NURMIJÄRVEN KUNTA

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Nurmijärven kunnan joukkoliikenteen järjestämistapa vuodesta 2029 alkaen, periaatepäätös

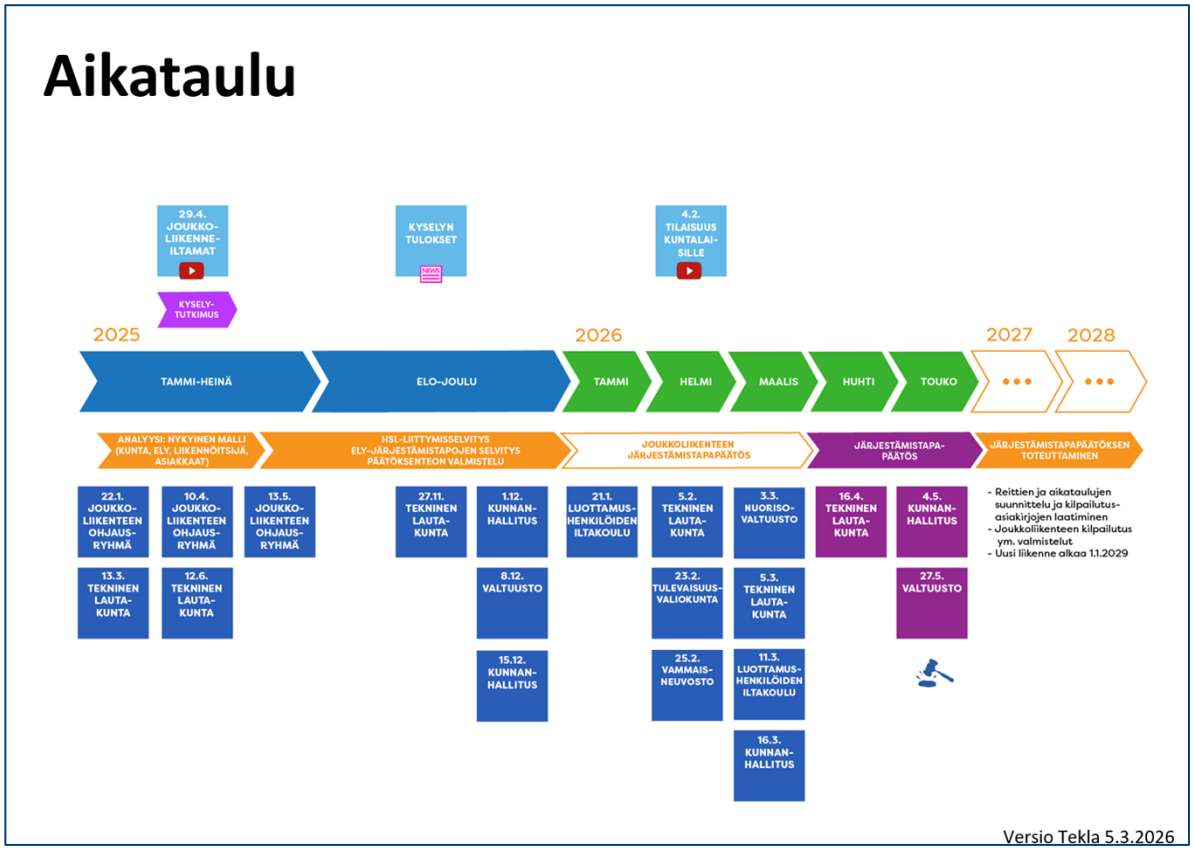
Tekninen lautakunta 16.04.2026 § 17

Taustaa

Nurmijärven kunnan nykyinen joukkoliikennesopimus, palvelusopimusasetuksen mukainen käyttöoikeussopimus (KOS), päättyy vuoden 2028 lopussa. Nykyisen joukkoliikennesopimuksen osalta valtuusto päätti 26.4.2017 § 32, että kunta ei käynnistä neuvotteluja liittymisestä HSL-kuntayhtymään. Aikaisemmin asiaa oli käsitelty mm. kunnanhallituksessa 18.3.2017 § 110 ja teknisessä lautakunnassa 2.3.2017 § 10. Nykyisen joukkoliikennesopimuksen sopimusasiakirjat hyväksyttiin kunnanhallituksessa 25.6.2018 § 172. Nykyinen joukkoliikennesopimus on ollut voimassa 1.1.2019 alkaen.

Joukkoliikenteen järjestämistavan valmistelujen vaiheita vuosina 2025-26

Kunnassa tulee kevään 2026 aikana ratkaista joukkoliikenteen järjestämistapa vuodesta 2029 alkaen. Joukkoliikenteen järjestämistapaan liittyvää valmistelutyötä on kunnassa tehty mm. eri toimielinten kokouksissa esitettyjen kysymysten, asukkaille suunnatun kyselytutkimuksen, asukastilaisuuksissa (2 kpl) esitettyjen kysymysten ja pyydettyjen lausuntojen perusteella alkaen keväästä 2025. Kunnan kotisivuilla on koottua tietoa joukkoliikenteen järjestämistavan valmistelujen eri vaiheista (https://www.nurmijarvi.fi/kuntalaisen-palvelut/maankaytto-ja-liikenne/joukkoliikenne/).



Kuva 1: Kunnan joukkoliikenteen järjestämistavan valmistelujen vaiheita vuosina 2025-26.

Kevään 2026 aikana tulee kunnan ensin päättää, jatketaanko yhteistyötä Traficomin (entinen ELY-keskus) netto- tai bruttomallilla vai liitytäänkö osaksi HSL-kuntayhtymää. Samassa yhteydessä kunnan tulee ratkaista, valitaanko joukkoliikenteessä käyttöön liityntäpainotteinen vaihtoehto vai suorat linjat (runkolinjat) painotteinen vaihtoehto.

Tämän jälkeen alkaa linjaston, reittien ja aikataulujen suunnittelu. Jos kunta päättää jatkaa yhteistyötä Traficomin kanssa, toimii Traficom kunnan toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena (päätilaaja). Kunta ja Traficom sopivat mm. järjestämistavasta, palvelutasosta sekä tilaajien välisistä yhteistoiminnan periaatteista. Lisäksi pitää sopia vastuista ja suunnitella yhdessä sopimuksen sisältö ja tarkemmat ehdot. Jos kunta päättää liittyä osaksi HSL-kuntayhtymää, toimii HSL kunnan toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikenneasioissa. HSL päättää mm. lippujärjestelmästä ja lippujen hinnoista, reiteistä ja palvelutasosta sekä liikenteen hankinnoista. Päätösvalta on HSL:n hallituksella. Lippujärjestelmä ja lippujen hinnoittelu ovat yhtenäiset koko HSL-alueella, joten yksittäinen kunta ei voi niihin vaikuttaa. Palvelutasoon ja reitteihin myös yksittäisellä kunnalla on vaikuttamismahdollisuuksia.

<u>Järjestämistapaselvityksistä yleisesti</u>
Päätöksenteon tueksi on laadittu selvitykset eri järjestämistapavaihtoehdoista Traficomin ja HSL:n toimiessa kunnan toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena. Selvitykset ovat pykälän liitteenä. Selvitykset on tehty vuoden 2024 lippujen hinnoilla, matkustajamäärillä ym.

Vuonna 2024 kunnassa tehtiin noin miljoona matkaa joukkoliikenteessä. 33 linja-autoa hoiti kunnan joukkoliikennettä arkipäivisin. Kunnalle (ympäristötoimiala) koitui vuonna 2024 kustannuksia joukkoliikenteestä noin 3,3 M€. Liikennöitsijälle kertyi lipputuloja noin 3,5 M€ Nurmijärven joukkoliikenteessä tehdyistä matkoista. Nurmijärven kuntalaisten joukkoliikenteen kulkutapaosuus on nykyisin noin 6 %.

Kunnassa on nykyisin joukkoliikenteessä käytössä alueellinen käyttöoikeussopimusmalli (KOS). Toimivaltainen viranomainen joukkoliikenneasioissa on Traficom, joka toimii liikenteen päätilaajana. Käyttöoikeussopimusmalli on tyypiltään nettomalli, jossa liikennöitsijä vastaa liikennöintikokonaisuuden suunnittelusta ja toteutuksesta. Liikennöitsijä vastaa reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippu- ja maksujärjestelmästä, matkustajainformaation tuottamisesta, asiakaspalautteisiin vastaamisesta, markkinoinnista ja siitä, että oikeat bussit liikennöivät oikea-aikaisesti oikeilla reiteillä. Nettomallissa liikennöitsijä saa lipputulot ja kantaa lipputuloriskin. Tilaaja maksaa liikennöitsijälle liikennöintikorvausta joukkoliikenteen järjestämisestä.

Traficom-selvityksessä arvioitiin kunnalle koituvia joukkoliikennekustannuksia nykyisellä palvelutasolla, käyttöoikeussopimuksen mukaisella palvelutasolla, Traficomin voimassa olevan palvelutasomäärittelyn mukaisella palvelutasolla ja siitä vielä korotetulla palvelutasolla. Lisäksi bruttomallin osalta arvioitiin kunnalle koituvia joukkoliikennekustannuksia HSL-selvityksen

mukaisella linjastolla ja palvelutasolla, joka poikkeaa joiltakin osin nykyisestä linjastosta. Vielä arvioitiin kunnalle koituvia kustannuksia HSL-selvityksen mukaisella linjastolla ja palvelutasolla ja samoilla lippujen hinnoilla, jotka HSL:llä on käytössä. Traficom-selvityksessä em. kustannuksia arvioitiin eri järjestämistavoilla, joita ovat markkinaehtoinen malli, bruttomalli ja nettomalli.

HSL:n toimiessa toimivaltaisena viranomaisena, on joukkoliikenteessä aina käytössä bruttomalli, jossa tilaaja hoitaa kaiken taustatyön ja liikennöitsijät vastaavat varsinaisesta bussiliikenteestä. HSL-selvityksessä arvioitiin kunnalle koituvia joukkoliikennekustannuksia nykyisestä linjastosta poikkeavalla linjastolla ja palvelutasolla sekä parannetulla palvelutasolla. Kustannuksia arvioitiin sekä suorat linjat (runkolinjat) vaihtoehdolla että liityntäpainotteisella vaihtoehdolla. Lisäksi kustannuksia arvioitiin matkustajamäärien kehittymisen (+10 %, +15 %, +20 %, -5 %) perusteella.

Markkinaehtoinen malli

Markkinaehtoinen malli ei tarvitse julkista rahaa syntyäkseen. Markkinaehtoisessa mallissa liikennöitsijä suunnittelee ja päättää joukkoliikennereitit, aikataulut, lipputuotteet ja lippu- ja maksujärjestelmän ym. Jos kysyntää joukkoliikenteelle ei ole, saattaa joukkoliikenne lakata hyvinkin lyhyellä varoitusajalla.

Traficom-selvityksessä ilmeni, että vain kaikista kysytyimmät Nurmijärven bussivuorot saattaisivat olla nykyisillä matkustajamäärillä kannattavia markkinaehtoisella mallilla. Tappiolliset vuorot edellyttäisivät joka tapauksessa julkista rahaa syntyäkseen. Tappiolliset vuorot järjestettäisiin todennäköisesti Traficomin bruttomallilla, jolloin tilaajalle jäisi lipputulot. Näin järjestettynä kysytyimmissä vuoroissa lipputulot menisivät liikennöitsijälle ja tappiollisissa vuoroissa tilaajalle. Lisäksi tilaaja maksaisi bruttomallilla hankituille liikennöitsijöille liikennöintikorvausta tappiollisten vuorojen liikennöinnistä. Kunnan joukkoliikenteessä saattaisi olla käytössä useita eri lipputuotteita, jotka eivät kävisi sekä markkinaehtoisen liikenteen, että julkisella rahalla järjestetyn liikenteen busseissa. Tämä hankaloittaisi asiakkaan matkustamista merkittävästi. Edellä mainituin perustein markkinaehtoinen malli ei tulisi kysymykseen Nurmijärven joukkoliikenteessä.

Traficomin bruttomalli

Traficomin bruttomallissa toimivaltainen viranomainen on Traficom (päätilaaja). Bruttomallissa joukkoliikenne kilpailutetaan yleensä useana eri kokonaisuutena. Joukkoliikenteessä voi olla useita eri liikennöitsijöitä, jotka hoitavat varsinaisen bussiliikenteen eli sen, että oikeat bussit liikennöivät oikea-aikaisesti oikeilla reiteillä. Tilaaja hoitaa reittien ja aikataulujen suunnittelun, lippu- ja maksujärjestelmän hankinnan ja ylläpidon, matkustajainformaation tuottamisen, asiakaspalautteisiin vastaamisen ja markkinoinnin. Bruttomallissa tilaaja määrittelee joukkoliikenteen palvelutason, saa lipputulot, kantaa lipputuloriskit ja muut tilaajan vastuulla olevat riskit sekä maksaa liikennöitsijöille liikennöintikorvausta ajetuista vuoroista.

Traficomin bruttomallissa kunnalle koituviksi kustannuksiksi on arvioitu nykyisellä palvelutasolla ja matkustajamäärillä noin 2,43 M€ vuodessa. Lisäksi kunnalle koituvia kustannuksia on arvioitu HSL-raportin mukaisella palvelutasolla ja linjastolla, jolloin liityntäpainotteisen liikenteen kustannukset kunnalle olisivat noin 3,05 M€ vuodessa ja suorat linjat painotteisen vaihtoehdon kustannukset kunnalle olisivat noin 3,2 M€ vuodessa. Vielä on arvioitu kunnalle koituvia kustannuksia HSL-

raportin mukaisella palvelutasolla ja linjastolla siten, että lippujen hinnat olisivat samat kuin HSL-liikenteessä. Näin laskettuna on arvioitu, että liityntäpainotteisen liikenteen kustannukset kunnalle olisivat noin 3,43 M€ vuodessa ja suorat linjat painotteisen vaihtoehdon kustannukset kunnalle olisivat noin 3,57 M€ vuodessa. Kustannuksia arvioitaessa on oletettu, että valtion maksuosuus ja tuki kunnan tulevassa joukkoliikennesopimuksessa säilyisi nykyisellään. Kustannusarviot täsmentyvät edelleen jatkovalmistelujen ja kilpailutuksen myötä.

Bruttomallissa joukkoliikenne kilpailutetaan yleensä useana eri kokonaisuutena, joten todennäköisesti tarjouksia saadaan monelta eri toimijalta ja hankinnassa syntyy aito kilpailu. Bruttomallissa tilaaja vastaa kaikesta taustatyöstä eli reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippu- ja maksujärjestelmän hankinnasta ja ylläpidosta, matkustajainformaation tuottamisesta, asiakaspalautteisiin vastaamisesta ja markkinoinnista sekä muista tilaajavastuista, kuten usean eri liikennöitsijän sopimusliikennöinnin yhteensovittamisesta. Kunnassa on yksi työntekijäresurssi, jonka tehtävänä on hoitaa muiden liikennesuunnittelutöiden ohessa kunnan joukkoliikenneasioita käyttäen aikaa joukkoliikenneasioihin arviolta noin 1 pv/kk. Jos kunnassa päätetään valita tulevaksi joukkoliikenteen järjestämistavaksi Traficomin bruttomalli, on alustavan arvion perusteella tarpeen palkata ainakin kaksi uutta joukkoliikenteen erityisasiantuntijaa hoitamaan kunnan joukkoliikenneasioita. Eräänä riskinä voidaan kokemusperusteella pitää sitä, että saadaanko kuntaan rekrytoitua asiantuntevaa ja pysyvää henkilöresurssia työmarkkinoilta. Osittain palvelua voidaan ostaa konsulttityönä, mutta pääosin konsulttien varassa ei kunnan joukkoliikenneasioita ole järkevää järjestää**.** Bruttomallissa on tärkeää panostaa tehostetusti tilaajariskien hallintaan, jotta mm. ylimääräisten lisätyökustannusten aiheutumista tilaajille voidaan välttää mahdollisimman hyvin.

Traficomin bruttomallissa asiakkaan näkökulmasta mikään ei lipputuotteiden osalta juurikaan muutu. Ts. asiakas tarvitsee eri lipputuotteen matkalleen Helsinkiin (esim. nykyinen Nurmijärvilippu) ja jatkoyhteyteen HSL-alueen sisällä esim. Tapiolaan (HSL-alueen lippu).

<u>Traficomin nettomalli</u>

Traficomin nettomallissa toimivaltainen viranomainen on Traficom (päätilaaja). Nettomallissa joukkoliikenne kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena. Joukkoliikenteessä on yksi toimija, joka hoitaa reittien ja aikataulujen suunnittelun, lippu- ja maksujärjestelmän hankinnan ja ylläpidon, matkustajainformaation tuottamisen, asiakaspalautteisiin vastaamisen ja markkinoinnin sekä varsinaisen bussiliikenteen eli sen, että oikeat bussit liikennöivät oikea-aikaisesti oikeilla reiteillä. Nettomallissa tilaaja määrittelee joukkoliikenteen palvelutason ja maksaa liikennöitsijälle liikennöintikorvausta liikenteen järjestämisestä. Liikennöitsijä saa lipputulot ja kantaa lipputuloriskin. Traficomin nettomallissa kunnalle koituviksi kustannuksiksi on arvioitu nykyisellä palvelutasolla noin 3,26 M€ vuodessa. Traficomin nettomallista ei ole laadittu muita kustannusarvioita kuten bruttomallissa, koska Traficomin nettomalli on jonkin verran kalliimpi vaihtoehto kuin Traficomin bruttomalli.

Traficomin nettomalli ei ole kovin laajasti käytössä Suomessa, koska liikennöitsijällä tulee olla erikoisosaamista joukkoliikenteen liikennöintikokonaisuuden suunnittelemisesta ja toteuttamisesta.

Traficomin nettomallissa asiakkaan näkökulmasta mikään ei lipputuotteiden osalta juurikaan muutu. Ts. asiakas tarvitsee eri lipputuotteen matkalleen Helsinkiin (esim. nykyinen Nurmijärvilippu) ja jatkoyhteyteen HSL-alueen sisällä esim. Tapiolaan (HSL-alueen lippu).

HSL:n bruttomalli

HSL toimii toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikenteessä. HSL:n järjestämä joukkoliikenne on aina bruttomallilla järjestettyä liikennettä, jolloin tilaaja saa lipputulot ja kantaa lipputuloriskin sekä maksaa liikennöitsijöille liikennöintikorvausta ajetuista vuoroista. Tilaaja hoitaa reittien ja aikataulujen suunnittelun, lippu- ja maksujärjestelmän hankinnan ja ylläpidon, matkustajainformaation tuottamisen, asiakaspalautteisiin vastaamisen ja markkinoinnin. Liikennöitsijät vastaavat varsinaisesta bussiliikenteestä eli siitä, että oikeat bussit liikennöivät oikea-aikaisesti oikeilla reiteillä.

HSL-selvityksessä arvioitiin kunnalle koituvia joukkoliikennekustannuksia nykyisestä palvelutasosta poikkeavalla palvelutasolla ja linjastolla sekä parannetulla palvelutasolla. Kustannuksia arvioitiinsuorat linjat (runkolinjat) vaihtoehdolla ja liityntäpainotteisella vaihtoehdolla. Lisäksi kustannuksia arvioitiin matkustajamäärien kehittymisen (+10 %, +15 %, +20 %, -5 %) perusteella. HSL:n suorien linjojen vaihtoehdon kustannuksiksi kunnalle on arvoitu olevan noin 3,32 M€ vuodessa ja liityntäpainotteisen vaihtoehdon kustannuksiksi noin 3,53 M€ vuodessa. Suorat runkolinjat vaihtoehdon on arvioitu olevan kunnalle hiukan edullisempi, koska matkustajia siirtyy käyttämään kehäradan junia vähemmän ja busseihin nousee matkustajia myös Vantaalta ja Helsingistä, jolloin Vantaa ja Helsinki osallistuisivat osaltaan joukkoliikennekustannuksiin.

HSL:llä on vahva osaaminen joukkoliikenteen kilpailutuksessa ja valmiit resurssit, järjestelmät ja työkalut lippu- ja maksujärjestelmään, matkustajainformaation tuottamiseen, asiakaspalveluun, liikenteen häiriönhallintaan, markkinointiin, ym. Infrakorvausten osalta tämän hetken arvion mukaan kunnalle koituisi kustannuksia lähinnä kehäradan käytöstä. Tulevaisuuden kehityshankkeista, joista kunnalle saattaisi koitua infrakustannuksia, on tässä vaiheessa tunnistettu Ilmalan lähijunavarikon korvaaminen uudella varikolla osittain Vantaalle kehäradan tuntumaan.

HSL:stä on todettu, että Nurmijärvi on HSL:n vyöhykemäärittelyn perusteella D-vyöhykettä. Joukkoliikennettä käyttävän asiakkaan näkökulmasta kaikki lipputuotteet halpenevat ja asiakas pääsee matkustamaan samalla lipputuotteella HSL-kuntien alueella lipputuotteen voimassaoloaikana. Myös kunnan sivistystoimen joukkoliikennekustannukset alenevat, koska koululaislippu on edullisempi.

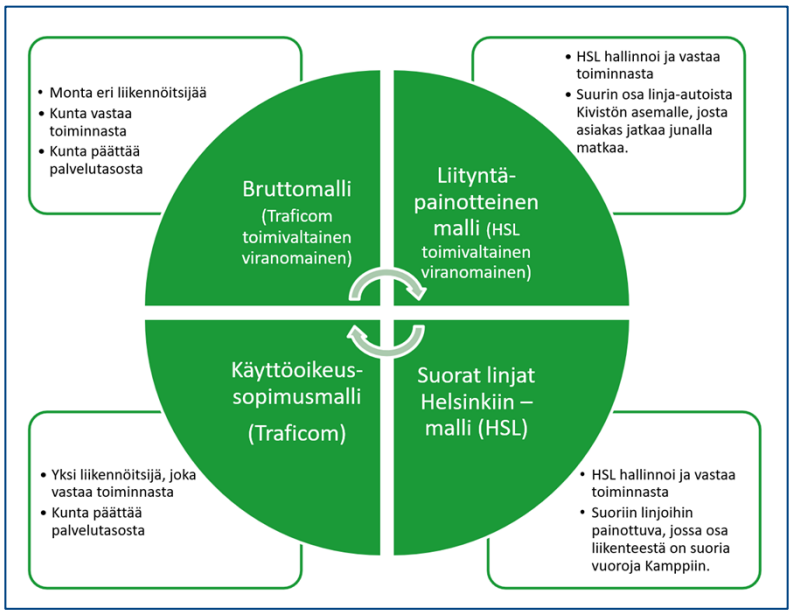
Yhteenveto selvityksistä

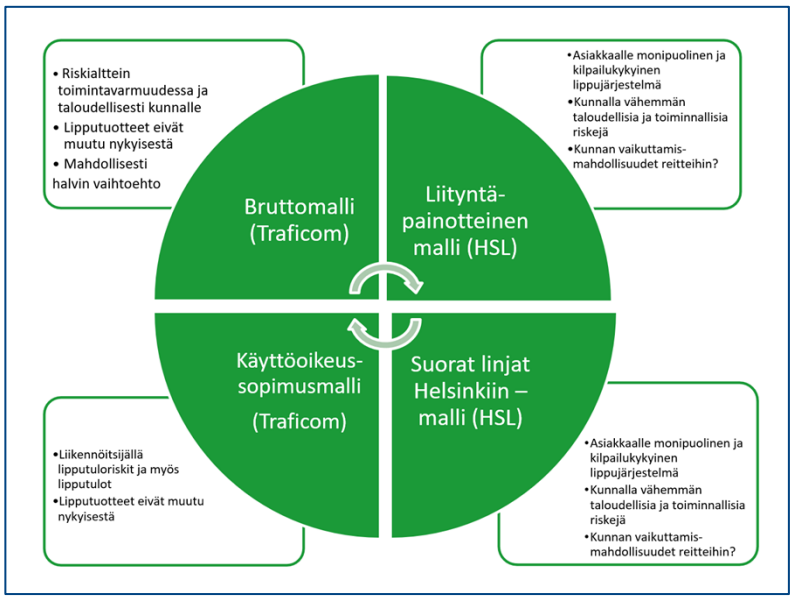
Selvityksissä on vertaitu eri vaihtoehtoja/malleja, joita ovat markkinaehtoinen malli, Traficomin bruttomalli ja käyttöoikeussopimusmalli (nettomalli) sekä HSL:n bruttomalli arvioituna liityntäpainotteisena ja suorat linjat painotteisena vaihtoehtona.

Selvityksissä on kuvattu eri mallien osalta niiden ominaisuuksia, vaikutuksia, riskejä ja arvioituja kustannuksia. On hyvä huomioida, että selvitysvaiheessa tehtyihin arvioihin liittyy lähtöolettamia mm. laskentatarkkuuden ja muutosherkkyyden osalta – valittavan mallin kustannusten

suuruusluokka täsmentyy jatkovalmistelujen ja kilpailutuksen tuloksena sekä toiminnan aikana ml. onnistuminen tilaajariskien hallinnassa. Lisäksi todettakoon, että Nurmijärven kunnan mahdollisesti erikseen toivomat lisävaatimukset, jotka on mahdollista ottaa huomioon, tulevat lähtökohtaisesti kunnalle maksettavaksi.

Eri järjestämistapamallit ja niiden vaikutusten arvioinnit on kuvattu pykälän liitteenä olevissa raporteissa. Seuraavassa esitetään niistä eräitä nostoja:





Kuvat 2 a ja b: Eräitä nostoja selvityksissä kuvattujen eri mallien ominaisuuksista, vaikutuksista ja riskeistä.

Edellä kuvatuissa malleissa on kaikissa hyvää, kehitettävää ja riskejä. Lisäksi asiakkaan näkökulmasta Traficomin brutto- ja nettomalleissa ei mikään muutu eli asiakas tarvitsee edelleen kaksi eri lipputuotetta, jos hän jatkaa matkaa HSL-alueen sisällä. Joukkoliikennekyselyssä asiakkailta saatiin myös palautetta, että nykyiset kertaliput ovat kalliita. HSL:n kertaliput ovat nykytilanteessa halvempia.

Traficomin malleissa on myös toiminnallisia riskejä. Nettomallissa yksi liikennöitsijä hoitaa koko joukkoliikenteen. Bruttomallissa tilaajan vastuulle jää paljon hoidettavaa, jolloin tilaajariski on suuri.

HSL-kuntayhtymän jäsenkuntana taustalla on vahva organisaatio, jolla on valmiiksi asiantuntemusta ja tarvittavat järjestelmät ja työkalut toimivan joukkoliikenteen järjestämiseksi. Toisaalta on todettava, että kunnan vaikuttamismahdollisuudet reittien ja aikataulujen suunnittelussa HSL:n jäsenkuntana voivat olla vähäisemmät ja infrakorvausten kehittymisestä ja vaikutuksista kunnan maksuosuuteen tulevaisuudessa ei ole tässä vaiheessa tarkempaa tietoa.



Kuva 3: Selvitysten perusteella vertailukelpoisten mallien (2c, 3a ja 3b) väliset erot kustannuksissa voidaan arvioida olevan vähäisiä etenkin, kun otetaan huomioon selvityksiin liittyvät lähtöolettamat, laskentatarkuus ja herkkyydet muutoksille. Valittavan mallin kustannusten suuruusluokka täsmentyy jatkovalmistelujen ja kilpailutuksen tuloksena sekä toiminnan aikana (ml. tilaajariskien hallinta).

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Lausunnot

Kunta pyysi vanhus- ja vammaisneuvostoilta sekä nuorisovaltuustolta lausunnot joukkoliikenteen järjestämistavasta. Alkuperäiset lausunnot ovat pykälän oheismateriaalina.

Vanhusneuvoston lausunto

Vanhusneuvosto toteaa lausunnossaan, että ikääntyneissä on runsaasti henkilöitä, joilla ei ole omaa autoa käytettävissä tai he eivät pysty itse ajamaan autoa. He ovat kunnan veronmaksajia muiden kuntalaisten tavoin. Etenkin haja-asutusalueilla julkinen liikenne voi olla jopa ainut kunnan osarahoittama palvelu. Ikäihmiset ovat koululaisten ja pääkaupunkiseudulla työssäkäyvien jälkeen keskeisin julkisen liikenteen käyttäjäryhmä. Tämän ison ryhmän ääntä tulee kuunnella jo siitäkin syystä, että ikäihmisten maksaman kuntaveron vastikkeeksi ei juurikaan muita konkreettisia palveluja kunta tarjoa.

Vanhusneuvosto toteaa, että joukkoliikenteen linjaratkaisuissa on järjestettävä toimivat yhteydet Keusoten sote-keskuksiin Hyvinkäälle, Järvenpäähän ja Hyrylään sekä Kirkonkylän sotekeskukseen ja Klaukkalan soteyksikköön. Koska monet ikäihmisten tarvitsemat palvelut sijaitsevat Kirkonkylällä, tarvitaan sinne tuntuvasti nykyistä parempia julkisen liikenteen yhteyksiä kunnan eteläosista. Keusoten palvelujen sijainnin vuoksi tarvitaan lisäksi parempia poikittaisliikenteen mahdollisuuksia.

Liikennepalvelujen saatavuus kunnan sisällä tulee turvata ottaen huomioon, että enemmistö lapsista, nuorista ja yli 65-vuotiaista asuu Klaukkalassa, Lepsämässä, Valkjärvellä ja Metsäkylässä nyt ja tulevaisuudessa. Tämän vuoksi palvelujen saatavuus tulee turvata myös kunnan eteläpuolen (Vantaa, Espoo, Helsinki) suuntaan/suunnasta toimivalla julkisella liikenteellä. Rajamäen ja Hyvinkään välisiä liikenneyhteyksiä pitää parantaa. Kunnan pitää tunnustaa, että Pohjois-Nurmijärven asukkaat tekevät suuren osan erikoistavaroiden hankinnoista Hyvinkäältä. Lisäksi moni käy siellä töissä ja koulutuksessa.

Joukkoliikenteen pääreitteinä voivat olla edelleen Rajamäki-Kirkonkylä-Helsinki, Klaukkala-Helsinki sekä Rajamäki-Röykkä-Klaukkala-Helsinki ja uutena Kirkonkylä-Rajamäki-Hyvinkää. Nummenpäästä, Lepsämästä, Metsäkylästä, Palojoelta, Nukarilta, Raalasta ja Suomiehestä tulee järjestää em. reiteille syöttöliikennettä, jotta mahdollisimman moni pystyy liikkumaan julkisen liikenteen avulla. Tähän voi käyttää pienempiä autoja tai kutsutaksi-tyypistä ratkaisua. Helsinkiin suuntautuvista linjoista tulee suurimman osan olla Kamppiin meneviä linjoja. On huomattava, että näiden matkustajat voivat Kivistössä vaihtaa kulkumuotoa. Käytettävän kaluston tulee olla sellaisia, että rollaattorin, pyörätuolin tai lastenvaunujen kanssa liikkuvien matkustus on mahdollista.

Matkojen hinnoittelun avulla voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen käyttäjämääriin ja ohjata kysyntää ns. hiljaisiin aikoihin samoin kuin kysynnän muuttumista suunnitelluksi. Ratkaisuilla tulee pyrkiä siihen, että julkisen liikenteen osuus kaikista paikkakuntalaisten matkoista kasvaa nykyistä 6 % korkeammaksi. Pitää pohtia ennakkoluulottomasti sitä, miten joukkoliikenteelle saadaan uusia käyttäjiä.

Kunnan rahoitusosuudessa pitää tarkastella läpinäkyvästi lakisääteinen oppivelvollisuusikäisten kuljetuskustannus sekä toisaalta muiden kuntalaisten matkalippujen huojennukseen menevä osuus.

Yleisenä kommenttina vanhusneuvosto toteaa, että jatkossa tulee sopimukseen sisällyttää järjestelyn tehokkuuden seuranta, jota pitää tukea luotettava palvelusuoritteen ja matkustajien tyytyväisyyden mittaaminen.

Vastine vanhusneuvoston lausuntoon
Kunnan joukkoliikennemäärärahat ovat rajalliset ja on muistettava, että joukkoliikenteellä kuljetetaan joukkoja eikä yksittäisiä matkustajia. Näin ollen saattaa olla, että kaikista haja-asutusalueen kylistä ei ole kuntatalouden näkökulmasta mahdollista järjestää edes palveluliikenteen kaltaista syöttöliikennettä päätaajamien bussiasemille, oli joukkoliikenteen järjestämistapa mikä tahansa.

Joukkoliikennereittejä ei ole vielä tässä vaiheessa suunniteltu, mutta kunnan tavoitteena on säilyttää erityisesti opiskelijoita ja työmatkalaisia palvelevia suoria ja nopeita runkolinjavuoroja Nurmijärven eri taajamista Kamppiin ja Rajamäeltä Hyvinkäälle. Sekä Traficom- että HSL-raportissa on arvioitu joukkoliikennekustannuksia siten, että nykyinen pääosin haja-asutusalueen koululaisia palveleva joukkoliikenne säilyisi. Kyseinen liikenne on avointa joukkoliikennettä, jota voivat käyttää kaikki, joille bussien aikataulut ja reitit soveltuvat. Lisäksi kustannusarvioissa on huomioitu nykyisen Kivenkyydin kaltainen palveluliikenne. Edellä kuvattu joukkoliikenne palvelee omalta osaltaan myös yhteyksiä Keusoten palveluyksikköihin suorina tai vaihdollisina joko kunnan sisällä tai päätaajamista Hyvinkäälle, Hyrylään ja Järvenpäähän.

Jos kunta liittyy osaksi HSL-kuntayhtymää, halpenevat kaikkien lipputuotteiden hinnat kuntalaisille. HSL:n bussit ovat aina matalalattiabusseja, joten esteettömyysvaatimukset tämän osalta täyttyvät.

Vammaisneuvoston lausunto
Vammaisneuvosto pitää tärkeänä joukkoliikenteen kehittämistä kuntalaisten yhdenvertaisen liikkumisen ja osallisuuden näkökulmasta. Joukkoliikenteen tulee palvella kaikkia käyttäjäryhmiä ja erityisesti esteettömyyden toteutuminen on keskeinen onnistumisen mittari. Vammaisneuvoston näkökulmasta esteettömyys on joukkoliikenteen tärkein laatutekijä. Matalalattiabussit ovat ehdoton lähtökohta saavutettavalle liikkumiselle. Kaluston valinnassa tulee varmistaa, että esteettömyys ei ole vain tavoite, vaan käytännössä toteutuva perusvaatimus kaikilla linjoilla.

Turvallisuus on olennainen osa esteettömyyttä. Bussien invapaikat ja ikäihmisille merkityt paikat tulee varustaa turvavöillä, jotta matkustaminen on turvallista myös heille, joilla tasapaino tai lihasvoima on heikentynyt. Pyörätuolipaikoilla tulee olla mahdollisuus asianmukaisiin turvavyö- ja kiinnitysratkaisuihin. Samat kiinnitysmahdollisuudet on huomioitava myös lastenvaunujen osalta.

Vammaisneuvosto pitää myönteisenä joukkoliikenteen hintojen kohtuullistamista, sillä edulliset liput kannustavat joukkoliikenteen käyttöön laajasti eri käyttäjäryhmissä. Taloudellinen saavutettavuus tukee erityisesti pienituloisten, opiskelijoiden, eläkeläisten ja vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia liikkua itsenäisesti. Yhdellä lipulla tehtävä koko matka, myös kulkuneuvoa vaihtaen, on tärkeä saavutettavuutta parantava ratkaisu. Selkeä ja yhtenäinen lippujärjestelmä vähentää epävarmuutta ja tekee matkustamisesta sujuvampaa. Samoin yhden, helppokäyttöisen sovelluksen tarjoaminen lippujen ostoon, aikataulujen tarkasteluun ja reittisuunnitteluun lisää käytettävyyttä ja madaltaa joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä. Nurmijärven vammaisneuvosto kannattaa HSL:n esittämää joukkoliikenneratkaisua. Suorat

yhteydet Helsinkiin, matalalattiabussit, saavutettavampi matkalippuvalikoima sekä kohtuullinen hintataso ovat vahvoja perusteita ratkaisun valinnalle.

Vastine vammaisneuvoston lausuntoon
Jos kunta liittyy osaksi HSL-kuntayhtymää, halpenevat kaikkien lipputuotteiden hinnat kuntalaisille. HSL:n bussit ovat aina matalalattiabusseja, joten esteettömyysvaatimukset tämän osalta täyttyvät. Kunnan vahva tahtotila on, että myös HSL:n jäsenkuntana kunnan joukkoliikenteessä liikennöivissä busseissa on turvavyöt.

Lausunto nuorisovaltuusto
Nurmijärven nuorisovaltuusto toteaa lausunnossaan, että joukkoliikenne on nuorille keskeinen palvelu, joka vaikuttaa koulunkäyntiin, harrastuksiin, työssäkäyntiin ja liikkumisen yhdenvertaisuuteen. Nuorten näkökulmasta tärkeintä ei ole se, mikä taho toimii joukkoliikenteen järjestäjänä, vaan se, että valittu järjestämistapa tuottaa laadukkaan, turvallisen, käyttäjäystävällisen ja arkea tukevan palvelun.

Nuorten arjen kannalta joukkoliikenteen tulee olla luotettavaa ja aikataulujen tulee tukea koulupäivien rytmiä. Koulubussien on tärkeää saapua kouluille riittävän ajoissa ennen oppituntien alkua ja lähteä vasta hieman koulupäivän päättymisen jälkeen, jotta vältetään pitkät odotusajat ja kiire bussiin. Myös ilta- ja viikonloppuvuorojen riittävyys on nuorille tärkeää, jotta harrastuksiin ja vapaa-ajan menoihin on mahdollista kulkea ilman huolta kyydin järjestymisestä. Lisäksi hyvät ja sujuvat yhteydet pääkaupunkiseudulle ja takaisin ovat olennaisia, sillä suuri osa opiskelusta, työstä ja vapaa-ajasta suuntautuu Helsingin seudulle.

Lippujen hinnoittelun tulee olla selkeää ja ennakoitavaa. Nuorisovaltuusto pitää tärkeänä, että tulevaisuudessakin olisi mahdollista ostaa kertalippu suoraan bussista, sillä tämä madaltaa joukkoliikenteen käyttökynnystä ja helpottaa liikkumista erityisesti niille, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää sovelluksia tai ostaa lippua etukäteen. Sarjalippujen voimassaoloaikaa tulisi pidentää nykyisestä kadesta kuukaudesta esimerkiksi vuoteen, jotta ne palvelevat paremmin epäsäännöllisesti matkustavia nuoria. Hinnan lisäksi palveluiden käytön tulee olla käyttäjäystävällistä: lipun ostamisen, reittien suunnittelun ja aikataulujen seuraamisen on oltava mahdollisimman selkeää ja vaivatonta.

Digitaaliset palvelut ovat nuorille olennainen osa joukkoliikenteen käyttökokemusta. Sovellusten tulee olla selkeitä, luotettavia ja helppokäyttöisiä. Reaaliaikaisen liikennetiedon, reittisuunnittelun ja lipun ostamisen on toimittava sujuvasti ja käyttöliittymän tulee olla moderni ja toimia yleisimmillä laitteilla. Valittavan järjestämistavan tulee varmistaa, että palveluntarjoajalla on käytössään korkeatasoinen ja käyttäjäystävällinen digitaalinen järjestelmä.

Joukkoliikenteen turvallisuus on nuorille erittäin tärkeää. Ajoneuvojen tulee olla hyväkuntoisia ja turvallisia ja erityisesti maantie- ja moottoritienopeuksilla liikuttaessa turvavöiden on oltava käytettävissä ja kunnossa. Turvallinen matkustaminen on olennainen osa nuorten hyvinvointia ja luottamusta joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen tulee palvella yhdenvertaisesti kaikkia nuoria asuinpaikasta riippumatta. Reittien ja vuorojen tulee olla riittävän kattavia myös haja-asutusalueilla ja palvelun tulee olla saavutettavaa niille, joilla ei ole autoa tai mahdollisuutta saada kyytiä.

Nurmijärven nuorisovaltuusto ei ota kantaa siihen, tuleeko kunnan järjestää joukkoliikenne yhteistyössä Traficomin kanssa vai liittyä HSL-kuntayhtymään. Nuorten näkökulmasta ratkaisevaa on, että valittu järjestämistapa tuottaa luotettavat ja kouluaikoihin sopivat aikataulut, kohtuulliset ja selkeät lipunhinnat, joustavat lipputuotteet, mahdollisuuden ostaa kertalippu bussista tulevaisuudessa, toimivan digitaalisen palvelun, turvalliset ajoneuvot sekä kattavan ja saavutettavan joukkoliikenteen myös iltaisin, viikonloppuisin ja syrjäisemmillä alueilla.

Vastine nuorisovaltuuston lausuntoon

Sekä Traficom- että HSL-raportissa on arvioitu joukkoliikennekustannuksia siten, että nykyinen pääosin haja-asutusalueen koululaisia palveleva joukkoliikenne säilyisi. Kyseinen liikenne on avointa joukkoliikennettä, jota voivat käyttää kaikki, joille bussien aikataulut ja reitit soveltuvat.

HSL tarjoaa laadukkaat digitaaliset palvelut (HSL reittiopas), jonka avulla voi suunnitella joukkoliikennematkansa ja aikataulunsa. HSL-lippuja voi ostaa käteisellä HSL:n palvelupisteistä ja automaateista. HSL:n busseissa voi bussimatkan maksaa edelleen lähimaksulla.

Jos kunta liittyy osaksi HSL-kuntayhtymää, halpenevat kaikkien lipputuotteiden hinnat kuntalaisille. Kunnan vahva tahtotila on, että myös HSL:n jäsenkuntana kunnan joukkoliikenteessä liikennöivissä busseissa on turvavyöt.

Eteneminen asiassa

Joukkoliikenneselvitysten perusteella viranhaltijat esittävät, että Nurmijärven kunta tekee periaatepäätöksen liittymisestä osaksi HSL-kuntayhtymää, ja että kunta haluaa edistää HSL:ään liittymisen ja joukkoliikenteen järjestämisen valmisteluja suoria linjoja painottavan vaihtoehdon pohjalta.

Periaatepäätöksen jälkeen etenemistapa asiassa olisi alustavasti seuraava:

- Syksyllä ja loppuvuoden 2026 aikana HSL:n hallitus käsittelee Nurmijärven kunnan hakemuksen ja valmistelee tarpeelliset muutokset perussopimukseen, jonka HSL:n jäsenkuntien valtuustot ja Nurmijärven kunnan valtuusto kukin osaltaan hyväksyvät.
- Syksyllä 2026 käynnistyvät HSL:n vetoisesti joukkoliikenteen linjaston, reittien ja aikataulujen suunnittelu, sekä kilpalutusasiakirjojen valmistelu (ml. kalustovaatimukset, turvavyöt/penkit busseissa ym.). Valmisteluaineisto toimitetaan Nurmijärven kuntaan tiedoksi ennen kilpailutuksen käynnistämistä alkuvuodesta 2027. Todettakoon selkeyden vuoksi, että Nurmijärven kunnan mahdollisesti erikseen toivomat lisävaatimukset esim. kalustoon, linjastoon ja reitteihin liittyen, jotka on mahdollista toteuttaa HSL:n järjestämässä joukkoliikenteessä 1.1.2029 alkaen, tulevat lähtökohtaisesti kunnalle maksettavaksi.
- Vuoden 2027 aikana kilpailutetaan joukkoliikenne ja valitaan liikennöitsijä/liikennöitsijät.
- Loppuvuodesta 2027 ja vuoden 2028 aikana on valitulla liikennöitsijällä/liikennöitsijöillä aikaa valmistautua liikenteen järjestämiseen, mm. mahdollisen varikon perustaminen, kalustohankinnat, henkilökunnan rekrytointi, ym.
- Uuden joukkoliikennesopimuksen mukainen liikenne alkaa 1.1.2029.

Jos kunta päättää periaatepäätöksenä edetä Traficomin mallin mukaisesti, etenemistapa asiassa on pääpiirteittäin vastaavanlainen kuin HSL-mallissa.

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Kunnan tekemän periaatepäätöksen jälkeen etenemistapa täsmentyy valitun järjestämistapavaihtoehdon pohjalta.

Liitteet:
- Loppuraportti HSL-selvitys 23.2.2026
- Loppuraportti Traficom-selvitys (ELY) 24.3.2026

Oheismateriaali:
- 8.1.2026 Ryhmien kokouksessa esitetyt kysymykset ja niihin vastaukset
- 4.2.2026 Asukastilaisuudessa netissä esitetyt kysymykset ja niihin vastaukset
- 11.3.2026 Päättäjien iltakoulussa esitetyt kysymykset ja niihin vastaukset
- Joukkoliikenne-esitys, tekla 5.3.2026, iltakoulu 11.3.2026, täydennetty 9.4.2026
- Vammaisneuvoston lausunto
- Vanhusneuvoston lausunto
- Nuorisovaltuuston lausunto
- HSL:n voimassa oleva perussopimus ja uusi perussopimus, joka voimassa 1.5.2026 alkaen, sekä HSL:n tilinpäätös vuodelta 2024 ja 2025 (HSL:n hallitus)

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää esittää kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta

- hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen,
- valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon/runkolinjavaihtoehdon jatkovalmistelujen pohjaksi.

Lisäksi tekninen lautakunta esittää kunnanhallitukselle harkittavaksi joukkoliikennetyöryhmän perustamista.

Valmistelijat

liikenneinsinööri Pia Korteniemi, pia.korteniemi(at)nurmijarvi.fi, kunnallistekniikan päällikkö Jyrki Meronen, jyrki.meronen(at)nurmijarvi.fi , tekninen johtaja Juha Oksanen, juha.oksanen(at)nurmijarvi.fi

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Käsittely

Keskustelu kuluessa lautakunnan jäsen Jaana Diakite esitti seuraavan sisältöisen muutosesityksen:

- hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen,

- valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon jatkovalmistelun pohjaksi siten, että suunnittelussa ensisijaisesti turvataan suorat (vaihdottomat) yhteydet Kamppiin Klaukkalasta ja Kirkonkylästä, eikä näitä reittejä muuteta siten, että ne kiertävät nykyisiä pääreittejä pidempää kautta tai muutoin heikentävät yhteyksien suoruutta, nopeutta tai johda matka-aikojen kohtuuttomaan pidentymiseen nykytilanteeseen verrattuna. Jatkovalmistelussa tulee varmistaa, että kaluston laatu sekä matkustusmukavuus ja -turvallisuus tukevat joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

- lisäksi tekninen lautakunta esittää, että kunnanhallitus nimeää luottamushenkilöistä koostuvan ohjausryhmän, jolle tuodaan käsiteltäväksi keskeiset linjaukset, mukaan lukien linjastoratkaisut, palvelutaso sekä kalustoa koskevat periaatteet

Lautakunnan jäsen Pepe Perkiö kannatti Jaana Diakiten tekemää muutosesitystä.

Lisäksi keskustelun kuluessa Jussi Malkamäki esitti seuraavaa:

Esitän, että tekninen lautakunta päättää esittää kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta - valitsee joukkoliikenteen järjestämistavaksi Traficomin bruttomallin, ja siihen palvelutasoksi Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyn mukainen palvelutaso vuosille 2025–2028

Perusteluja: - HSL on kaikkea muuta kuin riskitön. Suurin riski on kustannuksien nousu. - tulevaisuuden näkymät. Ei ole mitään takeita, etteikö kustannuksien nousisi reilusti tulevina vuosina. Ja mukaan tulee aivan varmasti myös infrakustannuksia. HSL-alueelle rakennetaan jatkuvasti uutta raideliikennettä. On aivan selvää, että Nurmijärvelle kohdistuva infrakustannus tulee kasvamaan, ja on todennäköisesti arvioitu selvityksessä jo alkuvaiheessa alakanttiin. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta (TTS) 2026–2028 puhutaan 269M€ infrakustannuksista vuodelle 2028. Meille esitetyssä materiaalissa lähiaikojen infrakustannuksista on tunnistettu ainoastaan Ilmalan lähijunavarikon korvaaminen uudella varikolla. Kasvavat infrakustannukset aiheuttavat näin ollen merkittäviä hinnankorotuksia TTS-kaudella 2026–2028. - HSL:n päätöksentekoon ei voi luottaa. Päätösvalta luovutetaan täysin HSL:n hallitukselle, jossa meillä ei ole juuri ollenkaan päätösvaltaa.

Tätä esitystä ei kannatettu, joten se raukesi kannattamattomana.

Puheenjohtaja tiedusteli voiko lautakunta olla yksimielinen Jaana Diakiten tekemästä kannatetusta muutosesityksestä. Lautakunta hyväksyi Jaana Diakiten tekemän muutosesityksen yksimielisesti.

NURMIJÄRVEN KUNTA

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Päätös

Tekninen lautakunta päättää esittää kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen, valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon jatkovalmistelun pohjaksi siten, että suunnittelussa ensisijaisesti turvataan suorat (vaihdottomat) yhteydet Kamppiin Klaukkalasta ja Kirkonkylästä, eikä näitä reittejä muuteta siten, että ne kiertävät nykyisiä pääreittejä pidempää kautta tai muutoin heikentävät yhteyksien suoruutta, nopeutta tai johda matka-aikojen kohtuuttomaan pidentymiseen nykytilanteeseen verrattuna. Jatkovalmistelussa tulee varmistaa, että kaluston laatu sekä matkustusmukavuus ja -turvallisuus tukevat joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Lisäksi tekninen lautakunta esittää, että kunnanhallitus nimeää luottamushenkilöistä koostuvan ohjausryhmän, jolle tuodaan käsiteltäväksi keskeiset linjaukset, mukaan lukien linjastoratkaisut, palvelutaso sekä kalustoa koskevat periaatteet

Kunnanhallitus 04.05.2026 § 61

Esittelijä

Kunnanjohtaja

Esitys

Kunnanhallitus päättää esittää valtuustolle, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta

• hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen,

• valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon/runkolinjavaihtoehdon jatkovalmistelujen pohjaksi.

Valmistelija

liikenneinsinööri Pia Korteniemi, pia.korteniemi(at)nurmijarvi.fi
kunnallistekniikan päällikkö Jyrki Meronen, jyrki.meronen(at)nurmijarvi.fi
tekninen johtaja Juha Oksanen, juha.oksanen(at)nurmijarvi.fi

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Käsittely

Juhani Vuorisalo teki Kallepekka Toivosen ja Hannu Lakeen kannattamana seuraavan muutosesityksen:
Esitän, että kunnanhallitus päättää joukkoliikenteen järjestämistavaksi Traficomin bruttomallin suoria linjoja painottavan vaihtoehdon jatkovalmistelun pohjaksi.

Perustelut:
Sekä Traficomin että HSL:n bruttomalli mahdollistavat toimivan joukkoliikenteen järjestämisen ja molemmat sisältävät taloudellisia riskejä. Traficomin mallissa päätösvalta joukkoliikenteestä säilyy kunnalla ja riskejä voidaan ainakin osin hallita tekemällä sopimukset huolellisesti taloudelliset riskit huomioiden.

HSL – mallissa joukkoliikenteen järjestäminen ja päätösvalta ulkoistetaan joukkoliikennettä järjestävälle kuntayhtymälle, jossa olisimme mukana asukasmäärään suhteutettuna selvästi alle 5 prosentin osuudella.

HSL alueella on tulossa merkittäviä investointeja ja sen taloudessa on suuria haasteita. Toteutettavana on mm. useita raideliikennehankkeita. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2026–2028 puhutaan lähes 270 miljoonan euron infrakustannuksista vuodelle 2028. Infra- ja operointikulujen odotetaan kasvavan myös 2028 jälkeen, mikä tarkoittaa vuonna 2029 yhteensä noin 140 miljoonan euron kustannusten nousua vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen

Meille laaditussa esittelytekstissä on huomioitu vain Ilmalan lähijunavarikon aiheuttamat kustannukset.

HSL:n toimintaa ohjaa poliittinen päätöksenteko ja merkittävän osan päätöksistä tekee kuntayhtymän hallitus. Vähemmistöosakkaina meillä on lähes olemattomat mahdollisuudet vaikuttaa päätöksentekoon.

Kunnan vastuut kuntayhtymässä eivät rajoitu vain liikennöinnistä vuosittain maksettaviin korvauksiin. HSL:n perussopimuksessa on sovittu mm. alijäämien kattamisesta. Jäsenkunnat vastaavat mahdollisista alijäämistä osakkuutensa suhteessa. Nämä alijäämät voivat siis tulla kuntien maksettaviksi vuosittaisten liikenteestä maksettavien korvausten lisäksi, jos kuntayhtymän talous ei pysy tasapainossa.

Edellä mainitut riskit on osin tunnistettu kuntayhtymän talous- ja toimintasuunnitelman lisäksi myös tämän päätöksen valmistelun esittelytekstissä kohdassa yhteenveto selvityksistä. Siellä todetaan, että kunnan vaikuttamismahdollisuudet reittien ja aikataulujen suunnittelussa HSL:n jäsenkuntana voivat olla vähäisemmät ja infrakorvausten kehittymisestä ja vaikutuksista kunnan maksuosuuteen tulevaisuudessa ei ole tässä vaiheessa tarkempaa tietoa.

Nurmijärven kunnan velan määrä jatkaa kasvuaan ja kunnan talouden tasapainottaminen vaatii jatkuvia toimia. Taloudellisesti merkittävä päätösvalta tulisi pitää kunnalla eikä päätösvallan siirtäminen kuntayhtymälle ole talouden näkökulmasta järkevää. Edellä esitetyn vuoksi liittyminen kuntayhtymään on kunnan taloudelle merkittävä riski.

Koska kunnanhallitus ei voinut olla yksimielinen Vuorisalon muutosesityksestä, määräsi puheenjohtaja pidettäväksi nimenhuutoäänestyksen seuraavasti:
JAA = esittelijän pohjaesitys
EI = Vuorisalon muutosesitys

Äänestyksen tulos
JAA 7 (Niinimäki, Räty, Sandelin, Santala, Suhonen, Takalo-Eskola, Tofferi)
4 EI (Lakee, Toivonen, Vuorisalo, Hägg)

Kunnanhallitus hyväksyi äänin 7 JAA – 4 EI esittelijän pohjaesityksen.

Päätös

Kunnanhallitus päätti esittää valtuustolle, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta

• hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen,

• valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon/runkolinjavaihtoehdon jatkovalmistelujen pohjaksi.

Asiantuntija Pekka Vähätormä poistui kokouksesta asian käsittelyn aikana klo 17.40.

Valtuusto 27.05.2026 § 29
376/08.00.01/2026

Esitys

Kunnanvaltuusto päättää, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta

• hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen,

• valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon/runkolinjavaihtoehdon jatkovalmistelujen pohjaksi.

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Käsittely

Juhani Vuorisalo teki Mira Lappalaisen ja Jussi Malkamäen kannattamana seuraavan muutosesityksen:

”Kunnanvaltuusto päättää joukkoliikenteen järjestämistavaksi Traficomin bruttomallin suoria linjoja painottavan vaihtoehdon jatkovalmistelun pohjaksi.

Perustelut:

Sekä Traficomin että HSL:n bruttomalli mahdollistavat toimivan joukkoliikenteen järjestämisen ja molemmat sisältävät taloudellisia riskejä. Traficomin mallissa päätösvalta joukkoliikenteestä säilyy kunnalla ja riskejä voidaan hallita tekemällä sopimukset huolellisesti taloudelliset riskit huomioiden.

HSL - mallissa joukkoliikenteen järjestäminen ja päätösvalta ulkoistetaan joukkoliikennettä järjestävälle kuntayhtymälle, jossa olisimme mukana asukasmäärään suhteutettuna alle 3 prosentin osuudella.

HSL alueella on tulossa merkittäviä investointeja ja sen taloudessa on suuria haasteita. Toteutettavana on mm. useita raideliikennehankkeita. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2026 - 2028 puhutaan lähes 270 miljoonan euron infrakustannuksista vuodelle 2028. Infraja operointikulujen odotetaan kasvavan myös 2028 jälkeen, mikä tarkoittaa vuonna 2029 yhteensä noin 140 miljoonan euron kustannusten nousua vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna. Toiminta ja taloussuunnitelman mukaan valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Meille laaditussa esittelytekstissä on huomioitu ainoastaan Ilmalan lähijunavarikon aiheuttamat kustannukset.

HSL:n toimintaa ohjaa poliittinen päätöksenteko ja merkittävän osan päätöksistä tekee kuntayhtymän hallitus. Vähemmistöosakkaina meillä on lähes olemattomat mahdollisuudet vaikuttaa päätöksentekoon eikä esimerkiksi paikan saaminen hallitukseen ole itsestään selvyys.

Kunnan vastuut kuntayhtymässä eivät rajoitu vain liikennöinnistä vuosittain maksettaviin korvauksiin. HSL:n perussopimuksessa on sovittu mm. alijäämien kattamisesta. Jäsenkunnat vastaavat mahdollisista alijäämistä osakkuutensa suhteessa. Nämä alijäämät voivat siis tulla kuntien maksettaviksi vuosittaisten liikenteestä maksettavien korvausten lisäksi, jos kuntayhtymän talous jostain syystä kriisiytyy eikä alijäämiä pystytä kattamaan kuntalain säännösten mukaisessa määräajassa.

Edellä mainitut riskit on osin tunnistettu kuntayhtymän talous- ja toimintasuunnitelman lisäksi myös tämän päätöksen valmistelun esittelytekstissä kohdassa yhteenveto selvityksistä. Siellä todetaan, että kunnan vaikuttamismahdollisuudet reittien ja aikataulujen suunnittelussa HSL:n jäsenkuntana voivat olla vähäisemmät ja infrakorvausten kehittymisestä ja vaikutuksista kunnan maksuosuuteen tulevaisuudessa ei ole tässä vaiheessa tarkempaa tietoa.

Nurmijärven kunnan velan määrä jatkaa kasvuaan ja kunnan talouden tasapainottaminen vaatii jatkuvia toimia. Taloudellisesti merkittävä päätösvalta tulisi pitää kunnalla eikä päätösvallan siirtäminen kuntayhtymälle ole talouden näkökulmasta järkevää. Edellä esitetyn vuoksi liittyminen kuntayhtymään on kunnan taloudelle merkittävä riski.”

Puheenjohtaja totesi, että valtuusto ei ole asiasta yksimielinen, joten asiassa tulee suorittaa äänestys. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysehdotuksen:

JAA = kunnanhallituksen esitys
EI = Juhani Vuorisalon esitys

Äänestyksen tulos:

JAA 36 ääntä
EI 15 ääntä

Äänestyksen tuloksena kunnanvaltuusto hyväksyi kunnanhallituksen esityksen äänin 36–15. Äänestysluettelo on päätöksen liitteenä.

Jaana Diakite esitti Kokoomuksen valtuustoryhmän esityksenä päätökseen liitettäväksi seuraavat ponsiesitykset:

Ponsi 1:
Valtuusto esittää, että joukkoliikenteen suunnittelussa ensisijaisesti turvataan suorat (vaihdottomat) yhteydet Kamppiin Klaukkalasta ja Kirkonkylästä sekä Rajamäestä Klaukkalan ja Kirkonkylän kautta, eikä näitä reittejä muuteta siten, että ne heikentävät yhteyksien suoruutta, nopeutta tai johtavat matka-aikojen kohtuuttomaan pidentymiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Ponsi 2:
Valtuusto esittää, että joukkoliikenteen järjestämistapaa tarkastellaan säännöllisesti, vähintään 2–3 vuoden välein sekä aina merkittävien muutosten yhteydessä, sen varmistamiseksi, että järjestämistapa on edelleen tarkoituksenmukainen kunnan ja kuntalaisten näkökulmasta.

Ponsi 3:
Valtuusto esittää, että kuntaan perustetaan joukkoliikennetyöryhmä tukemaan ja seuraamaan syksyllä 2026 käynnistyvää joukkoliikenteen linjastojen, reittien, aikataulujen sekä kilpailutusasiakirjojen valmistelua. Työryhmän tehtävänä on varmistaa kunnan poliittisen ohjauksen ja kuntalaisten näkökulmien välittyminen valmisteluun ennen kilpailutuksen käynnistämistä sekä seurata ja arvioida joukkoliikenteen kehittämistarpeita kilpailutuksen jälkeen.

Puheenjohtajan tiedustellessa kukaan ei vastustanut Jaana Diakiten tekemiä ponsiesityksiä, joten ponnet liitettiin yksimielisesti kunnanvaltuuston päätökseen.

NURMIJÄRVEN KUNTA

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Päätös

Kunnanvaltuusto päätti, että Nurmijärven kunta tekee kunnan joukkoliikenteen järjestämistapaa koskevan periaatepäätöksen siten, että kunta

• hakee Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) jäsenyyttä viimeistään 1.1.2029 alkaen,

• valitsee HSL-selvityksessä 23.2.2026 (liite) esitetyn suoria linjoja painottavan vaihtoehdon/runkolinjavaihtoehdon jatkovalmistelujen pohjaksi.

Päätökseen liitettiin seuraavat ponnet:

Ponsi 1:
Valtuusto esittää, että joukkoliikenteen suunnittelussa ensisijaisesti turvataan suorat (vaihdottomat) yhteydet Kamppiin Klaukkalasta ja Kirkonkylästä sekä Rajamäestä Klaukkalan ja Kirkonkylän kautta, eikä näitä reittejä muuteta siten, että ne heikentävät yhteyksien suoruutta, nopeutta tai johtavat matka-aikojen kohtuuttomaan pidentymiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Ponsi 2:
Valtuusto esittää, että joukkoliikenteen järjestämistapaa tarkastellaan säännöllisesti, vähintään 2–3 vuoden välein sekä aina merkittävien muutosten yhteydessä, sen varmistamiseksi, että järjestämistapa on edelleen tarkoituksenmukainen kunnan ja kuntalaisten näkökulmasta.

Ponsi 3:
Valtuusto esittää, että kuntaan perustetaan joukkoliikennetyöryhmä tukemaan ja seuraamaan syksyllä 2026 käynnistyvää joukkoliikenteen linjastojen, reittien, aikataulujen sekä kilpailutusasiakirjojen valmistelua. Työryhmän tehtävänä on varmistaa kunnan poliittisen ohjauksen ja kuntalaisten näkökulmien välittyminen valmisteluun ennen kilpailutuksen käynnistämistä sekä seurata ja arvioida joukkoliikenteen kehittämistarpeita kilpailutuksen jälkeen.

Otteen oikeaksi todistaa

Nurmijärvellä 4.6.2026

Outi Kylväjä
hallintopäällikkö

NURMIJÄRVEN KUNTA

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykäliä: § 29

Valitusosoitus

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Valitusoikeus

Päätökseen saa hakea muutosta:

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen), sekä
- kunnan jäsen

Valitusaika

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen valitusviranomaisen aukioloajan päättymistä.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä viestin lähettämisestä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteet

Kunnallisvalituksen saa tehdä sillä perusteella, että

- Päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- Päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa tai
- Päätös on muuten lainvastainen

Valittajan tulee esittää valituksen perusteet valitusviranomaiselle ennen valitusajan päättymistä.

Tekninen lautakunta	§ 17	16.04.2026
Kunnanhallitus	§ 61	04.05.2026
Valtuusto	§ 29	27.05.2026

Valitusviranomainen

Viranomainen, jolle valitus tehdään, on Helsingin hallinto-oikeus.

Valituksen voi tehdä hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Pääset kirjautumaan asiointipalveluun myös QR-koodin avulla.

Valituksen voi tehdä myös kirjallisesti Helsingin hallinto-oikeudelle.

Postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Sähköposti: helsinki.hao(at)oikeus.fi
Puhelinnumero: 0295642069

Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa on ilmoitettava

1. päätös, johon haetaan muutosta (valituksen kohteena oleva päätös);
2. miltä osin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi (vaatimukset);
3. vaatimusten perustelut;
4. mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava valittajan nimi ja yhteystiedot. Jos puhevaltaa käyttää valittajan laillinen edustaja tai asiamies, myös tämän yhteystiedot on ilmoitettava. Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä hallintotuomioistuimelle.

Valituksessa on ilmoitettava myös se postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Mikäli valittaja on ilmoittanut enemmän kuin yhden prosessiosoitteen, voi hallintotuomioistuin valita, mihin ilmoitetuista osoitteista se toimittaa oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat.

Valitukseen on liitettävä:

1. Valituksen kohteena oleva päätös valitusosoituksineen;

2. Selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta;
3. Asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakuasian vireille panijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan, kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään.