

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUS

Radanrakentajantie 5, 00520 HELSINKI

Puhelin 029 56 42000

Faksi 029 56 42079

Sähköposti helsinki.hao@oikeus.fi

LÄHETE

12586/17

31.3.2017

02613/17/2299

Tuusulan kirjaamo

Tuusulan kunnanvaltuusto

PL 60

04301 TUUSULA

TUUSULAN KUNTA
KUNNANHALLITUS / KIRJAAMOSaap 4/4 20 17 Dnro TEKN: 206/16¹Khall / 20 § Kvalt / 20 § Arkisto Kaava

LAUSUNTOPYYNTÖ

Helsingin hallinto-oikeus pyytää oheisen valituksen johdosta

- 1) antamaan lausunnon ja
- 2) liittämään asiakirjoihin kaikki valituksenalaisen päätöksen perusteena olevat asiakirjat.

Alkuperäiset asiakirjat on palautettava hallinto-oikeudelle.Asiakirjat on palautettava hallinto-oikeudelle viimeistään
02.05.2017.

Viivi Pekkala

notaari

Puh. 029 56 42073

Lähetetään liikenneinforoia
tiedoksi ja toimenpiteitä vartenTuusulassa 4/4 20 17
Tuusulan kunnanhallitus

LIITTEET

Alkuperäiset valitusasiakirjat
(palautettava hallinto-oikeudelle)

TUUSULAN KUNNAN LIITTYMINEN HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE - KUNTAYHTYMÄÄN

Tekninen lautakunta	§ 28	22.3.2016
Kuntakehityslautakunta	§ 52	6.4.2016
Kunnanhallitus	§ 174	16.5.2016
Tekninen lautakunta	§ 126	22.11.2016
Kunnanhallitus	§ 449	28.11.2016
Kuntakehityslautakunta	§ 154	30.11.2016
Kuntakehityslautakunta	§ 165	14.12.2016
Kunnanhallitus	§ 3	09.01.2017
Kunnanhallitus	§ 23	30.01.2017
Kunnanhallitus	§ 47	6.2.2017

TL § 28/22.3.2016

Tuusulan kunnan talousarviossa 2016 on esitetty kuntastrategiaan 2013–2017 tukeutuen vuoden 2016 tavoitteet ja toimenpiteet. Vuoden 2016 teemanä on vetovoimaiset keskuksat ja vuoden tavoitteet ja toimenpiteet on valittu teemaa tukeviksi. Yhtenä kuntastrategian päämääränä on liikennejärjestelmän kehittäminen aktiivisesti seudullisena kokonaisuutena kiinnittäen erityistä huomiota matkustamisen sujuvuuteen. Tähän päämäärään liittyvä vuoden 2016 tavoite on joukkoliikenteen jatkuvuuden varmistaminen ja joukkoliikenteen palvelutason turvaaminen. Tavoite jakautuu kahdeksaan toimenpiteeseen, joista yksi on joukkoliikenteen toteutustavan selvittäminen sekä liittymisvalmiuksien linjaaminen Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymään.

HSL -jäsenyydessä on Tuusulan kunnan kannalta kyse joukkoliikenteen toimivaltaisen pääviranomaisen muutoksesta, joukkoliikenteen matkalippu- ja taksajärjestelmän muuttamisesta, joukkoliikenteen suunnittelun ja hankinnan toteuttamisen muuttamisesta, kunnan alueella käytettävistä joukkoliikenteen tietoteknisistä järjestelmistä, valtion joukkoliikennetuen kohdentumisesta kunnalle, kunnan osallistumisesta joukkoliikenneinfrastruktuurin rahoitukseen HSL-jäsenkuntien alueella sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvästä kunnan roolin muutoksesta.

Kunnan nykyinen sopimussuhde toimivaltaisiin viranomaisiin

Joukkoliikenteeseen liittyvää toimintaa ohjaa joukkoliikennelaki (869/2009). Joukkoliikenteessä on käynnissä siirtymäaika, joka Tuusulan alueella nykyisin ajettavassa linja-autoliikenteessä päättyy vuoden 2019 aikana. Tällöin päättyvät viimeiset linja-autoliikenteen liikennöitsijöiden siirtymäajan sopimukset.

Tuusulan alueella tieliikenteessä liikennöitävän joukkoliikenteen osalta toimivaltainen viranomainen on Uudenmaan ELY-keskus. Rautatieliikennettä koskeissa asioissa toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö. Seudullisen linja-autoliikenteen osalta Tuusulan kunta ja Uudenmaan ELY-keskus toimivat keskinäisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksessa henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöstä, joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmästä ja joukkoliikenteen kustannusten jakamisesta sovietaan:

- joukkoliikenteen suunnittelun ja seurannan yhteistyöstä, periaatteista ja menettelytavoista,
- kunnan järjestämien henkilökuljetusten ja ELY-keskuksen järjestämien joukkoliikennepalvelujen yhteensovittamisesta
- kunnan osallistumisesta kuntalaisiaan palvelevan ELY-keskuksen järjestämien joukkoliikennepalvelujen kustannuksiin yhteiseen rahoitussuunnitelmaan perustuen
- kunnan alueella käytettävästä joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmästä ja sen toteutuksesta asiakaspalvelupisteineen sekä
- kunnan järjestämän täydentävän joukkoliikenteen tietojen toimittamisesta valtakunnallisiin rekistereihin.

Tuusulan kunnan ja HSL:n välillä on nykyisin voimassa lippuyhteistyösopimus. Sopimuksella sovitaan Tuusulan asukkaiden oikeudesta ostaa tiettyjä HSL-matkalippujärjestelmään kuuluvia aikuisten henkilökohtaisia kausilippuja niille HSL-alueella määritettyyn asiakashintaa ja vastaavasti HSL-kuntien asukkaiden oikeudesta ostaa tiettyjä Tuusulan alueella käytettäviä kausilipputuotteita niille Tuusulassa määritettyyn asiakashintaan. Tuusulalaisille sopimus tuo oikeuden ostaa Helsingin, Espoon ja Vantaan sisäisiä kausilippuja HSL-alueen asiakashintaan. HSL-kuntien asukkaille sopimus tuo oikeuden ostaa Tuusulalippua ja Järvenpää-Tuusula -seutulippua Tuusulan asiakashintaan (Järvenpää-Tuusula -lipussa tällä hetkellä HSL-kuntien asukkaiden asiakashinta on sama kuin järvenpääläisille myytävän lipun hinta). Sopimuksen perusteella Tuusulan kunta korvaa HSL:lle tuusulalaisten ostamien HSL-lippujen asiakashinnan ja yleiskausilipun hinnan eron ja vastaavasti Tuusulan alueella HSL-kuntalaisten käyttämien lippujen subvention maksaa HSL.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on kuntayhtymän 1.1.2012 voimaan tulleen kuntayhtymän perussopimuksen mukaan pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä. Kuntayhtymä on kaksikielinen.

Kuntayhtymän perustajakuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymän jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo.

Kuntayhtymän nimi on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, ruotsiksi Samkommunen Helsingforsregionens trafik ja kotipaikka Helsinki. Kuntayhtymä käyttää toiminnassaan suomenkielistä lyhennettä HSL ja ruotsinkielistä lyhennettä HRT.

HSL:n tehtävät

Kuntayhtymän toimialue käsittää sen jäsenkuntien alueen.

Kuntayhtymä toimii Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o: 1370/2007 ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaisena toimivaltaisena viranomaisena ja hoitaa muut viranomaistehtävät sen mukaan kuin asiasta on erikseen säädetty. Kuntayhtymä vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

Kuntayhtymän tehtävänä on:

- suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikennekokonaisuus ja edistää sen toimintaedellytyksiä
- päättää toimivaltansa puitteissa toimialuettaan koskevista joukkoliikennelain mukaisista joukkoliikenteen luvista
- vastata Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta
- vastata toimialueensa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta
- hyväksyä toimialueellaan noudatettava joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä liikenteen taksat
- vastata matkalippujen tarkastuksesta
- päättää ja hankkia toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut
- osallistua joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa
- vastata toimialueensa joukkoliikenteen matkustajainformaatio- ja muista tietoteknisistä järjestelmistä sen mukaan kuin siitä kuntien kanssa tarkemmin sovitaan
- huolehtia valtion toimialueen joukkoliikenteeseen osoittamien tukien, avustusten ja määrärahojen jakamisesta liikennemuodittain
- hoitaa muutoinkin toimivaltaansa kuuluvaa joukkoliikennettä koskeva jäsenkuntien keskinäinen sekä jäsenkuntien ja muiden tahojen välinen yhteistyö sekä
- huolehtia muista viranomaiselle säädetyistä tehtävistä

HSL:n laajeneminen ja laajuus

Kuntayhtymään voivat perussopimuksen mukaan kuulua perustajakuntien lisäksi muut Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti.

Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

Helsingin seutuun kuuluvalla kunnalla on oikeus liittyä kuntayhtymän jäseneksi edellyttäen, että HSL:n toimialue säilyy liittymisen jälkeen toiminnallisesti tarkoituksenmukaisena ja että jäseneksi liittyvä kunta hyväksyy kuntayhtymän perussopimuksen.

Kunnan, joka haluaa liittyä HSL:n jäseneksi, on tehtävä siitä esitys kuntayhtymän hallitukselle. Jäsenkuntien valtuustot päättävät uuden jäsenkunnan ottamisesta kuntalain 79 §:n mukaisesti ja liittymisen ajankohdasta.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kirjattu strateginen tavoite HLJ-alueen yhtenäisestä joukkoliikennealueesta tukee HSL:n laajenemista perussopimuksensa mukaisesti.

Selvitykset HSL-jäsenyyden taloudellisista vaikutuksista Tuusulan kunnalle

HSL on vuoden 2015 aikana teettänyt selvityksen kehyskuntien HSL:een liittymisen kustannusvaikutuksista kehyskuntien näkökulmasta. Selvityksessä on tarkasteltu teoreettista tilannetta, jossa kaikki HSL:n ulkopuolella olevat kehyskunnat olisivat HSL:n jäseniä noin vuoden 2017 tilanteessa. Kuntaosuusien laskentaoletuksessa Kehärata ja Länsimetro ovat käytössä ja liikenteen järjestämistavat ovat muuttuneet kehyskunnissa. Tällä tarkoitetaan sitä, että linja-autoliikenteen siirtymäajan sopimukset ovat loppuneet ja toimivaltainen viranomais hankkii linja-autoliikenteen ja alueen sisäisen junaliikenteen kuntayhtymän toimivalta-alueella. Selvitys ei kuitenkaan ole sisältänyt joukkoliikenteen palvelutason suunnittelua tai muutoksia, joten laskelmat on tehty nykyisellä palvelutasolla.

Selvityksen perusteella HSL:n jäsenenä kunnan joukkoliikenteen rahoitustarve kasvaa verrattuna nykyiseen ELY -yhteistyön vaatimaan rahoitustasoon. Selvityksen oletuksilla on päädytty Tuusulan HSL -kuntaosuudesta noin 3,1 M€(alv 0 %) maksuosuuteen vuodessa, jos Tuusula ja muut kehyskunnat olisivat tarkasteluhetkellä HSL:n jäsenkuntia. Tuusulan kunta teetti tähän selvitykseen tarkennuksen rahoitustarpeesta tilanteesta, jossa HSL -alueen ulkopuolisista kehyskunnista vain Tuusula liittyisi HSL:een muiden selvityksen oletusten säilyessä. Tuloksena Tuusulan laskennallinen HSL-kuntaosuus olisi noin 2,92 M€(alv 0 %)/vuosi. Kummassakin tapauksessa laskennassa tehtyihin oletuksiin liittyy epävarmuutta mm. liikennöinnin hinnatasosta ja matkustuksen kehittymisestä. Selvityksessä tehty herkkyystarkastelu osoittaa 3,1 M€/vuosi -kuntaosuuden voivan vaihdella +0,9M€- -0,2M€ riippuen liikenteen järjestämisen hinnasta tai matkustamisen määrästä tehdyistä oletuksista.

Tilanteessa, jossa vain Tuusula liittyisi HSL:een Uudenmaan ELY-keskuksen rooli toimivaltaisena viranomaisena koskien Tuusulan läpi HSL -alueen ulkopuolelle kulkevaa linja-liikennettä säilyisi. HSL kuitenkin osallistuisi tämän liikenteen suunnitteluun ja HSL -kuntalaisten matkustamisesta maksettavien U-liikennenuusukorvausten myötä myös rahoittamiseen. Tuu-

sulan kannalta mielenkiinto kohdistuisi tällaisessa tapauksessa todennäköisesti Tuusulan ja Järvenpään välisiin yhteyksiin.

Vuonna 2016 ELY on Tuusulan alueen toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen ja kunnan joukkoliikennebudjetti on noin 2,9 M€(alv 0 %). Siirtymäajan ollessa edelleen voimassa ELY-yhteistyön rahoitustarve ei periaatteessa vielä vastaa tilannetta, jossa toimivaltainen viranomaisen vastaa kaikesta kunnan alueen seudullisen linja-autoliikenteen hankinnasta yhteistyössä kunnan kanssa.

Yleisesti HSL -jäsenyyden myötä kunta osallistuisi HSL:n jäsenenä vuotuisen maksuosuuden kautta myös sellaiseen joukkoliikenne-rahoitukseen, johon se ei tällä hetkellä suoraan vielä osallistu. Liikenteen operointikustannusten puolella tällaisia kustannuseriä ovat lähijunaliikenteen operointi sekä HSL-alueen joukkoliikenteen operointi yleisesti. Myös joukkoliikenteen HSL -alueen infrastruktuurin rahoitus, joka HSL:ssä jyvittyy jäsenkunnille, on kustannuserä, jollaista Tuusulan kunnalla ei ELY -yhteistyössä nykyisellään ole. Nämä kustannuserät on jo otettu huomioon em. HSL -maksuosuuksissa.

Kunnan vuotuisesta HSL -maksuosuudesta osa käytettäisiin HSL:n yleiskustannusten kattamiseen. Tätä korvausta vastaan HSL järjestää mm. matkalippujen myynnin, liikenteen suunnittelun, liikenteen hankinnan sekä asukasvuorovaikutuksen.

Liittyminen HSL:een edellyttää uudelta jäsenkunnalta peruspääoman maksua. Tämä liittymiseen liittyvä kertakorvaus olisi Tuusulan osalta noin 320 000 €

Arvio HSL-jäsenyyden vaikutuksista joukkoliikenteen käyttäjille

Pendelöintitietojen perusteella Tuusulan työllisistä yli 40 % sukkuloi työmatkansa pääkaupunkiseudulle. Pääasiallinen kulkutapa on henkilöauto. Työmatkoissa on Tuusulan kunnan paras potentiaali lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

HSL:n suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen kokonaisuutena, jossa kuntarajoilla on selvästi vähäisempi merkitys kuin nykytilanteessa Tuusulan tapauksessa. Yhtenäinen lippujärjestelmä asettaa HSL-alueella selvästi vähemmän rajoituksia vaihdollisille matkoille kuin Tuusulan alueen nykyjärjestelmä. Liikenteen suunnittelu perustuu HSL:n suunnitteluohjeeseen sekä pohjaksi tehtyyn palvelutasomäärittelyyn. HSL:n tavoitteena on tuottaa runkoyhteyksiin perustuva verkostomainen joukkoliikennereitistö, jossa liikenne pyritään keskittämään keskeisille joukkoliikenneväylille, jossa on mahdollisimman vähän erilaisia reittiversioita, tiheä vuorotarjonta kompensoi reittiversioiden rajallisuutta, aikataulut ovat säännönmukaisia ja liityntäyhteydet runkoverkkoon ovat olemassa.

Nykyiseen Tuusulan alueen joukkoliikennetarjontaan verrattuna Tuusulan joukkoliikenteen suunnittelu HSL:n periaatteiden mukaisesti tuottaisi todennäköisesti nykyistä rajallisemman määrän suorita linja-autoyhteyksiä Tuusulan ja Helsingin ydinkeskustan välillä ja enemmän liityntäyhteyksiä Kehäradan ja pääradan keskeisille asemille. Ilta-, yö ja viikonlopputarjontaan HSL-suunnitelma esittäisi todennäköisesti vuorojen lisäämistä mahdollisesti pit-

kähti liityntäyhteyksiin tukeutuen. Tuusulan sisäiseen liikenteeseen HSL -jäsenyys ei todennäköisesti toisi suurta muutosta, mikäli linja-autovuorojen ajamisen peruste – koululaisten kuljettaminen – säilyisi nykyiseen tapaan pääasiallisena liikennöinnin syynä. Sisäisten linjojen kytkeminen osaksi liityntäyhteystarjontaa olisi kuitenkin todennäköinen nykyisten sisäisten linjojen kehittämissuunta.

HSL:n uuden taksa- ja lippujärjestelmä on tarkoitus tulla käyttöön vuoden 2017 aikana. Lippujärjestelmän vyöhykejako HSL -alueella muuttuu tällöin selvemmin kuntarajoista riippumattomaksi. Tulevassa vyöhykemallissa matkan pituus vaikuttaa nykyistä kuntarajoihin perustuvaa vyöhykemallia selvemmin matkan hintaan. Uudessa vyöhykemallissa on vyöhykkeet A-E, joista pääkaupunkiseudun suurten kaupunkien alueelle sijoittuvat vyöhykkeet A-C. Kehyskuntien alueella ovat pääasiassa vyöhykkeet D-E. Vyöhykerajat tarkentuvat kun uusia kehyskuntia liittyy HSL:een. Uuden mallin mukaisista matkalippujen hinnoista ei vielä ole päätöksiä. Tuusulan kannalta on kuitenkin todennäköistä, että D tai E -vyöhykkeeltä vyöhykkeille A-C tehtävän linja-atorunkomatkan asiakashinta nousisi verrattuna nykyiseen runkomatkan lippujen hinnoitteluun. Junamatkan osalta esim. Jokela-Helsinki -runkomatkan asiakashinta voi puolestaan laskea nykyhinnoitteluun verrattuna, kun tarkastellaan kausilipun hintaa. Uusi malli tuottanee matkan hinnan osalta selvemmin hyötyä asiakkaalle, kun matka koostuu runkomatkan lisäksi joukkoliikenteellä tehtävästä liityntäosuudesta matkan alku- tai loppupäässä. Tällöin vyöhykelipun lisäksi ei todennäköisesti tarvitse liityntämatkan maksamista erikseen.

HSL -lippujärjestelmä sisältää opiskelijoiden, 7-16 vuotiaiden lapsien, eläkeläisten ja invalidien alennuslippuryhmät. Alennus normaalista arvo- tai kausilipun hinnasta vaihtelee ollen 25 % (invalidit, osa eläkeläisistä) tai 50 % (lapset, opiskelijat, osa eläkeläisistä). Vain lapsilla alennuslippujen joukkoon kuuluu erikseen ostettava kertalippu.

HSL:n liikenteen aikataulu ja reittitietoa tarjoava reittiopas, yleinen informaatiopalvelu sekä tiedotus ja markkinointi kattaa kaikki jäsenkunnat ja palvelut laajenisivat jäsenyyden myötä myös Tuusulaan.

Kuulumisella HSL:een voi olla vaikutusta kunnan houkuttelevuuteen kunnan muuttavien uusien asukkaiden sekä elinkeinoelämän toimijoiden kannalta. Jäsenyys vaikuttaisi todennäköisesti myös nykyisten asukkaiden ja toimijoiden näkemykseen kunnan tahtotilasta joukkoliikenteen osalta. Vuoden 2015 alkupuolella valmistuneessa Tuusulan joukkoliikennestrategiassa taustatyöhön sisältyi asukaskysely, jossa tiedusteltiin mm. kantaa liittymisestä HSL:een kytkemällä liittymisen kohtuullisen realistiseen näkemykseen sen kustannusvaikutuksesta kunnalle. Noin 1150 kyselyyn vastanneesta noin 34 % oli liittymisen kannalla ja noin 22 % oli lähes samaa mieltä liittymisen puolesta. Lähes tai kokonaan eri mieltä liittymisestä oli noin 30 % vastanneista. Loput vajaa 15 % vastanneista ei osannut kertoa kantaansa kysymykseen.

HSL:n toiminta ja talous tulevina vuosina

Viimeisin HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu vuosille 2016–2018. Suunnitelmasta nousee esiin HSL:n ja VR:n neuvottelut lähiliikenteen

aiesopimuksesta vuosille 2016–2021, HSL:n lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistuminen suunnittelukauden aikana sekä infrahankkeiden tuoma kustannuspaine.

HSL:n kustannuksista noin puolet katetaan matkalipputulolla ja puolet jäsenkuntien maksamilla kuntaosuuksilla. Talouden yleiset heikot näkymät tuovat lisähaasteita tulevien vuosien suunnitteluun. Työllisten ja työpaikkojen määrän väheneminen vaikuttaa matkustajamääriin ja sitä kautta lipputuloihin. Suuret infrahankkeet lisäävät tulevina vuosina merkittävästi HSL:n kustannuksia; lipunhintoja ja/tai kuntien maksuosuuksia joudutaan korottamaan huomattavasti enemmän kuin menneinä vuosina.

Verrattuna vuoden 2016 tilanteeseen suunnitelma ennustaa kuntaosuuksiin yli 16 % kasvua vuodelle 2017 ja vuoden 2017 tilanteesta noin 1,6 % kasvua vuonna 2018. Kuntaosuuslaskennan sisällä erityisesti nousevat infrakustannukset Länsimetron ja Kehäradan myötä. Vuoden 2016 tilanteeseen verrattuna vuoden 2017 infrakustannukset kasvavat noin 31 % ja vuonna 2018 infrakustannukset jatkavat samalla tasolla kuin vuonna 2017. Operointikustannukset kasvavat noin 3 % vuodesta 2016 vuoteen 2017 ja noin 1,4 % vuodesta 2017 vuoteen 2018. HSL:n toimintakulujen ennakoitaan vuonna 2016 olevan noin 654 M€ vuonna 2017 noin 699 M€ ja vuonna 2018 noin 706 M€. Vastaavasti toimintatuottojen ennakoitaan olevan vuonna 2016 noin 647 M€ vuonna 2017 noin 702 M€ ja vuonna 2018 noin 711 M€.

Mahdollisen jäsenyyden toteutuminen

Mikäli liittymisvalmistelut aloitetaan viimeistään vuoden 2016 viimeisen neljänneksen alussa, Tuusulan liittyminen HSL:een voi olla mahdollista vuoden 2018 alusta.

Teknisen toimen esitys liittymiskysymyksessä

HSL -liittymisvalmistelu on ajallisesti selvästi yli vuoden kestävä prosessi. HSL:n taksa- ja lippujärjestelmä uudistuksen arvioidaan valmistuvan siten, että vuosi 2018 on ensimmäinen kokonainen uuden järjestelmän mukainen toimintavuosi. Joukkoliikenteen siirtymäaika lähenee samalla myös loppuaan ja kunnan alueen liikenne siirtyy kokonaisuudessaan toimivaltaisen viranomaisen toteutettavaksi viimeistään vuoden 2019 aikana. Uskottavan ja maankäytön suunnittelun kannalta toimivan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen ja kannalta HSL -liittymiskeskustelussa tulisi saada selvä linjaus jatkosta. HSL -liittymisvalmistelua tulisi tässä tilanteessa viedä eteenpäin kunnan ja HSL:n kahdenväliseksi neuvotteluksi, jotta päätöksentekoon voidaan tuoda esitys HSL:een liittymisestä tai sen ulkopuolella pysymisestä.

Lisätiedot: liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso, p. 040 314 3569

Liitteenä:

- kehyskuntien HSL:een liittymisen kustannusvaikutukset 2017
- muistio 1.10.2015 ja muistio 14.12.2015 kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi vuodelle 2017
- HSL-jäsenyyden edut ja kustannukset 20.1.2016
- HSL:n perussopimuksen sisältö 1.1.2012

Ehdotus

Ytp

Tekninen lautakunta päättää

- omalta osaltaan hyväksyä perustelutekstin mukaisen esityksen HSL -liittymisen valmistelun aloittamisesta
- ehdottaa kunnanhallitukselle, että

KUNNANHALLITUS päättää

- ilmoittaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle, että kunta haluaa aloittaa neuvottelut mahdollisesta liittymisestä HSL:een 1.1.2018 lukien.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kkl § 52/6.4.2016

Arvio HSL-jäsenyyden vaikutuksista maankäytölle

Teknisen lautakunnan perustelutekstissä on pohdittu HSL-jäsenyyden taloudellisia vaikutuksia sekä vaikutuksia joukkoliikenteen käyttäjille. HSL-jäsenenä Tuusulan yhtenäinen joukkoliikennealue ratasuuntien (Kerava, Vantaa) kaupunkien kanssa voi mahdollistaa taloudellisesti nykyistä mielekkäämmiin ilta-, yö- ja viikonlopputarjonnan lisäämisen ainakin Etelä-Tuusulan alueella. Tämä voi vaikuttaa myönteisesti niiden kunnanosien houkuttelevuuteen mm. asuinpaikkana, joita parantuva palvelu koskee.

Tuusulan sisäiseen joukkoliikenteeseen, joka koostuu pääosin koulumatkoista, ei HSL-jäsenyyden arvioida tuovan juurikaan muutoksia. Pääpaino matkoissa säilyy edelleen työmatkaliikenteessä Tuusulan ja pääkaupunkiseudun välillä, tilastojen mukaan yli 45 % kunnan työllisistä suuntaa työmatkansa pääkaupunkiseudulle. HSL -suunnitteluperiaatteiden perusteella suorien Helsingin niemelle ulottuvien yhteyksien tarjonnan arvioidaan supistuvan ja tarjonnan kohdistuvan enemmän liityntäyhteyksinä pää- ja kehäradan asemille. Lippuhintojen arvioidaan nousevan runkolinjaa matkustavalle, kun taas liityntäyhteyksiä Tuusulassa tai pääkaupunkiseudulla jo nykyisellään käyttävälle lippuhinta voi tulla nykyiseen verrattuna edullisemmaksi. Jokelan juna-matkustajille lippuhinnat voivat laskea.

Tuusulan tulevien vuosien uudisrakentamisen painopiste tulee kuntastrategian tavoitteiden mukaan olemaan keskuksissa ja taajamissa, joka luo edellytykset nykyistä paremman joukkoliikennetarjonnan toteuttamiselle. Tuusulan yleiskaava 2040 -työssä lähtökohdaksi on niin ikään otettu maankäytön joukkoliikennetehokkuus ja pitäytyminen nykyisten taajamien tiivistämisessä ja laajentamisessa ennen kaikkea Keravan suuntaan.

Taajamien suunnittelu maankäytön toteutumisen kannalta houkuttelevasti edellyttää siis joukkoliikenteen järjestämistä uskottavalla, pitkäjänteisellä tavalla. Maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa tulee tehdä linjauksia joukkoliikenteen palvelun tasosta ja joukkoliikenteen palvelun suuntautumisesta. Helsingin seudun yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä on tulevaisuu-

den oletus maankäytön suunnittelussa, ja yhtenäisen järjestelmän myöhemmän toteutumisen arvioidaan usein ratkaisevan joukkoliikenteen osalta nykyhetkessä avoimeksi jääviä suunnittelukysymyksiä. Yhtenäisen joukkoliikennejärjestelmän toteutettavuuden selvittäminen on tarkoituksenmukaista maankäytön suunnittelun näkökulmasta.

Suunniteltavan ja toteutettavan maankäytön sijoituessa Tuusulassa lähelle nykyistä HSL-aluetta, kunnan raja ja samalla toimivaltaisten joukkoliikennviranomaisten (ELY ja HSL sekä junaliikenteessä LVM) vastualueiden raja vaikuttaa matkustajaa sujuvasti palvelevan joukkoliikennepalvelun toteuttamiseen. Joukkoliikenteen suunnittelu- ja toteutustapa sekä matkalippujärjestelmä eivät ole samat eri toimivaltaisten viranomaisten liikenteessä. Tällöin mm. Vantaan ja Keravan rajojen läheisyyteen suunnitellun tai suunniteltavan maankäytön liikennejärjestelyjen suunnittelu ja toteutus jää joukkoliikenteen osalta mahdollista potentiaaliaan vähäisemmäksi. Alueita, joille asetelmalla on tulevaisuudessa vaikutusta, ovat todennäköisesti Focus-alue, Maantiekylä, Mattila/Koillis-Hyrylä, Ristikytö ja ennen kaikkea Rykmentinpuisto. Yhtenäinen lippujärjestelmä voisi mahdollistaa alueille paremman ja riittävän kannattavan palvelutarjonnan sisältäen mm. liityntäliikenteen pää- tai kehäradalle. Tällaisessa skenaariossa alueiden saavutettavuus ja vetovoima todennäköisesti kasvaa ja alueet houkuttelevat uusia asukkaita ja yrityksiä. HSL-jäsenyyden hyöty tässä suhteessa tulisi punnita ennen HSL-liittymistä koskevaa päätöksentekoa.

Tulevaisuuden yhdyskunnan suunnittelussa pyritään edistämään viisasta liikkumista sekä energian ja tilankäytön kannalta tehokasta maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Kuntarajoilla ei tähän tavoitteeseen pyrittäessä tulisi olla merkittävää vaikutusta. Tuusulan kannattaa tarkastella mahdollisuuksia ja keinoja, jotka tukevat em. tavoitteiden toteutumista.

Kuntakehityslautakunnan esitys liittymiskysymyksessä

Mahdollisesta HSL-jäsenyydestä arvioivaan olevan sekä hyötyä että toisaalta haittaa nykyisen joukkoliikennematkaketjujen sekä lippuhintojen osalta. HSL:n suunnitteluperiaate vaikuttaisi todennäköisesti joukkoliikenteen suunnitteluun, jolloin bussivuorotarjontaa saattaisi joukkoliikenteen pääkäytävissä Tuusulassa lisääntyä. Hyötyä maankäytön näkökulmasta saataisiin ennen kaikkea nykyisen HSL-ajan ylittäviin matkoihin saman lippujärjestelmän myötä. Tulevina vuosina HSL:n jäsenkuntien euromääräisten kuntasuosuksien arvioidaan kuitenkin nousevan mm. isojen HSL-alueen joukkoliikenneinfrahankeiden myötä. HSL-jäsenyyden hyötyjä ja haittoja onkin tarpeen arvioida vain jäsenyyden taloudellisia vaikutuksia laajemmin.

Tuusulan kuntastrategian toteuttamisen yhdeksi toimenpiteeksi kuluvalle vuodelle on merkitty liittymisvalmiuksien linjaaminen HSL-kuntayhtymään. Liittymisen taloudelliset vaikutukset on selvitetty ja työn jatkeeksi Tuusulan kuntakehityslautakunta esittää, että HSL-liittymisvalmistelua voidaan viedä eteenpäin ja neuvottelut mahdollisesta liittymisestä käynnistää.

Lisätiedot: liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso, p. 040 314 3569
yleiskaavasuunnittelija Henna Lindström, p. 040 314 3513

Liitteenä:

- kehyskuntien HSL:een liittymisen kustannusvaikutukset 2017
- muistio 1.10.2015 ja muistio 14.12.2015 kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi vuodelle 2017
- HSL-jäsenyyden edut ja kustannukset 20.1.2016
- HSL:n perussopimuksen sisältö 1.1.2012

Ehdotus

Kp

Kuntakehityslautakunta päättää

- omalta osaltaan hyväksyä perustelutekstin mukaisen esityksen HSL -liittymisen valmistelun aloittamisesta
- ehdottaa kunnanhallitukselle, että

KUNNANHALLITUS päättää

- ilmoittaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle, että kunta haluaa aloittaa neuvottelut mahdollisesta liittymisestä HSL:een 1.1.2018 lukien.

Päätös

Kuntakehityslautakunta päätti

- hyväksyä seuraavan esityksen HSL -liittymisen valmistelun aloittamisesta:

Kuntakehityslautakunnan esitys liittymiskysymyksessä

- Mahdollisesta HSL-jäsenyydestä arvioivaan olevan sekä hyötyä että toisaalta haittaa nykyisen joukkoliikennematkaketjujen sekä lippuhintojen osalta. HSL:n suunnitteluperiaate vaikuttaisi todennäköisesti joukkoliikenteen suunnitteluun, jolloin bussivuorotarjontaa saattaisi joukkoliikenteen pääkäytävissä Tuusulassa lisääntyä. Hyötyä maankäytön näkökulmasta saataisiin ennen kaikkea nykyisen HSL-rajan ylittäviin matkoihin saman lippujärjestelmän myötä. Tulevina vuosina HSL:n jäsenkuntien euromääräisten kuntaosuuksien arvioidaan kuitenkin nousevan mm. isojen HSL-alueen joukkoliikenneinfrahankeiden myötä. HSL-jäsenyyden hyötyjä ja haittoja onkin tarpeen arvioida vain jäsenyyden taloudellisia vaikutuksia laajemmin.

Tuusulan kuntastrategian toteuttamisen yhdeksi toimenpiteeksi kuluvalle vuodelle on merkitty liittymisvalmiuksien linjaaminen HSL-kuntayhtymään. Liittymisen taloudelliset vaikutukset on selvitetty ja työn jatkeeksi Tuusulan kuntakehityslautakunta esittää, että HSL-

liittymisvalmistelua voidaan viedä eteenpäin eri vaihtoehtoiseen ja muine yhteistyön muotoineen ja neuvottelut mahdollisesta liittymisestä käynnistää.

- ehdottaa kunnanhallitukselle, että

KUNNANHALLITUS päättää

- ilmoittaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle, että kunta haluaa aloittaa neuvottelut mahdollisesta liittymisestä HSL:een 1.1.2018 lukien.

Khall § 174/16.5.2016

HSL -jäsenyyden vaikutusta joukkoliikennejärjestelmälle Tuusulassa tulee edelleen avata ja vaikutusten arviointia tulee syventää.

Ehdotus

Kj

Kunnanhallitus päättää

- ilmoittaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle, että kunta haluaa aloittaa neuvottelut mahdollisesta liittymisestä HSL:een
- että, tehtyjen selvitysten tuottamaa HSL -jäsenyyden vaikutusarviota tulee syventää laatimalla neuvotteluvaiheessa Tuusulan osalta HSL:n suunnitteluperiaatteita noudattava joukkoliikenteen palvelutason määrittely sekä siihen perustuva laskelma kunnan vuotuisesta HSL-kuntaosuudesta HSL-jäsenenä. HSL-periaatteiden mukaisen joukkoliikenteen palvelutason erot nykyisten toimivaltaisten viranomaisten, kunnan ja liikennöitsijöiden toteuttamaan joukkoliikenteen palvelutasoon kunnan alueella tulee myös kuvata.

Kunnanjohtaja muutti ehdotuksensa 1. kohdan seuraavaksi:

- ilmoittaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle, että kunta haluaa aloittaa neuvottelut mahdollisesta lisäyhteistyöstä tai liittymisestä HSL:een

Päätös

Kunnanhallitus päätti

- ilmoittaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle, että kunta haluaa aloittaa neuvottelut mahdollisesta lisäyhteistyöstä tai liittymisestä HSL:een
- että, tehtyjen selvitysten tuottamaa HSL-jäsenyyden vaikutusarviota tulee syventää laatimalla neuvotteluvaiheessa Tuusulan osalta HSL:n suunnitteluperiaatteita noudattava joukkoliikenteen palvelutason määrittely sekä siihen perustuva laskelma kunnan vuotuisesta HSL-kuntaosuudesta HSL-jäsenenä. HSL -

periaatteiden mukaisen joukkoliikenteen palvelutason erot nykyisten toimivaltaisten viranomaisten, kunnan ja liikennöitsijöiden toteuttamaan joukkoliikenteen palvelutasoon kunnan alueella tulee myös kuvata.

Jukka-Matti Laakso oli asiantuntijana kokouksessa.

TL § 126/22.11.2016

Kunnan päätösten jälkeen kuntakehityksen ja tekniikan toimialan edustajat sekä HSL lähtivät valmistelemaan jäsenyysneuvotteluvaihetta. Tuusulan HSL-jäsenyyttä valmistelevaa vaihetta varten perustettiin ohjausryhmä sekä valmisteluryhmä. Ryhmiin kutsuttiin keskeiset henkilöt kunnasta ja HSL:stä.

Tarkentavaa selvitystä, tiedonkeruuta ja suunnittelua katsottiin tarvittavan seuraavista aiheista:

- Tieto nykyisestä Tuusulaan liittyvästä matkustuksesta linja-auto- ja junaliikenteen osalta. Erityishuomio oli vilkkaimpien yhteysvälien matkustuksessa. Saatavilla olevaa tietoa täydentämään tehtiin Tuusulanväylän käytävässä HSL-alueella linja-autoliikenteen matkustajalaskenta.
- Joukkoliikenteen nykytilanteen kustannusten tuoreimmat tiedot. Kustannustietoa kerättiin Tuusulan kunnalta, Uudenmaan ELY-keskukselta ja HSL:ltä.
- HSL:n uuden taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin rajat Tuusulan alueella. Jäsenyysneuvotteluvaihe edellytti vyöhykerajojen linjaamista selvityksen muiden vaiheiden tarpeisiin.
- Matkalippujen kelpoisuuden ja bussilinjaston tarkastelu Järvenpäähän liittyvillä yhteyksillä. Toiminta Järvenpään alueella sekä bussi- että junamatkojen osalta edellytti toimintaperiaatteiden linjaamista.
- Välittömien bussilinjastovaihtoehtojen ja -muutostarpeiden tunnistaminen. Tuusulaa koskeva linja-autoliikenne muuttuisi HSL-jäsenyyden myötä nykyistä selvemmin osaksi HSL-alueen linjastorakennetta. HSL-alueen yhtenäinen lippujärjestelmä muuttaa joukkoliikenteen palvelutason toteuttamistavan lähtökohtia nykyiseen tilanteeseen verrattuna.
- Joukkoliikennettä ja sillä liikkumista koskevien vaikutusten arviointi. HSL-jäsenyys tuottaisi muutoksia mm. lippuvalikoimassa, niiden asiakashinnoissa sekä matkustajainformaatiossa.
- Kustannusvaikutusarviot.

Lisäksi selvitysvaiheessa pyrittiin arvioimaan Tuusulan HSL-jäsenyyden vaikutusta kunnan maankäyttöön

Nykyinen matkustuskysyntä

Nykyistä matkustuskysyntää on Keski-Uudenmaan alueella tuoreltaan tarkasteltu Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvityksessä ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä. HSL-jäsenyysneuvottelun yhteydessä on tehty erillistä tarkentavaa tarkastelua Tuusulan osalta.

Helsingin seudulla on mm. vuosina 2008 ja 2012 tehty laajat liikennetutkimukset, joissa on selvitetty seudun asukkaiden liikkumiskäyttäytymistä. vuoden 2012 tutkimuksen mukaan tuusulalaisten kulkutapajakauma on yleisesti seuraava: 57 % matkoista tehdään henkilöautolla, 9 % joukkoliikenteellä, 8 % pyöräillen, 18 % kävellen ja 8 % muilla kulkutavoilla.

Työmatkoilla henkilöauton sekä joukkoliikenteen käyttö korostuvat jalankulun ja pyöräilyn kustannuksella. Vuoden 2008 tutkimusaineiston koko on mahdollistanut kuntakohtaisen tarkastelun ja sen mukaan tuusulalaisten kulkutapajakauma kotiperäisillä työmatkoilla on noin 68 % henkilöauto, n. 13 % joukkoliikenne, n. 8 % pyöräily, n. 3 % jalankulku ja noin 8 % muu kulkutapa.

Kunnassa on analysoitu yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmään (YKR) koottua tietoa työssäkäynnistä. Tuorein tieto aiheesta on vuodelta 2012. Tuusulassa on aineiston perusteella noin 18 500 työllistä kuntalaista. Heistä noin 4 500 (24,4 %) työskentelee Tuusulassa, noin 5 000 henkilöä (27,2 %) Helsingissä ja noin 3 250 henkilöä (17,5 %) Vantaalla. Muita merkittäviä työssäkäyntikuntia ovat Järvenpää (n. 1 100 henkilöä, 6,0 %) ja Kerava (n. 950 henkilöä, 5,1 %). Tuusulalaisista työllisistä noin 10 200 henkilöä (55 %) käy töissä nykyisten HSL-kuntien alueella.

Tuusulassa on noin 14 100 työpaikkaa (31.12.2012). Näihin liittyen työpaikka-asuinpaikka -aluetieto on tilastossa tiedossa noin 13 000 tapauksessa. Tuusulassa työssäkäyvien ulkopaikkakuntalaisten osalta merkittävimmät asuinkunnat ovat Vantaa (n. 1 500 henkilöä, n. 12 %), Helsinki (n. 1 350 henkilöä, n. 10 %), Järvenpää (n. 1 300 henkilöä, n. 10 %) ja Kerava (n. 950 henkilöä, n. 7,5 %). Tuusulan alueen työpaikoissa käy töissä noin 4 400 henkilöä (n. 34 % työpaikoista) nykyisten HSL-kuntien alueelta.

Koulu- ja opiskelumatkoilla henkilöauton rooli on selvästi yleistä kulkutapajakaumaa pienempi. Vuoden 2008 tutkimusaineiston mukaan tuusulalaisten kulkutapajakauma kotiperäisillä koulu- ja opiskelumatkoilla on noin 21 % henkilöauto, n. 14 % joukkoliikenne, n. 38 % pyöräily, n. 23 % jalankulku ja noin 4 % muu kulkutapa. Iso osa näistä matkoista on kunnan sisäisiä, mutta toisen asteen opiskelumatkoista alkaen kuntarajan merkitys pienenee.

Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvityksessä on tarkasteltu toisen asteen opiskelun suuntautumista Opetushallinnon tilastoinnin avulla vuonna 2015 mm. Tuusulan kunnan osalta. Tarkastelu on suuntaa antava koskien vain yhtä aloittaneiden opiskelijoiden erää. Tuusulassa oleviin opiskelupaikkoihin valtaosa opiskelijoista tuli Tuusulasta (n. 200 henkilöä). Muita merkittäviä Tuusulassa opiskelevien kotikuntia olivat Helsinki ja Järvenpää (n. 40 henk. kummastakin), Mäntsälä ja Kerava (n. 30 henk. kummastakin) sekä Vantaa (n. 15 henk.). Tuusulalaisten toisen asteen opiskelijoiden vuonna 2015 vastaanottamista kotikunnan ulko-

puolelle sijoittuvista opiskelupaikoista määrällisesti merkittävimmät sijaitsivat Järvenpäässä (143), Helsingissä (70), Keravalla (62) ja Vantaalla (28).

Pääradan lähijunaliikenteessä tuusulalaisten Jokelan tasalta etelään suuntautuvista matkoista lähtö-/määräpaikka on Helsinki n. 52 %, Järvenpää n. 29 %, Vantaa n. 12 % ja Kerava n. 8 %. Arvioitu kokonaismatkamäärä tässä ryhmässä on noin 510 000 matkaa vuodessa. Arviolta hieman yli 70 % (n. 370 000 matkaa) näistä matkoista tehdään kausilipuilla. Pääkaupunkiseudun rajan ylittävässä bussiliikenteessä Tuusulanväylän suunnassa matkoista lähtö-/määräpaikka on Helsingin kantakaupunki n. 82 %, Helsingin esikaupunkialue n. 13 % ja Vantaa n. 5 %. Arvioitu kokonaismatkamäärä tässä ryhmässä on noin 480 000 matkaa vuodessa. Kausilippuja käytetään noin 40 %:lla (n. 190 000 matkaa) näistä matkoista.

Kunnan sisäisessä joukkoliikenteessä vuosittain tehtävistä matkoista arvioidaan merkittävän osan olevan koulu- ja opiskelumatkoja sekä paikallista asiointia. Matkustuksen kokonaismäärä ei ole tiedossa, mutta jo pääasiassa vain Tuusulan alueella liikennöitävässä bussiliikenteessä tehdään vuosittain noin 100 000 matkaa. Seutuliikenteen bussivuorotarjonnassa tehtyjen Tuusulan sisäisten matkojen määrästä ei ole tutkimustietoa.

Asiointiliikenteen suuntautumisesta ei ole aivan tuoretta kuntien välistä matkustusta avaavaa tutkimustietoa, mutta suuntaan antavaa analyysiä on tässä tehty Helsingin seudun vuoden 2008 liikkumistutkimuksen aineistosta. Laajenuksella korjattu matka-aineisto sisältää Tuusulan osalta noin 128 000 matkaa, jotka kuvaavat yhden päivän matkustusta Helsingin seudulla. Näistä matkoista noin 23 200 (n. 18 %) oli kotiperäisiä asiointimatkoja. Kotiperäisellä asiointimatalla tarkoitetaan kotoa lähtevää tai kotiin päättyvää matkaa, jonka toinen pää on esim. ostos- tai asiointipaikka. Tuusulaan liittyvistä kotiperäisistä asiointimatkoista suuri osa 12 400 (n. 53 % kotiperäisistä asiointimatkoista) oli kunnan sisäisiä. Kotiperäisten asiointimatkoja, jotka suuntautuivat Tuusulasta ulos tai Tuusulaan oli aineistossa noin 10 800 (47 %). Ne jakaantuivat seuraaviin merkittävimpiin lähtö-/määräpaikkakuntiin: Kerava (n. 26 %), Järvenpää (n. 23 %), Vantaa (n. 21 %), Hyvinkää (n. 11 %), Helsinki (n. 10 %).

HSL:n taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin rajat Tuusulan alueella

HSL:n uuden maksuvyöhykemallin rajojen osalta on tarkasteltu C ja D kaaren rajan paikkaa Etelä-Tuusulassa sekä D-kaaren ulkorajan paikkaa mm. Pohjois-Tuusulassa. Tuusulan kunta on vuonna 2012 antanut HSL:lle lausunnon HSL:n taksa- ja lippujärjestelmästä mm. vyöhykerajojen osalta. C-D-kaaren raja ei tulisi olemaan kunnan etelärajalla. Tuusulan eteläisin kärki jäisi C-vyöhykkeelle. Tarkasteluissa raja on pidetty käytännössä paikassa, johon se on kunnan vuonna 2012 antamassa lausunnossa esitetty. Raja sijaitsi Etelä-Tuusulassa siten, että Maantiekylä olisi C-vyöhykkeellä, Myllykylä ja mm. Bergan -liityntäpysäköintialue ja pysäkit D-vyöhykkeellä.

Tuusulan liittyessä HSL:een D-vyöhykkeen ulkoraja olisi Tuusulan suunnassa myös HSL-alueen ulkoraja. D-vyöhykkeen osalta katsottiin näin, että sen tulee kattaa koko Tuusulan pohjoisosa eikä erillistä E-vyöhykettä tule perustaa vain Tuusulan pohjoisosia varten. Järvenpään alue jää D-vyöhykkeen sisään.

Matkalippujen kelpoisuus ja bussilinjasto Järvenpään liittyvillä yhteyksillä

Järvenpään kaupunki ei selvitä HSL-jäsenyyttä samassa aikataulussa Tuusulan kunnan kanssa. Mikäli Tuusula liittyisi HSL:een, Järvenpään kaupungin osalta syntyisi erityistilanne HSL-alueen kannalta. Järvenpään kaupunki jäisi D-vyöhykkeen sisään. Tuusulan HSL-jäsenyyden myötä HSL:n matkalipputuotteet tulisivat myös Järvenpään alueella käyttöön, rajatusti myös järvenpääläisille.

Tuusulan Jokela ja Kellokoski sijaitsevat maantieteellisesti siten, että valtaosa näiden alueiden joukkoliikennematkoista tehdään Järvenpään alueen kautta. Jokelasta etelään olevilla juna-asemilla, myös Järvenpään alueella, tulisi mahdolliseksi käyttää HSL:n matkalippuja. Linja-autoliikenteessä mm. Kellokosken aluetta palvelevassa liikenteessä alkaisivat yleistäen kelvata HSL:n matkaliput ja HSL-linjat alkaisivat liikennöinnin myös Järvenpään alueen kautta.

Tuusulalaisten kannalta HSL-lippujärjestelmä olisi tällaisessa tilanteessa kohtuullisen selkeä. Tuusulalaiset voisivat tehdä matkansa D-vyöhykkeen sisällä tai D-vyöhykkeeltä muille HSL-vyöhykkeille HSL-lipuilla eikä matkan hinta tai käytettävät lipputuotteet riippuisi matkan reitistä tai siitä sisältyykö matkaan vaihto Järvenpään alueella. Poikkeuksen tekee Järvenpään sisäinen bussimatka Järvenpään sisäisellä bussilinjalla – näissä linjoissa ei todennäköisemmin kävisi HSL:n matkalipputuotteet.

Mikäli Tuusulan kunta liittyy HSL:een, Järvenpään kaupungille todennäköisesti tarjottaisiin HSL:n toimesta muista kehystämistä poikkeavaa lippuyhteistyösopimusta HSL:n kanssa. Sopimuksessa järvenpääläisille tarjottaisiin mahdollisuutta ostaa HSL:n D-vyöhykkeen sisäisiä HSL-lippuja samaan asiakashintaan kuin HSL-kuntalaiset voivat niitä ostaa. Lippuyhteistyösopimuksen ehtona on, että Järvenpään kaupunki maksaa sopimukseen sisällytettyjen HSL-lipputuotteiden subvention. Tällöin kulkeminen esim. Järvenpäästä Tuusulaan sekä Järvenpään kautta liikennöivässä HSL:n linjastossa olisi mahdollista HSL:n D-vyöhykkeen lipulla HSL-asiakashintaan myös järvenpääläisille.

Bussilinjaston palvelutaso ja -muutokset

Tuusulaa koskeva linja-autoliikenne muuttuisi HSL-jäsenyyden myötä osaksi HSL-alueen linjastorakennetta. HSL-alueen yhtenäinen lippujärjestelmä muuttaisi joukkoliikenteen palvelutason toteuttamistavan lähtökohtia nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Mm. bussi-juna tai bussi-metro/raitiovaunu – vaihto eivät tuottaisi HSL-lippujärjestelmässä matkustajalle lisäkustannusta matkalipun hintaan. Tällöin liityntäliikenne keskeisille juna-asemille voisi olla huomattavasti merkittävämmässä roolissa kuin se nykyään on. Junarunkoliikenteeseen ja liityntälinjoihin tukeutuen taajama-alueiden saavutettavuutta on HSL:n lippujärjestelmämallissa mahdollista kehittää kohti palvelutasoa, joka toimii sekä vilkkaan että hiljaisen kysynnän tilanteissa.

Jäsenyyden valmisteluvaiheessa linjastorakenteesta on laadittu luonnos, jolla on luonnosteltu vuoden 2018 tilannetta. Linja-autoliikenteessä voimassa ole-

vien siirtymäajan sopimusten vuoksi liikennetarjonnassa tulee olemaan erilaisia vaiheita aina vuoteen 2019, jonka aikana viimeiset sopimukset umpeutuvat.

Bussilinjastoa on mietitty sekä HSL:n suunnitteluperiaatteiden että kunnan oleellisten tarpeiden näkökulmista. Yhtenäinen lippu- ja informaatiojärjestelmä bussi- ja junaliikenteen osalta luo suunnittelulle erilaisen lähtökohdan kuin nykyinen bussi- ja junaliikenteen matkustajan kannalta pitkälti erillisinä pitävä joukkoliikennejärjestelmä. Junaliikenteeseen ei tässä vaiheessa ole oletettu yleisen tason muutoksia.

Linjastorakenteen runko muodostuu pääradan ja kehäradan junatarjontaan tukeutuvasta liittynän mahdollistavasta linjastosta. Se sisältää myös arkipäivien suorat Helsingin suunnan bussiyhteydet Tuusulanväylän käytävässä, jotka haarautuvat Hyrylän pohjoispuolella Kellokosken ja Jokelan suuntiin. Tuusulan sisäinen linjasto noudattelee nykyistä mallia. Luonnosta on hyödynnetty kustannusten arvioinnissa.

Luonnoksessa bussiliikenteen perustarjontaa Etelä-Tuusulaan tuo Keravan asema-Hyrylä-Riihikallio/Lahela-Kehärata (Aviapolis) -liikenne. Lähtöjä olisi arkipäivisin puolentunnin välein tai tiheämmin, viikonloppuisin pääasiassa noin puolentunnin-tunnin vuorovälillä. Helsinki-Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski -käytävään on luonnosteltu tarjonta, jolla hoidetaan arkiyhteydet mm. Järvenpään suuntaan noin tunnin vuorovälillä sekä viikonlopputarjonta Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski -osuudella noin puolentoistatunnin vuorovälillä. Tuusulanväylän käytävässä Helsingin kantakaupunki-Hyrylä -yhteysvälillä liikennöidään ruuhkaliikenteen suoria vuoroja. Vuorotiheys on 15–20 min tasoa. Näiden vuorojen jatkeita ajetaan valikoidusti Jokelan tai Kellokosken suunnille muuta joukkoliikennetarjontaa täydentävinä. Viikonloppuisin yhteydet Hyrylän alueelta ja Kellokoskelta Helsingin suuntaan perustuisivat liityntäyhteyksiin (yhteydet Hyrylästä Keravalle, kehäradalle ja Järvenpäähän sekä Kellokoskelta yhteydet Järvenpäähän ja Hyrylään).

Koulumatkaliikennettä paikallisesti palvelevien vuorojen tarjonta on luonnoksessa pidetty nykytasolla - Hyrylän ympäristössä Lahelan, Nahkelan ja Rusutjärven sekä Tuusulanjärven länsipuolen nykytarjonta, Kellokosken suunnalla Järvenpää-Kellokoski-Linjamäki-Purola -tarjonta, Jokelan eteläpuolella Vanhakylä-Jokela -tarjonta. Linja-autoliikenteen yhteydet Tuusulasta Nurmijärvelle, Mäntsälään ja Hyvinkäälle muodostuisivat em. liikennepalveluiden laajennuksina. Ne edellyttävät toimivaltaisten viranomaisten (ELY-keskus, HSL) yhteistyötä ja yhteishankintoja. Linjastorakenteen kokonaisuuteen on sisällytetty myös nykyisen Sampo-tarjonnan volyymin mukainen kutsujoukkoliikennetarjonta.

Tarkennukset arvioon HSL-jäsenyyden vaikutuksista joukkoliikenteen käyttäjille

Liityntälinjastossa laaja liikennöinti-aika, tasainen tarjonta sekä täsmällisyys olisivat keskeisiä palvelutasoa luovia tekijöitä. Helsingin suunnan ruuhkabussiliikenteen vuorotiheys olisi nykytyyppinen vaikka Helsingin niemelle liikennöivän runkobussiliikenteen vuorotiheys laskisi. Tuusulan paikallinen mm. koulumatkaliikennettä palveleva sisäinen linjasto pysyisi lähtökohtaisesti nykyisellään pääkäyttäjryhmänsä tarpeiden mukaisesti.

Liikennöivän bussikalusto olisi ulkoasultaan, ilmeeltään sekä esteettömyydeltään pääasiassa yhtenäistä.

Vuoden 2018 matkalippujen hinnoista nykyisessä bussiliikenteessä, junaliikenteessä tai HSL:n uudessa lippujärjestelmässä ei ole vielä varmuutta. Yleisesti HSL-jäsenyyden myötä tuusulalaisten joukkoliikennematkustamisen asiakashinnoissa tapahtuisi nykytilanteeseen verrattuna todennäköisesti sekä hinnan laskua että nousua riippuen matkustuksen suuntautumisesta, matkustajan mahdollisesta alennusryhmästä ja matkustamisen säännöllisyydestä sekä käytetystä joukkoliikennekulkumuodosta. Mikäli joukkoliikennematka sisältää joukkoliikennevälineen vaihdon HSL-alueella, matkan asiakashinta laskee käytännössä kategorisesti nykytilanteeseen verrattuna.

Säännöllisesti matkustavilla matkalippujen hintamuutokset koskisivat selvimmin Pohjois-Tuusulan matkustajia, joiden matka sisältää junaosuuden. Heidän matkalippujensa hinnat pääasiassa laskisivat. Etelä-Tuusulassa puolestaan asetelma olisi monisyysempi. HSL-vyöhykelippu Tuusulan ja Helsingin niemen välillä (vyöhykelippu ABCD) olisi aikuiselle asiakkaalle arvokkaampi kuin nykyinen kunnan tukema bussiliikenteen runkolippu (Tuusulalippu). Em. HSL-vyöhykelippu olisi kuitenkin nykyistä bussiliikenteen runkolippua edullisempi alennusryhmäkäytäntöjen vuoksi lapsille, opiskelijoille ja osalle eläkeläisistä. Kansaneläkettä saaville eläkeläisille em. vyöhykelipun asiakashinta olisi nykyisen Tuusulalipun hintatasoa.

Nykyinen bussiliikenteen runkolippu (Tuusulalippu) ainoana lipputuotteena palvelee hyvin maantieteellisesti rajallista liikennekäytävää matkustettaessa Helsingin niemelle tai Vantaan alueelle. HSL-jäsenyyden ja yhtenäinen lippujärjestelmä tekisivät pääkaupunkiseudun suunnalla joukkoliikenteellä liikkumisen selvästi nykyistä monipuolisemmaksi ja useimmissa tapauksissa muuttaisi matkustamisen hintaa asiakkaan kannalta kokonaisuutena nykyistä edullisempaan suuntaan. HSL-lippuvalikoiman arvolipun voi myös arvioida lippulajina nousevan merkittäväksi tuusulalaisten joukkoliikenteen käytössä. Matkakortille ladattua euromääräistä arvoa voi käyttää satunnaisemman matkustamisen maksamiseen tai muutaman vyöhykkeen kausilipun voimassa oloalueen laajentamiseen satunnaisemmilla matkoilla. Arvolipun käyttö useissa tapauksissa laskisi matkustamisen asiakashintaa verrattuna nykyisiin kertalippuhintoihin.

HSL-jäsenyyden laajentaminen HSL:n reittioppaan ja informaatiopalvelut uuteen jäsenkuntaan. Pääkaupunkiseudun kulkusuunnan osalta verrattuna nykytilanteeseen HSL-infojärjestelmän tarjoaisi kaiken joukkoliikennetiedon yhden järjestelmän kautta. Myös käyttäjävuorovaikutus olisi liikennettä suunnittelevan ja hankkivan HSL:n tehtävä.

HSL-jäsenyyden vaikutukset kunnalle

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskeva yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä. Kuntayhtymä määrittää perussopimuksessa, jonka voimassa oleva versio on tullut voimaan 1.1.2012. Kuntayhtymän ylintä päätäntävaltaa käyttää yhtymäkokous. Kuntayhtymän hallituksen tehtävänä on vuotuisen toimintaan liittyvä kuntayhtymän edunvalvonta sekä toiminnasta päättäminen.

Tuusulan kunta on yhdessä muiden HSL:een kuulumattomien Helsingin seudun kuntien kanssa mainittu perussopimuksessa kuntana, joka voi kuulua HSL:een. Jäsenyyden oleellisia edellytyksiä ovat, että kuntayhtymän toimialue säilyy liittymisen jälkeen toiminnallisesti tarkoituksenmukaisena ja että jäseneksi liittyvä kunta hyväksyy perussopimuksen.

HSL järjestää mm. matkalippujen myynnin, liikenteen suunnittelun, liikenteen hankinnan sekä asukasvuorovaikutuksen. Kunta osallistuu ja ohjaa tarjonnan suunnittelua. Kunnan suora vaikutusmahdollisuus matkalippujen valikoimaan ja hinnoitteluun olisi rajallinen HSL-lippujärjestelmän luonteen vuoksi.

HSL-jäsenyyden kustannusvaikutusta Tuusulalle muodostuisi ensisijaisesti kuntaosuudesta, josta tehtyjä arvioita on tarkennettu. Tuusulan laskennallinen HSL-kuntaosuus olisi noin 3,04 M€(alv 0 %)/vuosi. Laskennassa tehtyihin oletuksiin liittyy epävarmuuksia, joista selvimmäksi on jäänyt matkustuksen määrällinen kehittyminen. Esimerkiksi matkustuksen lisääntyminen +10 % nostaa kuntaosuutta puolestaan laskennallisesti +0,5 M€ Myös matkustuksen ohjautuminen bussi- ja junaliikenteen kesken muuttaa kuntaosuuslaskennan yksityiskohtia ja vaikuttaa lopputulokseen, tn. em. summia vähäisemmässä määrin. HSL:n perussopimuksessa edellytetty peruspääoman kertaluonteinen maksu on Tuusulalle noin 320 000 €

Liikennejärjestelmän kannalta niin Tuusulassa kuin Helsingin seudulla tulee tavoitella joukkoliikenteen käytön lisääntymistä, koska se todennäköisesti vähentää henkilöautoilua ja helpottaa tie- ja katukapasiteetin riittävyteen liittyviä ongelmia. HSL-jäsenyys tuo välillisesti todennäköisesti esiin Tuusulaan liittyvää joukkoliikennekysyntää, johon kunnalla tai muilla kunnan alueella operoivilla joukkoliikennetoimijoilla ei nykyisin ole mahdollisuutta vastata. Joukkoliikenteen toimivuuden ja käytettävyyden kannalta HSL-jäsenyys todennäköisesti parantaa kunnan imagoa sekä lisää yleisesti kunnan houkuttelevuutta.

Tuusulan alueen joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittäminen tulee nykyistä tasoa kattavammin ottaa kunnan investointikohteeksi. Esimerkiksi pysäkkien ja liityntäpysäköinnin kehittäminen parantaa joukkoliikenteen käytön edellytyksiä. Panostus linja-autokaluston pysäköinti sekä -varikkotoimintojen olosuhteisiin vaikuttaa puolestaan todennäköisesti myönteisesti liikenteen järjestämisen kustannuksiin.

Tulevat vuodet edellyttävät kunnalta panostusta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tuusulan väestönkasvun ennustetaan olevan yleisesti noin 1,6 % vuositasoa vuoteen 2025 asti ja nousevan tämän jälkeen tasolle noin 1,9 % vuodessa vuoteen 2040. Vuoteen 2025 kunnan väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 45 000 asukkaaseen ja vuoteen 2040 mennessä noin 57 500 asukkaaseen. Vuoteen 2025 ennakoidusta väestökasvusta pääosa (n. 4 000 asukasta) sijoittuu Hyrylän suuralueelle, noin 1 600 asukasta Jokelan suuralueelle ja noin 1 000 asukasta Kellokosken suuralueelle. Väestölisäysten myötä mm. liikkumisen hallinnan merkitys lisääntyy ja panostus joukkoliikenteen käytön lisäämiseen yksityisautoilun sijasta on oleellista taajamien houkuttelevuuden, niiden liikenneympäristön toimivuuden sekä palveluverkon toiminnan kannalta.

Asian käsittelyn eteneminen

Tuusulan HSL-jäsenyys muuttaa selvästi kunnan alueen joukkoliikennepalveluiden hallinnointia sekä niiden suunnittelua, hankintaa ja toteuttamista. Jäsenyys kasvattaa merkittävästi kunnan rahoitusta seudun joukkoliikennejärjestelmälle. Tuusulaan liittyvän joukkoliikennematkustuksen kokonaisuu- den kannalta vaadittavan rahoituksen tasoa ei voi kuitenkaan pitää kohtuut- tomana.

Koska merkittävä osa tuusulalaisten liikkumisesta suuntautuu nykyisiin HSL-kuntiin tai on kunnan sisäistä, HSL-jäsenyydestä seuraava liikennetar- jonnin yhteissuunnittelu, järjestäminen sekä matkalippujärjestelmän sekä joukkoliikenneinformaation yhtenäistyminen nykyisen HSL:n kanssa on jä- senyyden keskeinen etu. Myös nähtävillä olevassa tulevaisuudessa tuusula- laisten liikkuminen ja Tuusulaan ulkopuolelta saapuvat matkustus on suurel- ta osin Tuusulan ja nykyisten HSL-kuntien välistä. HSL-jäsenyys tukee kun- nan tulevaa kehitystä. HSL-jäsenyys vaikuttaa seudun asukkaiden ja yritys- ten näkökulmasta todennäköisesti myönteisesti kunnan imagoon.

Helsingin seutuun kuuluvalla kunnalla on oikeus liittyä HSL:n jäseneksi edellyttäen, että kuntayhtymän toimialue säilyy liittymisen jälkeen toimin- nallisesti tarkoituksenmukaisena ja että jäseneksi liittyvä kunta hyväksyy kuntayhtymän perussopimuksen. Liittymiskysymyksen vieminen päätöksen- teossa eteenpäin edellyttää Tuusulan peruspääoman tarkkaa määrittelyä sekä perussopimuksen muuttamista siten, että kunnasta tulee HSL:n jäsen.

Kuntakehityksen ja tekniikan toimiala esittää, että Tuusulan HSL-jäsenyys 1.1.2018 alkaen otetaan päätettäväksi ja asian yksityiskohtien valmistelua jatketaan.

Lisätiedot: liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso, p. 040 314 3569

Liitteenä:

- Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi 16.9.2015
- Muistio 1.10.2015 Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi
- Muistio 14.12.2015 Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi
- HSL-jäsenyyden edut ja kustannukset 23.3.2016
- HSL perussopimus 1.1.2012 sisältö
- HSL perussopimus 1.1.2012 liite
- Tuusulan kunnan HSL-jäsenyyden vaikutusarvioiden syventä- minen 14.11.2016

Ehdotus

Ytp

Tekninen lautakunta päättää

- ehdottaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018

- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Puheenjohtajan avattua asiassa keskustelun Raimo Stenvall Jari Raidan kannattamana esitti seuraavaa:

HSL – jäsenyyden kustannusvaikutuksista Tuusulalle muodostuisi ensisijaisesti kuntaosuudesta, josta tehtyjä arvioita on tarkennettu. Tuusulan laskennallinen HSL – kuntaosuus olisi noin 3,04 milj. €alv 0 %/vuosi. Laskennassa tehtyihin oletuksiin liittyy epävarmuuksia, joista selvimmäksi on jäänyt matkustuksen määrällinen kehittyminen. Esimerkiksi matkustuksen lisääntyminen +10 % nostaa kuntaosuutta puolestaan laskennallisesti +0,5Meur. Myös matkustuksen ohjautuminen bussi- ja junaliikenteen kesken muuttaa kuntaosuuslaskennan yksityiskohtia ja vaikuttaa lopputulokseen, tn. em. summia vähäisemmässä määrin. HSL:n perussopimuksessa edellytetty peruspääoman kertaluonteinen maksu on Tuusulalle noin 320.000€`

Esitän hylkäämistä edellä mainituin perustein.

Koska oli tehty kannatettu muutosesitys, puheenjohtaja esitti toimitettavaksi asian ratkaisemiseksi nimenhuutoäänestyksen. Äänestysesitykseksi hyväksyttiin puheenjohtajan esitys, jonka mukaan pohjaehdotusta kannattavat äänestävät ”jaa” ja Stenvallin muutosesitystä kannattavat äänestävät ”ei”.

Suoritetussa äänestyksessä pohjaehdotusta kannattivat jäsenet Auranen, Harju, Kiuru, Bergman, Pulska, Sulander, Vilen ja Ahonen ja Stenvallin muutosesitystä kannattivat jäsenet Raita, Stenvall ja Vähätalo.

Puheenjohtaja totesi teknisen lautakunnan päättäneen äänin 8 – 3 hyväksyä asiassa esittelijän ehdotuksen.

Päätös Tekninen lautakunta päätti

- ehdottaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että

HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen

- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Lisäksi tekninen lautakunta päätti tarkastaa ja hyväksyä tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Jukka-Matti Laakso oli asiantuntijana kokouksessa.

Jari Raita ilmoitti päätöksestä seuraavan eriävän mielipiteen:

- ”– päätösvalta valuu pois Tuusulan kunnalta Helsingille
- kustannus ei ole staattinen ja kunnan mahdollinen tuleva kulu on siten täysin ennakoimatonta.
 - vuosimaksu tulee kasvamaan erilaisten HSL:n investointien takia
 - Tuusulan maksut HSL:n vaatimusten mukaisen infran suhteen kuten pysäkkien osalta on täysin auki.
 - Maakuntahallinnon velvollisuudet, kuten joukkoliikenteen alueellinen järjestäminen vahvistuu jo vuosina 2019–2020.
 - uusi kuntalaki velvoittaa parempaa kansalaisvaikuttamista, johon Tuusulan kuntakin on sitoutunut. On kyseenalaista kuinka kuntalainen pääsee vaikuttamaan Helsingin alaiseen joukkoliikennöintiin. Tuusulan äänivaltaosuus tulisi olemaan noin 3 %, kun yhtymäkokouksesta puhuttaessa.
 - HSL:n arvio liikennemääristä perustuu 2017 arvioituun tasoon, joka tulee olemaan alhaisempi kuin 2016.
 - Tekniseen lautakuntaan ei ole tuotu HSL:lle vaihtoehtoa! Tarkastelusta puuttuu vaihtoehdot kokonaan.”

Khall § 449/28.11.2016

Ehdotus
Kj Kunnanhallitus päättää

- merkitä asian tässä vaiheessa tiedoksi
- pitää asiaa koskevan iltakoulun 19.12.2016

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Kkl § 154/30.11.2016

Tuusulan kunnassa, ja erityisesti Hyrylän ympäristössä, on merkittävästi uusia maankäyttösuunnitelmia, joilla tavoitellaan väestönkasvua ja kunnan ja palveluiden kehittymistä. Kunnan kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden näkö-

kulmasta toimivan ja kuntalaisia palvelevan joukkoliikenteen kehittäminen on kasvun ja kehittymisen kannalta välttämätöntä. Tuusulasta suuntautuu runsaasti työmatkaliikennettä pääkaupunkiseudulle ja väestönkasvu lisää tätä liikennettä edelleen nykyisestä. Ilman joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvamista autoliikenteen ruuhkat lisääntyvät entisestään, mikä heikentää kuntalaisten arjen sujuvuutta ja vähentää Tuusulan houkuttelevuutta asuinpaikkana.

Nykyinen joukkoliikenne perustuu pitkälti Helsingin keskustaan suuntautuviin suoriin linja-autolinjoihin sekä Jokelasta junayhteyteen. Kuntalaisten työmatkat suuntautuvat kuitenkin paitsi Helsingin keskustaan, niin myös muualle pääkaupunkiseudulle. Joukkoliikenteen käyttö muualle kuin Helsingin keskustaan edellyttää tällä hetkellä usean eri lipputyypin hankkimista ja aikataulutietojen etsimistä eri kanavista. Kuntalaisen näkökulmasta yhtenäinen lippu- ja informaatiojärjestelmä pääkaupunkiseudun kanssa parantaisi liikkumisen suunnittelua ja helppoutta ja toimisi kunnan houkuttelevuutta ja kilpailukykyä parantavana tekijänä. Joukkoliikenteen vuorovälin tihentäminen ja liikennöinti-aikojen laajentaminen tulee tulevaisuudessa johtamaan raideliikenteeseen tukeutuvan syöttöliikenteen lisääntymiseen riippumatta joukkoliikenteen hankinta- ja hallintomallista. Tässä tilanteessa lippuyhteyksien kehittäminen on joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta välttämätöntä.

Liikkuminen ja liikkumispalvelut tulevat lähitulevaisuudessa kokemaan suuria murroksia. Erilaisia liikkumispalveluita ja MaaS-konseptin mukaisia toimintamalleja sekä automaattiliikennettä kehitetään jatkuvasti. Näiden kehittyminen tulee vaikuttamaan tulevaisuudessa myös ns. perinteisen joukkoliikenteen järjestämiseen. Edellä mainittujen rooli tulee kuitenkin rajoittumaan pääasiassa lyhyen matkan palveluliikenteeseen, haja-asutusalueen liikenteeseen sekä rajoitetussa määrin asuinalueiden syöttöliikenteeseen. Näillä ei tule olemaan merkittävää vaikutusta suurten matkustajavirtojen joukkoliikenteen runkoyhteyksiin ja ne on sovittavissa muuhun joukkoliikennejärjestelmään riippumatta joukkoliikenteen hankinta- ja hallintomallista.

Lisätiedot: liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso, p. 040 314 3569
suunnitteluinsinööri Heikki Väänänen, p. 040 314 3522

Liitteenä:

- Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi 16.9.2015
- Muistio 1.10.2015 Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi
- Muistio 14.12.2015 Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi
- HSL-jäsenyyden edut ja kustannukset 23.3.2016
- HSL perussopimus 1.1.2012 sisältö
- HSL perussopimus 1.1.2012 liite
- Tuusulan kunnan HSL-jäsenyyden vaikutusarvioiden syventäminen 14.11.2016.

Ehdotus
Kp

Kuntakehityslautakunta päättää

– ehdottaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Päätös Kuntakehityslautakunta päätti

- jättää asian pöydälle ja järjestää HSL-liittymisasiasta kuntalaisille yleisötilaisuuden. Kuntakehityslautakunta päättää kannastaan seuraavassa kokouksessaan 14.12.2016.

Joukkoliikennesuunnittelija Tero Anttila HSL:stä ja liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso olivat asiantuntijoina kokouksessa.

Jäsen Liisa Sorri ja nuorisovaltuuston edustaja Topi Korpinen saapuivat kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 16.15. Suunnitteluinsinööri Heikki Väänänen poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana klo 16.30.

Kkl § 165/14.12.2016

Ehdotus
Kp

Kuntakehityslautakunta päättää

- ehdottaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Puheenjohtajan avattua asiasta keskustelun hän teki Liisa Sorrin ja Margita Winqvistin kannattamana seuraavan muutosesityksen:

”Kuntakehityslautakunta toteaa, että ennen valtuuston päätöstä HSL-liittymisestä on syytä selvittää myös mahdollinen vaihtoehtoinen tapa Tuusulan joukkoliikenteen kehittämiseksi HSL:n sijasta tai rinnalla.

Tuusulan joukkoliikennestrategiassa 2015 tällaisina tapoina on esitetty mm MaaS-toimintamalli. Valtuuston 7.12.2016 hyväksymässä talousarviossa varaudutaan myös digitalisaatioon liikkumisessa erilaisine uusine toimintamuotoinen.

Lisäksi Kuntakehityslautakunta on 6.4.2016 HSL-käsittelyn yhteydessä esittänyt myös muiden vaihtoehtojen selvittämistä, tätä ei ole kuitenkaan tehty.”

Koska oli tehty kannatettu muutosesitys, puheenjohtaja esitti toimitettavaksi asian ratkaisemiseksi nimenhuutoäänestyksen. Äänestysesitykseksi hyväksyttiin puheenjohtajan esitys, jonka mukaan esittelijän ehdotusta kannattavat äänestävät ”jaa” ja Salosen muutosesitystä kannattavat äänestävät ”ei”.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 4 ei-ääntä Maula, Sorri, Winqvist ja Salonen ja 7 jaa-ääntä Heikkinen, Koivunen, Lundberg, Palomäki, Peltonen, Winqvist ja Sjöblom.

Puheenjohtaja totesi esittelijän ehdotuksen tulleen äänin 7-4 kuntakehityslautakunnan päätökseksi.

Päätös

Kuntakehityslautakunta päättää

– ehdottaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Neuvottelutauko klo 18.10–18.21.

Sorri, Winqvist sekä puheenjohtaja ilmoittivat jättävänsä asiasta eriävän mielipiteen:

”Jätämme eriävän mielipiteen kuntakehityslautakunnan päätökseen.

Mielestämme ennen valtuuston päätöstä HSL-liittymisestä on syytä selvittää myös mahdollinen vaihtoehtoinen tapa Tuusulan joukkoliikenteen kehittämiseksi HSL:n sijasta tai rinnalla. Kuntakehityslautakunta on 6.4.2016 HSL-käsittelyn yhteydessä esittänyt myös muiden vaihtoehtojen selvittämistä, tätä ei ole kuitenkaan tehty, vaan on selvitetty pelkästään HSL-liittymistä.

HSL-liittyminen lisää Tuusulan kunnan joukkoliikennekustannuksia vähintään miljoonalla eurolla vuodessa nykyisestä kahden miljoonan euron tasosta. Tällä miljoonalla eurolla tuusulalaisten liikkumista voidaan parantaa monin muin keinoin paremmaksi ja joustavammaksi.

Tuusulan joukkoliikennestrategiassa 2015 uusina viisaan ja älykkään liikkumisen tapoina on esitetty mm MaaS-toimintamalli tulevina hankkeina. Valtuuston 7.12.2016 hyväksymässä talousarviossa varaudutaan myös digitalisaatioon liikkumisessa erilaisine uusine toimintamuotoineen. Tuusulan kunta on johdonmukaisesti edennyt useissa päätöksissään uusien liikkumisen tapojen tiellä. Tässä HSL-selvityksessä kaikesta tästä huolimatta liikkumisen maailma nähdään pelkästään yksityisautoilun ja joukkoliikenteen kautta. Liikkumisen murros on menossa. Valitettavasti Tuusulassa tätä ei ymmärretä eikä uskalleta rohkeasti edetä liikkumisen murroksessa kunta-alaisten liikkumisen parantamiseksi tehokkaalla ja taloudellisella tavalla.”

Maula ilmoitti jättävänsä asiasta eriävän mielipiteen:

”Kunnan joukkoliikennebudjetti on nyt n. 2 milj. eur
Laskennallinen HSL-kuntaosuus olisi nyt n. 3,04 milj. eur.
Kustannus ei ole staattinen, jos matkustajamäärät kasvavat esim. 10%, kuntaosuus kasvaa laskennallisesti n. 0,5 milj.eur, jos matkustajamäärät laskevat maksu pienenee.
Peruspääoman kertaluonteinen maksu Tuusulalta on 320 000 eur.
Tästä yhtälöstä seuraa n. 1 milj. eur lisälasku kunnalle, samalla määrällä joukkoliikennereittejä.
Hinta on kallis saamatta mitään lisää.

Ja pohjaesityksestä puuttuvat vaihtoehdot HSL:lle kokonaan.”

Khall § 3/9.1.2017

Kunnanhallitus piti 19.12.2016 kunnanhallituksen iltakoulun, jossa HSL:n toimitusjohtaja Suvi Rihniemi sekä liittymisselvitykset Tuusulan kunnan ja HSL:n tilaamina laatinut konsultti Jyrki Rinta-Piirto (Strafica Oy) esittelivät asian valmisteluaineistoa. Kunnan liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso kommentoi tilaisuudessa selvitystyötä sekä joukkoliikenteen toimintaympäristön tämän hetken yleistilannetta. Päätöksenteon valmisteluun on liittynyt myös keskustelu asukasvuorovaikutuksesta liittymisselvitysvaiheessa.

Tuusulan kunnan liittymisselvitystyö HSL:een ei ole sisältänyt asukastilaisuuksia tai joukkoliikenteen käyttäjien mielipiteitä selvittäviä työvaiheita. HSL:een aiemmin liittyneissä kunnissa ei ole järjestetty sellaisia kunnan liittymispäätökseen kytkeytyviä yleisötilaisuuksia, joissa HSL olisi ollut mukana.

Kuntalaisten joukkoliikenteeseen ja HSL-liittymiseen liittyvien näkemysten osalta voidaan tarkastella muutaman viime vuoden aikana tehtyjen kuntalaiskyselyjen tuloksia.

Tuusulan kunnan asukkaiden mielipiteitä joukkoliikenteestä on selvitetty muutaman viime vuoden aikana useammassa kyselyssä. Keväällä 2014 toteutettiin kuntalaiskysely Tuusulan palveluista (Ramboll Tuusulan kunnan toimeksiannosta). Kysely oli Tuusulan kunnan verkkosivuilla auki 10.4.–20.4.2014 ja paperikyselyitä oli jaossa kirjastoissa. Kyselyyn kertyi 1169 vastausta. Vastaajien arvioitavaksi esitettiin mm. seuraava väittämä: ”Liikennejärjestelmän kehittämiseen käytössä olevien määrärahojen tulee painotua julkisen liikenteen kehittämiseen, ei niinkään yksityisautoilun sujuvoittamiseen”. Vastauksia kysymykseen annettiin 1 160 ja näistä 775 (n. 67 %) oli lähes tai täysin samaan mieltä väittämän kanssa. Samassa kyselyssä esitettiin myös väittämä: ”Tuusulan tulee liittyä HSL:ään (Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä). Tällöin julkista liikennettä suunniteltaisiin alueella kokonaisuutena. Käytössä olisi HSL-alueen yhtenäinen lippujärjestelmä ja vaihtoyhteydet toimisivat paremmin. Jäsenyys maksaisi reilu 3 miljoonaa vuosittain, nyt kunta käyttää julkisen liikenteen ostoihin ja tukiin noin 800 000 €/vuosittain.” Tätä linjausta arvioitiin 1 161 vastauksessa, joissa 664 (n. 57 %) oltiin lähes tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa.

Vuoden 2016 aikana on laadittu Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely. Työhön liittyi internet-pohjainen kuntalaiskysely 1.-15.3.2016. Tuusulasta kyselyyn saatiin 1 040 vastausta. Kyselyssä esitettiin mm. väittämä ”Joukkoliikennettä ei ole tarvetta kehittää” - vastaajista n. 97 % oli jokseenkin tai täysin eri mieltä. Väittämän ”Joukkoliikennettä pitäisi tukea veroroista nykyistä enemmän” kanssa jokseenkin tai täysin samaa mieltä oli noin 72 % vastaajista. Väittämän ”Käyttäisin enemmän joukkoliikennettä, jos voisin ostaa matkalipun, joka kelpaisi kaikissa lähtö- ja määräpaikan välillä liikennöivissä joukkoliikennevälineissä” kanssa jokseenkin tai täysin samaa mieltä oli noin 61 % vastaajista. Kyselyssä tuusulalaiset antoivat noin 800 avointa, vapaata palautetta, joista on eriteltävissä noin 1 140 erillistä palauteyksityiskohtaa. Palauteyksityiskohdista noin 8 %:ssa oli nostettu esiin. HSL:een liittyminen tai yhtenäinen matkalippujärjestelmä pääkaupunkiseudun kanssa. Muita aiheita, jotka nousivat yhtä usein vastauksissa esille, olivat juna-asemien lakkauttamiset, paikalliset linjastoratkaisut, työmatkaliikenteen järjestelyt sekä kunnan sisäinen joukkoliikenne.

Tuusulassa toteutettiin maaliskuussa 2016 Muuttoliiketutkimus (Taloustutkimus). Tutkimuksen tarkoituksena on tuottaa tietoa Tuusulaan muuttaneista sekä Tuusulasta poismuuttaneista. Muuttoliiketutkimuksen kohderyhmän muodostivat Tuusulaan vuosina 2010–2015 muuttaneet henkilöt ja samana ajankohtana sieltä poismuuttaneet henkilöt. 513 haastattelusta henkilöstä puolet oli alueelle muuttaneita (n=255) ja puolet alueelta poismuuttaneita henkilöitä (n=258). Tuusulaan muuttaneet kokivat uuden asuinpaikkansa ylivoimaisesti suurimmaksi puutteeksi julkisen liikenteen. Siinä löysi parannettavaa kolmannes Tuusulaan muuttaneista. Muita asioita mainitsi parhaimmillaankin vajaat 10 prosenttia vastaajista. Julkinen liikenne sai myös eniten kritiikkiä silloin, kun arvioitiin viihtyisään asuinympäristöön liittyviä tekijöitä. Julkinen liikenne näyttää tutkimuksen mukaan olevan Tuusulan suurin heikkous verrattuna lähikuntiin. Esimerkiksi Tuusulasta Hyvinkäälle, Järvenpää-

hän, Keravalle tai Nurmijärvelle muuttaneista korkeintaan viisi prosenttia nimesi julkisen liikenteen kotikunnassaan parannettavaksi asiaksi.

Alkukesästä 2016 tuusulalaisten käsityksiä kuntapalveluista kartoitettiin Kaupunki- ja kuntapalvelututkimuksessa (FCG). Tutkimuksen tiedonkeruu tehtiin kirjekyselynä touko-kesäkuussa 2016. Tuusulasta tutkimusotos oli 1 000 ja vastauksia saatiin 297. Tutkimuksessa kysyttiin mm. vastaajan arviota kysymykseen ”Miten hyvin julkinen liikenne on hoidettu asuinkunnassa” asteikolla 1 erittäin huonosti – 5 erittäin hyvin. Tuusulalaisten vastaajien (n=283) vastausten keskiarvo oli 2,08. Kymmenen kyselyssä mukana olleen kunnan vastausten keskiarvo oli tässä kysymyksessä 3,02. Tutkimuksessa on lisäksi eritelty tuusulalaisten vastaus kysymykseen sen mukaan ovatko he käyttäneet joukkoliikennettä viimeisten 12 kuukauden aikana. Em. kysymyksen vastausten keskiarvo oli julkista liikennettä käyttäneillä (n=41) 2,00 ja ei-käyttäneillä (n=175) 2,07. Kaupunki- ja kuntapalvelututkimus on aiemmin tehty mm. vuosina 2004, 2006 ja 2011. Tuusulalaisten tyytyväisyys julkisen liikenteen järjestelyihin on laskenut vuodesta 2004 selvästi. Julkisen liikenteen järjestelyjä piti vastaajista hyvinä vuonna 2004 36 %, vuonna 2006 34 %, vuonna 2011 20 % ja vuonna 2016 16 %.

Kuntalaisille suunnattujen tutkimusten ohella loka-massakuussa 2015 on tehty tutkimus ”Kuntien imago tutkimus 2015, elinkeinoelämän mielipiteet” (Taloustutkimus), jolla kartoitettiin elinkeinoelämän edustajien mielipiteitä Tuusulan ja vertailukuntien osalta (toimitusjohtajat ja talousjohtajat, joiden edustamalla yrityksellä on toimintaa Tuusulassa, Tuusula: n=60). Vertailukuntina olivat yli 30 000 asukkaan KUUMA-alueen kunnat: Järvenpää, Kerava, Nurmijärvi, Kirkkonummi ja Hyvinkää. Yksittäisistä imago tekijöistä parhaat arviot Tuusula sai kunnan liikenteellisestä sijainnista ja yhteyksistä, mutta vertailukuntiin verrattuna tästäkin tekijästä annetut arvosanat eivät olleet korkeita (arvosana-asteikko 4–10. Tuusulan keskiarvo 6,93, vertailukunnissa 7,37–7,79). Avoimessa palautteessa Tuusulan sijaintia pidettiin hyvänä, mutta julkisen liikenteen yhteyksiä huonoina.

Liittymisselvitysvaihe HSL:een on täsmentänyt yleisen tason kysymyksiä jäsenyyden vaikutuksista kunnalle ja kuntalaisille, mutta ei vielä ole sisältänyt joukkoliikenteen tarjonnan tarkkaa suunnittelua tai täsmällistä tietoa HSL:n uuden taksajärjestelmän mukaisista matkalippujen hinnoista vuonna 2018. Matkalippujen hintoihin liittyvä päätöksenteko tapahtuu HSL:ssä vuosittain talousarvion yhteydessä. Vuoden 2018 HSL-matkalippujen hinnoittelu päätetään HSL:ssä vuoden 2017 aikana. HSL tarjoaa kulloinkin internetsivuillaan tehtyjen päätösten mukaisen tiedon uudistuvasta taksa- ja lippujärjestelmästä sekä lippu- ja informaatiojärjestelmästä. Mikäli kunta on HSL:n jäsen vuoden 2018 alusta, kunnan internetsivujen joukkoliikenneinformaatiossa vuonna 2017 korostetaan tulevaa HSL:een liittymisen liittyvää taksa-, informaatio- ja lippujärjestelmän muutosta. Tarkkaa informointisuunnitelmaa ei ole tässä vaiheessa laadittu. Edelleen mikäli HSL:een päätetään liittyä, vuoden 2017 aikana suunnitellaan mm. HSL-matkalippujärjestelmän myynti- ja neuvontapalvelut kunnan alueella sekä tarvittavat tiedotusjärjestelyt lippujärjestelmän muutokseen liittyen.

Päätös kunnan liittymisestä HSL:een 1.1.2018 ei välittömästi vuonna 2017 vaikuta joukkoliikenteen tarjontaan. Päättyvien liikennehankintojen arviointia ja uudistamista jatketaan vuonna 2017 nykyisen toimivaltaisen viran-

omaisen eli Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Mikäli kunta on 2018 HSL:n jäsenkunta ja kun tarjonnan laajempia muutoksia lähdetään yksityiskohtaisesti jäsenyyden alkamisen jälkeen suunnittelemaan, projekteihin liittyy HSL:n suunnitteluperiaatteiden mukainen asukasvuorovaikutus, joka mm. kohdentuu tarkempaan suunnittelualueeseen ja yhteysväleihin. Tarjonnan suunnittelu-aikataulu HSL:n toimesta ei ole tässä vaiheessa vielä selvillä.

Tässä vaiheessa esitetään, että HSL-liittymisselvityksen ja siihen liittyvän päätöksenteon tilanne esitetään julkisesti torstaina 19.1.2017 valtuustoinfon yhteydessä ennen liittymispäätöksen viemistä valtuuston päätettäväksi. Esittelytilaisuuden pitopaikka valitaan niin, että esittely voidaan myös lähettää suorana verkkolähetyksenä yleisesti seurattavaksi. Esittelyyn liittyen laaditaan ennakkoon julkaistavaksi tiedote, jossa kuvataan oleelliset tiedot päätettävästä asiasta.

Jotta Tuusulan kunta pystyy käsittelemään liittymiskysymyksen HSL:n edellyttämässä aikataulussa, esitys on, että asia käsitellään kunnanhallituksen kokouksessa 9.1.2017 ja valtuusto kokouksessaan 23.1.2017.

Ehdotus
Kj

Kunnanhallitus päättää ehdottaa valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Päätös

Kunnanhallitus päätti

- ottaa asian valtuuston 13.2.2017 pidettävän ylimääräisen kokouksen esityslistalle
- tehdä päätösehdotuksensa valtuustolle 30.1.2017 pidettävässä kokouksessa
- todeta, että asiasta järjestetään kuntalaisillat seuraavasti:
 - Etelä-Tuusulan kuntalaisilta torstaina 19.1. klo 18 valtuustoasioiden informaatiotilaisuuden yhteydessä Hyrylässä
 - tiistaina 24.1. klo 18 Jokelassa

– keskiviikkona 25.1. klo 18 Kellokoskella.

Jukka-Matti Laakso oli asiantuntijana kokouksessa.

Khall § 23/30.1.2017

Liite nro 23

Ehdotus

Kj

Kunnanhallitus päättää ehdottaa valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Päätös

Kunnanhallitus päätti

- ottaa asian valtuuston 13.2.2017 pidettävän kokouksen esityslistalle
- jättää asian pöydälle ja tehdä ehdotuksen valtuustolle 6.2.2017 pidettävässä kokouksessa.

Jukka-Matti Laakso oli asiantuntijana kokouksessa

Khall § 47/6.2.2017

Siuntion kunta on päättänyt hakea HSL-jäsenyyttä 1.1.2018 alkaen. Päätös on tehty Siuntion kunnanvaltuustossa 30.1.2017. Siuntion kuntaa ei ole mainittu HSL:n nykyisessä perussopimuksessa kuntana, joka voi kuulua HSL-kuntayhtymään. Mikäli Siuntio hyväksytään HSL:n jäseneksi, HSL:n perussopimusta pitää muuttaa vastaamaan uutta tilannetta.

HSL:n valmistelutyön perusteella lähtökohta tässä tilanteessa on se, että Siuntion jäsenyys tuottaa perussopimukseen muutoksia, joiden myötä Helsingin seudun ulkopuolinen kunta voi kuulua HSL:een. Tällaisen kunnan jäsenyyden ehtona tulee olemaan se, että kunta täyttää perussopimuksessa kuvatut jäsenyyden edellytykset.

Tuusulan ja Siuntion oletetusta HSL-jäsenyydestä seuraavat perussopimuksen muutokset kohdistuvat sopimuksessa kohtiin:

1. Luku, Yleistä

- 1 § Kuntayhtymän perustaminen ja jäsenkunnat, 4 § Kuntayhtymän laajeneminen
- 6 § Peruspääoma

3. Luku, Yhtymäkokous

- 12 § Äänivalta

4. Luku, Hallitus

- 15 § Jäsenet

7. Luku, Muut säännökset

- 32 § Voimaantulo ja soveltaminen.

Ehdotus

Kj

Kunnanhallitus päättää ehdottaa valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä.

Puheenjohtajan avattua asiassa keskustelun Salla Heinänen Sanna Kervisen, Kari Frimanin, Päivö Kuusiston ja Aila Koivusen kannattamana esitti, että pohjaesitykseen lisätään, että Tuusulan kunta edellyttää, että suorat bussiyhteydet työmatka-aikaan Helsinkiin turvataan nykyisellään.

Jussi Salonen Liisa Sorrin ja Pasi Huuhtasen kannattamana esitti, että asia palautetaan uudelleen valmisteluun siten, että

- HSL-asia käsitellään valtuuston 13.3.2017 pidettävässä kokouksessa. Tämä aikataulu mahdollistaa Tuusulan liittymisen HSL-kuntayhtymään vuoden 2018 alusta Tuusulan kunnan niin päättäessä. Asian on ilmoittanut HSL:n toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi

- ennen valtuuston käsittelyä Tuusulan KETEK selvittää vaihtoehtoisen Tuusulan sisäisen liikkumisen mallin kustannuksineen ja vaihtoehtoineen. Tämä vaihtoehto on MaaS/Tuup-tyyppinen älykäs viisaan liikkumisen ratkaisu
- samalla Tuusulan kunta edellyttää, että nykyiset suorat linja-autoyhteydet Helsinkiin säilyvät Tuusulassa.

Koska oli tehty kannatettu palautusesitys, puheenjohtaja esitti toimitettavaksi asian ratkaisemiseksi nimenhuutoäänestyksen. Äänestysesitykseksi hyväksyttiin puheenjohtajan esitys, että ne, jotka kannattavat asian käsittelyä tässä kokouksessa, äänestävät ”jaa” ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista uudelleen valmisteluun, äänestävät ”ei”.

Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 jaa-ääntä (Friman, Heinänen, Koivunen, Kuusisto, Sjöblom ja Kervinen) ja 5 ei-ääntä (Salonen, Huuhtanen, Nyman, Seppälä ja Sorri). Puheenjohtaja totesi, että asia käsitellään tässä kokouksessa.

Tämän jälkeen Pasi Huuhtanen Jussi Salosen kannattamana teki seuraavan muutosesityksen:

”Kunnanhallitus esittää valtuustolle pykälän hylkäämistä.

Samalla kunnanhallitus antaa tehtäväksi KETEK-toimialalle valmistella ensi tilassa korkeintaan 300 000 euron suuruisen operatiivisen ohjelman Tuusulan sisäisen liikenteen parantamiseksi siten, että se on valmis toukokuun lopussa 2017.”

Koska oli tehty kannatetut muutosesitykset, puheenjohtaja esitti toimitettavaksi asian ratkaisemiseksi nimenhuutoäänestyksen. Äänestysesitykseksi hyväksyttiin puheenjohtajan esitys, että kunnanhallitus äänestää Salla Heinäsen tekemän muutosesityksen ja Pasi Huuhtasen tekemän muutosesityksen välillä siten, että ne, jotka kannattavat Heinäsen tekemää esitystä, äänestävät ”jaa” ja ne, jotka kannattavat Huuhtasen tekemää esitystä, äänestävät ”ei”.

Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 jaa-ääntä (Friman, Heinänen, Koivunen, Kuusisto, Sjöblom ja Kervinen) ja 5 ei-ääntä (Salonen, Huuhtanen, Nyman, Seppälä ja Sorri). Koska äänestyksen jälkeen kävi ilmi, ettei kukaan kannattanut pohjaehdotusta, puheenjohtaja totesi, että Heinäsen tekemä muutosesitys oli tullut kunnanhallituksen päätökseksi äänin 6–5.

Päätös Kunnanhallitus päätti ehdottaa valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen

- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä
- että Tuusulan kunta edellyttää, että suorat bussiyhteydet työmatka-aikaan Helsinkiin turvataan nykyisellään.

Pasi Huuhtanen ilmoitti päätöksestä seuraavan eriävän mielipiteen:

”Maakuntahallinnon ja liikennekaaren vaikutukset joukkoliikenteeseen: Maakuntahallinnon aloittaessa joukkoliikennetoimijaksi Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen alueella tulee HSL. Muun Uudenmaan osalta nykyinen ELY lakkaa ja kyseinen toiminta siirtyy maakuntahallinnon alle. Maakuntahallinnon rahoitus tulee valtiolta, ja katson että Tuusulan liittyminen jo 2018 alusta olisi lyhytnäköistä ja aiheuttaisi vähintään 1–2 miljoonan satsauksen kuntalaisten verovaroista HSL taskuun. HSL ei myöskään toisi parannuksia poikittaisliikenteeseen eikä sisäiseen liikenteeseen vaan niiden ratkaisut löytyvät Maas / Tuup tyyppisten toimijoiden avulla ja saavutetaan myös mahdollisesti selkeitä kustannussäästöjä ja palvelutason paranemista.

HSL liittymisen vaikutukset Matkahuollon paketti- ja tavaraliikenteeseen: Mikäli Tuusula päättäisi liittyä HSL Matkahuollon paketti ja tavaraliikenne palveluiden liityntäasemaksi muodostuisi Järvenpää ja kyseiset palvelut oleellisesti heikkenisivät ja vähenisivät Tuusulan alueella. Tällä olisi huomattavia vaikutuksia alueen yritysten ja kansalaisten tavarapalveluihin. Huomattava osa kyseisistä palveluista on viime aikoina siirtynyt postista Matkahuollon kautta kulkeviksi.

HSL liittymisen kustannukset ja vaikutus kuljetusyrityksiin: 2016 joukkoliikennebudjettiin tehdystä 1,9 miljoonan lisämäärärahasta jäi 2016 käyttämättä miljoona euroa. Tämä johtui paikallisten toimijoiden tarjousten kilpailukykyisyydestä. HSL alueella paikalliset yksityiset liikennöitsijät menettäisivät merkittävästi vuoroja ja niiden liiketoiminta heikkenisi oleellisesti.

Joukkoliikenteen vuosikustannukset olisivat siis kaksinkertaiset nykyiseen verrattuna HSL:ään liittyessämme. Toteutuneet 2016 1,6 miljoonaa. 2018 HSL kustannukset vähintään 3,2 miljoonaa.”

Jussi Salonen ja Liisa Sorri ilmoittivat päätöksestä seuraavan eriävän mielipiteen: Jätämme eriävän mielipiteen kunnanhallituksen päätökseen:

”Mielestämme asia olisi pitänyt käsitellä kunnanvaltuuston 13.3.2017 pidettävässä kokouksessa. Tämä aikataulu mahdollistaa Tuusulan liittymisen HSL-kuntayhtymään vuoden 2018 alusta Tuusulan kunnan niin päättäessä. Asian on ilmoittanut HSL:n toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi.

Ennen tätä valtuuston käsittelyä Tuusulan KETEK olisi pitänyt selvittää vaihtoehtoisen Tuusulan sisäisen liikkumisen mallin kustannuksineen ja vaihtoehtoineen. Tämä vaihtoehto on MaaS/Tuup tyyppinen älykäs viisaan liikkumisen ratkaisu. Kuntakehityslautakunta on 6.4.2016 HSL-käsittelyn yhteydessä esittänyt myös muiden vaihtoehtojen selvittämistä, tätä ei ole kuitenkaan tehty, vaan on selvitetty pelkästään HSL-liittymistä. Sama vaihtoehtojen tarkastelun vaatimus on ollut myös kunnanhallituksen kanta.

Tuusulan joukkoliikennestrategiassa 2015 uusina viisaan ja älykkään liikkumisen tapoina on esitetty mm MaaS-toimintamalli tulevina hankkeina. Valtuuston 7.12.2016 hyväksymässä talousarviossa varaudutaan myös digitalisaatioon liikkumisessa erilaisine uusine toimintamuotoineen. Tuusulan kunta on johdonmukaisesti edennyt useissa päätöksissään uusien liikkumisen tapojen tiellä. Tässä HSL-liittymiselvityksen prosessissa kaikesta tästä huolimatta liikkumisen maailma nähdään pelkästään yksityisautoilun ja joukkoliikenteen kautta. Liikkumisen murros on menossa. Valitettavasti Tuusulassa tätä ei ymmärretä eikä uskalleta roh-

keasti edetä liikkumisen murroksessa kuntalaisten liikkumisen parantamiseksi tehokkaalla ja taloudellisella tavalla.

HSL-liittyminen lisää Tuusulan kunnan joukkoliikennekustannuksia vähintään 1,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Tällä rahamäärällä tuusulalaisten liikkumista voidaan parantaa monin muin keinoin paremmaksi ja joustavammaksi ennen kaikkea visaisimman ongelmamme sisäisen liikkumisen parantamiseksi. HSL ei pysty Tuusulan sisäistä liikkumista parantamaan, vaan Tuusula pystyy tämän parhaiten ja taloudellisesti hoitamaan yhteistyössä viisaan liikkumisen/liikkumisen palveluiden (MaaS) toimijoiden kanssa.”

Ari Nyman ja Ilkka Seppälä ilmoittivat päätöksestä seuraavan eriävän mieltipiteen:

”HSL liittyminen on tuusulalaisille liian kallis. Lisäkustannus olisi 1–2 milj. e/vuodessa ja lisäksi suorat yhteydet linja-autoilla Helsinkiin häviäisivät muutamassa vuodessa. Lisäksi ”älykäслиikenne” on tulossa uudistamaan koko joukkoliikenteen.”

Jukka-Matti Laakso oli asiantuntijana kokouksessa.

Kokous keskeytettiin tauon ajaksi klo 20–20.25.

Valt § 17/13.2.2017

Liite nro 17

Ehdotus

Valtuusto päättää

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämällä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä
- että Tuusulan kunta edellyttää, että suorat bussiyhteydet työmatka-aikaan Helsinkiin turvataan nykyisellään.

Puheenjohtajan avattua asiassa keskustelun Pasi Huuhtanen Eetu Niemelän, Ari Nymanin, Jari Raidan, Antti Seppälän, Jussi Salosen, Raimo Stenvallin, Timo Huhtaluoman, Liisa Sorrin, Ilkka Seppälän, Ritva Hyypijevin, Matti Alangon, Veikko Seunan ja Aarno Järvisen kannattamana teki seuraavan palautusesityksen:

”Esitän HSL-asian palauttamista uudelleen valmisteluun niin, että varsinainen liittymispäätös tuodaan uuden valtuuston käsittelyyn viimeistään 2018 alussa. Uudelleen valmistelussa on selvitettävä Maas ja Tuup tyypisten pal-

veluiden yhteensovittaminen mahdolliseen liittymiseen HSL-alueeseen sekä mihin pitkänmatkan linja-autovuoroihin pitää tehdä u-liikennesopimuksia HSL:n ja liikennöitsijän välillä. Selvitettävä on myös, miten lähijunaliikenne toteutetaan liittyessämme HSL-alueeseen / ollessamme HSL-alueen ulkopuolella. Mihin asti HSL:n järjestämä paikallis lähijunaliikenne ulottuu 2018–2020 aikana ja miten hoidetaan rajapinnat jäsenyys/ei-jäsenyys? Mikä on lippujen subventointiaste Tuusulalle HSL-alueella?”

Koska oli tehty kannatettu palautusesitys, puheenjohtaja esitti toimitettavaksi asian ratkaisemiseksi nimenhuutoäänestyksen. Puheenjohtaja esitti, että ne, jotka kannattavat asian käsittelyä tässä kokouksessa, äänestävät ”jaa” ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi, äänestävät ”ei”.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 29 jaa-ääntä ja 22 ei-ääntä. Puheenjohtaja totesi, että asia käsitellään tässä kokouksessa.

Äänestysluettelo liitteenä nro 17A

Jussi Salonen Liisa Sorrin, Antti Seppälän, Jari Raidan, Pasi Huuhtasen ja Timo Huhtaluoman kannattamana esitti, että

- Tuusulan kunta ei liity Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymään tässä vaiheessa
- määrittellään tuusulalaisten liikkumiselle visio ja konkreettiset tavoitteet Tuusulan vuonna 2015 hyväksytyyn joukkoliikennestrategian pohjalta
- asia tuodaan valtuuston käsittelyyn uudestaan vuoden 2017 aikana siten, että Tuusulan KETEK selvittää vaihtoehtoisen Tuusulan sisäisen liikkumisen mallin kustannuksineen ja vaihtoehtoineen. Tämä vaihtoehto voi olla MaaS/Tuup-tyyppinen älykäs viisaan liikkumisen ratkaisu.

Eetu Niemelä esitti, että päätetään pohjaesityksen mukaan, mutta ilman viimeistä ranskalaistaviivaa ”että Tuusulan kunta edellyttää, että suorat bus-siyhteydet työmatka-aikaan Helsinkiin turvataan”. Esitys raukesi kannattamattomana.

Koska oli tehty kannatettu muutosesitys, puheenjohtaja esitti toimitettavaksi asian ratkaisemiseksi nimenhuutoäänestyksen. Puheenjohtaja esitti, että ne, jotka kannattavat pohjaehdotusta, äänestävät ”jaa” ja ne, jotka kannattavat Salosen tekemää muutosesitystä, äänestävät ”ei”.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 31 jaa-ääntä ja 20 ei-ääntä. Puheenjohtaja totesi, että pohjaehdotus tuli kunnanhallituksen päätökseksi äänin 31–20.

Äänestysluettelo liitteenä nro 17B

Päätös Valtuusto päätti

- esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle (HSL), että Tuusulan kunta liittyy HSL:een 1.1.2018
- hyväksyä HSL:n perussopimuksen Tuusulan kunnan jäsenyyden edellyttämillä muutoksilla täydennettynä sillä ehdolla, että HSL:n nykyiset jäsenkunnat hyväksyvät HSL:n muutetun perussopimuksen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään tarvittavat tekniset luonteiset tarkistukset ja muutokset perussopimukseen
- valtuuttaa kunnanhallituksen hyväksymään Tuusulan kunnan peruspääomaosuuden HSL:ssä
- että Tuusulan kunta edellyttää, että suorat bussiyhteydet työmatka-aikaan Helsinkiin turvataan nykyisellään.

Pasi Huuhtanen, Jarno Ruusala, Eetu Niemelä, Jussi Salonen, Matti Alanko, Liisa Sorri, Timo Huhtaluoma ja Mirka Kovalainen ilmoittivat päätöksestä eriävän mielipiteen.

Pasi Huuhtasen eriävä mielipide:

”Katson, että päätöstä tehtäessä ainakin seuraavat asiat olisivat kaivanneet lisäselvitystä ennen päätöksentekoon tuomista:

Maakuntahallinnon ja liikennekaaren vaikutukset joukkoliikenteeseen:

Maakuntahallinnon aloittaessa joukkoliikennetoimijaksi Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen alueella tulee HSL. Muun Uudenmaan osalta nykyinen ELY lakkaa ja kyseinen toiminta siirtyy maakuntahallinnon alle. Maakuntahallinnon rahoitus tulee valtiolta, ja katson että Tuusulan liittyminen jo 2018 alusta olisi lyhytnäköistä ja aiheuttaisi vähintään 1-2 miljoonan satsauksen kuntalaisten verovaroista HSL taskuun. HSL ei myöskään toisi parannuksia poikittaisliikenteeseen eikä sisäiseen liikenteeseen vaan niiden ratkaisut löytyvät Maas / Tuup tyyppisten toimijoiden avulla ja saavutetaan myös mahdollisesti selkeitä kustannussäästöjä ja palvelutason paranemista.

HSL liittymisen vaikutukset Matkahuollon paketti- ja tavaraliikenteeseen:

Mikäli Tuusula päättäisi liittyä HSL Matkahuollon paketti ja tavaraliikenne palveluiden liityntäasemaksi muodostuisi Järvenpää ja kyseiset palvelut oleellisesti heikkenisivät ja vähenisivät Tuusulan alueella. Tällä olisi huomattavia vaikutuksia alueen yritysten ja kansalaisten tavarapalveluihin. Huomattava osa kyseisistä palveluista on viime aikoina siirtynyt postista Matkahuollon kautta kulkeviksi.

HSL liittymisen kustannukset ja vaikutus kuljetusyhtiöihin:

2016 joukkoliikennebudjettiin tehdystä 1,9 miljoonan lisämäärärahasta jäi 2016 käyttämättä miljoona euroa. Tämä johtui paikallisten toimijoiden tarjousten kilpailukykyisyydestä. HSL alueella paikalliset yksityiset liikennöitsijät menettäisivät merkittävästi vuoroja ja niiden liiketoiminta heikkenisi oleellisesti.

Joukkoliikenteen vuosikustannukset olisivat siis kaksinkertaiset nykyiseen verrattuna HSL:ään liittyessämme. Toteutuneet 2016 1,6 miljoonaa. 2018 HSL kustannukset vähintään 3,2 miljoonaa.

Lähijunaliikenne:

HSL järjestämän paikallislähijunaliikenteen ulottuvuus ei ole tiedossa eivätkä sen mahdolliset vaikutukset lipunhintoihin, hsl jäsenmaksuun. Myöskään rajapintojen vaikutuksia kustannuksiin kunnalle / käyttäjälle ei ole riittävästi selvitetty.

Kilpailutus:

Onko hanke kilpailutettu EU säädösten mukaisesti?”

Jarno Ruusalan eriävä mielipide:

”HSL ja perusteet miksi ei:

- HSL kustannus + 1,5 miljoonaa jos nykyinen matkustajamäärä ei lisääny (mitä hyötyä on liittyä jos matkustajamäärä ei lisääny mutta kuluja tulisi lisää)
- jos lisääntyy, em. summa kasvaa kymmenillä prosenteilla
- Tuusulaan on tarjottu uusia älyliikenne alusta-malleja jotka julkaistaan lähi-viikkoina – tässä hankkeessa Tuusula voisi toimia pioneerina ja näyteikkunana jopa maailmalaaajuisesti – näin tiesi palveluntuottaja sanoa
- Tuusulan sisäinen liikenne ei kasva tämän HSL:n myötä ja nimenomaan sitä pitää kehittää ja älyliikenne on ratkaisu
- HSL ei ole tulevaisuuden toimiala koska se ei juurikaan tästä enää kasva, johtuen uusista palvelun tuottajista
- HSL ei tietojen valossa tuo lisää runkolinjoja – tähän kysymykseen ei ole saatu rehellistä vastausta
- Tuusulalaisille voisi tarjota HSL:n sijaan ilmaisia palveluita joka toisi enemmän näkyvyyttä ja todellista hyötyä
- HSL:n kustannukset tulisi kattaa alijäämäisestä budjetista lisävelan otolla tai vero % korotuksella
- kaikki esitetyt laskelmat ovat jo vuosia vanhoja eli nekkään eivät ole ajan tasalla eikä siten voida tietää mitä se todellisuudessa maksaa
- kaiken kaikkiaan HSL ei tuo em. asioihin vedon lisäarvoa tuolle sijoitukselle
- HSL:n päätöksenteko ei ole Tuusulassa, eli vaikuttamaan ei pääse juurikaan.”

Eetu Niemelän eriävä mielipide:

”Kuten asiaa koskevassa keskustelussa toin ilmi, valtuuston päätös § 17 13.02.2017 on mielestäni väärä.

Tuusulan joukkoliikenteelle ei ole määritetty tavoitteita tai visiota, joiden mukaan joukkoliikenne tulee Tuusulassa järjestää. Päätös on myös kuntastrategian vastainen. Lisäksi joukkoliikenteen hankintaa ei ole kilpailutettu eikä järjestämisvaihtoehtoja selvitetty ja näin ollen päätöksenteon perusteeksi ei ole kaikkea tarvittavaa tietoa. Näin ollen päätös on tehty vain mielikuvien ja vaalilupausten perusteella.”

Liisa Sorrin, Matti Alangon, Jussi Salosen ja Timo Huhtaluoman eriävä mielipide:

”Jätämme eriävän mielipiteen kunnanvaltuuston päätökseen:

1

Tuusulan kunnan ei pitäisi liittyä tässä vaiheessa HSL-kuntayhtymään.

2

Tuusulalaisten liikkumiselle on määriteltävä visio ja konkreettiset tavoitteet Tuusulan vuonna 2015 hyväksytyyn joukkoliikennestrategian pohjalta.

3

Asia olisi pitänyt tuoda valtuuston käsittelyyn uudestaan vuoden 2017 aikana siten, että Tuusulan KETEK selvittää vaihtoehtoisen Tuusulan sisäisen liikkumisen mallin kustannuksineen ja vaihtoehtoineen. Tämä vaihtoehto voi olla MaaS/Tuup-tyyppinen älykäs viisaan liikkumisen ratkaisu.

Kuntakehityslautakunta on jo 6.4.2016 HSL-käsittelyn yhteydessä esittänyt myös muiden vaihtoehtojen selvittämistä. Tätä ei ole kuitenkaan tehty, vaan on selvitetty pelkästään HSL-liittymistä. Sama vaihtoehtojen tarkastelun vaatimus on ollut myös kunnanhallituksen kanta.

Tuusulan joukkoliikennestrategiassa 2015 uusina viisaan ja älykkään liikkumisen tapoina on esitetty mm MaaS-toimintamalli tulevina hankkeina. Valtuuston 7.12.2016 hyväksymässä talousarviossa varaudutaan myös digitalisaatioon liikkumisessa erilaisine uusine toimintamuotoineen. Tuusulan kunta on johdonmukaisesti edennyt useissa päätöksissään uusien liikkumisen tapojen tiellä. Tässä HSL-liittymisselvityksen prosessissa kaikesta tästä huolimatta

liikkumisen maailma nähdään pelkästään yksityisautoilun ja joukkoliikenteen kautta. Liikkumisen murros on menossa. Valitettavasti Tuusulassa tätä ei ymmärretä eikä uskalleta rohkeasti edetä liikkumisen murroksessa kuntalaisten liikkumisen parantamiseksi tehokkaalla ja taloudellisella tavalla.

HSL-liittyminen lisää Tuusulan kunnan joukkoliikennekustannuksia vähintään 1,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Tällä rahamäärällä tuusulalaisten liikkumista voidaan parantaa monin muin keinoin paremmaksi ja joustavammaksi ennen kaikkea visaisimman ongelmamme sisäisen liikkumisen parantamiseksi. HSL ei pysty Tuusulan sisäistä liikkumista parantamaan, vaan Tuusula pystyy tämän parhaiten ja taloudellisesti hoitamaan yhteistyössä viisaan liikkumisen/liikkumisen palveluiden (MaaS) toimijoiden kanssa.”

Kim Kiuru, Jukka Ahlgren ja Laura Åvall poistuivat kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana. Kim Kiurun tilalle tuli Sosialidemokraattien 2. varavaltuutettu Nina Kiuru, Jukka Ahlgrenin tilalle tuli Kokoomuksen 1. varavaltuutettu Sari Vilen ja Laura Åvallin tilalle tuli Kokoomuksen 5. varavaltuutettu Arto Nätkynmäki.

Kokous keskeytettiin tauon ajaksi klo 20.25–20.40 ja 21.45–21.55.

ote
Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymä
kuntakehitys ja tekniikka