

Kyrksläotts kommuns utlåtande om förslaget till Samkommunen Helsingforsregionens trafiks verksamhets- och ekonomiplan för åren 2026–2028

Kommunutvecklingsnämnden 27.08.2025 § 10

375/00.04.02/2025

Beredare	Trafikplanerare Marko Suni Direktör för infratjänster Toni Keski-Lusa Kommunutvecklingsdirektör Anna-Kaisa Kauppinen fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Kommunutvecklingsdirektör Anna-Kaisa Kauppinen Kommunutvecklingsnämnden beslutar föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger det bifogade utlåtandet om HRT:s förslag till preliminär verksamhets- och ekonomiplan för åren 2026–2028.
Behandling	Under behandlingen gav Pinja Pekkarniemi följande ändringsförslag: ”Svaret på HRT:s fråga a i utlåtandet (s. 2) ändras. Ursprungligen: ”Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä lipputulotavoitteen nostamista ja kuntaosuuksien pienentämistä. Kirkkonummi kannattaa esitetyn 6,4 % lippujen hintojen korotuksia ja siten, että vähintään vastaavan verran nostetaan Kirkkonummelta käytettävien ABCD, BCD, BD ja D-vyöhykkeiden hintoja. Lippujen hintojen korotukset tulisi kohdistaa kaikkien vyöhykkeiden lippujen hintoihin. Kirkkonummi muistuttaa, että vuonna 2020 laskettiin lippujen hintoja ja vuonna 2023 laskettiin vielä pitkien matkojen lippujen hintoja, millä on ollut negatiivinen vaikutus kehyskuntien ja Kirkkonummen kuntaosuuksiin.” (Kyrksläotts kommun anser att det är viktigt att höja biljettinkomstmålen och minska kommunandelarna. Kyrkslätt understöder höjningar på 6,4 % enligt förslaget och så att priserna på zonerna ABCD, BCD, BD och D, som används i Kyrkslätt, höjs minst lika mycket. Höjningarna av biljettpriserna borde gälla biljettpriserna i alla zoner. Kyrkslätt påminner att biljettpriserna sänktes år 2020, och år 2023 sänktes dessutom priserna på långfärdsbiljetterna, vilket har haft en negativ inverkan på kranskommunernas och Kyrksläotts kommunandelar.) Ändrat: ”Kirkkonummi pitää kannatettavana HSL:n strategista tavoitetta käyttäjämäärien kasvattamisesta. Kirkkonummi toteaa, että alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman liitteenä toimitetussa taulukossa vaihtoehtoisista hinnoitteluskenaarioista 3 % hintojenkorotus tuotti paremman kasvun käyttäjämääriin verrattuna hintojen korotukseen suuremmilla prosenttiosuuksilla. HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan Kirkkonummen kunnan kuntaosuus ei olisi nousemassa talousarviovuonna 2026 eikä taloussuunnitelmavuosina 2027 tai 2028 yli 50 %in, jonka alle Kirkkonummi tavoittelee sen jäävän. Kirkkonummella ei siis ole intressiä toivoa HSL:ltä lipputulotavoitteen nostamista ja kuntaosuuksien pienentämistä.” (Kyrkslätt anser att det är värt att understöda HRT:s strategiska mål att öka antalet användare. Kyrkslätt konstaterar att prishöjningen på 3 % bland de alternativa prissättningsscenarierna i tabellen, som ingår som bilaga, producerade en bättre ökning av antalet användare jämfört med prishöjningen med större procentandelar. Enligt HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan kommer Kyrksläotts kommuns kommunandel inte att öka över 50 % vare sig under budgetåret 2026 eller under ekonomiplaneåren 2027 eller 2028. Kyrkslätt strävar efter att

kommunandelen blir under 50 %. Kyrkslätt har alltså inget intresse att önska att HRT höjer biljettinkomstmålet och minska kommunandelarna.)

Mervi Somervuori, Jukka Lahti och Tuovi Ronkainen understödde förslaget.

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

Omröstning

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Pekkarniemis ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

6 ja-röster (Vasenius, Dannbäck, Granström, Castrén, Kaurila, Ragnell)
4 nej-röster (Somervuori, Lahti, Pekkarniemi, Ronkainen), varvid utgångsförslaget vann.

Ändring på s. 6, ursprungligen:

"Kirkkonummen kunta pitää matkustajamäärien kasvattamisen sijasta tärkeämpänä lipputulokertymän maltillista kasvua, vaikka matkustajamäärien kasvu hidastuisikin. Kunta pitää tärkeänä, että ensi vuonna lipunhintoja nostetaan esityksen mukaisesti 6,4 % subventioasteen pienentämiseksi."

(Kyrkslättis kommun anser att måttlig ökning av biljettinkomstflödet är viktigare än ökning av antalet passagerare, även om ökningen av antalet passagerare mattas av. Kommunen anser att det är viktigt att biljettpriserna nästa år höjs enligt förslaget med 6,4 % för att minska subventionsgraden.)

Ändrat: "Kirkkonummen kunta pitää HSL:n tavoitetta matkustajamäärien kasvattamisesta ensisijaisena ja on huolissaan lipunhintojen kasvattamisen vaikutuksista matkustajamäärien kehittymiseen."

(Kyrkslättis kommun prioriterar HRT:s mål att öka antalet passagerare och är orolig över inverkningarna av ökningen av biljettpriserna på utvecklingen av antalet passagerare.)

Mervi Somervuori, Jukka Lahti och Tuovi Ronkainen understödde förslaget.

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

Omröstning

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Pekkarniemis ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

6 ja-röster (Castrén, Kaurila, Ragnell, Vasenius, Dannbäck, Granström)
4 nej-röster (Somervuori, Pekkarniemi, Ronkainen, Lahti), varvid utgångsförslaget vann.

Ändring på s. 6, följande meningar stryks: "Riskinä on erityisesti se, ettei kaikkia D-vyöhykkeelle ulottuvia lipunhintoja koroteta riittävästi. Kirkkonummi pitää tärkeänä, että lipputulokertymä toteutuu TTS-suunnitelman mukaisesti siten, ettei se lisää kuntaosuutta."
(Risken är särskilt att alla biljettpriiser som sträcker sig till zon D inte höjs tillräckligt. Kyrkslätt anser att det är viktigt att biljettinkomstflödet sker enligt verksamhets- och ekonomiplanen så att den inte ökar kommunandelen.)

Mervi Somervuori, Jukka Lahti och Tuovi Ronkainen understödde förslaget.

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

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Pekkarniemis ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

6 ja-röster (Kaurila, Castrén, Granström, Vasenius, Dannbäck, Ragnell)
4 nej-röster (Pekkarniemi, Lahti, Somervuori, Ronkainen), varvid utgångsförslaget vann.

Beslut

Kommunutvecklingsnämnden beslutade enligt beslutsförslaget.

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 2026–2028. Utlåtandet ska ges senast 31.8.2025. HRT ber att utlåtandena (eller uppgifterna om utkastet till innehåll i utlåtandena) lämnas in inom utsatt tid eftersom HRT:s styrelse börjar beredningen av den slutliga verksamhets- och ekonomiplanen för åren 2026–2028 genast i början av september.

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

- a) I materialet till verksamhets- och ekonomiplanen beskrivs efterfrågeprognoser för inverkan av 3 %, 4,7 % och 6,4 % prishöjningar på biljettinkomsterna och kommunsubventionerna. HRT:s styrelse föreslår att nästa års budget genomförs med en 6,4 % höjning. Understöder ni den föreslagna prishöjningen eller något annat alternativ?
- b) En totalsubvention på 57 % förutsätter förutom prishöjningar också nedskärningar i utbudet med 5 milj. euro. Från vilket område eller vilka typer av tjänster (närbussar, nattrafik, elevlinjer) är kommunen beredd på att skära ner kollektivtrafikservicen för att uppnå 57 % totalsubvention?
- c) Infraersättningsmodellen orsakar liksom under tidigare år betydande kostnadstryck på biljettpiserna. Hur ser kommunerna i framtiden balansen mellan biljettpiserna och utvecklingsmålen för kommunandelarna?
- d) Med vilken tidtabell är kommunen beredd på att fortsätta den gemensamma diskussionen och hitta en lösning för att lösa de problem som infaersättningssystemet orsakar? Om ingen lösning uppnås i tid,

vilka planerade investeringar i sin kollektivtrafikinfra är kommunen beredd på att skjuta upp?

- e) Ägarna har önskat insatser i ökning av kontrollverksamheten. Att öka antalet kontrollanter försvagar dock HRT:s interna kostnadseffektivitet som mäts i proportion till de totala kostnaderna, och i verksamhets- och ekonomiplanen är man inte beredd på detta? Är kommunerna ändå beredda på att öka antalet kontrollanter så att vi anställer ca 20 kontrollanter till och besätter de lediga tjänsterna?
- f) Känner kommunerna till områden eller förbindelser där man skulle kunna starta ett pilotprojekt och samtidigt söka nya former av finansiella lösningar (t.ex. genom kompanjonskap)?

Verksamhets- och ekonomiplan

Verksamhetsutgifterna ökar under de närmaste åren på grund av ökningen av kostnaderna för trafikering och infrastrukturen. Detta beror bland annat på nya projekt, såsom nya snabbspårvagnsvägar. Samtidigt stör betydande byggplatser trafiken. Det förekommer många undantag och trafikavbrott i metrons, närtågens och spårvagnarnas trafik på grund av olika totalrenoverings- och byggnadsprojekt åren 2026–2028.

HRT måste balansera med ekonomin även under de kommande åren. HRT strävar efter att bibehålla kollektivtrafikens attraktivitet utan att man tvingas höja biljettpriserna så mycket att det minskar antalet passagerare och orsakar en ond cirkel. Biljettinkomsterna beräknas öka, men de räcker inte till för att täcka alla de ökande utgifterna.

Man strävar efter att öka användningen av kollektivtrafiken genom inriktade åtgärder som förbättrar kunderfarenheten. HRT har som mål att bibehålla servicenivån, höja användningsgraden och öka biljettintäkterna.

Målet är att trafiken på spårvagnsvägen Kronbroarna till Degerö börjar i början av år 2027. Bland målen i slutet av årtiondet ingår också att andra spårprojekt, såsom Esbo stadsbana, blir färdiga och trafikeringen av dem börjar.

Linjenätet och trafiken utvecklas genom att förbättra kostnadseffektiviteten och till exempel genom att styra det nuvarande utbudet på nytt och göra små, inriktade förbättringar på växande områden. Målet är att säkerställa smidiga resekedjor, trots att samtidiga byggnadsprojekt orsakar utmaningar. HRT strävar efter att meddela om undantag så bra som möjligt och vid behov ordna ersättande trafik.

Verksamhetsinkomster

Verksamhetsinkomsterna år 2026 är sammanlagt 997,9 milj. euro. Ökningen jämfört med prognosen 2025 är 73,2 milj. euro (7,9 %). Verksamhetsinkomsterna beräknas uppgå till 1066,5 milj. € år 2027 och 1074,5 milj. € år 2028.

Biljettinkomster

År 2025 beräknas antalet passagerare vara med 380 milj. påstigningar och under de följande åren 390–400 milj. påstigningar per år.

År 2026 är de eftersträlvade biljettinkomsterna sammanlagt 419,7 milj. euro. Detta är 29,3 milj. euro (7,5 %) större än prognosen för år 2025. År

2027 är de eftersträvade biljettinkomsterna 435,9 milj. euro och år 2028 465,7 milj. euro.

Kommunandelar och ackumulerade överskott

År 2026 fakturerar HRT sina medlemskommuner sammanlagt 553,5 milj. euro i kommunandelar. Den genomsnittliga subventionsgraden är då 57,1 %. De fakturerbara kommunandelarna år 2027 uppgår till totalt 605,3 miljoner euro och år 2028 till 582,0 miljoner euro.

År 2025 kompenseras kommunerna cirka 56 miljoner milj. i ackumulerat överskott (enligt i delårsöversikt 1/2025, prognos). Således skulle ca 11,9 miljoner euro ackumulerat överskott stå till förfogande under verksamhets- och ekonomiperioden per 31.12.2025.

Övriga inkomster år 2026

Det statliga kollektivtrafikstödet för storstäder beräknas vara 4,8 milj. euro. Kontrollavgiftsintäkterna beräknas vara 7,6 milj. euro och hyresinkomsterna 3,1 milj. euro. Det uppstår 1,5 milj. euro i övriga inkomster.

Verksamhetsutgifter

Verksamhetsutgifterna år 2026 är sammanlagt 993,1 milj. euro. Ökningen jämfört med prognosen 2025 är 29,2 milj. euro (3,0 %). Verksamhetsinkomsterna beräknas uppgå till 1048,4 milj. € år 2026 och 1055,2 milj. € år 2027.

Köp av tjänster

Utgifterna för köp av tjänster är sammanlagt 947,7 milj. € år 2026, 95,4 % av HRT:s alla verksamhetsutgifter. År 2027 är de 1002,2 milj. euro och 1007,6 milj. euro år 2028.

HRT betalar trafikidkarna för operering av kollektivtrafik år 2026 totalt 646,9 milj. euro, vilket är 65,1 % av verksamhetsutgifterna. Operationskostnaderna är 683,8 milj. euro år 2027 och 685,4 milj. euro år 2028.

Infraersättningar för kollektivtrafik

Ersättningen till kommunerna för användning av infrastruktur för kollektivtrafik år 2026 är 246,8 milj. euro och de följande åren 263–269 milj. euro.

Personalkostnader och andra kostnader

År 2026 är personalkostnaderna 35 miljoner euro. Det går 51,8 milj. euro till andra köptjänster (utom trafikerings- och infratjänster). Av summan går över hälften till ICT-, biljett- och informationssystem. Också olika kostnadsposter skapar verksamhetsutgifter.

Finansieringssituation och räkenskapsperiodens resultat

Av budgetlånet som lyfts år 2020 återstår 23,7 milj. euro i slutet av år 2025, och lånet amorteras årligen med 5,3 milj. euro. Den sista låneraten amorteras enligt planen 06/2030. Verksamhets- och ekonomiplanen är

uppgjord så att medlemskommunernas kommunandelar täcker de kostnader som inte kan täckas med biljettintäkter och andra intäkter.

Budgetens årsbidrag år 2026 efter finansieringsposter uppvisar ett överskott på 7,7 milj. euro och räcker inte till för att täcka planenliga avskrivningar, som enligt beräkning är 19,1 milj. euro år 2026.

Understkottet för räkenskapsperioden 2026 beräknas uppgå till -11,4 milj. euro, och det täcks med överskottet från åren innan. De ackumulerade överskotten har minskat avsevärt, och i slutet av år 2026 finns det bara 0,6 milj. euro ackumulerade överskott kvar. Minskningen av överskotten ökar avsevärt de kommunandelar som ska faktureras från och med 2027. Underskottet år 2027 blir -0,3 milj. euro och år 2028 -0,3 milj. euro.

Investeringar och avskrivningar

HRT:s investeringsutgifter uppgår till 25,4 milj. € år 2026 och åren 2027–2028 till ca 25 milj. euro. Avskrivningar är år 2026 cirka 19 milj. euro och åren 2027–2028 cirka 21 milj. euro per år.

Kyrksläotts kommunandelar

Kyrksläotts kommunandelar utan över-/underskottet från tidigare år är enligt HRT:s verksamhets- och ekonomiplan (som jämförelseuppgift bokslutet 2024 och budgeten 2025):

2024 Bokslut	8,196 milj. € (52,3 %)
2025 Budget (HRT)	8,871 milj. € (52,4 %)
2025 prognos (HRT delårsöversikt 1/2025)	8,1 milj. €
2026 Budgetförslag	7,957 milj. € (46,6 %)
2027 Ekonomiplan	8,288 milj. € (46,3 %)
2028 Ekonomiplan	7,742 milj. € (43,0 %)

Kyrkslätt hade 31.12.2024 kommunspecifikt överskott 1,174 milj. euro. Enligt användningsprognosen (delårsöversikt 1/2025) blir överskottet år 2025 0,669 miljoner euro, vilket innebär att 1,842 miljoner euro skulle vara tillgängliga i slutet av året. HRT föreslår att 614 000 euro av detta överskott används årligen under de kommande tre åren.

Kyrksläotts kommunandelar åren 2026–2028 med beaktande av överskottet enligt verksamhets- och ekonomiplanen (jämförelseuppgift budgeten 2025):

2025 Budget	8,758 milj. €
2026 Budgetförslag	7,343 milj. €
2027 Ekonomiplan	7,674 milj. €
2028 Ekonomiplan	7,128 milj. €

Bilaga:

- Kyrksläotts kommuns utlåtande om HRT:s verksamhets- och ekonomiplan 2026–2028

Tilläggsmaterial

- Begäran om utlåtande om förslaget till HRT:s verksamhets- och ekonomiplan 2026-2028
- Protokollsutdrag, HRT: styrelse 17.6.2025 § 58
- HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2026-2028

