

Kyrksläotts kommuns utlåtande om det preliminära förslaget till samkommunen HRT:s verksamhets- och ekonomiplan för åren 2024–2026

Samhällstekniska nämnden 31.08.2023 § 93

361/00.04.02/2023

Beredare	Trafikplanerare Marko Suni fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen Samhällstekniska nämnden beslutar 1 föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger utlåtandet om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan för åren 2024–2026, som finns som bilaga till föredragningslistan 2. justera denna paragraf vid sammanträdet.
Behandling	Under behandlingen gav ordförande Matti Kaurila följande ändringsförslag: Ändring som ersätter styckena 3 och 4 på sidan 5: Kyrksläotts subventioneringsgrad år 2024 skulle vara 49,6 %. Åren 2025–2026 skulle den vara ca 46–48 %. I subventioneringsgraden beaktas naturligtvis inte överskottet från tidigare år, vilket inte föreslagits utnyttjas denna planeringsperiod. Kyrksläotts kommun anser att kommunandelens nivå i verksamhets- och ekonomiplanen är acceptabel då subventioneringsgraden blir under 50 %. HRT ska vidta ekonomiska åtgärder och anpassa och utveckla linjenätet i tid så att inte Kyrksläotts kommunandelar ökar betydligt jämfört med nuläget och subventioneringsgraden hålls under 50 % också på medellång sikt åren 2030 och 2035, varmed det i verksamhets- och ekonomiplanen föreslagits 13 milj. € för kommunens finansieringsbehov år 2030 då subventioneringsgraden är 61,4 %. År 2035 är finansieringsbehovet 16,1 milj. € och subventioneringsgraden 65,6 %. Hannu Valtanen, Kim Liljequist, Pekka Jäppinen och Antti Salonen understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att förslaget inte hade understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken. OMRÖSTNING Ordföranden startade omröstningen. De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Matti Kaurilas ändringsförslag röstar "nej". Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande: 8 nej-röster (Frimodig, Liljequist, Polkko, Kaurila, Jäppinen P., Valtanen, Kelkka, Salonen) 2 ja-röster (Karkinen, Jäppinen S.), varvid Matti Kaurilas ändringsförslag vann.

Matti Kaurila gav också följande tilläggsförslag i slutet av sista stycket av utlåtandet:

Om man inte får mera statlig finansiering till HRT:s kollektivtrafik, bör HRT-områdets stora kollektivtrafikinvesteringar senareläggas så att de årliga infrakostnaderna för kommunerna hålls skäliga och förutsägbara.

Hannu Valtanen, Antti Salonen, Teemu Kelkka, Kim Liljequist, Ronja Karkinen och Antti Salonen understödde förslaget.

Under behandlingen kompletterade Matti Kaurila ändringsförslaget enligt följande: Om man inte får *betydligt* mera statlig finansiering till HRT:s kollektivtrafik, bör HRT-områdets stora kollektivtrafikinvesteringar senareläggas så att de årliga infrakostnaderna för kommunerna hålls skäliga och förutsägbara.

Ändringsförslaget understöddes enhälligt.

Ronja Karkinen gav följande ändringsförslag:

Punkten: "Kommunen vill lyfta fram att en balanserad ekonomi ska betraktas mera omfattande också beträffande medlemskommunernas kommunandelar. HRT ska i fortsättningen se till att alla dess medlemskommuners kommunandelar jämlikt hålls måttliga på en nivå som är acceptabel för kommunen i fråga. Punkten ersätts med: "Kommunen anser att satsningen på en ökning av kollektivtrafikens användarantal är central för att uppnå klimatmålen för trafiken."

Sanni Jäppinen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte hade understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

OMRÖSTNING

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Ronja Karkinens ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

7 ja-röster (Salonen, Kelkka, Valtanen, Liljequist, Frimodig, Polkko, Kaurila)

3 nej-röster (Jäppinen P., Jäppinen S., Karkinen), varvid utgångsförslaget vann.

Ronja Karkinen gav också följande ändringsförslag:

Punkten: "förutsatt att åtgärderna är i korrekt proportion till nyttan och förnuftigt motiverade" ändras att lyda: "förutsatt att kostnaderna för en enskild ökning hålls på nivån 0,25 €/km enligt strategin."

Sanni Jäppinen och Antti Salonen understödde förslaget.

Förslaget understöddes enhälligt.

Ronja Karkinen gav följande förslag om strykning:

Följande punkt stryks: "Kyrksläotts kommun anser att man i fortsättningen effektivt borde kunna möta den växande efterfrågan och med eftertanke satsa på fortsatt ökning av passagerarmängderna. "

Sanni Jäppinen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte hade understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

OMRÖSTNING

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Ronja Karkinens strykningsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

8 ja-röster (Kelkka, Valtanen, Jäppinen P., Liljequist, Polkko, Frimodig, Salonen, Kaurila)

2 nej-röster (Karkinen, Jäppinen S.)

Teemu Kelkka gav följande ändringsförslag:

Meningen på sidan 3: "Kyrksläotts kommun anser att frågan gällande ändhållplatsen på anslutningslinjerna 171–174 ska lösas i närmare samarbete med kommunen." ändras att lyda: Kyrksläotts kommun anser att frågan gällande ändhållplatsen på anslutningslinjerna 171–175 ska lösas i närmare samarbete med kommunen.

Ronja Karkinen, Kim Liljequist och Sanni Jäppinen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget understöddes enhälligt.

Beslut

Samhällstekniska nämnden beslutade

1. göra följande ändringar i utlåtandet:

1.1. Ändring som ersätter styckena 3 och 4 på sidan 5: Kyrksläotts subventioneringsgrad år 2024 skulle vara 49,6 %. Åren 2025–2026 skulle den vara ca 46–48 %. I subventioneringsgraden beaktas naturligtvis inte överskottet från tidigare år, vilket inte föreslagits utnyttjas denna planeringsperiod. Kyrksläotts kommun anser att kommunandelens nivå i verksamhets- och ekonomiplanen är acceptabel då subventioneringsgraden blir under 50 %. HRT ska vidta ekonomiska åtgärder och anpassa och utveckla linjenätet i tid så att inte Kyrksläotts kommunandelar ökar betydligt jämfört med nuläget och subventioneringsgraden hålls under 50 % också på medellång sikt åren 2030 och 2035, varmed det i verksamhets- och ekonomiplanen föreslagits 13 milj. € för kommunens finansieringsbehov år 2030 då subventioneringsgraden är 61,4 %. År 2035 är finansieringsbehovet 16,1 milj. € och subventioneringsgraden 65,6 %. Om man inte får betydligt mera statlig finansiering till HRT:s kollektivtrafik, bör HRT-områdets stora kollektivtrafikinvesteringar senareläggas så att de årliga infrakostnaderna för kommunerna hålls skäligen och förutsägbara.

1.3. Punkten: "förutsatt att åtgärderna är i korrekt proportion till nyttan och

förnuftigt motiverade” ändras att lyda: ”förutsatt att kostnaderna för en enskild ökning hålls på nivån 0,25 €/km enligt strategin.”

1.4. Meningen på sidan 3: ”Kyrksläotts kommun anser att frågan gällande ändhållplatsen på anslutningslinjerna 171–174 ska lösas i närmare samarbete med kommunen.” ändras att lyda: Kyrksläotts kommun anser att frågan gällande ändhållplatsen på anslutningslinjerna 171–175 ska lösas i närmare samarbete med kommunen.

2

föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger det vid sammanträdet ändrade utlåtandet om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan för åren 2024–2026

3.

justera denna paragraf vid sammanträdet.

Redogörelse

Begäran om utlåtande

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) upprättar årligen en verksamhets- och ekonomiplan för de tre följande åren. HRT:s styrelse ber årligen sina medlemskommuner ge utlåtanden om den plan som den upprättat. Medlemskommunerna ska senast 31.8 ge sina utlåtanden om planen.

HRT begär ett utlåtande om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan 2024–2026. Utlåtandet ska ges senast 31.8.2023.

I utlåtandet ber man om ställningstagande till följande punkter:

1. Förbinder sig medlemskommunerna till målinriktad budgetering som syftar till att möjliggöra en ökning av antalet användare inom kollektivtrafiken?

- Budgeten och ekonomiplanen baserar sig på målet att öka antalet påstigare enligt strategin, och man satsar även ekonomiskt på åtgärder för att uppnå detta mål under verksamhets- och ekonomiperioden.
- I budgeten och planen föreslås inte återbetalning av överskotten till medlemskommunerna, utan de överskott som ackumulerats tack vare coronabidragen lämnas kvar hos HRT och används under verksamhets- och ekonomiperioden för åtgärder med vilka det eftersträvade antalet passagerare kan uppnås.

2. Hur tänker kommunerna lösa utmaningarna med infraersättningssystemet för HRT:s ekonomi under de kommande åren?

- HRT har bildat en gemensam uppfattning tillsammans med representanter för sina medlemskommuner genom att bedöma HRT:s situationsbild och finansieringsunderlag.
- Målet var att skapa en gemensam situations- och framtidsbild av HRT:s finansiella underlag, de skyldigheter som fastställs i grundavtalet samt HRT:s förmåga att uppfylla de olika ålagda skyldigheterna på 2020–2030-talen. Slutrapporten för detta arbete ingår som bilaga till den preliminära verksamhets- och ekonomiplanen. Eventuellt fortsatt arbete ligger på medlemskommunernas/ ägarnas ansvar.

Verksamhets- och ekonomiplan

HRT:s strategiska mål för år 2025 är 400 miljoner påstigningar. Ökningen av antalet passagerare efter coronatiden har varit långsammare än man har siktat på i strategin. I och med kriget i Ukraina återspeglas energi- och bränslekostnaderna, inflationen, de höga räntorna och det instabila ekonomiska läget i kollektivtrafiken. Byggplatser och tillfälliga trafikregleringar försvårar rörligheten även i Kyrkslätt vid avbrott i tågtrafiken under byggandet av Esbo stadsbana. Stora infrainvesteringar så som förlängningen av Västmetron och Spårjokern belastar HRT:s ekonomi i form av en ökning av infrakostnaderna. Ur Kyrkslättts perspektiv kan man ändå se utvecklingen av antalet påstigare i busstrafiken som något positivt: antalet har överträffat nivån år 2019.

HSL:n strategia 2022-2025 - Asiakkuuksista kestävään kasvuun har godkänts i samkommunsstämman i januari 2022. Strategin styr HRT:s verksamhet, utveckling och upprättandet av målen. Visionen är att år 2023 vara en ledande aktör och partner för hållbar utveckling och att möjliggöra hållbar utveckling.

HRT har fyra strategiska mål där sanering av ekonomin, återgång till kollektivtrafiken och minskning av utsläppen framhävs:

- På väg mot utsläppsfri kollektivtrafik (CO₂-utsläppen -90 % från nivån år 2010)
- Användning av kollektivtrafik på rekordnivå (400 milj. påstigningar)
- Kostnadseffektiv kollektivtrafik (0,25 €/passagerar-km utom infran)
- En ekonomi i balans (inkomsterna tot. 400 M€, kommunandel 50–55 %)

För att uppnå sina mål i strategin har HRT identifierat tre kritiska framgångsfaktorer:

- Ökning genom kundförståelse
- Smidiga resekedjor
- Kunskap och kompetens

För att uppnå målet borde man varje år 2023–2025 få cirka 2,3 % nya passagerare (utöver den nuvarande ökningen). HRT strävar efter att uppnå detta mål genom sin preliminära verksamhets- och ekonomiplan.

Verksamhetsinkomster

År 2024 ökar HRT:s verksamhetsinkomster med 64,9 milj. euro (7,6 %) och är totalt 923,4 milj. euro. Verksamhetsinkomsterna beräknas uppgå till 933,4 milj. € år 2025 och 950,2 milj. € år 2026.

Biljettinkomster

Verksamhets- och ekonomiplanen baserar sig på målet där antalet passagerare år 2024 ökar till 380 miljoner påstigningar, vilket skulle möjliggöra målet för slutet av strategiperioden, 400 miljoner påstigare, år 2025. Detta förutsätter en kritisk granskning av både prisnivån och andra prissättningsfaktorer hösten 2023, då HRT:s styrelse fattar beslut om biljettpriserna år 2023. HRT:s mest centrala mål år 2024 är att med alla medel få antalet påstigare öka i den takt som strategin eftersträvar.

År 2024 är de eftersträvalade biljettinkomsterna sammanlagt 382,7 milj. Detta är 13,3 milj. euro (3,6 %) större än prognosen för år 2023.

Biljettinkomsterna år 2025 beräknas till 405,0 milj. euro och år 2026 till 420,0 milj. euro.

Kommunandelar och ackumulerade överskott

År 2024 fakturerar HRT sina medlemskommuner sammanlagt 517,1 milj. euro i kommunandelar. Den genomsnittliga subventionsgraden är 56,7 % år 2024.

År 2023 kompenseras kommunerna cirka 21,2 miljoner euro i ackumulerade överskott (enligt prognosen i delårsöversikt 1/2023). Enligt beräkningen finns det efter detta 49,2 milj. euro tillgängligt i ackumulerade överskott för perioden för verksamhets- och ekonomiplanen.

Traficom beslutade ännu 9/2022 bevilja sammanlagt 49,233 milj. euro i tilläggsfinansiering för ordnande av kollektivtrafik i undantagsförhållanden och upprätthållande av servicenivån. HRT föreslår att den stöddelen används som extra insatser för att öka antalet passagerare i kollektivtrafiken och för att förbättra servicenivån för att uppnå strategimålen.

Därmed föreslås att de ackumulerade överskotten inte återbetalas till medlemskommunerna. Den preliminära verksamhets- och ekonomiplanen innehåller ingen reservation för denna extra insats, utan tilläggskostnaderna tas till behandling i samkommunsstämman som budgetändringar åren 2024–2025 då verksamhetsutgifterna överskrider, och de överskott som ackumulerats tack vare coronabidragen används för att finansiera kostnaderna.

Övriga inkomster år 2024

Statens stöd för kollektivtrafik beräknas vara ca 12,0 milj. euro årligen. Kontrollavgiftsintäkterna beräknas vara 4,3 milj. euro per år och hyresinkomsterna 3,1–3,9 milj. euro. Det uppstår 3,7 milj. euro i övriga inkomster.

Verksamhetsutgifter

HRT:s verksamhetsutgifter ökar år 2024 med 45,4 milj. euro (5,3 %) jämfört med prognosen år 2023 och är 905,7 milj. euro. År 2025 beräknas verksamhetsutgifterna uppgå till 915,3 milj. euro och 927,4 milj. euro år 2026.

Köp av tjänster

Utgifterna för köp av tjänster är sammanlagt 870,0 milj. € år 2024, 96,1 % av HRT:s alla verksamhetsutgifter. År 2025 är de 879,4 milj. euro och 891,4 milj. euro år 2026.

Ersättningar som betalas trafikidkarna

Trafikidkarna betalas för operering av kollektivtrafik år 2024 totalt 611,4 milj. euro, vilket är 67,5 % av HRT:s verksamhetsutgifter.

Åren 2024–2026 bedöms de årliga kostnaderna för busstrafiken vara 358–368 milj. euro och för metrotrafiken 62–64 milj. euro. Motsvarande beräknas kostnaderna för spårtrafik till 71–76 milj. euro, kostnaderna för

färjtrafik cirka 5 milj. euro och kostnaderna för tågtrafik 96–100 milj. euro. För snabbspårtrafiken som ska starta reserveras 19–21 milj. euro. Ökningen av bränsle- och energipriserna beräknas vara måttligare under de närmaste åren. Löne-, kapital- och övriga kostnader ökar även under de kommande åren.

I kostnaderna har de extra insatser i utbudet som ökningen av antalet passagerare kräver inte iakttagits. Inverkningarna av dessa klarnar när den närmare planeringen framskrider på hösten (HRT:s förslag om användning av överskotten).

Infraersättningar för kollektivtrafik

Ersättningen till kommunerna för användning av infrastruktur för kollektivtrafik år 2024 är 217,4 milj. euro och de närmaste åren ungefär 220 milj. euro.

De stora infraprojekten som blir färdiga skapar tryck att höja biljettpriserna mer än ökningen av kostnadsnivån. Om biljettpriserna inte höjs i förhållande till kostnaderna och man vill hålla servicenivån inom servicetrafiken på dess nuvarande nivå skapar det tryck att höja kommunernas finansieringsandelar. Om priserna däremot höjs leder det till minskning av antalet passagerare och till att man inte får full nytta av infraprojekten när användarna är färre.

Övriga kostnader

År 2024 går det 41,2 milj. euro till andra köptjänster (utom trafikering- och infratjänster). Av summan går nästan 2/3 till data-, biljett- och informationssystem. Personalutgifterna uppgår till 25,6 milj. euro. Också olika kostnadsposter skapar verksamhetsutgifter.

Finansieringssituation och räkenskapsperiodens resultat

Av budgetlånet som lyfts år 2020 återstår 34,2 milj. euro år 2023, och lånet amorteras årligen med 5,3 milj. euro. Nettointäkterna av finansieringen beräknas uppgå till 0,5–0,4 milj. euro åren 2024–2026.

Årsbidraget uppvisar efter finansieringsposterna ett överskott om 18,3 milj. euro och det räcker till för att täcka avskrivningarna (18,3 milj. euro). Räkenskapsperiodens resultat är noll, det vill säga de beräknade kostnaderna täcks med de beräknade årsinkomsterna under räkenskapsperioden.

Investeringar och avskrivningar

HRT:s investeringsutgifter uppgår till 19,1 milj. € år 2024 och åren 2025–2026 till 14,5–13,2 milj. euro. Under planperioden är avskrivningarna 18,1–23,1 milj. euro per år.

Kyrksläotts kommunandelar

Kyrksläotts kommunandelar utan över-/underskottet från tidigare år är enligt HRT:s verksamhets- och ekonomiplan (som jämförelseuppgift bokslutet 2022 och budgeten 2023):

2022 Bokslut	5,480 milj. € (41,4 %)
2023 Budget (HRT)	7,734 milj. € (53,9 %)

2023 prognos (HRT delårsöversikt 1/2023) %)	7,038 milj. € (49,0
2024 Budgetförslag %)	7,460 milj. € (49,6
2025 Ekonomiplan %)	7,161 milj. € (47,5
2026 Ekonomiplan %)	7,010 milj. € (45,8

Enligt HRT:s bokslut 2022, som publicerats våren 2023, fick HRT nästan 67 milj. euro i kollektivtrafikstöd som beviljats av staten. Av detta var 49,2 milj. euro stöd som berodde på coronasituationen. Till Kyrksläotts kommunandel allokerades nästan 2 milj. euro statligt stöd år 2022, och av detta var knappt 1,5 milj. euro coronastöd. Kyrksläotts överskott från räkenskapsperioden 2022 blev cirka 2 milj. euro. Kyrksläotts kumulativa överskott 31.12.2022 var sammanlagt 4,7 milj. eurl. Avsikten är att använda 0,9 miljoner euro av det ackumulerade överskottet enligt HRT:s användningsprognos (delårsöversikt 1/2023) år 2023, varvid Kyrksläotts kommunspecifika överskott beräknas vara 3,8 milj. euro i slutet av året.

Kyrksläotts kommunandel år 2023 är enligt användningsprognosen 6,1 miljoner euro med iakttagande av det överskott som används 0,9 miljoner euro.

År 2023 beräknas HRT:s hela överskottsprognos vara 49,2 miljoner euro, vilket är lika mycket som det coronastöd som staten beviljade år 2022 för att öka antalet passagerare. Enligt det preliminära utskottet till verksamhets- och ekonomiplan 2024–2026 föreslås att överskottet inte återbetalas till medlemskommunerna, utan tillgångarna används för att öka antalet passagerare och för att förbättra servicenivån för att uppnå strategimålen. Det överskott om 3,8 miljoner euro som prognostiserats för Kyrkslätt för slutet av år 2023 skulle användas för att uppnå strategimålen under den kommande perioden för verksamhets- och ekonomiplanen.

Bilaga:

- Kirkkonummen kunnan lausunto_HSL TTS-ehdotus 2024-2026

Tilläggsmaterial:

- Protokollutdrag, HRT:s styrelse 13.6.2023 § 63
- HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2024-2026
- Beräkning av HRT:s situationsbild och finansieringsunderlag, slutrapport 6.2.2023
- Begäran om utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2024-2026

Beslutshistoria