

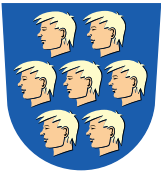
Tekninen lautakunta

Aika 16.04.2026 klo 17:00 -

Paikka Kunnanvirasto, kokoushuone Hallitus

Käsiteltävät asiat

Asia	Otsikko	Sivu
	Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus Valitaan pöytäkirjan tarkastajat	
15	Kehitys- ja keskusteluasiat	3
16	Vastaus oikaisuvaatimukseen liikenteenohjauslaitteita koskevassa asiassa	4
17	Nurmijärven kunnan joukkoliikenteen järjestämistapa vuodesta 2029 alkaen, periaatepäätös	11
18	Nurmijärven kunnan liittyminen julkisen alan energiatehokkuussopimukseen (JETS) 2026-2035	23
19	Vastaus valtuustoaloitteeseen Klaukkalan Isoniitun ja Luhtajoen ympäristön ulkoilu- ja virkistysalueen turvaaminen ja kehittäminen	25
20	Valtuustoaloite 12.3.2025 Uusiin ja kunnostettaviin puistoihin istutetaan syötäviä kasveja, marjapensaita ja hedelmäpuita	27
21	Otto-oikeuden käyttäminen viranhaltijoiden päätöksiin	29
22	Ilmoitusasiat	33

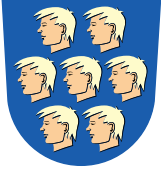


Osallistujat

	Nimi	Tehtävä
Läsnä	Malkamäki Jussi, KOK	puheenjohtaja
	Virtanen Sami, VIHR	varapuheenjohtaja
	Aaltio Kati, SDP	jäsen
	Diakite Jaana, KOK	jäsen
	Holma Johan, KESK	jäsen
	Jansson Siv, RKP	jäsen
	Mikkonen Erja, PS	jäsen
	Perkiö Pepe, KOK	jäsen
	Piikkilä Nelli, VAS	jäsen
	Rahunen Esa, SDP	jäsen
	Åberg Ville, KESK	jäsen
	Tofferi Mirja-Liisa, KESK	kunnanhallituksen edustaja
	Sirén Taneli	nuorisovaltuuston edustaja
	Oksanen Juha	esittelijä
Grandell Hanna-Maria	pöytäkirjanpitäjä	
Muu	Kivelä Pasi	asiantuntija
	Korteniemi Pia	asiantuntija
	Meronen Jyrki	asiantuntija
	Papinaho Tony	asiantuntija

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat

Pöytäkirja on nähtävillä yleisessä tietoverkossa 24.4.2026.



15 Kehitys- ja keskusteluasiat

Tekninen lautakunta 16.04.2026

- a. VULA -ohjelma (viher, ulkoilu ja liikunta-alueiden ohjelma)
- b. Metsäohjelma
- c. OVK I, alustava määrärahamuutos keskustelu

Esittelijä

Tekninen johtaja

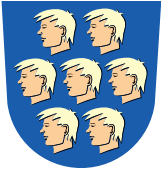
Esitys

Tekninen lautakunta keskustelee.

Valmistelija

hallintopäällikkö Hanna-Maria Grandell, hanna-maria.grandell(at)nurmijarvi.fi

Päätös



16

Vastaus oikaisuvaatimukseen liikenteenohjauslaitteita koskevassa asiassa

Tekninen lautakunta 05.02.2026 § 1

Asian tausta

Viitastentien yksityistien tiekunta on vuosikokouksessaan 8.5.2025 päättänyt muuttaa Viitastentien päätyväksi tieksi. Tiekunnan päätöksen perusteena on ollut ulkopuolisten tienkäyttäjien aiheuttama, kohtuuttoman suuresti kunnossapitokuluja kasvattava tienkäyttö. Viitastentien tiekunta on hakenut kunnalta suostumusta asettaa tielle liikenteenohjauslaitteita, joilla läpikulku tiellä kielletään ja suljetaan. Tiekunta on perustellut hakemustaan sillä, että se estää läpiajon, jotta tiekunnan tienpitoon liittyvät velvollisuudet ja kustannukset saadaan pidettyä kohtuullisena.

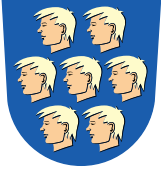
Katupäällikkö on 5.12.2025 § 49/2025 päättänyt hylätä Viitastentien yksityistien tiekunnan hakemuksen liikenteen rajoittamiseksi ja liikennemerkkien asettamiseksi. Teknisen lautakunnan puheenjohtaja on 12.12.2025 ilmoittanut käyttävänsä otto-oikeutta katupäällikön päätökseen. Asia tuodaan täten teknisen lautakunnan käsiteltäväksi.

Kuntalain 92 §:n mukaan kunnanhallitus, kunnanhallituksen puheenjohtaja, kunnanjohtaja ja hallintosäännössä määrätty kunnan viranhaltija voivat ottaa kunnanhallituksen käsiteltäväksi asian, joka on kuntalain nojalla siirretty kunnanhallituksen alaisen viranomaisen tai kunnanhallituksen jaoston toimivaltaan ja jossa asianomainen viranomainen on tehnyt päätöksen. Hallintosäännössä voidaan määrätä vastaava oikeus koskemaan myös lautakuntia ja liikelaitoksen johtokuntia. Nurmijärven kunnan hallintosäännön 38 §:n mukaan asian ottamisesta lautakunnan käsiteltäväksi voi päättää lautakunta, lautakunnan puheenjohtaja tai lautakunnan esittelijä.

Otto-oikeuden käyttäminen merkitsee sitä, että alemman viranomaisen käsittelemä asia siirtyy kokonaan ylemmän toimielimen käsiteltäväksi. Ottopäätöksen tehneellä toimielimellä on asiaa käsitellessään sama toimivalta kuin alemmalla viranomaisella on ollut. Se on velvollinen tekemään asiassa päätöksen. Käsiteltäväksi otetussa asiassa voidaan tehdä uusi päätös, aiemmin tehty päätös voidaan pysyttää, kumota tai muuttaa taikka asia voidaan palauttaa päätöksen tehneen viranomaisen käsiteltäväksi.

Katupäällikön päätöksestä on 15.12.2025 tehty oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan katupäällikön päätöksen kumoamista ja luvan myöntämistä liikenteenohjauslaitteiden sekä liikennemerkkien asettamiselle. Oikaisuvaatimus on toimitettu lautakunnan jäsenille.

Oikaisuvaatimuksen vaatimukset eivät sido lautakuntaa, kun se käsittelee asiaa otto-oikeuden nojalla, koska aiempi päätös on menettänyt merkityksensä otto-oikeuden käytön vuoksi. Kun lautakunta käsittelee asiaa otto-oikeuden nojalla, sen tulee kuitenkin ottaa huomioon oikaisuvaatimuksessa esitetyt näkökohdat. Muodollisesti lausunnon antaminen oikaisuvaatimuksen johdosta raukeaa, ja asian käsittelyssä oikaisuvaatimus voidaan merkitä tiedoksi.



Selostus asiasta ja perustelut

Viitastentien tiekunta haki kunnalta suostumusta asettaa seuraavat liikenteenohjauslaitteet: päättyvä tie, moottoriajoneuvolla ajo kielletty ja lisäkilpi ei koske kaksipyöräisiä ajoneuvoja. Lisäksi tiekunnan päätöksen mukaan tie suljetaan betoniporsailta. Tiekunta haluaa estää läpiajon, jotta tiekunnan tienpitoon liittyvät velvollisuudet ja kustannukset saadaan pidettyä kohtuullisena.

Yksityistielain (560/2018) 25 §:n mukaan tielle on asetettava tieosakkaiden liikennetarpeiden, liikenneturvallisuuden ja tiestä aiheutuvien haittojen tarpeellisen ehkäisemisen kannalta välttämättömät liikenteen ohjauslaitteet. Liikenteen ohjauslaitteen asettamisesta tielle säädetään muilta osin tieliikennelaissa.

Tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan liikenteen ohjauslaitteen yksityistielle asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen.

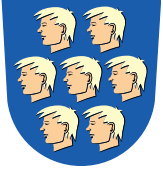
Yksityistielain 85 §:n 1 momentin mukaan, jos kunta avustaa tiekuntaa tai tieosakkaita yhteisesti tien kunnossapidossa, tien käyttämistä muuhun kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvaan liikenteeseen ei saa kieltää tai tietä sulkea sinä ajanjaksona, jota avustus koskee. Lainkohdan 2 momentin mukaan, jos muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle, voidaan avustettavan tien käyttö kunnan suostumuksella muiden kuin tieosakkaiden hyväksi kieltää tai sitä rajoittaa taikka avustettava tie sulkea. Kunnan on pyydettävä ennen tällaisen suostumuksen antamista toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta lausunto.

Nurmijärven kunta on pyytänyt ELY-keskukselta lausuntoa. ELY-keskus on 24.9.2025 antamassaan lausunnossaan todennut, että mikäli kunta avustaa tai on avustanut tietä viimeisen kymmenen vuoden aikana, tulee päätöksessä arvioida, aiheutuuko muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle. ELY-keskus huomautti, että satunnaista kulkemista ei tulisi rajoittaa avustusta saavalla tiellä ja säännöllisestä kulkemisesta on mahdollista määrätä tienkäyttömaksu.

Kunnan tulee tieliikennelaissa tarkoitettua suostumusta harkitessaan huomioida, että liikenteenohjauslaite on oikeasisältöinen ja tarkoituksenmukainen tien turvallisen käytön kannalta. Kunnan harkinnassa on olennaista, että ennen merkittäviä rajoitustoimenpiteitä ulkopuolisen liikenteen aiheuttama haitta voidaan osoittaa esimerkiksi liikennelaskennan avulla.

Viitastentien tiekunta saa kunnallista yksityistieavustusta tien kunnossapitoon. Tiekunta on hakenut avustusta vuosittain, viimeksi 13.5.2025. Avustuspäätös on tehty 16.9.2025 ja avustus on maksettu 10.11.2025. Näin ollen kunnan suostumuksen antamisen tulee yksityistielain 85 §:n 2 momentin mukaan perustua siihen, että ulkopuolisen liikenteen aiheuttama haitta kiinteistön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle on huomattavaa ja todennettavissa. Tässä tapauksessa tällaista näyttöä ei ole esitetty.

Siinäkin tapauksessa, jos tiekunta ei saisi yksityistielaisissa tarkoitettua kunnossapitoavustusta, suostumuksen antamiseen sovelletaan hallintolakia. Kunnan päätöksen tulee perustua objektiiviseen arvioon ja sen tulee olla yhdenvertainen muiden samankaltaisten asioiden kanssa.



Tekninen lautakunta
Tekninen lautakunta

§ 1

05.02.2026
16.04.2026

Ratkaisuharkinnassa on huomioitu hallinto-oikeuden aiempi oikeuskäytäntö. Nurmijärven kunta valitti vuonna 2017 Hyvinkään kaupungin päätöksestä myöntää puomi yksityistielle. Hallinto-oikeus hylkäsi päätöksen 25.6.2018 antamallaan ratkaisulla. Hallinto-oikeuden mukaan tiekunnan hakemuksesta ei käynyt ilmi, että läpiajoliikenteestä aiheutuisi huomattavaa haittaa kiinteistöjen omistajille, joten suostumuksen antamiselle ei ollut perusteita. Hallinto-oikeuden mukaan tällaisena perusteena ei voitu pitää sitä, että Nurmijärven kunta ei valituksenalaisen päätöksen mukaan ollut osallistunut nurmijärveläisten läpiajosta aiheutuviin tienpidon kustannuksiin, kuten ei myöskään sitä, että käyttömaksujen periminen oli päätöksen mukaan työlästä tai mahdotonta.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää pysyttää katupäällikön päätöksen 5.12.2025 § 49/2025.

Valmistelija

kunnanjuristi Tony Papinaho, tony.papinaho(at)nurmijarvi.fi, alueisännöitsijä Aino Angervuori, aino.angervuori(at)nurmijarvi.fi, kunnallistekniikan päällikkö Jyrki Meronen, jyrki.meronen(at)nurmijarvi.fi, kiinteistöinsinööri Riku Hellgren, riku.hellgren(at)nurmijarvi.fi

Käsittely

Keskustelun kuluessa lautakunnan jäsen Pepe Perkiö teki seuraavanlaisen muutosesityksen:

Esitän, että päätös muutetaan kuulumaan seuraavasti: ” Edellä mainituilla perusteilla hakemuksessa kuvattua liikennemerkkijärjestelyä voidaan pitää yksityistielain 85 §:n tarkoittamalla tavalla hyväksyttävänä. Näin ollen suostumus haettujen liikennemerkkien asettamiselle myönnetään.

Lautakunnan jäsen Jaana Diakite kannatti Pepe Perkiön tekemää muutosesitystä.

Koska oli tehty esittelijän pohjaesityksestä poikkeava kannatettu muutosesitys, josta lautakunta ei voinut olla yksimielinen, puheenjohtaja määräsi pidettäväksi nimenhuutoäänestyksen siten, että

JAA= Esittelijän pohjaesitys

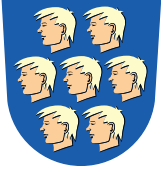
EI =Perkiön muutosesitys

Äänestyksen tulos

Jaa 7 ääntä (Aaltio Kati, Holma Johan, Wagner-Nyman Nina, Mikkonen Erja, Piikkilä Nelli, Rahunen Esa , Malkamäki Jussi)

Ei 3 ääntä (Diakite Jaana, Perkiö Pepe, Åberg Ville)

Tyhjää1 (Virtanen Sami)



Tekninen lautakunta
Tekninen lautakunta

§ 1

05.02.2026

16.04.2026

Päätös

Tekninen lautakunta päätti äänin 7 JAA -3 EI, 1 tyhjää hyväksyä esittelijän pohjaesityksen eli tekninen lautakunta päätti pysyttää voimassa katupäällikön päätöksen 5.12.2025 § 49 /2025 Tämän lisäksi tekninen lautakunta päätti, että esityslistatekstiin tehdään seuraava teknisluonteinen korjaus (yliviivattuna poistettu ja vahvennettuna lisätty teksti).

Nurmijärven kunta on pyytänyt ELY-keskukselta lausuntoa. ELY-keskus on 24.9.2025 antamassaan lausunnossaan todennut, että mikäli kunta avustaa tai on avustanut tietä viimeisen **tällä hetkellä tien kunnossapitoa tai on avustanut tien rakentamista tai parantamista** kymmenen vuoden aikana, tulee päätöksessä arvioida, aiheutuuko muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle. ELY-keskus huomautti, että satunnaista kulkemista ei tulisi rajoittaa avustusta saavalla tiellä ja säännöllisestä kulkemisesta on mahdollista määrätä tienkäyttömaksu.

Pepe Perkiö ilmoitti jättävänsä asiaan eriävän mielipiteen ja toimittavansa eriävän mielipiteen perustelut pöytäkirjaan liitettäväksi.

Jakelu

alueisännöitsijä
kiinteistöinsinööri
kunnanjuristi
katupäällikkö
Viitastentien tiekunta
oikaisuvaatimuksen tekijä

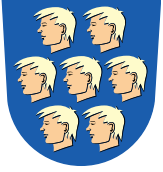
Tekninen lautakunta 16.04.2026
1188/08.00.02/2025

Asian tausta

Viitastentien yksityistien tiekunta päätti vuosikokouksessaan 8.5.2025 muuttaa Viitastentie päättyväksi tieksi. Syynä tiekunnan mukaan oli ulkopuolisten tienkäyttäjien aiheuttama, kohtuuttoman suuresti kunnossapitokuluja kasvattava tienkäyttö. Tie­kunnan mukaan ulkopuolisten tienkäyttäjien osuutta ei ole tilastoitu, mutta sen on arvioitu olevan selkeästi suurempi kuin varsinaisten osakkaiden käyttömäärä. Ulkopuolisilta ei ole yrityksistä huolimatta saatu kerättyä tienkäyttömaksua.

Tämän vuoksi Viitastentien tiekunta haki kunnalta suostumusta asettaa seuraavat liikenteenohjauslaitteet: päättyvä tie, moottoriajoneuvolla ajo kielletty ja lisäkilpi ei koske kaksipyöräisiä ajoneuvoja. Lisäksi tiekunnan hakemuksen mukaan tielle asetetaan betoniporsas.

Katupäällikkö päätti 5.12.2025 § 49/2025 hylätä Viitastentien yksityistien tiekunnan hakemuksen liikenteen rajoittamiseksi ja liikennemerkkien asettamiseksi. Tekninen lautakunta käytti otto-



Tekninen lautakunta
Tekninen lautakunta

§ 1

05.02.2026

16.04.2026

oikeutta katupäällikön päätökseen. Tekninen lautakunta käsitteli asian 5.2.2026 § 1 ja päätti pysyttää voimassa katupäällikön päätöksen.

Päätöksestä on 22.2.2026 tehty oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan päätöksen kumoamista. Oikaisuvaatimuksen mukaan kunta on soveltanut yksityistielain 85 §:ää virheellisesti ja ylittänyt toimivaltansa hylätessään tiekunnan hakemuksen liikennemerkkien asettamisesta. Oikaisuvaatimus liitteineen on toimitettu lautakunnan jäsenille.

Sovellettava lainsäädäntö

Yksitystielain (560/2018) 25 §:n mukaan tielle on asetettava tieosakkaiden liikennetarpeiden, liikenneturvallisuuden ja tiestä aiheutuvien haittojen tarpeellisen ehkäisemisen kannalta välttämättömät liikenteen ohjauslaitteet. Liikenteen ohjauslaitteen asettamisesta tielle säädetään muilta osin tieliikennelaissa.

Tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan liikenteen ohjauslaitteen yksityistielle asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen.

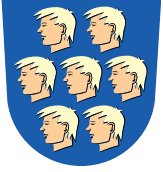
Yksitystielain 85 §:n 1 momentin mukaan, jos kunta avustaa tiekuntaa tai tieosakkaita yhteisesti tien kunnossapidossa, tien käyttämistä muuhun kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvaan liikenteeseen ei saa kieltää tai tietä sulkea sinä ajanjaksona, jota avustus koskee. Lainkohdan 2 momentin mukaan, jos muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle, voidaan avustettavan tien käyttö kunnan suostumuksella muiden kuin tieosakkaiden hyväksi kieltää tai sitä rajoittaa taikka avustettava tie sulkea. Kunnan on pyydettävä ennen tällaisen suostumuksen antamista toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta lausunto.

Perustelut

Nurmijärven kunta pyysi elinvoimakeskukselta lausuntoa. Elinvoimakeskus antoi lausunnon 24.9.2025, mutta korjasi sitä myöhemmin 3.2.2026. Elinvoimakeskus totesi launnossaan, mikäli kunta avustaa tällä hetkellä tien kunnossapitoa tai on avustanut tien rakentamista tai parantamista viimeisen kymmenen vuoden aikana, tulee päätöksessä arvioida, aiheutuuko muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle. Elinvoimakeskus totesi myös, että satunnaista kulkemista ei tulisi rajoittaa avustusta saavalla tiellä ja säännöllisestä kulkemisesta on mahdollista määrätä tienkäyttömaksu.

Viitastentien tiekunta saa kunnallista yksityistieavustusta tien kunnossapitoon. Tiekunta on hakenut avustusta vuosittain, viimeksi 13.5.2025. Avustuspäätös on tehty 16.9.2025 ja avustus on maksettu 10.11.2025. Näin ollen kunnan suostumuksen antamisen tulee yksityistielain 85 §:n 2 momentin mukaan perustua siihen, että ulkopuolisen liikenteen aiheuttama haitta kiinteistön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle on huomattavaa ja todennettavissa. Tässä tapauksessa tällaista näyttöä ei ole esitetty.

Yksitystielain 85 §:n tarkoitus on estää julkisin varoin tuetun tien sulkeminen. Jos ajanjakso rajattaisiin vain menneeseen tilivuoteen, säännös menettäisi käytännössä merkityksensä.



Tekninen lautakunta
Tekninen lautakunta

§ 1

05.02.2026

16.04.2026

Katupäällikön päätöksessä on katsottu, että avustuksen vaikutusaika ulottuu ajallisesti eteenpäin, ei vain taaksepäin kirjanpidolliseen tarkastelujaksoon, tässä tapauksessa vuoteen 2024.

Jos tiekunta ei olisi kunnossapidon avustuksensaaja, sovellettaisiin yksityistielain 29 §:ää, jossa säädetään tien käytön kieltämisestä ja rajoittamisesta sekä tien sulkemisesta. Yksitystielain 29 §:n ja 85 §:n perusteella tien sulkeminen eli ulkopuolisten läpiajon kieltäminen on mahdollista avustusten päättymisajat huomioiden, mikäli erotetun tieosan osakkaat näin haluaisivat. Tässäkin tilanteessa yksityisen tienpitäjän olisi edelleen hankittava kunnalta suostumus liikenteenohjauslaitteen asettamiseen.

Siinäkin tapauksessa, jos tiekunta ei saisi yksityistielaisissa tarkoitettua kunnossapitoavustusta, suostumuksen antamiseen sovelletaan hallintolakia. Kunnan tulee tieliikennelaissa tarkoitettua suostumusta harkitessaan huomioida, että liikenteenohjauslaite on oikeasisältöinen ja tarkoituksenmukainen tien turvallisen käytön kannalta.

Nurmijärven kunnan hallintosäännön 34 §:n 48. kohdan mukaan tekninen johtaja päättää teknisen lautakunnan tehtävälueella liikenteenohjaussuunnitelmista, liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta ja liikennejärjestelyistä. Teknisen johtajan delegointipäätöksen § 22 mukaan katupäällikkö päättää tieliikennelain 71.1 §:n 3 kohdan mukaisen suostumuksen antamisesta liikenteen ohjauslaitteen asettamiseksi.

Päätöksessä on noudatettu yksityistielain säännöksiä ja Nurmijärven kunnan hallintosäännön määräyksiä. Viranhaltija ei ole päätöstä tehdessään ylittänyt toimivaltaansa, eikä päätös ole muuten oikaisuvaatimuksessa esitetyillä perusteilla lainvastainen. Edellä mainituilla perusteilla oikaisuvaatimus on hylättävä.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää hylätä oikaisuvaatimuksen edellä esitetyin perustein.

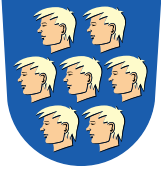
Valmistelija

kunnanjuristi Tony Papinaho, tony.papinaho(at)nurmijarvi.fi, alueisännöitsijä Aino Angervuori, aino.angervuori(at)nurmijarvi.fi, kunnallistekniikan päällikkö Jyrki Meronen, jyrki.meronen(at)nurmijarvi.fi, kiinteistöinsinööri Riku Hellgren, riku.hellgren(at)nurmijarvi.fi

Päätös

Jakelu

alueisännöitsijä
kiinteistöinsinööri
kunnanjuristi
katupäällikkö
Viitastentien tiekunta



Tekninen lautakunta
Tekninen lautakunta

§ 1

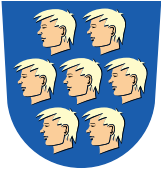
05.02.2026
16.04.2026

Liitteet

Numero Otsikko

Liite1 Päätös Viitastentien yksityistien tiekunnan hakemuksesta liikenteen rajoittamiseksi ja liikennemerkkien asettamiseksi

Liite2 Eriävä mielipide, tekn.ltk § 1/2026



17

Nurmijärven kunnan joukkoliikenteen järjestämistapa vuodesta 2029 alkaen, periaatepäätös

Tekninen lautakunta 16.04.2026
376/08.00.01/2026

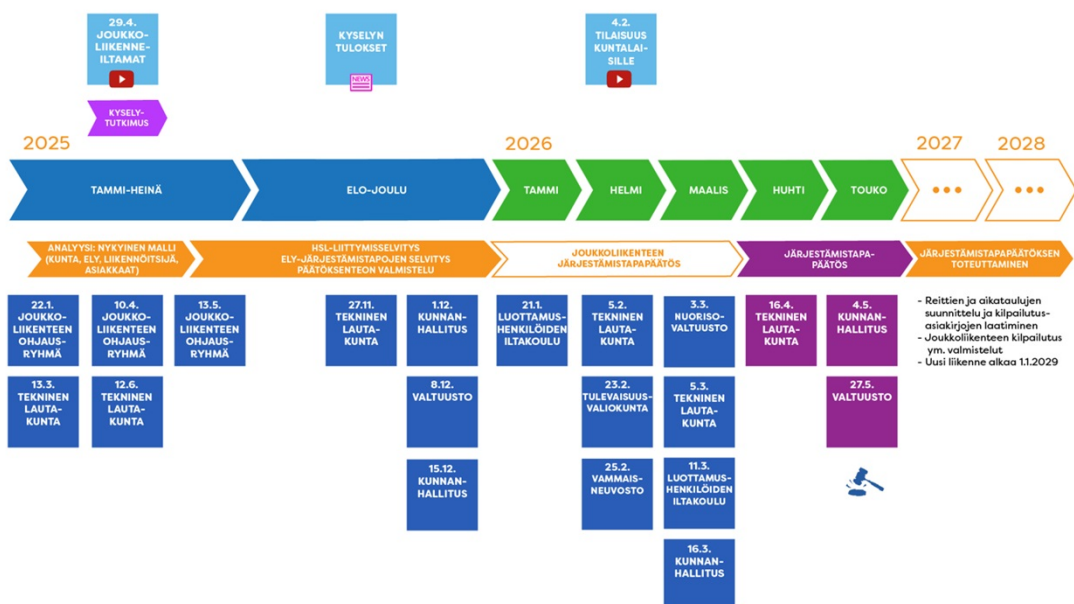
Taustaa

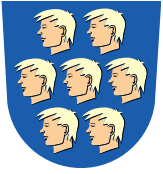
Nurmijärven kunnan nykyinen joukkoliikennesopimus, palvelusopimusasetuksen mukainen käyttöoikeussopimus (KOS), päättyy vuoden 2028 lopussa. Nykyisen joukkoliikennesopimuksen osalta valtuusto päätti 26.4.2017 § 32, että kunta ei käynnistä neuvotteluja liittymisestä HSL-kuntayhtymään. Aikaisemmin asiaa 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 esitetyjen kysymysten, asukkaille suunnatun kyselytutkimuksen, asukastilaisuuksissa (2 kpl) esitetyjen kysymysten ja pyydettyjen lausuntojen perusteella alkaen kevästä 2025. Kunnan kotisivuilla on koottua tietoa joukkoliikenteen järjestämistavan valmistelujen eri vaiheista (<https://www.nurmijarvi.fi/kuntalaisen-palvelut/maankaytto-ja-liikenne/joukkoliikenne/>).

Aikataulu





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

Kevään 2026 aikana tulee kunnan ensin päättää, jatketaanko yhteistyötä Traficom (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 Traficom kanssa, toimii Traficom kunnan toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena (päätilaaaja). 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.

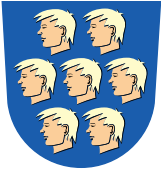
Järjestämistapaselvityksistä yleisesti

Päätöksenteon tueksi on laadittu selvitykset eri järjestämistapavaihtoehdoista Traficom 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 lipputulot 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, Traficom in 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

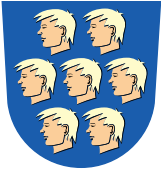
Markkinaehtoinen malli ei tarvitse julkista rahaa syntyäkseen. Markkinaehtoisessa mallissa liikennöitsijä suunnittelee ja päättää joukkoliikennereitit, aikataulut, lipputuotteet ja lippu- ja maksujärjestelmän ym. Jos kysyntää joukkoliikenteelle ei ole, saattaa joukkoliikenne lakata hyvinkin lyhyellä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

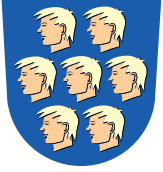
Traficomin bruttomallissa asiakkaan näkökulmasta mikään ei lipputuotteiden osalta juurikaan muutu. Ts. asiakas tarvitsee eri lipputuotteen matkalleen Helsinkiin (esim. nykyinen Nurmijärvilippu) ja jatkoyhteyteen HSL-alueen sisällä esim. Tapiolaan (HSL-alueen lippu).

Traficomin nettomalli

Traficomin nettomallissa toimivaltainen viranomainen on Traficom (päättilaaja). 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 arvioitiin suoriat 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 arvoitu 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.

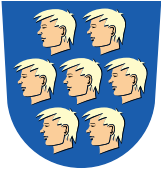
HSL:llä on vahva osaaminen joukkoliikenteen kilpailutuksessa ja valmiit resurssit, järjestelmät ja työkalut lippu- ja maksujärjestelmään, matkustajainformaation tuottamiseen, asiakaspalveluun, liikenteen häiriönhallintaan, markkinointiin, ym. Infrakorvausten osalta tämän hetken arvion mukaan kunnalle 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.

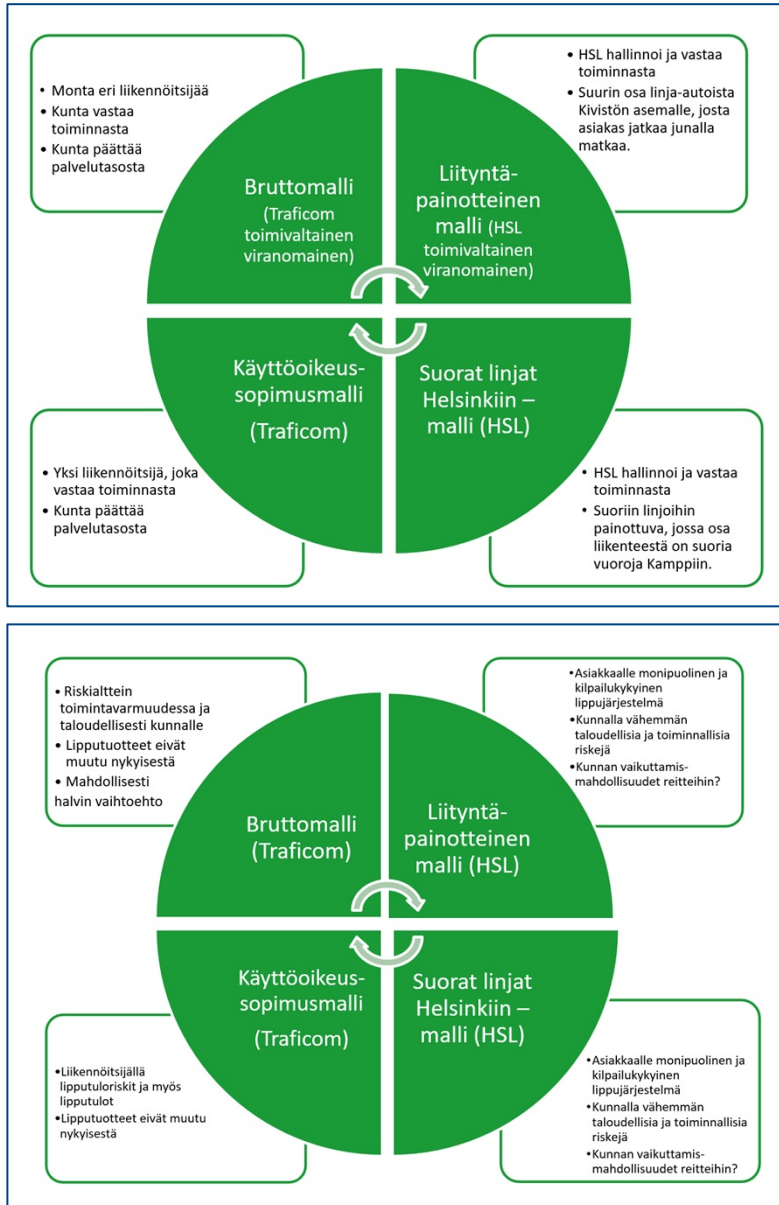
Yhteenveto selvityksistä

Selvityksissä on vertaitu eri vaihtoehtoja/malleja, joita ovat markkinaehtoinen malli, Traficomien 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 muutosherkkyden osalta – valittavan mallin kustannusten suuruusluokka täsmentyy jatkovalmistelujen ja kilpailutuksen tuloksena sekä toiminnan aikana ml. onnistuminen tilaajariskien hallinnassa. Lisäksi todettakoon, että Nurmijärven kunnan mahdollisesti erikseen toivotat lisävaatimukset, jotka on mahdollista ottaa huomioon, tulevat lähtökohtaisesti kunnalle maksettavaksi.



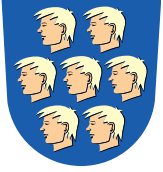
Eri järjestämistapamallit ja niiden vaikutusten arvioinnit on kuvattu pykälän liitteenä olevissa raporteissa. Seuraavassa esitetään niistä eräitä nostoja:



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 Traficomien 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.

Traficomien 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.

Kustannukset Traficomien ja HSL:n raporteista, mm.

Traficomien nettomalli on jonkin verran kalliimpi, kuin Traficomien bruttomalli. Traficomien bruttomallista on tehty myös kustannusarviot HSL:n linjastolla, palvelutasolla ja lippujen hinnoilla (nettomallista ei ole tehty - on bruttomallia kalliimpi).

- **1) Traficomien nettomalli:**
 - Arvioidut kustannukset kunnalle nykyisellä palvelutasolla noin 3,26 M€/v
- **2a) Traficomien bruttomalli:**
 - Arvioidut kustannukset kunnalle nykyisellä palvelutasolla noin 2,43 M€/v
- **2b) Traficomien bruttomalli laskettuna HSL:n linjastolla:**
 - **Liityntäpainotteinen vaihtoehto:** Arvioidut kustannukset kunnalle noin 3,05 M€/v
 - **Suorat linjat vaihtoehto:** Arvioidut kustannukset kunnalle noin 3,2 M€/v
- **2c) Traficomien bruttomalli laskettuna HSL:n linjastolla ja HSL:n lippujen hinnoilla:**
 - **Liityntäpainotteinen vaihtoehto:** Arvioidut kustannukset kunnalle noin 3,43 M€/v
 - **Suorat linjat vaihtoehto:** Arvioidut kustannukset kunnalle noin 3,57 M€/v
- **3a) HSL:n bruttomalli, suorat linjat vaihtoehto:**
 - Arvioidut kustannukset kunnalle noin 3,32 M€/v
- **3b) HSL:n bruttomalli, liityntäpainotteinen vaihtoehto:**
 - Arvioidut kustannukset kunnalle noin 3,53 M€/v

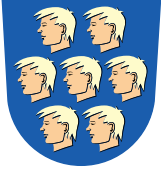
Kuva 3: Selvitysten perusteella vertailukelpoisten mallien (2c, 3a ja 3b) väliset erot kustannuksissa voidaan arvioida olevan vähäisiä etenkin, kun otetaan huomioon selvityksiin liittyvät lähtöolettaumat, laskentatarkuus ja herkkyydet muutoksille. Valittavan mallin kustannusten suuruusluokka täsmentyy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

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, Järvenpään ja Hyrylään sekä Kirkonkylän sotokeskukseen 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 pääreitinä 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-tyyppistä 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. Ratkaisulla tulee pyrkiä siihen, että julkisen liikenteen osuus kaikista paikkakuntalaisten matkoista kasvaa nykyistä 6 % korkeammaksi. Pitää pohtia ennakkoluulottomasti sitä, miten joukkoliikenteelle saadaan uusia käyttäjiä.

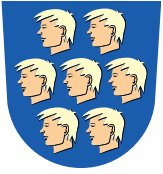
Kunnan rahoitusosuudessa pitää tarkastella läpinäkyvästi lakisääteinen oppivelvollisuusikäisten kuljetuskustannus sekä toisaalta muiden kuntalaisten matkalippujen huojennukseen menevä osuus.

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 järjestämistäpa 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.

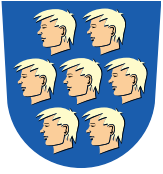
Vammaisneuvosto pitää myönteisenä joukkoliikenteen hintojen kohtuullistamista, sillä edulliset liput kannustavat joukkoliikenteen käyttöön laajasti eri käyttäjäryhmissä. Taloudellinen saavutettavuus tukee erityisesti pienituloisten, opiskelijoiden, eläkeläisten ja vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia 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.

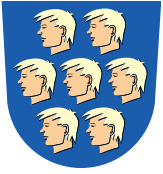
Joukkoliikenteen turvallisuus on nuorille erittäin tärkeää. Ajoneuvojen tulee olla hyväkuntoisia ja turvallisia ja erityisesti maantie- ja moottoritienopeuksilla liikuttaessa turvavöiden on oltava käytettävissä ja kunnossa. Turvallinen matkustaminen on olennainen osa nuorten hyvinvointia ja luottamusta 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 Traficom- ja HSL-kuntayhtymään. Nuorten näkökulmasta ratkaisevaa on, että valittu järjestämistapa tuottaa luotettavat ja kouluaikeihin 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 toivotat 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 Traficomien mallin mukaisesti, etenemistapa asiassa on pääpiirteittäin vastaavanlainen kuin HSL-mallissa.

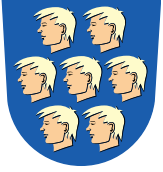
Kunnan tekemän periaatepäätöksen jälkeen etenemistapa täsmentyy valitun järjestämistapavaihtoehdon pohjalta.

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 Päätäjien 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

Päätös**Jakelu**

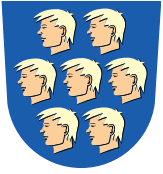
kunnanhallituksen esityslistalle

Liitteet

Numero Otsikko

Liite3 Loppuraportti_23.2.2026_HSL_selvitys_TEKLA20260305

Liite4 Loppuraportti_24032026_Traficom_selvitys



18

Nurmijärven kunnan liittyminen julkisen alan energiatehokkuussopimukseen (JETS) 2026-2035

Tekninen lautakunta 16.04.2026
417/00.04.01/2026

Valtion ja eri toimialojen väliset vapaaehtoiset energiatehokkuussopimukset ovat jo yli kahden vuosikymmenen ajan toimineet kustannustehokkaana keinona toteuttaa EU:n energiatehokkuusvelvoitteita. Ne ovat olleet keskeinen osa Suomen energia- ja ilmastostrategiaa sekä ensisijainen tapa edistää energian tehokasta käyttöä ilman pakottavaa sääntelyä.

Valtio tukee tapauskohtaisesti uuteen teknologiaan perustuvia energiatehokkuusinvestointeja. Sopimukseen liittyneille voidaan tietyin edellytyksin myöntää korkeampaa valtion harkinnanvaraista tukea energiatehokkuutta edistäviin investointeihin. Energiatehokkuussopimukseen liittyneiden kuntasektorin, mikroyritysten ja pk-yritysten Motiva-mallisiin energiakatselmuksiin voidaan myöntää korotettua energiatukea.

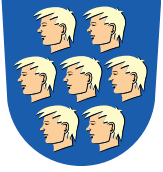
Uudistettu energiatehokkuusdirektiivi (EED) kiristää EU-velvoitteita ja edellyttää erityisesti julkiselta sektorilta aiempaa laajempia toimia. Direktiivin myötä jatkuva energiatehokkuuden parantaminen ja siitä raportointi korostuvat uusina, vahvoina velvoitteina julkisille toimijoille. Energiatehokkuussopimus tarjoaa hallitun ja vaiheittaisen tavan täyttää nämä vaatimukset kullekin organisaatiolle sopivimmalla tavalla.

Nurmijärven kunnan kunta-alan energiatehokkuussopimus (KETS) päättyi vuoden 2025 lopussa. Kesäkuusta 2024 lähtien käytyjen neuvottelujen tuloksena on syntynyt koko julkisen sektorin kattava Julkisen alan energiatehokkuussopimus (JETS). Uusi sopimuskausi käynnistyi vuoden 2026 alussa ja koostuu kahdesta jaksosta: 2026–2030 ja 2031–2035.

Sopimukseen liittyessään organisaatio määrittää ohjeellisen energiamääräisen (MWh) tehostamistavoitteen koko kaudelle 2026–2035, joka vastaa 10 prosenttia sen vuotuisesta energiankäytöstä. Lisäksi asetetaan välitavoite vuodelle 2030, joka on 6 prosenttia liittyjän vuotuisesta energiankäytöstä. Tavoite lasketaan liittymishetkellä käytössä olevasta, normaalia toimintaa edustavan kalenterivuoden, energiankäytöstä. Sopimus on tavoiteohjelman kaltainen, eikä se ole oikeudellisesti sitova.

Nurmijärven Sähkö Oy kuuluu erilliseen elinkeinoelämän energiatehokkuussopimuksen energia-alan toimenpideohjelmaan. Nurmijärven Kodit Oy on liittymässä kiinteistöalan energiatehokkuussopimuksen vuokra-asuntoyhteisöjen toimenpideohjelmaan (VAETS). Muu kunnan energiankulutus kuuluu tämän julkisen alan energiatehokkuussopimuksen piiriin.

Nurmijärven kunnan hallintosäännön 27 §/1.6.2025 mukaan lautakuntien tehtävänä on päättää palvelujen kehittämisestä kuntastrategian linjausten mukaisesti, ellei se kuulu muun toimielimen tai viranomaisen toimivaltaan.



Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää, että Nurmijärven kunta solmii julkisen alan energiatehokkuussopimuksen vuosille 2026–2035 työ- ja elinkeinoministeriön, Energiaviraston, Suomen Kuntaliitto ry:n ja Maakuntien tilakeskus Oy:n kanssa ja valtuuttaa teknisen johtajan allekirjoittamaan liittymissopimuksen.

Valmistelija

tilakeskuksen päällikkö Pasi Kivelä, pasi.kivela(at)nurmijarvi.fi

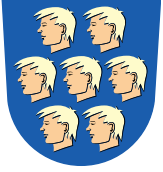
Päätös

Jakelu

Suomen Kuntaliitto ry
Maakuntien tilakeskus Oy
tekninen johtaja
tilakeskuksen päällikkö
alueisännöitsijä

Liitteet

Numero Otsikko
Liite5 Julkisen-alan-energiatehokkuussopimus-JETS
Liite6 Julkinen-ala-Kunnat liittymisdokumentti



19

Vastaus valtuustoaloitteeseen Klaukkalan Isoniitun ja Luhtajoen ympäristön ulkoilu- ja virkistysalueen turvaaminen ja kehittäminen

Valtuusto 24.03.2021 § 37

Tarleena Takalo-Eskola (kok.), Virpi Rätty (kok.) ja Riina Mattila (kok.) sekä 12 muuta allekirjoittajaa jättivät valtuustoaloitteen Klaukkalan Isoniitun ja Luhtajoen ympäristön ulkoilu- ja virkistysalueen turvaamiseksi ja kehittämiseksi.

Päätös

Aloite lähetettiin kunnanhallitukselle valmisteltavaksi.

Tekninen lautakunta 16.04.2026
475/00.02.00.02/2021

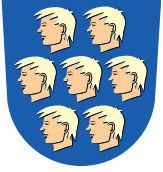
Tarleena Takalo-Eskola, Virpi Rätty ja Riina Mattila sekä 12 muuta allekirjoittajaa esittävät valtuustoaloitteessaan, että Klaukkalan Isoniitun ja Luhtajoen ympäristössä turvataan monipuoliset ulkoilumahdollisuudet ja että aluetta kehitettäisiin nykyistä monipuolisemmaksi liikunta- ja virkistysalueeksi. Alkuperäinen valtuustoaloite on pykälän liitteenä.

Vastine

Klaukkalan osayleiskaavassa on Luhtajoen etelä- ja pohjoispuolelle merkitty laajahkot alueet merkinnällä MU-1, maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. Alue on voimassa olevassa osayleiskaavassa varattu pääasiassa maa- ja metsätalouden harjoittamiseen ja alueella sallitaan maa- ja metsätaloutta palveleva rakentaminen. Osayleiskaavassa todetaan, että maa- ja metsätaloukseen säilymisen ohella alueella tulee kiinnittää huomiota ulkoilumahdollisuuksia parantavien ja ulkoilusta aiheutuvia haittoja vähentävien ulkoilupolkujen ja reittien järjestelymahdollisuuksiin.

Osayleiskaavaan on merkitty ohjeellista ulkoilureittiä alkaen Toivolan alueelta Etelä-Klaukkalasta aina Kirkkotien kautta Valkjärven suuntaan. Lisäksi on merkitty ohjeellista ulkoilureittiä esim. tulevien Klaukkalan kehätiehen rajoittuvien asuinalueiden suuntaan Luhtajoen pohjoispuolelle. Osayleiskaavaan merkityt nykyiset ja ohjeelliset ulkoilureitit muodostavat toteutuessaan kattavan ulkoilureittiverkoston, joka parantaa klaukkalalaisten ulkoilu- ja liikkumismahdollisuuksia sekä lyhentää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä esim. Klaukkalan keskustan palvelujen suuntaan.

Voimassa oleva osayleiskaava mahdollistaa maa- ja metsätalouden harjoittamisen Isoniitun ja Luhtajoen alueella. Alue on Klaukkalan keskustan läheisyydessä ainoita lähes luonnontilassa olevia alueita, jotka soveltuvat ulkoilu- ja viheralueeksi. Kunta on kehittänyt aluetta yhteistyössä maanomistajien kanssa ja näin on saatu toteutettua mm. jalankulun ja pyöräilyn reitti Isoniittu-Mäntysalo välille. Aluetta voidaan kehittää monipuolisemmaksi, puistomaiseksi liikunta- ja viheralueeksi mahdollisuuksien ja voimassa olevien linjausten mukaan sekä viimeistään siinä vaiheessa, kun maa- ja metsätalouden harjoittaminen alueella vähenee, maanomistus siirtyy



Valtuusto
Tekninen lautakunta

§ 37
24.03.2021
16.04.2026

pääosin kunnalle ja yleis- ja asemakaavaa alueella ollaan päivittämässä. Uusien liikunta- ja virkistysalueiden toteuttaminen ei tässä vaiheessa ole NUUKA-päätöksen näkökulmasta suositeltavaa eikä kuntastrategian hengen mukaista.

Osayleiskaavaan on merkitty yhdystie/kokoojakatu merkinnät Luhtajoentien puuttuvalle osuudelle välille nykyinen Luhtajoentie-Luhtajoentien eritasoliittymä Klaukkalan kehätiellä sekä Havumäentien puuttuvalle osuudelle välille nykyinen Havumäentie – tuleva Luhtajoentie. Teiden rakentaminen on ajoitettu kunnan rakentamisohjelmassa 05/2025 vuoden 2030 jälkeen. Klaukkalan tieverkon kehittymisen myötä Luhtajoentie ja Havumäentie tullaan toteuttamaan, joten Isoniitun ja Luhtajoen alueen kehittämistä nykyistä vielä monipuolisemmaksi ulkoilu- ja virkistysalueeksi tulee arvioida ottaen huomioon tulevat liikenne- ja ratkaisut.

Kunnassa laaditaan viher-, liikunta- ja ulkoilualueiden ohjelmaa, jossa mm. luodaan suuntaviivat Isoniitun ja Luhtajoen alueen kehittämiseen ulkoilu-, liikunta- ja virkistysalueena.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää, että valtuustoaloitteen tarkoittamassa Klaukkalan Isoniitun ja Luhtajoen ympäristön ulkoilu- ja virkistysalueen turvaamisessa ja kehittämisessä voidaan edetä esittelytekstin mukaisesti.

Lisäksi tekninen lautakunta päättää, että aloite ei anna aihetta muihin toimenpiteisiin ja se todetaan loppuun käsitellyksi.

Valmistelija

liikenneinsinööri Pia Korteniemi, pia.korteniemi(at)nurmijarvi.fi

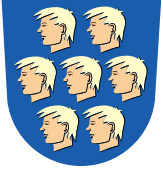
Päätös

Jakelu

aloitteen tekijä
liikenneinsinööri
kunnallistekniikan päällikkö

Liitteet

Numero Otsikko
Liite7 Valtuustoaloite Klaukkalan Isoniitun ja Luhtajoen ympäristön ulkoilu- ja virkistysalueen turvaaminen ja kehittäminen



20

Valtuustoaloite 12.3.2025 Uusiin ja kunnostettaviin puistoihin istutetaan syötäviä kasveja, marjapensaita ja hedelmäpuita

Valtuusto 12.03.2025 § 24

Mirja-Liisa Tofferi (kesk.) ja Elli Mantila (kesk.) sekä muut 33 allekirjoittajaa tekivät valtuustoaloitteen, että kunnan uusiin ja kunnostettaviin leikkipuistoihin ja viheralueille istutetaan syötäviä kasveja, marjapensaita ja hedelmäpuita koristepuiden sijasta ja lisäksi. Istutuksina voisi olla esimerkiksi omenoita, luumuja, kirsikoita, viinimarjoja, raparperia, pensasmustikkaa ja muita kasveja.

Päätös

Aloite lähetettiin kunnanhallitukselle valmisteltavaksi.

Tekninen lautakunta 16.04.2026
338/00.02.00.02/2025

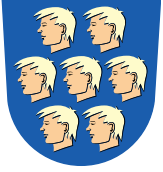
Mirja-Liisa Tofferi ja Elli Mantila sekä 33 muuta allekirjoittajaa esittävät valtuustoaloitteessaan, että kunnan uusiin ja kunnostettaviin leikkipuistoihin ja viheralueille istutetaan syötäviä kasveja, marjapensaita ja hedelmäpuita koristepuiden sijasta ja lisäksi. Istutuksina voisi olla esim. omenoita, luumuja, kirsikoita, viinimarjoja, raparperia, pensasmustikkaa ja muita kasveja. Lisäksi esitetään, että ne leikkipuistot ja viheralueet, joille on istutettu syötäviä kasveja ym. merkittäisiin kartalle, jotta kuntalaiset olisivat tietoisia asiasta. Alkuperäinen aloite on pykälän liitteenä.

Vastine

Syötävien kasvien istuttaminen kunnan leikkipuistoihin ja viheralueille voi lisätä asukkaiden osallistumista ja kiintymistä lähialueisiin. Hedelmäpuiden ja marjapensaiden istuttaminen lisäävät kaupunkiluonnon monimuotoisuutta, tukevat pölyttäjäien elinolosuhteita ja toimivat osana luontopohjaisia ratkaisuja. Leikkipuistojen yhteydessä syötävät kasvit voivat toimia ympäristökasvatuksen välineenä ja konkreettisena tapana tehdä ruokaketju näkyväksi lapsille ja perheille.

Toisaalta syötävien kasvien istuttamiseen leikkipuistoihin ja viheralueille liittyy riskejä. Suurimmat riskit liittyvät allergia- tai vatsaoireisiin. Lisäksi julkisissa tiloissa marjat ja hedelmät voivat altistua koirien ja muiden eläinten jätöksille, liikenteen päästöille ym. Syödessään itselleen sopimattomia tai saastuneita marjoja, hedelmiä ym. voi kuntalainen saada erilaisia oireita. Kunta on vastuussa yleisten alueiden istutuksista.

Kunnassa on viime vuosina istutettu jonkin verran koristekirsikkapuita, jotka eivät tee satoa ja koristeomenapuita, joiden omenat eivät ole hyvänmakuisia. Em. puita on istutettu näyttävien kukintojen toivossa sekä lisäämään luonnon monimuotoisuutta.



Valtuusto
Tekninen lautakunta

§ 24
12.03.2025
16.04.2026

Uusien ja kunnostettavien leikkipuistojen suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan mahdollisuuksien mukaan syötävien kasvien istuttaminen leikkipuistojen alueelle. Esimerkiksi vuonna 2025 Rajamäellä kunnostettuun Puistolän leikkipuistoon on istutettu marjapensaita, omena- ja luumupuita ja raparperia. Uusille ja kunnostettaville viheralueille voidaan myös jatkossa tutkia mahdollisuutta syötävien kasvien istuttamiseen, jos sopivia paikkoja tähän löytyisi. Esimerkiksi omenapuu vaatii istutuksen jälkeisinä vuosina aktiivista hoitoa, leikkausta ja kastelua, jotta puu tuottaisi satoa. Tämä edellyttää kunnalta lisäpanostusta viheralueiden hoitamiseen.

Kunnassa laaditaan viher-, ulkoilu- ja liikunta-alueohjelmaa, jossa tullaan mm. määrittelemään periaatteet syötävien kasvien istuttamisesta leikkipuistoihin ja viheralueille.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Tekninen lautakunta päättää, että asiaa voidaan edistää esittelytekstin mukaisesti.

Tekninen lautakunta päättää antaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle esittelytekstin mukaisen vastineen Mirja-Liisa Tofferin ja Elli Mantilan ym. valtuustoaloitteeseen.

Tekninen lautakunta esittää, että aloite ei anna aihetta muihin toimenpiteisiin ja se todetaan loppuun käsitellyksi.

Valmistelija

viheralueiden erikoisasiantuntija Tanja Harju-Koskinen tanja.harju-koskinen(at)nurmijarvi.fi, liikenneinsinööri Pia Korteniemi, pia.korteniemi(at)nurmijarvi.fi

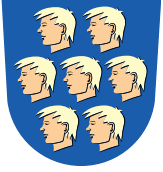
Päätös

Jakelu

hallintojohtaja
hallintopäällikkö, konsernipalvelut

Liitteet

Numero Otsikko
Liite8 Valtuustoaloite 12.3.2025 Uusiin ja kunnostettaviin puistoihin istutetaan syötäviä kasveja, marjapensaita ja hedelmäpuita, JULKINEN



21

Otto-oikeuden käyttäminen viranhaltijoiden päätöksiin

Tekninen lautakunta 16.04.2026

Kuntalain 92 §:n mukaan kunnanhallitus, kunnanhallituksen puheenjohtaja, kunnanjohtaja ja hallintosäännössä määrätty kunnan viranhaltija voivat ottaa kunnanhallituksen käsiteltäväksi asian, joka on kuntalain nojalla siirretty kunnanhallituksen alaisen viranomaisen tai kunnanhallituksen jaoston toimivaltaan ja jossa asianomainen viranomainen on tehnyt päätöksen. Hallintosäännössä voidaan määrätä vastaava oikeus koskemaan myös lautakuntia ja liikelaitoksen johtokuntia.

Nurmijärven kunnan hallintosäännön 38 §:n mukaan asia voidaan kuntalain 92 §:n mukaisesti ottaa lautakunnan käsiteltäväksi, jollei asiaa ole ilmoitettu otettavaksi kunnanhallituksen käsiteltäväksi.

Hallintosäännön 40 §:n 2 momentin mukaan lautakunnan alaisen viranhaltijan on ilmoitettava lautakunnalle tekemistään ottokelpoisista päätöksistä lukuun ottamatta sellaisia asioita tai asiaryhmiä, joista lautakunta on ilmoittanut, ettei se käytä otto-oikeuttaan.

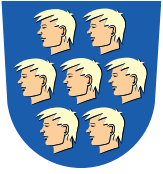
Hallintosäännön 40 §:n 3 momentin ilmoitusvelvollisuuden ulkopuolelle erikseen rajataan seuraavat asiat, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn:

- kynnysarvon alle jäävät tavara-, palvelu- ja urakkahankinnat (pienhankinnat)
- opiskelijoille, tutkijoille ja tutkimuslaitoksille myönnettävät tutkimusluvut
- työryhmän asettaminen
- tilakeskuksen päällikön alaisen toimialueen hallinnoimien asuntojen ja toimitilojen vuokrausta ja käyttöoikeuksia koskevat viranhaltijapäätökset
- ajoneuvojen korvauspäätökset siirto- ja varastointikustannuksista
- vaikutuksiltaan vähäisten ja vähäistä merkittävämpien luonnosvaiheen asemakaavojen nähtävälle asettaminen
- irtaimen omaisuuden siirtäminen, myyminen ja hävittäminen.

Otto-oikeutta ei ole seuraavissa asioissa:

- lain tai asetuksen mukaisissa lupa-, ilmoitus-, valvonta- tai toimitusmenettelyä koskevissa asioissa
- yksilöön kohdistuvissa opetustoimen, terveydenhuollon tai sosiaalitoimen asioissa
- kuntalain 51 §:ssä tarkoitettulle kuntien yhteiselle toimielimelle siirrettyissä asioissa, jos asianomaiset kunnat niin sopivat
- henkilöstöä koskevissa päätöksissä lukuun ottamatta vakinaiseen virkaan ottamista koskevat päätökset.

Ilmoitus otto-oikeuden alaisesta päätöksestä on tehtävä neljän päivän kuluessa pöytäkirjan tarkastamisesta. Viranhaltijapäätösten osalta määräaika lasketaan päätöksen tai pöytäkirjan allekirjoittamisesta. Ilmoitus tehdään julkaisemalla pöytäkirja tai viranhaltijapäätös luottamushenkilöiden tietoverkossa.



Päätökset niissä asioissa, joista ei tarvitse ilmoittaa, voidaan otto-oikeuden estämättä panna täytäntöön, jollei yksittäistapauksessa ole ilmoitettu asian ottamisesta kunnanhallituksen tai lautakunnan käsiteltäväksi.

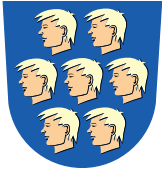
Ottomenettelyyn on ilmoitettu 26.2.–8.4.2026 seuraavat viranhaltijapäätökset:

Kunnallistekniikan päällikkö

27.02.2026	13/2026	Valoo Etelä-Suomi Oy:n sijoituslupahakemus Simolankujalle ja Simolanrinteelle tilan 543-403-4-469 alueelle
05.03.2026	7/2026	Valoo Etelä-Suomi Oy:n sijoituslupahakemus Lepsämänjoentielle
18.03.2026	12/2026	Valoo Etelä-Suomi Oy:n sijoituslupahakemus Kivipolulle ja Puomitielle sekä Lukkotiellä tilan 543-414-5-60, Röykänrinteellä tilan 543-404-1-891 ja Kiljavantiellä tilan 543-404-1-811 alueille
24.03.2026	14/2026	Valoo Etelä-Suomi Oy:n sijoituslupahakemus Heikkiläntien katualueelle
16.03.2026	12/2026	Valokuitunen Oy:n sijoituslupahakemus Suvitien katualueelle
11.03.2026	10/2026	Vahingonkorvausvaatimus ajoneuvovahingosta Tammistontien päädyssä
31.03.2026	35/2026	Telia Finland Oyj:n sijoituslupahakemus Helsingintielle
30.03.2026	17/2026	Pysäköintialue Keskusrainin ja Patruunan tien kulmassa - Päätoteuttajan valinta
26.03.2026	15/2026	Nurmijärven Sähköverkko Oy:n sijoituslupahakemus Puutarhurintien katu-, ET- ja VP-alueille
24.03.2026	7/2026	Nurmijärven Sähköverkko Oy:n sijoituslupahakemus Kalkerinlenkin katu- ja ET-alueelle
23.03.2026	13/2026	Kunnossapidon uuden traktorin hankinta 2026
20.03.2026	15/2026	Elisa Oyj:n sijoituslupahakemus Yrittäjänkulman, Yrittäjätien, Asentajantien, Mekaanikontien, Järvihaantien, Ahertajantien ja Hitsarintien katualueille
20.03.2026	30/2026	Elisa Oyj:n sijoituslupahakemus Yrittäjänkulman katualueelle
10.03.2026	25/2026	Elisa Oyj:n sijoituslupahakemus Pajatien katualueelle
30.03.2026	8/2026	Elisa Oyj:n sijoituslupahakemus Kiilakiventien katualueelle
03.03.2026	1/2026	Elisa Oyj:n sijoituslupahakemus Ihantolantien katualueelle
03.03.2026	6/2026	Elisa Oyj:n sijoituslupahakemus Haltijantien, Kehäkujan, Länsikaaren, Airiontien, Menninkäisentien, Pikku-menninkäisentien, Vanhan Rajamäentien, Tenhokalliontien, Tenholantien, Tenhopellon, Tenhopolun, Tenhoniityn, Leppäsyjäntien ja Puusepäntien katualueille

Liikenneinsinööri

01.04.2026	37/2026	Nurmijärven kunnan osallistuminen maantien 1321 Perttulantien jalankulku- ja pyörätien esisuunnitelman laatimiseen välille mt132 Lopentie - mt11427 Hongisojantie
31.03.2026	36/2026	Liikenneturvallisuuskoordinaattorin tehtävät

**Liikunta- ja viheraluepäällikkö**

13.03.2026	10/2026	Toripaikkojen vuokraus 2026
16.03.2026	11/2026	Torilupa tankotanssitapahtumalle Klaukkalan torilla
30.03.2026	16/2026	Suurtoripäivä Klaukkalan torilla
09.03.2026	2/2026	Street Food tapahtuma Klaukkalan torilla
09.03.2026	23/2026	Pienialaisten peltojen vuokraaminen 2026
07.04.2026	19/2026	Torilupa Nurmijärven Lions Clubin mainostornille
07.04.2026	18/2026	Torilupa Kirkonkylän markkinoille 2026
16.03.2026	13/2026	Metsästysvuokrasopimus 2026-2031 Nurmijärven metsästysyhdistys ry
16.03.2026	11/2026	Maankäyttölupa suunnistustapahtumalle Herusiin
05.03.2026	8/2026	Lupa Valkjärven kyläyhdistyksen talkoille

Tekninen johtaja

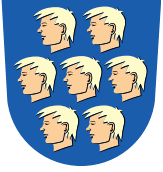
09.03.2026	9/2026	Urheilupuiston koulu - Osallistumishakemusten valinta (neuvottelumenettely)
30.03.2026	33/2026	TIER Mobility Finland Oy:n (DOTT) mikroliikennelupa vuodelle 2026
30.03.2026	34/2026	"Sähköinen kunnallisteknisten rakennustyömaiden projektipankki ja laadunhallintajärjestelmä ajalle 1.4.2026-31.12.2029 - Hankintamenettelyn keskeyttäminen
11.03.2026	28/2026	Päällystystöiden käyttösuunnitelman hyväksyminen vuodelle 2026 / Ympäristötoimiala, tekninen keskus
11.03.2026	27/2026	Kunnan sähköautojen latauksen periaatteet
03.03.2026	20/2026	Klaukkalantie-Lepsämäentie risteyksen parantaminen - Päätoteuttajan valinta
25.03.2026	10/2026	Klaukkalan jäähallin saneeraus, vaihe 2., urakoitsijan valinta
26.02.2026	8/2026	Irtaimisto- ja kalustohankintojen käyttösuunnitelman hyväksyminen vuodelle 2026 / Ympäristötoimiala, tekninen keskus

Tilakeskuksen päällikkö

26.02.2026	9/2026	Sähkösuunnittelun puitejärjestelyn 2026–2030 toimittajien valinta
25.03.2026	12/2026	Kiinteistöjen kunnossapito-ohjelman hyväksyminen vuodelle 2026

Esittelijä

Tekninen johtaja



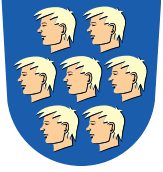
Esitys

Lautakunta päättää merkitä ne viranhaltijoiden päätökset tiedoksi, joiden osalta ei ole käytetty otto-oikeutta määräaikaan mennessä ja todeta, ettei lautakunta käytä otto-oikeuttaan niiden päätösten osalta, joissa oikaisuvaatimusaika on voimassa.

Valmistelija

toimialasihteeri Saira Wessman, [saila.wessman\(at\)nurmijarvi.fi](mailto:saila.wessman@nurmijarvi.fi)

Päätös



22

Ilmoitusasiat

Tekninen lautakunta 16.04.2026

Ei etukäteen ilmoitettuja ilmoitusasioita.

Esittelijä

Tekninen johtaja

Esitys

Merkitään tiedoksi.

Valmistelija

hallintopäällikkö Hanna-Maria Grandell, hanna-maria.grandell(at)nurmijarvi.fi

Päätös