

## Kyrksläotts kommuns utlåtande om förslaget till Samkommunen Helsingforsregionens trafiks verksamhets- och ekonomiplan för åren 2025–2027

Samhällstekniska nämnden 29.08.2024 § 82

269/00.04.02/2024

Beredare	Trafikplanerare Marko Suni Chef för kommunalteknik Toni Keski-Lusa Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen <a href="mailto:fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi">fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi</a> , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen  Samhällstekniska nämnden beslutar föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger det bifogade utlåtandet om HRT:s förslag till preliminär verksamhets- och ekonomiplan för åren 2025-2027.
Behandling	Under behandlingen gav Ronja Karkinen följande ändringsförslag:  Följande punkter som i stället för subventionsgraden syftar på Kyrksläotts betalningsandel som helhet, för vi har förbundit oss att även i fortsättningen öka antalet passagerare i kollektivtrafiken, s. 3: "Kirkkonummen kunta näkee, että lipputuloarvioon liittyy mahdollisia riskejä, koska se perustuu matkustajamäärätavoitteeseen ja lipputulokertymällä on suora vaikutus tulevien vuosien kuntaosuuksiin. Kirkkonummi pitää tärkeänä, että lipputulokertymä toteutuu TTS-suunnitelman mukaisesti siten, ettei se lisää kuntaosuutta." (Kyrksläotts kommun anser att det finns eventuella risker med biljettinkomstberäkningen, eftersom den baserar sig på det eftersträlvade antalet passagerare och biljettintäkterna har en direkt inverkan på de kommande årens kommunandelar. Kyrksläotts kommun anser att det är viktigt att utfallet av biljettintäkterna överensstämmer med verksamhets- och ekonomiplanen så att det inte ökar kommunandelen.) s. 3: "kuntaosuus nousee lähelle 10 milj. euroa." (kommunandelen stiger nära 10 milj. euro) s. 6: "TTS:ssä esitetty kuntaosuuden taso vuonna 2025 nousee kestävämmälle tasolle, noin 9,5 miljoonaan euroon." (Kommunandelens nivå i verksamhets- och ekonomiplanen år 2025 stiger till en ohållbar nivå, till cirka 9,5 miljoner euro.)  Tarja Ketola understödde förslaget.  Ordföranden konstaterade att förslaget inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.  OMRÖSTNING  Ordföranden startade omröstningen. De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Ronja Karkinens förslag röstar "nej".  Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:  9 ja-röster (Kelkka, Valtanen, Salonen, Frimodig, Polkko, Snellman, Liljequist, P. Jäppinen, Åström) 2 nej-röster (Karkinen, Ketola), varmed utgångsförslaget vann.  Hannu Valtanen gav följande ändringsförslag:

Kapitel 6 skrivs om att lyda: "Kirkkonummen kunta pitää hyvänä asiana tilipohjaista lippujärjestelmää, joka helpottaa asiakkaan maksamista tunnistepohjaisesti nykyistä laajemmin eri maksuvälineillä. Tilipohjainen järjestelmä palvelee joukkoliikennettä säännöllisesti käyttäviä matkustajia tehokkaasti. Niissä asiakassegmenteissä, joita tilipohjainen järjestelmä palvelee heikommin, lähimaksun käyttöönoton odotetaan kasvattavan joukkoliikenteen käyttöä. Lähimaksu palvelee epäsäännöllisesti tai ensimmäistä kertaa matkustavia, matkailijoita, sekä niitä käyttäjäryhmiä, joissa mobiililaitteiden käyttö ei ole saavutettavaa. Keskustojen ulkopuolella ei tyypillisesti ole lipunmyyntipisteitä, joista kertalippuja voisi ostaa. Lähimaksun käyttöönotto voi siten tuoda uusia käyttäjiä, ja parantaa joukkoliikenteen käytettävyyttä Kirkkonummen tyyppisissä kunnissa. Kirkkonummen kunta katsoo, että se ei ole saanut lähimaksun toteutuksesta tasatariffimallilla riittävästi ennakkotietoa voidakseen ottaa siihen tarkemmin kantaa. Kunta pyytää tarkempia selvityksiä lippujen hintatasosta, sekä siitä, miten se vaikuttaa liikkumiseen sekä muiden lipputuotteiden käyttöön. Tariffimallin taloudelliset vaikutukset kunnille tulee selvittää kattavasti. Koska tällaista tietoa ei ole ollut saatavilla, Kirkkonummen kunta suosittelee ratkaisua, jossa tariffimalli on samanlainen lipputilimallissa ja lähimaksumallissa. Ehdotukseen uudesta E-vyöhykkeestä Kirkkonummen kunta suhtautuu kriittisesti. Vyöhykkeiden määrän lisääminen tekee joukkoliikenteen käytöstä monimutkaisempaa ja heikentää seudullista yhtenäisyyttä, johon m. MAL-sopimuksella tähdätään. Kunta huomauttaa, että hintaerojen madaltaminen on lisännyt joukkoliikenteen kysyntää pitkillä matkoilla merkittävästi. Joukkoliikenteen tarkastelu ja hinnoittelu matkustettujen kilometrien perusteella antaa liian yksipuolisen kuvan. Hinnoittelussa on merkitystä myös sillä, miten linjasto ja tarjonta palvelee alueen asukkaita. Yleisellä tasolla Kirkkonummen kunta linjaa, että tariffimallin tulee kohdella koko seudun asukkaita ja kuntia tasapuolisesti. Tasapuolisimmat mallit asukkaiden näkökulmasta ovat nykyinen neljän vyöhykkeen malli sekä tasatariffi. Kirkkonummen kunta voi kannattaa tasatariffia, mikäli siihen löytyy ratkaisu, jossa pienten kuntien osuudet eivät nouse kestävämmälle tasolle. Jos päädytään lähimaksamisessa tasatariffiin, tulee hintataso asettaa riittävän korkeaksi, jotta se kattaa pitkien vyöhykematkojen (ABCD) todelliset kustannukset. Lähimaksu tasatariffilla ei saa lisätä kuntien subventiota, eikä kasvattaa Kirkkonummella ja kehyskunnissa kuntaosuuksien määrää"

(Kyrkslätts kommun anser att det är bra med ett kontobaserat biljettsystem som gör det lättare för kunden att i större utsträckning än nu betala identifikationsbaserat med olika betalningsmedel. Det kontobaserade systemet betjänar effektivt de passagerare som regelbundet använder kollektivtrafiken. I de kundsegment där det kontobaserade systemet betjänar sämre förväntas ibruktagandet av närbetalning öka användningen av kollektivtrafiken. Närbetalningen betjänar dem som åker regelbundet eller för första gången, turister samt de användargrupper där användningen av mobila enheter inte är tillgänglig. Utanför centrum finns typiskt inga biljettförsäljningsställen där man skulle kunna köpa enkelbiljetter. Ibruktagande av närbetalning kan på så sätt leda till nya användare och förbättra användbarheten av kollektivtrafiken i kommuner av samma typ som Kyrkslätt. Kyrkslätts kommun anser att den inte har fått tillräckligt med förhandsinformation om genomförande av närbetalning med jämn tariff för att närmare kunna ta ställning till frågan. Kommunen begär närmare utredningar om biljetternas prisnivå och hur det påverkar rörligheten och användningen av andra biljettprodukter. De ekonomiska effekterna av tariffmodellen på kommunerna bör utredas på ett heltäckande sätt. Eftersom sådana uppgifter inte har varit tillgängliga rekommenderar Kyrkslätts kommun en lösning där tariffmodellen är likadan

i biljettkontomodellen och närbetalningsmodellen. Kyrkslätts kommun förhåller sig kritisk till förslaget om en ny zon E. En ökning av antalet zoner gör användningen av kollektivtrafiken krångligare och försvagar den regionala enhetligheten, som man siktar på bl.a. med MBL-avtalet. Kommunen påpekar att minskningen av prisskillnaderna har avsevärt ökat efterfrågan på kollektivtrafik på långa sträckor. Granskningen och prissättningen av kollektivtrafiken på basis av åkta kilometer ger en alltför ensidig bild. Också hur linjerna och utbudet betjänar områdets invånare har betydelse i prissättningen. På allmän plan förespråkar Kyrkslätts kommun att tariffmodellen ska behandla invånarna i hela regionen och kommunerna jämlikt. De mest jämlika modellerna ur invånarperspektiv är den nuvarande modellen med fyra zoner och jämn tariff. Kyrkslätts kommun kan understöda jämn tariff om det finns en lösning där de små kommunernas andelar inte stiger på en ohållbar nivå. Om man i närbetalningen går inför jämn tariff ska prisnivån sättas tillräckligt högt för att den ska täcka de faktiska kostnaderna för långa zonresor (ABCD). Närbetalning med jämn tariff får varken öka kommunernas subventioner eller öka kommunandelarna i Kyrkslätt och kranskommunerna.)

Kim Åström understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget understöddes enhälligt.

Trafikplanerare Marko Suni lämnade sammanträdet efter behandlingen av paragrafen.

Beslut

Samhällstekniska nämnden beslutade

1. föreslå kommunstyrelsen att Kyrkslätts kommun ger det bifogade utlåtandet om HRT:s förslag till preliminär verksamhets- och ekonomiplan för åren 2025-2027.
2. att kapitel 6 skrivs om att lyda: ” Kirkkonummen kunta pitää hyvänä asiana tilipohjaista lippujärjestelmää, joka helpottaa asiakkaan maksamista tunnistepohjaisesti nykyistä laajemmin eri maksuvälineillä. Tilipohjainen järjestelmä palvelee joukkoliikennettä säännöllisesti käyttäviä matkustajia tehokkaasti. Niissä asiakassegmenteissä, joita tilipohjainen järjestelmä palvelee heikommin, lähimaksun käyttöönoton odotetaan kasvattavan joukkoliikenteen käyttöä. Lähimaksu palvelee epäsäännöllisesti tai ensimmäistä kertaa matkustavia, matkailijoita, sekä niitä käyttäjäryhmiä, joissa mobiililaitteiden käyttö ei ole saavutettavaa. Keskustojen ulkopuolella ei tyyplisesti ole lipunmyyntipisteitä, joista kertalippuja voisi ostaa. Lähimaksun käyttöönotto voi siten tuoda uusia käyttäjiä, ja parantaa joukkoliikenteen käytettävyyttä Kirkkonummen tyyppisissä kunnissa. Kirkkonummen kunta katsoo, että se ei ole saanut lähimaksun toteutuksesta tasatariffimallilla riittävästi ennakkotietoa voidakseen ottaa siihen tarkemmin kantaa. Kunta pyytää tarkempia selvityksiä lippujen hintatasosta, sekä siitä, miten se vaikuttaa liikkumiseen sekä muiden lipputuotteiden käyttöön. Tariffimallin taloudelliset vaikutukset kunnille tulee selvittää kattavasti. Koska tällaista tietoa ei ole ollut saatavilla, Kirkkonummen kunta suosittelee ratkaisua, jossa tariffimalli on samanlainen lipputilimallissa ja lähimaksumallissa. Ehdotukseen uudesta E-vyöhykkeestä Kirkkonummen kunta suhtautuu kriittisesti. Vyöhykkeiden määrän lisääminen tekee joukkoliikenteen käytöstä monimutkaisempaa ja heikentää seudullista yhtenäisyyttä, johon m. MAL-sopimuksella tähdätään. Kunta huomauttaa, että hintaerojen madaltaminen on lisännyt

joukkoliikenteen kysyntää pitkillä matkoilla merkittävästi. Joukkoliikenteen tarkastelu ja hinnoittelu matkustettujen kilometrien perusteella antaa liian yksipuolisen kuvan. Hinnoittelussa on merkitystä myös sillä, miten linjasto ja tarjonta palvelee alueen asukkaita. Yleisellä tasolla Kirkkonummen kunta linjaa, että tariffimallin tulee kohdella koko seudun asukkaita ja kuntia tasapuolisesti. Tasapuolisimmat mallit asukkaiden näkökulmasta ovat nykyinen neljän vyöhykkeen malli sekä tasatariffi. Kirkkonummen kunta voi kannattaa tasatariffia, mikäli siihen löytyy ratkaisu, jossa pienten kuntien osuudet eivät nouse kestävämmälle tasolle. Jos päädytään lähimaksamisessa tasatariffiin, tulee hintataso asettaa riittävän korkeaksi, jotta se kattaa pitkien vyöhykematkojen (ABCD) todelliset kustannukset. Lähimaksu tasatariffilla ei saa lisätä kuntien subventiota, eikä kasvattaa Kirkkonummella ja kehyskunnissa kuntaosuuksien määrää” (Kyrkslätts kommun anser att det är bra med ett kontobaserat biljettsystem som gör det lättare för kunden att i större utsträckning än nu betala identifikationsbaserat med olika betalningsmedel. Det kontobaserade systemet betjänar effektivt de passagerare som regelbundet använder kollektivtrafiken. I de kundsegment där det kontobaserade systemet betjänar sämre förväntas ibruktagandet av närbetalning öka användningen av kollektivtrafiken. Närbetalningen betjänar dem som åker regelbundet eller för första gången, turister samt de användargrupper där användningen av mobila enheter inte är tillgänglig. Utanför centrum finns typiskt inga biljettförsäljningsställen där man skulle kunna köpa enkelbiljetter. Ibruktagande av närbetalning kan på så sätt leda till nya användare och förbättra användbarheten av kollektivtrafiken i kommuner av samma typ som Kyrkslätt. Kyrkslätts kommun anser att den inte har fått tillräckligt med förhandsinformation om genomförande av närbetalning med jämn tariff för att närmare kunna ta ställning till frågan. Kommunen begär närmare utredningar om biljetternas prisnivå och hur det påverkar rörligheten och användningen av andra biljettprodukter. De ekonomiska effekterna av tariffmodellen på kommunerna bör utredas på ett heltäckande sätt. Eftersom sådana uppgifter inte har varit tillgängliga rekommenderar Kyrkslätts kommun en lösning där tariffmodellen är likadan i biljettkontomodellen och närbetalningsmodellen. Kyrkslätts kommun förhåller sig kritisk till förslaget om en ny zon E. En ökning av antalet zoner gör användningen av kollektivtrafiken krångligare och försvagar den regionala enhetligheten, som man siktar på bl.a. med MBL-avtalet. Kommunen påpekar att minskningen av prisskillnaderna har avsevärt ökat efterfrågan på kollektivtrafik på långa sträckor. Granskningen och prissättningen av kollektivtrafiken på basis av åkta kilometer ger en alltför ensidig bild. Också hur linjerna och utbudet betjänar områdets invånare har betydelse i prissättningen. På allmän plan förespråkar Kyrkslätts kommun att tariffmodellen ska behandla invånarna i hela regionen och kommunerna jämlikt. De mest jämlika modellerna ur invånarperspektiv är den nuvarande modellen med fyra zoner och jämn tariff. Kyrkslätts kommun kan understöda jämn tariff om det finns en lösning där de små kommunernas andelar inte stiger på en ohållbar nivå. Om man i närbetalningen går inför jämn tariff ska prisnivån sättas tillräckligt högt för att den ska täcka de faktiska kostnaderna för långa zonresor (ABCD). Närbetalning med jämn tariff får varken öka kommunernas subventioner eller öka kommunandelarna i Kyrkslätt och kranskommunerna.)

## Redogörelse

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) upprättar årligen en verksamhets- och ekonomiplan för de tre följande åren. HRT begär ett utlåtande om HRT:s preliminära förslag till verksamhets- och ekonomiplan 2025–2027. Utlåtandet ska ges senast 31.8.2024.

Medlemskommunerna ombeds i sina utlåtanden att särskilt ta ställning till följande frågor:

1. Infrastrukturersättningsmodellen medför betydande kostnadstryck på biljettpriserna. Hur löses denna situation snabbt?
2. Åtar sig kommunerna att tillämpa målinriktad budgetering som syftar till att uppnå målet om en ökning på 400 miljoner påstigande resenärer?
3. Vad prioriterar kommunerna: nivån på kommunandelarna, att minimera prishöjningar eller att upprätthålla en god servicenivå?
4. Vilken är kommunens målnivå för andelarna av färd sätt (kollektivtrafik, personbil, cykling, gång) för åren 2025–2027?
5. Vilka åtgärder är kommunerna beredda att själva vidta för att öka kollektivtrafikens andel av färd sätt?
6. Är kommunerna villiga att införa närbetalning i HRT-området för enkelhetens och smidighetens skull i ett första skede med ett enhetligt pris för hela området?

### **Verksamhets- och ekonomiplan**

HRT:s strategiska mål för år 2025 är 400 miljoner påstigningar. Detta mål har visats sig vara utmanande. Människornas färd sätt i Helsingforsregionen har förändrats permanent på grund av distansarbete. Dessutom påverkas användningen av kollektivtrafik av flera byggarbetsplatser och tillfälliga trafikarrangemang. De stora infrainvesteringarna belastar HRT:s ekonomi. År 2025 kommer redan 24 % av HRT:s kostnader, det vill säga 230 miljoner euro, att utgöras av infrastrukturersättningar.

Ur Kyrksläpps perspektiv kan man dock se en positiv utveckling i ökningen av antalet kollektivtrafikresenärer, som varit snabbare än i övriga regionen. Å andra sidan har detta återspeglats i en betydande ökning av Kyrksläpps kommunandel, eftersom kommunandelarna under den kommande verksamhets- och ekonomiperioden uppgår till över 9 miljoner euro utan tidigare års över-/underskott.

HRT inför ett nytt biljett- och bakgrundssystem (biljettkontoprojektet) som möjliggör en kontobaserad servicemodell. Värdebiljetterna försvinner och närbetalning tas i bruk. HRT planerar en ny E-zon och förbereder sig på att Träskända ska ansluta sig till HRT.

Den nuvarande momssatsen (10 %) höjs till 14 % år 2025, vilket medför ett behov av att höja biljettpriserna med cirka 6 %. Ökningen av infrastruktur- och driftskostnaderna (totalt 42 miljoner euro) samt bortfallet av statligt klimatstöd (11 miljoner euro per år) skapar tryck för att höja biljettpriserna. Trots trycket på att höja biljettpriserna höjer HRT biljettpriserna endast med 8 procent för att säkerställa tillväxten av kollektivtrafiken.

### **Verksamhetsinkomster**

År 2025 ökar HRT:s verksamhetsinkomster med 70,4 milj. euro (7,9 %) och är totalt 956,6 milj. euro. Verksamhetsinkomsterna beräknas uppgå till 993,4 milj. € år 2026 och 1012,5 milj. € år 2027.

## Biljettinkomster

Verksamhets- och ekonomiplanen baserar sig på ett mål där passagerarmängderna år 2025 motsvarar strategimålet om 400 miljoner påstigande resenärer.

År 2025 är de eftersträvade biljettinkomsterna sammanlagt 418,6 milj. euro. Detta är 40,8 milj. euro (10,8 %) större än prognosen för år 2024. År 2026 är de eftersträvade biljettinkomsterna 427,0 milj. euro och år 2027 435,4 milj. euro.

## Kommunandelar och ackumulerade överskott

År 2025 fakturerar HRT sina medlemskommuner sammanlagt 516,0 milj. euro i kommunandelar. Den genomsnittliga subventionsgraden är då 55,9 %. De fakturerbara kommunandelarna år 2026 uppgår till totalt 548,9 miljoner euro och år 2027 till 559,4 miljoner euro.

År 2024 kompenseras kommunerna cirka 35,5 miljoner milj. i ackumulerat överskott (enligt i delårsöversikt 1/2024, prognos). Således skulle ca 65 miljoner euro ackumulerat överskott stå till förfogande under verksamhets- och ekonomiperioden per 31.12.2024.

## Övriga inkomster år 2025

Statens stöd för kollektivtrafik beräknas vara ca 5,0 milj. euro årligen. Kontrollavgiftsintäkterna beräknas vara 5,5 milj. euro per år och hyresinkomsterna 2,7 milj. euro. De övriga inkomsterna uppgår till 8,6 milj. euro.

## **Verksamhetsutgifter**

HRT:s verksamhetsutgifter ökar år 2025 med 55,4 milj. euro (6,1 %) jämfört med prognosen år 2024 och är 962,8 milj. euro. År 2026 beräknas verksamhetsutgifterna uppgå till 974,9 milj. euro och år 2027 till 993,9 milj. euro.

## Köp av tjänster

Utgifterna för köp av tjänster är sammanlagt 920,1 milj. € år 2025, 95,6 % av HRT:s alla verksamhetsutgifter. År 2026 är de 931,7 milj. euro och 949,7 milj. euro år 2027.

## Ersättningar som betalas trafikidkarna

Trafikidkarna betalas för operering av kollektivtrafik år 2025 totalt 639,8 milj. euro, vilket är 66,5 % av HRT:s verksamhetsutgifter. Verksamhetsinkomsterna beräknas uppgå till 657,2 milj. € år 2026 och 665,6 milj. € år 2027.

## Infraersättningar för kollektivtrafik

Ersättningen till kommunerna för användning av infrastruktur för kollektivtrafik år 2025 är 228,0 milj. euro och de följande åren 225–238 milj. euro.

## Övriga kostnader

År 2025 går det 49,9 milj. euro till andra köptjänster (utom trafikerings- och infratjänster). Av summan går över hälften till ICT-, biljett- och informationssystem. Personalutgifterna uppgår till 32,2 milj. euro. Också olika kostnadsposter skapar verksamhetsutgifter.

### Finansieringssituation och räkenskapsperiodens resultat

Av budgetlånet återstår 28,9 milj. euro i slutet av år 2023, och lånet amorteras årligen med 5,3 milj. euro. De årliga nettointäkterna för finansiering för åren 2025-2027 beräknas vara 1,6 miljoner euro årligen.

Årsbidraget uppvisar efter finansieringsposterna ett underskott om -4,7 milj. euro och det räcker inte till för att täcka planerliga avskrivningar. För räkenskapsåret 2024 är ett underskott på 21,7 miljoner euro budgeterat, vilket kan täckas med ackumulerade överskott från tidigare år.

### Investeringar och avskrivningar

HRT:s investeringsutgifter uppgår till 22,1 milj. € år 2025 och åren 2026-2027 till ca 20 milj. euro. Avskrivningar är år 2025 17 milj. euro och åren 2026-2027 cirka 20,1 milj. euro per år.

### Kyrksläotts kommunandelar

Kyrksläotts kommunandelar utan över-/underskottet från tidigare år är enligt HRT:s verksamhets- och ekonomiplan (som jämförelseuppgift bokslutet 2023 och budgeten 2024):

2023 Bokslut	8,191 milj. €	(52,9 %)
2024 Budget (HRT)	7,991 milj. €	(53,0 %)
2024 prognos (delårsöversikt 1/2024)	8,134 milj. €	(50,1 %)
2025 Budgetförslag	9,482 milj. €	(53,6 %)
2026 Ekonomiplan	9,069 milj. €	(51,3 %)
2027 Ekonomiplan	9,108 milj. €	(51,0 %)

Kyrkslätt hade 31.12.2023 ett kommunspecifikt överskott om 2,641 milj. euro. Enligt användningsprognosen (delårsöversikt 1/2024) kommer 1,406 miljoner euro av överskottet att användas år 2024, vilket innebär att 1,235 miljoner euro skulle vara tillgängliga i slutet av året. HRT föreslår att av överskottet används 412 000 euro årligen under de kommande tre åren.

Kyrksläotts kommunandelar åren 2025–2027 med beaktande av överskottet enligt verksamhets- och ekonomiplanen (jämförelseuppgift budgeten 2024):

2024 Budget	6,585 milj. €
2025 Budgetförslag	9,070 milj. €
2026 Ekonomiplan	8,657 milj. €
2027 Ekonomiplan	8,696 milj. €

### OBS!

I bilagorna till HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan för 2025-2027 finns **i tabellerna på sidorna 68-82 (bilaga 4 och 5) felaktiga uppgifter, och de korrigerade sidorna** ingår som tilläggsmaterial. Uppdaterad bilaga 4 och 5 till den preliminära verksamhets- och ekonomiplanen 2025-2027.

Bilaga:

- Kyrklätts kommuns utlåtande om HRT:s förslag till verksamhet- och ekonomiplan 2025-2027

Tilläggsmaterial:

- Begäran om utlåtande om förslaget till HRT:s verksamhets- och ekonomiplan 2025-2027
- Protokollsutdrag, HRT:s styrelse 12.6.2024 § 44
- HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2025-2027
- Uppdaterad bilaga 4 och 5 till den preliminära verksamhets- och ekonomiplanen 2025-2027.