



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

**Sipoon lausunto HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029 / Sibbos
utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2027-2029**

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 24.08.2026 § 199

571/00.04.01/2026

Valmistelija / Beredare: yhdyskuntajohtaja / samhällsdirektör Eric Roselius, eric.roselius(a)sipoo.fi; liikennesuunnittelija / trafikplanerare Emeliina Kortetniemi, emeliina.kortetniemi(a)sipoo.fi

Sipoo on osa Helsingin seudun liikennettä (HSL), joka on Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmästä vastaava kuntayhtymä. HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydetty jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman, tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL pyytää jäsenkuntiaan 10.9.2026 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029. Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

- HSL:n toimintasuunnitelma
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Kuntaosuuksien taso
- Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?
- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSL:n kirjaamon sähköpostiin hsl@hsl.fi.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

Yleistä

HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. HSL:n strategia vuosille 2026–2029 on hyväksytty yhtymäkokouksessa 25.11.2025 ja tulevien vuosien suunnittelu on jäsennelty sen mukaan. Strategian menestystekijät kuvaavat kriittisiä edellytyksiä, joiden varaan HSL:n strategisten päämäärien saavuttaminen rakentuu. Ne määrittävät tarvittavat resurssit, kyvykkyydet ja toimintatavat, joiden varaan strategian toimeenpano rakentuu johdonmukaisesti ja vaikuttavasti.

Toimintasuunnitelmat vuosille 2027–2029 on laadittu siten, että toimenpiteet on kytketty HSL:n strategian neljään strategiseen päämäärään ja niiden menestystekijöihin. Näistä muodostuu neljä tavoitekokonaisuutta: helppoa liikkumista ihmisille, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja, tuottavuudella tilaa uudistumiselle sekä yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

Taloussuunnitelma

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 erittäin haastavana. Erityisesti raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt kasvattavat operointi- ja infrakustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti HSL:n maksuvalmius on heikentynyt aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättymisen seurauksena, mikä lisää talousarvion toteutumiseen ja kassanhallintaan liittyviä riskejä.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti HSL:n toimintaan. Tavoitteena on talouden tasapaino ja tuottavuuden parantaminen sekä subventioasteen hallittu lasku kohti strategiakauden tavoitetta – enintään 40 prosentin tasoa ilman infrakustannuksia. Samalla edellytetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, asiakastyytyvyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Taloussuunnitelmaan sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä, joiden toteutuminen voi vaikuttaa olennaisesti jäsenkuntien maksuosuuksiin, HSL:n rahoitusasemaan sekä palvelutason ylläpitämismahdollisuuksiin. Näitä riskejä pyritään hallitsemaan ennakoivalla talouden seurannalla, vaihteittaisella päätöksenteolla sekä säännöllisellä talousennusteiden päivittämisellä strategiakauden aikana.

Vuonna 2027 merkittävin yksittäinen talouteen vaikuttava tekijä on Junatien metrosillan uusiminen, joka aiheuttaa noin seitsemän kuukauden metrokaton. Metroliikennettä korvataan laajasti bussi- ja raitioliikenteellä, mutta tästä huolimatta palvelutaso ja asiakaskokemus heikkenevät merkittävästi. Metrokatkon arvioidaan lisäävän HSL:n operointikustannuksia noin 15 miljoonalla eurolla sekä vähentävän lipputulota noin 15 miljoonalla eurolla. Lisäksi samanaikaiset rakennushankkeet, kuten Kruunusillat, Espoon kaupunkirata, Vantaan



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

ratikka sekä useat katu- ja infratyöt, lisäävät kustannuspaineita koko strategiakauden ajan.

Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulojen toteutumiselle. Strategiakauden subventiotavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi kuitenkin vielä tätä suurempia hinnankorotuksia. Arvioiden mukaan vuoden 2027 noin 45,9 prosentin subventiotavoite ilman infraa edellyttäisi jopa noin 6 prosentin hinnankorotuksia. Taloudellisia riskejä hallitaan ennakoimalla hinnankorotusten vaikutuksia kysyntään sekä yhteensovittamalla hinnoittelua, palvelutasoa ja kustannuskehitystä pitkän aikavälin taloudellisen kestävyysden turvaamiseksi.

Talouden tasapainottamiseksi HSL on valmistellut useita tuottavuus- ja sopeutustoimenpiteitä. Liikenteen tarjontaan kohdistuvien tuottavuushankkeiden tavoitteena on saavuttaa noin 12 miljoonan euron vuosittaiset säästöt vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi oman toiminnan kustannuksia hillitään henkilöstövähennyksillä, ostopalvelujen priorisoinnilla sekä kustannustehokkuutta parantavilla linjastosuunnitelmilla. Työmaavaraumien vähentäminen alkuperäisestä arviosta kasvattaa kuitenkin riskiä liikenteen täsmällisyyden heikkenemisestä, ja voi käytännössä johtaa vuorovälien lisäharventamiseen tilanteissa, joissa liikenne hidastuu merkittävästi rakennustöiden vuoksi.

Mikäli kustannuskehitys toteutuu ennakoitua heikompana tai lipputulot jäävät tavoitteista, HSL:llä on käytännössä käytettävissään kolme keskeistä tasapainottamiskeinoa: lipunhintojen korottaminen, palvelutason heikentäminen tai kuntien subvention kasvattaminen. Kaikki vaihtoehdot sisältävät merkittäviä vaikutuksia sekä matkustajiin että omistajakuntiin. Hintojen korotukset voivat heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää kysyntää, palvelutason heikennykset vaikuttavat suoraan asiakaskokemukseen ja saavutettavuuteen, ja subvention kasvattaminen lisää jäsenkuntien taloudellista rasitusta. Näistä syistä talouden tasapainottaminen edellyttää vaiheittaista ja ennakoivaa päätöksentekoa koko strategiakauden ajan. Hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti päätöksenteossa korostuvat vaikutusten ennakkoarviointi, avoimuus, oikea-aikainen tiedonsaanti sekä jäsenkuntien kanssa tehtävä yhteistyö.

Vuoden 2027 talousarvioon liittyy poikkeuksellisen suuri epävarmuus, minkä vuoksi talousarviomuutosten ja rahoitustarpeiden uudelleenarvioinnin mahdollisuus strategiakauden aikana on merkittävä. HSL seuraa talouden toteumaa, matkustajakehitystä sekä suurten inframuutosten vaikutuksia tiiviisti osana jatkuvaa riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa. Tarvittaessa varaudutaan lisäsopeutustoimenpiteisiin, talousarviomuutoksiin sekä jäsenkuntien kanssa käytäviin jatkoneuvotteluihin taloudellisen vakauden turvaamiseksi. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, että talouden tasapainottamistoimenpiteet toteutetaan hallitusti siten, etteivät ne vaaranna HSL:n toiminnan



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

jatkuvuutta, palveluiden turvallisuutta tai strategisten tavoitteiden saavuttamista.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2027 ovat yhteensä 1060,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 67,4 milj. euroa (6,8 %). Toimintatuloista vuonna 2027 39,5 % on lipputuloja ja 57,9 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj.euroa ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa.

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 45,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista vuoden 2027 kustannuksista ilman infrakustannuksia (59,3 % ml. infrakustannukset). Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7 milj. euroa ja vuonna 2029 621,1 milj. euroa.

Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla ilman infrakustannuksia TTS- ja strategiakauden päätyttyä vuonna 2029.

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea arvioidaan saatavan 4,8 milj. euroa. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia on budjetoitu 0,1 milj. euroa vuosittain.

Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2027 ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2026 ennusteesta 52,3 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2028 toimintamenojen arvioidaan olevan 1060,8 milj. euroa ja 1111,8 milj. euroa vuonna 2029.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 1001,2 milj. euroa vuonna 2027, 95,8 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2028 yhteensä 1015,6 milj. euroa ja 1065,4 milj. euroa vuonna 2029.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % kaikista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2027 on yhteensä 255,5 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,6 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (3,7 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa. TTS-kauden kustannuksissa on varauduttu Kruunusilttojen avautumisen tuomiin lisäkuluihin.

Muuhun kuin liikennöitsijöille henkilökuljetuspalveluista maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 50,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin palvelujen ostoon käytetään 51,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

Muiden ostopalveluiden suurin kuluerä ICT-käyttöpalvelut, 28,9 milj. euroa vuonna 2027, sisältää lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden arvioidaan laskevan 2,0 milj. eurolla (-6,5 %) vuoden 2026 ennusteesta. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaiheittain toteutetun perusjärjestelmäuudistuksen aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen. Laitehuoltokustannuksiin on varattu 2,1 milj. euroa vuonna 2027.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinointipalvelut. Maksukorttiprovisioihin ja lipunmyyntipalkkioihin on varattu 4,1 milj. euroa. Vartiointipalveluihin käytetään 1,0 milj. euroa. Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,8 milj. euroa vuonna 2027.

HSL:n henkilöstökulut ovat 33,0 milj. euroa vuonna 2027, joka on 3,2 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet, minkä vuoksi organisaatiota kehitetään aiempaa asiakaslähtoisemmäksi, vaikuttavammaksi, ketterämmäksi ja tuottavammaksi. Aiempi rakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, joten HSL käynnisti toimintaorganisaation uudistamisen ja siihen liittyvät yhteistoimintaneuvottelut, joiden päätyttyä HSL:n hallitus hyväksyi 7.5.2026 uuden organisaatorakenteen, joka tuli voimaan 1.6.2026.

Uudistuksen taloudelliset ja henkilöstövaikutukset täsmentyvät toimeenpanon edetessä ja ne tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027–2029.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuonna 2027 ja 0,8 milj. euroa vuosina 2028-2029.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi Pasilan aseman, Ojangon varikon ja kuljettajien sosiaalityötilojen vuokrakustannukset. Vuokramenoihin on varattu 6,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 6,8 milj. euroa vuonna 2029.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset sekä muut luottotappiot, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin menoihin on varattu 4,1 milj. euroa vuonna 2028 ja 4,3 milj. euroa vuonna 2029.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2027 15,9 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuosittain vuosina 2027-2029. Tuottoja arvioidaan syntyvän pääosin maksuliiketilien korkotuloista. Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan takaisinmaksun rahoituslaskelmassa ja korot tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 milj. euroa, ja sitä lyhennetään 5,3 milj. euroa vuosittain siten, että viimeinen erä maksetaan vuonna 2030.

Suunnitelma ei sisällä varausta uudelle lainanotolle, vaan katettavat kustannukset on tarkoitus rahoittaa jäsenkuntien kuntaosuuksilla siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Maksuvalmiuden arvioidaan kuitenkin heikkenevän TTS-kaudella ylijäämien vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa. Tämän vuoksi HSL pyytää jäsenkunnilta näkemyksiä maksuvalmiuden turvaamisesta.

Vuonna 2027 kassan riittävyyden arvioidaan laskevan 12 päivään (tilinpäätös 2025: 22 päivää), mikä sisältää maksuvalmiusriskin. Suunnitelmassa on varauduttu maksamaan peruspääoman korkoa 1,5 prosentin tasolla PKS-omistajaohjauksen linjausten mukaisesti.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 19,0 milj. euroa vuonna 2027.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2027, 22,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 20,0 milj. euroa vuonna 2029. Investoinnit painottuvat kehittämiseen, joka parantaa HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja ne keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja,



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Suunnitelmapoistot ovat taloussuunnitelmassa yhteensä 19,0 milj. euroa vuonna 2027, 19,7 milj. euroa vuonna 2028 ja 19,7 milj. euroa vuonna 2029. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.

Tilikauden 2027 alijäämäksi arvioidaan -2,6 milj. euroa, ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kertyneet ylijäämät ovat vähentyneet huomattavasti ja vuoden 2026 päättyessä kertyneitä ylijäämiä ennustetaan olevan käytettävissä yhteensä 7,9 milj. euroa. Ylijäämien väheneminen kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

Sipoon lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen 2027-2029

Sipoon kunta pitää myönteisenä, että toiminta- ja taloussuunnitelmassa painotetaan joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä, asiakaslähtöisten palvelujen kehittämistä, kestävien matkaketjujen edistämistä sekä toiminnan tuottavuuden parantamista. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin tiivistä yhteistyötä jäsenkuntien kanssa sekä kuntien taloudellisten edellytysten huomioon ottamista.

Sipoon kunta pitää huolestuttavana kuntaosuuksien pitkään jatkunutta kasvua. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan Sipoon kuntaosuuden arvioidaan olevan vuonna 2027 noin 4,1 milj. euroa ennen aiempien vuosien ali- ja ylijäämien huomioon ottamista. Kunta katsoo, että kuntaosuuksien kasvusuunta on katkaistava, ja että HSL:n taloutta tulee tasapainottaa ensisijaisesti tuottavuutta parantamalla. HSL:n maksuvalmiutta ei tule turvata jäsenkuntien lisärahoituksella, eikä kiristetyn päästötavoitteen toteuttamisesta aiheutuvia lisäkustannuksia tule kohdentaa jäsenkunnille.

Sipoon kunta pitää infrakorvausjärjestelmän uudistamista välttämättömänä. Talousarvion mukaan kunnalle osoitettavien infrakorvausten määrä kasvaa nykyisestä 0,4 milj. eurosta vuodessa 0,5 milj. euroon vuosina 2027–2028 ja edelleen 0,6 milj. euroon vuonna 2029. Nykyinen rahoitusmalli kohdentaa kustannuksia kunnille, joihin ei ole kohdistunut merkittäviä infrainvestointeja tai niistä saatavia hyötyjä. Järjestelmä tulee uudistaa siten, että infrainvestoinneista saatavat hyödyt ja niistä aiheutuvat kustannukset kohdentuvat nykyistä paremmin samoille kunnille ja kaupungeille.

Sipoon kunta pitää perusteltuna, että alijäämän takaisinmaksu jaetaan tasaisesti suunnitelmakaudelle 2027–2029. Kunnalle arvioidaan kertyvän vuoden 2026 loppuun mennessä noin 467 000 euroa alijäämää.

Sipoon kunta kannattaa tarkastusmaksun korottamista 130 euroon. Liputta matkustamisen ehkäiseminen on tärkeää paitsi joukkoliikenteen



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

taloudellisen kestävyys myös matkustajien yhdenvertaisen kohtelun näkökulmasta. Kunta katsoo, että tarkastusmaksun tason tulee olla riittävän korkea, jotta sillä on tehokas ennaltaehkäisevä ja ohjaava vaikutus liputta matkustamisen vähentämisessä.

Sipoon kunta pitää strategiakaudelle asetettua subventiotavoitetta perusteltuna ja katsoo sen olevan keskeinen keino hillitä kuntaosuuksien kasvua. Vaikka lippujen hintojen korottaminen ei ole matkustajien näkökulmasta toivottavaa, kunta pitää noin kuuden prosentin keskimääräistä lippujen hinnankorotusta välttämättömänä kuntaosuuksien kasvun hillitsemiseksi.

Kunta pitää HSL tuottavuus- ja sopeuttamistoimenpiteitä tarpeellisina. Mahdolliset palvelutasomuutokset tulee kuitenkin valmistella yhteistyössä jäsenkuntien kanssa ja perustaa huolelliseen vaikutusten arviointiin. Kustannustehokkuutta tavoiteltaessa tulee turvata kuntalaisten yhdenvertaiset liikkumismahdollisuudet koko kunnan alueella.

Nikkilän väestömäärän ennustetaan kasvavan tasaisesti tulevina vuosina. Vuoteen 2030 mennessä Nikkilän asukasmäärän odotetaan olevan noin 7500. Tulevina vuosina Nikkilän kehityksen kannalta keskeisimpiä hankkeita ovat Nikkilän kartanon keskuksen uusi asuinalue sekä Kerava-Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Näin ollen Nikkilän kartanon keskuksen alue ja Kerava-Nikkilä-radan varrella sijaitsevat muut kehittyvät alueet tulee huomioida HSL:n linjastosuunnittelussa tulevina vuosina. Jo ennen raideliikenneyhteyden toteutumista Nikkilään ja Talmaan tulee järjestää toimivat joukkoliikenteen yhteydet hyvällä palvelutasolla alueiden kehitys ja asukasluvun kasvu huomioiden. Ratayhteyttä toteutettaessa suorat linja-autoyhteydet Nikkilästä Lahden moottoritien kautta Helsinkiin tulee säilyttää hyvällä palvelutasolla.

Itä-Taasjärven asuinalue rakentuu vaihteittain, ja alueen pääkokoojakadun on tarkoitus valmistua vuoden 2028 loppuun mennessä. Sipoon kunta toivoo, että HSL selvittää vaihtoehtoiset linjaratkaisut sekä niiden kustannus- ja palvelutasovaikutukset, jotta uudelle asuinalueelle voidaan turvata toimivat joukkoliikenneyhteydet.

Sipoon kunta toivoo, että HSL selvittää mahdollisuudet käynnistää uusi Nikkilästä Bastukärrin kautta Keinukallioon ja Keravan asemalle liikennöivä linja 978A ilman merkittävää kustannusten kasvua. Selvityksessä tulee esittää vaihtoehtoiset toimenpiteet, niiden kustannus- ja palvelutasovaikutukset sekä muut vaikutukset, jotta kunta voi arvioida kokonaisuutta ja päättää jatkotoimenpiteistä.

Sipoon kunta katsoo, että Nikkilä-Kerava-linja-autolinjojen aikataulut tulisi sovittaa nykyistä paremmin nopeampien R- ja Z-junien kanssa, etenkin viikonloppuisin ja iltaisin.

Junatien metrosillan rakennustöistä aiheutuvan metrokatkon vaikutukset tulee minimoida siten, ettei matkaketjujen sujuvuus heikkene merkittävästi eikä matka-aika kasva kohtuuttomasti Etelä-Sipoon ja Helsingin keskustan välisillä matkoilla.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

Sipoonkorven joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi lauantaisin ja sunnuntaisin on tänäkin kesänä 2026 toteutettu Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off -bussi yhteistyössä Sipoon kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa. Kevästä 2025 alkaen Hop-On Hop-Off -bussi on ollut osa HSL:n U-liikennettä. Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla ratkaisu Sipoonkorven saavutettavuuden parantamiseen vaan sekä Sipoon että Vantaan ollessa HSL:n jäsenkuntia, tulee tällaiset joukkoliikennetarpeet hoitaa osana normaalia HSL:n kilpailuttamaa joukkoliikennettä. Sipoon kunta ja Vantaan kaupunki kilpailuttivat Hop-On Hop-Off -bussin keväällä 2025 ja bussin tämän hetkinen sopimuskausi päättyy aikaisintaan loppuvuodesta 2026, mahdollistaen kaksi optiovuotta. Sipoon kunta edellyttää HSL:ää arvioimaan uudelleen Hop-On Hop-Off -bussin edellytyksiä olla osana normaalia HSL:n kilpailuttamaa liikennettä ennen sopimuskauden päättymistä.

Lisäksi Sipoon kunta kannustaa HSL:ää kehittämään haja-asutusalueille soveltuvia kustannustehokkaita liikkumispalveluja, kuten kutsuhjattua joukkoliikennettä, täydentämään perinteistä linja-autoliikennettä.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag

Kunnanhallitus päättää antaa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029 yllä olevan mukaisen lausunnon.

=====

Kommunstyrelsen beslutar ge utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2027-2029 enligt ovan.

Käsittely / Behandling

Jenni Sademies teki Hällforsin ja Tarvaisen, ym. kannattamana seuraavan vastaesityksen: "Korvataan viimeinen virke seuraavalla kappaleella: *"Sipoon kunta toivoo, että HSL:ssä muistetaan myös haja-asutusalueiden joukkoliikenteen kehittäminen. Sipoo kannustaakin HSL:ää kehittämään haja-asutusalueille soveltuvia kustannustehokkaita liikkumispalveluja, kuten kutsuhjattua joukkoliikennettä. Sipoossa on alueita, joiden joukkoliikenteen palvelutaso on erittäin heikko, eikä perinteiseen tapaan järjestetty linja-autoliikenne ole näille alueille toimiva ratkaisu. Esimerkiksi Porvoon kylissä on käytössä hyvin toimiva Kyläkyty -kutsuliikenne."* Perustelut: Kutsuliikenne kannattaisi nostaa Sipoon lausunnossa esiin ehdotettua vahvemmin, koska se voisi olla hyvin toimiva joukkoliikennetarkaisu Sipoon kylissä. Kutsuliikenne voisi mahdollistaa esimerkiksi ikäihmisten asumisen kylissä, kun he pystyisivät kutsuliikenteen avulla käymään itsenäisesti asioilla. Mahdollisuus liikkua kylistä kutsuliikenteellä parantaisi myös muiden kylissä asuvien elämänlaatua, vähentäen esimerkiksi vanhempien tarvetta kyyditä lapsia ja nuoria harrastuksiin."

Jenni Sademies teki Hällforsin ja Juseliuksen, ym. kannattamana seuraavan vastaesityksen: "Lisätään lausuntoon: *"HSL:n tulisi parantaa haja-asutusalueiden joukkoliikennettä myös ostamalla siirtovuoroja matkustajakäyttöön sellaisilla alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on*



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

muuten huono ja siirtovuorot voisivat parantaa alueen palvelutasoa olennaisesti.”

Esittelijä muutti ehdotustaan siten, että Sademiehen vastaesitysten sisältö lisättiin Sipoon kunnan lausuntoon.

=====

Jenni Sademies gjorde följande motförslag som understöddes av Hällfors och Tarvainen m.fl.: Den sista meningen ersätts med följande stycke: ”Sipoon kunta toivoo, että HSL:ssä muistetaan myös haja-asutusalueiden joukkoliikenteen kehittäminen. Sipoo kannustaakin HSL:ää kehittämään haja-asutusalueille soveltuvia kustannustehokkaita liikkumispalveluja, kuten kutsuohjattua joukkoliikennettä. Sipoossa on alueita, joiden joukkoliikenteen palvelutaso on erittäin heikko, eikä perinteiseen tapaan järjestetty linja-autoliikenne ole näille alueille toimiva ratkaisu. Esimerkiksi Porvoon kylissä on käytössä hyvin toimiva Kyläkyty -kutsuliikenne. Motivering: Kommunen borde framhäva mer anropande trafik i sitt utlåtande, eftersom den kunde vara en välfungerande kollektivtrafiklösning i Sibbobyarna. Anropande trafik skulle möjliggöra till exempel de äldres boende i byarna då de kunde självständigt uträtta ärenden med hjälp av anropande trafik. Möjligheten att kunna använda anropande trafik i byarna skulle förbättra livskvaliteten även hos andra bybor och minska till exempel föräldrarnas behov av att skjutsa barn och ungdomar till hobbyer.

Jenni Sademies gjorde följande motförslag som understöddes av Hällfors och Juselius m.fl.: Till utlåtandet tilläggs: ”HSL:n tulisi parantaa haja-asutusalueiden joukkoliikennettä myös ostamalla siirtovuoroja matkustajakäyttöön sellaisilla alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on muuten huono ja siirtovuorot voisivat parantaa alueen palvelutasoa olennaisesti.”

Föredraganden ändrade sitt förslag således att Sademies motförslag tillades till Sibbo kommuns utlåtande.

Päätös / Beslut

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän muutetun ehdotuksen.

=====

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens ändrade förslag.

Liitteet / Bilagor



Sipoon kunta
Sibbo kommun

**OTE PÖYTÄKIRJASTA
PROTOKOLLSUTDRAG**

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

Otteen oikeaksi todistaa / Utdragets riktighet intygar

Sipoossa / Sibbo

2.9.2026

Jonas Kujanpää
Hallinnon asiantuntija / Förvaltningssakkunnig



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
24.08.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 199

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.