



23.8.2012

Tj/8

8

## Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausuntopyyntö alustavasta taloussuunnitelmasta 2013-2015

HEL 2012-009188 T 00 01 06

### Päätösehdotus

Johtokunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle esittelijän ehdotuksen mukaisen lausunnon.

#### Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 12.6.2012. HSL:n hallitus samalla päätti pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot. Lausuntoa pyydetään strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista, tarkastusmaksun korottamisesta, yölipun poistamisesta kausilipulla matkustavailta ja kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2013-2015. Hallintokeskus on pyytänyt HKL:n johtokunnalta lausuntoa 23.8.2012 mennessä. Kaupungin lausunto on toimitettava HSL:lle 31.8.2012 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metro- ja lauttaliikenteen sekä joukkoliikenteen infraan liittyviä palveluita. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta sekä IT-palveluista.

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat pääosin HKL:n taloussuunnitelmaan, jota HKL:n johtokunta käsittelee kokouksessaan 31.5.2012. HKL:n taloussuunnitelman luvut ovat osittain päivittyneet kesän aikana, ja HKL:n johtokunta käsittelee päivitettyä taloussuunnitelmaa kokouksessaan 23.8.2012. Tässä lausuntotekstissä on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2013-2015 ja HKL:n päivitetyn taloussuunnitelman 2013-2015 lukuja.

#### HSL:n strategia 2018 ja strategiasuunnitelma 2013 - 2015

HSL:n tavoitteet vuosille 2012 - 2018 ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita. HKL:n kannalta tärkeät tavoitteet tyytyväisten asiakkaiden osuus sekä liikenteen luotettavuus ovat haasteellisia. HKL:n omat kehittämistavoitteet ovat yhdenmukaisia HSL:n tavoitteiden kanssa.



Liikenteen luotettavuuden kehitystavoitteen osalta (s. 9) raitiovaunuliikenteen ajettujen lähtöjen osuus vuosina 2014 – 2015 voidaan nostaa vuoden 2013 tavoitteen tasolle 99,20 %. Vastaavasti vuodelle 2018 asetettu tavoite 99,90 % on epärealistinen, koska tällä hetkellä muun liikenteen tai raitioliikenteen ulkopuolisten tekijöiden aiheuttamien ajamattomien lähtöjen osuus vaihtelee vuosittain 0,65 – 0,85 %:n välillä ajetuista lähdöistä laskettuna.

Strategiasuunnitelmaan sisältyviä koko raitioliikenteen kattavaa linjastosuunnitelman laatimista (s. 9) sekä pitkän aikavälin 2020 – 2035 kattavaa raitioliikenteen kokonaiskehittämissuunnitelman käynnistämistä (s. 13) HKL pitää erittäin tärkeinä, koska raitioliikenteen infraa, varikoita ja kalustoa koskevien investointien toteuttaminen edellyttää pitkäjänteistä ja useiden osapuolten yhteistä suunnittelua.

Lyhyen aikavälin toimintaedellytysten parantaminen (s. 9) raitiovaunuliikenteen osalta tarkoittaa erityisesti reittikatujen talvikunnossapidon kehittämistä. Helsingissä tähän on kiinnitettykin viime vuosina runsaasti huomiota, mutta lumisilla kaduilla raitioliikenteen reiteille väärin pysäköidyt autot tullevat aiheuttamaan silti runsaasti häiriöitä tulevinakin talvina.

HSL:n ja HKL:n tulee asettaa yhteiseksi tavoitteeksi vaikuttaa pysäköinnin valvontaa koskevaan lainsäädäntöön niin, että jatkossa tulee liikennesääntöjen vastaisesti pysäköidyille raitioliikennettä estävälle ajoneuvolle voida määrätä pysäköintivirhemaksu aikaisempaa joustavampia menettelyjä noudattaen. Lisäksi tällaiselle ajoneuvolle tulisi voida määrätä myös erillinen maksu ajoneuvon siirtämisestä aiheutuneista kustannuksista, mikäli HKL joutuu siirtämään ajoneuvon pois raitioliikenteen reitiltä.

#### Lippujen hinnat

Suunniteltu lippujen hintojen korotus on Helsingissä 4,3 %. Korotus on linjassa muiden kuntien sisäisten lippujen korotuksen kanssa. Yötaksan poistaminen kausilipuilla matkustavilta on perusteltua, koska se nopeuttaa merkittävästi yölinjojen liikennöintiä ja näin myös niiden aikataulussa pysymistä. Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltu.

#### Raitioliikenne

HSL ostaa raitioliikenneliikennöinnin HKL:n raitioliikenneyksiköltä (HKL-Raitioliikenne). Raitioliikenteen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus vuonna 2010.



Joulu- ja hiihtolomien harvennetuista aikatauluista luopumisen suhteen HKL:llä ei ole huomautettavaa. Linjojen 3T ja 3B numerointi uudelleen linjoiksi 2 ja 3 on perusteltu.

Kahden ruuhkavuoron vähentäminen sekä linjoilta 4/4T että 10 on perusteltu, koska väliosien lisääntymisen myötä vaunujen kapasiteetti on kasvanut ja se on luonut edellytykset ruuhkavuorojen vähentämiselle.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa raitioliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2013	2014	2015
Raitioliikennekorvaus, HSL	50,6	52,5	52,6
Raitioliikennekorvaus, HKL	49,9	52,4	52,6
<b>Erotus</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>

HSL:n taloussuunnitelman liitteessä 6 (s.53) esitetyt raitioliikenteen kustannukset ovat virheellisiä.

#### Metrolinno

HSL ostaa metrolinnoinnin HKL:n metrolinnoyksiköltä (HKL-Metrolinno). Metrolinnoenteen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus vuonna 2010.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa metrolinnoennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2013	2014	2015
Metrolinnoennekorvaus, HSL	25,3	25,6	28,2
Metrolinnoennekorvaus, HKL	24,6	25,1	29,6
<b>Erotus</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,4</b>

HSL:n taloussuunnitelman liitteen 1 tuloslaskelman mukaan (s. 27) metrolinnoenteen operointikustannukset kasvavat vuonna 2015 9,8 % vuodesta 2014. Kasvu johtuu uusien metrolinnoaunujen pääomakuluista sekä tiheään vuoroväliin siirtymisestä vuoden 2015 alussa, jolloin laituriovien asentaminen Helsingin metron osuudelle alkaa. HSL:n taloussuunnitelman vuoden 2015 lukua tulee täsmentää tarkentuvien linnoennoentikustannusarvioiden perusteella.

#### Lauttalinno

HSL tilaa Suomenlinnan henkilölauttalinnoenteen HKL:ltä. HKL ostaa lauttalinnoenteen Suomenlinnan Liikenne Oy:ltä. HKL ja HSL ovat



tehneet Suomenlinnan lauttaliikenteestä liikennöintisopimuksen vuonna 2012.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa lauttaliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2013	2014	2015
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,3	4,3	4,3
Lauttaliikennekorvaus, HKL	4,3	4,3	4,3
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

HSL:n taloussuunnitelman liitteessä 6 (s.53) esitetyt lauttaliikenteen kustannukset ovat virheellisiä.

#### Infrakorvaukset

HSL maksaa kunnille käyttökorvausta joukkoliikenteen infran kehittämisestä ja ylläpidosta. HKL vastaa pääosin Helsingin kaupungin joukkoliikenneinfran investoinneista ja ylläpidosta.

HSL:n taloussuunnitelmakirjassa esitetyt vuoden 2013 infrakorvausluvut sisältävät vuoden 2011 infrakorvauksen tasausta 1,1 M€, joka vähentää korvausta vuonna 2013. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasausta ei ole, koska taseus on käsitelty HKL:n taseessa velkana. Tässä esityksessä olevat vuoden 2013 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman vuoden 2011 tasausta, joten luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa infrakorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2013	2014	2015
Metroinfrakorvaus, HSL	43,9	44,7	45,4
Metroinfrakorvaus, HKL	44,6	45,3	46,1
<b>Erotus</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>

milj. euroa	2013	2014	2015
Raitioinfrakorvaus, HSL	19,3	19,6	18,2
Raitioinfrakorvaus, HKL	19,3	19,6	18,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2013	2014	2015
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,7	0,7
Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,7	0,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>



milj. euroa	2013	2014	2015
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,5
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,5
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2013	2014	2015
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,2	2,1	3,7
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,2	2,1	3,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2013	2014	2015
Infra yhteensä, HSL	66,5	67,5	68,5
Infra yhteensä, HKL	67,2	68,2	69,1
<b>Erotus</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>

#### Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa liikennöinti- ja infrakorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2013	2014	2015
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	146,7	149,9	153,6
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	146,0	149,9	155,7
<b>Erotus</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>2,1</b>

#### Varikkokustannusten korvaaminen

Länsimetro otetaan käyttöön vuoden 2015 lopulla, jolloin HKL-Metroliikenteen liikennöintikorvaus tulee nousemaan vastaavasta kattamaan lisääntyneestä liikenteestä aiheutuvat kulut. HKL-Metroliikenteellä aiheutuu kuitenkin kustannuksia jo valmistautumisesta liikenteen laajenuksiin ennen kuin varsinainen liikenne alkaa. Esimerkiksi metrovarikon laajentamisesta aiheutuu kustannuksia jo ennen liikenteen aloittamista. Varikko otetaan osittain käyttöön jo ennen uuden liikenteen alkamista, josta aiheutuu pääomakustannuksia sekä käyttötalousmenoja (esimerkiksi siivous- ja sähkömenoja).

HKL esittää, että HSL ja HKL aloittavat neuvottelut erilliskorvausmenettelystä, jolla pystytään korvaamaan ennen liikenteen aloittamisesta syntyvät varikkokustannukset niin, että korvausmenettely on käytössä vuonna 2013. Ei ole kohtuullista, että



nämä välttämättä syntyvät liikenteen käynnistämiskustannukset (varikon työvoimakustannukset ja valmistautumiseen liittyvät käyttömenot) jäävät varikon rakennuttaneen kunnan korvattavaksi, vaikka investointi kokonaisuutena palvelee koko pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä.

HKL esittää, että HSL varaa varikkokorvauksiin 1,1 M€ vuodelle 2013, 2,7 M€ vuodelle 2014 ja 3,1 M€ vuodelle 2015. HKL ei ole elokuun talousarvioesityksessään sisällyttänyt ko. summia vuosille 2013-2015, mutta tulee huomioidaan korvauksen omassa tulosbudjetissaan vuodelle 2013.

Vastaavaa korvausmenettelyä on tarkoitus soveltaa jatkossa myös raitioliikenteessä esimerkiksi Koskelan varikon laajennuksen yhteydessä.

#### Kuntaosuudet vuonna 2015

HSL:n taloussuunnitelmassa Kehäradan aloitus on ajoitettu vuoden 2015 alkuun. Vuoden 2015 junaliikenteen infrakustannukset on kohdennettu kunnille Straficán tekemän nousuennusteen pohjalta. Junaliikenteen infrakustannukset on jaettu yhtenä kokonaisuutena koko junaliikenteen osalta, joka johtaa väärään kuntaosuusjakoon vuonna 2015.

Kunkin kunnan raideliikenteen infrakustannukset tulee jakaa ko. kunnan sisällä tapahtuneiden nousujen mukaan sillä tavoin kuin infrasopimuksen ohjausryhmän valmistelussa vuonna 2011 on käsitelty ja HSL:n toimesta viimeksi ko. ohjausryhmässä esitelty 21.12.2011. Ks. tästä asiaan liittyvästä kuntien ja hls.n valmistelusta tarkemmin seuraavassa jaksossa esitetty.

#### Kuntaosuuksien laskentaperiaatteet

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa on kerrottu kuntaosuuksien laskentaperusteista (sivut 54 - 57). Infrakulujen laskentaperusteet on määriteltä seuraavasti: "Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut infrakustannukset yhteensä jaetaan kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella".

Infrakulujen kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen, mikä ei vastaa niitä lähtökohtia, jotka HSL:n perustamisvaiheessa hyväksyttiin koskien esim. länsimetron rakentamisesta aiheutuvien infrakustannusten jakamisesta rakentamisvaiheessa ja käytön aikana. Tasapuolinen ja oikeudenmukainen käyttöön perustuva kustannusjako



edellyttää, että infrakuluja ei kohdisteta liikennemuodoittain koko alueelle yhtenä kokonaisuutena, vaan kunkin kunnan alueella raideliikenteen infrakustannukset jaetaan erikseen ko. kunnan alueella raitio-, metro- ja junajärjestelmään tehtyjen nousujen suhteessa.

Oikeudenmukainen kustannusjako raideliikennejärjestelmäkustannusten osalta selviää parhaiten seuraavien esimerkkien pohjalta:

(1) Kehäradan valmistuttua Kehäradan kustannukset pitää kohdistaa niin, että Vantaan kaupungin pääomakustannus Kehäradan osalta jaetaan Vantaan sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella. Jos Kehäradan kustannukset liitetään junainfran kokonaiskustannuksiin ja jaetaan yhtenä kokonaisuutena, joutuu Helsinki korvaamaan Kehäradan pääomakuluista pääosan, vaikka rataosuus sijaitsee kokonaisuudessaan Vantaalla.

(2) Vastaavasti Länsimetron valmistuttua Länsimetron kustannukset pitää kohdistaa kunnille niin, että Espoon kaupungin pääomakustannus Länsimetron osalta jaetaan Espoon sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella ja Helsingin kaupungin pääomakustannus Länsimetron osalta Helsingin sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella.

(3) Infrakustannukset jakaminen yhtenä kokonaisuutena voisi vaikeuttaa tulevien joukkoliikennehankkeiden läpivientiä. Esimerkiksi Östersundomin metro palvelee periaatteessa vain Helsinkiä, mutta muut kunnat joutuisivat maksamaan sen pääomakustannuksia, jos metron infrakustannukset jaettaisiin yhtenä kokonaisuutena. Tämä voisi aiheuttaa vastusta muissa kunnissa metron laajennusta kohtaan.

HKL pitää edellä olevan perusteella välttämättömänä, että infrakulujen jako toteutetaan niiden periaatteiden mukaisesti, jotka useaan kertaan on kirjattu ja käsitelty infrasopimuksen ohjausryhmässä 17.11.2010, 18.3.2011 ja 21.12.2011 seuraavasti:

Ohjausryhmäkäsittely 17.11.2010 ja 18.3.2011:

”Infrakulujen kohdistaminen kunnille liikennemuodoittain nousujen suhteessa koko HSL-alueella johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen. Oikeudenmukaisempaan lopputulokseen johtaisi kustannusten kohdistaminen liikennemuodoittain kunnittain. HSL:n hallituksen ja kuntien käsittelyyn esitettävässä sopimusluonnoksessa ei käsitellä kustannusten kohdistamista uusien, suurten joukkoliikenneinvestointien käyttöönoton jälkeen. Vuosien 2010 ja 2011 osalta kustannusten kohdistamisessa ei ole epäselvyyttä. Kustannusten kohdistamisesta Länsimetron ja Kehäradan käyttöönoton jälkeen ei ole vielä saavutettu sopua. Näin ollen on perusteltua, että



ohjausryhmä jatkaa vielä työskentelyä. Jatkotyöskentelyn lähtökohtana on, että kustannusten kohdistaminen koko alueella tehtyjen nousujen suhteessa johtaa epäoikeudenmukaiseen kustannusjakoon."

===

"Keskustelun jälkeen puheenjohtaja totesi, että HSL:ssä valmistellaan sopimusluonnosta tulevien vuosien infrakorvauksen kohdentamisesta periaatteella liikennemuodoittain, nousuittain ja kunnittain. HSL kirjaa myös esityksen perustelut. Tämän jälkeen esitys tuodaan ohjausryhmään. Mikäli ohjausryhmässä ei saavuteta asiasta yksimielisyyttä, asia viedään kaupunginjohtajien käsittelyyn."

Ohjausryhmäkäsittely 21.12.2011 koskien vuodesta 2012 käyttöön otettavaa joukkoliikenneinfran kustannusten kohdentamista:

"Infrasopimuksen mukaisesti HSL maksaa jäsenkunnille jäsenkuntien HSL:n käyttöön osoittamasta joukkoliikenneinfrasta korvausta. Infrakorvaus on siis luonteeltaan korvaus infran käyttöoikeudesta. Infrasopimuksessa on tarkemmin määritelty infrakorvauksen perusteena oleva joukkoliikenneinfra ja siitä aiheutuvat kustannukset. Sopimuksessa on määritelty sopimuksen mukainen joukkoliikenneinfra erikseen 31.12.2009 mennessä otettuun vanhaan infraan ja 1.1.2010 ja sen jälkeen käyttöön otettuun uuteen infraan.

HSL:n perussopimuksen 26 §:ssä on todettu muun muassa, että "Jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti." Perussopimuksen 26 §:n kohdan mukaisesti kaikkien HSL:n kulujen kohdentamisessa jäsenkunnille lähtökohtana on palveluiden käyttö. Jäsenkunnat siis rahoittavat HSL:n toimintaa siinä suhteessa kuin niiden kuntalaiset käyttävät HSL:n palveluja.

Perussopimuksen 26 §:ssä on myös todettu, että infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille liikennemuodoittain ja nousuittain. Infrakulujen kohdistamisesta ei ole perussopimuksessa tarkkoja määräyksiä, joten infrakulujen kohdistaminen edellyttää erillistä sopimusta. Erillisen sopimuksen ehtojen määrittelyssä tulee huomioida perussopimuksen määräykset ja perussopimuksen tavoitteet ja tarkoitus. Jäsenkunnan saaman infrakorvauksen määrittelemiseksi infrakulut tulee kohdistaa jäsenkunnille. Joukkoliikenneinfran osalta perussopimuksen edellä mainitut periaatteet kulujen kohdistamisesta ja infrakorvauksen määrytyksestä edellyttävät sitä, että infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille siinä suhteessa kuin jäsenkuntien kuntalaiset käyttävät joukkoliikenneinfraa, eli liikennemuodoittain, nousuittain, kunnittain.





Vuoden 2011 loppuun mennessä ei oteta käyttöön sellaista merkittävää joukkoliikenneinfraa, joka koskisi kuntarajat ylittävää joukkoliikennemuotoa. Sen sijaan esimerkiksi Länsimetron ja Kehäradan käyttöönoton jälkeen on merkitystä sillä, kohdistetaanko infrakulut jäsenkunnille kunnittain vai ei. Mikäli infrakuluja ei kohdisteta HSL:n jäsenkunnille liikennemuodoittain, nousuittain, kunnittain, HSL:n perussopimuksen mukainen periaate kulujen kohdistamisesta palvelujen käytön mukaisesti ei toteudu pitkällä aikavälillä.

Bussiliikenteen osalta infrakulut ehdotetaan kohdistettavan linjastoittain. Ehdotetun sopimuksen mukaisesti esimerkiksi Jokeri 2 -linjan tunnelin kulut kohdistettaisiin linjastoille tunnelin läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

Infrakulujen kohdistamista ei muuteta takautuvasti. Infrakulut ehdotetaan kohdistettavaksi vuonna 2012 ja sen jälkeen seuraavasti:

- junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnillejunaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- metrolinjojen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metrolinjojen suhteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.”

Vantaan edustaja ilmoitti ohjausryhmässä 21.12.2011, että ennen asian viemistä HSL:n hallituksen käsittelyyn Vantaa kutsuu HSL:n edustajat neuvotteluun.

Muiden kuntien edustajat ilmoittivat 21.12.2011, että HSL:n esittämää ratkaisua voidaan pitää kohtuullisena.

HKL edellä olevan perusteella edellyttää, että HSL:n ja kuntien välisten infrasopimusten kuntaosuuksien laskentaperusteet tulee määritellä edellä kirjattujen ohjausryhmän linjausten 17.11.2010, 18.3.2011 ja 21.12.2011 mukaisesti ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2013 - 2015 taloussuunnitelman.



23.8.2012

Tj/8

## Esittelijä

Esittelijä esittää, että johtokunta päättää antaa kaupunginhallitukselle esittelijän ehdotuksen mukaisen lausunnon.

### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Matti Lahdenranta

### Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi  
Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
matti.lahdenranta(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 [HSLn alustava taloussuunnitelma 2013-2015](#)
- 2 [HSLn lausuntopyyntö alustavasta taloussuunnitelmasta](#)
- 3 [liite lausuntopyyntöön](#)

## Päätöshistoria

### [Kaupunkisuunnittelulautakunta 14.08.2012 § 254](#)

Pöydälle 14.08.2012

HEL 2012-009188 T 00 01 06

### Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle viikoksi.

### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121  
markku.granholm(a)hel.fi