



21.10.2015



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO

Keskustelupöytäkirja

16 – 2015

Kokousaika: 21.10.2015 klo 18.00 – 19.38

Kokouspaikka: Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

Keskustelupöytäkirjaan on kirjattu vain ne kaupunginvaltuuston esityslistan
asiakohdat, joissa on käytetty puheenvuoro.



HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Diskussionsprotokoll

16 – 2015

Mötestid: 21.10.2015 kl 18.00 – 19.38

Mötesplats: Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

I diskussionsprotokollet har antecknats bara de ärenden på stadsfullmäktiges föredragnings-
lista i vilka någon har yttrat sig.



21.10.2015

265 §.....	4
Esityslistan asia nro 5	4
ELÄINTARHAN JOHTOKUNNAN JÄSENEEN VALINTA	4
Valtuutettu Muurinen.....	4
267 §.....	4
Esityslistan asia nro 7	4
ENNAKKOSUOSTUMUKSEN ANTAMINEN HELSINGIN BUSSILIIKENNE OY:TÄ KOSKEVAAN OMISTUSJÄRJESTELYYN	4
Valtuutettu Arhinmäki.....	4
Valtuutettu Koivulaakso	5
Valtuutettu Hakanen	6
Valtuutettu Lindell	8
Valtuutettu Ebeling.....	8
Valtuutettu Malin	9
Valtuutettu Hursti	10
Valtuutettu Koskinen.....	10
Ledamoten Wallgren.....	11
Valtuutettu Soininvaara (vastauspuheenvuoro)	12
Ledamoten Wallgren (replik).....	12
Valtuutettu Rauhamäki	12
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	13
Valtuutettu Kousa (vastauspuheenvuoro).....	14
Valtuutettu Rauhamäki (vastauspuheenvuoro)	14
Valtuutettu Kivekäs	14
Ledamoten Månsson	15
Valtuutettu Rantanen	16
Valtuutettu Kousa	17
Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)	17
Valtuutettu Huru.....	18
Valtuutettu Jalovaara	18
Valtuutettu Lovén.....	19
Valtuutettu Kousa (vastauspuheenvuoro).....	20
Valtuutettu Pajamäki.....	20
Valtuutettu Hyttinen	21
Valtuutettu Hakanen	22
Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)	23
Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	24
Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)	25



21.10.2015

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro).....	25
Valtuutettu Kolbe	25
Ledamoten Wallgren.....	26
Valtuutettu Koivulaakso (vastauspuheenvuoro).....	27
Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)	28
Valtuutettu Puhakka (vastauspuheenvuoro)	28
Ledamoten Wallgren (replik).....	29
Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)	29
Ledamoten Wallgren (replik).....	30
268 §.....	31
Esityslistan asia nro 8	31
HERTTONIEMEN YRITYSALUEEN TONTIN 43057/9 OSAN JA KATUALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12346, KIRVESMIEHENKATU 2)	31
Valtuutettu Pakarinen	31
Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki	32
Valtuutettu Asko-Seljavaara	32
Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro).....	33
Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro).....	33
Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro).....	33
Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Kivekäs.....	34
Valtuutettu Pakarinen (vastauspuheenvuoro).....	34
Valtuutettu Kivekäs	35
Valtuutettu Soininvaara.....	35
Valtuutettu Lovén.....	35
Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)	36
Valtuutettu Nieminen	36



21.10.2015

265 §

Esityslistan asia nro 5

ELÄINTARHAN JOHTOKUNNAN JÄSENEEN VALINTA

Valtuutettu Muurinen

Arvoisa puheenjohtaja.

Esitän eläintarhan johtokunnan jäseneksi Kirsi Sarma.

267 §

Esityslistan asia nro 7

ENNAKKOSUOSTUMUKSEN ANTAMINEN HELSINGIN BUSSILIIKENNE OY:TÄ KOSKEVAAN OMISTUSJÄRJESTELYYN

Valtuutettu Arhinmäki

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Helsingin Bussiliikenteen myyminen tappiolla kaupungin näkökulmasta ei tietenkään ole miellyttävä päätös. Olen pyrkinyt ja olemme pyrkineet käymään hyvin monipuolisesti läpi, olisiko joitakin muita vaihtoehtoja kuin myydä tässä tilanteessa Helsingin Bussiliikenne. Hyvin vaikea löytää sellaista ratkaisua, sellaista vaihtoehtoa, jolla pystyisimme säilyttämään työntekijöiden työpaikat, työntekijöiden nykyiset työsuhteet, työsuhteiden ehdot – muuta kuin tämä ratkaisu. Oleellista on siis minusta tässä se, että turvataan työpaikat ja työsuhteet ja työsuhteiden ehdot.



21.10.2015

Samaan aikaan pitää miettiä, miten olemme ajautuneet tilanteeseen, jossa Helsingin Bussiliikenne on näin heikossa kunnossa, että käytännössä vaihtoehtona on ainoastaan sen myyminen tappiollisesti. En käytä tätä taustaa läpi sen vuoksi, että osoittelisin, ketkä tekivät virheitä 10 vuotta sitten, ketkä olivat oikeassa niissä epäilyksissä, niissä kritiikeissä, joita silloin esitettiin Bussiliikenteen yhtiöittämisen kohdalla. Moni varmasti muistaa sen, että tämä oli iso poliittinen kysymys, hyvin täpärää äänestys. Silloisen liikelaitoksen henkilökunta protestoi erittäin voimakkaasti tätä vastaan, ja argumentti nimenomaan oli se, että tämän yhtiöittämisen päässä on se, että Bussiliikenteestä joudutaan luopumaan. Näin valitettavasti nyt tänä päivänä on tapahtunut.

Miksi tämä nostan esiin, on sen vuoksi, että vastaavia keskusteluja todennäköisesti tullaan käymään valtuustossa tulevaisuudessakin. Toisille yhtiöittäminen ja sitä kautta myöhemmin myyminen, yksityistäminen, on ideologinen lähtökohta. Sen minä ymmärrän, että jotkut haluavat lähteä siitä, että ei niin väliä sillä, miten kaupungin joukkoliikennettä tai joitakin muita kaupungin palveluita hoidetaan. Tärkeitä on vain, että ne ovat yhtiöitä ja myöhemmin että ne laitetaan yksityisille yrityksille.

Minusta nyt on tärkeää miettiä sitä, että silloin kun tämä ratkaisu tehtiin, sanottiin, että tämän yhtiöittämisen tien päässä on myyminen. Jos jatkossa tällaisia keskusteluja tulee vastaan, niin kannattaisi miettiä, että ehkä ne, jotka tätä kritiikkiä esittävät, saattavat olla oikeassa – valitettavasti. Sanon tämän valitettavasti, koska en olisi toivonut, että tähän tilanteeseen joudutaan. Valitettavasti ne, jotka silloin täpärällä vähemmistöllä hävisivät sen äänestykset, toivat nimenomaan esille kaiken, mikä tämän polun päässä on. Siksi tulevaisuudessa meidän pitää olla hyvin tarkkoja, hyvin harkitsevaisia siinä, jos me lähdemme yhtiöittämään, ulkoistamaan, yksityistämään meidän palveluitamme.

Arvoisa rouva puhemies.

Tässä tilanteessa, niin kuin sanoin, en näe vaihtoehtoina sitä, että nyt yrittäisimme jotenkin palata aikaan 10 vuotta takaperin. Tässä tilanteessa on tärkeintä huolehtia siitä, että meillä on toimiva joukkoliikenne ja siitä, että työpaikat ja työehdot säilyvät näillä kuljettajilla.

Valtuutettu Koivulaakso

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Jokainen voi päätellä itse, onko tässä hyvää liiketoimintaa, kun kuitataan 15 miljoonan velat ja valtavat alaskirjaukset ja saadaan siinä sitten



21.10.2015

10 miljoonaa käteistä. Eikä tässä yhteydessä nyt myöskään auta, että ruvetaan pohtimaan sitä, että näinhän täällä sanottiin ja että mitä tulee tapahtumaan, kun päästetään isot kansainväliset konsernit markkinoille polkemaan hintoja ja aloittamaan 10 vuoden yt-neuvotteluiden suma ja työpahoinvointisuma samalla, kun kaupunki tullaan kilpailemaan pois markkinoilta.

Sen sijaan meillä olisi tässä käsillä oikein hyvä mahdollisuus keskittyä siihen, että kun seuraavan kerran tällaisia yhtiöittämis- tai kilpailuttamis- tai vastaavia esityksiä meille tulee, niin meillä olisi case, jota tutkimalla saisimme uutta tietoa ja voisimme jatkossa tehdä päätöksiä tällaiseen tutkimukseen perustuvasti ja voisimme oppia tästä asiasta jokin, että mitä tapahtuu silloin, kun kaupunki annetaan kilpailla pois markkinoilta, jotka me itse päätämme täällä perustaa. Tämän takia teen ponnin, jossa esitän, että selvitetään 10-vuotisen Helsingin Bussiliikenne Oy:n taivalta, jotta voidaan oppia jotakin jatkoa varten. Se kuuluu näin:

Hyväksyessään päätösesityksen kaupunginvaltuusto edellyttää kattavan kokonaisselvityksen laatimista bussiliikenteen kilpailutuksen vaikutuksesta kaupunkikonsernin talouteen, henkilöstön työehtoihin ja ympäristöystävällisten, vähäpäästöisempien bussien käyttöönottoon. Selvityksessä on huomioitava paitsi liikennöinnin hinta, myös itse kilpailutusprosessin kustannukset sekä muut yhteiskuntataloudelliset seikat kuten – mutta ei rajoittuen näihin – kielteinen vaikutus bussikuljettajien terveyteen, verovaikutukset ja kaupungin tappiot tästä liiketoiminnasta.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Arvoisa puheenjohtaja. Valtuusto. Bästa fullmäktige.

Kun Helsingin Bussiliikenne yhtiöitettiin syksyllä 2004 oikeiston ja vihreiden äänin, painotettiin, että kaupungin ei pidä jäädä monopolien armoille joukkoliikenteessä ja että yhtiöittäminen varmistaa kaupungin oman bussiliiketoiminnan vakaan ja pitkäjänteisen kehittämisen. Yhtiöittämisen vastustajat varoittivat, että tien päässä uhkaa yksityistäminen. Tänäään tiedämme, kummat olivat oikeassa.

Kun bussiliikenteen kilpailuttaminen alkoi pääkaupunkiseudulla, oli liikennöitsijöitä noin 20. Nyt markkinoita hallitsee 4 yhtiötä. Jos Helsinki



21.10.2015

luopuu kokonaan omasta bussiliikenteestä, vähenevät mahdollisuudet vaikuttaa bussiliikenteen kehittämiseen entisestään. Tämä on sitäkin huolestuttavampaa, kun samaan aikaan liikenneministeri ajaa myös junaliikenteen kilpailuttamista.

Helsingin Bussiliikenteen kilpailuttaminen ja yhtiöittäminen on mielestäni esimerkki niin sanotun konsulttidemokratian tuhoisasta roolista julkisissa palveluissa. Päätökset asiasta valmisteltiin aikoinaan ohi joukkoliikennelautakunnan asukkaita ja työntekijöitä kuulematta. Konsulttiyhtiö Ernst & Young, joka tunnetaan paremmin veroparatiisikytköksistään kuin Helsingin joukkoliikenteen asiantuntemuksesta, esitti yhtiön perustamista jo valmiiksi velkaiselle pohjalla yhdistämällä HKL-Bussiliikenne ja Suomen Turistiauto. Se vaihtoehto, että kaupungin sisäisen joukkoliikenteen kilpailuttaminen olisi sopimuskausien päätyessä lopetettu ja HKL olisi liikelaitoksena rajoittunut vain Helsingin sisäiseen liikenteeseen, sivuutettiin. Samoin sivuutettiin varoitukset siitä, miten huonosti oli jo käynyt yhtiöittämisessä kunnallisille liikelaitoksille muissa Pohjoismaissa. Oliko joku niin suuruudenhullu, että kuvitteli Helsingin kilpailussa tämän alan maailman suurimpiin kuuluvien yhtiöiden kanssa voittavan nuo yhtiöt? Vai oliko jollakin jo silloin ajatuksena, että lopputuloksena on yksityistäminen?

Jos kaupunginhallituksen nyt tekemä esitys Helsingin Bussiliikenteen myymisestä hyväksytään, riippuu joukkoliikenteen kehitys yhä enemmän muutaman suuryhtiön intresseistä ja voitontavoittelusta. Samalla kaupunki joutuu kirjaamaan 23 miljoonan luovutustappion ja tekemään usean 10 miljoonan kulukirjaukset yhtiön tähän mennessä tekemistä erilaisista kalustohankinta- ja muista veloista.

Helsingin Bussiliikenteen ongelmiin ei ole poppakonsteja, mutta vaihtoehtoton tämäkään tilanne ei ole. Valmisteluaineistossa on jo viitattu konkurssiin ja toiminnan alasajoon niin, että sopimuksia, kalustoja ja varikoita myydään pois nopeammin tai hitaammin. Yhtiön mahdollisuutta toimia HSL:n in house -yhtiönä on kysytty HSL:ltä, jolla ei ole halua sotkea tilaajan ja tuottajan tehtäviä keskenään. Sen sijaan ei ole selvitetty mahdollisuutta, että Helsingin sisäisen bussiliikenteen kilpailuttaminen lopetetaan vaiheittain sitä mukaa kuin sopimuskaudet päättyvät ja Helsinki ryhtyy järjestämään HKL:n tai uuden kunnallisen liikelaitoksen puitteissa kaupungin sisäistä bussiliikennettä. Tässä vaihtoehtossa Helsingin Bussiliikenne -yhtiö ajetaan alas ja sen omaisuus myydään, jolloin myös kaupungilla on itsellään mahdollisuus hankkia tätä omaisuutta. Työntekijöiden asema voidaan turvata liikkeenluovutus-sääntöjen mukaisesti. Kilpailuttamisesta vastaavalle HSL-kuntayhtymälle Helsinki voi kuntayhtymän suurimpana rahoittajana asettaa tähän liittyviä ehtoja joukkoliikenteen tukemiselle. Toisaalta



21.10.2015

kaupungin liikelaitos ei osallistuisi HSL:n kilpailutuksiin tai muuhun toimintaan avoimilla markkinoilla.

Arvoisa puheenjohtaja.

Ehdotan, että valtuusto päättää hylätä esityksen ennakkosuostumuksen antamisesta Helsingin Bussiliikenne Oy:n myymiseen. Samalla valtuusto edellyttää, että selvitetään vaihtoehtoja kaupungin oman bussiliiketoiminnan jatkamiseksi esimerkiksi kunnallisen liikelaitoksen kuten HKL:n toimesta niin, että luovutaan vaiheittain kaupungin sisäisen joukkoliikenteen kilpailuttamisesta ja että liikelaitos toimii vain Helsingin sisäisessä liikenteessä.

Valtuutettu Lindell

Kiitos, puheenjohtaja.

Itse näen tässä aika ison linjakysymyksen, että onko meillä tarkoitus tuottaa palveluita vai tuotetaanko palveluita sillä periaatteella, että kustannukset peittyvät tai jopa tulee voittoa. Kun ajatellaan bussilippujen hintaa, niin kun mennään yhden vyöhykkeen yli tuosta Helsingin rajan ylitse, niin OnniBusilla pääsee Helsingistä Poriin samalla 3 eurolla. Tämä hinnoittelu on jotenkin nurinkurista. Samanaikaisesti me puhumme, että yksityisautoilua pitäisi vähentää, mikä on mielestäni ihan oikea suunta. Kuitenkin julkinen liikenne maksaa vuosi vuodelta yhä enemmän ja enemmän. Erään selvityksen mukaan jos nykyisistä bussilippujen julkisen liikenteen hinnoista pudotettaisiin 30 % pois, kaupunkilaiset käyttäisivät näitä palveluja maksimaalisesti. Se olisi oikea suunta.

Tämä, että me myymme yhden yhtiön pois, avaa mahdollisuuden rajattomaan ja vuosi vuodelta aina enemmän ja enemmän maksavaan julkisen liikenteen palvelun tarjoamiseen. Se suunta on mielestäni väärä, ja sen takia kannatan Yrjö Hakasen tekemää ehdotusta.

Valtuutettu Ebeling

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät kaupunginvaltuutetut.

Tänään on viherporvariston häpeän päivä. Helsingin kaupungin bussiliikennettä on hoidettu huonosti. Tämä päätös herättää kysymyksen, onko kaupungin omistajaohjaus yleensäkin näin luokatonta.

Arvoisat valtuutetut.



21.10.2015

On ymmärrettävä, ettei tähän tilanteeseen ole tultu sattumalta. Kun bussiliikenteen kilpailuttaminen aikanaan aloitettiin, Helsingin kaupungin omistama kokoomuslaisessa johdossa ollut Suomen Turistiauto teki ensimmäisellä tarjouskierroksella sellaisen tarjouksen, että se voitti käytännössä kaiken liikenteen. Ehkäpä siinä oli jotakin poliittista näyttämisen halua. Jälkeenpäin kävi ilmi, että Suomen Turistiauto olisi voittanut kaiken voittamansa, vaikka sen tarjoukset olisivat olleet 10 % korkeammalla hinnalla. Oli selvää, että STA:n tarjous ei voinut olla liiketaloudellisesti kannattava. Tuon ensimmäisen tarjouskierroksen seuraus oli se, että hintataso vinoutui. Muiden firmojen piti joko vetäytyä kilpailusta tai tarjota vallitsevalla hintatasolla. Jatkossa STA joutui kasvaviin taloudellisiin vaikeuksiin. HKL-Bussiliikenne ei myöskään ollut erityisen kannattava, mutta sen tilanne ei ollut yhtä vakava.

Sitten viherporvarit keksivät ajatuksen: lyödään STA ja HKL-Bussiliikenne yhteen. Annetaan tälle yhtiölle lisää pääomaa. Täällä valtuustossa meille esitettiin selkeästi, miten tämän uuden yhtiön tulisi nousta kannattavaksi 2–3 vuoden aikana. Itse totesin täältä, etten pidä tätä realistisena, koska ei kahden heikosti kannattavan yhtiön liittämisen yhteen nosta yhtiötä kannattavaksi. Toki lisäpääoman laittaminen yhtiöön antaa yhtiölle lisää aikaa, mutta se ei tee yhtiöstä kannattavaa.

Mielestäni on erittäin vakava kysymys, että valmistelu kuvasi meille selkeästi, miten Helsingin Bussiliikenteestä tulee taloudellisesti menestyvä yhtiö, mutta näin ei käynyt. Onko kyse siitä, että valmistelu ei osannut tehdä parempaa työtä? Vai onko kyse siitä, että meitä sumutettiin tietoisesti? Kumpi tahansa on totta, se ei ole mukava vastaus. Kuinka voimme luottaa valmisteluun, jos näin huonosti valmisteltu kelpaa kokoomukselle ja vihreille? Ehdotan seuraavaa pontta:

Helsingin kaupunginvaltuusto pitää tärkeänä, että kaupunginhallitus selvittää, miksi Helsingin Bussiliikenne Oy:n tulevaisuudesta esitettiin kaupunginvaltuustolle niin perusteettomia lupauksia kuin syksyllä 2004 tehtiin.

Kannatan Dan Koivulaakson pontta.

Valtuutettu Malin

Hyvä puheenjohtaja ja hyvät valtuutetut.

Olen aiempien puhujien kanssa täysin samaa mieltä siitä, että tämä on todella valitettava ja todella kallis päätös, joka joudutaan nyt tekemään.



21.10.2015

Kun kaupunki joutuu vastaamaan 10 miljoonien tappioista, on vähintäänkin kohtuullista, että tästä epäonnistumisesta yritetään oppia niin paljon kuin mahdollista, jotta vastaavaan tilanteeseen ei jouduttaisi enää. Kannatan lämpimästi valtuutettu Koivulaakson pontta.

Valtuutettu Hursti

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut.

Minä kovasti ihmettelen tätä suuntausta, joka nyt on menossa koko täällä Helsingin päätöksenteossa, eli yhtiöitetään kaikkia: VR:ää, terveysalaa, energiaa, satamaa, Palmiaa. Lastensuojelussa lakkautetaan paikkoja ja halutaan kodinomaisia paikkoja. Niitä ei ole kuitenkaan tarjolla. Mielenterveysongelmallisille tarjotaan avohuoltopaikkoja, lakkautetaan heiltä laitospaikkoja. Kaikki, mikä on mahdollista, yhtiöitetään. Minun mielestäni tämä on täysin käsittämätön suunta. Tämä ei voi olla ainakaan meillä valtuustossa tärkein tehtävä, vaan meidän tärkein tehtävämme on pitää työssä olevia täällä ja lisätä turvallisuutta ihmisille – asuntoja, terveydenhuoltoa ja siellä olevia palveluita.

Minä sen tähden kannatan ehdottomasti Hakasen hylkäyspäätöstä, jota jo kannatettiin ja myös olen valtuutettu Koivulaakson ponnien puolella. Toivottavasti me nyt rupeamme vähän miettimään täälläkin näitä asioita oikeasti ?. Ei tällaista jatkuvaa kilpailutusta, vaan Helsingillä on mahdollista hoitaa nämä. Kun me pidämme huolta ihmisistä, emme tee lisää työttömiä emmekä lisää sote- ja terveyspuolelle kuluja eikä minnekään muuallekaan, vaan mieluummin säästöjä, niin tämä onnistuu paljon paremmin.

Kiitos.

Valtuutettu Koskinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Itse sanoisin, että vihdoinkin. Helsingin Bussiliikenne on tehnyt vuosikausia tappiollisia tilinpäätöksiä. Tämä on hyvä esimerkki siitä, ettei kunnallinen osakeyhtiö menesty kilpailluilla toimialoilla ilman piilotettua tukea. Onni on ollut, että vielä jokin taho on valmis ottamaan vastaan Helsingin Bussiliikenteen liiketoiminnan. Tämä kauppa olisi pitänyt tehdä jo vuosia sitten. Hyvä on, että työntekijöiden voimassa oleva lisäeläkejärjestelmä saadaan jatkettua yksityisen henkivakuutusyhtiön kautta. Valtuuston tuleekin oikeuttaa kaupunginhallitus ylittämään vuoden



21.10.2015

2015 talousarvioon merkitty määräraha tältä osin. Lisäeläkejärjestelmä on peräisin vuodelta 1973, jolloin kaupunki osti Helsinki-Maaseutu-Liikenteen. Todettakoon, että allekirjoittaneella oli tilaisuus olla mukana vuoden 1973 kauppaneuvotteluissa tehtäessä kauppaa Helsinki-Maaseutu-Liikenteen osakekannasta.

Ledamoten Wallgren

Arvoisa valtuusto.

En ollut varma, saanko puhua edestä vai paikalta. Asia on tärkeä, ja yhdyn niihin puheenvuoroihin, jotka ovat korostaneet tämän periaatteellista ulottuvuutta eivätkä vain tapauskohtaista ulottuvuutta. Dan Koivulaakso on tehnyt hyvän ponnin, mutta mielestäni se tutkimus, jota siinä perään kuulutetaan, on liian rajattu. Ehdottaisin, että tästä ponnesta riippumatta vähän mietintämyssyyn se, millä tavalla valtuusto ottaa haltuun sen kehityskulun, jossa me olemme nyt mukana.

Tämä on tapaus siitä, mitä tapahtuu, kun ensin on kilpailuttamista, sitten on yhtiöittämistä, sitten on yksityistämistä ja neljäntenä ja viimeisenä osana tätä ketjua on se, että kun on yksityistetty, nämä yksityiset markkinat valloittavat nämä veroparatiisiyhtiöt. Tässä on ihan oikein puhuttu oikeiston puolesta siitä, että on piilotettua tukea. Mutta piilotettu yhteiskunnan tuki annetaan tällä hetkellä verolakien muodossa, EU:n direktiivien muodossa, kansainvälisten kauppasopimusten muodossa niille yhtiöille, jotka tekevät voittoa kansalaisten ja veronmaksajien rahoilla, mutta eivät osallistu yhteiskunnan ylläpitoon maksamalla yhtiöveroa. Eli veroparatiisiin kätketään se varallisuus, joka karkaa meiltä pois.

Väitän, että bussiliikenteen tuotannon keskittäminen, joka nyt tapahtuu niin sanotusti markkinaehdollisesti, vääristää todellisuudessa tilannetta sillä, että markkinat valloitetaan niiden yhtiöiden puolesta, jotka eivät maksa meille veroja. Tämä on se todennäköinen kehitys. ? tämä tilanne otetaan haltuun mahdollisimman tarkasti ja tehdään siitä tarvittavat johtopäätökset. Me olemme vasta tämän tapahtumaketjun jossakin puolivälitarkastelussa, ja kaikkea ei ole vielä nähty, ikävä kyllä. Piilotuki menee yhtiöille eikä kuntien kautta.

Haluan kannattaa myös Mika Ebelingin pontta, vaikka en täysin yhdy siihen retoriikkaan, jonka hän esitti. Kannatan sitä, että sikäli kun valtuustolle on annettu heikkoon valmisteluun perustuvaa tai ehkä mahdollisesti jopa tarkoituksellisesti heikkoon valmisteluun perustuvaa tietoa, se pitää käydä läpi tietysti, jotta tämä voidaan välttää jatkossa. Re-



21.10.2015

toriikasta riippumatta kannatan sitä, että me saamme arvion siitä, kuinka hyvään valmisteluun perustuivat ne aikaisemmat päätökset.

Näillä sanoilla asia on tärkeä, ja toivon, että opin taas uutta keskustelusta.

Kiitos.

Valtuutettu Soininvaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Minäkään en pidä yrityksistä, jotka piilottavat voittojaan veroparatiiseihin eivätkä maksa niistä veroa, mutta en ymmärrä, mitä tekemistä tällä asialla on tämän asian kanssa. Ainakaan Helsingin bussiyhtiö ymmärtääkseni ei ole maksanut penniäkään voitostaan veroa.

Ledamoten Wallgren (replik)

Varmaan on paikallaan, että valtuusto päättää tuottaa kansalaisille pienen oppaan, joka jaetaan kaikkiin koteihin, myös valtuutettu Osmo Soininvaaralle, jotta hän voi vähän opiskella näitä asioita.

Valtuutettu Rauhamäki

Kiitos, puheenjohtaja.

Ehkä yhdyn alkuun valtuutettu Koskisen kantaan, että tavallaan lopultakin. Meillä on tässä historiassa sellainen myös, että kyllä HelBin osalta on käännetty melkein jokainen kivi. Kysymys on ehkä lähinnä siitä, että niitä on käännetty vähän liian myöhään. Se, että HelBistä oltaisiin saatu aidosti kunnolla kilpailukykyinen, niin ne päätökset, joita sille mahdollistettiin tehdä HelBinä ja yhtiönä, tehtiin liian myöhään.

Täällä on annettu hieman ymmärtää, että joukkoliikenteen kehitys riippuisi jollakin tavalla tai olisi riippunut tässä kaupungissa Helsingin Bussiliikenne Oy:stä, niin ei todellakaan. Joukkoliikenteen kehitys ja se, mitä reittejä täällä on ja millaista joukkoliikennepalvelua, on pelkästään ja ainoastaan ollut HelBin aikana joko YTV:n tai HSL:n asia, ja näin on myös jatkossa.



21.10.2015

Ponsissa on varmaan sinänsä paljon hyvää. En niitä suoraan kannata, koska niissä on myös arvoväritteisyyttä aika paljon, mutta varmasti tästä on opittavissa myös se, miksi Helsingin Bussiliikenteessä tai yleisesti ottaen laajemminkin ? julkisomisteisista osakeyhtiöistä ei ole kilpailukykyisiksi kilpaillulla markkinoilla.

Ehkä viimeiseksi asiaksi totean sen, että aikanaan kun YTV kilpailutti bussiliikenteen – ja HSL:n budjetista yli puolet on tällä hetkellä bussiliikenteen osto – silloinen hinnan tason alennus oli 40 %. Varmasti ylimäärää vähän liikaa sinänsä, kun nähtiin, mitä markkinoilla tapahtui. Mutta sen jälkeenkin bussiliikenteen kustannukset ovat säilyneet huomattavasti edullisemmalla tasolla. Jos niitä ei olisi lähdetty kilpailuttamaan aikanaan, meidän kuntaosuutemme olisivat olleet joka vuosi sen verran korkeammat kuin oli silloin tämä hintataso tai noin kolmanneksen. Samaten sitä kautta kun mietitään, miten HSL kustantaa joukkoliikenteensä, niin myös lippujen hintoihin olisi kohdistunut huomattavasti suurempi nousutarve kuin nyt ollaan jouduttu tekemään.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Silloin kun ensimmäiset kilpailutukset tehtiin, ei ymmärretty esimerkiksi kaluston osalta tehdä vaatimuksia, jolloin siinä oli kaksi osaa: Kansainväliset yritykset tulivat dumppaushinnoin sisälle vallatakseen markkinoita. Toinen oli se, että tultiin vanhalla – sekä ympäristön kannalta että asiakkaiden kannalta – huonokuntoisella ja huonolla kalustolla, jolloin pystyttiin dumppaamaan hintoja.

Jos verrataan muihin suuriin kaupunkeihin, Helsinki on yllättävän pitkään pystynyt sen vuoksi, että meillä on ollut oma liikelaitos – myöhemmin oma yhtiö – huolehtimaan siitä, etteivät kansainväliset jätit, joilla on taseessa mahdollisuutta ajaa pitkäänkin dumpatuilla hinnoilla, alihinnoilla, liikennettä, pysty tavallaan ajamaan kunnallisia toimijoita pois, jotka tasapainottavat tätä todellisuutta. Nyt me olemme ensimmäistä kertaa tämän jälkeen tilanteessa, jossa nämä suuret kansainväliset yritykset ovat ajaneet pienet yksityiset paikalliset yrittäjät ulos ja myös kunnan ulos. Tämä on se strategia, jota nämä suuret joukkoliikenneyritykset ovat kaikkialla Euroopassa käyttäneet. Ne saavat tietysti kilpailuetua tästä Wallgrenin mainitsemasta myös veroparatiisitaloudesta.



21.10.2015

Valtuutettu Kousa (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Näillä suurilla toimijoilla on monenlaisia kilpailuetua, ja yksi, jonka haluan tuoda tähän keskusteluun myös, on se, että juuri nimenomaan jos vaaditaan vaikka ympäristöystävällistä kalustoa, niin tällä yhdellä kotimaisella pienellä hyvinkin paikallisella toimijalla on hyvin vaikea kilpailukykyisesti toimittaa juuri sitä, mitä HSL haluaa. Jos he hankkivat ympäristöystävällistä kalustoa, se tulee kalliiksi siinä, missä kansainväliset toimijat pystyvät helpommin tuomaan tänne uutta kalustoa, jos sitä osataan kilpailutuksissa vaatia. He pystyvät dumpaamaan myös sitä kalustoa jonnekin muualle. HelBillä on myös tämäntyyppisiä toiminnallisia esteitä siinä, että heillä ei ole ollut mahdollisuutta tarjota niin kilpailukykyistä palvelua kilpailukykyiseen kuin sitten taas veronmaksajakunta-laisten näkökulmasta olisi toiveena.

Valtuutettu Rauhamäki (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Arhinmäelle vielä tavallaan vastauksena: On totta, että kilpailutuksen alkuaikoina varmasti tehtiin virheitä siinä, miten lähdettiin kilpailuttamaan ja siinä tapahtui jonkun verran dumpaamista. Kalustovaateita ei osattu sisällyttää kilpailutuksiin. Siitä ollaan varmaan samaa mieltä, ja niistä kokemuksista on aika paljon opittu. Mutta niin kuin täällä valtuutettu Koskinen totesi, niin ehkä hinnan dumpaukset tapahtuivatkin kaupungin omistaman yhtiön osalta ennen kaikkea, mikä on mielestäni erityisen erikoista, ja tavallaan sillä rakennettiin heikkoa. Tässä mielessä se, että ovatko bussiyhtiöt yksityisesti omistettuja vai kaupungin omistamia, en näe mitään hirveän isoa eroa, vaan olennaisinta on, että meillä siellä säilyy mahdollisimman hyvä kilpailutilanne markkinoilla, ettei synny liian keskitettyä markkinaa tai jotakin duopolista tai oligopolista markkinatilannetta.

Valtuutettu Kivekäs

Kiitos, puheenjohtaja.

HelBin 10 vuoden tarinassa on varmasti paljonkin opittavaa. Sitä ei voi täysin pitää menestyksenä, kun kerran lopputuloksena on, että yhtiö on



21.10.2015

lähies konkurssitilassa ja täytyy pyrkiä myymään kenelle vain, joka sen suostuu ostamaan. Toisaalta kun tässä kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rauhamäki toi esiin, niin on esitetty kyllä arvioita, että se on 10 vuoden aikana ollut eri näkökulmasta riippuen hyvinkin kannattavaa. Sen takia pidän tästä valtuutettu Koivulaakson ponnesta, koska siinä pyritään selvittämään tämä, että itse asiassa kuinka paljon se kannatti, kuinka paljon maksoi. Olen kuullut väitteitä, että on tullut ? 30:kin % päästy halvemmalla sen takia. Jos näin on, se on hyvä nähdä. Toisaalta jos on – niin kuin ilmeisesti valtuutettu Koivulaakso arvelee – että kilpailutus on tullut kalliimmaksi kuin näytetään, siitäkin olisi erittäin mielenkiintoista kuulla. Sen takia kannatan tätä Koivulaakson pontta.

Ledamoten Månsson

Tack ordförande.

Jag skrev just såhär på Facebook: I och för sig är det sorgligt att de klassiska blå bussarna nu även formellt blir ett minne blott, men EU:s konkurrensvillkor i praktiken tvingar fram försäljningen, är det en god nyhet att köparen är det inhemska familjeföretaget Koiviston Linja, som kan konkurrera med de multinationella bussbolagen, som nu dominerar trafiken. Och namnet kommer ju att bevaras. Alltså HeIB dör, leve HeIB.

Hyvä uutinenhan tässä on se, että kotimainen perheyritys Koiviston Linja jatkaa toimintaa ja työntekijöille entisillä ja nykyisillä ehdoilla. Eilen opin jotakin uutta, joka olisi pitänyt kyllä keksiä itse, mutta olen niin tyhmä, etten ollut ajatellut. Kaikkihan joutuvat tai tietysti heidän pitääkin maksaa samat palkat bussinkuljettajille, mutta tämä esimerkiksi virolainen vierastyövoima – nimenomaan Gastarbeiter, en puhu nyt maahanmuuttajista todellakaan – joka ajavat busseja. Tähän asti olen aina sanonut, että onneksi on näitä, koska muuten bussit seisoisivat. Eilen kuulin kotimaiselta bussinkuljettajalta, joka ei ole saanut kuin tilapäistä työtä, että se on siitä kiinni, että virolaisille ja näille ei tarvitse maksaa ikälisiä. Kun heidät sitten mahdollisesti vakinaistetaan, niin löytävätkin jostakin piironginlaatikosta todistuksia siitä, että pitäisikin maksaa. Tässä on nyt jotakin hämärää kyllä. Nämä kansainväliset yritykset käyttävät kuulemma, ei HeIBkään ole ollut ihan puhdas pulmunen tässä. Näitäkin asioita kannattaisi vähän selvittää, mutta valitettavastihan se tekee sen, että tämä liikenne tulee vain kalliimmaksi.



21.10.2015

Valtuutettu Rantanen

Puheenjohtaja. Valtuustotoverit.

Ehkä vähän käsitteellistä selvennystä kannattaa tässä harjoittaa. Kilpailuttaminen ja yhtiöittäminen ja yksityistäminen eivät ole ihan sama asia, vaikka ne joskus saattavat toisiinsa liittyä. Tässä Bussiliikenteessä ketju kulki niin, että kilpailutus aloitettiin paljon aikaisemmin kuin Turistiauton ja HKL-Bussiliikenteen fuusio, joka tapahtui silloin 10 vuotta sitten, johon täällä puheissa paljon on viitattu.

Tämä kilpailuttaminen kaikkien näiden vuosien aikana on ollut kaupungille joukkoliikenteen kuluja huomattavastikin säästävä prosessi, vaikka nämä nyt tässä alas kirjattavat tappiot huomioidaan. Tämä pitää ottaa selkeästi huomioon. Toisaalta nyt kun kilpailuttaja eli tilaajaorganisaatio on ollut ylikunnallinen HSL viime vuodet, niin se on toimintarakenteena auttanut myös joukkoliikenteen kehittämistä ylikunnallisesti. Kyllä tässä selkeitä hyötyjä näiltä puolin on.

Se on totta, että yhtiöittäminen silloin aikanaan, kun yhdistettiin Turistiauto ja liikennelaitos Bussiliikenne, oli väärä odotuksia kyllä ilmassa eikä otettu huomioon sitä, mihin Arhinmäkikin viittasi jossakin vaiheessa, että miten markkinat toimivat. HelBin kustannusrakenne ja kaluston kierrättämismahdollisuudet suhteessa monikansallisiin yhtiöihin ja kalliimpi TES, kaikki vaikuttivat niihin asioihin, että tavallaan yhtiönä sen kilpailukyky oli heikompi. Niitä toimenpiteitä olisi sitten pitänyt tietysti tehdä aikaisemmin, jotta se pärjää kilpailussa paremmin.

Se pitää ottaa huomioon, että kaupungilla oli järkeä pitää oma toimija kilpailuilla markkinoilla siksi, ettei synny siellä kilpailuilla markkinoilla näiden isojen yhtiöiden oligopolia. Tämähän on siis hirveän oleellinen tekijä. Pelättiin pitkään, että ne keskenään sopivat hinnoista tai jakavat markkinat, ja silloin kaupunki tai kaupungit yhdessä tilaajana joutuvat maksamaan ylimääräistä hintaa, jos markkinat eivät toimi oikeasti. Nyt täytyy sanoa, että tässä markkinatilanteessa ei ole vastaavaa vaaraa, koska siellä oikeasti on ? toimijoita, ja sitten vielä tämä onni onnettomuudessa, että nyt meidän ostajamme on kotimainen yrittäjä, joka toimii tässä asiassa.

Kannatan Dan Koivulaakson pontta, koska mielestäni on hyvä selvittää tämä koko kustannusrakenne. On monta asiaa päällekkäin: sekä tämä yhtiöittäminen, mutta se kilpailuttaminen myös.



21.10.2015

Valtuutettu Kousa

Kiitos, puheenjohtaja.

En pysty arvioimaan historiaa sieltä 10 vuoden takaa, mutta nyt olen päässyt seuraamaan tätä HelBin tilannetta läheltä konsernijaoston kautta, kun HelB on ollut erittäin tarkassa seurannassa ja näitä erilaisia vaihtoehtoja on mietitty ja kaivettu kaikin voimin. Paljon toimenpiteitä on nyt viime vuosina tehtykin, ja tuntuu, että ne ovat oikeansuuntaisia ja niiden vaikutus näkyy jo nyt hienoina positiivisina signaaleina HelBin tilanteessa. Mutta nämä korjausliikkeet on tehty liian myöhään. Tämä tappiokierre on jatkunut niin pitkään, että nyt tosiaan fakta on se, että ensi kesänä yhtiön kassasta loppuisivat rahat. Ei pystytä maksamaan enää palkkoja, jos ei nyt jotakin ratkaisua keksitä ja tehdä ja toimita nopeasti.

Helsinki ei voi enää HelBiä taloudellisesti tukea. Siitä olemme varmaan kaikki yhtä mieltä, ja olemme valmiiksi jo vaikeuksissa tämän Nobinan kantelun kanssa. Itse asiassa se on asia, josta emme kokonaan pääse eroon edes tämän myynnin myötä, mutta ainakaan emme voi jatkaa enää sillä tiellä, jolla olemme toimineet.

En oikein näe itse tässä tilanteessa nyt muita vaihtoehtoja. Oikeastaan olemme ihan onnekkaita, että olemme saaneet edes tämän tarjouksen ja löytäneet tämän ostajan tässä vaikeassa tilanteessa. Kotimainen vastuullinen toimija. Työntekijät siirtyvät vanhoina työntekijöinä, ja ennen kaikkea itse olen kiitollinen siitä, että tämä yhtiö jää kilpailemaan PK-seudun bussiliikenteeseen. Uskon, että tämä kilpailu on hyvä asia matkustajille ja veronmaksajille. Jos olisimme päätyneet toisenlaiseen vaihtoehtoon, että olisimme joutuneet vaikka ajamaan tätä toimintaa alas, niin kyllä bussiliikenteelle ja henkilöstölle olisi varmaan kysyntää muissakin yhtiöissä siinä tilanteessa, mutta tässä tilanteessa he pääsevät siirtymään vanhoina työntekijöinä ja kilpailu pysyy monipuolisena jatkossakin.

Kannatan Dan Koivulaakson pontta. Olemme juuri tehneet uusia yhtiöittämissä, niin katsotaan, mitä voimme oppia tästä prosessista.

Valtuutettu Taipale (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.

Haluaisin vain kommentoida sitä, että toki on hienoa, että nyt on kotimainen yhtiö, joka ostaa tämän liiketoiminnan. Mutta kyllä viimeistään



21.10.2015

reilu vuosikymmen muistaakseni sitten tapahtunut Espoon Sähkön myynti pitäisi olla meillä mielessä sillä tavalla, että se, että joku on nyt kotimaisen yhtiön käsissä, ei tarkoita sitä, että se ei olisi yksi näistä isoista monikansallisista sitten 2 päivän kuluttua. Jäämme odottamaan, koska markkinoilla tapahtuu uudelleenjärjestelyitä. Mutta kuten sanottu, tässä vaiheessa varmaankaan ei juuri muita vaihtoehtoja meillä enää ole.

Kiitos.

Valtuutettu Huru

Kiitos, puheenjohtaja.

Kun vuosi 2009 alkoi, niin silloinhan alkoivat nämä meidän kurjat vuotemme, ja se, mistä voitiin olla ylpeitä Helsingin kaupungilla, oli, että Helsinki ei irtisano työntekijöitään tai henkilöstöään. Helppoahan se on, jos myydään toimintoja ulos, niin voidaan vielä sanansa pitää, että ei irtisanoita henkilöstöä. Mutta minua huolestuttaa se, että joka ainoa heinäkuu kun tulee, niin meillä on metroliikenne, on raidekorjauksia ja muuta ja on korvaavaa bussikalustoa, joka pitää laittaa liikenteeseen, niin millä silloin varmistetaan, ettei päästä lypsämään kaupunkia sillä, että kuitenkin sitten nämä hinnat nousevat tai muuta.

Tälläkin hetkellä saattaa olla hankalaa päästä julkisilla hommiin, niin millä me takaamme sen, että palvelun laatu ei heikkene, vaan se pysyy samana. Helsinki on kuitenkin palveluiden kaupunki. Ei minua kilpailu kiinnosta, vaan se, että ihmiset pääsisivät hommiin ja liikenne kulkee, ettei käy niin kuin Tukholmassa, kun yksityistettiin. Siellähän mentiin ensialuksi ihan täyteen kaaokseen.

Kaiken kaikkiaan toivon, että homma hoituu.

Kiitos.

Valtuutettu Jalovaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Täällä on keuhuttu tätä Koivulaakson pontta, ja itse liityn niitten kiittelijöiden joukkoon. Varmaan on hyvä, että vaikutukset selvitetään tämän 15 vuoden ajalta. Tämä alkaa mennä pikkaisen kyllä historian tutkimuksen piikkiin jo. Tässä nähdään, kuinka pitkät vaikutukset voi olla tällaisella



21.10.2015

päätöksellä, joka on tehty jo 15 vuotta sitten. Ehkä toivoisin, että sitä asiaa katsottaisiin vähän pidemmältä ajalta vielä miten siihen vuoden 2005 päätökseen oikeastaan tultiin, mikä se oli se kehitys, joka 1990-luvun alusta asti meni kohti sitä päätöstä, josta nyt sitten tavallaan edelleen kannetaan täällä seurauksia. Siinä olisi jollekin dosentille varmasti hyvä tutkimusaihe käydä tätä asiaa vähän tarkemmin läpi. Vähän mietin sitäkin, että kuka tätä asiaa nyt sitten selvittelee, ja täällä kaupungilla joku virkатыönä, että kuinka riippumaton tutkimus siitä sitten oikeastaan tulee. Laajempänä ilmiönä tavallaan tätä, mitä on meidän yhteiskunnassamme tapahtunut viimeisen 30 vuoden aikana ja mikä on johtanut näihin päätöksiin, pitäisi pystyä pohtimaan. Varmaan samanlaista tutkimusta tullaan tekemään sitten Palmiasta 15 vuoden päästä täällä.

Kiitos.

Valtuutettu Lovén

Kiitoksia.

Ensimmäiseksi voisin kanssa todeta, että kannatan Koivulaakson tekemää ponsiesitystä. Oikeastaan puheenvuoron otin sen takia, kun kuuntelin valtuutettu Koskisen puheenvuoroa, kun hän totesi, että kunnallisilla yhtiöillä ei ole mitään elinmahdollisuuksia vapaasti kilpailluilla markkinoilla. Minkä ihmeen takia me Helsingin palveluita sitten yhtiöitämme? Tuotetaan palveluja kuntalaisille kuntana eikä yhtiöitetä niitä. Sellainen ajatus tässä tulee mieleen.

Olen hyvin huolissani. Olen sitä mieltä, että Jalovaaran Ville on optimisti, että 15 vuotta menee Palmiaan. Luulen, että se on nopeammin sillä alalla. Mutta tässä nyt meille tulee se tilanne, että meillä on kaupungin kimpussa yksi veroparatiisifirma, toinen, joka aika kyseenalaisella maineella toimii isona toimijana täällä. Nyt meille tulee kotimainen yritys, ja tosiaan tämä, minkä valtuutettu Taipale toi esiin, että yritys on kotimainen ostaessaan sen, mutta tämä ei mennyt suoraan tuonne Koskisen Autolle, vaan tämä menee heidän tytäryhtiölleen. Tytäryhtiöhän voi aina liikkeen luovutuksena myydä eteenpäin esimerkiksi veroparatiisiyhtiölle. Sitten ollaan mielenkiintoisessa, kun ulkomaalaiset yhtiöt keskenään sopivat jossakin muualla, mihin hintaan he tarjoavat Helsingille joukkoliikennepalveluita tuotettavaksi.

Tässä tulee vielä lisäksi mieleen se, että tässä surkeassa tilanteessa tämä on kuitenkin mielestäni paras mahdollinen ratkaisu sillä lailla, että näiden työntekijöiden, jotka eivät ole tehneet mitään väärää, tulevai-



21.10.2015

suus ja heidän perheidensä tulevaisuus on edes jollakin lailla hetkeksi aikaa turvattu, kun he siirtyvät vanhoina työntekijöinä.

Valtuutettu Kousa (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Toivon, että tämä valtuutettu Koivulaakson ponsi menee läpi, koska on todella hyvä oppia ja käydä läpi, mitä olemme tehneet ja mitä sieltä löytyy ammennettavaa. Mutta varmaan tilanne on kyllä se, että yhtiömuoto ei yksin ratkaise tilannetta missään kohtaan. Ei ole kahta samanlaista yhtiöittämis-casea. Nyt Helsingin palveluyhtiö on nyt ollut yhtiömuotoinen toimija vasta reilu puolisen vuotta. On ollut hienoa seurata tämän yhtiön perustamista ja ensimmäisiä kuukausia operatiivista toimintaa. Tuntuu, että siellä on ihan mieletön draivi päällä, ja he ovat osallistuneet hyvin aktiivisesti nyt jo kaikkiin ulkopuolisiin kilpailutuksiin ja pärjänneet yllättävän hyvin. Siellä on kovat kasvutavoitteet, ja he lähtevät kovaa vauhtia kehittämään sitä toimintaa. Sama ei päde kaikkiin muihin, mutta ei pidä maalata myöskään tästä suoraan piruja seinälle. Ei tämä automaattisesti tarkoita mitään näiden muiden yhtiöiden osalta.

Valtuutettu Pajamäki

Arvoisa puheenjohtaja.

On surullinen päivä ja surullinen päätös, ja ei oikein kirvoita ainakaan tässä vaiheessa vielä mitään erityistä revanssihenkeä. On sanottava ja siinä mielessä yhdyttävä konsernijaoston puheenjohtaja Tuuli Kousan puheeseen, että tässä on pitkään seurattu Helsingin Bussiliikenteen huolellista työtä sekä johtokunnalta että operatiiviselta johdolta että tietysti Bussiliikenteen työntekijöiltä: osallistumista kilpailuihin, niiden voittamista, niiden häviämistä, rahoitusvaikeuksia, erilaisia EU-komission kanteita ja niin edespäin. Kaikkea tätä työtä on tehty huolellisesti ja loppuun saakka.

Kyllä kaikki kivet käännettiin, kunnes tultiin tähän tilanteeseen, että oli pakko valita ikään kuin huonoista vaihtoehdoista kestävin. Tässä mielessä kaikki muut vaihtoehdot olisivat saattaneet johtaa nopeaan Helsingin Bussiliikenteen alasajoon ja tällöin vaarantaneet myös työntekijöiden työpaikat, sekä johdon että kuljettajien työpaikat. Tässä mielessä on aika hienoa, että työntekijät ja myös operatiivinen johto voivat jatkaa tärkeässä työssään. Voi sanoa, että kiitokset johtokunnalle ja toimitusjohtajalle työstä monien vuosien aikana.



21.10.2015

Se, mikä tässä on kaikkein murheellisinta ja hankalinta on se, että aina kun näin käy, että kaupunki poistuu markkinoilta toimijana, tuottajana, niin se on silmänräpäys, kun se kaikki osaaminen häviää ensin ymmärtää sitä markkinaa, miten hinta muodostuu ja miten siellä toimitaan. Se hyvin nopeasti johtaa siihen, että myös tilaajaosaaminen heikentyy. Harmillista, mutta näillä mennään.

Valtuutettu Hyttinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Selvää on, että Helsingin Bussiliikenne Oy tekee tappiota. Bussiliikenne on kuitenkin palvelu, joka kaupunkilaisille on toteutettava joka tapauksessa. Liikenteen maksavat veronmaksajat joko lippujen hinnassa tai kuntaosuuksissa. Kunnallinen palveluntarjoaja on ollut toistaiseksi tekijä, joka on omalta osaltaan pakottanut muut toimijat pitämään tarjouksensa kilpailutuksissa kohtuullisina. Hintojen merkittävä nosto olisi tarkoittanut sitä, että kunnallinen palveluntarjoaja olisi voittanut kilpailutukset.

On epärealistista odottaa, että bussiliikenteen palveluntarjoaja tuottaisi merkittävää voittoa, mikäli linjasto sekä lippujen hinta on määrätty ylhäältä. Joukkoliikenne tulee tuottamaan tappiota eli vaatimaan yhteiskunnan tukea joka tapauksessa, mikäli nykyinen linjasto halutaan säilyttää. Linjaston säilyttäminen puolestaan on välttämätöntä, jotta Helsingin liikennejärjestelmä ylipäänsä toimisi, koska muussa tapauksessa lippujen hinnat nousisivat merkittävästi, ja sen seurauksena yksityisautoilu lisääntyisi.

Suuri kysymys kuuluukin, kumpi on kaupunkilaisten kannalta parempi vaihtoehto: se, että kunnallinen palveluntarjoaja tekee todellisia kustannuksia vastaavan, ennustettavissa olevan tappion vai se, että liikenteen tilaaja jää monikansallisten yhtiöiden oligopolin armoille? Tässä tapauksessa uskon, että tappiollisen Helsingin Bussiliikenteen säilyttäminen kaupungin omistuksessa tulisi pitkällä tähtäimellä huomattavasti halvemmaksi kuin huonosti kilpailtu markkina, jossa on vain muutama iso toimija, jotka pystyvät hintoja yksittäisillä kilpailukierroksilla polkemalla pitämään pienemmät toimijat poissa.

Ainoa tapa saada nykytilassa kilpailuetua on polkea henkilöstön työehtoja tai aggressiivisen verosuunnittelun keinoin pyrkiä minimoimaan toiminnasta maksettavat verot. Paras ratkaisu Helsingin Bussiliikenteeseen voisi olla vaihtoehto, jossa junaliikenteen tavoin perustettaisiin



21.10.2015

bussikalustoyhtiö, joka omistaisi kaluston ja ainoastaan operointi sekä huoltotoiminta kilpailutettaisiin. Tällä varmistettaisiin yhtäältä tasalaatuinen kalusto sekä toisaalta operoinnin tehokkuus, koska ? kustannukset olisivat pienet ja kilpailutukset voittaisi se taho, joka pystyisi hoitamaan operoinnin tehokkaimmin.

Nykyinen kilpailutus ei ylipäänsä edistä tehokkuutta tai parempaa palvelutasoa, koska siinä kilpailutetaan bulkkitoiminta eli bussien hankinta ja niillä ajaminen eli käytännössä henkilöstön työehdot. Ei sen sijaan parempaa asiakastytyvääisyyttä, halvempia lippujen hintoja tai paremmin toimivaa joukkoliikennejärjestelmää kokonaisuutena. Kunnallinen joukkoliikenne on luonnollinen monopoli, jonka yksittäisen osan kilpailuttaminen pääkaupunkiseudulla toteutetulla tavalla ei johda optimaaliseen lopputulokseen.

Vastustan Helsingin Bussiliikenteen myymistä esitetyillä ehdoilla ja nykyisessä kilpailutilanteessa.

Kiitos.

Valtuutettu Hakanen

Kiitos, puheenjohtaja.

Iso kysymys tässä on minunkin mielestäni se, mihin jo edellä viitattiin: onko joukkoliikenteessä kysymys vain rahasta ja kilpailukyvystä vai peruspalvelusta, jonka sosiaaliset ja ekologiset merkitykset kasvavat entisestään ja tulevat olemaan lähiaikoina todella tärkeässä roolissa?

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Rauhamäki piti hyvänä, että lopultakin bussiliikenne myydään yksityisille. Hän totesi kuitenkin, että on syytä välttää oligopolistisia ja monopolistisia rakenteita. Juuri tähän suuntaan nyt otetaan askel. Kaksi ylikansallista jättifirmaa ja kaksi kotimaista suurimpiin kuuluvaa joukkoliikenneyhtiötä hallitsevat tämän jälkeen totaalisesti markkinoida, ja kaupungilla ei ole siihen enää muuta roolia kuin maksajan tehtävä.

Matkustajien lippujen hinnoissahan ei tähänkään mennessä ole se kilpailun tuoma suuri edullisuus ja halpuus näkynyt millään tavalla. Jokainen meistä tietää sen, että matkalippujen hinnat ovat vain nousseet tänä aikana, ja parhaillaan valmistellaan ennätyksellisen suuria matkalippujen hintojen korotuksia, joiden syyt liittyvät kyllä myös totaalisesti epäonnistuneisiin metroautomatisointiin ja eräisiin muihin investointihankkeisiin.



21.10.2015

Täällä on oltu huolissaan Helsingin Bussiliikenne -yhtiön tekemistä tappioista. Kyse on muutamasta miljoonasta eurosta vuodesta, ja niistä on syytä olla huolissaan. Mutta eikö pitäisi olla huolissaan myös siitä, mitä meille tänään esitetään? Yhden ainoan nuijankopautuksen takana on esitys siitä, että kaupunki kirjaa yli 20 miljoonaa euroa välittömiä tappioita plus ottaa kirjanpitoonsa useamman 10 miljoonan euron edestä erilaisia velka- ja muita vastuita osana tätä liiketoiminnan myymistä pois kaupungilta. Siis valtavasti isompi summa yhdellä kerralla heitetään kaupungin vastattavaksi.

Yhtiömuoto on ongelma. Se ei ole mikään neutraali väline silloin, kun puhutaan peruspalveluista, joita kaupunki järjestää ensi sijassa tai jopa pelkästään muista kuin kaupallisista syistä. Yhtiöittäminen on bussiliikenteen kohdalla ollut todellakin jatkoa pidemmässä virheiden sarjassa. Minäkin katsoisin, että näitä selvityksiä kannattaa aloittaa jo sieltä, kun päätettiin ryhtyä kilpailuttamaan Helsingin sisäistä bussiliikennettä, johon mikään laki, mikään EU, mikään mahti ei meitä määrännyt. Perään tehtiin sitten toinen virhe, kun HKL-Bussiliikenne vielä lähti kilpailemaan kaupungin rajojen ulkopuolella HSL:n tai YTV:n alueella ja tällä tavalla varmisti itselleen erilaisia ongelmia kilpailutuksen suhteen.

Kaupunginjohtaja Jussi Pajunen oli vuonna 2004 kaupunginhallituksen puheenjohtaja, ja luen nyt hänen perustelunsa sille, minkä takia Helsingin on syytä pitää uusi bussiliikenneyhtiö omistuksessaan. Syitä oli Pajusen mukaan monia. ”Joukkoliikenteen järjestämisvastuu kuuluu kaupungin perustehtäviin. Julkisen subvention osuus tulee myös tulevaisuudessa säilymään. Kilpailu ei ole mikään automaatio. Markkinoiden toimivuus tilanteessa, jossa kilpailuun voi aidosti osallistua vain muutama operaattori, ei ole varmaa”. Näin nykyinen kaupunginjohtaja Jussi Pajunen silloin, ja minun mielestäni ne perustelut, joita hän silloin esitti sille, minkä takia kaupungin pitää säilyttää omistuksessaan Helsingin Bussiliikennettä, ovat päteviä ja se tapa, jolla se nyt on tehtävä, on täällä esitetty.

Me emme ole vaihtoehdottomassa tilanteessa. Meidän ei tarvitse kuvitella, että palaamme historiassa taaksepäin. Me voimme ajatella, että me otamme askeleen kohti tulevaisuutta, sitä tulevaisuuden kaupunkia, joka itse järjestää omalla alueellaan joukkoliikenteen sosiaalisista, ekologisista, tasa-arvo- ja demokratiasyistä.

Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)

Puheenjohtaja.



21.10.2015

Vaikka Hakanen toista väitti, niin totta kai kilpailutuksen kautta tullut hyöty liikennöintikustannuksista on näkynyt myös lippujen hintojen korotuspaineessa, koska meillähän on kuntien välillä se sopimus, että 50/50 eli 50 % tulee budjettirahoituksesta ja 50 % noin karkeasti ottaen tulee suorana verotukena. Jos tämä liikennöinti maksaa enemmän, niin totta kai se nostaa silloin näitä kumpaakin osuutta. Se, että lippujen hinnat ovat joka tapauksessa nousseet, on siis se, että me olemme laajentaneet koko ajan joukkoliikennettä. Joukkoliikenneliikennöinnin kustannukset nousevat niin kuin kaikki muutkin indeksit tässä kaupungissa.

Tämä Hakasen ehdotus, että sen sijaan, että tehtäisiin tämä ratkaisu täällä, myytäisiin kalusto ja kaupunki perustaisi oman viraston tai liikelaitoksen tekemään tätä asiaa ei-kilpailluilla markkinoilla, on äärimmäisen kallis ratkaisu, joka näkyisi sitä kautta lippujen hinnassa, ei suinkaan vähentäisi sitä. Me joutuisimme investoimaan ja rakentamaan kokonaan tällaisen liikennejärjestelmän, jolla ei ole tämän kilpailutuksen eikä HSL:n kautta tulevan ylikunnallisen liikennejärjestelyn kautta tulevia hyötyjä. Se on ihan mahdollinen esitys, mutta se ei ole suinkaan säästävää. Ja kun me tiedämme, minkälaista budjettia tehdään nyt muutenkin, niin totta kai meidän täytyisi varautua lisäämään hyvin merkittävästi lisäresursseja sekä investointipuolelle että toimintapuolelle siinä vaiheessa.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Ensinnäkin asiakkaiden, asukkaiden näkökulma pitäisi olla tässä asiassa keskeisin. Silloin kun puhutaan, kuinka edullista on kilpailuttaminen, niin ei ole reilua verrata sitä johonkin hypoteettiseen, teoreettiseen vaihtoehtoon, jota kukaan ei voi tietää mistä kaikista tekijöistä se riippuu – olisiko investoitu noin tai näin, enemmän laajennettu tai vähemmän. Asukkaat näkevät sen, että lippujen hinnat ovat nousseet ja noussemassa entistä enemmän.

Mitä tulee sitten vaihtoehtoon kalleuteen, niin me puhumme nyt päätösesityksestä, joka maksaa 23 miljoonaa plus 70 miljoonan vastuut erilaisina kirjauksina tulevaisuudessa kaupungin hoidettavaksi. Väitän, että se vaihtoehto, jota itse esitän, on huomattavasti tätä halvempi.



21.10.2015

Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)

Jatkan vielä tämän repliikin verran. Siis totta kai ne vastuut ja velat on joka tapauksessa maksettava. Emme me sillä eroon niistä pääse, että me perustamme uuden liikelaitoksen. Me jo tarvitsemme sitten siihen liikelaitoksen rakentamiseen omat resurssinsa, mutta vanhat velat on tietenkin maksettava. Tämä on lähtökohta.

Valtuutettu Hakanen (vastauspuheenvuoro)

(Puheenjohtajan välihuomautus.)

Kiitoksia, neutraali puheenjohtaja, taas hyvästä välikommentista.

Ne velat, joita bussiliikenteessä on otettu kalustohankintoihin, varikko-rakentamiseen ja muuhun, maksettaisiin tietysti kaupungin puitteissa, jos kaupungilla olisi sellaista toimintaa, joka liittyy näiden käyttöön.

Toiseksi se vaihtoehto, jossa kaupunki ajaa alas nykyisen Helsingin Bussiliikenne -yhtiön, ei tarkoita, että varikot, kalusto ja muut jätetään jonnekin ruostumaan ja tuhoutumaan. Kaupunki on suurin velkoja. Kaupunki on todennäköisesti myös suurin kiinnostunut taho hankki-maan ne käyttöönsä. Kaupunki voi kehittää tässä myös itse sellaista lii-kelaitosmuotoista toimintaa, joka tuo jatkossa osan rahoituksesta takai-sin. Kokonaanhan ei yksityinenkään tässä omillaan ja bussilippujen hinnoilla pyöri, vaan kaupunki tulisi subventoimaan kuten muitakin yksi-tyisiä firmoja.

Valtuutettu Kolbe

Laajassa keskustelussa on varmasti käynyt selväksi, että joukkoliikenne on helsinkiläisille ja valtuutetuille tärkeä asia ja olemme valmiita panostamaan, puhumaan siitä runsaastikin, vaikka itse esitys kaupungin-hallituksesta ymmärtääkseni lähti yksimielisenä. Joukkoliikenne on tärkeä meillä, koska se leimaa helsinkiläistä katukuvaa ja meidän asukas-tiheytemme on korkea. Se edellyttää liikennettä, ja yhdyskuntasuunnit-telussa on ollut hyvin voimakas liikennesuunnittelupanos.

Jatkan vähän tätä historiaosuutta sinänsä. Kannatan valtuutettu Koivu-laakson esitystä, mutta jatkaisin valtuutettu Jalovaaran viitoittamalla po-lulla, ja Helsingin historiatoimikunnan varapuheenjohtajana muistuttaisin siitä, että meillä siis on ihan oikea ja asiallinen historiatoimikunta, jonka tehtävänä on paneutua, kaivaa ja katsoa kaupungin kehitykselle



21.10.2015

tärkeitä vaiheita. Ymmärtääkseni HKL:n historia kirjoitettiin vuoteen 1988 saakka 100-vuotisjuhlien kunniaksi siitä, kun hevosomnibussiliikenne alkoi.

Toisin sanoen kannattaisin sitä, että selvitys tehdään, mutta että se tehdään asiallisin ja ulkopuolisin tutkijavoimin, koska on haastavaa, jos lähdetään keskushallinnon tai viraston taholta tätä tekemään. Tämä liittyy laajemminkin kontekstiin, jota on syytä piakkoin tutkia, on tämä kunnallinen vai yksityinen, joka on iso vedenjakaja meidän kuntajärjestelmämme historiassa, ja sen laajempi kontekstualisoiminen olisi erittäin tärkeää.

Jos nyt katsotaan tämän joukkoliikennehistorian vaiheita, niin me näemme, että siellä on sekä yksityistämistä että kunnallistamista, ja nostan nyt jälleen kerran Erik von Frenckellin nimen vuodelta 1945 esille, joka vaikutti siihen, että raitiotie- ja omnibussyhtiö muutettiin kaupungin liikennelaitokseksi. Tämä on hyvä pitää mielessä, että nämä vaihtelut ovat läsnä meidän historiassamme. Nyt se, että kotimainen yrittäjä, Koiviston Linja Päijät-Hämeestä, on tässä taustalla, velvoittaa meidät tietysti seuraamaan ja tarkastamaan erittäin johdonmukaisesti, mitä tulevaisuus tuo tullessaan. Mutta historia ei ole vielä päättynyt, se on viestini.

Kiitos.

Ledamoten Wallgren

Arvoisa puheenjohtaja. Arvoisa valtuusto.

Haluan nyt mahdollisimman selkeästi perustella, miksi en kannata Koivulaakson pontta. Se johtuu juuri siitä kontekstualisoinnista, josta valtuutettu Kolbe ja valtuutettu Jalovaara tänään ovat hyvin puhuneet. Tässä on ollut esillä mielestäni seuraavanlaisia kysymyksiä: Tuoko kilpailuttaminen säästöä niin kuin Rantanen tässä esittää? Johtaako kilpailuttaminen yksityistämiseen, ja syntyykö kilpailuttamisen, yhtiöittämisen, yksityistämisen kautta hyvä kilpailutilanne?

Nähdäkseni on hyvä nähdä, että ? tässä casessä, että tämä kehityskulku, joka on nähty toistaiseksi, on ollut se, että ensin on oma tuotanto, sitten on kilpailuttaminen, sitten on yhtiöittäminen, sitten on yksityistäminen. Ne ovat ne vaiheet, jotka on käyty läpi. Koivulaakson ponsi tähtää siihen, että näiden vaiheiden läpikäynti antaisi meille sellaista tietoa, joka johtaa viisauteen jatkossa. Käsittääkseni kuitenkin edessä ovat nyt vasta ne kaikkein tärkeimmät taitekohdat.



21.10.2015

Tämä liittyy siihen, mihin Rauhamäki viittasi, että syntyykö nyt hyvä kilpailutilanne vai eikö synny. Minun arvioni on se, että ei synny hyvää kilpailutilannetta. Arvioni on se, että syntyy huono kilpailutilanne. Mutta tätä arviota minun mielestäni Koivulaakson ponsi ei vielä lähde selvittämään. Nimittäin epäilen tässä, että oikeudellinen ympäristö viimeisen 20 vuoden aikana on muuttunut kansainvälisesti sellaiseksi, että se suosii kansainvälisiä konserneja paikallisten ja kansallisten pienten ja keskisuurten yrittäjien aseman horjuessa. Kun tämä oikeudellinen ympäristö on globaalisti muuttunut ja myös Suomessa muuttunut hyvin voimakkaasti, se johtaa tilanteeseen, jossa vasta sen jälkeen, kun on lähdetty tälle yksityistämisen tielle, jota tänään on esitetty, tapahtuu se kehityskulku, jonka valossa voidaan arvioida, onko kilpailutilanne hyvä vai ei.

Esitän muutaman elementin, jotka pitäisi ymmärtää, jotta tämä arvio voidaan tehdä, että onko Rauhamäki oikeassa kun ajattelee, että syntyy hyvä kilpailutilanne tai Wallgren, joka ajattelee, että syntyy huono kilpailutilanne. Sellaisia arvioitavia asioita mielestäni ovat seuraavat: Ensinnäkin, heikkeneekö kilpailutilanne ihan puhtaassa markkinamielessä? Syntyykö terveellinen kilpailutilanne tällaisten päätösten myötä? Toiseksi, mitä tapahtuu palveluiden tasa-arvolle? Johtaako tällainen kehityskulku siihen, että palvelut eriarvoistavat vai että ne tasa-arvoistavat? Kolmanneksi, johtaako tällainen kehitys siihen, että palvelut yhteiskunnan kokonaistalouden kannalta muuttuvat halvemmiksi vai entistä kalliimmiksi? Kolmanneksi, mitä tapahtuu työelämälle, työelämän laaduille, työehdoille? Ja viimeiseksi, mitä tapahtuu hyvinvointivaltion veropohjalle tässä kehityksessä?

Nämä asiat mielestäni eivät vielä käy meille selväksi tämän Koivulaakson ponnien muotoilun myötä, ja toivon, että näitäkin asioita yritettäisiin tässä ymmärtää. Sen takia katson, että kontekstualisointi on tärkeä ja että meidän pitäisi ottaa vielä laajempi horisontti tämän asian käsittelyssä.

Kiitos.

Valtuutettu Koivulaakso (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

En ole, valtuutettu Wallgren, monesta asiasta, mitä sanoit, erityisen eri mieltä, mutta vaikka nyt on tällainen Paluu tulevaisuuteen -päivä tänään elokuvateattereissa, niin ehkä kuitenkin keskityttäisiin tutkimaan



21.10.2015

sitä tietoa, josta meillä on tietoa käsillä. Moni näistä sisältyy tulevaisuuteen tapahtuviin asioihin, minkä arvioimista tulevaisuudessa meitä helpottaa se, jos meillä on nyt tarkka tilannekuva tästä.

Tässä ponnessa on myös toteamus siitä, että laajasti yhteiskuntataloudellisesti seuraukset, ei rajoittuen niihin asioihin, joita siinä on rajattu. Eli luotetaan siihen, että jos tämä nyt menisi läpi näin, niin se mahdollistaisi näiden asioiden huomioimisen myös, mistä puhuit. Sen takia pyydän nyt vielä harkitsemaan kantaasi tässä. Mitään näitä asioita, joita puhuit, ei ole rajattu pois tuossa ponnessa.

Valtuutettu Arhinmäki (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa rouva puheenjohtaja.

Minusta Thomas Wallgren hyvin kuvaa niitä riskejä, joita on siinä, että meillä on täysin kilpaillut markkinat, jotka tosiasiallisesti vievät siihen tulokseen, että on vain muutamia monikansallisia toimijoita, jotka käyttävät veroparatiisitaloutta hyväkseen. Itse asiassa tämä on se riski, josta varoiteltiin jo 10 vuotta sitten. Mutta en ymmärrä, mikä on logiikka siinä takana, että me näemme kaikki, että tällainen riski olemassa. Se, että kun tiedetään, että muitakin yhtiöittämisistä, mahdollisia yksityistämistä harkitaan, niin käytäisiin tämä epäonnistunut case nyt huolella läpi taustaksi siihen, että voidaan arvioida tätä. Nämähän eivät ole mitenkään toisistaan pois sulkevia.

Tulevaisuus näyttää sen, onnistuuko tämä kilpailu tai minkälaiseksi tämä kilpailu muodostuu tulevaisuudessa. Mutta kyllä meidän pitää tällaisissa epäonnistuneissa, jos vertaa siihen, mitä luvattiin aikoinaan tästä bussiliikenteen yhtiöittämisestä, mikä sen tulos on, kun siihen ei ole päädytty, niin silloin on hyvä käydä taaksepäin sitä, miksi näin kävi. Samalla tavalla kuin on käyty vaikkapa esimerkiksi meidän junapaikallisliikenteen kalustohankintojamme, tavallaan kelattu taaksepäin, mikä kilpailutusprosessissa meni pieleen, miksi suomalaiset Otanmäen tehtaat eivät pärjänneet suhteessa vaikkapa sveitsiläiseen toimittajaan. Näistä prosesseista oppimalla me pystymme tekemään parempia päätöksiä tulevaisuudessa.

Valtuutettu Puhakka (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.



21.10.2015

Jaan ihan saman huolen tästä isosta kuvasta valtuutettu Wallgrenin kanssa. Hän on kuvannut omissa puheenvuoroissaan erittäin hyvin tätä, mitä paineita meillä on globaaleista markkinoista, minkälaisia paineita se esimerkiksi aiheuttaa harmaan talouden puolella. Kaupungilla on ihan aidosti myös omissa hankinnoissaan nämä ongelmat edessä.

Minun mielestäni tämä valtuutettu Koivulaakson ponsi on erinomaisen hyvä, koska tällaisen casen kautta voidaan tutkia tätä todellakin, että mitä meni pieleen, mitä on opittavaa. Viittaaan valtuutettu Kolben puheenvuoroon, jossa hän totesi, että tulisi ottaa myös ulkopuolista arviointia mukaan. Itse kannatan lämpimästi, että hyödynnettäisiin sitä tutkimustietoa, mitä on olemassa ja tutkijoita tämän asian selvittämisessä ja meille valtuutetuille tuotaisiin todella selvitys myös aikanaan siitä.

Ledamoten Wallgren (replik)

Arvoisa valtuusto.

Kyllä minä näen paljon hyvää tässä Koivulaakson ponnessa, en minä sitä halua kiistää ollenkaan. Kiitos hyvistä puheenvuoroista sen puolesta. Ehkä minun arvioni on se, että näitä tällaisia tärkeiden asioiden selvityksiä ei kuitenkaan tehdä hirveän montaa vuodessa. Ajattelen näin, että se kontekstualisointi on kuitenkin vähän vinossa siinä Koivulaakson ponnessa. Minulle riittäisi tämä Ebelingin ponsi tämän päivän päätöksenä, ja toivottavasti palaamme siihen, mitä kaikkia asioita muita kuin mitä Koivulaakso esittää, pitää myös selvittää. Korostaisin sitä, että se, mikä mielestäni puuttuu – siis tässä Koivulaakson ponnessa on paljon hyvää – on sen tapauskohtaisen analyysin nivominen tähän globaalin oikeudellisen ympäristön muutokseen, joka vaivaa meitä joka päivä tässä kaupungissa.

Kiitos.

Valtuutettu Rantanen (vastauspuheenvuoro)

Wallgrenia vaivaava asia on varmasti tärkeä ja vaivaa muitakin, mutta kyllä tuo Koivulaakson ponsi on minusta erityisen tähdellinen, koska meidän juuri se ymmärryksemme siitä, mikä tämän koko kilpailuprosessin kustannusvaikutukset ovat nimenomaan kaupungeille tai Helsingille joukkoliikennepalvelujen ostajana, tilaajana välillisesti HSL:n kautta tai aikanaan itse. Mikä tämän ikään kuin hyötysumma on verrattuna siihen, että me olisimme pyörittäneet sitä pelkästään omana toi-



21.10.2015

mintana. Jonkinlaisia arvioita näitä pystyy nimenomaan tuon selvityksen kautta toivottavasti tekemään.

Pitää vielä tällainen tärkeä asia sanoa, että kun se kilpailutuspäätös oli tehty paljon aikaisemmin, ennen yhtiöittämisspätöstä, ja nyt me voimme todeta, että yhtiöittämisspätös oli tavallaan onneton siltä osin, että me perustimme yhtiön, joka ei selvinnyt markkinoilla. Se ajatus on siitä, että jos se olisi jatkanut liikelaitoksena, niin nykyisin sen pitäisi jo olla yhtiö, koska taas nämä kilpailulainsäädännön kysymykset ovat muuttuneet. Sitä tilannetta, että me pyörittäisimme markkinoilla liikelaitosta, ei ole. Ainoa vaihtoehto oikeastaan on tuo Hakasen esittämä, että me pyöritämme sitä pelkästään in house -yksikkönä, joka on sitten liikelaitosmuotoinen tai virastomuotoinen. Mutta silloin siinä menetetään juuri ne edut, jotka HSL:n kautta sekä toimintaa suunnittelemalla, järjestelemällä niitä reittejä ja sitten vielä kaiken lisäksi käyttämällä tätä kilpailutusta, joka tällä hetkellä onnekaasti on markkinatilanteessa, jossa on liikenteenharjoittajia, jotka aidosti kilpailevat.

Oligopolimahdollisuus on aina olemassa, ja sitä täällä ovat monet varoittaneet, ja niin minäkin. Mutta tässä tilanteessa tämä pakollinen myynti, joka on näiden taloudellisten realiteettien tulosta, ei ole niin paha kuin se olisi ollut silloin joskus aikaisemmin, kun markkina oli pelkästään näiden isojen toimijoiden dominoima. Tämä uusi toimija on aidosti myös itse halukas tulemaan tähän. Kyllähän ne monikansalliset yhtiöt olisivat voineet tehdä omia tarjouksiaan. Ettemme me nyt minun logiikkani mukaan ole saamassa heti päätöstä, että se myydään ulos, koska ne olisivat voineet itse ostaa tämän HelBin pesän ihan yhtä hyvin kuin nyt tämä tarjoajakin.

Ledamoten Wallgren (replik)

Kiitos.

Siis minun pointsini on se, että se Koivulaakson ponsi pyrkii tuomaan sellaista tietoa, joka valaisee niitä huolia, joita täällä on esitetty. Väitteeni on se, että juuri tällä muotoilulla me emme saa sitä tietoa ja ymmärrystä, jota tässä on peräänkuulutettu. Sen takia pyytäisin malttia, että tehdään sellainen selvitys, joka tuo vastauksia niihin huoliin ja niihin kysymyksiin, jotka täällä on aiheellisesti esitetty.

Kiitos.



21.10.2015

268 §

Esityslistan asia nro 8

HERTTONIEMEN YRITYSALUEEN TONTIN 43057/9 OSAN JA KATUALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTTAMINEN (NRO 12346, KIRVESMIEHENKATU 2)

Valtuutettu Pakarinen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Minulla ei ole sinänsä mitään tätä nyt päätettävää asemakaavaa vastaan, mutta minä ajattelin käyttää tässä pienen puheenvuoron. Kun aina silloin tällöin tulee esiin sitä, että näitä teollisuusalueita olisi hyvä tiivistää asumisella. Tämä nimenomainen alue, josta tänään on kysymys, sijaitsee siellä kaupunginpuoleisessa päässä, tällä hetkellä tyhjällä tontilla ja lähellä kaupallisia palveluja, ihan hyvä. Mutta sen sijaan teollisuusalueille, joista tämä Herttoniemen teollisuusalue, jos ei se ole tärkein Helsingissä, niin se on ainakin top 2:ssa. Siellä on paljon yrityksiä, joilla menee näissäkin oloissa oikein hyvin ja joilla on laajentumispyrkimyksiä, ja meidän täytyy säilyttää näillä alueilla mahdollisuuksia myös laajentumiseen.

Toinen asia, ehkä tässä valtuustossa erityisesti kiinnostava on se, että teollisuusalueella liikutaan yleensä esimerkiksi perävaunullisilla rekoilla. Jos me tuomme sinne asutusta, niin se yleensä tuo sitten myös vaaratekijöitä esimerkiksi pienille koululaisille, jotka ovat menossa kouluun tai vanhuksille, jotka liikkuvat heikosti, joiden havainnointikyky on heikentynyt. Siinä mielessä tietenkin me tuomme ihan turhia vaaratekijöitä, jos me tuomme asutusta teollisuusalueelle. Eli nyt kun esimerkiksi yleiskaavaa pohditaan ja monia muita kaavoituksia, niin toivon, että pidetään mielessä tämäkin, että meillä jää tosiaan edelleenkin siellä laajennusvaraa teollisuusyrityksille, ja toisaalta se, että me pidämme huolta, ettemme me sekoita asumista ja teollisuutta keskenään.

Kiitoksia.



21.10.2015

Apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäki

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Ymmärrän, että Kirvesmiehenkadun kaava ei ole tämän nimenomaisen kokouksen se kaikkein kuumin aihe, mutta lyhyesti tässä, kuten valtuutettu Pakarisen puheenvuorossa tuli jo ilmi, tässä on kysymys kaavamuutoksesta, jossa tehdään asuntorakentamista nykyisen teollisuus- ja toimitila-alueen kylkeen. Tämä on hyvä ja perusteltu kaavamuutos. Tässä saadaan aikaiseksi Helsingin kaupungin vuokra-asuntoja hyvälle sijainnille, lähelle Herttoniemen metroasemaa, lähelle hyviä joukkoliikenneyhteyksiä ja hyviä palveluita.

Tämän yksittäisen kaavan taustalla on se, että kaupunkisuunnittelulautakunta palautti valmisteluun vähän laajemman kaavan, jossa oli mukana myös yksityisen maanomistajan alueelle tuleva hanke, ja tämä yksittäinen kaava on irrotettu sitten tästä kokonaisuudesta, jotta ATT voisi päästä niihin tavoitteisiin, joita sillä on kaupungin vuokra-asuntojen rakentamisessa. Siksi tämä kaava tuotiin nyt erillisenä valtuustoon.

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja.

Lopuksi totean, että esittelytekstissä tiivistelmän kappaleessa 2 on hieman vanha muotoilu ja tiivistelmän ja esittelijän perusteluissa kappaleessa 6, on oikea muotoilu siitä, miten tätä jatkoa tehdään, eli ympäröiviä alueita kaavoitetaan myös asuntorakentamiseen.

Kiitoksia.

Valtuutettu Asko-Seljavaara

Arvoisa puheenjohtaja.

En vastusta tätä kaavaa, mutta huomautan, että meillä on pakkomielle asuntokerrostalojen rakentamiseen. Me emme välitä mitään teollisuudesta, emme välitä elinkeinoista, emme välitä työpaikoista, kun vain saamme näitä asuntoja aikaiseksi. Pahinta mitä nyt teemme, on se, että palvelut eivät kulje mukana. Me rakennamme esimerkiksi Lauttasareen 500–1 000 ihmiselle asunnon, ja kuitenkin siellä ei ole palveluja näille ihmisille. Ei ole kouluja, ei ole terveysasemaa, eikä muutakaan palvelua.



21.10.2015

Valtuutettu Niiranen (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Toteaisin Asko-Seljavaaralle ja toisaalta apulaiskaupunginjohtaja Sinnemäelle: Sinnemäki ihan oikein totesi tuossa, että on lähellä metroasemaa tämä paikka ja siinä mielessä se on kyllä asuntorakentamisen näkökulmasta hyvää paikkaa. Toisaalta sitten täällä Pia Pakarinenkin totesi tämän teollisuusalueen ja toimitila-alueen suuren merkityksen Helsingille. Meillä eilen kaupunkisuunnittelulautakunnassa Herttoniemen teollisuusalueen toimitila-alueen suunnitteluperiaatteita pohdittiin. Siinä kyllä keskustelussa tai esittelyssä tuli hyvin esille tämä, että tätä toimitila-aluetta tarvitaan, ja toisaalta sitten Herttoniemen eteläosaa, jota tämä kyseinen asemakaava tässä juuri meillä on, niin siihen sopisi kyllä hyvin tällaista myös asuntorakentamista, joka pitkällä tähtäimellä tukee myös teollisuus-toimitila-alueen kehittymistä.

Valtuutettu Muttilainen (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja.

Minäkin olen tässä salissa ennenkin puhunut siitä, että olen huolissani kaventuudesta pienteollisuudesta tässä kaupungissa, mutta tämän kohdalla täytyy nyt sanoa sen verran, että sieltä tuli äsken Sirpan suusta sellainen, että täällä on pakkomielle rakentaa asuntoja. Meillä pitäisi olla sellainen pakkomielle rakentaa lisää kaupungin vuokra-asuntoja, että jos nyt tulee Hertsikalle pari Stadin vuokraluukkua, niin ei ehkä pidä olla huolissaan, vaan innoissaan asiasta.

Kiitoksia.

Valtuutettu Hursti (vastauspuheenvuoro)

Kiitos, puheenjohtaja. Arvoiset kollegat.

Meillä on kaupungin strategiassa ohjelma, jossa asunto ensin. Ei muuta.



21.10.2015

Valtuutettu Kivekäs

Kiitos, puheenjohtaja.

Valtuutettu Pakarinen käytti täällä puheenvuoron yritysalueiden tärkeydestä ja miten sinne ei sovi asumista, koska lapset ja täysperävaunurekat eivät sovi samoille kaduille. Lapsista ja rekoista sinänsä olen kyllä pääosin samaa mieltä. Ihan oikeasti lapset ja täysperävaunurekat samalla kadulla eivät ole hyvä idea. Mutta meidän palvelurakenteemme, meidän elinkeinorakenteemme on vähän monipuolisempi. Ei suinkaan kaikki yritystoiminta, eikä edes kaikki teollinen toiminta, perustu täysperävaunurekkoihin. Osa toki perustuu, mutta lukien täältä nyt Helsingin seudun toimialarakenneraportista – jonka ystävällisesti kauppakamari minulle toimitti – seudun työpaikoista. Helsingin seudun elinkeinorakenne on hyvin palveluvaltainen. Työpaikoista 16 % on jalostuksessa. Minä en halua vähätellä tätä, ne ovat merkittäviä työpaikkoja, se on erittäin merkittävää elinkeinotoimintaa. Mutta siinäkin on erilaisia yrityksiä. Niiden tarpeet ovat erilaisia, ja myös se, miten niiden toiminta sopii yhteen asutuksen läheisyyteen. Siinäkin on hyvin suuria eroja. Minä pidän huolestuttavana sellaista kehityskulkua, jossa kaikki meidän nykyiset, vanhat teollisuusalueemme, nykyiset yritysalueemme, halutaan museoida mahdollisimman lähelle nykytilaansa, kun niitä voitaisiin läheteä kehittämään eri suuntiin, niin että osassa pidetään tiukasti kaikki asuminen poissa, koska siellä on toimintaa, joka ei sovi yhteen asuminen kanssa, ja sitten taas jotkut toiminnat sopivat yhteen. Ei esimerkiksi Vallilan yritysalueen kaduilla juuri täysperävaunurekkoja näy. Sinnekin sopisi asuminen, jos toki kohta se on kyllä aika täyteen rakennettu ihan jo yritystoiminnan tiloja.

Tämä yleisluontoisena puheenvuorona, ja jos valtuutettu Asko-Seljavaaralla on kokemus, että täällä on pakkomielle asumisesta eikä ole kiinnostusta elinkeinoiniin tai työllisyyteen, niin voin vakuuttaa, että meillä vihreissä kyllä on kiinnostusta niihinkin. Meillä ei ole pakkomielleä vain asumisesta.

Valtuutettu Pakarinen (vastauspuheenvuoro)

Valtuutettu Kivekäs hyvä.

Puhuin teollisuusalueesta, minä en puhunut yritysalueesta yleensä. Minä olen ehdottomasti sitä mieltä, että esimerkiksi ne miljoona tyhjää toimistoneliötä, mitä meillä on Helsingissä, on hyvä muuttaa asunnoik-



21.10.2015

si. Olen ehdottomasti sillä kannalla. Mutta nimenomaan tällaiset teollisuusalueet, joilla meillä edelleen on tällaista isoa teollisuutta, joita ei ole monta – lähinnä Herttoniemi ja toinen on Pitäjänmäki – ovat sellaisia, missä meidän todella tarkkaan täytyy miettiä, mitä sinne tehdään, muuta kuin teollisuusasioita. En tarkoita missään tapauksessa, etteikö monelle alueelle, jossa nyt on toimistotilaa erityisesti tyhjillään, voitaisi asuntoja tehdä.

Kiitos.

Valtuutettu Kivekäs

Kiitos tarkennuksesta. Tämä oli hyvä kuulla. Herttoniemessäkin toki on paljon esimerkiksi autokauppaa, johon toki siihenkin liittyy pitkiä rekkoja, joilla niitä kuljetetaan. Mutta ilmeisesti meillä voisi olla yhtenevä näkemystä siitä, että kaikilla muilla kuin Herttoniemen ja Pitäjänmäen yritysalueilla, jotka nämä muut ovat vähemmän samantyyppistä teollisuutta, voitaisiin vakavasti harkita myös asumisen lisäämistä, sikäli kun se yritystoiminnan kanssa sinne yhteen sopii.

Valtuutettu Soininvaara

Arvoisa puheenjohtaja.

Tämä on nyt tietysti hiukan ennen aikaista keskustelua tästä Herttoniemen yritysalueesta, mutta täytyy sanoa, että jos se kaava perustettaisiin nyt, niin ei sitä kyllä tuohon paikkaan missään tapauksessa perustettaisi. Siellä on vaihtoehtoiskustannusmielessä aivan järkyttävän kallista, tehottomassa käytössä olevaa paikkaa erittäin lähellä metroasemaa. Epäilen myös, että se ei teollisessa toiminnassa tule olemaan kovin houkutteleva. Jos minä olisin perustamassa logistiikkapainotteista teollista yritystä, jossa lähinnä kuljetetaan isoilla rekka-autoilla tavaraa edestakaisin, niin kyllä minä sen kehäteitten varrelle laittaisin, vaikka se nyt sattuu olemaan Vantaan puolella. Pohjoismaitten suurin autokaupakeskittymä on kyllä aivan väärässä paikassa. Tässä kaupungilla on satojen miljoonien eurojen maaomaisuus hyvin, hyvin tehottomassa käytössä.

Valtuutettu Lovén

Kiitoksia.



21.10.2015

Helsinki tarvitsee myös työpaikkoja ja muitakin työpaikkoja kuin toimistotilaa. Me tarvitsemme yrityksiä, ja minä en kyllä niille muille teollisuusalueille, en Viikinrantaan enkä Tattarisuollekaan, laittaisi ihan hirveästi asuntoja. Tattarisuon läheisyyteen, Alppikylään ja myöskin Malmi lentoasemalle varmaan on hyvä sijoittaa asuntoja. Mutta tässä otti valtuutettu Soininvaara esiin tämän suuren autokauppakesittymän. Se on palveluala siinä missä muutkin. Siellä on olemassa monennäköistä siellä Herttoniemessä, mutta siellä on myös uusien autojen maahan-tuojien keskittymä, jossa on myös huolto. Jos me haluamme vähentää turhaa ajoa, niin autoja ei ajeta Helsingin sisään- ja ulostuloväylillä puolta pidempää matkaa viedäkseen huoltoon ja sitten otetaan vuokra-auto, jolla ajetaan takaisin. Tuosta pääsee metrolla kivasti sitten töihin, kun auto on huollossa, niin vähentyy se yksityisautoilukin.

Toinen asia on se, että tuolla Herttoniemessä on olemassa teollisuutta-kin jonkin verran vielä. Me olemme onnistuneet sieltä jo Vantaalle ajamaan näitä yrityksiä, ja toivon, että me lopetamme sen Vantaalle ajamisen. Muuten Helsingistä tulee todellakin suuri nukkumalähiö, jossa työpaikkaomavaraisuus alkaa laskea. Meidän ei kannata sitä laskea, meillä on työttömyyttä Helsingissä, me tarvitsemme työpaikkoja.

Enempää en venytä tätä keskustelua tältä osin, eiköhän tähän joku muu vielä puheenvuoron pyydä.

Valtuutettu Asko-Seljavaara (vastauspuheenvuoro)

Arvoisa puheenjohtaja.

Helsingin strategiassa on myös investointikatto. Se aiheuttaa sen, että kouluja ei saa nyt moneen vuoteen. Vaikka tulee 1 000 asukasta lisää, joista varmaan koululaisia on muutama sata, niin ei voi rakentaa kouluja, ennen kuin 2020-luvulla.

Valtuutettu Nieminen

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut.

Kaava on tuohon tilaan katsottuna minusta erinomaisen hyvä ja siitä kiitokset kaavan tekijöille. Huomaan myös, että lautakuntien ja virastojen yhteistyö on hyvin hoidettu, ja otettu huomioon muun muassa parkkipaikkajärjestelyissä, mitä tuo tila mahdollistaa. Ainut, mistä olen hie-man huolissani meidän valtuutettujen ja myös suunnittelijoiden osalta,



21.10.2015

on se, että me teemme lättänä-kaupunkia tuonne laaksoalueelle. Miksi me emme rohkeasti nosta kerrospinta-aloja ylöspäin? Sitä toivoisin enemmän. Mutta kaava on hyvä, kiitos siitä.

HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO
HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE

Mari Puoskari
puheenjohtaja
ordförande

Tiina Teppo
johtava asiantuntija
ledande sakkunnig

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty:
Protokollet justerat och godkänt:

Timo Raittinen
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot

Anna Vuorjoki
kaupunginvaltuutettu
stadsfullmäktigeledamot