

Kirkkonummen kunnan lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2025–2027

Kunnanhallitus 09.09.2024 § 273

269/00.04.02/2024

Valmistelija	Liikennesuunnittelija Marko Suni Kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa Yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kauppinen etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihde)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi Kunnanhallitus päättää 1 antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 - 2027 2 tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.
Käsittely	HSL:n edustajat liikennejohtaja Johanna Wallin ja hallintojohtaja Jussi Saarinen esittelivät asiaa kokouksessa ja vastasivat valtuutettujen kysymyksiin. He poistuivat kokouksesta klo 17.21. Puheenjohtaja julisti keskustelun päättyneeksi ja totesi, että keskustelun aikana on tehty vastaehdotuksia seuraavasti: Varajäsen Kim Liljequistin lisäsehdotus: Kohtaan Kirkkonummen kuntaosuuksien taso lisätään: HSL:n talous, kuten kuntaosuudetkin, on riippuvainen kuntayhtymään kuuluvien kuntien investointipäätöksistä. Tiettyjen kuntien suurinvestoinnit ovat johtamassa tilanteeseen, jossa tiettyjen kuntien kuntaosuudet ovat nousemassa kestävämmälle tasolle. Siksi kuntaosuuksien määrittelyperusteet /- säännöt tulisivat tarpeen vaatiessa olla tarkasteltavissa/muutettavissa eri kuntien erityispiirteitä huomioiden. Lisäsehdotusta kannattivat Matti Kaurila, Timo Haapaniemi, Ulf Kjerin, Piia Aallonharja, Carl-Johan Kajanti ja Antti Kilappa. Puheenjohtajan tiedustellessa, lisäsehdotus hyväksyttiin yksimielisesti. Jäsen Matti Kaurilan muutosehdotus: Kohta Kirkkonummen kuntaosuuksien taso, viimeinen kappale muutetaan: Kirkkonummen kunta kiinnittää huomion myös siihen, että HSL:n toimintamenot, pois lukien infrapalvelut ja operointikustannukset, kohoavat vuoden 2024 ennusteesta talararvioesitykseen 2025 nähden yli 16 prosentilla. HSL:n tulee aloittaa talouden sopeutustoimenpiteet ja kehittää ajoissa linjastoa, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä ja päästään alle 50 % subventioasteeseen myös keskipitkällä aikavälillä vuosina 2030 ja 2035, jolloin toiminta- ja taloussuunnitelmassa on esitetty vuodelle 2030 kunnan rahoitustarpeeksi 11,3 milj. € subventioasteen

ollessa 58 % ja vuonna 2035 rahoitustarve on 12,9 milj. € ja subventioaste 60,5 %.

Muutosehdotusta kannattivat Carl-Johan Kajanti, Timo Haapaniemi, Piia Aallonharja, Anneli Granström, Antti Kilappa ja Anna Sahiluoma.

Puheenjohtajan tiedustellessa, muutosehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Jäsen Markus Myllyniemen evästysehdotus:

HSL:n nykyinen infrakorvausjärjestelmä on epäedullinen erityisesti Kirkkonummen kaltaisten Helsingin seudun ympäryskuntien näkökulmasta. Osana edunvalvontaansa Kirkkonummen tulisi seuraavan TTS-kauden aikana pyrkiä neuvottelemaan muiden HSL:n omistajien kanssa infrakorvausjärjestelmän uudistamisesta suuntaan, joka olisi tasapuolisempi kaikkien jäsenkuntien kannalta.

Evästysehdotusta kannattivat Saara Huhmarniemi, Matti Kaurila, Kati Kaihlaranta, Timo Haapaniemi, Anna Sahiluoma, Ulf Kjerin, Piia Aallonharja ja Kim Liljequist.

Puheenjohtajan tiedustellessa, evästysehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös

Kunnanhallitus päätti yksimielisesti

1

antaa pöytäkirjan liitteenä olevan lausunnon HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 – 2027 johon on tehty seuraavat kunnanhallituksen yksimielisesti hyväksytyt muutokset:

- Kohta Kirkkonummen kuntaosuuksien taso, viimeinen kappale muutettu kuulumaan: Kirkkonummen kunta kiinnittää huomion myös siihen, että HSL:n toimintamenot, pois lukien infrapalvelut ja operointikustannukset, kohoavat vuoden 2024 ennusteesta talousarvioesitykseen 2025 nähden yli 16 prosentilla. HSL:n tulee aloittaa talouden sopeutustoimenpiteet ja kehittää ajoissa linjastoa, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä ja päästään alle 50 % subventioasteeseen myös keskipitkällä aikavälillä vuosina 2030 ja 2035, jolloin toiminta- ja taloussuunnitelmassa on esitetty vuodelle 2030 kunnan rahoitustarpeeksi 11,3 milj. € subventioasteen ollessa 58 % ja vuonna 2035 rahoitustarve on 12,9 milj. € ja subventioaste 60,5 %.

- kohtaan Kirkkonummen kuntaosuuksien taso lisätty: HSL:n talous, kuten kuntaosuudetkin, on riippuvainen kuntayhtymään kuuluvien kuntien investointipäätöksistä. Tiettyjen kuntien suurinvestoinnit ovat johtamassa tilanteeseen, jossa tiettyjen kuntien kuntaosuudet ovat nousemassa kestävämmälle tasolle. Siksi kuntaosuuksien määrittelyperusteet /- säännöt tulisivat tarpeen vaatiessa olla tarkasteltavissa/muutettavissa eri kuntien erityispiirteitä huomioiden.

Lisäksi kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti seuraavan evästyksen: HSL:n nykyinen infrakorvausjärjestelmä on epäedullinen erityisesti Kirkkonummen kaltaisten Helsingin seudun ympäryskuntien näkökulmasta. Osana edunvalvontaansa Kirkkonummen tulisi seuraavan TTS-kauden aikana pyrkiä neuvottelemaan muiden HSL:n omistajien kanssa infrakorvausjärjestelmän uudistamisesta suuntaan, joka olisi

tasapuolisempi kaikkien jäsenkuntien kannalta.

2

tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Päätöshistoria

Yhdyskuntatekniikan lautakunta 29.08.2024 § 82

Valmistelija

Liikennesuunnittelija Marko Suni
Kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa
Yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kauppinen
etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi, puh. 09 29671 (vaihe)

Päätösehdotus

Yhdyskuntatekniikan johtaja Kauppinen Anna-Kaisa

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päättää esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 - 2027

Käsittely

Käsittelyn aikana Ronja Karkinen teki seuraavan muutosehdotuksen:

Poistetaan seuraavat kohdat, jotka viittaavat subventioasteen sijaan Kirkkonummen maksuosuuteen kokonaisuutena, sillä olemme sitoutuneet kasvattamaan joukkoliikenteen käyttäjämääriä jatkossakin: 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." s.3: "kuntaosuus nousee lähelle 10 milj. euroa." s. 6: "TTS:ssä esitetty kuntaosuuden taso vuonna 2025 nousee kestävämmälle tasolle, noin 9,5 miljoonaan euroon."

Tarja Ketola kannatti ehdotusta.

Puheenjohtaja totesi, että ehdotusta ei kannateta yksimielisesti, joten asiasta tulee äänestää.

ÄÄNESTYS

Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen. Ne, jotka kannattavat pohjaesitystä, äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat Ronja Karkisen ehdotusta, äänestävät EI.

Puheenjohtaja päätti äänestyksen. Äänet jakautuivat seuraavasti:

9 JAA-ääntä (Kelkka, Valtanen, Salonen, Frimodig, Polkko, Snellman, Liljequist, P. Jäppinen, Åström)

2 EI- ääntä (Karkinen, Ketola), jolloin pohjaehdotus voitti.

Hannu Valtanen teki seuraavan muutosehdotuksen:

Luku 6 kirjoitetaan uudestaan muotoon: 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

Kim Åström kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että ehdotusta kannatettiin yksimielisesti.

Liikennesuunnittelija Marko Suni poistui kokouksesta pykälän käsittelyn jälkeen.

Päätös

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti

1.
esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 - 2027

2.
että luku 6 kirjoitetaan uudestaan muotoon: 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

Tiedoksi

Selostus

Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL) laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman kolmelle seuraavalle vuodelle. HSL pyytää lausuntoa alustavasta HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 – 2027 (TTS) 31.8.2024 mennessä.

Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?
5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?
6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSLalueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Toiminta- ja taloussuunnitelma

HSL:n strateginen tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua, joka on osoittautunut haastavaksi tavoitteeksi. Helsingin seudun ihmisten liikkumistavat ovat muuttuneet pysyvästi etätöiden vuoksi. Lisäksi joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavat useat työmaat ja poikkeusliikennejärjestelyt. Suuret infrainvestoinnit rasittavat HSL:n taloutta. Vuonna 2025 HSL:n kustannuksista jo 24 % eli 230 miljoonaa euroa muodostuu infrakorvauksista.

Kirkkonummen näkökulmasta positiivisena voi kuitenkin nähdä joukkoliikenteen nousijamäärien kasvun, mikä on ollut muuta seutua nopeampaa. Toisaalta tämä on heijastunut Kirkkonummen kuntaosuuden merkittävään kasvuun, sillä kuntaosuudet tulevalla TTS-kaudella ovat yli 9 miljoonaa euroa ilman edellisvuosien yli-/alijäämää.

HSL ottaa käyttöön uuden lippu- ja taustajärjestelmän (lipputilihanke), joka mahdollistaa tilipohjaisen palvelumallin. Arvoliput poistuvat ja käyttöön tulee lähimaksu. HSL suunnittelee uutta E-vyöhykettä ja varautuu Järvenpään HSL:ään liittymiseen.

Nykyinen arvonlisäverokanta (10 %) nousee 14 prosenttiin vuonna 2025 aiheuttaen noin 6 prosentin korotustarpeen lipunhintoihin. Infra- ja operointikustannusten nousu (yht. 42 milj. euroa) sekä valtion ilmastoperusteisen tuen poistuminen (11 milj. euroa vuositasolla) tuovat painetta lipunhintojen korotukseen. Korotuspaineesta huolimatta HSL tekee vain 8 prosentin lipunhintojen korotuksen joukkoliikenteen kasvun turvaamiseksi.

Toimintatulot

Vuonna 2025 HSL:n toimintatulot kasvavat 70,4 milj. euroa (7,9 %) ja ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Toimintatuloiksi arvioidaan 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Lipputulot

TTS perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät ovat vuonna 2025 strategiatavoitteen mukaisen 400 milj. nousijamäärän.

Vuoden 2025 lipputulotavoite on yhteensä 418,6 milj. euroa. Tämä on 40,8 milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Vuonna 2026 lipputulotavoite on 427,0 milj. euroa ja 2027 435,4 milj. euroa.

Kuntaosuudet ja kertyneet ylijäämät

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2025 yhteensä 516,0 milj. euroa. Keskimääräinen subventioaste on tällöin 55,9 %. Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2026 ovat yhteensä 548,9 milj. euroa ja vuonna 2027 559,4 milj. euroa.

Vuonna 2024 kunnille hyvitetään kertyneitä ylijäämiä noin 35,5 milj. euroa (OVK 1/2024 ennuste). Näin ollen ylijäämäkertymiä 31.12.2024 olisi käytettävissä TTS-kaudella noin 65 milj. euroa.

Muut tulot vuonna 2025

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuki arvioidaan olevan noin 5,0 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotoiksi arvioidaan vuosittain 5,5 milj. euroa ja vuokratuloiksi 2,7 milj. euroa. Muita tuloja syntyy 8,6 milj. euroa.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2025 kasvavat vuoden 2024 ennusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %) ja ovat 962,8 milj. euroa. Toimintamenot vuonna 2026 ovat arviolta 974,9 milj. euroa ja 993,9 milj. euroa vuonna 2027.

Palveluiden ostot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,1 milj. euroa vuonna 2025, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuonna 2026 ne ovat 931,7 milj. euroa ja 949,7 milj. euroa vuonna 2027.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, joka on 66,5 % HSL:n toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2025 on 228,0 milj. euroa ja seuraavina vuosina 225-238 milj. euroa.

Muut kustannukset

Vuonna 2025 muihin ostopalveluihin (pl. liikennöinti- ja infra) kuluu 49,9 milj. euroa, josta yli puolet ICT lippu- ja infojärjestelmiin. Henkilöstömenot ovat 32,2 milj. euroa. Muita toimintamenoja syntyy myös erinäisistä kulueristä.

Rahoitustilanne ja tilikauden tulos

Talousarviolainaa on vuoden 2023 lopussa jäljellä 28,9 milj. euroa, jota lyhennetään vuosittain 5,3 milj. euroa. Rahoituksen nettotuotoiksi 2025-2027 arvioidaan 1,6 milj. euroa vuosittain.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on -4,7 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja. Tilikauden 2024 tulokseksi on budjetoitu 21,7 milj. euron alijäämä, joka voidaan kattaa edellisiltä vuosilta kertyneistä ylijäämistä.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2025 ja vuosina 2026-2027 noin 20 milj. euroa. Poistot ovat vuonna 2025 17 milj. euroa ja vuosina 2026-2027 20,1 milj. euroa vuodessa.

Kirkkonummen kuntaosuudet

Kirkkonummen kuntaosuudet ilman edellisvuosien yli-/alijäämää ovat HSL:n TTS:n mukaan (vertailutietona TP2023 ja TA2024):

2023 TP	8,191 milj. € (52,9 %)
2024 TA (HSL)	7,991 milj. € (53,0 %)
2024 ennuste (HSL ovk 1/2024)	8,134 milj. € (50,1 %)
2025 TAE	9,482 milj. € (53,6 %)
2026 TS	9,069 milj. € (51,3 %)
2027 TS	9,108 milj. € (51,0 %)

Kirkkonummella oli 31.12.2023 kuntakohtaista ylijäämää 2,641 milj. euroa. Käyttöennusteen (OVK 1/2024) mukaan vuonna 2024 ylijäämää käytetään 1,406 milj. euroa, jolloin tämän vuoden lopussa sitä olisi käytettävissä 1,235 milj. euroa. HSL esittää, että ylijäämää käytettäisiin kolmena seuraavana vuonna 412 000 euroa vuosittain.

Kirkkonummen kuntaosuudet vuosille 2025-2027 huomioituna ylijäämä TTS:n mukaan (vertailutietona TA2024):

2024 TA	6,585 milj. €
2025 TAE	9,070 milj. €
2026 TS	8,657 milj. €
2027 TS	8,696 milj. €

HUOM!

Oheismateriaalin HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2025-2027 **sivujen 68-82 taulukoissa (liite 4 ja 5) on virheelliset tiedot ja näihin on tullut korjaussivut**, jotka ovat oheismateriaalina: Päivitetty liite 4 ja 5 alustavaan TTS2025-2027 dokumenttiin.

Liite:

- Kirkkonummen kunnan lausunto_HSL TTS-ehdotus 2025-2027

Oheismateriaali:

- Lausuntopyyntö HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027
- Pöytäkirjan ote, HSL hallitus 12.6.2024 § 44
- HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027
- Päivitetty liite 4 ja 5 alustavaan TTS2025-2027 dokumenttiin (korvaa sivut 68-82)