

Kyrksläotts kommuns utlåtande om det preliminära förslaget till samkommunen HRT:s verksamhets- och ekonomiplan för åren 2023–2025

Samhällstekniska nämnden 25.08.2022

Beredare

trafikplanerare Marko Suni och chef för kommunal teknik Toni Keski-Lusa, fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi

Begäran om utlåtande

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) begär ett utlåtande om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan 2023 - 2025. Utlåtandet ska ges senast 31.8.2022.

I utlåtandet ber man om ställningstagande till följande punkter:

1. Verksamhetsplan

- HRT:s centrala mål och åtgärder för verksamheten under verksamhets- och ekonomiplansperioden i förhållande till strategin
- Bedömning av trafikens servicenivå och ändringarna gällande utbudet och servicenivåerna som planeras på basis av marknadsomdömet

2. Ekonomiplan

- Målen för biljettinkomster under perioden för verksamhets- och ekonomiplanen
- Den acceptabla nivån på kommunandelarna i förhållande till biljettintäkterna
- Täckning av det kommunvisa underskottet/ användning av det kommunvisa överskottet under perioden för verksamhets- och ekonomiplanen

3. Utveckling av prissättningen

- Synpunkt om den utförda utredningen och de olika alternativen till prissättningsmodell

Verksamhets- och ekonomiplan

Återhämtningen från pandemin, den långsamma återhämtningen av passagerarmängderna och ändringen i färdsetten är en betydande utmaning för ordnandet av kollektivtrafik. Passagerarmängderna förutspås i år bli en fjärdedel mindre än före pandemin. De högra bränsle- och elpriserna, som beror på kriget i Ukraina, ökar kostnaderna för kollektivtrafiken. Sammanlagt beräknas dessa prishöjningar öka kostnaderna med 25 miljoner euro i år.

Kollektivtrafikens passagerarmängder uppfyller antagligen inte målen i strategin år 2025 och förutspås underskrida mängderna för år 2019 med 9 procent. Man strävar efter att nå målen i den preliminära ekonomiplanen med åtgärderna som fastställts i produktivetsprogrammet.

Verksamhetsinkomster

HRT:s verksamhetsinkomster ökar år 2023 med 86,7 milj. euro (11,2 %) jämfört med prognosen år 2022 och är totalt 860,6 milj. euro.

Verksamhetsinkomsterna beräknas uppgå till 888,6 milj. € år 2024 och 889,5 milj. € år 2025.

Biljettinkomster

Planen grundar sig på ett scenario där passagerarantalen 2023 är -13 %, år 2024 -11 % och år 2025 -9 % jämfört med nivån 2019.

År 2023 beräknas det ambitiöst inflyta biljettinkomster om 375,1 milj. euro, vilket är endast 2,1 % mindre än år 2019. Biljettinkomsterna utgör 43,6 % av HRT:s verksamhetsinkomster år 2023. Biljettinkomsterna beräknas uppgå till 390,0 milj. € år 2024 och 395,0 milj. € år 2025.

De beräknade biljettintäkterna år 2023 är 71,6 milj. euro större än prognosen, och för att uppnås förutsätts en kritisk granskning av både prisnivån och de övriga prissättningsfaktorerna hösten 2022, då HRT:s styrelse fattar beslut om biljettpriserna för år 2023.

På grund av ändringen av färdställen med anledning av den fortsättningsvis pågående pandemin och de ovan nämnda villkoren gällande prisgranskningen kan ändringarna som påverkar användningen av kollektivtrafiken och biljettanskaffningen på HRT-området inom den närmaste framtiden leda till att biljettintäktsinflödet kan avvika avsevärt från prognoserna.

Kommunandelar

Kommunandelarna år 2023 är totalt 464,2 milj. euro. Med dem täcks 54,7 % av kostnaderna (genomsnittlig subventioneringsprocent).

Det beräknade överskottet 11,9 milj. euro som beräknas inflyta till HRT före utgången av år 2022 föreslås fördelas jämnt över tre verksamhets- och ekonomiplansår.

Övriga inkomster

Statens stöd för kollektivtrafik beräknas åren 2023–2025 vara ca 11,9 milj. euro årligen. Stödet allokteras till medlemskommunerna i förhållande till invånarantalen. Övriga stöd och bidrag bedöms flyta in till ett belopp av 0,3–0,8 milj. euro årligen. Det beräknas komma in kontrollavgiftsintäkter om 4,0 milj. euro åren 2023–2025. Man beräknar få in 3,1 milj. euro i hyresinkomster och 1,9 milj. euro i andra intäkter år 2023.

Verksamhetsutgifter

HRT:s verksamhetsutgifter ökar år 2023 med 97,4 milj. euro (13,0 %) jämfört med prognosen år 2022 och är 849,4 milj. euro. År 2024 beräknas verksamhetsutgifterna uppgå till 876,9 milj. euro och 877,0 milj. euro år 2025.

Köp av tjänster

Utgifterna för köp av tjänster är sammanlagt 815,9 milj. € år 2023, 96,1 % av HRT:s alla verksamhetsutgifter. År 2024 är de 842,9 milj. euro och 842,5 milj. euro år 2025.

Ersättningar som betalas trafikidkarna

Trafikidkarna betalas för operering av kollektivtrafik år 2023 totalt 574,5 milj. euro, vilket är 67,6 % av HRT:s verksamhetsutgifter.

Åren 2023–2025 bedöms de årliga kostnaderna för busstrafiken vara 354–357 milj. euro och för metrotrafiken 59–60 milj. euro. Motsvarande beräknas kostnaderna för spårtrafik till 62–68 milj. euro, kostnaderna för färjtrafik 4–5 milj. euro och kostnaderna för tågtrafik 85–92 milj. euro. Priset på bränsle och energi samt investeringarna, bl.a. metron till Stensvik, nya M300-tågen, depån i Mossberget, snabbspårvägslinjen 550 och depåerna, ökar kostnaderna.

Infraersättningar för kollektivtrafik

Ersättningen till kommunerna för användning av infrastruktur för kollektivtrafik år 2023 är 196,2 milj. euro och de närmaste åren drygt 200 milj. euro. Kostnaderna ökar nästa år med 50 milj. euro på grund av Västmetron och Spårjokern.

Övriga kostnader

År 2023 går det 43,2 milj. euro till andra köptjänster. Av summan går nästan 2/3 till data-, biljett- och informationssystem. Personalutgifterna uppgår till 24,8 milj. euro. Andra verksamhetsutgifter uppstår av material, hyror och övriga utgiftsposter.

Finansieringsintäkter och -kostnader

Den preliminära ekonomiplanen innefattar kostnaderna för budgetlånet om 50 milj. euro som lyftes 2020.

Årsbidraget uppvisar efter finansieringsposterna ett överskott om 11,2 milj. euro och det räcker till för att täcka planenliga avskrivningar (15,1 milj. euro). Underskottet räkenskapsperioden 2023 beräknas vara 4,0 milj. euro, och det kan täckas med överskottet från tidigare år.

Investeringar och avskrivningar

HRT:s investeringsutgifter uppgår till 17,4 milj. € år 2023 och åren 2024–2025 till 9,0–10,4 milj. euro. Under planperioden är avskrivningarna 15,1–16,3 milj. euro per år.

Kyrksläotts kommunandelar

Kyrksläotts kommunandelar utan över-/underskottet från tidigare år är enligt HRT:s verksamhets- och ekonomiplan (som jämförelseuppgift bokslutet 2021 och budgeten 2022):

2021 Bokslut	3,775 milj. €	(31,9 %)
2022 Budget (HRT)	7,670 milj. €	(58,0 %)
2023 Budgetförslag	6,451 milj. €	(47,0 %)
2024 Ekonomiplan	6,426 milj. €	(46,0 %)
2025 Ekonomiplan	6,373 milj. €	(45,5 %)

Enligt HRT:s bokslut 2021, som publicerades våren 2022, fick HRT coronastöd för kollektivtrafik av staten om nästan 87 milj. euro, av vilket ca 3,6 milj. euro allokerades till Kyrksläotts kommunandel, och det blev ett överskott på 2,7 milj. euro 31.12.2021. I slutet av år 2022 beräknas Kyrksläotts kommunvisa överskott enligt HRT:s användningsprognos vara

3,7 milj. euro. Enligt verksamhets- och ekonomiplanen skulle överskottet åren 2023–2025 gottgöras med 1,251 milj. euro årligen i Kyrksläotts kommunandel.

Kyrksläotts kommunandelar åren 2023–2025 med beaktande av överskottet enligt verksamhets- och ekonomiplanen (jämförelseuppgift budgeten 2022):

2022 Budget	7,464 milj. €
2023 Budgetförslag	5,200 milj. €
2024 Ekonomiplan	5,175 milj. €
2025 Ekonomiplan	5,122 milj. €

Det bör beaktas att det råder osäkerhet gällande utvecklingen av passagerarmängderna efter coronasituationen, och det är därför skäl att bereda sig på förändringar.

Prissättningsmodellens effekter på kommunandelarna har inte heller beaktats i HRT:s verksamhets- och ekonomiplan, och dessa kan vara betydande.

Prissättningsmodell 2024

Som en del av biljettkontoprojektet har HRT undersökt alternativa sätt att prissätta användningen av kollektivtrafik. Målet har varit att reda ut om det finns en bättre lösning än den nuvarande zonmodellen som man kunde ta i bruk senast vid ingången av år 2024. I arbetet har granskats olika typers prissättningsmodeller.

Som alternativ framförs jämn prissättning för hela regionen, sammanslagningar av B- och C- eller C- och D-zonerna eller ändring av prissättningen av de nuvarande zonerna. Dessa har en betydande effekt på Kyrksläotts kommunandelar de kommande åren. I utlåtandet tar man ställning till prissättningsmodellen.

Bilaga:

- Kirkkonummen kunnan lausunto_HSL TTS-ehdotus 2023-2025

Tilläggsmaterial:

- Ote pöytäkirjasta, HSL hallitus 14.6.2022 § 65, lausuntopyyntö alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023-2025
- HSL, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025
- HSL, hinnoittelumallien vaikutukset

Föredragande

Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen

Beslutsförslag

Samhällstekniska nämnden beslutar

1

föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger utlåtandet om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan för åren 2023–2025, som finns som bilaga till föredragningslistan

2.

justera denna paragraf vid sammanträdet.

Behandling

Ledamot Aleksander Polkko avlägsnade sig från sammanträdet under föredragande av denna paragraf kl. 19.12.

Kommunstyrelsens ordförande Timo Haapaniemi anlände till sammanträdet under behandlingen av denna paragraf kl. 20.12.

Under diskussionen gavs följande förslag:

1. Saara Brax ändringsförslag: Punkten "Uusi linjasto otetaan käyttöön uuden liikennöintisopimuksen myötä vuoden 2023 alussa. (Den nya linjen tas i bruk i och med det nya trafikeringsavtalet vid ingången av år 2023.) Metron liikennöinti jatkuu vuonna 2023 Kivenlahteen. (Metron fortsätter år 2023 till Stensvik.) Kirkkonummen liityntälinjat liikennöivät jatkossakin Matinkylään ainakin vuoteen 2025 asti ja mahdollisesti pidempään. (Kyrkslätts matarlinjer trafikerar också i fortsättningen till Mattby åtminstone t.o.m. år 2025 och eventuellt längre.)" Utlåtandet om verksamhets- och ekonomiplanen, sida 3. Nämnden beslutar ändra punkten enligt följande: "Uusi linjasto otetaan käyttöön uuden liikennöintisopimuksen myötä vuoden 2023 alussa. (Den nya linjen tas i bruk i och med det nya trafikeringsavtalet vid ingången av år 2023.) Metron liikennöinti jatkuu vuonna 2023 Kivenlahteen. (Metron fortsätter år 2023 till Stensvik.) Kirkkonummi pitää tärkeänä huolehtia jatkossakin siitä, että HSL tarjoaa yhteyksiä, joissa matka-aika ei pääse pitenemään. (Kyrkslätt anser det viktigt att man även i fortsättningen ser till att HRT erbjuder förbindelser som inte förlänger restiden.) Kirkkonummen liityntälinjat liikennöivät jatkossakin Matinkylään ainakin vuoteen 2025 asti ja mahdollisesti pidempään. (Kyrkslätts matarlinjer trafikerar också i fortsättningen till Mattby åtminstone t.o.m. år 2025 och eventuellt längre.)"

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget (1) inte vann understöd, så det förföll.

2. Saara Brax ändringsförslag: Ur utlåtandet stryks uttrycken om att kommunen inte skulle ha nytta av att biljetterna blir billigare. Kommunekonomin de glest bebyggda kranskommunerna håller inte utvecklingen av resandet inom ramen för det nuvarande HRT-avtalet. I stället drar resenärerna och organisationerna på området på många sätt nytta av att biljettpreisen sjunker. Lägre kostnader ökar efterfrågan på resorna och möjliggör bättre kombinerande av egen bil och kollektivtrafik. Dessa fördelar motsvarar HRT:s strategiska riktlinjer. Kommunen är för tillfället en dyrare zon än grannkommunerna, även om det i MBT-planeringen betonas smidighet över kommungränserna. Detta leder till att det är förmånligare att ta sig med egen bil till Esbo även om anslutning på den egna kommunen sida skulle vara mer ekologiskt motiverande. Då kostnaderna emellertid fördelas enligt användningen av kollektivtrafiken, stöder detta en situation där vi betalar för utvecklingen av trafiken på Esbos sida, medan matartrafiken på vår egen kommuns sida inte utvecklas. En ökning av passagerarmängderna erbjuder därmed senare möjligheter att höja servicenivån.

Ronja Karkinen och Sanni Jäppinen understödde Brax ändringsförslag.

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget (2) hade fått understöd, men eftersom nämnden inte enhälligt understödde det måste man rösta om förslaget.

Ordföranden föreslog följande omröstningsproposition: JA = utgångsförslaget, NEJ = Saara Brax ändringsförslag (2). Nämnden godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs följande röster:

5 JA-röster (Josephine Frimodig, Kim Liljequist, Antti Salonen, Jenny Snellman och Matti Kaurila)
5 NEJ-röster (Saara Brax, Pekka Jäppinen, Sanni Jäppinen, Ronja Karkinen och Teemu Kelkka)
0 BLANKA
1 BORTA (Aleksander Polkko)

Ordföranden konstaterade att utgångsförslaget vann eftersom det vid omröstningen gavs 5 JA-röster och 5 NEJ-röster och ordförandens röst avgör.

3. Saara Brax ändringsförslag: I utlåtandet tar man upp följande: Det är viktigt för Kyrksläotts kommun att HRT söker åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken så att kranskommunernas trafik utvecklas medan den ekonomiska bördan hålls på skälig nivå. Kyrksläotts kommun påminner att 70 % av den arbetande befolkningen i kommunen pendlar till andra kommuner, huvudsakligen till huvudstadsregionen. Kollektivtrafik utnyttjas bl.a. mycket av personalen inom hälsovård och skolor, och för dem är det höga biljettpriset betydande. HRT bör mer jämlikt förbättra förutsättningarna för pendling på sitt område, vilket fordrar sökande av nya lösningsalternativ för att regionalt garantera en effektivare och mer ekologisk kollektivtrafik. Kyrksläotts kommun vill lyfta fram att användningen av kollektivtrafik i HRT:s egna avbildningar alltid ökade betydligt då priset sänktes. Dessutom skulle tillväxten riktas till områden för aktiv utveckling med tanke på MBT-avtalet, och de facto gälla dem som gör längre arbetsresor och därmed ha en betydande kilometerinverkan. Med tanke på uppfyllandet av HRT:s mål ska man beakta att det om allokeringen av kostnader i HRT-avtalet bestämts om mera kostnader varje gång antalet passagerare ökar.

Ronja Karkinen och Pekka Jäppinen understödde Brax ändringsförslag.

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget (3) hade fått understöd, men eftersom nämnden inte enhälligt understödde det måste man rösta om förslaget.

Ordföranden föreslog följande omröstningsproposition: JA = utgångsförslaget, NEJ = Saara Brax ändringsförslag (3). Nämnden godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs följande röster:

6 JA-röster (Josephine Frimodig, Teemu Kelkka, Kim Liljequist, Antti Salonen, Jenny Snellman och Matti Kaurila)
4 NEJ-röster (Saara Brax, Pekka Jäppinen, Sanni Jäppinen och Ronja Karkinen)
0 BLANKA
1 BORTA (Aleksander Polkko)

Ordföranden konstaterade att utgångsförslaget vann eftersom det vid omröstningen gavs 6 ja-röster och 4 nej-röster.

4. Saara Brax ändringsförslag: Tarifförnyelserna bedöms ha betydande indirekta konsekvenser med tanke på områdets dynamik. HRT ska genom fortsatta undersökningar närmare utreda vilka följderna är i synnerhet i D-zonen, där ett lägre pris i avbildningarna förutspår resande, markvärde och efterfrågan på bostäder. Det borde också göras avbildningar av de indirekta följderna av kommunalbeskattningen för pendeltrafiken. Man borde dessutom granska utgående från kilometrarna, för påstigning i

kranskommunerna hämtar fler kilometer än i innerstaden, i synnerhet då man får bilisterna att övergå till kollektivtrafik. I marknadsundersökningar ska HRT alltså särskilt fästa uppmärksamhet vid denna målgrupp.

Ronja Karkinen och Pekka Jäppinen understödde Brax ändringsförslag.

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget (4) hade fått understöd, men eftersom nämnden inte enhälligt understödde det måste man rösta om förslaget.

Ordföranden föreslog följande omröstningsproposition: JA = utgångsförslaget, NEJ = Saara Brax ändringsförslag (4). Nämnden godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs följande röster:

6 JA-röster (Josephine Frimodig, Teemu Kelkka, Kim Liljequist, Antti Salonen, Jenny Snellman och Matti Kaurila)

4 NEJ-röster (Saara Brax, Pekka Jäppinen, Sanni Jäppinen och Ronja Karkinen)

0 BLANKA

1 BORTA (Aleksander Polkko)

Ordföranden konstaterade att utgångsförslaget vann eftersom det vid omröstningen gavs 6 ja-röster och 4 nej-röster.

5. Saara Brax ändringsförslag: Sida 4, andra och tredje paragrafen: Kirkkonummen kunta tuo esiin, että HSL:n tulee aktiivisesti seurata Veikkolan U-liikenteen (linja 280) matkustajamääriä ja huolehtia riittävästä palvelutasosta yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. (Kyrksläts kommun lyfter fram att HRT aktivt ska följa med passagerarmängderna på U-linje 280 i Veikkola och ombesörja en tillräcklig servicenivå i samarbete med NTM-centralen i Nyland.) Tarvittaessa HSL:n tulee täydentää hiljaisen ajan merkittäviä palvelutasopuutteita yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. (Vid behov ska HRT i samarbete med NTM-centralen komplettera de avsevärda bristerna i servicenivån gällande den lugna tiden.) HSL:n tulee keskeisissä operatiivisissa kysymyksissä myös informoida kunnan edustajaa HSL:n hallituksessa. (HRT ska i centrala operativa frågor även informera kommunens representant i HRT:s styrelse.) Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että kaikki Kirkkonummea koskevat palvelusomuuksien muutokset suunnitellaan etukäteen yhteistyössä kunnan virkamiesten ja kuntaa HSL:n hallituksessa edustavan luottamushenkilön kanssa. (Kyrksläts kommun anser det viktigt att alla ändringar av servicenivån som gäller Kyrkslätt planeras i förväg i samarbete med kommunens tjänstemän och den förtroendevalda som representerar kommunen i HRT:s styrelse.)

Ronja Karkinen understödde Brax förslag.

Samhällstekniska nämnden godkände enhälligt Brax ändringsförslag (5).

6. Saara Brax ändringsförslag: Följande punkt formuleras om: "Lipun hintojen merkittävä alentaminen ei todennäköisesti ole kehyskunnissa paras keino joukkoliikenteen kehittämiseen. (Att betydligt sänka biljettpriserna är troligen inte det bästa sättet att utveckla kollektivtrafiken i kranskommunerna.) Parempi vaihtoehto olisi tarjonnan lisääminen ja vaihtoyhteyksien sujuvoittaminen. (Ett bättre sätt skulle vara att öka utbudet och göra omstigningsförbindelserna smidigare.)" I hela utlåtandet

bör man omsorgsfullt skilja de ekonomiska frågorna och de praktiska fördelarna av modellen från varandra. Man ska be HRT att i sina fortsatta utredningar göra upp noggrannare bedömningar av de ekonomiska konsekvenserna. Man ska inte förneka reformernas förutspådda nytta - de är obestridligen önskvärda med tanke på utvecklingen av vår kommun, men Kyrksläpps kommun uppmanar HRT att aktivt utreda om staten kunde stöda den gröna övergången genom att ekonomiskt stöda kranskommunerna i genomförandet av reformen tills möjliga dynamiska ekonomiska fördelar konkret realiserar i kommunens ekonomi.

Ronja Karkinen understödde Brax förslag.

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget (6) hade fått understöd, men eftersom nämnden inte enhälligt understödde det måste man rösta om förslaget.

Ordföranden föreslog följande omröstningsproposition: JA = utgångsförslaget, NEJ = Saara Brax ändringsförslag (6). Nämnden godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs följande röster:

5 JA-röster (Josephine Frimodig, Teemu Kelkka, Kim Liljequist, Jenny Snellman och Matti Kaurila)

5 NEJ-röster (Saara Brax, Pekka Jäppinen, Sanni Jäppinen, Ronja Karkinen och Antti Salonen)

0 BLANKA

1 BORTA (Aleksander Polkko)

Ordföranden konstaterade att utgångsförslaget vann eftersom det vid omröstningen gavs 5 JA-röster och 5 NEJ-röster och ordförandens röst avgör.

7. Saara Brax tilläggsförslag: Följande läggs till i utlåtandet: Pelkästään strategista tasoa ajatellen tasatariffimalli tuottaa tietenkin merkittävimmit hyödyt, mutta sen rahoitus Kirkkonummella nykymallissa on erittäin vaikeaa. (Enbart med tanke på den strategiska nivån medför modellen med jämna tariffer förstås de största fördelarna, men finansieringen av den i Kyrkslätt med den nuvarande modellen är mycket svårt).

Sanni Jäppinen och Pekka Jäppinen understödde Brax tilläggsförslag.

Samhällstekniska nämnden godkände enhälligt Brax tilläggsförslag (7).

8. Sanni Jäppinens tilläggsförslag: "Kirkkonummi kannattaa HSL:n strategisia linjauksia saada yhä useammat joukkoliikenteen pariin, mutta kustannusvaikutuksia kuntataosuuksiin tulee vielä tutkia kuntatalouden kannalta" (Kyrkslätt understöder HRT:s strategiska riktlinjer att få allt flera kollektivtrafikanvändare, men kostnadseffekterna på kommunandelarna ska ännu undersökas med tanke på den kommunala ekonomin). Slutet av första stycket på sid. 2 i utlåtandet.

Ronja Karkinen och Saara Brax understödde Sanni Jäppinens tilläggsförslag.

Samhällstekniska nämnden godkände enhälligt Sanni Jäppinens tilläggsförslag (8).

9. Ronja Karkinens tilläggsförslag: Kirkkonummi on hiilineutraalit kunnat - verkoston jäsen ja sitoutunut vähentämään hiilidioksidipäästöjään. (Kyrksläts kommun är medlem av nätverket för kolneutrala kommuner och har förbundit sig till att minska sina koldioxidutsläpp.) Liikenne on merkittävässä roolissa päästöjen lähteenä Kirkkonummella. (Trafiken spelar en betydande roll som utsläppskälla i Kyrkslätt.) Tasahintamalli tekisi joukkoliikenteen käytöstä nykyistä kannattavampaa kirkkonummelaisille ja toisi etua päästötavoitteidemme saavuttamisessa. (Modellen med jämna priser skulle göra användningen av kollektivtrafik lönsammare än idag för Kyrkslätsborna, och vara en fördel i uppnåendet av våra utsläppsmål.) Kirkkonummella ei kuitenkaan ole mahdollisuutta maksaa kymmenkertaisia kuntaosuuksien lisäyksiä verrattuna matkamäärien kasvuun. (Kyrkslätt har dock inte möjlighet att betala tiofaldiga kommunandelstillägg jämfört med ökningen av resevärderna.) Tasahintamalli on periaatteeltaan niin erilainen kuin hinnoittelu tähän asti HSL-alueella, että sen tulisi vaikuttaa myös hinnan määräytymisen periaatteisiin. (Modellen med jämna priser är till sin princip så annorlunda än prissättningen hittills på HRT-området, att den också borde inverka på principerna för fastställande av priset.) Matkan pituus ei saisi olla kuntaosuuteen vaikuttava tekijä, mikäli se ei ole vaikuttava tekijä hinnan määräytymiseen. (Resans längd borde inte få vara en faktor som påverkar kommunandelen, om den inte är en faktor som påverkar fastställandet av priset.) Kustannuksiin on myös syytä hakea valtionavustusta. (Det är också skäl att söka statsbidrag för kostnaderna.)

Sanni Jäppinen, Saara Brax och Pekka Jäppinen understödde Karkinens förslag.

Ordföranden konstaterade att ändringsförslaget (9) hade fått understöd, men eftersom nämnden inte enhälligt understödde det måste man rösta om förslaget.

Ordföranden föreslog följande omröstningsproposition: JA = utgångsförslaget, NEJ = Ronja Karkinens ändringsförslag (9). Nämnden godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs följande röster:

5 JA-röster (Josephine Frimodig, Kim Liljequist, Antti Salonen, Jenny Snellman och Matti Kaurila)

5 NEJ-röster (Saara Brax, Pekka Jäppinen, Sanni Jäppinen, Ronja Karkinen och Teemu Kelkka)

0 BLANKA

1 BORTA (Aleksander Polkko)

Ordföranden konstaterade att utgångsförslaget vann eftersom det vid omröstningen gavs 5 JA-röster och 5 NEJ-röster och ordförandens röst avgör.

10. Ronja Karkinens strykningsförslag: Följande på sida 2 stryks: "Poikkeuksena tähän voidaan todeta, että esitetty hinnoittelumallit ovat risti- riidassa tasapainoisen kuntatalouden näkökulmasta. (Som ett undantag till detta kan konstateras att de föreslagna prissättningsmodellerna står i strid med en balanserad kommunekonomi). Tasapainoinen talous voi olla saavutettavissa HSL:n näkökulmasta, mutta kehyskuntien ja erityisesti Kirkkonummen kuntatalous ei kestä hinnoittelumallin kustannuksien siirtämistä HSL:n alueen kehyskunnille. (En balanserad ekonomi kan nås ur HRT:s perspektiv, men kranskommunernas och i synnerhet Kyrksläts kommuns ekonomi håller

inte att kostnaderna enligt prissättningsmodellen överförs till HRT-området (kranskommuner). Haaste on yhteinen kaikille HSL:n jäsenkehyskunnille. (Utmaningen är den samma för alla HRT:s medlemskommuner). Asiaan otetaan tarkemmin kantaa kohdassa, jossa käsitellään hinnoittelumallia. (Man tar närmare ställning till saken i punkten om prissättningsmodellen)." Följande punkt på sidorna 4–5 stryks: "Kirkkonummen kunta muistuttaa, että lippujen hinnat ovat edelleen merkittävästi alhaisemmat kuin loppuvuonna 2019 vyöhykeuudistuksen toteuduttua. (Kyrkslätts kommun påminner att biljetterpriserna fortfarande är betydligt lägre än i slutet av år 2019 då zonreformen genomförts). Vuoden 2020 alussa lippujen hintoja alennettiin merkittävästi. (I början av år 2020 sänktes biljetterpriserna betydligt). Nykyisessä talouskehityksessä huomioiden myös inflaatiokehitys lippujen hintoja on syytä tarkistaa siten, että TTS-suunnitelmassa esitetyt lipputulokertymät toteutuvat varmasti ja kuntaosuudet pysyvät suunnitelman mukaisena. (I den nuvarande ekonomiska utvecklingen med beaktande av inflationsutvecklingen är det skäl att justera biljetterpriserna så att biljettintäkterna som framförs i verksamhets- och ekonomiplanen säkert förverkligas och att kommunandelarna förblir så som de är i planen). Kirkkonummi painottaa, ettei kuntaosuuden taso saa nousta merkittävästi lipputulokertymän ja lippujen hinnoittelun vuoksi. (Kyrkslätt betonar att kommunandelnivån inte får stiga betydligt med anledning av biljettintäkterna och prissättningen av biljetterna.)" Följande punkt stryks på s. 5: "Kirkkonummen kunta katsoo, että TTS-lausunnossa esitetty kuntaosuuden taso on siedettävä ja sen tulisi pysyä korkeintaan tällä tasolla. (Kyrkslätts kommun anser att kommunandelnivån som framförs i verksamhets- och ekonomiplanen är dräglig och att den borde förbli på högst denna nivå.) 6,5 miljoonan euron kuntaosuuden tasolla on palattu lähemmäksi vuoden 2019 tasoa ja normaalia tilannetta ennen koronaa. (Med en kommunandelnivå om 6,5 miljoner euro har man nästan återgått till nivån år 2019 och den normala nivån före coronaepidemin). Kuntatalouden haastavassa tilanteessa (mm. sote-uudistus) HSL:n tulee pyrkiä tiukkaan taloudenpitoon ja etsiä myös keinoja rahoituspohjan laventamiseksi tuottavuusohjelman mukaisesti. (I den utmanande situationen för kommunekonomin (bl.a. social- och hälsovårdsreformen) ska HRT sträva till stram hushållning och att söka åtgärder för att vidga finansieringsunderlaget i enlighet med produktivitetsprogrammet.)"

Sanni Jäppinen och Saara Brax understödde Ronja Karkinens förslag om strykning.

Ordföranden konstaterade att förslaget (10) hade fått understöd, men eftersom nämnden inte enhälligt understödde det måste man rösta om förslaget.

Ordföranden föreslog följande omröstningsproposition: JA = utgångsförslaget, NEJ = Ronja Karkinens strykningsförslag (10). Nämnden godkände omröstningspropositionen.

Vid den elektroniska omröstningen gavs följande röster:

7 JA-röster (Saara Brax, Josephine Frimodig, Teemu Kelkka, Kim Liljequist, Antti Salonen, Jenny Snellman och Matti Kaurila)

3 NEJ-röster (Pekka Jäppinen, Sanni Jäppinen och Ronja Karkinen)

0 BLANKA

1 BORTA (Aleksander Polkko)

Ordföranden konstaterade att utgångsförslaget vann eftersom det vid omröstningen gavs 7 ja-röster och 3 nej-röster.

Ordföranden konstaterade vidare att de ovanstående förslagen 5, 7 och 8 fogas till Kyrkslätts kommuns utlåtande.

Under behandlingen av denna paragraf tog nämnden en paus kl. 19.41–19.51.

Beslut

Samhällstekniska nämnden beslutade

1
föreslå kommunstyrelsen att Kyrkslätts kommun ger det bifogade utlåtandet om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan för åren 2023–2025

2.
justera denna paragraf vid sammanträdet.

Kommunstyrelsen 29.08.2022 § 278
1324/00.04.02/2021

Beredare

Trafikplanerare Marko Suni och chef för kommunalteknik Toni Keski-Lusa,
fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi

Föredragande

Kommundirektör Tarmo Aarnio

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar

1
att Kyrkslätts kommun ger det bifogade utlåtandet om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan för åren 2023–2025

2.
justera denna paragraf vid sammanträdet.

Behandling

Konstaterades att denna paragraf 278 behandlades före föredragningslistans paragraf 277.

Under diskussionen gav ledamot Kim Åström följande tilläggsförslag:

Tilläggsförslag i slutet av första stycket på s. 7 (Kim Åström):
Med tariffändringen strävar man efter att främja uppfyllandet av HRT:s strategiska mål, bl.a. ökning av trafikmängderna och minskning av koldioxidutsläppen. Det är dock oskäligt att endast kranskommunerna skulle bli betalare. Kyrkslätts kommun uppmanar HRT att aktivt ta reda på om staten kunde stöda den gröna övergången genom att stöda kranskommunerna ekonomiskt för att genomföra reformen.

Tilläggsförslaget understöddes av Anna Sahiluoma, Anneli Granström, Timo Haapaniemi, Piia Aallonharja, Antti Kilappa, Ari Harinen, Tony Björk och Markus Myllyniemi.

Tillägg i slutet av andra stycket på s. 7 (Kim Åström):

Modellen med jämn prissättning kan upplevas vara orättvis i synnerhet beträffande korta resor inom kommunen, och den försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft speciellt beträffande kranskommunernas interna resor.

Tilläggsförslaget understöddes av Anna Sahiluoma, Anneli Granström, Timo Haapaniemi, Piia Aallonharja, Antti Kilappa, Ari Harinen, Markus Myllyniemi och Tony Björk.

Tillägg i slutet av näst sista stycket på s. 3 (Kim Åström):

Man anser fortfarande att det är ändamålsenligt att fortsätta de nämnda sparåtgärderna. Dessutom ska man kritiskt granska nödvändigheten av linjer med låg användningsgrad.

Tilläggsförslaget understöddes av Anna Sahiluoma, Timo Haapaniemi, Antti Kilappa och Tony Björk.

Tilläggsförslagen godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

Trafikplanerare Marko Suni presenterade ärendet vid sammanträdet. Han lämnade sammanträdet efter denna paragraf kl. 17.26.

Ordförande Timo Haapaniemi avlägsnade sig från sammanträdet efter denna paragraf kl. 17.26 och I vice ordförande Piia Aallonharja fortsatte som ordförande för sammanträdet. Ersättare Marko Kari anlände till sammanträdet efter denna paragraf kl. 17.26.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade enhälligt att ge det bifogade utlåtandet om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan för åren 2023–2025 med följande tillägg:

Tillägg i slutet av första stycket på s. 7:

Med tariffändringen strävar man efter att främja uppfyllandet av HRT:s strategiska mål, bl.a. ökning av trafikmängderna och minskning av koldioxidutsläppen. Det är dock oskäligt att endast kranskommunerna skulle bli betalare. Kyrksläotts kommun uppmanar HRT att aktivt ta reda på om staten kunde stöda den gröna övergången genom att stöda kranskommunerna ekonomiskt för att genomföra reformen.

Tillägg i slutet av andra stycket på s. 7:

Modellen med jämn prissättning kan upplevas vara orättvis i synnerhet beträffande korta resor inom kommunen, och den försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft speciellt beträffande kranskommunernas interna resor.

Tillägg i slutet av näst sista stycket på s. 3:

Man anser fortfarande att det är ändamålsenligt att fortsätta de nämnda

sparåtgärderna. Dessutom ska man kritiskt granska nödvändigheten av linjer med låg användningsgrad.

Ändringarna har gjorts i utlåtandet som ingår som bilaga till protokollet.

För kännedom

HRT