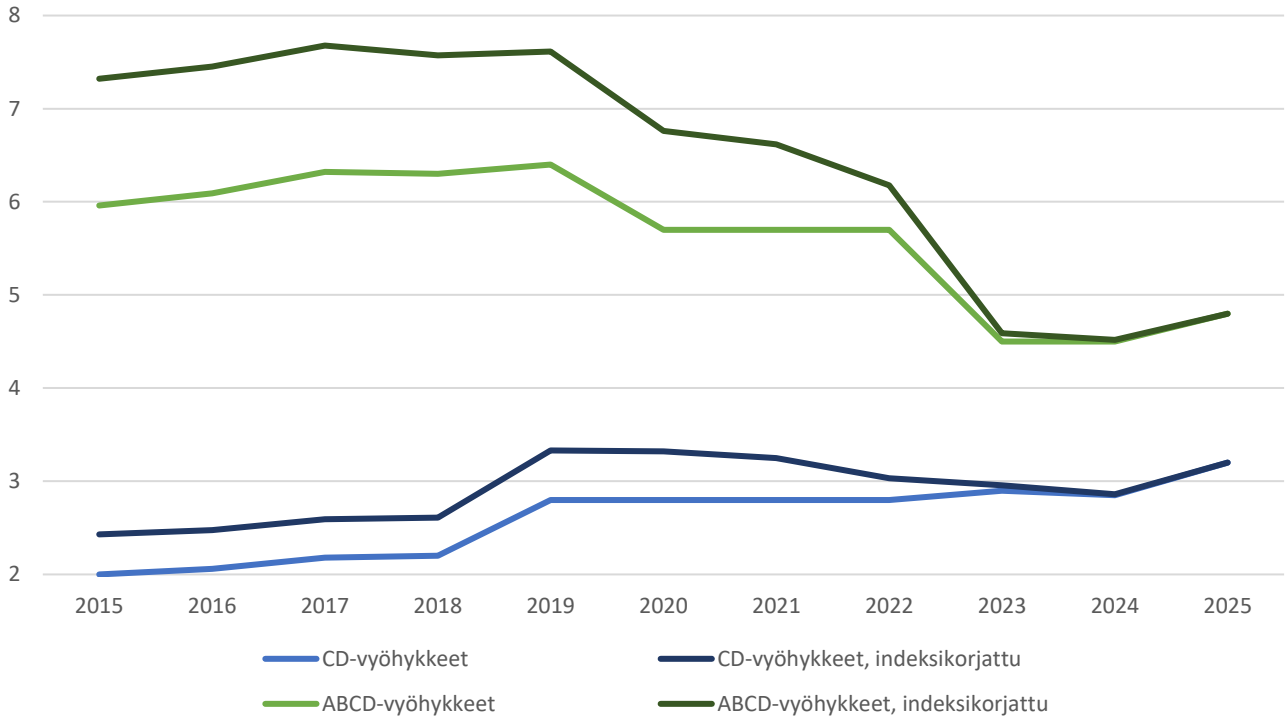
HSL:n lippujen hintojen kehitystä on tarkasteltu vuosien 2015–2025 aineistojen perusteella. Vuonna 2024 kuluttajahinnat olivat nousseet keskimäärin 22,3 prosenttia vuoteen 2015 verrattuna (Tilastokeskus, 2025). Näin ollen lippujen hinnat vuosien 2015 ja 2025 välillä eivät sellaisinaan ole vertailukelpoisia. Lippujen hinnat on korjattu vastaamaan toukokuun 2025 hintatasoa kuluttajahintaindeksin avulla. Lippujen hintoja tarkasteltiin aikuisten kertalippujen sekä aikuisten 30 vuorokauden kausilipun osalta. Kertalipuista tarkasteltiin matkakortin arvolla ostetun lipun hintaa. Niin kertalippujen kuin kausilippujenkin osalta tarkasteltiin yhden vyöhykkeen (nykyisin CD-vyöhykkeet) ja laajimman seutulipun (nykyisin ABCD-vyöhykkeet) hintakehityksiä. Tarkastelun kohteeksi valittiin nämä lipputuotteet, sillä niiden arvioidaan olevan Sipoossa yleisimpiä.

Tarkasteluvälillä on otettu käyttöön vyöhykeudistus. Vuonna 2015 yhden vyöhykkeen lipulla pääsi kulkemaan Sipoossa ja Keravalla. Vuonna 2019 vyöhykeudistuksen myötä CD-vyöhykkeiden lipulla pääsee matkustamaan Sipoossa, Keravalla, Tuusulassa, Kirkkonummella, Siuntiossa, Östersundomin alueella sekä suuressa osassa Vantaata ja Espoota. Vuonna 2015 laajimmalla seutulipulla, eli kolmen vyöhykkeen lähiseutulipulla pystyi matkustamaan kaikkien HSL:n jäsenkuntien alueella. Vuonna 2019 vyöhykeudistuksen myötä myös ABCD-vyöhykkeiden lipulla voi matkustaa kaikkien jäsenkuntien alueella.

Aikuisten ABCD-vyöhykkeiden kertalipun hinta on laskenut vuodesta 2015. Ilman indeksikorotusta kolmen vyöhykkeen lähiseutulipun hinta oli vuonna 2015 matkakortilla ostettuna 5,96 euroa. Vuonna 2025 ABCD-vyöhykkeiden kertalipun hinta oli 4,8 euroa. Indeksikorotus huomioiden vuonna 2025 ABCD-vyöhykkeiden kertalipun hinta oli 34 prosenttia edullisempi kuin vuonna 2015. ABCD-vyöhykkeiden kertalipun hinta on ollut edullisimmillaan vuosina 2023–2024, jolloin lippu maksoi 4,5 euroa. Kalleimmillaan ABCD-vyöhykkeiden kertalipun hinta on ollut nimellisesti vuonna 2019 (6,4 euroa) ja reaalisesti eli ostovoimakorjattuna vuonna 2017.

Aikuisten kertalipun hinta on noussut CD-vyöhykkeillä vuodesta 2015. Aikuisten yhden vyöhykkeen kertalipun hinta oli 2 euroa ilman indeksikorotusta vuonna 2015. Vuonna 2025 CD-vyöhykkeiden kertalipun hinta oli 3,2 euroa. Indeksikorotus huomioiden CD-vyöhykkeiden kertalipun hinta oli vuonna 2025 noin 24 prosenttia kalliimpi kuin vuonna 2015. Indeksikorotus huomioiden kertalipun hinta on ollut CD-vyöhykkeellä

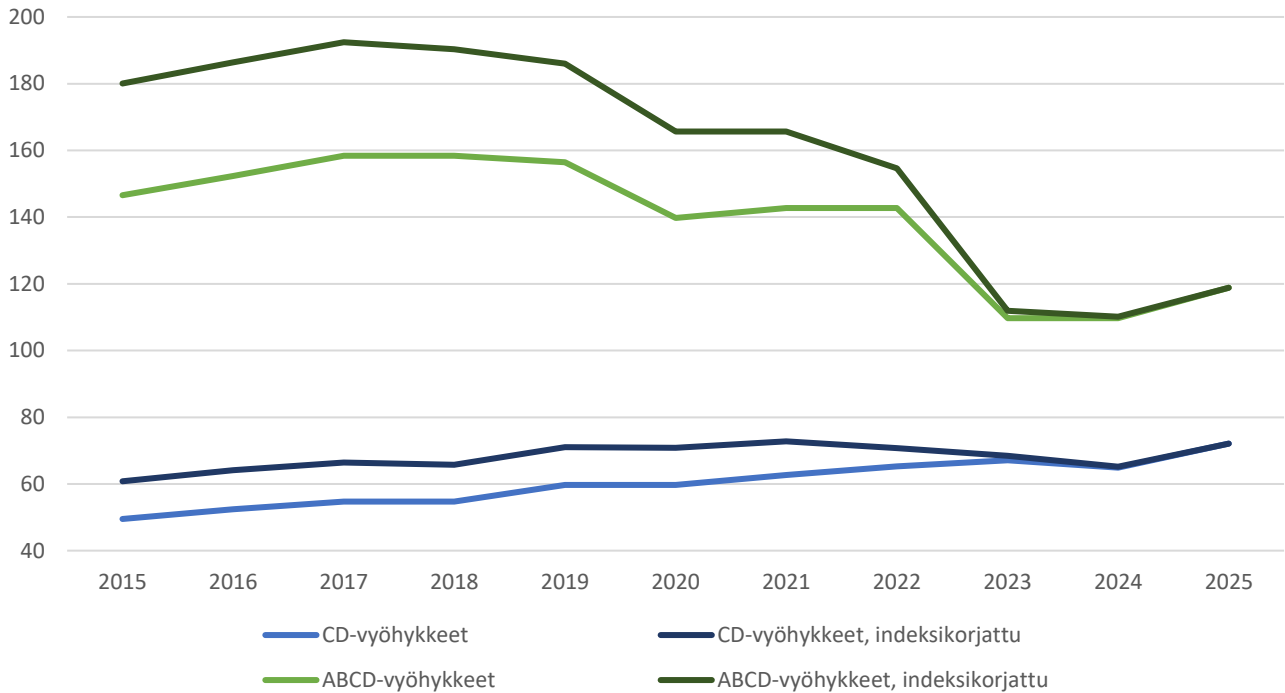
korkeimmillaan vuosina 2019 ja 2020. Kuvassa 16 on esitetty aikuisten matkakortin arvolla ostetun kertalipun hintakehitys vuosina 2015–2025.



Kuva 16. Aikuisten matkakortin arvolla ostetun kertalipun hintakehitys vuosina 2015–2025.

Aikuisten ABCD-vyöhykkeiden 30 vuorokauden kausilipun hinta on laskenut vuodesta 2015. Vuonna 2015 kolmen vyöhykkeen lähiseutulipun hinta ilman indeksikorotusta oli 146,6 euroa. Vuonna 2025 ABCD-vyöhykkeiden kausilipun hinta oli 118,8 euroa. Indeksikorotus huomioiden kausilippu ABCD-vyöhykkeille oli noin 34 prosenttia edullisempi vuonna 2025 kuin vuonna 2015. ABCD-vyöhykkeiden kausilipun hinta oli edullisimmillaan vuosina 2023–2024, jolloin 30 vuorokauden lippu maksoi 109,7 euroa. Kausilipun hinta ABCD-vyöhykkeillä niin nimellisesti kuin reaalisestikin tarkasteltuna on ollut korkeimmillaan vuonna 2017, jolloin aikuisten 30 vuorokauden kausilippu maksoi 158,4 euroa.

Aikuisten CD-vyöhykkeiden 30 vuorokauden kausilipun hinta on noussut melko tasaisesti vuodesta 2015 vuoteen 2025. Vuonna 2015 aikuisten yhden vyöhykkeen kausilipun hinta oli ilman indeksikorotusta 49,5 euroa. Vuonna 2025 kausilipun hinta CD-vyöhykkeillä oli 72,1 euroa. Indeksikorotus huomioiden 30 vuorokauden kausilipun hinta CD-vyöhykkeillä on noin 16 prosenttia korkeampi vuonna 2025 kuin vuonna 2015. Reaalisesti tarkasteltuna CD-vyöhykkeiden aikuisten 30 vuorokauden kausilipun hinta on ollut korkeimmillaan vuonna 2021. Kuvassa 17 on esitetty aikuisten 30 vuorokauden kausilipun hintakehitys CD-vyöhykkeillä ja ABCD-vyöhykkeillä vuosina 2015–2025.



Kuva 17. Aikuisten 30 vuorokauden kausilipun hintakehitys vuosina 2015–2025.

Tarkastelun perusteella aikuisten lippujen hinnat ABCD-vyöhykkeillä ovat laskeneet vuodesta 2015 vuoteen 2025. Vastaavasti CD-vyöhykkeiden lippujen hinnat ovat nousseet. Huomionarvoista kuitenkin on, että vuoden 2019 vyöhykeuudistuksen myötä CD-lipulla voi matkustaa laajemmalle alueelle kuin ennen vyöhykeuudistusta yhden vyöhykkeen lipulla. Vertailun perusteella sekä aikuisten matkakortin arvolla ostetun kertalipun että 30 vuorokauden kausilipun hinnat näyttäisivät indeksikorotusten jälkeen olleen viime vuosina edullisimmillaan vuonna 2024. HSL laski lippujen hintoja vuosina 2023–2024, ja alhaisempien hintojen toivottiin lisäävän matkustajamäärien kasvun myötä lipputuloja. Lippuhintojen lasku ei kuitenkaan tuonut matkustajamääriin toivotunlaista kasvua (Helsingin Sanomat, 2024). Tämän takia vuonna 2025 lippuhintoja jouduttiin korottamaan. HSL teki vuonna 2025 keskimäärin kahdeksan prosentin tasokorotuksen koko lippuvalikoimaan (HSL:n hallitus, 2024).

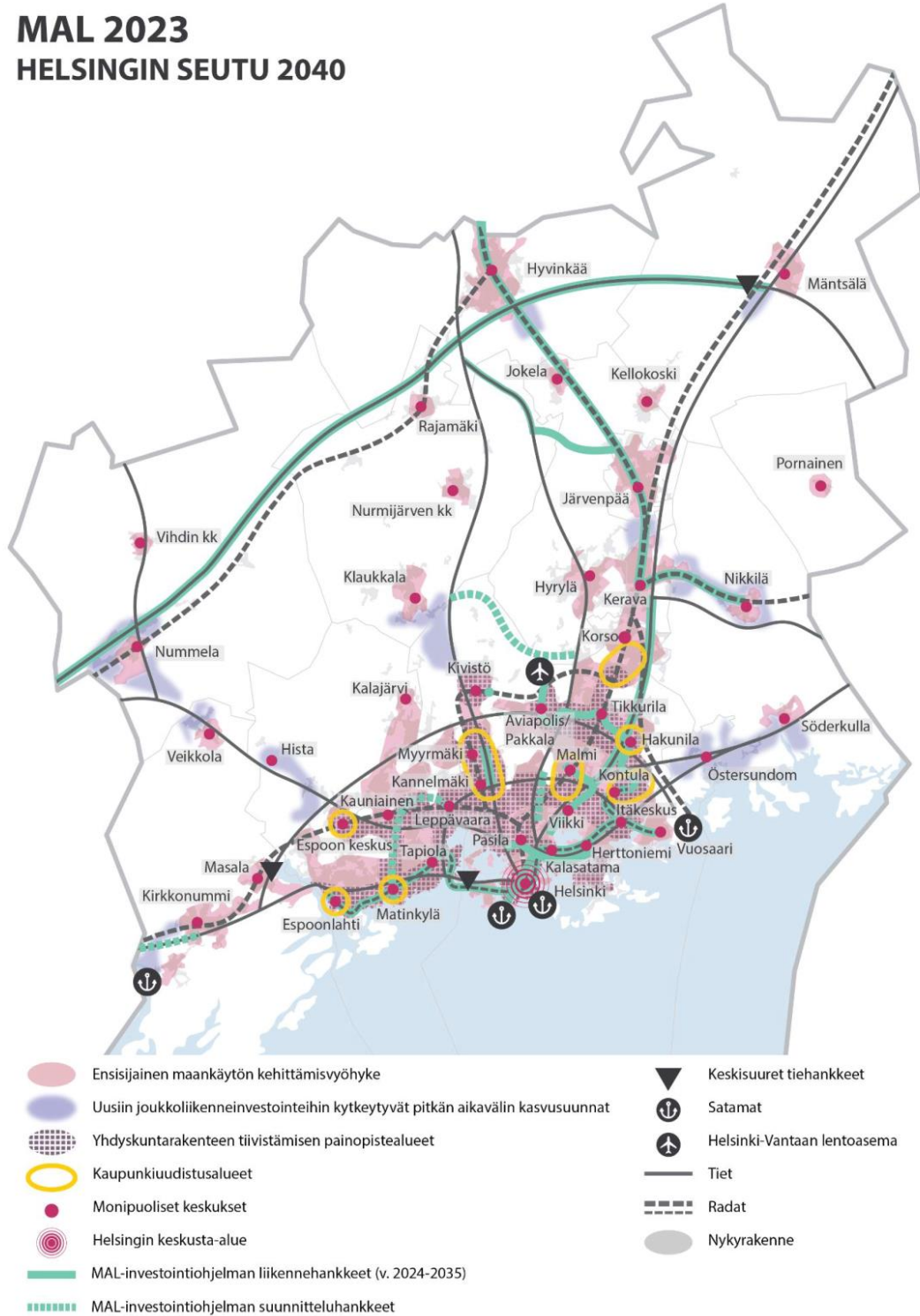
Tulevina vuosina valmistuvat suuret infrahankkeet luovat korotuspaineita lippujen hintoihin. Kasvavien infrakustannusten vuoksi lippujen hintoja tulisi korottaa kustannustason nousua enemmän. Lipputulojen tulisi kasvaa vuoteen 2029 mennessä noin 32 prosenttia vuoden 2024 tasosta, jotta pystyttäisiin vastaamaan kasvaviin infrakustannuksiin sekä saavuttamaan 55 prosentin seudullinen subventiotavoite. (HSL, 2025a). HSL:n hallitus päätti korottaa lippujen hintoja vuodelle 2026 keskimäärin 3,1 prosenttia. Tulevaisuudessa kertalipuilla otetaan käyttöön hintakatto, jolloin kertalipuilla matkustettaessa asiakas maksaa enintään vuorokausilipun hinnan verran vuorokaudessa. (HSL, 2025g)

3.7 Henkilöjunaliikenteen edistäminen Kerava–Nikkilä-radalla

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023- suunnitelma on keskipitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka kattaa Helsingin seudun 14 kuntaa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien ja valtion yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040. MAL 2023 -suunnitelmalle asetettuja tavoitteita on hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä Helsingin seutu. Tavoitteita toteutetaan suunnitelmassa esimerkiksi jatkamalla Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen. (HSL, 2023b). Henkilöjunaliikenteen edistäminen

Kerava-Nikkilä-radalla on osa MAL 2023 -suunnitelmaa sekä yksi MAL-investointiohjelman liikennehankkeista. Kuvassa 18 on esitetty MAL 2023-suunnitelman mukainen Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.

**MAL 2023
HELSINGIN SEUTU 2040**



Kuva 18. MAL 2023 -suunnitelman mukainen Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040. (HSL, 2023b)

Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen MAL-suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön ja antaa lähtökohtia kuntien kaavoitukselle ja asunto-ohjelmille. Se täydentää alueidenkäyttölain mukaista kaavoitusta. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista. (HSL, 2023b). Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta vastaa HSL (HSL, 2018).

MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. (HSL, 2023b). Viimeisin MAL-sopimus on tehty vuonna 2024 vuosille 2024–2035. MAL-sopimusta päivitetään neljän vuoden välein (HSL, 2023b). Sopimuksessa valtio on sitoutunut osoittamaan vuosille 2024–2027 yhteensä 2 miljoonaa euroa valtion väyläverkon yhteisiin suunnittelukohteisiin KUUMA-seudulla. Yhtenä suunnittelukohteena mainitaan henkilöjunaliikenteen aloittaminen Kerava-Nikkilä-radalla. (Ympäristöministeriö, 2024). Suunnittelukohteisiin varatusta rahoituksesta puolet on päätetty osoittaa Kerava-Nikkilä-radon ratasuunnitelmalle (HLJ-toimikunta, 2025).

Henkilöjunaliikenteen edistäminen Kerava-Nikkilä-radalla on MAL-investointiohjelmassa sijoitettu vuosien 2028–2031 toteutuskoriin. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilöjunaliikenteen edellyttämät investoinnit toteutettaisiin kuntien ja valtion toimesta siten, että tekniset edellytykset henkilöjunaliikenteelle olisivat toteutettu ja valmiina vuoteen 2031 mennessä. (Sipoon kunta, 2024)

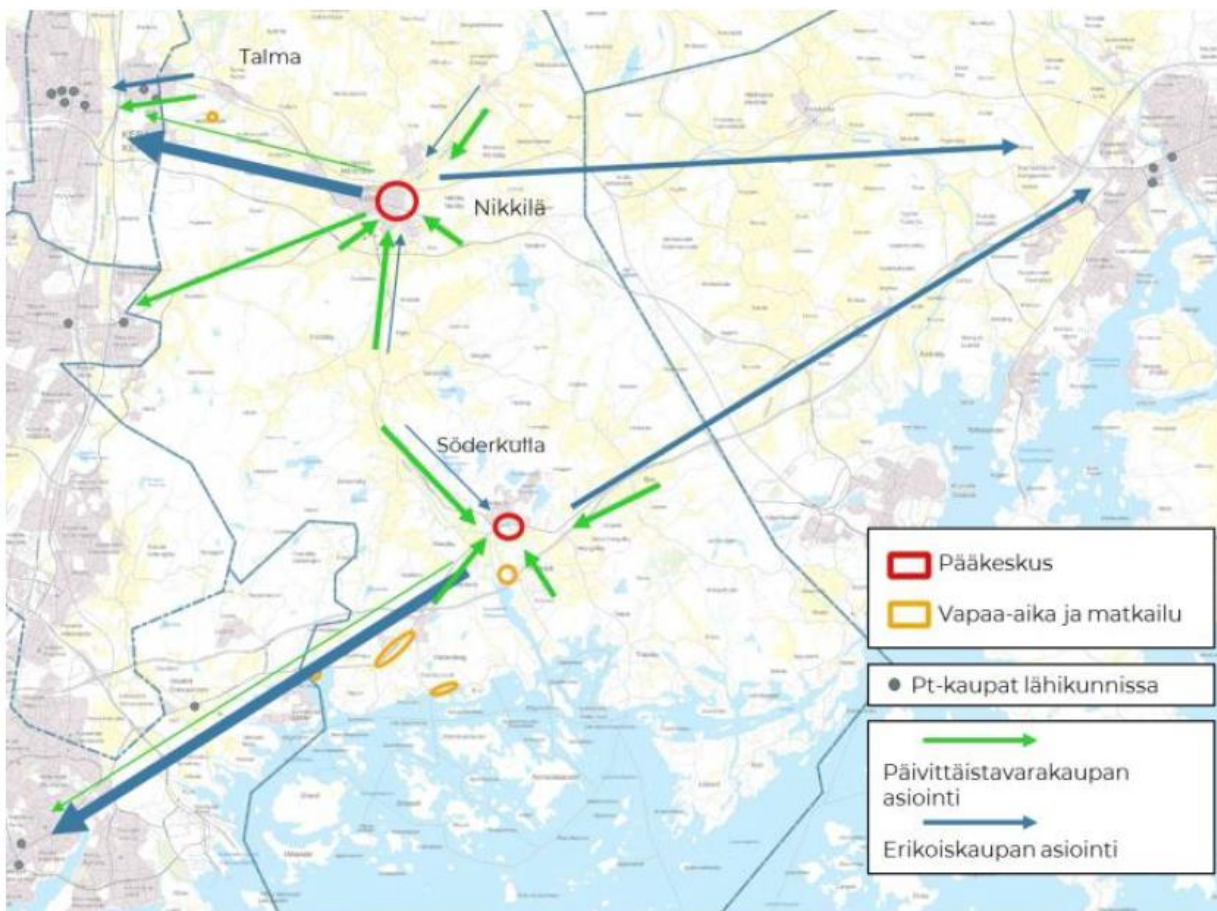
HSL on vuonna 2025 aloittanut Kerava-Nikkilä-radon liikennöintisuunnitelman päivityksen yhteistyössä Keravan kaupungin, Sipoon kunnan ja Väyläviraston kanssa. Työssä päivitetään vuonna 2015 valmistunut tarveselvitys ja vuonna 2018 valmistunut Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen tarkastelu. Vuoden 2026 aikana Sipoon kunta toteuttaa yhdessä Keravan kaupungin ja Väyläviraston kanssa Kerava-Nikkilä-radon esiselvityksen, jossa tutkitaan tarkemmin ratasuunnittelun aloittamisen edellytyksiä.

4 Liikenne ja liikkuminen Sipoossa ja lähialueilla

4.1 Matkojen suuntautuminen

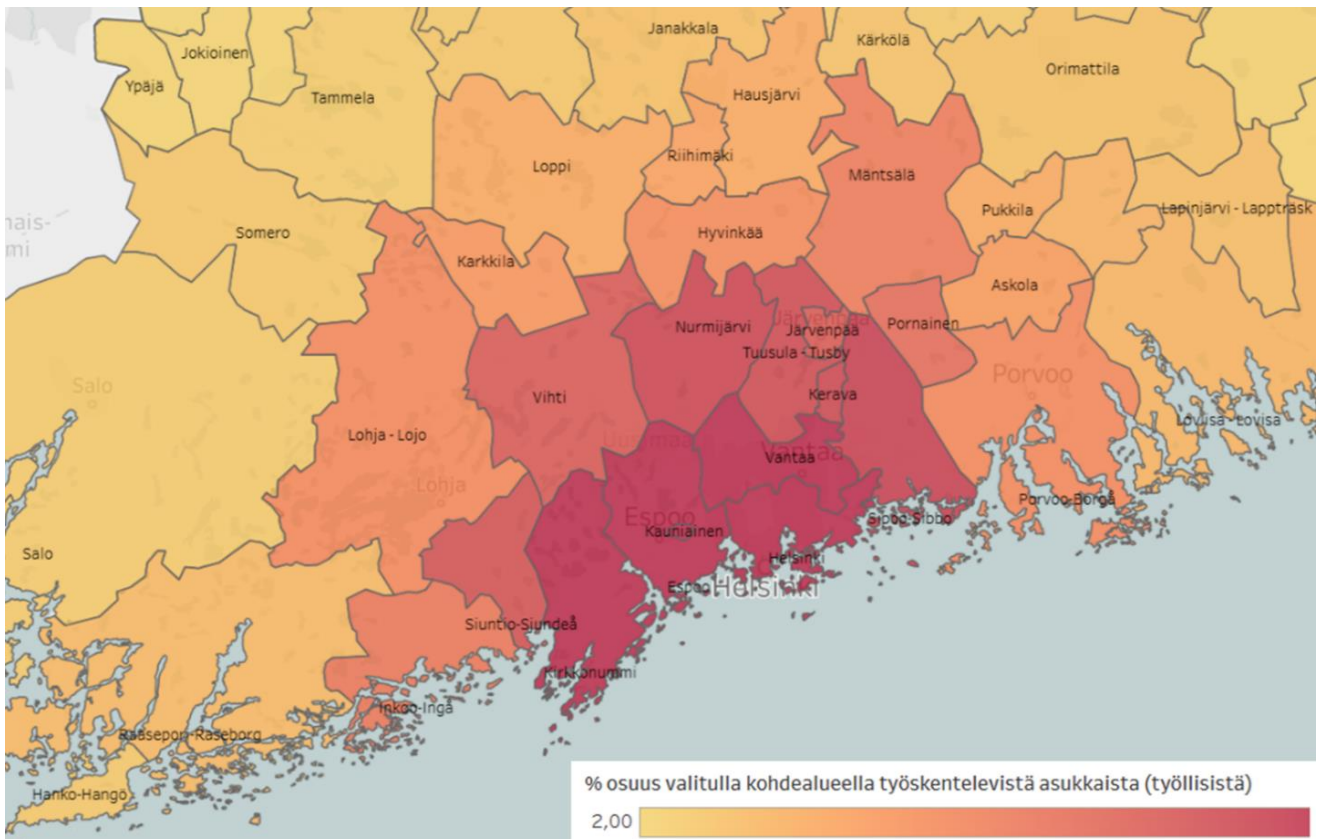
Vuonna 2023 sipoolaiset tekivät keskimäärin 2,9 matkaa henkeä kohti arkivuorokaudessa. Matkaluku ei ole merkittävästi muuttunut vuodesta 2018, jolloin matkoja tehtiin keskimäärin 3,0 henkeä kohti arkivuorokaudessa. Helsingin seudulla yleisesti matkojen kokonaismäärä on vähentynyt vuodesta 2018 koronapandemian ja etätyön yleistymisen myötä. Esimerkiksi Helsingin seudun bussiliikenteen kehyskunnissa tehtiin vuonna 2023 keskimäärin 3,1 matkaa henkeä kohti arkivuorokaudessa, kun vuonna 2018 vastaava luku oli 3,5. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024). Vuonna 2024 toteutetun liikkumiskyselyn (HSL, 2024) mukaan sipoolaisista työssäkäyvistä noin 14 prosenttia tekee etätöitä, mikä on hieman vähemmän kuin muissa HSL-alueen kunnissa. Sipoolaisien tekemistä matkoista noin 70 prosenttia on kunnan sisäisiä matkoja. Helsingin seudun sisäisistä muihin kuntiin suuntautuvista matkoista sipoolaiset tekivät eniten matkoja Helsinkiin. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024)

Vuonna 2023 Helsingin seudulla yleisin matka oli matka ostos- tai asiointipaikasta kotiin ja toiseksi yleisin matka kotoa työpaikalle (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024). Sipoolaisien arjen asiointipaikat ovat keskittyneet Nikkilään ja Söderkullaan. Sipoolaisien vapaa-ajan paikat liikunta- ja ulkoilu paikkoja lukuun ottamatta ovat keskittyneet erityisesti Helsingin keskustaan. (HSL, 2024). Erikoiskaupan asiointi suuntautuu pääasiassa Helsinkiin, Keravalle ja Porvooseen. Kuvassa 19 on esitetty asiointipaikkojen pääsuunnat Sipoossa.



Kuva 19. Asiointipaikkojen pääsuunnat Sipoossa. (WSP, 2021)

Vuonna 2022 sipoolaisista työssäkävivistä noin 54 prosenttia eli yli puolet työskenteli pääkaupunkiseudulla. Helsingin seudun seutukunnista pääkaupunkiseudulla työskentelevien määrä on samaa tasoa Keravalla (52 %), Tuusulassa (51 %) ja Nurmijärvellä (53 %). Helsingin seudun ympäryskunnista pääkaupunkiseudulla käydään eniten töissä Kirkkonummelta, jossa työssäkävivistä jopa 62 prosentin työpaikka sijaitsi pääkaupunkiseudulla. Työssäkäynti pääkaupunkiseudulla on muista Helsingin seudun kunnista vähäisempää. Pääkaupunkiseudulla työssäkävien määrä työssäkävivistä oli esimerkiksi Pornaisissa 38 prosenttia, Mäntsälässä 32 prosenttia, Hyvinkäällä 26 prosenttia sekä Järvenpäässä ja Vihdissä 45 prosenttia. Porvoossa asuvista työssäkävivistä 28 prosenttia kävi vuonna 2022 töissä pääkaupunkiseudulla. (HSY, 2025). Kuvassa 20 on esitetty pääkaupunkiseudulla työssäkävien osuus kunnan asukkaista vuonna 2022.



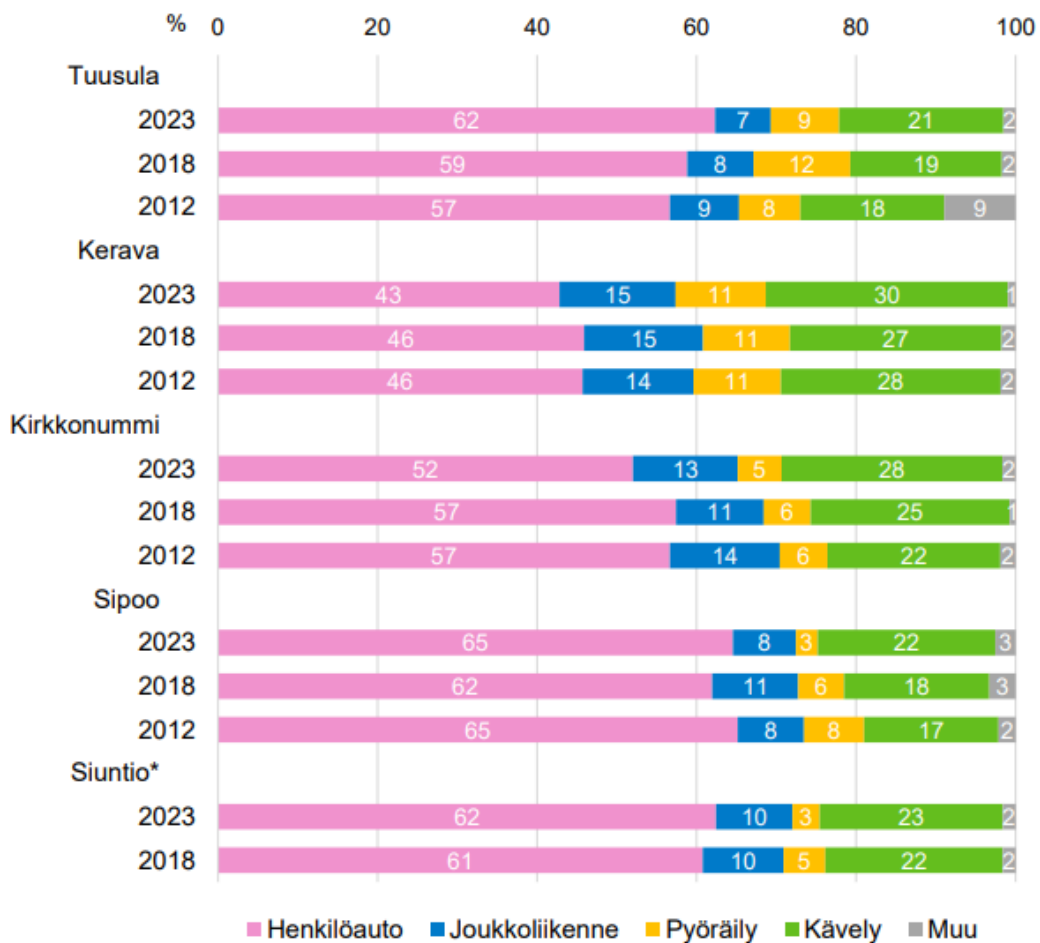
Kuva 20. Pääkaupunkiseudulla työssäkävien osuus kunnan asukkaista vuonna 2022. Luku sisältää myös etätöitä tekevät. (HSY, 2025)

Sipoolaisista työssäkävivistä noin 76 prosenttia kävi vuonna 2023 töissä muualla kuin omassa kotikunnassaan. Sipoosta pendelöidään eniten Helsinkiin (35 %), Vantaalle (17 %), Porvooseen (7 %), Espooseen (5 %) ja Keravalle (4 %). Sipoossa työskentelevistä noin 60 prosenttia asui vuonna 2023 muualla kuin Sipoossa. Sipooseen pendelöidään eniten Helsingistä (11 %), Vantaalta (11 %), Porvoosta (9 %), Keravalta (7 %) ja Espoosta (4 %) – eli samoista kaupungeista, joihin myös sipoolaisten työmatkat eniten suuntautuvat. (SYKE, 2025) Muiden kehyskuntien tavoin sipoolaisten työpaikat keskittyvät erityisesti Helsingin keskustaan ja Pasilaan. Lisäksi osa sipoolaisista työskentelee Nikkilässä ja Söderkullassa. (HSL, 2024)

4.2 Kulutapaosuus

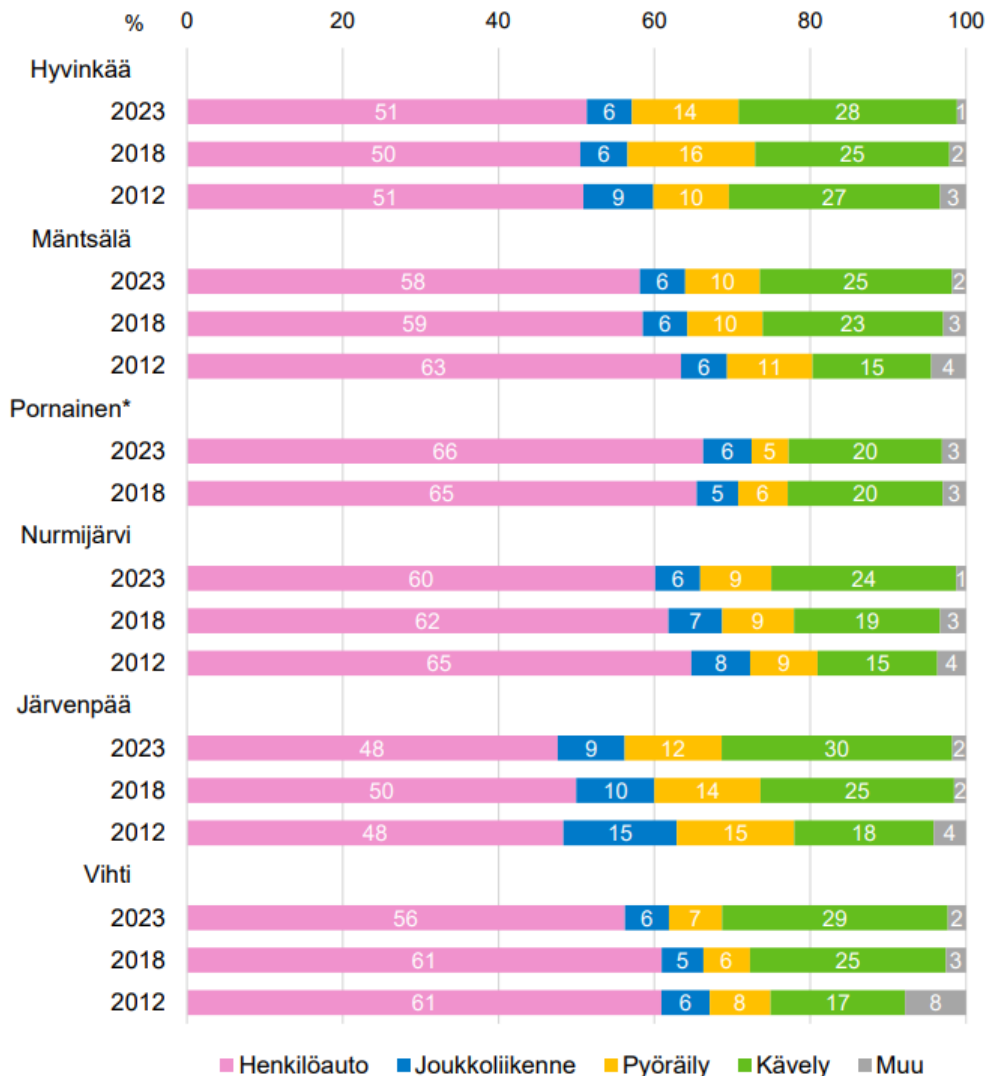
Sipoossa keskeisin kulkumuoto on oma auto (HSL, 2024). Vuonna 2023 henkilöauton kulkutapaosuus oli Sipoossa 65 prosenttia, joukkoliikenteen kulkutapaosuuden ollessa 8 prosenttia, pyöräilyn 3 prosenttia ja kävelyn 22 prosenttia. Henkilöauton ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on viime vuosikymmenen ajan säilynyt Sipoossa samalla tasolla. Sipoossa henkilöauton kulkutapaosuus laski ja vastaavasti joukkoliikenteen osuus nousi 3 prosenttia vuonna 2018 vuodesta 2012. Kuitenkin vuonna 2023 henkilöauton ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli jälleen vuonna 2023 vuoden 2012 lukemissa. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024). Kulkutapaosuuden muutos vuonna 2023 johtuu todennäköisesti koronapandemian aiheuttamista muutoksista liikkumistottumuksiin ja etätyön lisääntymisestä.

Muihin pääkaupunkiseudun ulkopuolisiin HSL-alueen kuntiin verrattaessa Sipoossa on suurin henkilöauton kulkutapaosuus. Matalin henkilöauton kulkutapaosuus on Keravalla (43 %) ja Kirkkonummella (52 %), jotka molemmat ovat junaradan varren kehyskuntia. Henkilöauton kulkutapaosuudessa lähellä Sipoon tasoa ovat niin Siuntio kuin Tuusulakin, joissa molemmissa henkilöauton kulkutapaosuus on 62 prosenttia. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on Sipoossa samaa tasoa Tuusulan kanssa, jossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus on 7 prosenttia. Junaradan varren kunnissa joukkoliikenteen kulkutapaosuus on suurempi. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024). Kuvassa 21 on esitetty kulkutapaosuudet pääkaupunkiseudun ulkopuolisissa HSL-alueen kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023.



Kuva 21. Kulkutapaosuudet pääkaupunkiseudun ulkopuolisissa HSL-alueen kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024)

Muista kuin HSL-alueella sijaitsevista Helsingin seudun kunnista henkilöauton kulkutapaosuus on Sipoon luokkaa Pornaisissa, jossa henkilöauton kulkutapaosuus on 66 prosenttia. Muissa HSL-alueen ulkopuolisissa seudun kunnissa henkilöauton kulkutapaosuus on pienempi. Etenkin junaradan varren kunnissa henkilöauton kulkutapaosuus on matalampi, esimerkiksi Järvenpäässä 43 prosenttia ja Hyvinkäällä 51 prosenttia. Kuitenkin joukkoliikenteen kulkutapaosuus on näissä Helsingin seudun HSL-alueen ulkopuolisissa kunnissa Järvenpäästä lukuun ottamatta pienin kaikista Helsingin seudun kunnista. Niin Hyvinkäällä, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Pornaisissa kuin Vihdissäkin joukkoliikenteellä tehtiin 6 prosenttia matkoista. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024). Kuvassa 22 on esitetty kulkutapaosuudet muissa kuin HSL-alueella sijaitsevilla Helsingin seudun kehyskunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023.



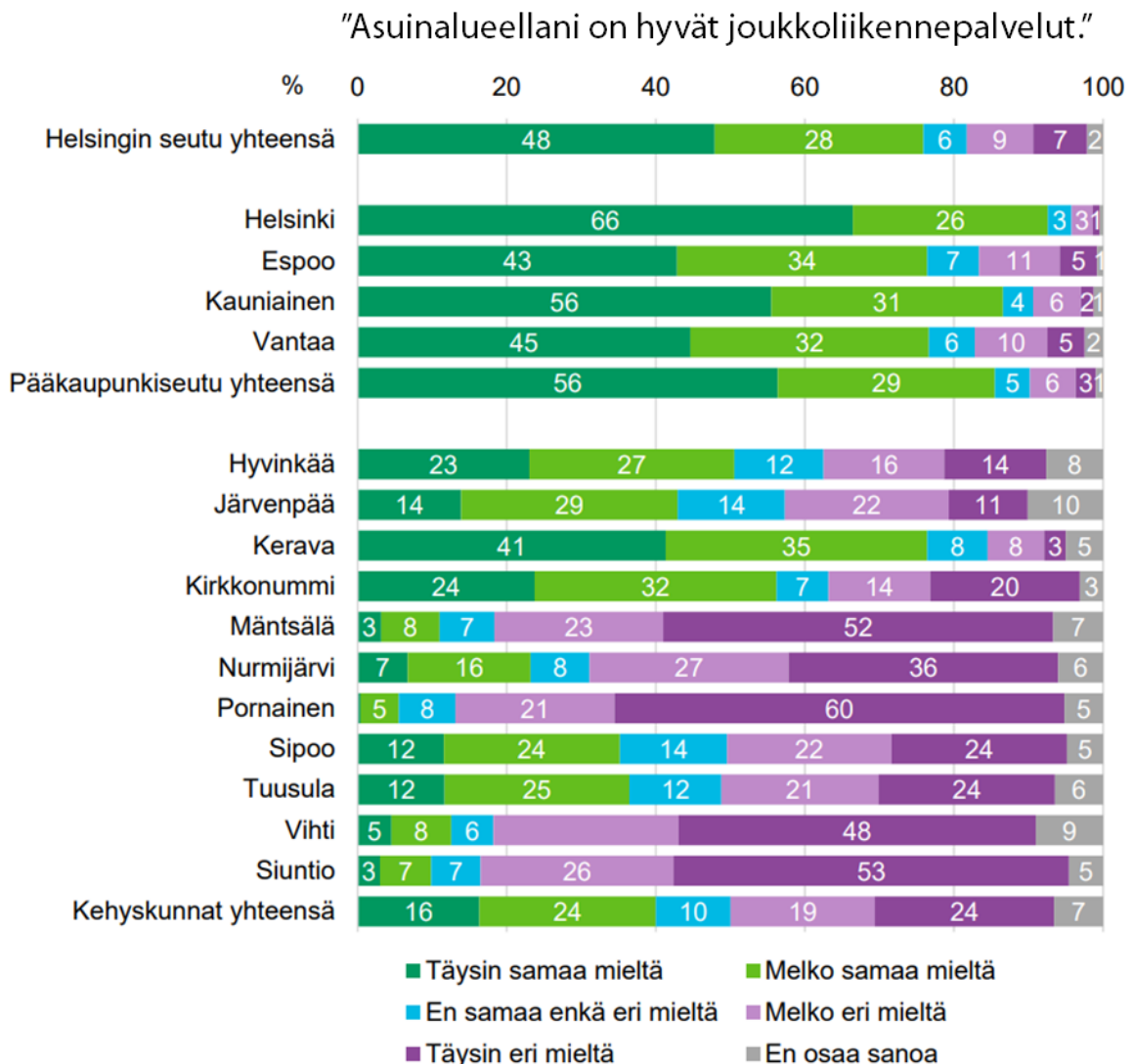
Kuva 22. Kulkutapaosuudet muissa kuin HSL-alueella sijaitsevilla Helsingin seudun kehyskunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024)

Huomion arvoista on, että monissa HSL-alueen ulkopuolella sijaitsevilla Helsingin seudun kunnissa kävelyn ja pyöräilyn osuus on Sipoota suurempaa. Pyöräilyn ja kävelyn suurempi osuus selittyy monin paikoin Sipoota tiiviimmällä yhdyskuntarakenteella ja lyhyemmällä etäisyyksillä.

4.3 Tyytyväisyys joukkoliikennepalveluihin

Vuonna 2024 toteutetun liikkumiskyselyn (HSL, 2024) mukaan sipoolaiset ovat melko tyytymättömiä joukkoliikenteeseen ja he kokevat, ettei heillä ole vaihtoehtoja valita kulkumuotoa. Vastaavanlaisia tuloksia on saatu myös aiemmista kyselyistä ja selvityksistä. Saatujen palautteiden perusteella tyytymättömiä ollaan etenkin vuorotiheyteen sekä linjojen ja reittien kattavuuteen.

Vaikka sipoolaiset ovat kyselyiden perusteella melko tyytymättömiä joukkoliikenteeseen, ollaan vuonna 2023 toteutetun Helsingin seudun liikennetutkimuksen (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024) mukaan Helsingin seudulla muissa bussiliikenteen kehyskunnissa vielä tyytymättömämpiä joukkoliikenteeseen. Kuvassa 23 on esitetty vastaukset väitteeseen "Asuinalueellani on hyvät joukkoliikennepalvelut" asuinpaikan mukaan.



Kuva 23. Vastaukset väitteeseen "Asuinalueellani on hyvät joukkoliikennepalvelut" asuinpaikan mukaan. Helsingin seudun 18 vuotta täyttäneet asukkaat. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024)

Helsingin seudun bussiliikenteen kehyskunnista tyytyväisimpiä joukkoliikennepalveluihin ollaan Sipoossa ja Tuusulassa. Joukkoliikenteen palveluihin oli tyytyväisiä Sipoossa noin 36 prosenttia vastaajista ja Tuusulassa 37 prosenttia. Tyytymättömiä joukkoliikennepalveluihin olivat Mäntsälän, Pornaisten, Vihtin ja Siuntion

asukkaat, joissa kaikissa alle 13 prosenttia vastaajista oli tyytyväisiä joukkoliikenteen palveluihin. Nurmijärvellä joukkoliikenteen palveluihin oli tyytyväisiä 23 prosenttia vastaajista. Kehyskunnista tyytyväisimpiä joukkoliikennepalveluihin ollaan junaliikenteen kehyskunnissa ja erityisesti Keravalla, jossa joukkoliikenteen palveluihin oli tyytyväisiä 76 prosenttia vastaajista. Helsingin seudulla joukkoliikennepalveluihin ollaan tyytyväisimpiä pääkaupunkiseudulla ja etenkin Helsingissä. (Valtonen;Kentele;& Rätty, 2024)

4.4 Joukkoliikenteen lippuhintojen vertailu

Joukkoliikenteen lippujen hintoja on tarkasteltu Uudenmaan bussiliikenteeseen tukeutuissa kunnissa. Vertailu koskee vuoden 2025 lippujen hintoja, ja tarkastelussa on huomioitu sekä kuntien sisäiset liput että seutuliput. Lipputuotteista mukana ovat aikuisten kertaliput sekä 30 vuorokauden kausiliput.

Sisäisten lippujen osalta hintatiedot on kerätty kuntien, liikennöitsijöiden ja HSL:n verkkosivuilta. Sipoossa tarkastelussa oleva lippu on CD-vyöhykelippu. Nurmijärven osalta kyseessä on Nurmijärvi-Kivistö-lippu, sillä kunnassa ei erikseen myydä kunnan sisäistä lippua. Länsi-Uudenmaan lippuyhteistyön myötä Vihdin sisäinen lippu kattaa Vihdin lisäksi Lohjan, Inkoon ja Karkkilan alueet. Lippuyhteistyön seurauksena lippujen hinnat ovat samaa luokkaa kaikissa näissä kunnissa, minkä vuoksi tarkastelu on tehty vain yhden kunnan osalta. Porvoon kertalippu ja kausilippu kattavat ainoastaan Porvoon kaupungin alueen. Taulukossa 3 on esitetty Sipoon, Porvoon, Vihdin ja Nurmijärven joukkoliikenteen sisäisten lippujen hinnat vuoden 2025 mukaisesti.

Taulukko 3. Sipoon, Porvoon, Vihdin ja Nurmijärven joukkoliikenteen sisäisten lippujen vuoden 2025 lippuhintojen vertailu. Edullisimmat lippujen hinnat on esitetty **sinisellä**, kalleimmat **punaisella**. Tarkastelluista kunnista Porvoo on ainoa, jonka liput käyvät ainoastaan oman kunnan alueelle.

KERTALIPPU, AIKUINEN			
Sipoo	Vihti	Nurmijärvi	Porvoo
3,2	3,5	5	2,6
KAUSILIPPU (30 VRK), AIKUINEN			
Sipoo	Vihti	Nurmijärvi	Porvoo
72,1	66	65	38,5

Porvoossa sisäisten lippujen hinnat ovat muita tarkasteltuja kuntia edullisimpia sekä kertalipuissa että 30 vuorokauden kausilipuissa. Sipoossa kertaliput ovat toiseksi edullisimpia, mutta kausilippujen hinta on korkein verrokkiin nähden. Vihdissä sisäisen kertalipun hinta on samaa luokkaa Sipoon kanssa ja kausilippujen hinta on keskitasoa. Kallein sisäinen kertalippu on Nurmijärvellä, mutta kausilipuissa hinta on keskitasoa.

Tarkastelluista kunnista Porvoo on ainoa, jonka liput käyvät ainoastaan oman kunnan alueelle. Muiden kuntien sisäiset liput kattavat siis Porvoota laajemman alueen, eikä siksi sisäisten lippujen hinnat ovat täysin vertailukelpoisia keskenään.

Seutulippujen osalta hintoja on tarkasteltu kuntakeskuksista Tikkurilaan, Keilaniemeen, Pasilaan, Helsingin keskustaan, Kalasatamaan ja Itäkeskukseen. Hintatiedot on koottu useista eri lähteistä. Tietoa on kerätty muun muassa Matkahuollon *Reitit & Liput* -sovelluksesta sekä kuntien, liikennöitsijöiden ja HSL:n verkkosivuilta. Markkinaehtoisilla reiteillä hinnat voivat vaihdella, ja lippujen hinta saattaa riippua myös ostohetkestä. Tässä tarkastelussa hinnat on esitetty edullisimman vaihtoehdon mukaan, huomioiden

vaihtoyhteydet sekä kohtuulliset kävelymatkat lähtö- ja määränpäissä. Taulukossa 4 on esitetty Sipoon, Porvoon, Vihdin ja Nurmijärven joukkoliikenteen vuoden 2025 lippuhinnat pääkaupunkiseudun kohteisiin.

Taulukko 4. Sipoon, Porvoon, Vihdin ja Nurmijärven joukkoliikenteen vuoden 2025 lippuhintojen vertailu. Vertailu lippujen hinnoista kuntakeskuksesta Tikkurilaan, Keilaniemeen, Pasilaan, Helsingin keskustaan, Kalasatamaan ja Itäkeskukseen. Yhteysväleittäin edullisimmat lippujen hinnat on esitetty **sinisellä**, kalleimmat **punaisella**.

	Tikkurila	Keilaniemi	Pasila	Helsingin keskusta	Kalasatama	Itäkeskus
KERTALIPPU, AIKUINEN						
Sipoo	3,2	4,8	4,8	4,8	4,8	4,4
Porvoo	10,2	14,3	10,8	10,8	14,3	12,4
Vihti	10,7	10,4	9,5	10	14,4	14,4
Nurmijärvi	10,7	10,7	10,7	7,5	10,7	10,7
KAUSILIPPU (30 VRK), AIKUINEN						
Sipoo	72,1	118,8	118,8	118,8	118,8	107,7
Porvoo	130	271,1	199	199	271,1	271,1
Vihti	192,1	192,1	192,1	190	262,1	262,1
Nurmijärvi	137,1	156,1	156,1	120	156,1	192,1

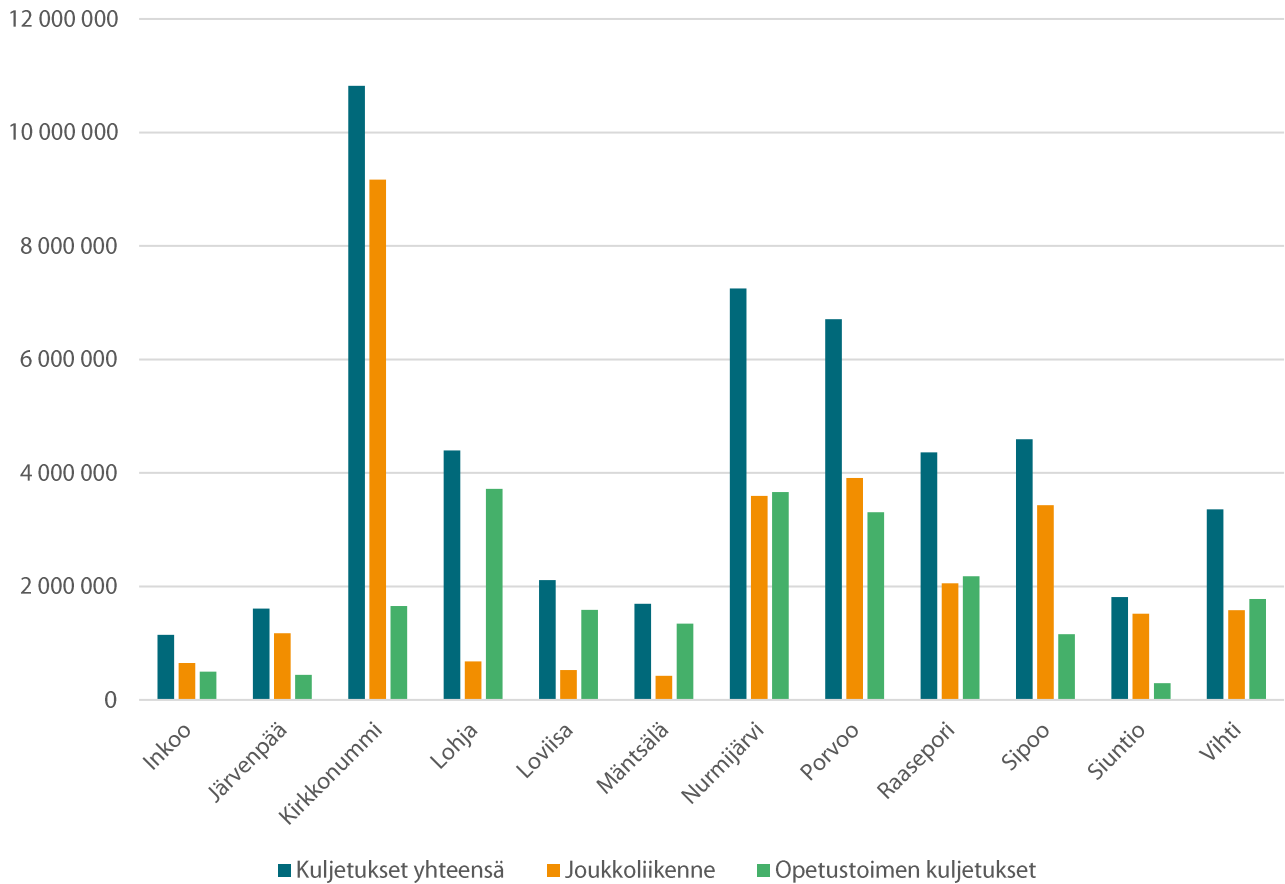
Vertailun perusteella pääkaupunkiseudulle suuntautuviissa matkoissa liput ovat edullisimpia Sipoossa. Tarkastelun mukaan Sipoosta matkustettaessa hinnat ovat edullisimmat kaikkiin tarkasteltuihin pääkaupunkiseudun kohteisiin. Kertaliput ovat kohteesta riippuen noin 3–10 € edullisempia kuin verrokkikunnissa. Kausiliput ovat kohteesta riippuen noin 37–163 € edullisimpia Sipoossa kuin verrokkikunnissa.

Pienin hintaero kuntien välillä on Helsingin keskustaan suuntautuviissa matkoissa. Esimerkiksi Nurmijärveltä Helsingin keskustaan kausilipun hinta on lähes sama kuin Sipoosta. Yhtenä syynä tähän on se, että useista eri kuntakeskuksista on suora yhteys Helsingin keskustaan, jolloin perille voi matkustaa yhdellä lipputuotteella ja matkan kokonaishinta pysyy matalana.

Tarkastelun perusteella HSL-jäsenyyden hyödyt korostuvat erityisesti vaihdollisissa matkoissa. HSL-lipulla voi matkustaa HSL-alueen sisällä yhdellä lipulla, kun taas vertailukunnissa vaihdollisilla matkoilla on ostettava oman kunnan joukkoliikennelipun lisäksi HSL-alueen lippu, mikä nostaa matkan kokonaiskustannuksia. Verrokkikunnissa vaihdollisten matkojen hinnat voivat olla jopa 2,5-kertaisia Sipooseen verrattuna.

4.5 Kuljetuskustannukset

Kuntien kuljetuskustannustiedot antavat kuvan kuljetuskustannusten kehityssuunnasta ja niiden jakautumisesta kaikille avoimen liikenteen ja erilliskuljetusten välillä. Kuntien kuljetuskustannustiedot perustuvat kuntien ilmoituksiin, eikä näin ollen kaikkien kuntien tietoja ole toimitettu. (Traficom, 2026a). Kuntien maksamat kuljetuskustannukset jaotellaan avoimeen joukkoliikenteeseen ja opetustoimen kustannuksiin. Avoin joukkoliikenne käsittää ostetut linja-auto- ja taksivuorot sekä subvention matkalippujen asiakashintojen alentamiseksi. Opetustoimen kuljetuskustannuksissa on merkittävä osa myös tavanomaisen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin liittyvää rahoitusta, joka koostuu koululaisten matkalipuista ja koulukuljetuksista. (HSL, 2010). Kuljetuskustannukset Uudellamaalla HSL-alueen seutukunnissa sekä HSL-alueen ulkopuolisissa kunnissa on esitetty kuvassa 25.



Kuva 24. Uudenmaan HSL-alueen seutukuntien sekä HSL-alueen ulkopuolisten kuntien kuljetuskustannukset sekä hallintokunnittain jaotellut kustannukset vuonna 2024. Kuljetuskustannustiedot perustuvat kuntien omiin ilmoituksiin, eikä näin ollen kaikkien kuntien tietoja ei ole toimitettu.

Kuljetuskustannusten vertailu osoittaa, että hyvän joukkoliikenteen tarjonnan kunnissa koululaisliikenteen rahoitus on vähäisempää kuin vähäisemmän joukkoliikennetarjonnan kunnissa. HSL-jäsenkunnista esimerkiksi Kirkkonummella opetustoimen kustannukset olivat 15 prosenttia kaikista kuljetuskustannuksista vuonna 2024. Siuntiossa vastaava luku oli 16 prosenttia ja Sipoossa 25 prosenttia. HSL-alueen ulkopuolisissa kunnissa opetustoimen kuljetukset olivat Järvenpäästä lukuun ottamatta vähintään noin 50 prosenttia eli puolet kaikista kuljetuskustannuksista.

Kuljetuskustannusten vertailu tehtiin vuoden 2024 osalta, eivätkä kaikki toteutetut muutokset vielä näy kustannuksissa täysimääräisesti. Esimerkiksi Länsi-Uudellamaalla Traficom-vetoinen malli on alkanut kesällä 2024 ja Porvoossa viimeiset markkinaehtoiset linjat on korvattu Porvoon kaupungin ostoliikenteellä vuoden 2024 aikana.

5 HSL:stä eroaminen ja sen vaikutukset

5.1 Eroamisprosessi

HSL-kuntayhtymän vapaaehtoiset jäsenet eli Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula ja Siuntio voivat erota kuntayhtymästä niin halutessaan (HSL, 2023a). Perussopimuksen 30 §:n mukaan kuntayhtymästä erotessaan jäsenkunnan tulee ilmoittaa siitä kuntayhtymälle. Jäsenyys päättyy lähtökohtaisesti ilmoitusta seuraavan kalenterivuoden lopussa, ellei ajankohdasta toisin sovita kuntayhtymän yhtymäkokouksen suostumuksella. (HSL, 2018). Eroamisprosessi on esitetty kuvassa 25.



Kuva 25. Kuntayhtymästä eroamisen prosessi.

Eroavalla kunnalla on erotessaan oikeus saada korvaus osuudesta peruspääomasta. Eroavalle kunnalle suoritetaan kuntayhtymän päätöksellä kunnan osuus peruspääomasta tai osa siitä. Korvaus peruspääomaosuudesta suoritetaan tasasuuruksina erinä enintään viiden vuoden aikana eron voimaantulosta lukien. Kunta voi myös erota kuntayhtymästä luovuttamalla peruspääomaosuutensa toiselle kunnalle yhtymäkokouksen päättämien perusteiden mukaisesti. (HSL, 2018)

Sipoon peruspääomaosuus on 148 480 €. Mikäli Sipoon kunta eroaisi kuntayhtymästä, saisi kunta korvauksen peruspääomaosuudestaan. Yhtymäkokous päättää peruspääomaosuuden maksamisesta. Erotessaan kunnalle palautettaisiin peruspääomaosuuden lisäksi myös kuntakohtainen ylijäämä. Jos kunnalla olisi eroamishetkellä alijäämää, se vähennettäisiin peruspääomaosuuden korvauksesta. Ennusteen mukaan Sipoolle on vuoden 2025 lopussa ylijäämää 277 000 € (HSL, 2025a). Yli- ja alijäämän määrä vaihtelee vuosittain.

5.2 Eroamisen vaikutukset

Erilaisia HSL:stä eroamisen vaikutuksia on pyritty tunnistamaan mahdollisimman laaja-alaisesti asiantuntijatyönä. HSL:stä eroamisella olisi useita kuntaa ja kuntalaisia koskevia vaikutuksia. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuisivat lippujen hintoihin, matkaketjujen sujuvuuteen sekä kunnan saavutettavuuteen osana Helsingin seutua.

HSL:stä eroaminen ei suoraan takaisi kustannussäästöjä, eikä eroamisen myötä syntyvän kustannusten kasvun mahdollisuutta voida sulkea pois. Joukkoliikenteen järjestäminen ilman osana HSL-kuntayhtymää aiheuttaisi kunnalle uudenlaisia velvollisuuksia muun muassa liikenteen suunnittelussa ja kilpailuttamisessa. Tämä vaatisi huomattavia resursseja, erityisesti nykyisen palvelutason saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi, minkä vuoksi mahdollisia kustannussäästöjä pidetään hyvin epätodennäköisinä. Vastaavasti riskinä on, että nykyisenkaltaisella rahoitustasolla saavutettaisiin todennäköisesti nykyistä heikompi palvelutaso, mikäli joukkoliikenne järjestettäisiin ilman HSL:ää. Kustannusten säästäminen suoraan julkisen liikenteen järjestämisestä saattaa olla mahdollista ainoastaan palvelutasosta karsimalla, sekä osana HSL-kuntayhtymää että ilman, mutta tällöin on huomioitava mahdolliset negatiiviset taloudelliset vaikutukset toisaalla, esimerkiksi kunnan järjestämien koulukyytien lisääntyvänä määränä sekä kunnan veto- ja pitovoiman vähenemisen myötä.

Seuraavaksi on esitetty tunnistetut HSL:stä eroamisen vaikutukset teemoittain jaoteltuina.

1. Käyttäjänäkökulma

- Sipoo ei olisi enää osa HSL:n yhteistä lippujärjestelmää. Lipputuotteet ja hinnoittelu erkaantuisivat alueellisesti, ja matkustajien olisi ostettava erilliset liput vaihdollisille matkoille.
 - Joukkoliikenne ei olisi todennäköisesti yhtä houkutteleva vaihtoehto kuin nykyisin. Esimerkiksi lipputuotteiden epäselvyys, reittiopaspalveluiden laatu ja reaaliaikaisen matkustajainformaation merkittävä heikkeneminen vaikuttaisivat heikentävästi joukkoliikenteen käyttökokemukseen.
 - Etenkin HSL-alueelle suuntautuvat vaihdolliset matkat todennäköisesti kallistuisivat nykyisestä. Vaikutukset näkyisivät erityisesti työmatkoilla, mutta myös vapaa-ajan matkoilla. Vaikutukset kohdistuisivat sekä sipoolaisiin että muihin Sipoossa työskenteleviin tai asioiviin HSL-alueen asukkaisiin.
- Yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu päättyisi.
 - Esimerkiksi liityntäyhteyksiä metroasemille ja pääradan juna-asemille ei olisi mielekästä järjestää, kun vaihdolliset matkat eivät olisi osa matkaketjua.
 - Toisaalta suoria yhteyksiä esimerkiksi Helsingin keskustaan voitaisiin järjestää nykyistä enemmän.
- HSL:n järjestämät joukkoliikenteen informaatiopalvelut (sisältäen HSL:n reittiopas ja matkustajainformaatio) sekä tiedotus ja markkinointi päättyisivät, joten ne tulisi järjestää jatkossa muulla tavalla.
 - Reaaliaikaisen informaation rooli on matkustajan näkökulmasta keskeinen. Mikäli Sipoo eroasi HSL:stä, olisi reaaliaikaisen informaation järjestäminen nykyisessä laajuudessaan käytännössä mahdotonta.
- HSL:stä eroamisella voi olla vaikutuksia tulevaisuudessa käytössä olevaan bussiliikenteen kalustoon ja sen yhtenäisyyteen.
 - Tällä hetkellä HSL:n tilaamassa liikenteessä, mukaan lukien kehyskuntien liikenne, käytetään ainoastaan matalalattiakalustoa. Riskinä on, että HSL:stä eroamisen myötä kalusto ei jatkossa ole esteetöntä kaikilla linjoilla.
- Sipoo voisi mahdollisesti vaikuttaa lippujen hintoihin tulevaisuudessa joukkoliikenteen järjestämistavasta riippuen.
- HSL:n lipputuotteissa on useita alennusryhmiä. Useissa HSL:n ulkopuolisissa kunnissa eri alennusryhmiä ei huomioida näin kattavasti eikä lippuhintojen alennus ole alennusryhmille näin suuri. Järjestämistavasta riippuu, voisiko kunta vaikuttaa lippujen alennusryhmiin jatkossa.
- Jos kunta ei olisi enää osa HSL:ää, sillä voisi olla vaikutuksia kunnan pitovoimaan. Julkisen liikenteen vaikeutuminen ja kallistuminen voisivat heikentää kuntalaisten elämänlaatua. Riskinä olisi asukkaiden menettäminen, erityisesti uusien. Vetovoimatekijöitä on kuvattu tarkemmin teemassa 4.

2. Talous ja resursointi

- HSL:stä eroamisen myötä kunta ei maksaisi HSL-kuntaosuutta, mutta joukkoliikenteen järjestäminen (erityisesti lakisääteiset kuljetukset) tulisi järjestää muulla tavalla.
 - Samanlaatuiseen kokonaisjärjestelmään ei voida päästä, ja oman liikennesuunnittelun tarve syö mahdollisia säästöjä.
- Kunnan tulisi ennen mahdollista HSL:stä eroamista päättää joukkoliikenteen järjestämistavasta ja toimivaltaisesta viranomaisesta. Järjestämistapa ja toimivaltainen viranomainen vaikuttavat esimerkiksi palvelutasoon ja henkilöresurssien tarpeisiin, ja sitä kautta myös kustannuksiin.
 - Tulevaisuuden järjestämistapana Sipoossa olisi todennäköisesti Traficomin bruttomalli, jolloin toimivaltaisena viranomaisena toimisi Traficom. Ennen järjestämistavan valintaa tulisi kuitenkin selvittää tarkemmin erilaisia vaihtoehtoisia järjestämistapoja Sipoossa ja niiden vaikutuksia.
 - Sipoon pienenä kuntana olisi haastavaa toimia toimivaltaisena viranomaisena mikä vaatisi muun muassa kilpailuttamisosaamista. Mikäli Sipoo järjestäisi joukkoliikenteen itse, kantaisi kunta itse myös lipputuloriskin kokonaan.
 - Bruttomalli on käytössä monissa kunnissa ja se on yleensä järjestämistavoista edullisin. Sipoon sisäisessä bussiliikenteessä pääasiallisena käyttäjäryhmänä ovat koululaiset, joten liikenne ei todennäköisesti syntyisi pelkästään asiakastuloilla markkinaehtoisesti.
 - Palvelutaso on kytköksissä rahoitustarpeeseen ja kunnan tulisi päättää, millaista palvelutasoa jatkossa tavoitellaan (pyritäänkö nykyiseen palvelutasoon vai karsitaanko tarjonnasta).
 - Mikäli Traficom toimisi toimivaltaisena viranomaisena, riskinä olisi palvelutason heikkeneminen nykyisestä. Liikenteen operointikustannukset ovat kasvaneet indeksikehityksen myötä myös Traficomin järjestämässä ostoliikenteessä ja samaan aikaan valtio on leikannut joukkoliikenteen rahoitusta. Traficom on rahoitushaasteiden vuoksi joutunut leikkaamaan myös sellaista palvelua, jolle olisi kysyntää.
 - Jotta Sipoon mahdollinen uusi järjestelmä voitaisiin suunnitella, tarvitaan resurssit ohjaamiseen ja rahoitus suunnittelun tilaamiseen. Suunnitteluun ja uudesta järjestämistavasta aiheutuvien kustannusten arvioimiseen tarvitaan konsulttityönä tehty selvitys. Vaikutuksia kuntatalouteen on mahdotonta arvioida tarkasti ja kattavasti ennen tarkemman järjestämistapaselvityksen laatimista.
 - Esimerkiksi Vihdin ja Nurmijärven laatimissa järjestämistapaselvityksissä joukkoliikenteen kustannusten on arvioitu olevan lähellä toisiaan riippumatta siitä, onko liikenne HSL:n vai Traficomin järjestämää.
- Joukkoliikenteen järjestäminen vaatisi lisäresursseja esimerkiksi suunnitteluun ja mahdollisesti kilpailutukseen. Lisäresurssien tarve riippuu järjestämistavasta ja toimivaltaisesta viranomaisesta.
- Kunta voisi päättää, miten joukkoliikenne järjestetään tulevaisuudessa. Esimerkiksi palveluliikennettä voitaisiin hyödyntää asiointiliikenteen järjestämisessä. Mikäli nykyistä

joukkoliikennejärjestelmää ja linjastorakennetta muutettaisiin Sipoossa, tulee vaikutukset lakisääteisiin kuljetuksiin selvittää.

- Avoimen joukkoliikenteen myötä esimerkiksi koulu- ja sosiaalitoimen kuljetukset voidaan järjestää kustannustehokkaasti. Mikäli eroamisen myötä joukkoliikenteen palvelutaso laskisi, eikä joukkoliikennettä voisi hyödyntää koulukuljetuksissa nykyisellä tavalla, nostaisi se koulukuljetuksista aiheutuvia kustannuksia. Joukkoliikenne on kustannustehokkain kuljetusmuoto ja esimerkiksi taksikuljetukset ovat kalliimpia. Jos koulukuljetuksissa siirryttäisiin enemmän taksikuljetuksiin, eivät muut kuntalaiset voisi hyödyntää niitä (vrt. nykyinen avoin joukkoliikenne).
 - Koulukuljetukset hoidetaan nykyisin pääasiassa HSL:n linjaliikenteellä. Eroamisen vaikutukset koulukuljetuksiin tulisi selvittää tarkemmin. Vaikutukset koulukuljetuksiin riippuvat muun muassa joukkoliikenteen järjestämistavasta ja tavoitellusta palvelutasosta.
- HSL-jäsenyys ei poissulje esimerkiksi palveluliikenteen edistämistä. HSL-alueen kehyskunnista esimerkiksi Kirkkonummella ajetaan nykyisin kutsuohjattua lähibusiliikennettä linjaliikenteen lisäksi. Mikäli kunta haluaa ja rahoitusta löytyy, vastaavaa lähibusiliikennettä voidaan järjestää myös Sipoossa.
- HSL:n myötä muut jäsenkunnat osallistuvat Sipoon seutuliikenteen kustannuksiin. Mikäli Sipoo ei olisi osa HSL:ää, se joutuisi todennäköisesti vastaamaan suorien linjojen kustannuksista aiempaa suuremmalta osin itse. Tietyin reunaehdoin suora liikenne Helsinkiin voisi olla osana HSL:n U-liikennettä, mutta tästä huolimatta suorista linjoista aiheutuisi Sipoolle todennäköisesti nykyistä enemmän kustannuksia.
- Pitkäjänteinen työ liikenteen hankinnoissa on edesauttanut bussiliikenteen sähköistymistä HSL-alueella. Tämä tukee kuntien päästövähennystavoitteita. Erilaisella hankintamallilla voi olla vaikeampi lisätä sähköisen liikenteen osuutta.
- HSL vastaa staattisen informaation (pysäkkikilvet, pysäkki-informaatio, patterinäytöt, pysäkkikohtaiset aikataulut, jne.) asentamisesta ja kunnossapidosta. Mahdollisen HSL:stä eroamisen myötä tämä tulisi hoitaa jatkossa muilla tavoin.
- HSL-jäsenyys sisältää myös liikennejärjestelmän suunnittelukustannukset. Mikäli Sipoo ei olisi osa HSL:ää, maksettaisiin lakisääteisestä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta erikseen.

3. Seudullinen yhteistyö liikennejärjestelmäsuunnittelussa

- HSL:stä eroaminen olisi viesti kunnan suhtautumisesta joukkoliikenteeseen koskien myös raideliikennettä. Tämä vaikuttaisi tulevaisuuden joukkoliikenneinvestointeihin ja todennäköisesti vaikeuttaisi henkilöjunaliikenteen edistämistä Kerava-Nikkilä-radalla.
 - Raideliikenteen tehokkuuden hyödyt saadaan parhaiten esiin osana liikennejärjestelmää ja investoinnin perustelu olisi entistä vaikeampaa.
- Seudullisessa liikenteen suunnittelussa ja MAL-työssä uskottavuus osana pääkaupunkiseudun kehittymistä olisi jatkossa heikko. Kerava-Nikkilä-radan saaminen osaksi toimivaa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää olisi hyvin vaikeaa.
- HSL:stä eroaminen voisi vaikuttaa seudulliseen edunvalvontaan ja vaikutusmahdollisuuksiin: kunnalla on nyt oma edustaja ja varaedustaja muun muassa HLJ-toimikunnassa ja HLJ-toimikunnan alaisissa työryhmissä.

4. Kunnan kehitys, vetovoima ja asema aluerakenteessa

- Jos Sipoo eroaisi HSL:stä, sen asema osana seudullista liikennejärjestelmää voisi heikentyä ja muistuttaa nykyistä enemmän Pornaisten ja Askolan kaltaisia kuntia. Samalla tämä voisi lisätä myös henkistä etääntymistä pääkaupunkiseudusta.
- Kunnan houkuttelevuus asuin- ja työpaikkana voisi heikentyä, kun kunta ei enää liittyisi yhtä kiinteästi pääkaupunkiseutuun ja sen työ- ja asuntomarkkinoihin. Tämän myötä myös yritysten sijoittumishalukkuus saattaisi laskea.
 - Heikompi joukkoliikenne heikentää kunnan houkuttelevuutta monin tavoin, voi vaikuttaa myös työvoiman saatavuuteen ja sitä kautta yritysten sijoittumispäätöksiin. Liikennejärjestelmän hyvä toiminta parantaa palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja kunnan houkuttelevuutta asuin- ja työpaikkana.
 - Tällä olisi todennäköisesti vaikutuksia myös matkailuun ja Sipooseen suuntautuviin vierailuihin, koska matkustaminen ei enää olisi yhtä vaivatonta kuin nykyään.
- Henkilöauton käyttö todennäköisesti lisääntyisi ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus laskisi nykyisestä.
 - Mahdollisen HSL:stä eroamisen jälkeen autolla pendelöinti voisi kasvaa, mikä voisi johtaa Vihdin kaltaiseen kehitykseen, jossa työmatkaliikenteen ruuhkat heikentävät kunnan kilpailukykyä ja tonttien houkuttelevuutta.
 - Henkilöauton kulkutapaosuus on jo nykyisin Sipoossa suuri verrattuna muihin Helsingin seudun kuntiin, ja sen edelleen kasvaessa vaikutuksia voisi kohdistua lisää myös esimerkiksi infrainvestointien tarpeeseen.
 - Jos henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi joukkoliikenteen kustannuksella, lisääntyisivät samalla liikenteestä aiheutuvat päästöt, mikä vaikeuttaisi Sipoon ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista, sekä muut haitat, kuten melu ja ruuhkat.
 - Vahva tukeutuminen henkilöautoiluun voisi lisäksi kaventaa kunnan kehityspotentiaalia asumisen, työn, matkailun ja palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta.

5. Keskeiset epävarmuustekijät

- HSL:stä eroamisesta ei ole käytännön kokemuksia. Sipoossa on voimassa HSL:n pitkiä liikennöintisopimuksia. Sopimusten irtisanominen kesken sopimuskauden voi tulla kalliiksi. Vaihtoehtoisesti sopimusten siirtämisestä kunnan tai Traficomien hallintaan ei ole kokemuksia.
- Mikäli Sipoo eroaisi HSL:stä, nykyinsäädännöllä mahdollinen tulevaisuuden Kerava-Nikkilä-radon liikenne olisi osana valtion ostoliikennekokonaisuutta.
 - Valtio on linjannut, että nykyisen palvelutason rahoitus turvataan, mutta uusi liikenne jäisi käytännössä kunnan itsensä maksettavaksi. Valtion intressi liikenteen käynnistämiseen liittyvien suunnitelmien edistämiseksi on kysymysmerkki.
- Tulevaisuudessa lainsäädännön uudistumisen myötä raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena voisi olla kunta itse. Jos kunta järjestäisi liikenteen, sen vastuulle kuuluisi muun muassa liikenteen kilpailutus, suunnittelu, kustannusriski ja lippujärjestelmä. Kunta vastaisi kokonaisvaltaisesti liikenteestä, mikä olisi erityisesti pienelle kunnalle hyvin vaativaa, sillä kunnilla ei esimerkiksi ole erikoisosaamista raideliikenteen operoinnin hankintaan.

- Jos Sipoo olisi raideliikenteen toimivaltainen viranomainen, kattaisi se ainoastaan Sipoon kunnan oman alueen. Kerava–Nikkilä-rata kulkee myös Keravan alueella, joka ei kuuluisi Sipoon toimivaltaan.
- Mikäli kunta vastaisi itse junaliikenteen järjestämisestä, tulisi myös esimerkiksi varikkoasiat kunnan ratkaistavaksi.

6. Muut näkökohdat

- Paikallisyhtiöillä (esim. Packalén Bus) voisi olla nykyistä paremmat edellytykset osallistua kilpailutuksiin ja voittaa niitä, riippuen kilpailutettavien kokonaisuuksien suuruuksista.

6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Sipoon HSL-jäsenyyttä koskevassa selvityksessä on laadittu kattava kuvaus joukkoliikenteen nykytilasta sekä tarkasteltu HSL-jäsenyyteen liittyviä mahdollisia vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia. Joukkoliikenteen järjestämistapa on laaja strateginen kysymys, jolla on useita kuntaa ja kuntalaisia koskevia vaikutuksia. Selvitys muodostaa tietopohjan päätöksenteolle, mutta ei yksinään riitä linjaamaan joukkoliikenteen tulevaa järjestämistapaa. Mikäli nykyiseen joukkoliikenteen järjestämistapaan halutaan muutoksia, edellyttää se jatkossa laajaa lisäselvitystyötä.

Tarkastelu osoittaa, että HSL-jäsenyyden aikana joukkoliikenteen käyttö on kasvanut ja matkustajamäärät ovat moninkertaistuneet. Kehitys viittaa siihen, että palvelutason parantuminen ja kysynnän vahvistuminen ovat tukeneet joukkoliikenteen käyttöä. Samanaikaisesti myös joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset ovat kasvaneet. Sipoon kuntaosuus on noussut vuodesta 2012 lähtien, mihin ovat vaikuttaneet esimerkiksi matkustajamäärien kasvu, palvelutason parantuminen sekä yleinen kustannustason nousu. Kustannusten kasvu ei kuitenkaan ole yksinomaan seurausta HSL-jäsenyydestä, vaan ennen kaikkea panostuksista joukkoliikenteeseen. Vastaavan suuruinen rahallinen panostus olisi todennäköinen myös vaihtoehtoisissa järjestämistavoissa, mikäli kunnan alueella haluttaisiin turvata nykyistä vastaava palvelutaso.

HSL-jäsenyyden merkitys korostuu erityisesti seudullisessa liikkumisessa. Koko HSL-alueen kattava yhtenäinen lippujärjestelmä tukee matkaketjujen toimivuutta ja helpottaa erityisesti HSL-alueelle suuntautuvia vaihdollisia matkoja, koska vaihdosta ei aiheudu matkustajalle lisäkustannusta. Tarkastelun perusteella Sipoosta pääkaupunkiseudulle suuntautuvien joukkoliikennematkojen lippujen hinnat ovat edullisemmat kuin HSL:n ulkopuolisista verokkikunnista tehtävillä vastaavilla matkoilla. Tämä on Sipoon kannalta merkittävää, koska suuri osa kuntalaisista pendelöi pääkaupunkiseudulle tai muutoin asioi HSL-alueella. Lisäksi HSL:n reittiopas, reaaliaikainen matkustajainformaatio ja muu tiedotus muodostavat keskeisen osan nykyistä palvelukokonaisuutta. Nykyisestä järjestelmästä eroaminen voisi heikentää liikkumisen sujuvuutta ja lisätä joukkoliikenteen käyttäjille aiheutuvia kustannuksia.

Mahdollisella HSL:stä eroamisella olisi useita laaja-alaisia vaikutuksia. Muutokset kohdistuisivat paitsi joukkoliikenteen hallinnolliseen järjestämiseen myös esimerkiksi lippujärjestelmään, matkaketjujen toimivuuteen, matkustajainformaatioon, koulukuljetusten järjestämiseen sekä kunnan asemaan osana Helsingin seudun liikennejärjestelmää. Lisäksi muutoksella voisi olla vaikutuksia kunnan houkuttelevuuteen asuin- ja työpaikkakuntana, jos kunta ei enää kytkeytyisi yhtä kiinteästi pääkaupunkiseutuun sekä sen työ- ja asuntomarkkinoihin.

Mahdollinen HSL:stä eroaminen voisi heikentää Sipoon asemaa osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja MAL-yhteistyötä sekä vaikeuttaa henkilöjunaliikenteen edistämistä Kerava–Nikkilä-radalla. Muutos vaikuttaisi siten paitsi nykyisiin liikkumispalveluihin myös kunnan pitkän aikavälin saavutettavuuteen ja kehittämisedellytyksiin.

Joukkoliikenteen järjestämistavan muutosta ei voida arvioida ainoastaan yksittäisenä kustannuskysymyksenä, vaan kyse on laajasta kokonaisuudesta, jossa vaikutukset ulottuvat kuntatalouden lisäksi esimerkiksi kuntalaisten arkeen, liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin ja kunnan kehitysedellytyksiin. Mikäli nykyiseen järjestämistapaan halutaan muutoksia, kunnan tulisi ensin määritellä tavoiteltu palvelutaso sekä laatia tarkempi järjestämistapaselvitys.

Jotta Sipoon mahdollinen uusi joukkoliikennejärjestelmä voitaisiin suunnitella, tarvitaan resursseja ohjaukseen ja rahoitusta suunnittelun tilaamiseen. Suunnitteluun ja uuden järjestämistavan kustannusten arviointiin tarvitaan konsulttityönä tehtävä selvitys. Kustannussäästöjä tavoiteltaessa tulee vertailla saman palvelutason tuottavia joukkoliikennejärjestelmiä. Jos palvelutasosta ollaan valmiita tinkimään, myös uusi,

karsittu liikennejärjestelmä tulee suunnitella, jotta kustannuslaskenta voidaan tehdä. Karsitun järjestelmän suunnittelussa olisi myös perusteltua kuulla kuntalaisia.

Vaikutuksia kuntatalouteen on mahdotonta arvioida tarkalla tasolla ennen tarkemman järjestämistapaselvityksen laatimista. Vaikka esimerkiksi Traficom:n bruttomalli voisi mahdollisesti olla nykyistä järjestelmää edullisempi, siihen liittyy riski palvelutason heikkenemisestä, mikä puolestaan voisi aiheuttaa merkittäviä negatiivisia taloudellisia vaikutuksia toisaalla, kuten kunnan järjestämien koulukyytien lisääntyvänä määränä sekä kunnan veto- ja pitovoiman heikkenemisen seurauksina. Uuteen järjestämistapaan liittyvistä selvityksistä ja joukkoliikenteen järjestämiseen tarvittavista lisäresursseista aiheutuisi kunnalle lisäkustannuksia, jotka söisivät mahdollisia säästöjä. Vaihtoehtoinen järjestämistapa voisi käytännössä osoittautua kunnalle nykyistä kalliimmaksi.

Kokonaisuutena tarkastellen nykyinen HSL-jäsenyys tukee sipoolaisten liikkumistarpeita, alueellista saavutettavuutta ja kunnan kytkeytymistä pääkaupunkiseutuun. Selvityksen perusteella mahdollisiin muutoksiin liittyy useita kuntaa ja kuntalaisia koskevia vaikutuksia, merkittäviä epävarmuustekijöitä sekä laajoja lisäselvitystarpeita. Mikäli tavoitteena on ensisijaisesti joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvien kustannusten hillitseminen, olisi perusteltua tarkastella ensin mahdollisuuksia vaikuttaa nykyiseen joukkoliikennetarjontaan ja sitä kautta operointikustannuksiin nykyisen järjestelmän puitteissa.

7 Lähdeluettelo

- Airaksinen, S.; Rantala, A. & Aalto, P. (2013). *Sipoon järjestämistapaselvitys, palvelutason määrittäminen ja linjastosuunnitelma*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne.
- ELY-keskus. (2019). *Julkisen henkilöliikenteen yhteistyön toimintamalleja Uudenmaan ELY-keskuksen alueella*. Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.
- ELY-keskus. (2021). *Joukkoliikenteen järjestäminen*. Haettu 7. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://storymaps.arcgis.com/stories/aea6335ca7044da0ab62118255d26727>
- ELY-keskus. (2025). *Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2026-2029*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.tienpidonsuunnitelma.fi/>
- Heikkinen, J. (9. lokakuu 2025). Logistikko.
- Helsingin Sanomat. (3. toukokuu 2024). HSL:n matkustajamäärä kasvaa vitkastellen. (M. Salomaa, Toim.) A 16.
- HLJ-toimikunta. (2025). HLJ-toimikunnan kokous 20.11.2025. Helsinki.
- HSL. (2010). *Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymään HSL:een*. Helsinki: Helsingin seudun liikenne HSL.
- HSL. (2018). *Perussopimus*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne.
- HSL. (2020). *Sipoon suunnan bussilinjojen kilpailutuksemme tuo liikenteeseen lisää sähköbussseja*. Noudettu osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2020/11/kilpailukierroksen-52-tulokset>
- HSL. (2023a). *HSL:n tilannekuvan ja rahoitusohjelman arviointi*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne.
- HSL. (2023b). *MAL 2023 - Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, taustaraportti*. HSL Helsingin seudun liikenne.
- HSL. (2024). *Koko HSL-alueen asukkaille suunnattu karttakysely matkakohteista, liikkumisesta ja sen tarpeista. Tuloraportti Sipoolaisten vastauksista*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne.
- HSL. (2025a). *Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne.
- HSL. (2025b). *HSL organisaationa*. Haettu 11. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/hsl-organisaationa>
- HSL. (2025c). *Järvenpään ja HSL:n kehyskuntasopimus päättyi vuoden 2025 alussa - muutoksia kausilippujen hintoihin*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2025/01/jarvenpaan-ja-hsln-kehyskuntasopimus-paattyi-vuoden-2025-alussa---muutoksia-kausilippujen-hintoihin>
- HSL. (2025d). *Katsaus raideliikennemarkkinoiden avaamiseen, HLJ-toimikunta 19.5.2025*. Helsingin seudun liikenne HSL.
- HSL. (2025e). *Liput ja hinnat*. Haettu 11. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://www.hsl.fi/liput-ja-hinnat>
- HSL. (2025f). *Matkustajamäärien seuraaminen*. Haettu 11. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/tutkimukset/matkustajamäärien-seuranta>
- HSL. (2025g). *Muutoksia lippujen hintoihin vuodenvaihteessa*. Haettu 3. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2025/10/muutoksia-lippujen-hintoihin-vuodenvaihteessa>
- HSL. (2025h). *Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028, Joukkoliikenteen seuranta-kokouksen kokousaineisto 3.11.2025*. Helsingin seudun liikenne.
- HSL. (2026). *Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä*. HSL Helsingin seudun liikenne.
- HSL:n hallitus. (2024). *Pöytäkirja kokouksesta 29.10.2024, pykälä 75*. Helsinki. Noudettu osoitteesta <https://hslfi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=2024244-3>
- HSY. (2025). *Työpaikat ja työssäkäynti Helsingin seudulla*. Haettu 9. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://www.hsy.fi/ymparistotieto/asuminen-ja-maankaytto/tyopaikat-ja-tyossakaynti/>
- Julkunen, S. (2018). *Kehyskuntien odotukset HSL-jäsenyydelle - tarkastelussa Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula*. Pro Gradu -työ, Tampereen yliopisto, Johtamiskorkeakoulu, Tampere. Noudettu osoitteesta <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/104675/1543242073.pdf>
- Järvenpään kaupunki. (2025a). *Joukko- ja palveluliikenne*. Haettu 10. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.jarvenpaa.fi/asuminen-ja-ymparisto/kadut-ja-liikenne/joukko-ja-palveluliikenne>

- Järvenpään kaupunki. (2025b). *Järvenpään joukkoliikenteen aikataulut*. Haettu 10. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.jarvenpaa.fi/files/5510f9a93ac95b9317c6839b766c042cf19c722f/talvi-2025-2026-jarvenpaa.pdf>
- Järvenpään kaupunki. (2025c). *Kaupunkibussi ja Palveluliikenne*. Haettu 10. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.jarvenpaa.fi/files/22700280169e86926bc424b3db11bc8c6d999d35/palveluliikenne-esite-2025-talvi.pdf>
- Karkkilan kaupunki. (2025a). *HSL-kehyskuntalippu*. Haettu 15. lokakuu 2025 osoitteesta <https://www.karkkila.fi/sivut/FI/HSL-kehyskuntalippu>
- Karkkilan kunta. (2025b). *Höökikytyti*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.karkkila.fi/sivut/FI/Hookikytyti>
- Korsisaari. (2025). *Liput ja hinnat*. Haettu 10. marraskuu 2025 osoitteesta <https://korsisaari.fi/joukkoliikenne/liput-ja-hinnat-3/>
- Laki liikenteen palveluista. (2017). 2.6.2017/320. Noudettu osoitteesta <https://finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2017/320>
- Leinonen, M. (10. lokakuu 2025). Joukkoliikenneinsinööri.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2006). *Joukkoliikennepolitiikka valintojen edessä*. .
- Mela, H.;& Mäkinen, J. (2019). *Joukkoliikenteellä on tärkeä rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä*. Tampereen yliopisto. Noudettu osoitteesta https://cris.tuni.fi/ws/portalfiles/portal/21232408/Canemure_BestPractices_Joukkoliikenne_28_11_2019.pdf
- Nurmijärven kunta. (2025a). *Kivenkytyti-palveluliikenne*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.nurmijarvi.fi/kuntalaisen-palvelut/maankaytto-ja-liikenne/joukkoliikenne/kivenkytyti-palveluliikenne/>
- Nurmijärven kunta. (2025b). *Nurmijärven joukkoliikennekyselyn vastausten yhteenvedonraportti*.
- Nurmijärven kunta. (2026). *Joukkoliikenne*. Haettu 13. huhtikuu 2026 osoitteesta <https://www.nurmijarvi.fi/kuntalaisen-palvelut/maankaytto-ja-liikenne/joukkoliikenne/>
- Ojala, J.;& Pursula, M. (1994). *Taajamien joukkoliikenteen suunnittelu ja hoito*. TTK, Liikennetekniikka.
- Porvoon kaupunki. (2024). *Iltakoulu 28.2.2024 - Joukkoliikenne*.
- Porvoon kaupunki. (2025). *Kyläkytyti*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.porvoo.fi/asuminen-ymparisto/kadut-ja-liikenne/porvoo-bussi/kylakyyti/>
- Raaseporin kaupunki. (2024). *Joukkoliikenteen yhdistelmäraportti 2024*. Noudettu osoitteesta https://www.raseborg.fi/wp-content/uploads/2025/06/FI_2024_Yhdistelmaraportti.pdf
- Raaseporin kaupunki. (2025). *Joukkoliikenne*. Haettu 13. lokakuu 2025 osoitteesta <https://www.raseborg.fi/fi/liikenne-kadut-ja-yleiset-alueet/joukkoliikenne/>
- Ramboll. (2024). *Sipoon HSL-jäsenyys*.
- Rantamölo, J. (17. lokakuu 2025). Liikennesuunnittelija.
- Remes, K. (10. lokakuu 2025). joukkoliikenneassistentti. Raaseporin kaupunki.
- Sipoon kunnanvaltuusto. (2011). *Pöytäkirja 3.10.2011, pykälä 87*. Sipoo. Noudettu osoitteesta <https://d1yavoq7szxa42.cloudfront.net/attachment/817466f3-b5c2-4d38-9105-e3d513c642c5.pdf>
- Sipoon kunta. (2020). *Joukkoliikenteen järjestäminen Sipoossa*. Kehitys- ja kaavoituskeskus.
- Sipoon kunta. (2024). *Kerava-Nikkilä-radan henkilöjunaliikenne, tilannekatsaus. Maankäyttöjaosto 13.11.2024 & Kunnanhallitus 25.11.2024*.
- Sitowise. (2020). *Joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys, Läntinen Uusimaa*. Noudettu osoitteesta https://www.ely-keskus.fi/documents/d/ely-keskus/joukkoliikenteen_jarjestamistapaselvitys-pdf
- Suhonen, M.;Lehtinen, V.;Aittokallio, L.;& Kanerva, O. (2022). *Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys*. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Noudettu osoitteesta <https://doria.fi/bitstream/handle/10024/185111/Raportteja%2026%202022.pdf?sequence=9&isAllowed=y>
- Suhonen, M.;Mustonen, L.;Vainikainen, I.;Lehtinen, V.;Haapamäki, T.;& Korhonen, S. (2024). *Raportteja 36/2024*. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Haettu 13. marraskuu 2025

osoitteesta

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/190037/Raportteja%2036%202024.pdf?sequence=1&sAllowed=y>

- SYKE. (2025). *Elinympäristön tietopalvelu Liiteri*. Haettu 17. marraskuu 2025 osoitteesta Suomen ympäristökeskus: <https://liiteri.ymparisto.fi/#>
- Tilastokeskus. (2025). *Kuluttajahintaindeksi*. Haettu 10. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://stat.fi/tilasto/khi>
- Tolmunen, T. (2016). *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön : HSL-alueen joukkoliikenteen historia*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne.
- Traficom. (2019). *Kohti monipuolisempia liikenteen järjestämistapoja ja liikkumisen palveluita*. Helsinki.
- Traficom. (2023). *Joukkoliikenteen tulevaisuuden näkymiä - Itä-Suomen liikennejärjestelmäpäivät 1.11.2023*. Noudettu osoitteesta https://www.esavo.fi/resources/public//Kehittaminen/Liikennejarjestelma/LJ_paivat2023/Langer%20Laura_Joukkoliikenteen%20tulevaisuuden%20n%C3%A4kymi%C3%A4.pdf
- Traficom. (2025a). *Joukkoliikenteen rahoitus*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/joukkoliikenne/joukkoliikenteen-rahoitus>
- Traficom. (2025b). *Linja-autoliikenteen ja kaupunkijoukkoliikenteen järjestäminen ja rahoitus*. Haettu 10. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/linja-autoliikenteen-ja-kaupunkijoukkoliikenteen-jarjestaminen-ja-rahoitus>
- Traficom. (2025c). *Lippu-, maksu- ja infojärjestelmät*. Haettu 14. lokakuu 2025 osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/lippu-maksu-ja-infojarjestelmat?toggle=L%C3%A4hteet%20ja%20lis%C3%A4tiedot>
- Traficom. (2026a). *Kuntien kuljetuskustannukset*. Haettu 20. helmikuu 2026 osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kuntien-kuljetuskustannukset>
- Traficom. (2026b). *Traficomien rooli joukkoliikenteessä*. Haettu 18. helmikuu 2026 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/joukkoliikenne/traficomin-rooli-joukkoliikenteessa>
- Valtonen, S.;Kentele, S.;& Rätty, P. (2024). *Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2023*. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne. Noudettu osoitteesta https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/hsl/tutkimukset/liikkumistutkimus/liikkumistutkimus_2023_14-2024_final.pdf
- Vihdin kunta. (2018). *Vihdin joukkoliikenneselvitys*.
- Vihdin kunta. (2025). *Joukkoliikenne*. Haettu 12. marraskuu 2025 osoitteesta <https://www.vihti.fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne-joukkoliikenne/joukkoliikenne-2/>
- Vihdin Uutiset. (2024). *Ely-liikenteen aloituksessa suuria ongelmia Vihdissä – näin bussien myöhästelyä taklataan*. Haettu 17. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://www.vihdinuutiset.fi/paikalliset/6843216>
- WSP. (2021). *Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys*.
- WSP. (2023). *Porvoon lippu- ja maksujärjestelmäselvitys*. Porvoon kaupunki.
- YLE. (2011). Tehokkaampi joukkoliikenne houkuttelee Sipoon liittymään HSL:ään. Haettu 11. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/3-5424197>
- YLE. (2018). *HSL ottaa uudet vyöhykkeet käyttöönsä ensi vuonna – Matkalippusi hinta joko nousee tai laskee riippuen siitä missä matkustat*. Haettu 11. heinäkuu 2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/3-10239126>
- YLE. (2023). *Nyt se on varmaa: Järvenpäästä ei tule HSL-kaupunkia*. Haettu 13. marraskuu 2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20065978>
- Ympäristöministeriö. (2024). *Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035*. Noudettu osoitteesta [https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Helsingin+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+\(1\).pdf/7d2f1dff-e34e-b6d4-e81f-b86f84a957a9/Helsingin+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+\(1\).pdf?t=1737624685716](https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Helsingin+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+(1).pdf/7d2f1dff-e34e-b6d4-e81f-b86f84a957a9/Helsingin+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+(1).pdf?t=1737624685716)

Liite 1: Koulukuljetukset Sipoossa

Yleistä koulukuljetuksista

Sipoon kunta myöntää perusopetuksessa oleville oppilaille koulukuljetuksen omaan lähikouluun tai korvaa oppilaan huoltajalle koulumatkakustannuksia, mikäli

- oppilas on vuosiluokkien 1–3 oppilas ja koulumatka on yli 3 km tai
- oppilas on vuosiluokkien 4–9 oppilas ja koulumatka on yli 5 km tai
- koulumatkalla on vaaralliseksi luokiteltu tieosuus.

Perusopetuksen oppilaiden varsinaisella koulumatkalla tarkoitetaan oppilaiden päivittäistä kodin ja koulun välistä matkaa, jonka oppilas kulkee mennessään kouluun lyhintä jalankulkukelpoista ja yleisessä käytössä ympäri vuoden olevaa tietä pitkin kodin pihapiirin rajalta koulun pihalle.

Koulukuljetusten järjestämisen pääperiaatteena on kuljetusten järjestäminen lyhintä reittiä pitkin edullisinta kulkuneuvoa käyttäen. Koulukuljetukset järjestetään siis ensisijaisesti julkista joukkoliikennettä käyttäen ja vasta toissijaisesti erillisin taksikuljetuksin. Mikäli linjaliikenteessä kulkevia linja-autoja ei voida hyödyntää, hoidetaan kuljetukset tilausajoina. Oppilas voi joutua käyttämään koulumatkallaan useita eri kuljetusmuotoja (linja-auto, tilauslinja-auto ja taksi). Tilausajokuljetuksia ei järjestetä ovelta ovelle -kuljetuksina, vaan oppilaat kerääntyvät linja-auton tai ns. tilausliikenteen pysäkeille samalla tavoin kuin linja-autoa käyttävät oppilaat kerääntyvät linja-autopysäkeille.

Saaristossa vakituisesti asuvien oppilaiden koulukuljetukset hoidetaan Lounais-Suomen elinvoimakeskukseen kilpailuttaman saaristoliikenteen puitteissa. Koulutuksen toimiala ja liikennöitsijä sopivat aikatauluista siten, että liityntäkuljetusmuotona on ensisijaisesti mahdollista käyttää joukkoliikennettä.

Resurssit ja yhteistyötahot Sipoon kunnassa

Sipoon kunnan palveluksessa toimii yksi kuljetuskoordinaattori, jonka tehtävänkuvaan kuuluu koulukuljetusten kokonaisuuden hallinnointi, suunnittelu, valmistelu, päätöksenteko ja kehittäminen. Osa kuljetusasioihin liittyvistä tehtävistä kuuluu kuljetuskoordinaattorin esihenkilölle, opetuspäällikölle.

Kuljetusasioissa tehdään yhteistyötä opetuspäällikön kanssa muun muassa hallinto-oikeuden pyytämien selvityspyyntöjen laadinnassa. Selvityspyyntöihin avataan koulukuljetuspäätösten perusteet. Opetuspäällikön kanssa yhteistyössä opetuspäällikkö tekee linjaukset ja yhdessä laaditaan erilaisia selvityksiä, esimerkiksi aloitteita, mikäli ne liittyvät koulukuljetuksiin.

Koulutuspalveluiden sisällä yhteistyötä tehdään erityissuunnittelijan, suunnittelijoiden sekä erityisopetuksesta vastaavan kehittämispäällikön kanssa. Lisäksi yhteistyötä toteutetaan yli toimialarajojen Sipoon kunnan sisällä. Kilpailutuksiin liittyvissä asioissa yhteistyökumppaneina toimivat hankinta-asiantuntija ja tietosuojavastaava ja koulutuksen toimialalta koulutuksen toimialajohtaja. Järjestelmiin liittyvät tietosuojaa koskevat vaikutusten arvioinnit (DPIA) tehdään yhteistyössä tietosuojavastaavan kanssa.

Arjen ja vapaa-ajan toimialan kanssa tehdään yhteistyötä infopisteiden työntekijöiden kanssa erityisesti HSL-asioihin sekä tiettyjen lippu- ja matkatuotteiden tilauksiin liittyen.

Lisäksi yhteistyötä tehdään koulusihteerien ja rehtoreiden kanssa sekä varhaiskasvatuspalveluiden kanssa. Tehtäviin kuuluu myös esiopetuksessa olevien oppilaiden kuljetusasioiden hoitaminen.

Sipoon kunnan ulkopuoliset sidosryhmät

Sipoon kunta tekee yhteistyötä useiden ulkopuolisten sidosryhmien kanssa koulukuljetusten ja muiden henkilökuljetusten järjestämisessä.

Yhteistyö erityiskoulujen kanssa

Kunta tekee yhteistyötä Helsingin, Tuusulan ja Porvoon alueella toimivien erityiskoulujen kanssa. Yhteistyö kohdistuu erityisesti koulujen koulusihteereihin ja rehtoreihin koulukuljetusten koordinointiin, taksikuljetusten suunnitteluun ja tiedonkulkuun liittyvissä asioissa. Sipoon kunnan kuljetuskoordinaattori suunnittelee ja järjestää erityisoppilaiden taksikuljetukset sekä vastaa kuljetuksiin kohdistuvista useista muutoksista lukuvuoden aikana.

Kuljetuspalvelun palveluntuottajat

Taksikuljetuksia hoitavat sopimuskumppaneina toimivat liikennöitsijät. Kuljettajien tarkkaa lukumäärää ei ole erikseen määritetty, sillä kuljettajat ovat liikennöitsijän palveluksessa, ja liikennöitsijöillä on sopimuksen mukainen oikeus käyttää alihankkijoita.

Liikennöitsijät, jotka vastaavat oppilaiden koulukuljetuksista:

1. HelpBus oy
 - Nikkilä-Hindsby-Gesterby
 - Myyras-Nikkilä-Martinkylä-Talma
 - Poh.Paippinen-Talma
 - Söderkulla-Gumbo-Immersby-Massby
2. Rapiditaxi Oy
 - Nikkilä-Paippinen
 - Söderkulla-Box-Kitö-Kalkkiranta
 - Sipoo-Tuusula (erityiskouluja käyvät oppilaat)
 - Sipoo-Helsinki (erityiskouluja käyvät oppilaat)
3. Taksikuljetukset Harri Vuolle Oy
 - Nikkilä-Savijärvi-Linnanpelto-Herrala
4. Taksi Päijänne Oy
 - Sipoo-Porvoo (erityiskouluja käyvät oppilaat)

Uimahallikuljetusten sopimuskumppanina toimii:

- Oy Kuljetusyhtiö Packalén-Transportbolag Ab

Väistötilakuljetukset

Kohteisiin on valittu useampi palveluntuottaja. Palveluntuottajat on asetettu etusijajärjestykseen. Tilaus tehdään aina ensimmäiseksi sijoittuneelta palveluntuottajalta. Mikäli ensimmäiseksi sijoittunut palveluntuottaja ei voi ottaa tilausta vastaan, tehdään tilaus toiseksi sijoittuneelta jne.

1. Nurmijärven Linja Oy
2. Taksi Päijänne Oy

Oppilaiden retkikuljetukset sekä kunnan henkilöstön ryhmäkuljetukset

1. Oy Kuljetusyhtiö Packalén-Transportbolag Ab
2. Nurmijärven Linja Oy
3. Taksi Päijänne Oy

Taksikuljetusten Kuljetusten hallinnointijärjestelmä

Sipoon kunnassa taksikuljetusten hallinnoinnissa (reittien ja ajoaikataulujen suunnittelu, oppilaiden haku- ja noutopaikat, huoltajien yhteystiedot MunApp-sovelluksen käyttöä varten sekä kuljettajien ajoneuvopäätteet) käytetään lisensoitua Koulukyydit -järjestelmää.

Järjestelmän on kehittänyt Suomen kuntalogistiikka Oy. Yhteistyö järjestelmätoimittajan kanssa on säännöllistä ja viikoittaista.

Muut mahdolliset yhteistyökumppanit

Kunta voi tarvittaessa tehdä yhteistyötä myös muiden kuljetus- ja palveluntuottajien kanssa sopimus- ja hankintamenettelyjen mukaisesti.

Taksikuljetukset

Sipoon kunnassa koulukuljetusten tilausajot on kilpailutettu. Kuljetukset on järjestetty seitsemälle (7) reitille, joilla oppilaita kuljetetaan koulupäivittäin eri puolilla Sipoota. Lisäksi koulupäivittäisiä taksikuljetuksia järjestetään erityiskouluihin kolmella reitillä: Sipoo – Tuusula, Sipoo – Helsinki ja Sipoo – Porvoo. Taksikuljetusten reitit, oppilasmäärät, kaluston määrä ja kuljetusajat on esitetty kuvassa 1.

Reitti	Oppilasmäärä	Kaluston määrä	Kuljetusajat aamupäivä	Kuljetusajat iltapäivä
Myyras-Nikkilä-Martinkylä-Talma	28	1	klo. 7.15 - 9.10	klo. 12.10 - 15.22
Nikkilä-Hindsby-Gesterby	10	1	klo. 7.28 - 9.30	klo. 12.10 - 15.35
Nikkilä-Paippinen	58	3	klo. 7.00 - 9.25	klo. 12.10 - 16.00
Nikkilä-Savijärvi-Linnanpelto-Herrala	49	2	klo. 7.00 - 9.15	klo. 12.10 - 15.20
Poh.Paippinen-Talma	12	1	klo. 7.30 - 9.00	klo. 12.25 - 14.40
Söderkulla-Box-Kitö-Kalkkiranta	21	2	klo. 6.40 - 11.15	klo.11.45 - 16.25
Söderkulla-Gumbo-Immersby-Massby	15	1	klo. 7.25 - 10.25	klo. 12.40 - 16.25
Erityiskoulujen oppilaiden reitit				
Sipoo-Tuusula	15	3	klo. 6.40 - 9.15	klo. 12.10 - 16.50
Sipoo-Helsinki	7	1	klo. 6.45 - 10.00	klo. 12.25 - 17.00
Sipoo-Porvoo	1	1	klo. 7.35 - 8.05	klo. 16.00 - 16.30

Kuva 1. Taksikuljetusten reitit, oppilasmäärät, kaluston määrä ja kuljetusajat.

Taksikuljetusten reiteille osoitettu kalusto on mitoitettu oppilasmääräarvion perusteella. Kaluston määrä vaihtelee reiteittäin yhdestä kolmeen (1–3) ajoneuvoon. Esimerkiksi Nikkilä-Paippinen-reitillä oppilaita kuljetetaan aamuisin kouluun ja iltapäivisin koulusta kotiin kolmella ajoneuvolla.

Kaikilla reiteillä tehdään useita ajokertoja aamuisin ja iltapäivisin. Tämä johtuu siitä, että oppilaiden koulupäivät alkavat ja päättyvät eri aikoina koulujen lukujärjestysten mukaisesti.

Koulukuljetuksia palvelevat linja-autolinjat

Sipoon kunnan koulutuspalveluissa on tehty vuonna 2025 selvitys HSL:n linja-autoilla matkustavista oppilasmääristä ja linjoista. HSL:n linja-autoilla matkustavat oppilasmäärät linjoittain on esitetty tässä liitteessä sivulta 6 alkaen. Kuvassa 2 on esitetty linja-autokuljetuksessa olevien opiskelijoiden määrät alueellisesti jaoteltuna Sipoossa.

Oppilasmäärät eri puolella Sipoota (HSL)		
Alue	Koulun nimi	Oppilasmäärä linja-autokuljetuksessa
Boxby	Boxby skola	12 oppilasta
Borgby/Linnanpelto	Borgby skola	8 oppilasta
Gumbostrand	Gumbostrands skola	15 oppilasta
Nikkilä	Jokipuiston koulu	35 oppilasta
Nikkilä	Kungsvägens skola	245 oppilasta
Nikkilä	Kyrkoby skola	30 oppilasta
Nikkilä	Leppätien koulu	35 oppilasta
Söderkulla	Leppätien koulu/miiti	6 oppilasta
Nikkilä	Lukkarin koulu	8 oppilasta
Paippinen	Norra Paipis skola	1 oppilas
Salpar	Salpar skola	-
Nikkilä	Sipoonjoen koulu	126 oppilasta
Söderkulla	Sipoonlahden koulu	111 oppilasta
Söderkulla	Söderkulla skola	17 oppilasta
Paippinen	Södra Paipis skola	5 oppilasta
Talma	Talman koulu	18 oppilasta
	Yhteensä	672

Kuva 2. Linja-autokuljetuksessa olevien opiskelijoiden määrät Sipoossa.

Tietoja HSL bussilinjoista:

- linja-autokuljetuksessa yhteensä 644 oppilasta
- kuljetusmuoto linja-auto: 580 oppilasta
- kuljetusmuoto linja-auto- ja taksikuljetus yhteensä 64 oppilasta

Koulukuljetuksia palvelevat bussilinjat:

- 785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä
- 787A Rautatientori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Halkia
- 787K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Pornainen
- 788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo
- 788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo
- 841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä
- 848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo
- 982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma
- 984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Mårsbackantie-Talma
- 986 Nikkilä-EteläPaippinen-Järvenpään asema
- 986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma
- 987 Nikkilä-Pornainen-Pohj.Paippinen-Järvenpään asema
- 993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä
- 993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä
- 994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand
- 994K Söderkulla-Gumbostrand
- 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö

Koulukuljetusten kustannukset

Avoimen joukkoliikenteen kustannukset

- HSL-lipun kustannus per oppilas on 320 € / lukuvuosi. Tällä hetkellä linja-autokuljetuksessa on 672 oppilasta, joten kustannukset ovat arviolta 215 040 € per lukuvuosi.
- Lisäksi kustannuksia muodostuu oppilasryhmien kantakorteista n. 13.300 € per lukukausi, per lukuvuosi yhteensä 26.600 €.
- Kustannuksia muodostuu myös tilattavista QR-kertalipuista oppilaille ja aikuisille. Aikuiset matkustavat QR-kertalipulla mm. oppilasryhmien mukana ja oppilaille tilataan ko. lipputuotteita TET-kuljetuksiin.

Taksikuljetusten kustannukset

- Taksikuljetusten kustannukset vuonna 2025 olivat yhteensä noin 1 002 600 €, sis. Alv. 14 %.

Nikkilään tulevat linjat / Linjer som kommer till Nickby**Linja 737 Pohjois-Nikinmäki-Nikinmäki-Mikkola-Korso / Linje 737 Norra Nissbacka- Nissbacka- Mikkola-Korso**

Vikko-päivä / Vecko-dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhteiskoulu	Sipoonjoen yhteiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	737 Pohjois-Nikinmäki-Nikinmäki-Mikkola-Korso / 737 Norra Nissbacka- Nissbacka- Mikkola-Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Ti / Ti	737 Pohjois-Nikinmäki-Nikinmäki-Mikkola-Korso / 737 Norra Nissbacka- Nissbacka- Mikkola-Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Ke / Ons	737 Pohjois-Nikinmäki-Nikinmäki-Mikkola-Korso / 737 Norra Nissbacka- Nissbacka- Mikkola-Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
To / To	737 Pohjois-Nikinmäki-Nikinmäki-Mikkola-Korso / 737 Norra Nissbacka- Nissbacka- Mikkola-Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Pe / Fre	737 Pohjois-Nikinmäki-Nikinmäki-Mikkola-Korso / 737 Norra Nissbacka- Nissbacka- Mikkola-Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	7
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 737 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 737										1.4						1.4

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden**Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska**

1. Sipoonjoen koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.15 tai / eller 9.30

2 oppilasta / elever

Yhteensä aamuisin 737 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 737:**2****Oppilasta / Elever**

Linja 785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä / Linje 785K Järnvägstorget- Kungsbacka - Nickby

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä / 785K Järnvägstorget- Kungsbacka - Nickby	0	0	0	1	1	7	2	0	4	3	0	0	0	0	0	18
Ti / Ti	785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä / 785K Järnvägstorget- Kungsbacka - Nickby	0	0	0	0	1	7	1	0	4	6	0	0	0	0	0	19
Ke / Ons	785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä / 785K Järnvägstorget- Kungsbacka - Nickby	0	0	0	0	0	5	1	0	4	3	0	0	0	0	0	13
To / To	785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä / 785K Järnvägstorget- Kungsbacka - Nickby	0	0	0	2	2	5	1	0	3	2	1	0	0	0	0	16
Pe / Fre	785K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä / 785K Järnvägstorget- Kungsbacka - Nickby	0	0	0	0	0	7	0	0	1	2	1	0	0	0	0	11
		0	0	0	3	4	31	5	0	16	16	2	0	0	0	0	77
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 785K / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 785K:				0.6	0.8	6.2	1		3.2	3.2	0.4					15.4

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Jokipuiston koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
2. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
3. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.05, 9.00 tai / eller 9.45	6 oppilasta / elever
4. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	1 oppilas / elev
5. Lukkarin koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.00	3 oppilasta / elever
6. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.00 tai / eller 9.30	3 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 785K linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 785K:	15 Oppilasta / Elever

Linja 787 Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Pornainen / Linje 787 Järnvägstorget- Nissbacka-Nickby-Borgnäs &

Linja 787A Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski- Pornainen-Halkia / Linje 787A Järnvägstorget-Nissbacka-Nickby- Lövkoski- Borgnäs-Halkis &

Linja 787K Rautatietori-Kuninkaanmäki-Nikkilä- Pornainen / Linje 787K Järnvägstorget- Kungsbacka- Nickby- Borgnäs

Vikko-päivä / Vecko-dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miitin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	787 Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Pornainen / 787 Järnvägstorget- Nissbacka-Nickby-Borgnäs	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	787A Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski- Pornainen-Halkia / 787A Järnvägstorget-Nissbacka-Nickby- Lövkoski- Borgnäs-Halkis	0	0	0	0	9	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	14
	787K Rautatietori-Kuninkaanmäki-Nikkilä- Pornainen / 787K Järnvägstorget- Kungsbacka- Nickby- Borgnäs	0	0	0	0	2	0	0	0	1	10	1	0	0	0	0	14
	787 Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Pornainen / 787 Järnvägstorget- Nissbacka-Nickby-Borgnäs	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	4
Ti / Tis	787A Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski- Pornainen-Halkia / 787A Järnvägstorget-Nissbacka-Nickby- Lövkoski- Borgnäs-Halkis	0	0	0	0	9	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	16
	787K Rautatietori-Kuninkaanmäki-Nikkilä- Pornainen / 787K Järnvägstorget- Kungsbacka- Nickby- Borgnäs	2	0	0	0	1	0	1	0	1	8	1	0	0	0	0	14
	787 Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Pornainen / 787 Järnvägstorget- Nissbacka-Nickby-Borgnäs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
Ke / Ons	787A Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski- Pornainen-Halkia / 787A Järnvägstorget-Nissbacka-Nickby- Lövkoski- Borgnäs-Halkis	0	0	0	0	13	0	3	0	0	5	1	0	0	0	0	22
	787K Rautatietori-Kuninkaanmäki-Nikkilä- Pornainen / 787K Järnvägstorget- Kungsbacka- Nickby- Borgnäs	2	0	0	0	3	2	1	0	1	12	1	0	0	0	0	22
	787 linjalla ei oppilaita kouluun to aamuna / Inga elever på linjen 787 på to morgon																
	787A Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski- Pornainen-Halkia / 787A Järnvägstorget-Nissbacka-Nickby- Lövkoski- Borgnäs-Halkis	0	0	0	0	11	0	3	0	0	9	1	0	0	0	0	24
To / Tor	787K Rautatietori-Kuninkaanmäki-Nikkilä- Pornainen / 787K Järnvägstorget- Kungsbacka- Nickby- Borgnäs	0	0	0	0	0	2	1	0	2	14	0	0	0	0	0	19
	787 Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Pornainen / 787 Järnvägstorget- Nissbacka-Nickby-Borgnäs	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pe / Fre	787A Rautatietori-Nikinmäki-Nikkilä-Laukkoski- Pornainen-Halkia / 787A Järnvägstorget-Nissbacka-Nickby- Lövkoski- Borgnäs-Halkis	0	0	0	0	9	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	17
	787K Rautatietori-Kuninkaanmäki-Nikkilä- Pornainen / 787K Järnvägstorget- Kungsbacka- Nickby- Borgnäs	0	0	0	0	3	0	2	0	4	12	0	0	0	0	0	21
		4	0	0	0	60	4	20	0	9	92	7	0	0	0	0	196
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 787, 787A ja 787K / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjerna 787, 787A och 787K	0.8					12	0.8	4		1.8	18.4	1.4				

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Borgby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.15 tai / eller 9.00	1 oppilas / elev
1. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00	12 oppilasta / elever
2. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 8.05	1 oppilas / elev
3. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	4 oppilasta / elever
4. Lukkarin koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00	2 oppilasta / elever
5. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00	18 oppilasta / elever
6. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00	1 oppilas / elev
Yhteensä aamuisin 787, 787A & 787K linjoilla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjerna 787, 787A & 787K:	39 Oppilasta / Elever

Linja 788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / Linje 788 Järnvägstorget-Jokivarsi- Nickby-Hindhår-Borgå &
 Linja 788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / Linje 788 K Järnvägstorget-Kungsbacka- Nickby-Hindhår-Borgå

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miihin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788 Järnvägstorget-Jokivarsi- Nickby-Hindhår-Borgå	2	0	0	4	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	15
	788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788K Järnvägstorget-Kungsbacka- Nickby-Hindhår-Borgå	0	0	0	3	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	7
Ti / Ti	788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788 Järnvägstorget-Jokivarsi- Nickby-Hindhår-Borgå	2	0	0	6	1	0	1	0	0	8	0	0	0	0	0	18
	788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788K Järnvägstorget-Kungsbacka- Nickby-Hindhår-Borgå	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5
Ke / Ons	788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788 Järnvägstorget-Jokivarsi- Nickby-Hindhår-Borgå	2	0	0	4	0	0	1	0	0	6	0	0	0	0	0	13
	788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788K Järnvägstorget-Kungsbacka- Nickby-Hindhår-Borgå	0	0	0	4	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7
To / To	788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788 Järnvägstorget-Jokivarsi- Nickby-Hindhår-Borgå	2	0	0	4	1	1	1	0	0	6	0	0	0	0	0	15
	788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788K Järnvägstorget-Kungsbacka- Nickby-Hindhår-Borgå	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Pe / Fre	788 Rautatientori-Jokivarsi-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788 Järnvägstorget-Jokivarsi- Nickby-Hindhår-Borgå	0	0	0	4	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	10
	788K Rautatientori-Kuninkaanmäki-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo / 788K Järnvägstorget-Kungsbacka- Nickby-Hindhår-Borgå	2	0	0	4	1	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	12
		10	0	0	37	7	5	5	0	0	41	0	0	0	0	0	105
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 788 ja 788K / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 788 och 788K:	2			7.4	1.4	1	1			8.2						21

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Borgby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.15 tai / eller 9.00	2 oppilasta / elever
2. Jokipuiston koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	7 oppilasta / elever
3. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	2 oppilasta / elever
4. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.05 tai / eller 9.00	1 oppilas / elev
5. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	1 oppilas / elev
6. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.15 tai / eller 9.30	8 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 788 & 788K linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 788 & 788K:	21 Oppilasta / Elever

Linja 982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma / Linje 982 Nickby- Barrängen-Talmo

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamu- isin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miiilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma / 982 Nickby- Barrängen-Talmo	0	0	0	0	2	0	2	0	0	11	0	0	0	0	6	21
Ti / Ti	982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma / 982 Nickby- Barrängen-Talmo	0	0	0	0	2	0	2	0	0	10	0	0	0	0	6	20
Ke / Ons	982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma / 982 Nickby- Barrängen-Talmo	0	0	0	0	1	0	2	0	0	10	0	0	0	0	6	19
To / To	982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma / 982 Nickby- Barrängen-Talmo	0	0	0	0	1	0	2	0	0	10	1	0	0	0	5	19
Pe / Fre	982 Nikkilä-Neulasniitty-Talma / 982 Nickby- Barrängen-Talmo	0	0	0	0	1	0	2	0	0	11	1	0	0	0	6	21
		0	0	0	0	7	0	10	0	0	52	2	0	0	0	29	100
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 982 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 982:					1.4		2			10.4	0.4				5.8	20

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
2. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	2 oppilasta / elever
3. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.15 tai / eller 9.30	10 oppilasta / elever
4. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
5. Talman koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.15 tai / eller 9.15	6 oppilasta / elever
Yhteensä aamu- isin 982 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 982:	20 Oppilasta / Elever

Linja 984 Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Talma / Linje 984 Hindsby (Knuters)-Nickby- Talmo &
 Linja 984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä- Mårsbackantie-Talma / Linje 984K Hindsby (Knuters)-Nickby- Mårsbackavägen-Talmo

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miihin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	984 Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Talma /984 Hindsby (Knuters)-Nickby-Talmo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
	984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä- Mårsbackantie-Talma / 984K Hindsby (Knuters)-Nickby- Mårsbackavägen-Talmo	0	0	0	0	1	1	0	0	2	3	0	0	0	0	8	15
Ti / Ti	984 Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Talma /984 Hindsby (Knuters)-Nickby-Talmo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä- Mårsbackantie-Talma / 984K Hindsby (Knuters)-Nickby- Mårsbackavägen-Talmo	0	0	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	0	0	8	16
Ke / Ons	984 Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Talma /984 Hindsby (Knuters)-Nickby-Talmo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3
	984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä- Mårsbackantie-Talma / 984K Hindsby (Knuters)-Nickby- Mårsbackavägen-Talmo	0	0	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	0	0	8	16
To / To	984 Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Talma /984 Hindsby (Knuters)-Nickby-Talmo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
	984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä- Mårsbackantie-Talma / 984K Hindsby (Knuters)-Nickby- Mårsbackavägen-Talmo	0	0	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	0	0	8	16
Pe / Fre	984 Hindsby (Knuters)-Nikkilä-Talma /984 Hindsby (Knuters)-Nickby-Talmo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	984K Hindsby (Knuters)-Nikkilä- Mårsbackantie-Talma / 984K Hindsby (Knuters)-Nickby- Mårsbackavägen-Talmo	0	0	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	0	0	8	16
		0	0	0	5	5	9	0	0	10	19	0	0	0	0	40	88
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 984 ja 984K / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjerna 984 och 984K				1	1	1.8			2	3.8					8	17.6

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Jokipuiston koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
2. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
3. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.05 tai / eller 9.00	2 oppilasta / elever
4. Lukkarin koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.50	2 oppilasta / elever
5. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	4 oppilasta / elever
6. Talman koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.15 tai / eller 9.15	8 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 984 & 984K linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 984 & 984 K:	18 Oppilasta / Elever

Linja 985 Nikkilä-Talma-Keravan asema / Linje 985 Nickby- Talmo-Kervo station

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma/Må	985 Nikkilä-Talma-Keravan asema / 985 Nickby- Talmo-Kervo station	0	0	0	0	1	2	7	0	0	21	1	0	0	0	4	36
Ti / Ti	985 Nikkilä-Talma-Keravan asema / 985 Nickby- Talmo-Kervo station	0	0	0	0	1	2	7	0	0	23	1	0	0	0	4	38
Ke/Ons	985 Nikkilä-Talma-Keravan asema / 985 Nickby- Talmo-Kervo station	0	0	0	0	2	2	7	0	0	21	1	0	0	0	4	37
To / To	985 Nikkilä-Talma-Keravan asema / 985 Nickby- Talmo-Kervo station	0	0	0	0	2	2	7	0	0	22	0	0	0	0	5	38
Pe / Fre	985 Nikkilä-Talma-Keravan asema / 985 Nickby- Talmo-Kervo station	0	0	0	0	2	2	7	0	0	22	0	0	0	0	4	37
		0	0	0	0	8	10	35	0	0	109	3	0	0	0	21	186
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 985 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 985					1.6	2	7			21.8	0.6				4.2	37.2

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
2. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.05 tai / eller 9.00	2 oppilasta / elever
3. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	7 oppilasta / elever
4. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.15 tai / eller 9.30	22 oppilasta / elever
5. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägensskola, alkaa klo / börjar kl. 8.00	1 oppilas / elev
6. Talman koulu, alkaa klo / börjar kl.8.15 tai / eller 9.15	4 oppilasta / elever

Yhteensä aamuisin 985 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 985 :

37

Oppilasta / Elever

Linja 986 Nikkilä-Etelä-Paippinen-Järvenpään asema / Linje 986 Nickby- Södra Paipis- Träskända station &
Linja 986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma /Linje 986B Nickby- Södra Paipis-Rajakulma

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miiitin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	986 Nikkilä-Etelä-Paippinen-Järvenpään asema / 986 Nickby- Södra Paipis-Träskända station	0	0	0	4	24	0	0	0	0	6	2	0	0	2	0	38
	986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma / 986B Nickby- Södra Paipis-Rajakulma	0	0	0	2	15	0	6	0	1	6	0	0	0	0	0	30
Ti / Ti	986 Nikkilä-Etelä-Paippinen-Järvenpään asema / 986 Nickby- Södra Paipis-Träskända station	0	0	0	6	27	0	4	0	1	10	2	0	0	2	0	52
	986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma / 986B Nickby- Södra Paipis-Rajakulma	0	0	0	0	10	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	16
Ke / Ons	986 Nikkilä-Etelä-Paippinen-Järvenpään asema / 986 Nickby- Södra Paipis-Träskända station	0	0	0	5	35	0	6	0	1	11	2	0	0	2	0	62
	986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma / 986B Nickby- Södra Paipis-Rajakulma	0	0	0	1	6	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	11
To / To	986 Nikkilä-Etelä-Paippinen-Järvenpään asema / 986 Nickby- Södra Paipis-Träskända station	0	0	0	4	26	0	6	0	0	14	2	0	0	2	0	54
	986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma / 986B Nickby- Södra Paipis-Rajakulma	0	0	0	2	13	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	16
Pe / Fre	986 Nikkilä-Etelä-Paippinen-Järvenpään asema / 986 Nickby- Södra Paipis-Träskända station	0	0	0	5	30	0	3	0	0	7	1	0	0	2	0	48
	986B Nikkilä-EteläPaippinen-Rajakulma / 986B Nickby- Södra Paipis-Rajakulma	0	0	0	1	11	0	3	0	1	5	1	0	0	0	0	22
		0	0	0	30	197	0	30	0	5	67	10	0	0	10	0	349
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 986 ja 986B / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjerna 986 och 986B:				6	39.4		6		1	13.4	2			2		69.8

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Jokipuiston koulu alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	6 oppilasta / elever
2. Kungsvägens skola alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	39 oppilasta / elever
3. Leppätien koulu alkaa / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	6 oppilasta / elever
4. Lukkarin koulu alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.00	1 oppilas / elev
5. Sipoonjoen yhtenäiskoulu alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	14 oppilasta / elever
6. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägens skola alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	2 oppilasta / elever
7. Södra Paipis skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	2 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 986 & 986B linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 986 & 986B:	70 Oppilasta / Elever

Linja 987 Nikkilä-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpään asema / Linje 987 Nickby-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända station &
 Linja 987T Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpää/ Linje 987T Nickby-Lövkoski-Borgnäs-Norra Paipis- Träskända

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miihin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu,K ungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	987 Nikkilä-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpään asema / 987 Nickby-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända station	0	0	0	9	7	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	25
	987T Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpää/ 987T Nickby-Lövkoski-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Ti / Ti	987 Nikkilä-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpään asema / 987 Nickby-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända station	0	0	0	9	9	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	22
	987T Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpää/ 987T Nickby-Lövkoski-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Ke / Ons	987 Nikkilä-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpään asema / 987 Nickby-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända station	0	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
	987T Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpää/ 987T Nickby-Lövkoski-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
To / To	987 Nikkilä-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpään asema / 987 Nickby-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända station	0	0	0	9	5	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	16
	987T Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpää/ 987T Nickby-Lövkoski-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Pe / Fre	987 Nikkilä-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpään asema / 987 Nickby-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända station	0	0	0	9	5	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	22
	987T Nikkilä-Laukkoski-Pornainen-Pohjois-Paippinen-Järvenpää/ 987T Nickby-Lövkoski-Borgnäs-Norra Paipis-Träskända	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
		36	0	0	45	27	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	131
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 987 ja 987T / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjerna 987 och 987T :	7.2			9	5.4					4.4	0.2					26.2

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasialisesti / Medeltal eller faktiska

1. Borgby skola, alkaa klo / börjar kl. 9.00	7 oppilasta / elever
2. Jokipuiston koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	9 oppilasta / elever
3. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 9.30	5 oppilasta / elever
4. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 9.30	4 oppilasta / elever
5. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 9.30	1 oppilas / elev
Yhteensä aamuisin 987 & 987T linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 987& 987T:	26 Oppilasta / Elever

Söderkullaan tulevat linjat / Linjer som kommer till Söderkulla

Linja 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä / Linje 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä / 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby	0	0	0	0	25	4	1	1	1	5	2	19	2	0	0	60
Ti / Ti	992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä / 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby	0	0	0	0	25	3	1	1	1	5	2	19	2	0	0	59
Ke / Ons	992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä / 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby	0	0	0	0	25	3	1	1	1	5	2	19	2	0	0	59
To / To	992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä / 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby	0	0	0	0	26	3	1	1	1	4	2	18	2	0	0	58
Pe / Fre	992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä / 992 Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby	0	0	0	0	26	3	1	1	1	5	2	19	2	0	0	60
		0	0	0	0	127	16	5	5	5	24	10	94	10	0	0	296
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 992 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 992:					25.4	3.2	1	1	1	4.8	2	18.8	2			59.2

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasialisesti / Medeltal eller faktiska

1. Kungsvägens skola, alkaa / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	25 oppilasta / elever
2. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.00 tai / eller 10.00	3 oppilasta / elever
3. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	1 oppilas / elev
4. Leppätien koulu, MIILI, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	1 oppilas / elev
5. Lukkarin koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.00	1 oppilas / elev
6. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.00	5 oppilasta / elever
7. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 9.15 tai / eller 9.30	2 oppilasta / elever
8. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30	19 oppilasta / elever
9. Söderkulla skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	2 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 992 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 992:	59 Oppilasta / Elever

Linja 993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / Linje 993 Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby &
 Linja 993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / Linje 993K Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993 Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	1	0	0	41	7	5	0	1	6	5	0	1	0	0	67
	993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993K Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	26
Ti / Ti	993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993 Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	1	0	0	41	7	5	0	1	6	5	0	1	0	0	67
	993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993K Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	26
Ke / Ons	993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993 Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	1	0	0	41	7	5	0	1	6	7	0	1	0	0	69
	993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993K Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	26
To / To	993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993 Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	1	0	0	41	7	5	0	1	6	7	0	1	0	0	69
	993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993K Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	26
Pe / Fre	993 Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993 Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	1	0	0	41	7	5	0	1	6	7	0	1	0	0	69
	993K Taasjärvi-Söderkulla-Box-Gesterby-Nikkilä / 993K Tastråsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	26
			35			205	35	25		5	30	31	100	5			471
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 993 ja 993K / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjerna 993 och 993K:		7			41	7	5		1	6	6.2	20	1			94.2

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Boxbyskola, alkaa klo / börjar kl. 8.30	7 oppilasta / elever
2. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	41 oppilasta / elever
3. Kyrkoby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00, 8.05 tai / eller 9.00	7 oppilasta / elever
4. Leppätien koulu, alkaa kl / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	5 oppilasta / elever
5. Lukkarin koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.00	1 oppilas / elev
6. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	6 oppilasta / elever
7. Sipoonjoen yhtenäiskoulu/ Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	6 oppilasta / elever
8. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.15	20 oppilasta / elever
9. Söderkulla skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30	1 oppilas / elev
Yhteensä aamuisin 993 & 993K linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 993 & 993K:	94 Oppilasta / Elever

Linja 994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand / Linje 994 Söderkulla -Immersby-Gumbostrand &
Linja 994K Söderkulla-Gumbostrand / Linje 994K Söderkulla-Gumbostrand

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttnis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien Miitin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand / 994 Söderkulla -Immersby-Gumbostrand	0	0	14	0	4	0	0	0	0	0	0	21	6	0	0	45
	994K Söderkulla-Gumbostrand / 994K Söderkulla-Gumbostrand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17
Ti / Ti	994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand / 994 Söderkulla -Immersby-Gumbostrand	0	0	14	0	4	0	0	0	0	0	0	20	6	0	0	44
	994K Söderkulla-Gumbostrand / 994K Söderkulla-Gumbostrand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17
Ke / Ons	994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand / 994 Söderkulla -Immersby-Gumbostrand	0	0	14	0	3	0	0	0	0	0	0	21	6	0	0	44
	994K Söderkulla-Gumbostrand / 994K Söderkulla-Gumbostrand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17
To / To	994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand / 994 Söderkulla -Immersby-Gumbostrand	0	0	14	0	2	0	0	0	0	0	0	21	6	0	0	43
	994K Söderkulla-Gumbostrand / 994K Söderkulla-Gumbostrand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17
Pe / Fre	994 Söderkulla-Immersby-Gumbostrand / 994 Söderkulla -Immersby-Gumbostrand	0	0	14	0	2	0	0	0	0	0	0	21	6	0	0	43
	994K Söderkulla-Gumbostrand / 994K Söderkulla-Gumbostrand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17
		0	0	70	0	15	0	0	0	0	0	0	189	30	0	0	304
	Keskiaarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 994 ja 994K / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjerna 994 och 994K:			14	0	3							37.8	6			60.8

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Gumbostrands skola, alkaa klo / börjar kl. 8.15 tai / eller 9.15	14 oppilasta / elever
2. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	3 oppilasta / elever
3. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30	38 oppilasta / elever
4. Söderkulla skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30	6 oppilasta / elever

Yhteensä aamuisin 994 & 994K linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 994 & 994K:

61 Oppilasta / Elever

Linja 995 Taasjärvi-Söderkulla-Kalkkiranta / Linje 995 Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma/Må	995 Taasjärvi-Söderkulla-Kalkkiranta / 995 Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	16	1	0	0	26
Ti / Ti	995 Taasjärvi-Söderkulla-Kalkkiranta / 995 Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	14	1	0	0	24
Ke/Ons	995 Taasjärvi-Söderkulla-Kalkkiranta / 995 Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	16	1	0	0	26
To/To	995 Taasjärvi-Söderkulla-Kalkkiranta / 995 Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	16	1	0	0	26
Pe / Fre	995 Taasjärvi-Söderkulla-Kalkkiranta / 995 Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	16	1	0	0	26
		0	0	0	0	45	0	0	0	0	0	0	78	5	0	0	128
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 995 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 995					9							15.6	1			25.6

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasialisesti / Medeltal eller faktiska

1. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30

9 oppilasta / elever

2. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30

16 oppilasta / elever

3. Söderkulla skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30

1 oppilasta / elev

Yhteensä aamuisin 995 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen

995:

26

Oppilasta / Elever

Linja 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö / Linje 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma/Må	996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö / 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	24
Ti/Ti	996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö / 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	24
Ke/Ons	996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö / 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	24
To / To	996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö / 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	24
Pe / Fre	996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö / 996 Söderkulla-Box-Spjutsund-Kitö	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	24
		0	30	0	0	40	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	120
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 996 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 996		6			8							10				24

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1.Boxby skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30	6 oppilasta / elever
2. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	8 oppilasta / elever
3. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30	10 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 996 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 996:	24 Oppilasta / Elever

Linja 841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä / Linjen 841 Östra centrum- Östersundom-Söderkulla- Nickby

Vikko-päivä / Veckodag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä / 841 Östra centrum- Östersundom-Söderkulla- Nickby	0	0	0	0	64	0	7	3	0	3	8	2	0	0	0	87
Ti / Ti	841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä / 841 Östra centrum- Östersundom-Söderkulla- Nickby	0	0	0	0	64	0	7	0	0	3	4	2	0	0	0	80
Ke / Ons	841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä / 841 Östra centrum- Östersundom-Söderkulla- Nickby	0	0	0	0	64	0	7	0	0	3	5	2	0	0	0	81
To / To	841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä / 841 Östra centrum- Östersundom-Söderkulla- Nickby	0	0	0	0	64	0	7	0	0	2	5	2	0	0	0	80
Pe / Fre	841 Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä / 841 Östra centrum- Östersundom-Söderkulla- Nickby	0	0	0	0	64	0	7	0	0	3	6	3	0	0	0	83
		0	0	0	0	320	0	35	3	0	14	28	11	0	0	0	411
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 841 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 841:					64		7	0.6		2.8	5.6	2.2				82.2

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

1. Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	64 oppilasta / elever
2. Leppätien koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.10 tai / eller 9.15	7 oppilasta / elever
3. Leppätien koulu, Miili, alkaa klo / börjar kl. 8.30, 9.30 tai / eller 9.45	1 oppilas / elev
4. Sipoonjoen yhtenäiskoulu, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	3 oppilasta / elever
5. Sipoonjoen yhtenäiskoulu / Kungsvägens skola, alkaa klo / börjar kl. 8.00 tai / eller 9.30	6 oppilasta / elever
6. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30	2 oppilasta / elever
Yhteensä aamuisin 841 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 841:	83 Oppilasta / Elever

Linja 842 Itäkeskus-Söderkulla- Eriksnäs / Linje 842 Östra centrum-Söderkulla-Eriksnäs

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma/Må	842 Itäkeskus-Söderkulla- Eriksnäs / 842 Östra centrum-Söderkulla-Eriksnäs	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	16	1	0	0	18
Ti / Ti	842 Itäkeskus-Söderkulla- Eriksnäs / 842 Östra centrum-Söderkulla-Eriksnäs	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	17	2	0	0	23
Ke/Ons	842 Itäkeskus-Söderkulla- Eriksnäs / 842 Östra centrum-Söderkulla-Eriksnäs	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	16	2	0	0	22
To /To	842 Itäkeskus-Söderkulla- Eriksnäs / 842 Östra centrum-Söderkulla-Eriksnäs	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	16	2	0	0	22
Pe / Fre	842 Itäkeskus-Söderkulla- Eriksnäs / 842 Östra centrum-Söderkulla-Eriksnäs	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	15	2	0	0	21
		0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	80	9	0	0	106
	Keskiarvo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 842 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 842:								3.4				16	1.8			21.2

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasialisesti / Medeltal eller faktiska

1. Leppätien koulu, Miili, alkaa klo / börjar kl. 8.30, 9.30 tai / eller 9.45

4 oppilasta / elever

2. Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 10.30

16 oppilasta / elever

3. Söderkulla skola, alkaa klo / börjar kl. 8.30 tai / eller 9.30

1 oppilas / elev

Yhteensä aamuisin 842 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen

842:

21

Oppilasta / Elever

Linja 848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo / Linje 848 Kamppen - Böle-Vik-Söderkulla- Borgå

Vikko- päivä / Vecko- dag	Linjoittain aamuisin kouluun / På morgonen ruttvis till skolan	Borgby skola	Boxby skola	Gumbostrands skola	Jokipuiston koulu	Kungsvägens skola	Kyrkoby skola	Leppätien koulu	Leppätien koulu / Miilin toimipiste	Lukkarin koulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu	Sipoonjoen yhtenäiskoulu, Kungsvägens skola	Sipoonlahden koulu	Söderkulla skola	Södra Paipis skola	Talman koulu	Yht. / Tot.
Ma / Må	848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo / 848 Kamppen - Böle-Vik-Söderkulla- Borgå	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Ti / Ti	848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo / 848 Kamppen - Böle-Vik-Söderkulla- Borgå	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Ke / Ons	848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo / 848 Kamppen - Böle-Vik-Söderkulla- Borgå	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
To / To	848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo / 848 Kamppen - Böle-Vik-Söderkulla- Borgå	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Pe / Fre	848 Kamppi-Pasila-Viikki-Söderkulla-Porvoo / 848 Kamppen - Böle-Vik-Söderkulla- Borgå	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
	Keskiaivo oppilaita ajalla ma-pe matkustaa 848 / Genomsnittliga elevantal under tiden må-fre på linjen 848:												1				1

Kouluittain ja alkamisajat / Skolvis och starttiden

Keskimäärin tai tosiasiallisesti / Medeltal eller faktiska

Sipoonlahden koulu, alkaa klo / börjar kl. 8.30	1 oppilas / elev
Yhteensä aamuisin 848 linjalla kouluun / Totala mängden till skolan på morgonen på linjen 848:	1 Oppilasta / Elever