

Kirkkonummen kunnan lausunto HSL -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2024 - 2026

Yhdyskuntatekniikan lautakunta 31.08.2023 § 93
361/00.04.02/2023

Valmistelija	Liikennesuunnittelija Marko Suni etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Yhdyskuntatekniikan johtaja Kauppinen Anna-Kaisa Yhdyskuntatekniikan lautakunta päättää 1. esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2024 - 2026 2. tarkastaa tämän pykälän kokouksessa.
Käsittely	Käsittelyn aikana puheenjohtaja Matti Kaurila teki seuraavan muutosesityksen: Muutos, joka korvaa sivun 5 3. ja 4. kappaleen Kirkkonummen subventioaste vuonna 2024 olisi 49,6 %. Vuosina 2025-2026 se olisi noin 46-48 % luokkaa. Subventioasteessa ei luonnollisesti huomioida aiempien vuosien ylijäämää, jota ei tällä suunnitelmakaudella ole esitetty käytettävän. Kirkkonummen kunta katsoo, että TTS-lausunnon esitetty kuntaosuuden taso on hyväksyttävä, kun subventioaste jää alle 50 %. HSL:n tulee ALOITTA A TALOUDEN TOIMENPITEET JA SOPEUTTAA JA KEHITTÄÄ AJOISSA LINJASTOA, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä merkittävästi ja pysytään alle 50 % subventioasteessa MYÖS KESKIPITKÄLLÄ AIKAVÄLILLÄ VUOSINA 2030 JA 2035, JOLLOIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASSA ON ESITETTY VUODELLE 2030 KUNNAN RAHOITUSTARPEEKSI 13 MILJ. € SUBVENTIOASTEEN OLLESSA 61,4% JA VUONNA 2035 RAHOITUSTARVE ON 16,1 MILJ. € JA SUBVENTIOASTE 65,6%. Hannu Valtanen, Kim Liljequist, Pekka Jäppinen ja Antti Salonen kannattivat esitystä. Puheenjohtaja totesi, että esitystä ei kannateta yksimielisesti, joten asiasta tulee äänestää. ÄÄNESTYS Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen. Ne, jotka kannattavat pohjaesitystä, äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat Matti Kaurilan muutosesitystä, äänestävät EI. Puheenjohtaja päätti äänestyksen. Äänet jakautuivat seuraavasti: 8 EI-ääntä (Frimodig, Liljequist, Polkko, Kaurila, Jäppinen P., Valtanen, Kelkka, Salonen)

2 JAA-ääntä (Karkinen, Jäppinen S.) ,jolloin Matti Kaurilan muutosesitys voitti.

Matti Kaurila teki myös seuraavan lisäesityksen lausunnon viimeisen kappaleen loppuun:

ELLEI HSL:N JOUKKOLIIKENTEESEEN SAADA ENEMMÄN VALTION RAHOITUSTA, ON HSL:N ALUEEN SUURIA JOUKKOLIIKENNE-INVESTOINTEJA LYKÄTTÄVÄ, JOTTA VUOSITTAIN KUNNILLE TULEVAT INFRAKUSTANNUKSET PYSYVÄT KOHTUULLISINA SEKÄ ENNAKOITAVISSA OLEVINA

Hannu Valtanen, Antti Salonen, Teemu Kelkka, Kim Liljequist, Ronja Karkinen ja Antti Salonen kannattivat esitystä.

Käsittelyn aikana Matti Kaurila täydensi muutosesitystä seuraavaan muotoon: ELLEI HSL:N JOUKKOLIIKENTEESEEN SAADA merkittävästi ENEMMÄN VALTION RAHOITUSTA, ON HSL:N ALUEEN SUURIA JOUKKOLIIKENNE-INVESTOINTEJA LYKÄTTÄVÄ, JOTTA VUOSITTAIN KUNNILLE TULEVAT INFRAKUSTANNUKSET PYSYVÄT KOHTUULLISINA SEKÄ ENNAKOITAVISSA OLEVINA.

Muutosesitystä kannatettiin yksimielisesti.

Ronja Karkinen teki seuraavan muutosesityksen:

Kohta: "Kunta haluaa nostaa esiin, että tasapainoinen talous tulee nähdä laajemmin koskien myös jäsenkuntien kuntaosuuksia. HSL:n tulee jatkossa huolehtia siitä, että sen kaikkien jäsenkuntien kuntaosuudet pysyvät tasapuolisesti maltillisella ja kyseisen kunnan hyväksymällä tasolla." Kohta korvataan: "Kunta pitää joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvuun panostamista keskeisenä liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi."

Sanni Jäppinen kannatti esitystä.

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

ÄÄNESTYS

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

Puheenjohtaja päätti äänestyksen. Äänet jakoutuivat seuraavasti:

7 JAA-ääntä (Salonen, Kelkka, Valtanen, Liljequist, Frimodig, Polkko, Kaurila)

3 EI-ääntä (Jäppinen P., Jäppinen S., Karkinen), jolloin pohjaesitys voitti.

Ronja Karkinen teki myös seuraavat muutosesitykset:

Kohta: "edellyttäen, että toimenpiteet ovat suhteessa saataviin hyötyihin oikein mitoitettuja ja järkevästi perusteltuja" muutetaan muotoon: "edellyttäen, että yksittäisen nousun kustannus pysyy strategian mukaisella 0,25€/km tasolla."

Sanni Jäppinen ja Antti Salonen kannattivat esitystä.

Esitystä kannatettiin yksimielisesti.

Ronja Karkinen teki seuraavan poistoesityksen:

Poistetaan kohta: "Kirkkonummen kunta katsoo, että jatkossa tulisi kyetä vastaamaan tehokkaasti kasvavaan kysyntään ja käyttää harkiten panostuksia matkustajamäärien kasvun jatkumiseksi. "

Sanni Jäppinen kannatti esitystä.

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

ÄÄNESTYS

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

Puheenjohtaja päätti äänestyksen. Äänet jakoutuivat seuraavasti:

8 JAA-ääntä (Kelkka, Valtanen, Jäppinen P., Liljequist, Polkko, Frimodig, Salonen, Kaurila)

2 EI- ääntä (Karkinen, Jäppinen S.)

Teemu Kelkka teki seuraavan muutosesityksen:

Muutetaan sivulla 3: Kirkkonummen kunta katsoo, että liityntälinjojen 171-174 päätepusäkkikysymys tulee ratkaista lähemmin yhteistyössä kunnan kanssa. Muotoon: Kirkkonummen kunta katsoo, että liityntälinjojen 171-175 päätepusäkkikysymys tulee ratkaista lähemmin yhteistyössä kunnan kanssa.

Ronja Karkinen, Kim Liljequist ja Sanni Jäppinen kannattivat esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että esitystä kannatetaan yksimielisesti.

Päätös

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päättää

1. tehdä lausuntoon seuraavat muutokset:

1.1. Muutos, joka korvaa sivun 5 3. ja 4. kappaleen Kirkkonummen subventioaste vuonna 2024 olisi 49,6 %. Vuosina 2025-2026 se olisi noin 46-48 % luokkaa. Subventioasteessa ei luonnollisesti huomioida aiempien vuosien ylijäämää, jota ei tällä suunnitelmakaudella ole esitetty käytettävän. Kirkkonummen kunta katsoo, että TTS-lausunnon esitetty kuntaosuuden taso on hyväksyttävä, kun subventioaste jää alle 50 %. HSL:n tulee ALOITTAA TALOUDEN TOIMENPITEET JA SOPEUTTAA JA KEHITTÄÄ AJOISSA LINJASTOA, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä merkittävästi ja pysytään alle 50 % subventioasteessa MYÖS KESKIPITKÄLLÄ AIKAVÄLILLÄ VUOSINA 2030 JA 2035, JOLLOIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASSA ON ESITETTY VUODELLE 2030 KUNNAN RAHOITUSTARPEEKSI 13 MILJ. € SUBVENTIOASTEEN OLLESSA 61,4% JA VUONNA 2035 RAHOITUSTARVE ON 16,1 MILJ. € JA SUBVENTIOASTE 65,6%.

1.2. ELLEI HSL:N JOUKKOLIIKENTEeseen SAADA merkittävästi ENEMMÄN VALTION RAHOITUSTA, ON HSL:N ALUEEN SUURIA JOUKKOLIIKENNE-INVESTOINTEJA LYKÄTTÄVÄ, JOTTA VUOSITTAIN KUNNILLE TULEVAT INFRAKUSTANNUKSET PYSYVÄT KOHTUULLISINA SEKÄ ENNAKOITAVISSA OLEVINA.

1.3. Kohta: "edellyttäen, että toimenpiteet ovat suhteessa saataviin hyötyihin oikein mitoitettuja ja järkevästi perusteltuja" muutetaan muotoon: "edellyttäen, että yksittäisen nousun kustannus pysyy strategian mukaisella 0,25€/km tasolla."

1.4. Muutetaan sivulla 3: Kirkkonummen kunta katsoo, että liityntälinjojen 171-174 päätepysäkkikysymys tulee ratkaista lähemmin yhteistyössä kunnan kanssa. Muotoon: Kirkkonummen kunta katsoo, että liityntälinjojen 171-175 päätepysäkkikysymys tulee ratkaista lähemmin yhteistyössä kunnan kanssa.

2. esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa kokouksessa muutetun lausunnon HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2024 - 2026

3.
tarkastaa tämän pykälän kokouksessa

Tiedoksi

Selostus

Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL) laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman kolmelle seuraavalle vuodelle. HSL:n hallitus pyytää laatimastaan suunnitelmasta vuosittain jäsenkuntiensa lausunnot. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa suunnitelmasta viimeistään 31.8.

HSL pyytää lausuntoa alustavasta HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2024 – 2026 (TTS) 31.8.2023 mennessä.

Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kohtiin:

1. Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

- Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella.
- Talousarviossa ja suunnitelmassa ei esitetä ylijäämien palautusta jäsenkuntiin, vaan valtion koronatukien ansioista kertyneet ylijäämät jätetään HSL:lle ja käytetään TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa.

2. Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?

- HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiensa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoituspohjaa.
- Tavoitteena oli luoda yhteinen tilanne- ja tulevaisuuskuva HSL:n rahoituksellisesta pohjasta, perussopimuksen määrittämistä velvoitteista sekä HSL:n kyvystä vastata asetettuihin erilaisiin velvoitteisiin 2020–2030-luvuilla. Tämän työn loppuraportti alustavan

TTS-suunnitelman liitteenä. Mahdollinen jatkotyö on jäsenkuntien/omistajien vastuulla.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

HSL:n strateginen tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua. Korona-ajan jälkeinen matkustajamäärien kasvu on ollut hitaampaa kuin strategiassa on tähdätty. Ukrainan sodan myötä energian ja polttoaineiden kustannukset, inflaatio, korkeat korot ja epävakaa taloustilanne heijastuu joukkoliikenteeseen. Työmaat ja poikkeusjärjestelyt vaikeuttavat liikkumista Kirkkonummellakin Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisina junaliikenteen katkoina. Suuret infrainvestoinnit kuten Länsimetron jatke ja Raide-Jokeri rasittavat HSL:n taloutta infrakustannusten kasvuna. Kirkkonummen näkökulmasta positiivisena voi kuitenkin nähdä kehityksen bussiliikenteen nousijamäärissä, jotka ovat ohittaneet vuoden 2019 tason.

HSL:n strategia 2022-2025 - Asiakkuuksista kestävään kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. Visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani.

HSL:llä on neljä strategista tavoitetta, joissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä (Co2 päästöt -90% vuoden 2010 tasosta)
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa (400 milj. nousua)
- Kustannustehokas joukkoliikenne (0,25 €/matkustajakm. pl. Infra)
- Tasapainoinen talous (tulot yht. 400 M€, Kuntaosuus 50-55 %)

Strategian tavoitteiden saavuttamiseksi HSL on tunnistanut kolme kriittistä menestystekijää:

- Kasvu asiakasymmärryksellä
- Sujuvat matkaketjut
- Tieto ja osaaminen

Tavoitteen täyttymiseksi tulisi joka vuosi 2023-2025 saada noin 2,3 % lisää uusia matkustajia (nykyisen kasvun lisäksi). Tätä tavoitetta HSL pyrkii alustavalla toiminta- ja taloussuunnitelmallaan saavuttamaan.

Toimintatulot

Vuonna 2024 HSL:n toimintatulot kasvavat 64,9 milj. euroa (7,6 %) ja ovat yhteensä 923,4 milj. euroa. Toimintatulojen arvioidaan olevat 933,4 milj. euroa vuonna 2025 ja 950,2 milj. euroa vuonna 2026.

Lipputulot

TTS perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät vuonna 2024 kasvaisivat 380 miljoonaan nousuun, mikä mahdollistaisi strategiakauden lopun tavoitteen 400 miljoonaa nousijaa vuonna 2025. Tämä edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2023, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen vuoden 2023 lippujen hinnoista. HSL:n vuoden 2024 keskeisimpiä tavoitteita on saada kaikin keinoin nousijamäärät strategian mukaiseen kasvuvauhtiin.

Vuoden 2024 lipputulotavoite on yhteensä 382,7 milj. Tämä on 13,3 milj. euroa (3,6 %) kuluvan vuoden 2023 ennustetta suurempi. Vuonna 2025 lipputulot arvioidaan 405,0 milj. euroa ja vuonna 2026 420,0 milj. euroa.

Kuntaosuudet ja kertyneet ylijäämät

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2024 yhteensä 517,1 milj. euroa. Keskimääräinen subventioaste on 56,7 % vuonna 2024.

Vuonna 2023 kunnille hyvitetään kertyneitä ylijäämiä noin 21,2 miljoonaa euroa (ennusteen OVK 1/2023 mukaan). Ylijäämäkertymiä on käytettävissä TTS-kausille tämän jälkeen arvion mukaan 49,2 milj. euroa.

Traficom päätti myöntää vielä 09/2022 lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa ja palvelutason ylläpitämiseen yhteensä 49,233 milj. euroa. HSL esittää käytettäväksi tuon tukiosuuden lisäpanostuksina joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen strategiatavoitteiden saavuttamiseksi.

Kertyneitä ylijäämiä ei siten esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta tähän lisäpanostukseen, vaan lisäkustannukset tuodaan vuosina 2024-2025 talousarviomuutoksina Yhtymäkokouksen käsittelyyn sitovien toimintamenojen ylittyessä ja kulu- jen rahoittamiseen käytetään koronatukien ansiosta kertyneitä ylijäämiä.

Muut tulot vuonna 2024

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuki arvioidaan olevan noin 12,0 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotoiksi arvioidaan vuosittain 4,3 milj. euroa ja vuokratuloiksi 3,1-3,9 milj. euroa. Muita tuloja syntyy 3,7 milj.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2024 kasvavat vuoden 2023 ennusteesta 45,4 milj. euroa (5,3 %) ja ovat 905,7 milj. euroa. Toimintamenot vuonna 2025 ovat arviolta 915,3 milj. euroa ja 927,4 milj. euroa vuonna 2026.

Palveluiden ostot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 870,0 milj. euroa vuonna 2024, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuonna 2025 ne ovat 879,4 milj. euroa ja 891,4 milj. euroa vuonna 2026.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2024 yhteensä 611,4 milj. euroa, joka on 67,5 % HSL:n toimintamenoista.

Vuosina 2024-2026 vuotuisten kustannuksien arvioidaan bussiliikenteessä olevan 358-368 milj. euroa ja metroluonteisessa 62-64 milj. euroa. Vastaavasti raitioliikenteessä ne ovat 71-76 milj. euroa, lauttaliikenteessä noin 5 milj. euroa ja junaliikenteessä 96-100 milj. euroa. Käynnistyvään pikaraitioliikenteeseen varataan 19-21 milj. euroa. Polttoaineiden ja energian hinnan nousun ennakoitaan olevan maltillisempaa lähivuosina. Palkka-, pääoma- ja muut kustannukset kasvavat tulevinakin vuosina.

Kustannuksissa ei ole huomioitu matkustajamäärien kasvun vaatimia lisäpanostuksia tarjontaan. Näiden vaikutukset selviävät tarkemman suunnittelun edetessä syksyllä (HSL esitys ylijäämien käytöstä).

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2024 on 217,4 milj. euroa ja lähivuosina noin 220 milj. euron luokkaa.

Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannuksia vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykytasolla, syntyy paineita nostaa kuntien rahoitusosuuksia. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, ettei infrahankkeista saada täyttä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

Muut kustannukset

Vuonna 2024 muihin ostopalveluihin (pl. liikennöinti- ja infra) kuluu 41,2 milj. euroa, josta lähes 2/3 lippu- ja infojärjestelmiin. Henkilöstömenot ovat 25,6 milj. euroa. Muita toimintamenoja syntyy myös erinäisistä kuluieristä.

Rahoitustilanne ja tilikauden tulos

Vuonna 2020 nostettua talousarviolainaa on vuoden 2023 lopussa jäljellä 34,2 milj. euroa, jota lyhennetään vuosittain 5,3 milj. euroa. Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5-0,4 milj. euroa vuosina 2024-2026.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 18,3 milj. euroa ylijäämäinen, ja se riittää kattamaan poistot (18,3 milj. euroa). Tilikauden 2024 tulos on nolla euroa eli arvioidut kulut katetaan arvioituilla vuosituloilla tilikauden aikana.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 19,1 milj. euroa vuonna 2024 ja vuosina 2025-2026 14,5-13,2 milj. euroa. Suunnitelmakaudella poistot ovat 18,1-23,1 milj. euroa vuodessa.

Kirkkonummen kuntaosuudet

Kirkkonummen kuntaosuudet ilman edellisvuosien yli-/alijäämää ovat HSL:n TTS:n mukaan (vertailutietona TP2022 ja TA2023):

2022 TP	5,480 milj. € (41,4 %)
2023 TA (HSL)	7,734 milj. € (53,9 %)
2023 ennuste (HSL ovk 1/2023)	7,038 milj. € (49,0 %)
2024 TAE	7,460 milj. € (49,6 %)
2025 TS	7,161 milj. € (47,5 %)
2026 TS	7,010 milj. € (45,8 %)

Keväällä 2023 julkaistun HSL:n vuoden 2022 tilinpäätöksen mukaan HSL sai valtion myöntämiä joukkoliikenteen tukia lähes 67 milj. euroa, josta koronatilanteesta johtuvaa tukea oli 49,2 milj. euroa. Valtion tukea Kirkkonummen kuntaosuuteen kohdistui vuonna 2022 lähes 2 milj. euroa, josta koronatukea oli vajaa 1,5 milj. euroa. Kirkkonummelle muodostui ylijäämää noin 2 milj. euroa tilikaudelta 2022. Kirkkonummen kumulatiivinen ylijäämä oli 31.12.2022 yhteensä 4,7 milj. euroa. Kertynyttä ylijäämää olisi tarkoitus käyttää HSL:n käyttöennusteen mukaan (ovk

1/2023) 0,9 miljoonaa euroa vuonna 2023, jolloin vuoden lopussa Kirkkonummen kuntakohtaista ylijäämää arvioitaisiin olevan 3,8 milj. euroa.

Kirkkonummen kuntaosuus vuonna 2023 käyttöennusteen mukaan on 6,1 miljoonaa euroa huomioituna käytettävä ylijäämä 0,9 miljoonaa euroa.

Vuonna 2023 HSL:n koko ylijäämäennusteen arvioidaan olevan 49,2 miljoonaa euroa, joka on saman verran kuin vuonna 2022 valtion myöntämä koronatuki matkustajamäärien kasvattamiseen. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksen 2024-2026 (TTS) mukaan ylijäämää ei esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin, vaan varoja käytetään matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen strategiatavoitteiden saavuttamiseksi. Kirkkonummen ennustettu vuoden 2023 lopussa oleva ylijäämä 3,8 miljoonaa euroa käytettäisiin strategiatavoitteiden saavuttamiseksi tulevalla TTS-kaudella.

Liite:

- Kirkkonummen kunnan lausunto_HSL TTS-ehdotus 2024-2026

Oheismateriaali:

- Pöytäkirjan ote, HSL hallitus 13.6.2023 § 63
- HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026
- HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi loppuraportti 6.2.2023
- Lausuntopyyntö alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2024-2026

Päätöshistoria