



29.02.2012

Pj/3

§ 51
Frågestund

Beslut

Under frågestunden behandlades frågorna nr 9 och 10:

Ledamoten Yrjö Hakanen (nr 9)

Långtidsarbetslöshet är ett gravt mänskligt, socialt och även ekonomiskt problem. En ung människa som har slagits ut ur arbetsmarknaden och blivit utslagen kostar enligt Statens revisionsverk statsekonomin cirka 700 000 euro. Enligt Arbets- och näringsministeriets beräkningar kostar en arbetslös person samhället nästan 20 000 euro om året jämfört med om samma person är sysselsatt.

I enlighet med lagen om arbetsmarknadsstöd som reviderades år 2006 betalar kommunen hälften av arbetsmarknadsstödet för personer som har varit arbetslösa i över 500 dagar och som kommunen inte har erbjudit möjlighet till arbete eller aktiva åtgärder, till staten. År 2011 tvingades Helsingfors stad att betala 17,2 miljoner euro i sådana s.k. straffavgifter (Kuntalehti 1/2012). I Helsingfors var aktiveringsgraden för långtidsarbetslösa bland de svagaste i de stora städerna, endast 23 procent.

Genom en aktiv sysselsättningspolitik kan Helsingfors spara straffavgifter i anslutning till arbetsmarknadsstödet och få en arbetsinsats som är viktig både för de arbetslösa och för staden. Staden får även skatteinkomster.

Jag frågar därför vilka åtgärder Helsingfors har inlett för att ordna meningsfullt arbete för arbetslösa och för att minska långtidsarbetslösheten. Vilka åtgärder har staden inlett för att utveckla verksamhetsmodeller som lämpar sig för situationen i Helsingfors och för att prova dessa modeller i aktiva sysselsättningsåtgärder? Hur har staden förberett sig för arbetslösheten som hotar öka på grund av den ekonomiska recessionen, till exempel för att anvisa extra anslag för sysselsättningsåtgärder? (Sj)

Ledamoten Kauko Koskinen (nr 10)

Fullmäktige beslutade i maj 2006 om byggandet av en helautomatiserad metro i Helsingfors. Nu har fullmäktigeledamöterna fått läsa i tidningarna att det i själva verket är fråga om en halvautomatiserad metro med förare till ett extra pris. Samtidigt har en del ansvar för utförandet överförts från Siemens till HST och en del



29.02.2012

Pj/3

ekonomiskt ansvar för att finansieras med Helsingfors stads skattemedel.

Enligt det nya avtalet överförs servicearbetet på tågagnar under garantitiden samt ombyggnaden av tågagnar till det halvautomatiserade systemet antagligen till HST:s ansvar. Dessutom förbinder sig HST förmodligen att betala för ledningen av servicearbetet under garantitiden.

Man frågar sig varför de här sakerna inte säkerställdes genom provinstalleringar innan entreprenadavtalet slöts och varför det inte ställdes tillräckliga sanktioner i anslutning till genomförandet av projektet.

Det är även häpnadsväckande att bl.a. verkställande direktör Matti Lahdenranta ännu i oktober 2011 försäkrade oss om att den helautomatiserade metron realiserar. Det verkar som om stadens förhandlare på grund av okunnighet och oerfarenhet har hamnat i ett tvångsläge, där Siemens dikterar villkoren för ändringar i avtalet.

Jag frågar varför möjligheten att bygga den helautomatiserade metron inte säkrades genom provinstalleringar innan entreprenadavtalet slöts och varför det inte ställdes tillräckliga sanktioner i anslutning till genomförandet av projektet. (Ryj)

Upplysningar

Mari Tammisto, förvaltningssekreterare, telefon: 310 76004
mari.tammisto(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Kyselytunnille 29.2.2012 jätetyt kysymykset
- 2 Kysymysvastaukset

Beslutsförslag

Under frågestunden behandlas frågorna nr 9 och 10:

Ledamoten Yrjö Hakanen (nr 9)

Långtidsarbetslöshet är ett gravt mänskligt, socialt och även ekonomiskt problem. En ung människa som har slagits ut ur arbetsmarknaden och blivit utslagen kostar enligt Statens revisionsverk statsekonomin cirka 700 000 euro. Enligt Arbets- och näringsministeriets beräkningar kostar en arbetslös person samhället nästan 20 000 euro om året jämfört med om samma person är sysselsatt.

I enlighet med lagen om arbetsmarknadsstöd som reviderades år 2006 betalar kommunen hälften av arbetsmarknadsstödet för personer som



29.02.2012

Pj/3

har varit arbetslösa i över 500 dagar och som kommunen inte har erbjudit möjlighet till arbete eller aktiva åtgärder, till staten. År 2011 tvingades Helsingfors stad att betala 17,2 miljoner euro i sådana s.k. straffavgifter (Kuntalehti 1/2012). I Helsingfors var aktiveringsgraden för långtidsarbetslösa bland de svagaste i de stora städerna, endast 23 procent.

Genom en aktiv sysselsättningspolitik kan Helsingfors spara straffavgifter i anslutning till arbetsmarknadsstödet och få en arbetsinsats som är viktig både för de arbetslösa och för staden. Staden får även skatteinkomster.

Jag frågar därför vilka åtgärder Helsingfors har inlett för att ordna meningsfullt arbete för arbetslösa och för att minska långtidsarbetslösheten. Vilka åtgärder har staden inlett för att utveckla verksamhetsmodeller som lämpar sig för situationen i Helsingfors och för att prova dessa modeller i aktiva sysselsättningsåtgärder? Hur har staden förberett sig för arbetslösheten som hotar öka på grund av den ekonomiska recessionen, till exempel för att anvisa extra anslag för sysselsättningsåtgärder? (Sj)

Ledamoten Kauko Koskinen (nr 10)

Fullmäktige beslutade i maj 2006 om byggandet av en helautomatiserad metro i Helsingfors. Nu har fullmäktigeledamöterna fått läsa i tidningarna att det i själva verket är fråga om en halvautomatiserad metro med förare till ett extra pris. Samtidigt har en del ansvar för utförandet överförs från Siemens till HST och en del ekonomiskt ansvar för att finansieras med Helsingfors stads skattemedel.

Enligt det nya avtalet överförs servicearbetet på tågagnar under garantitiden samt ombyggnaden av tågagnar till det halvautomatiserade systemet antagligen till HST:s ansvar. Dessutom förbinder sig HST förmodligen att betala för ledningen av servicearbetet under garantitiden.

Man frågar sig varför de här sakerna inte säkerställdes genom provinstalleringar innan entreprenadavtalet slöts och varför det inte ställdes tillräckliga sanktioner i anslutning till genomförandet av projektet.

Det är även häpnadsväckande att bl.a. verkställande direktör Matti Lahdenranta ännu i oktober 2011 försäkrade oss om att den helautomatiserade metron realiserar. Det verkar som om stadens förhandlare på grund av okunnighet och oerfarenhet har hamnat i ett tvångsläge, där Siemens dikterar villkoren för ändringar i avtalet.



29.02.2012

Pj/3

Jag frågar varför möjligheten att bygga den helautomatiserade metron inte säkrades genom provinstalleringar innan entreprenadavtalet slöts och varför det inte ställdes tillräckliga sanktioner i anslutning till genomförandet av projektet. (Ryj)

Föredraganden

Alla frågor som inlämnats senast 20.2.2012 kl. 12 utgör bilagor till denna framställning, och de har med tanke på ett svar getts vidare till stadsdirektören eller någon av biträdande stadsdirektörerna enligt följande:

9 (Sj), 10 (Ryj), 11 (Stj), 12 (Stj) och 13 (Sj)

De skriftliga svaren på alla frågor publiceras på stadens webbsidor när frågestunden har slutat.

Följande frågestund ordnas 28.3.2012. Frågorna till denna ska inlämnas till stadens registratörskontor (helsinki.kirjaamo@hel.fi) senast 19.3.2012 kl. 12.

Upplysningar

Mari Tammisto, förvaltningssekreterare, telefon: 310 76004
[mari.tammisto\(a\)hel.fi](mailto:mari.tammisto(a)hel.fi)

Bilagor

1 Kyselytunnille 29.2.2012 jätetyt kysymykset