

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Aika 28.09.2020, klo 13:00 - 17:03

Paikka Sähköinen kokous

Käsitellyt asiat

- § 381 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**
- § 382 Pöytäkirjan tarkastus**
- § 383 Elinkeinopolitiikan tilannekatsaus (kehittämiskokousasia)**
- § 384 Hiedanrannan yhtiömalli, pääomitus ja apporttiomaisuuden luovutus**
- § 385 Raitiotien osan 2 Pyynikintori - Lentävänniemi investointipäätös**
- § 386 Seuturaitiotien varaukset Tampereen alueella**
- § 387 Lautakuntien ja jaostojen ym. sekä viranhaltijoiden ym. päätösten otto-oikeus**
- § 388 Tiedoksi merkittävät asiat**
- § 389 Oikaisuvaatimus vahtimestarin työsopimuksen irtisanomisesta kulttuuri- ja vapaa-aikapalveluissa (Salassa pidettävä)**
- § 390 Oikaisuvaatimus koulutuspäällikön ottamisesta virkaan Tampereen seudun ammattiopisto Treduun (Salassa pidettävä)**
- § 391 Oikaisuvaatimus koulutuspäällikön ottamisesta virkaan Tampereen seudun ammattiopisto Treduun (Salassa pidettävä)**

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Saapuvilla olleet jäsenet

Lyly Lauri, puheenjohtaja
Kummola Kalervo, 1. varapuheenjohtaja
Mustakallio Jaakko, 2. varapuheenjohtaja
Salmi Pekka, 3. varapuheenjohtaja
Haapa-aho Olga
Kaivonen Kirsi
Kiili Kalle
Liimola Anne
Minkkinen Minna
Sasi Ilkka
Tulonen Irja
Suoniemi Juhana
Kaleva Lassi, varajäsen

Muut saapuvilla olleet

Dündar-Järvinen Aila, valtuuston 1. vpj., poistui 16:37
Suomela Iiris, valtuuston 2. vpj., saapui 13:21, poistui 16:37
Aaltonen Mikko, valtuuston 3. vpj., poistui 16:37
Jäntti Aleks, apulaispormestari, poistui 16:37
Loukaskorpi Johanna, apulaispormestari, saapui 13:28, poistui 16:37
Stenhäll Jaakko, apulaispormestari, poistui 15:58
Yli-Rajala Juha, konsernijohtaja, esittelijä
Maunu Anna-Maria, viestintäjohtaja, poistui 16:37
Aarnio Jouko, kaupunginlakimies, sihteeri
Nikkilä Elina T, hallintosihteeri, pöytäkirjanpitäjä
Elovaara Tiina, valtuustoryhmän pj., saapui 13:09, poistui 14:19
Raevaara Arne, valtuustoryhmän pj., poistui 14:19
Schafeitel Yrjö, valtuustoryhmän pj., poistui 14:19
Rantanen Teppo, johtaja, saapui 13:05, poistui 14:59
Antikainen Timo, elinkeinojohtaja, saapui 13:05, poistui 14:18
Impiö Irene, kasvupalvelujohtaja, saapui 13:05, poistui 14:18
Nurminen Mikko, johtaja, saapui 14:20, poistui 16:23
Tenhunen Tero, hankejohtaja, saapui 14:20, poistui 15:03
Kaivonen Juha, hankekehityspäällikkö, saapui 14:20, poistui 14:59
Vuojolainen Arto, liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja, saapui 14:20, poistui 14:59
Nuojuu Jyri, lakimies, saapui 14:20, poistui 14:59
Salonen Janne, rahoituspäällikkö, saapui 14:20, poistui 15:49
Kytö Janne, konsernilakimies, saapui 14:59, poistui 15:49
Tuominen Ville-Mikael, projektijohtaja, saapui 14:59, poistui 16:23
Tietäväinen Milko, rakennuttamisjohtaja, saapui 14:59, poistui 16:23
Sirviö Pekka, toimitusjohtaja, saapui 15:50, poistui 16:23
Periviita Mika, joukkoliikennejohtaja, saapui 15:50, poistui 16:23
Perttula Jouni, riskienhallinta- ja turvallisuusjohtaja, saapui 16:25, poistui 16:36
Lindberg Pirkko, kirjasto- ja kansalaisopistoyksikönjohtaja, saapui 16:37, poistui 16:59

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Pråhl Kim, lakimies, saapui 16:37, poistui 16:59

Poissa

Asplund Kirsi-Maarit
Ikonen Anna-Kaisa, valtuuston pj.

Allekirjoitukset

Lauri Lyly
Puheenjohtaja

Jouko Aarnio
Sihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Pöytäkirjan tarkastus

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty

Jaakko Mustakallio

Pekka Salmi

muut allekirjoitukset

Elina T Nikkilä
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Yleisesti nähtäville www.tampere.fi
06.10.2020

Elina T Nikkilä, hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 381

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus oli

Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 382

Pöytäkirjan tarkastus

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus oli

Pöytäkirjantarkastajiksi valitaan Jaakko Mustakallio ja Pekka Salmi (varalle Lassi Kaleva ja Olga Haapa-aho).

Perustelut

Pöytäkirja on tarkastettavana ja sähköisesti allekirjoitettavana viimeistään maanantaina 5.10.2020.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 383

Elinkeinopolitiikan tilannekatsaus (kehittämiskokousasia)

TRE:5418/00.01.03/2020

Valmistelija / lisätiedot:
Teppo Rantanen

Valmistelijan yhteystiedot

Elinkeinojohtaja Timo Antikainen, puh. 050 3211 279, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus oli

Elinkeinopolitiikan tilannekatsaus merkitään tiedoksi.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Teppo Rantaselle, elinkeinojohtaja Timo Antikaiselle sekä kasvupalvelujohtaja Irene Impiölle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Tiina Elovaara ja Johanna Loukaskorpi liittyivät kokoukseen keskustelun aikana.

Tiina Elovaara, Aarne Raevaara ja Yrjö Schafeitel poistuivat kokouksesta päätöksenteon jälkeen.

Perustelut

Tampereen Kaupungin elinkeinopoliittinen tahtotila ja painopisteet ovat sisältyneet Business Tampereen seudulliseen elinkeinostrategiaan, jonka laadintaan kaupunki on osallistunut yhdessä ympäristökuntien kanssa, eikä kaupungilla ei ole omaa kirjoitettua elinkeinostrategiaa. Seudullinen elinkeinostrategia päivitettiin viimeksi 2019. Tampereen Elinkeinopoliittiset linjaukset laadittiin täydentämään ja tarkentamaan kaupungin tahtotilaa ja tavoitteita erityisesti sellaisissa asiakokonaisuuksissa, joihin seutustrategia ei ota kantaa. Siksi nyt laaditut linjaukset kuvaavat laajempaa kokonaisuutta, kuin perinteiset elinkeinostrategiat.

Tampereen kaupungin elinkeinopoliittisten linjausten valmistelu käynnistyi alkuvuonna 2020. Kevään 2020 aikana dokumentin skenaarioita työstettiin laaja-alaisesti palvelualueiden työpajoissa. Kesän aikana dokumentti on käynyt kommenttikierroksella palvelualueiden

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

johtoryhmissä sekä konsernihallinnon johtoryhmässä. Johtoryhmät kommentoivat ja tarkensivat dokumentin linjausehdotuksia, jotka sisällytettiin nyt kaupunginhallitukselle esitettävään versioon.

Elinkeinopoliittiset linjaukset on laadittu kaupunkistrategiasta johdetun elinkeinopoliittisen tahtotilan konkretisoimiseksi ja ohjenuoraksi kaupungin eri toimintayksiköille. Dokumentin tarkoituksena on nostaa esiin kaupungille elinkeinopoliittisesti tärkeimmät kokonaisuudet ja -periaatteet. Esitetyt skenaariot keskittyvät kolmeen tärkeään näkökulmaan: yritykseen kaupungin asiakkaana, osaajien työllistämiseen ja osaajien pitovoimaan. Näillä kaikilla on keskeinen vaikutus yritysten ja yksilöiden viihtyvyyteen, tyytyväisyyteen sekä toimintaedellytyksiin kaupungissa.

Korona on vaikuttanut radikaalisti kaupungin yritystoimintaan ja työllisyyteen. Kaupunki on aktiivisesti tukenut yritysten selviytymistä ja käynnisti koronasta toipumista tukevien toimenpiteiden suunnittelun yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Katsauksessa kuvataan keskeisemmät toteutetut toimenpiteet.

Kaupunki suunnittelee kumppanuustoimintaa ja ekosysteemisopimusta työ- ja elinkeinoministeriön kanssa. Kumppanuustoiminta rakentuu kolmen Tampereelle tärkeän kasvuekosysteemin varaan, jotka ovat: uudistuva ja kestävä teollisuus, rakentaminen, energia ja infra sekä digitaaliset hyvinvointipalvelut. Keskustelut ministeriön kanssa etenevät sopimuksen laadintaan syksyn aikana. Sopimusten toimenpiteitä rahoitetaan EAKR-asetuksen artiklan 9 mukaisen kestävän kaupunkikehittämisen kautta. Rahoituksen suuruus ja kaupungin omavastuuosuudet täsmentyvät neuvotteluiden aikana.

Kasvuyritystoiminnan kiihdyttämiseksi lokakuussa 2020 avataan kaupungin startup-talo. Hankkeen suunnittelu käynnistyi vuoden 2019 aikana ja sopivimmaksi kohteeksi valikoitui sijaintinsa ja tilojen kannalta Tredu-Kiinteistöt Oy:n omistama Åkerlundinkatu 8:n talo, jonka käytöstä Tredu luopui kesällä 2019. Startup-talo luo kaupunkiin startup-yrityksille toimintaympäristön, joka on kansainvälisesti kilpailukykyinen ja houkutteleva paikka yrittämiselle. Se myös lisää sijoittajien kiinnostusta kaupunkia kohtaan. Talo tulee olemaan Tampereen näyteikkuna uudelle yritystoiminnalle ja siitä kehitetään kohtaamispaikka yritystoimintaa suunnitteleville, alkuvaiheen yrityksille, startup-yhteisöille sekä opiskelijoille ja kansainvälisille osaajille. Talon operointiin valittiin kilpailutuksella kesällä palveluntuottaja. Talossa on kevästä alkaen tehty remontointia, joka on kokonaisuudessa valmis marraskuussa 2020.

Hallintosäännön 15 §:n mukaan kaupunginhallitus ohjaa strategisesti merkittäviä työllisyys- ja elinkeinopolitiikan linjauksia.

Tiedoksi

Timo Antikainen, Teppo Rantanen, Irene Impiö, Sanni Pöntinen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

1 Khkeko 28.9.2020 Elinkeinopolitiikan tilannekatsaus

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 384

Hiedanrannan yhtiömalli, pääomitus ja apporttiomaisuuden luovutus

TRE:7385/02.06.01/2019

Valmistelija / lisätiedot:
Teppo Rantanen

Valmistelijan yhteystiedot

Hankejohtaja Tero Tenhunen, puh. 050 540 2860, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Hiedanrannan kehittämisen yhtiömallia muutetaan ja toteutuksessa siirrytään yhden osakeyhtiön malliin, jossa Hiedanrannan Kehitys Oy toimii toteutuksesta vastaavana yhtiönä. Hiedanranta Ky puretaan.

Kaupunki tekee 10 700 000,00 euron sijoituksen Hiedanrannan Kehitys Oy:n sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon. Vuoden 2020 talousarviota muutetaan niin, että konsernihallinnon yhteisten erien osakkeisiin ja osuuksiin lisätään 10 700 000,00 investointimäärärahaa.

Hiedanrannan Kehitys Oy:lle luovutetaan apporttiomaisuutena seuraavat määräalat ja kiinteistöt rakennuksineen ja rakennelmineen sekä laitteistoineen: noin 189 902 m²:n, noin 124 911 m²:n, noin 256 m²:n, noin 5 020 m²:n ja noin 31 900 m²:n suuruinen määräala tontista 837-263-2500-28 (kiinteistötunnus 837-263-2500-28), noin 44 147 m²:n ja noin 4 142 m²:n suuruinen määräala Tampereen kaupungin yleisestä alueesta Lielahden puistot (kiinteistötunnus 837-263-9903-0), noin 7 783 m²:n suuruinen määräala Tampereen kaupungin yleisestä alueesta Lielahden kadut (kiinteistötunnus 837-263-9901-0), noin 1 089 m²:n suuruinen määräala Tampereen kaupungin yleisestä alueesta Lielahden erityisalueet (kiinteistötunnus 837-263-9908-0), noin 4 513 m²:n suuruinen määräala tilasta Lielahden (kiinteistötunnus 837-608-1-270), noin 30 193 m²:n suuruinen määräala tontista 837-263-2500-3 (kiinteistötunnus 837-263-2500-3), Tampereen kaupungin yleinen alue Niemenrannan puistot (kiinteistötunnus 837-264-9903-0), pinta-alaltaan 15 503 m², noin 5 346 m²:n ja noin 14 877 m²:n suuruinen määräala tontista 837-263-2500-29 (kiinteistötunnus 837-263-2500-29), tontti 837-263-2500-25 (kiinteistötunnus 837-263-2500-25) pinta-alaltaan 12 800

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

m2, noin 22 518 m2:n suuruinen määräala tontista 837-263-2500-14 (kiinteistötunnus 837-263-2500-14). Apporttiomaisuuden arvo on yhteensä 23 502 000,00 euroa.

Liitteenä oleva Tampereen kaupungin ja Hiedanrannan Kehitys Oy:n välinen apporttiomaisuuden luovutuskirjaluonnos liitteineen hyväksytään.

Konsernijohtaja oikeutetaan tekemään tarvittaessa luovutuskirjaan ja sen liitteisiin vähäisiä muutoksia ja teknisluonteisia korjauksia.

Yhteistyösopimusluonnoksen periaatteet ja poikkeamat asunto- ja maapolitiikan keinoista hyväksytään.

Tampereen kaupunki merkitsee apporttiomaisuudella Hiedanrannan Kehitys Oy:n osakkeita 23 502 kappaletta nimellisarvoltaan 1 000 euroa yhteensä enintään 23 502 000,00 euron arvosta. Apporttiomaisuudella merkittävien osakkeiden osalta vuoden 2020 talousarviota muutetaan niin, että konsernihallinnon yhteisten erien osakkeisiin ja osuuksiin lisätään 10 628 000,00 euroa investointimäärärahaa ja asunto- ja kiinteistölautakunnan pysyvien vastaavien luovutustuloihin lisätään 9 348 000,00 euroa ja yhdyskuntalautakunnan pysyvien vastaavien luovutustuloihin lisätään 1 280 000,00 euroa.

Hiedanrannan Kehitys Oy:n puolesta sitoudutaan omavelkaiseen 80 prosentin takaukseen enintään 32 000 000,00 euron vieraan pääoman takaisin maksamisesta korkoineen ja muine ehtoineen enintään 10 vuoden laina-ajaksi.

Takauksesta peritään 3,0 % takausprovisio.

Takauksen vakuudeksi Hiedanrannan Kehitys Oy panttaa kaupungille enintään 32 000 000,00 euron kuitenkin nostettavan vieraan pääoman määrää vastaavan euromäärän edestä joko yrityskiinnityksiä yhtiön omaisuuteen tai panttauksia maa-alueisiin.

Kaupunginvaltuuston päätös 27.1.2020 § 10 kumotaan.

Liitteenä olevaa Tampereen kaupungin ja Hiedanranta Ky:n välistä 30.3.2020 allekirjoitettua ehdollista apporttiomaisuuden luovutuskirjaa liitteineen ei hyväksytä.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Teppo Rantaselle, johtaja Mikko Nurmiselle, hankejohtaja Tero Tenhuselle, hankekehityspäällikkö Juha Kaivoselle, liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja Arto Vuojolaiselle, rahoituspäällikkö Janne Saloselle sekä lakimies Jyri Nuojualle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Perustelut

Hiedanrannan yhtiömallin tavoitteena ovat olleet rahoitusratkaisut, joilla kevennetään peruskaupungin käyttötalousmenoja ja investointipanostuksia sekä samalla nopeutetaan alueen rakentumista.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Hiedanrannan alueen toteutus yhtiömallilla antaa kaupungille paremmat edellytykset toteuttaa kaupunkistrategiaa, kun peruskaupungin taloudellisia ja henkilöresursseja voidaan kohdistaa muihin strategisesti tärkeisiin kohteisiin. Hiedanrannan aluekehittämisen tehtävien kokonaisuuden poistuminen peruskaupungin taloussuunnittelusta vähentää siis priorisointitarvetta sekä käyttötalouden että investointien osalta, kun samoista resursseista on kilpailemassa yksi suuri kokonaisuus vähemmän.

Hiedanrannan kehitysohjelman toimeenpano on yhtiötetty kaupunginvaltuuston huhtikuussa 2019 tekemän päätöksen mukaisesti. Yhtiörakenne koostuu vuoden 2019 perustetuista Hiedanrannan Kehitys Oy:stä sekä Hiedanranta Ky:stä. Hiedanrannan Kehitys Oy on käynnistänyt toimintaansa alueen kehittämiseksi ja toteutuksen edistämiseksi. Hiedanranta Ky:n toiminta ei tosiasiallisesti ole käynnistynyt. Kaupunginvaltuusto päätti 27.1.2020 § 10 Hiedanranta Ky:lle apporttiomaisuutena luovutettavista alueista Hiedanrannan aluekehittämistä varten, hyväksyi päätöksen liitteinä olleen apporttiomaisuuden luovutuskirjan liitteineen sekä oikeutti konsernijohtajan tarvittaessa tekemään luovutuskirjaan sekä sen liitteisiin vähäisiä muutoksia ja teknisluonteisia korjauksia. Kaupunki ja Hiedanranta Ky allekirjoittivat 30.3.2020 ehdollisen apporttiomaisuuden luovutuskirjan. Luovutuskirjan sisältö poikkesi kaupunginvaltuuston tekemästä päätöksestä 27.1.2020 § 10, minkä johdosta lopullinen allekirjoitettu luovutuskirja tulisi vielä hyväksyä valtuustossa. Kaupunginhallitus päätti kuitenkin 8.6.2020 § 274, että apporttiomaisuuden luovutuksessa Hiedanranta Ky:lle ei edetä ennen kaupunginhallituksen linjausta lopullisesta yhtiömallista. Koska nyt esitetyn Hiedanrannan yhtiömallin muutoksen johdosta apporttiomaisuus tullaan luovuttamaan Hiedanrannan Kehitys Oy:lle ja Hiedanranta Ky tullaan purkamaan, ei Hiedanranta Ky:n kanssa allekirjoitettua ehdollista apporttiomaisuuden luovutuskirjaa hyväksytä.

Ennen Hiedanrannan kehittämisen etenemistä pidemmälle haluttiin varmistaa, että valittu yhtiömalli on kaupungin kannalta paras ja tarkoituksenmukaisin. Tästä syystä kaupunginhallitukselle valmisteltiin tarkastelu vaihtoehtoisista yhtiömalleista.

Tarkasteluun perustuen kaupunginhallitus päätti 8.6.2020 § 274, että Hiedanrannan kehittämistä jatketaan yhtiömallilla. Samalla päätettiin selvittää kahden yhtiön yhtiömallin (Kehitys Oy ja Ky) vaihtoehdoksi johtamisen, omistajaohjauksen sekä sopimusohjauksen kannalta tehokkain yhtiömalli ja siihen liittyvät toimintatavat. Kaupunginhallitus päätti, että linjaus lopullisesta yhtiömallista ja toimintatavoista tuodaan kaupunginhallituksen päätettäväksi syksyllä 2020 ja että apporttiomaisuuden luovutuksessa Hiedanranta Ky:lle ei edetä ennen sitä.

Kaupunginhallituksen kokouksen 8.6.2020 liiteaineistossa oli alustava tarkastelu vaihtoehtoisista yhtiömalleista. Tarkastelussa oli hyödynnetty

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

myös yhtiöittämisestä alkuvaiheessa saadut kokemukset ja tehdyt havainnot yhtiöihin kohdistuvasta tavoitteistosta. Jatkotarkastelluista vaihtoehtoista on tehty tarkennettu yhteenveto ja siltä pohjalta valmisteltu esitys lopullisesta yhtiömallilinjauksesta. Jatkotarkastelussa tutkittiin yhden osakeyhtiön mallia, nykyistä kahden yhtiön mallia sekä kahden yhtiön mallia, jossa vastuunalaisen yhtiömiehen rooleja muutetaan. Jatkotarkastelussa todettiin, ettei nykyisen kahden yhtiön mallissa yhtiömiesten rooleja muuttamalla saavuteta tavoiteltavia hyötyjä. Kaupungin kustannuksiksi jäisi edelleen vuotuinen palvelusopimuskustannus palveluyhtiölle ja taseyhtiön toimintakyky puolestaan heikkenisi. Mikäli yhtiömiesten roolia vaihdetaan, kommandiittiyhtiö ei kyseisessä rakenteessa ole kaupungin tytäryhteisö eikä siten sen suoran omistajaohjauksen piirissä, vaan vain välillisesti palveluyhtiön kautta. Tämän vuoksi mallia ei ole otettu laajasti mukaan lisäselvityksessä. Pääasiallinen jatkotarkastelu keskittyi yhden osakeyhtiön ja nykyisen kahden yhtiön mallien vertailuun.

Vertailujen pohjalta on analysoitu eri yhtiömallien soveltuvuutta ja eroja Hiedanrannan kehitysohjelman toteuttamisessa ja hyötytavoitteiden saavuttamisessa. Yhden osakeyhtiön malli mahdollistaa aiemmin valittua kahden yhtiön mallia laajemmän kehittämistoiminnan ja kehitysohjelman tavoitteiden edistämisen.

Markkinaehtoisesti toimiva osakeyhtiö kykenee toteuttamaan alueen kehittämisen edellyttämiä kokonaistaloudellisia toimintamalleja, kuten keskitetty pysäköinti, liiketilojen keskitetty omistus ja hallinnointi, alueen yhteiskäyttöisten tilojen, palveluiden ja muiden investointien järjestäminen sekä tehtaan kiinteistökehittäminen markkinoille. Yhtiö pystyy järjestämään tarvittaessa alueelliset palveluyhtiötoiminnot, joilla voidaan tehokkaasti edistää Hiedanrannan kestävyys- ja älykkyystavoitteiden toteutumista käytännössä. Samalla parannetaan alueen vetovoimaisuutta ja omaleimaista identiteettiä sekä mahdollistetaan yleissuunnitelman mukaisen kaupunkirakenteen toteutuminen. Lisäksi nykyisen palvelusopimuksen sisältämät projektinjohtokustannukset voidaan poistaa peruskaupungin taloudesta.

Lielahden vanhat tehdaskiinteistöt ovat laaja kokonaisuus eikä Tampereen kaupungilla ole vastaavaa omaa toimitilaravetta. Rakennuskannan korjaaminen ja ylläpitäminen vaatisi kaupungilta merkittäviä vuosittaisia käyttötalouden nettomenoja sekä investointeja lisääviä taloudellisia ja henkilöresurssien panostuksia. Tampereen kaupungin tehtäviin ei kuulu tällaisen kiinteistökokonaisuuden kehittäminen toimitilamarkkinoille. Nykyisessä kahden yhtiön mallissa Hiedanranta Ky:n toimintaa rajaa kuntalain 126 § 2 mom. 6 kohta. Kaupunki ei voi toimia markkinoilla henkilöyhtiömuodossa, mitä ohjelman tavoitteita tukevat ratkaisut edellyttävät. Kommandiittiyhtiön ei ole mahdollista toimia tehdaskiinteistöjen kehittäjänä tai alueen pysäköintiratkaisun toteuttajana. Tehdaskokonaisuus on lisäksi erittäin huonossa kunnossa eikä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

sellaisenaan soveltu uusiin käyttötarkoituksiin. Yhden osakeyhtiön malli on tarkastelluista yhtiörakenteista ainoa, jonka puitteissa yhtiö pystyy hakemaan teollisuuskiinteistöille uudet käyttäjät ja käyttötarkoitukset ja korjaamaan kiinteistöt kysynnän mukaiseen kuntoon. Osakeyhtiömallissa tehdään etupainotteinen kehittäminen alueen vetovoimaiseksi sydämeksi lisää koko alueen houkuttelevuutta, nopeuttaa rakentamista ja lisää ympäröivän rakennusoikeuden arvoa mahdollistaen edelleen alueelle asetettujen kestävien ja älykkäiden ratkaisujen ja kaupunkirakenteen toteutumista.

Kaupunginhallitus päättää molemmissa yhtiömalleissa Hiedanrannan kehitysohjelmasta ja sen tavoitteista. Hiedanrannan kehittäminen pohjautuu kaupunginhallituksen hyväksymään ohjelmasuunnitelmaan, kaupunginvaltuuston hyväksymään yleissuunnitelmaan ja vuositasolla tehtävään kehitysohjelman seurantaan ja sen yhteydessä tehtäviin linjauksiin. Nykyisessä kahden yhtiön mallissa Hiedanrannan Kehitys Oy:ltä tilataan kehittämispalvelu vuosittain päivitettävän palvelukuvauksen mukaisesti. Yhden yhtiön mallissa osakeyhtiön palvelusopimusta kaupungin ja yhtiön välillä ei olisi. Yhtiön ja kaupungin välillä tehdään Hiedanrannan alueen maankäytön kehittämisen yhteistyösopimus, joka tuodaan kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2020. Yhteistyötä seuraa ja ohjaa kehitysohjelman ohjausryhmä. Kaupunki ohjaa toteutusta maankäytön osalta tavanomaisen asemakaavoitusprosessin nojalla. Kaupunki ohjaa yhden yhtiön mallissa toteutuksesta vastaavaa yhtiötä omistajaohjauksen periaatteiden mukaisesti omistajan asettamien tavoittein.

Hiedanrannan kehitysohjelma vastaa ohjelmajohtamisen mukaisesti ohjelmasuunnitelman linjauksista ja ohjelman tavoitteista ja taloudesta, yhteistyösopimuksesta sekä sopimuseurannasta ja raportoinnista. Konsernijaoston roolina on vastata omistajastrategiasta, yhtiölle asetettujen tavoitteiden seurannasta, päättää yhtiöjärjestyksestä ja antaa mahdollisia omistajan näkemyksiä yhtiölle konserniohjeiden mukaisesti.

Osakeyhtiön omistajaohjaukseen kaupungilla on myös valmiit menettelytavat. Kahden yhtiön mallissa omaisuus ja tavoitteet ovat eri organisaatioilla ja osin tavoitteet on asetettu yhtiölle, jolla ei ole päätäntävaltaa toteutuksesta vaan päätäntävalta on osin kaupungilla itsellään. Nykyinen kahden yhtiön malli ei noudata näin ollen kaupungin muiden tytäryhteisöjen mukaista mallia.

Liitteenä olevassa alustavassa yhteistyösopimuksessa sovitaan alueen erityispiirteiden vuoksi poikkeavasta menettelystä yhdyskuntarakentamisen osalta. Yhteistyösopimuksessa poiketaan perustellusti osin asunto- ja maapolitiikan linjausten 2018-2021 maapolitiikan keinoista. Asunto- ja maapolitiikan linjauksista poiketen Hiedanrannan Kehitys Oy osallistuu sopimusalueen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin rakentamalla alueen julkisen infrastruktuurin, lukuunottamatta vesi- ja sähköverkkoa ja luovuttamalla sen yleisten alueiden luovutuksena kaupungille.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Yhdyskuntarakentamisen toteutus vaiheistuu koko alueen toteutuksen mukaisesti. Kokonaisuutta hallitaan yhteistyösopimusmenettelyllä sekä kaavakohtaisilla toteutussopimuksilla. Tämän menettelyn puitteissa kaupungille ei synny välittömiä asemakaava-alueen infrarakentamisen investointikustannuksia, jotka maankäyttökorvauksin tyypillisesti katetaan. Korvausta ei myöskään tällöin saada tonttimaana. Yhteistyösopimusmenettelyyn sisällytettävillä asunto- ja elinkeinopoliittisilla tavoitteilla varmistetaan, että alueella toteutuu MAL-sopimuksen mukaisesti monipuolinen asuntotuotanto ja että yhtiö luovuttaa tontit kaupungin asuntopolitiikan tavoitteiden mukaiseen asuntotuotantoon. Yhteistyösopimuksen menettelytapa mahdollistaa uusien kaupunkirakenteen innovaatioiden ja uuden tyyppisten infrastruktuurin rajapintojen toteutumisen Hiedanranta-kehitysohjelman tavoitteiden mukaisesti. Yhteistyösopimukseen kirjattavilla menettelyillä varmistetaan myös, ettei Hiedanrannan Kehitys Oy:lle synny näillä linjauksilla etuja suhteessa muihin maanomistajiin nähden.

Nyt tarkastelluissa kahdessa vaihtoehtoisessa yhtiömallissa yhtiöön siirrettävissä olevat kaupungin käyttötalous- ja investointimenot vaihtelevat merkittävästi. Arvion mukaan vuosien 2020-2035 ajanjaksolla yhden osakeyhtiön mallissa Hiedanrannan kehitysohjelman toteutuksen edellyttämät kaupungin käyttötalous- ja investointimenot ovat 70 milj. euroa pienemmät kuin kahden yhtiön mallissa. Kokonaisuudessaan kaupungilta yhtiölle siirrettävissä olevien käyttötalous- ja investointimenojen osuus yhden osakeyhtiön mallissa on noin 167 milj. euroa kun luetaan mukaan maankäyttösopimuskorvauksena kaupungille toteutettava yhdyskuntarakentaminen. Siirtäminen on mahdollista osakeyhtiömallissa. Se edellyttää yhtiön pääomitusta liitteiden mukaisella apporttiomaisuudella ja sijoitusta yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon sekä myöhäisemmässä vaiheessa Näsisaaren siirtoa yhtiölle. Pääomituksen myötä yhden osakeyhtiön mallissa yhtiö ottaa rahoitettavakseen projektijohdon, kaavaselvitysten, kehystoiminnan ja tehdasrakennusten ylläpidon kustannukset, yhdyskuntarakentamisen sekä tehtaan investoinnit. Molemmissa yhtiömalleissa kaupungin vastuulle jää alueen toteutuksen osalta merkittävät hankkeet kuten Näsisaaren esirakentaminen, Paasikiventien liikenne ratkaisut sekä alueen palveluverkon edellyttämät uudisrakennukset, 0-kuidun mahdolliset ratkaisut sekä pilaantuneiden maiden puhdistusvastuu viranomaispäätöksen vaatimaan tasoon.

Täydentävän vaihtoehtoverailun perusteella kaupungin kokonaisedun, johtamisen, ohjauksen ja kehitysohjelman tavoitteiden näkökulmasta paras lopputulos saavutetaan yhden osakeyhtiön mallilla. Malli on yksinkertaisin ja hallinnollisesti selkein, sekä taloudellisesti kaupungille tarkoituksenmukaisin. Kaupunginhallitukselle esitetään, että Hiedanrannan kehittämisen yhtiömallia muutetaan ja toteutuksessa siirrytään yhden osakeyhtiön malliin, jossa Hiedanrannan Kehitys Oy toimii toteutuksesta vastaavana yhtiönä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Yhtiömallin muutos aiheuttaa muutoksia jo toimeenpantuun yhtiörakenteeseen (kaupunginvaltuusto 15.4.2019 § 57). Kaupunki on perustanut kaupunginvaltuuston päätöksen pohjalta kaksi yhtiötä Hiedanrannan Kehitys Oy:n ja Hiedanranta Ky:n. Yhden osakeyhtiön mallissa Hiedanranta Ky puretaan ja Hiedanrannan Kehitys Oy:tä muutetaan. Kaupungin sijoitus Hiedanranta Ky:n yhtiöpääomaan palautuu kaupungille. Hiedanrannan Kehitys Oy:n yhtiöjärjestystä muutetaan siten, ettei se enää olisi kaupungin in-house-yhtiö. Samalla palvelusopimus irtisanotaan, sillä kaupunki ei voi tehdä suoraan hankintoja Hiedanrannan Kehitys Oy:ltä. Hiedanranta Ky:n päätös- ja puhevallan delegointi hallintosäännössä tulee tarpeettomaksi ja sen perusteella tehty prokuristipäätös ja prokuristisopimus irtisanotaan ja perutaan. Hallintosääntöä muutetaan erillisellä päätöksellä. Kaupunginvaltuuston 27.1.2020 § 10 päätös omaisuuden luovutuksesta kumotaan. Omaisuuden luovutus toteutettaisiin Hiedanrannan Kehitys Oy:lle sekä yhtiön alkuvuosien toiminta mahdollistettaisiin sijoituksella yhtiön sijoitetun vapaan pääoman rahastoon sekä kaupungin takauksella.

Yhden osakeyhtiön mallista on laadittu taloudelliset laskelmat. Yhtiön tulo-rahoitus perustuu pitkällä aikavälillä omistamiensa maa-alueiden kehittämisestä saatuihin tontinmyyntituloihin. Yhtiön toiminta olisi ensimmäisinä vuosina tappiollista, sillä yhtiön pääasiallinen kassavirta on riippuvainen asemakaavamuutosten etenemisestä, mitä kautta yhtiölle syntyy myytävää tonttimaata. Yhtiön alkuvuosien rahoitus ja toimintaedellytykset perustuvat kaupungin sijoituksiin (apporttiluovutus ja sijoitus vapaan oman pääoman rahastoon). Sijoituksella yhtiön vapaan oman pääoman rahastoon turvataan yhtiön alkuvuosien maksuvalmius ja apporttiomaisuudella hankkeen toteutus. Pääomasijoitusten lisäksi tehdasrakennusten perusparantavat investoinnit ja yhdyskuntarakenteen investoinnit edellyttävät lainarahoitusta, jonka tasoksi on arvioitu 28-32 milj. euroa, joka tarkoittaa 60 prosenttia rahoitustarpeesta. Yhtiön investointitarve on suuri jo ennen kassavirtojen käynnistymistä. Yhtiön vieraan pääoman osalta yhtiön kyvykkyys rahoituksen saantiin sekä maksuvalmius kasvaa asemakaavoituksen etenemisen myötä. Kaavoituksen mahdolliset viiveet ovat samalla yhtiölle kassavarallinen riski. Hankkeen edetessä yhtiön vieraan pääoman rahoitustarve vähenee ja loppuu arviolta vuoteen 2030 mennessä.

Yhtiön alkuvuosien rahoituksen osalta tarvittava kaupungin takaus edesauttaa yhtiön toimintavalmiuksia. Kaupunki perii markkinaehtoisesti toimivalta yhtiöltä provision ja pääomaa vastaavat vakuudet. Koska yhtiö toimii markkinoilla, sen lainatarpeille voidaan myöntää enintään 80 prosentin takaus vieraan pääoman saamiseksi. Loppuosalle pankit saattavat vaatia yhtiöltä muun vakuuden.

Kiinteistötoimi ja tilaomaisuuden hallinta ovat yhdessä lakimiesosaston kanssa laatineet päätöksen liitteen mukaisen kaupungin ja Hiedanrannan Kehitys Oy -nimisen yhtiön välisen apporttiomaisuuden

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

luovutuskirjaluonnoksen, jolla kaupunki luovuttaa apporttiomaisuutena Hiedanrannan Kehitys Oy:lle yhteensä noin 514 900 m²:n suuruiset maa-alueet rakennuksineen, rakennelmineen ja laitteistoineen luovutuskirjan ja sen liitteiden mukaisesti. Omistusoikeuden siirtyessä Hiedanrannan Kehitys Oy ottaa vastuulleen rakennuksissa käynnissä olevat ja suunnitteilla olevat rakennushankkeet. Apporttiomaisuuden käypä arvo on kaupungin arvonmäärityksen ja kohteesta laaditun arviokirjan mukaisesti yhteensä 23 502 000,00 euroa, jolloin yhtiön maksettavan varainsiirtoveron määrä olisi 940 080 euroa.

Apporttiomaisuutta vastaan kaupunki merkitsee Hiedanrannan Kehitys Oy:n osakkeita apporttiomaisuutta vastaavalla summalla. Osakkeiden lopullinen merkintään osoitetun omaisuuden arvo määräytyy osakkeiden merkinnän yhteydessä. Merkintä voi poiketa luovutuskirjan arvosta ja osakkeiden merkinnästä voi aiheutua kaupungille osakkeiden arvon alaskirjaustarve.

Apporttiomaisuuden luovuttaminen edellyttää sitä, että Hiedanrannan Kehitys Oy voi käyttää kaupungin konsernipalveluja vähintään vuoden 2021 siirtymäajan. Mikäli kaupungille aiheutuu siirron jälkeen siirtyvään omaisuuteen liittyviä kuluja, jotka kuuluisivat yhtiölle, on kaupungilla oikeus laskuttaa niistä yhtiötä sovitun hallinnointi- ja omistusoikeuden mukaisesti. Veloituksessa huomioidaan mahdollisesti kaupungille kohdistuneet tulot.

Tarkastelussa on selvitetty myös eri vaihtoehtojen veroseuraamuksia. Kaupungin oma toteutus on verotehokkain vaihtoehto. Verotuskustannuksia aiheutuu arvonlisäverosta, tuloverosta ja varainsiirtoverosta kaikissa yhtiöpohjaisissa vaihtoehdoissa. Kommandiittiyhtiö on periaatteessa osakeyhtiötä verotehokkaampi tuloverotuksen osalta. Tehtyjen talouden simulointien avulla on havaittu, että käytännössä osakeyhtiön ja kommandiittiyhtiön välinen ero ei ole merkittävä.

Tarkasteluissa on toteutettu yhden osakeyhtiömallin osalta oikeudellinen arviointi. Kaupunki voi perustaa yhtiön, joka toimii markkinoilla, mutta toiminnassa tulee huomioida, että yhtiön pääomarakenne perustuu pitkälti kaupungin tekemään sijoitukseen. Yhtiö ja sen toiminta ei saa aiheuttaa markkinahäiriötä johtuen sen alkupääoman lähteestä. Yhden yhtiön mallissa kyseinen osakeyhtiö ei toimi sidosyksikköasemassa kaupunkiin ja vastaa lähinnä nykyisessä kahden yhtiön mallissa kommandiittiyhtiön asemaa. Näin ollen kaupunki ei voisi tehdä hankintoja yhtiöltä ilman kilpailutusta. Yhden yhtiön mallin mukaista osakeyhtiön toimintaa on peilattu Euroopan komission Tiedonannossa määriteltyihin periaatteisiin. Tarkastelussa nousi esiin, että yhtiön tulee yhteistyöhankkeissaan ja hankinnoissaan huomioida tiedonannon erityishuomiot, ettei ulkopuolinen osapuoli hyödy julkisesti pääomitetun yhtiön toimista ja että toiminnan tulee olla lähtökohtaisesti markkinahintaista.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunginvaltuusto päätti 17.2.2020 § 22 apporttiomaisuuden luovutukseen liittyen 12 874 000,00 euron talousarviomuutoksesta konsernihallinnon investointimenoihin ja asunto- ja kiinteistölautakunnan pysyvien vastaavien luovutustuloihin. Päätöksen perusteluissa viitattiin kaupunginvaltuuston päätökseen 27.1.2020 luovuttaa apporttiomaisuutena määritellyt määräalat ja kiinteistöt rakennuksineen ja rakennelmineen Hiedanranta Ky:lle. Koska apporttiomaisuuden uusi arvio on noin 23 502 000,00 euroa, tulee vuoden 2020 talousarvioon tehdä 10 628 000,00 euron lisäykset investointimenoihin ja pysyvien vastaavien luovutustuloihin. Vuoden 2021 talousarviovalmistelussa on huomioitu yhtiörakenteen muutos. Jos päätösehdotusta ei hyväksytä, vuoden 2021 talousarviota tulee muuttaa Hiedanrannan kehitysohjelman käyttötalous- ja investointimäärärahojen osalta.

Rahoittajan sekä rahoitussopimusten ehdot hyväksyy hallintosäännön 36 §:n mukaisesti konsernijohtaja.

Tiedoksi

Hiedanrannan Kehitys Oy, Hiedanranta Ky, Tero Tenhunen, Virpi Ekholm, Janne Salonen, Sanna Kareinen, Patricia Nikko, Tarja Puskala, Kirjanpito /Monetra

Liitteet

- 1 Liite 1 Kh 28.9.2020 Hiedanranta, tiivis esitysmateriaali
- 2 Liite 2 Kh 28.9.2020 Yhteenveto Hiedanrannan yhtiövaihtoehtojen vertailusta
- 3 Liite 3 Kh 28.9.2020 Jatkoselvitys Hiedanrannan toteutusvaihtoehtoista
- 4 Liite 4 Kh 28.9.2020 Osakeyhtiömallin osalta oikeudellinen arviointi
- 5 Liite 5 Kh 28.9.2020 Luonnos - Yhteistyösopimus Hiedanrannan kehittämistä.pdf
- 6 Liite 6 Kh 28.9.2020 Liite sopimukseen Yhteistyösopimus Hiedanrannan kehittämistä
- 7 Liite 7 Kh 28.8.2020 Liite sopimukseen yhteistyösopimus Pilaantuneiden maa-aineisten puhdistus.pdf
- 8 Liite 8 Kh 28.9.2020 Kaupungin ja Hiedanrannan Kehitys Oy -nimisen yhtiön välisen apporttiomaisuuden luovutuskirjaluonnos
- 9 Liite 9 Kh 28.9.2020 Luovutuskirjan liite 1 Karttaluonnos
- 10 Liite 10 Kh 28.9.2020 Luovutuskirjan liite 2 Sopimukset ja luvat
- 11 Liite 11 Kh 28.9.2020 Luovutuskirjan liite 3 Rakennukset ja rakennelmat
- 12 Liite 12 Kh 28.9.2020 Luovutuskirjan liite 4 Tilavuokrasopimukset
- 13 Liite 13 Kh 28.9.2020 Kaupungin ja Hiedanranta Kyn allekirjoittama apporttiomaisuuden ehdollinen luovutuskirja 30.3.2020

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 385

Raitiotien osan 2 Pyynikintori - Lentävänniemi investointipäätös

TRE:4184/08.01.01/2020

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

Johtaja Mikko Nurminen, puh. 040 801 2665, projektijohtaja Ville-Mikael Tuominen, puh. 050 343 0700 ja rahoituspäällikkö Janne Salonen, puh. 040 560 0702, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Eriävä mielipide

Lassi Kaleva ilmoitti eriävän mielipiteen.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Raitiotien osa 2 Pyynikintori - Lentävänniemi rakennetaan. Toteutusosa 2A Pyynikintori - Santalahti on tilattavissa Raitiotieallianssilta. Toteutusosa 2B Santalahti - Lentävänniemi on tilattavissa, kun Hiedanrannan järvitäytön vesilupa on lainvoimainen.

Osan 2B Santalahti - Lentävänniemi investointipäätös tuodaan kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuustolle uudelleen päätettäväksi, mikäli Hiedanrannan järvitäyttöön tulee olennaisia muutoksia.

Kaupunki tilaa Raitiotieallianssilta osaan 2 kohdistuvilla erillisillä tilauksilla 26,2 milj. eurolla raitiotien toteutukseen liittyvinä hankkeina rinnakkaista kadun rakentamista. Kaupungin kokonaisosuus Raitiotieallianssin osan 2 tavoitekustannuksesta on 27,2 milj. euroa. Kaupungin tavoitekustannusosuuteen sisältyy Pirkanmaan ELY-keskuksen 1,0 milj. euron kustannusosuus Paasikiventien leventämisestä. Toteutusosan 2B Santalahti - Lentävänniemi osalta tämä päätös ei sido kaupunkia suhteessa Raitiotieallianssin palveluntuottajiin. Toteutusosan 2B aloittaminen edellyttää erillisen tilauksen.

Tampereen Raitiotie Oy:n puolesta sitoudutaan omavelkaiseen takaukseen enintään 120 000 000 euron lainan takaisin maksamisesta korkoineen ja muine lainaehtoineen 30 vuoden laina-ajaksi.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Tampereen Raitiotie Oy:n puolesta sitoudutaan omavelkaiseen takaukseen maksuvelvoitteista, jotka johtuvat korkosuojaustarkoitukseen tehtävästä johdannaisten yleissopimuksesta ja niistä koronvaihto-, korkokatto-, korkokatto- ja korkolattiasopimuksista, valuutanvaihtosopimuksista tai strukturoiduista korkosopimuksista, joihin yleissopimusta sovelletaan.

Takauksesta peritään 0,3 prosentin takausprovisio.

Takauksen vakuudeksi Tampereen Raitiotie Oy panttaa kaupungille 120 000 000 euron edestä yrityskiinnityksiä rakennettavaan kohteeseen.

Lisäksi ehdolla, että valtuusto tekee investointipäätöksen raitiotien toteutussuunnitelman osa 2 Pyynikintori - Lentävänniemi mukaisesta raitiotiehankeesta, kaupunginhallitus päättää:

Raitiotieallianssin toteutusvaiheen osan 2A Pyynikintori - Santalahti allianssisopimuksen tilaus 2A kaupungin kustannusvastuulla olevista liittyvistä rinnakkaisista hankkeista hyväksytään tavoitekustannuksella 13 157 494 euroa.

Raitiotieallianssin toteutusvaiheen osan 2B Santalahti - Lentävänniemi allianssisopimuksen kaupungin tilaus 2B hyväksytään tehtäväksi sen jälkeen, kun valtuuston asettamat edellytykset tilaukselle ovat täyttyneet.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle, projektijohtaja Ville-Mikael Tuomiselle, rakennuttamisjohtaja Milko Tietäväiselle, rahoituspäällikkö Janne Saloselle sekä konsernilakimies Janne Kytölle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Asian käsittelyn kuluessa Lassi Kaleva teki seuraavan muutosehdotuksen:

"Raitiotien osan 2 rakentamispäätöstä ja rakentamisen aloittamista siirretään eteenpäin vähintään kaksi vuotta. Kaupunki hankkii ensin kokemusta osan 1 liikennöinnistä.

Tampereen talous on miinuksella. Peruspalveluiden toteuttamista ei ole syytä vaarantaa kaupungin mittavalla investointivauhdilla.

Osan 2A (Pyynikintori-santalahti) rakentamien ei ole järkevää, koska toteutusosan 2B (Santalahti-Lentävänniemi) rakentamista ei voida vielä aloittaa. Osaan 2B kuuluvan Näsisaaren vesilupa ei ole vielä lainvoimainen, eikä koko hankkeen kokonaiskustannuksia voida näin ollen vielä luotettavasti arvioida.

Koronaa ei ole huomioitu millään tasolla. Korona voi muuttaa joukkoliikenteen käyttöä perusteellisesti ja pysyvästi. Tämä mahdollisuus otetaan huomioon tulevissa joukkoliikennesuunnitelmissa ja joukkoliikenneinvestoinneissa.

Mikäli raitiotien lisälinjat nähdään tulevaisuudessa perustelluksi rakentaa, kiinnitetään erityistä huomiota allianssin kannustinjärjestelmän oikeudenmukaisuuteen."

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Puheenjohtaja totesi Kalevan muutosehdotuksen rauenneen kannattamattomana.

Perustelut

Tampereen kaupunki kilpailutti vuosina 2014–2015 raitiotien toteutussuunnittelun ja rakentamisen allianssimallilla. Kaupunginhallitus teki 22.6.2015 päätöksen raitiotien infra-allianssin nk. Raitiotieallianssin palveluntuottajista. Kilpailutettuun sisältöön kuului raitiotierata Hervannasta ja Tays keskussairaualta keskustaan ja edelleen Lentävänniemeeseen. Kaupunginhallituksen 15.6.2015 päätöksellä raitiotien kehitysvaihe ja sitä myötä toteutusvaihe jaettiin kahteen osaan siten, että osa 1 sisältää reitit Hervannasta keskustaan ja keskustasta Taysille ja että osa 2 sisältää reitin keskustasta Lentävänniemeeseen.

Raitiotieallianssin osan 1 kehitysvaiheen tulosten, toteutussuunnitelman ja kaupungin laatimien vaikutusten arviointien perusteella valtuusto teki osan 1 Hervanta - Pyynikintori ja Tays - Pyynikintori rakentamispäätöksen 7.11.2016. Valtuusto on edelleen 25.11.2019 tehnyt rakentamispäätöksen, että osan 1 toteutussisältöön lisätään Hatanpään ratahaara, raitiotierata Hämeenkadulta linja-autoasemalle.

Raitiotieallianssin osan 1 toteutusvaihe on edennyt aikataulussa ja kustannusarviossa. Elokuussa 2020 osan 1 toteutusvaiheesta, Hatanpään haara mukaan lukien, oli valmista 84 prosenttia ja projektiajasta oli käytetty 68 prosenttia. Elokuussa Raitiotieallianssin osan 1 tavoitekustannus oli 295 607 750 euroa sisältäen hankkeen päätetyt laajennukset, mukaan lukien mm. Hämeenkadun jalkakäytävien rakentaminen. Elokuussa 2020 Raitiotieallianssin kustannuseurannan ennuste on, että tavoitekustannus tulee alittumaan 26 035 945 eurolla. Alitus on 8,81 prosenttia tavoitekustannuksesta. Raitiotieallianssin avaintulosalueiden mittarien toteutumaennuste oli elokuussa 2020 yhteensä 70,9 prosenttia.

Raitiotieallianssin toteutusosan 1 Hervanta - Pyynikintori - Tays toteutuskokonaisuuteen sisältyy Tampereen kaupungin rinnakkaista kadun rakentamista 31,66 milj. euron edestä. Valtuuston päätös 7.11.2016 § 53 raitiotien osan 1 rakentamisesta sisälsi perusteluaineistossa arvion, että osan 1 raitiotiekatujen yhteenlaskettu katurakentamisen tarve vuosina 2017-2024 on 56,6 milj. euroa, mikäli ko. kadut toteutetaan katusuunnitelmissa esitettyyn laatuun. Raitiotieallianssilta tilatun osan 1 katurakentamisen rinnakkaishankkeiden 31,7 milj. euron lisäksi osan 1 raitiotiekatujen rakentamistöitä on tilattu vuosina 2017 - 2020 muilta urakoitsijoilta yhteensä 15,07 milj. euron arvosta, mm. Hämeensillan rakentaminen. Kaupunginvaltuustolle 2016 tehdyn arvion mukainen summa tulee riittämään osan 1 rinnakkaishankkeiden toteutukseen ottaen huomioon kustannustason nousun. Valtuusto päätti 25.11.2019 § 188, että osan 1 toteutussisältöön lisätään Hatanpään haaran rakentaminen. Hatanpään

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

haaralla kaupungin ns. rinnakkaishankkeiden eli raitiotien rakentamisen rinnalla toteutettavan katu ympäristön rakentamisen kustannukset ovat 4,36 milj. euroa.

Kaupunginhallitus hyväksyi 18.12.2017 § 704 Hiedanrannan maankäytön rakennesuunnitelman jatkosuunnittelun lähtökohdaksi. Päätöksen myötä raitiotie toteutetaan kahdessa vaiheessa: ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan linjaus Hiedanrannan keskustan ja Lielahden tehdasalueen läpi Niemenrantaan ja Lentävänniemeen, ja toisessa vaiheessa raitiotie toteutetaan Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymän läheisyyteen.

Kaupunginhallitus päätti raitiotien toteutusosan 2 Pynnikintori - Lentävänniemi kehitysvaiheen aloittamisesta 18.12.2017 § 705. Kaupunginhallitus on tehnyt kehitysvaiheen aikana osan 2 suunnitteluun ja toteutussisältöön liittyviä välipäätöksiä.

Kaupunginhallituksen päätös 12.2.2018 § 80 koski raitiotien linjausta Santalahden alueella. Tällöin päätettiin raitiotien sijoittamisesta omille kaistoille Rantatie-kadun ja Paasikiventien (valtatie 12) väliin sekä Paasikiventien risteämisestä sillalla. Samalla kaupunginhallitus linjasi suunnittelun ja päätöksenteon tavoiteaikataulua. Kaupunginhallituksen päätöksellä 3.4.2018 § 158 Santalahdessa säilytettiin kaksi raitiotiepysäkkiä. Kaupunginhallituksen päätöksellä 5.11.2018 § 436 hyväksyttiin katukohtaisia suunnitteluperiaatteita sekä osan 2 tilaajan budjetiksi osuudelle Pynnikintori - Lentävänniemi enintään 60 milj. euroa ja osuudelle Hiedanranta - Lielahdenkatu enintään 10 milj. euroa.

Kehitysvaiheen aikana 5.3.2019 - 12.5.2020 yhdyskuntalautakunta on hyväksynyt osan 2 ratalinjalla olevien katujen katusuunnitelmat. Katusuunnitelmat, kehitysvaiheen aikana tehdyt maaperätutkimukset, tarkentuneet suunnitelmaratkaisut, vuorovaikutus sekä kaupungin linjaukset pyrkimyksenä tehdä katu ympäristö kerralla kuntoon ovat muuttaneet raitiotien osan 2 toteutussisältöä.

Kaupunginhallituksen päätös 20.4.2020 § 173 sisälsi raitiotien toteuttamisen vaiheistuksen osiin 2A Pynnikintori - Santalahti ja 2B Santalahti - Lentävänniemi. Samalla kaupunginhallitus päätti, että osan 2B toteutussisältöön sisältyy Hiedanrannan keskusaukiolle vaihteet ja kolmioraiteet Enqvistinkadun, Lielahden suunnan ratahaaraan varautumista varten. Osan 2 vaiheistuksen myötä myös Santalahteen on tarve toteuttaa aiempia suunnitelmia enemmän ratavaihteita.

Kaupunginhallituksen päätös 8.6.2020 § 275 koski Hiedanrannan yleissuunnitelman hyväksymistä alueen jatkosuunnittelun lähtökohdaksi. Hiedanrannan yleissuunnitelmaan sisältyy Näsisaari. Saariratkaisu on tuonut raitiotien toteutussisältöön mukaan kaksi uutta vesistön ylittävää siltaa.

Kaupunginvaltuuston päätöksellä 17.8.2020 § 97 kaupunki on hyväksynyt valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksen vuosille 2020-2023. MAL-

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

sopimuksessa valtio sitoutuu tukemaan 30 prosentin valtionavulla Tampereen raitiotien osan 2 kehitysvaiheen enintään 2,9 milj. euron ja osan 2 toteutusvaiheen enintään 80 milj. euron kustannuksia.

Raitiotien osan 2 Pyynikintori - Lentävänniemi rakentamisen päätösaineisto muodostuu Raitiotieallianssin laatimasta toteutussuunnitelmasta ja kaupungin kokoamasta vaikutusten arvioinnin materiaalista sekä Enqvistinkadun ratahaaran yleissuunnitelmasta.

Osan 2 toteutussuunnitelma ja vaikutusten arviointi ilman kustannustietoja ja allianssin kannustinjärjestelmän tietoja oli lausuntokierroksella sekä nähtävillä ja kuntalaisten kommentoitavana 10. - 28.8.2020. Osan 2 päätösaineistoa on esitelty valtuustolle iltakoulussa 7.9.2020. Osan 2 aineistosta saatiin 23 lausuntoa.

Raitiotieallianssin toteutussuunnitelma osasta 2 Pyynikintori - Lentävänniemi sisältää raitiotien kaksoisraidetta 6 633 metriä, yhdeksän raitiovaununpysäkkiä ja Näsisaaren pysäkkivaraukset, 17 vaihdetta, neljä sähkönsyöttöasemaa, seitsemän uutta siltaa, kaksi muokattavaa siltaa ja seitsemän merkittävää tukimuuria ja kaksi tukimuurikaukaloa.

Osalla 2 liikennöidään raitiotielinjaa Hervannasta Lentävänniemeen lähtökohtaisesti 7,5 minuutin vuorovälillä. Matka-aika Lentävänniemestä Keskustorille on arvioitu raitiovaunulla olevan noin 20 minuuttia. Hervannan ja Lentävänniemen sekä Taysin ja Sorin aukion välisillä raitiolinjoilla on yhteensä neljä yhteistä pysäkkiä Hämeenkadun itäpäässä ja Itsenäisyydenkadulla. Osalla 2 raitiotieliikenne on tavoite aloittaa Santalahteen vuonna 2023 ja Lentävänniemeen vuonna 2024. Joukkoliikenteen linjasto raitiotien osan 2 vaikutusalueella ottaen huomioon raitiotieliikenne on tarkoitus suunnitella tarkemmin osan 1 tapaan raitiotien osan 2 rakentamisvaiheessa.

Raitiotieallianssin osan 2 toteutussuunnitelma on jaettu kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti kahteen toteutusosaan. Toteutusosan 2A Pyynikintori - Santalahti rakentaminen on aloitettavissa heti valtuuston investointipäätöksen jälkeen. Toteutusosan 2A rakentamisen on arvioitu alkavan loppuvuodesta 2020 Paasikivenkadulla ja Rantatiellä ja alkuvuodesta 2021 Pirkankadulla ja Sepänkadulla. Osa 2A on tavoite saada liikennöitäväksi raitiovaunuilla Santalahteen asti vuoden 2023 aikana. Toteutusosan 2B Santalahti - Lentävänniemi rakentamisen on toteutussuunnitelmassa arvioitu alkavan helmi-maaliskuussa 2022, jolloin Näsisaaren vesiluvan on arvioitu olevan lainvoimainen. Toteutusosan 2B aikataulutavoitteena on, että raitiotieliikenne on aloitettavissa Lentävänniemeen vuonna 2024.

Raitiotieallianssin osan 2 toteutussuunnitelman mukainen rakentamisvaiheen tavoitekustannus on 112 114 884 euroa. Tavoitekustannuksen raitiotien rakentamisen kustannusosuus on 84 871 812 euroa, kaupungin rinnakkaisen katurakentamisen kustannusosuus 26 200 323 euroa ja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kustannusosuus 1 024 749 euroa. Tampereen Vesi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Liikelaitoksen vesihuoltoverkoston uusimisen ikähyvityksen osuus on 109 469 euroa, se sisältyy raitiotien 84,87 milj. euron rakentamisen tavoitekustannukseen. Toteutusosan 2A Pyyrikintori - Santalahti raitiotien tavoitekustannus on 32 430 526 euroa, johon sisältyy osan 2 kehitysvaiheen kustannus 2 900 000 euroa. Kaupungin rinnakkaisen katurakentamisen tavoitekustannus osalla 2A on 13 157 494 euroa. Toteutusosan 2B Santalahti - Lentävänniemi raitiotien tavoitekustannus on 52 341 286 euroa ja kaupungin tavoitekustannus osasta 2B on 14 085 578 euroa, johon sisältyy Pirkanmaan ELY-keskuksen kustannusosuus Paasikiventien leventämisestä. Kaupungin Raitiotieallianssilta tilattava rinnakkainen katurakentaminen toteutetaan yhdyskuntalautakunnan vuosibudjetoinnin puitteissa.

Raitiotieallianssin osan 2 kannustinjärjestelmä muodostuu seuraavista tekijöistä: infran käyttöönottopäivän pitävyys (30 %), infrasta liikennöintivaiheessa johtuvat häiriöt (25 %), työmaan turvallisuus (20 %) ja positiivinen julkisuuskuva (15 %). Kannustinjärjestelmän positiivisia kannustimia ovat alihankintojen paikallisuusaste (max 5 %), työttömien työllistäminen (max 3 %) ja hiilijalanjälki-kannustin (max 2 %). Kannustinjärjestelmän negatiivisia kannustimia, mahdollisia sanktiota, ovat rakentamisen aikaiset häiriöt katuliikenteelle ja joukkoliikenteelle (max -8 %) ja rakentamisen aikaiset häiriöt rautateiden junaliikenteelle (max -2 %). Osan 2 sisällön laajennettua kannustinjärjestelmän alkupääomaa esitetään kasvatettavaksi hankintavaiheessa määritetystä 1,25 milj. eurosta 1,75 milj. euroon.

Allianssimallissa tavoitekustannuksen alituksen ja ylityksen tilanteisiin on sovittu jakoperusteet eli periaatteet, miten mahdollinen säästö jaetaan tai ylityksen kustannukset korvataan palveluntuottajille. Tavoitekustannuksen alittuessa osa säästöstä tulee tilaajalle suoraan, osa suoraan palveluntuottajille ja osa varataan allianssin kannustinjärjestelmän pääoman kasvattamiseen. Osalle 2 tavoitekustannuksen alituksen jakoperustetta esitetään muutettavaksi niin, että 7,5 % alituksen jälkeen alituksesta jaetaan 80 % tilaajalle, 10 % palveluntuottajille ja 10 % allianssin kannustinjärjestelmään.

Raitiotieallianssin osan 2 kannustinjärjestelmässä keskeisiä aikataulutavoitteita ovat aloittaa raitiotieliikenne Santalahteen vuoden 2023 aikana ja Lentävänniemeeseen vuoden 2024 aikana. Liikenteen aloittamisen ajankohdasta Raitiotieallianssin palveluntuottajien on mahdollista saada täydet aikataulubonukset, mikäli raitiotieliikenteen aloittaminen rakennustöiden osalta on mahdollista Santalahteen viimeistään 14.8.2023 ja Lentävänniemeeseen viimeistään 12.8.2024. Toinen keskeinen aikataulutavoite on Sepänkadun sillan liikennekatkoksen pituus. Tavoitetaso, nollan kannustinpisteen suoritus on, että Sepänkatu on poikki läpikulkevalta ajoneuvoliikenteeltä 15 kuukauden ajan keväästä 2021 kesään 2022. Mikäli liikennekatkos kestää enintään 12 kuukautta, on allianssin mahdollista saada täydet aikataulubonukset Sepänkadun kohteesta.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Toteutusosan 2 Pyynikintori - Lentävänniemi investointipäätöksen tueksi kaupunki on päivittänyt vuonna 2016 laaditun vaikutusten arvioinnin, joka koski raitiotien toteutusosia 1 ja 2 yhteensä. Päivitetty vaikutusten arvioinnin aineisto sisältää 17 erillisraporttia, joissa on arvioitu raitiotien osien 1 ja 2 yhteisvaikutuksia. Näiden erillisraporttien aiheet ovat mm. ihmisiin kohdistuvat vaikutukset, kulttuuriympäristö, maisema ja kaupunkikuva, kasviuonepäästöjen vähentäminen, kasviuonepäästöjen vähentäminen rakentamisessa, liikenteelliset vaikutukset, luontokohteet ja rakentamisen aikaisten luontovaikutusten arviointi, raitiotien rakentamisen haittojen lieventäminen, raitiotien rakentamisen yritysvaikutukset -seurantaraportti, kiinteistöaloudellinen analyysi, raitiotien pysäkkien aidon saavutettavuuden tarkastelu, vaikutukset elinvoimaan, vetovoimaan ja imagoon, työllisyys- ja verovaikutukset, ympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointi ja osan 2 vaikutusten arvioinnista ja lausunnoista saadut lausunnot ja palautteet.

Vaikutusten arviointien perusteella raitiotien toteutusosan 2 Pyynikintori - Lentävänniemi toteuttaminen tukee kaupunkistrategian tavoitetta tiivistää yhdyskuntarakennetta ja suunnata kasvua joukkoliikennevyöhykkeelle ja aluekeskuksiin. Raitiotien osan 2 toteutus tukee keskustahakuisten toimintojen laajenemismahdollisuutta ja parantaa keskustan palvelujen, oppilaitosten ja työpaikkojen saavutettavuutta. Lisäksi se parantaa arjen sujuvuutta eri käyttäjäryhmille kaupungin kehittyvillä läntisillä alueilla ja mahdollistaa asukasmäärältään merkittävän, kestävän uuden kaupunginosan kehittämisen Hiedanrantaan. Raitiotien osan 2 toteutus tukee Santalahden, Niemenrannan ja Lentävänniemen täydennysrakentamista ja Lielahden alueen uudistamista. Raitiotien osan 2 toteuttaminen lisää kestävien liikkumistapojen osuutta ja edesauttaa hiilineutraali Tampere 2030 - tavoitteen saavuttamista, lisää länsiosien lisäksi koko kaupungin veto- ja pitovoimaa niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta ja parantaa Pispalan kannaksen liikenteellistä toimintavarmuutta.

Tampereen raitiotien infran kokonaiskustannukset ovat elokuun 2020 tilanteessa 361 014 220 euroa. Tässä summassa on mukana osan 1 Hervanta - Pyynikintori - Tays, Hatanpään haaran ja osan 2 Pyynikintori - Lentävänniemi allianssin kehitys- ja toteutusvaiheiden kustannukset, osan 1 tavoitekustannuksen alituksen, bonuspoolin ja tilaajan indeksiriskin toteutumaennuste ja Tampereen Raitiotie Oy:n hankinnat raitiotien rataa ja varikkoon. Saatujen valtionapupäätösten ja valtion MAL4-sopimuksessa tekemien sitoumuksien perusteella Tampereen kaupungilla on mahdollista saada valtionapua tämän kokonaisuuden suunnitteluun ja toteuttamiseen yhteensä 88 427 004 euroa. Valtionapu vähennettynä raitiotien kokonaisuuden osan 1, Hatanpään haaran ja osan 2 raitiotieinfran kustannukset kaupungille ovat 272 587 216 euroa.

Vaikutusten arviointiin liittyen on päivitetty raitiotiehankkeen osien 1 ja 2 hyötykustannuslaskelma. Väyläviraston väylähankkeiden arviointiohjeen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

mukainen päivitetty hyötykustannusluku on 1,05 ja Tampereen kaupungin kaupunkitaloudellinen hyötykustannusluku 1,69. Vastaavat arvot olivat vuoden 2016 vaikutusten arvioinnissa 1,30 ja 1,91. Hyötykustannusluvun pienenemiseen vaikuttaa erityisesti kustannusarvion nousu. Kaupunkitaloudellisessa laskelmassa on mukana Hatanpään haaran kustannukset. Väyläviraston laskelma on tehty samasta kokonaisuudesta kuin vuonna 2016, jolloin hankkeessa ei ollut mukana Hatanpään haaraa. Hanke on laskennallisesti kannattava, mikäli hyötykustannussuhde on yli yhden.

Tampereen Raitiotie Oy rahoittaa raitiotieradan rakentamisen kaupungin takaamalla lainoilla. Tampereen Raitiotie Oy veloittaa kaupungilta vuosittain infravastiketta, joka muodostuu ratainvestoinnista, investoinnin koroista ja radan kunnossapidon kustannuksista sekä Tampereen Raitiotie Oy:n aktivoitavista palkoista ja konsultoinnin kustannuksista. Osan 2 Pyyrikintori - Lentävänniemi investoinnin vaikutus infravastikkeeseen on 4,54 milj. euroa/vuosi. Vaikutus on laskettu keskimääräisillä poistoajoilla, mikä on tekniikkalajikohtaisesti 10-40 vuotta, ja 2 prosentin korkokannalla.

Osan 2 liikennöintiin tarvitaan viisi raitiovaunua lisää. Vaunujen hankintaa käytetään nykyisen vaunutoimituksen optiota 1. Tampereen Raitiotie Oy kustantaa raitiovaunujen hankinnan kaupungin takaamalla lainoilla. Tampereen Raitiotie Oy veloittaa kaupungilta vuosittain kalustovuokraa, joka muodostuu vaunujen hankintahinnasta, ylläpidosta, varaosista, kehitys- ja muutostöistä, vaunu- ja leimauslaitteista sekä Tampereen Raitiotie Oy:n aktivoitavista palkoista ja konsultoinnin kustannuksista. Vaunujen hankinnan vuotuinen vaikutus kalustovuokraan on 2,19 miljoonaa euroa. Vaikutus on laskettu 30 vuoden poistoajalla ja 2 prosentin korkokannalla.

Osan 1 ja Hatanpään haaran toteutuksesta ja ylläpidosta Tampereen Raitiotie Oy laskuttaa vuosittain infravastiketta 13,6 milj. euroa Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön palvelualueelta sekä kalustovuokraa 8,3 milj. euroa ja varikkovastiketta 4,05 milj. euroa Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksiköltä. Lisäksi Tampereen Raitiotie Oy laskuttaa edellä mainituilta hallintovastiketta 1,9 milj. euroa vuodessa. Edellä mainitut vastikkeet ovat vuoden 2022 kustannustasoa. Ilman osan 2 toteuttamista edellä mainitut vastikkeet pienenevät rahoituskulujen jäädessä pienemmiksi lainojen lyhennyksien myötä. Osan 1 ja Hatanpään haaran kokonaisuuteen kuuluu 15,7 kilometriä raitiotien kaksoisraidetta, päävarikko Hervannassa ja 19 raitiovaunua.

Raitiotien osan 2 investointi toteutetaan Tampereen Raitiotie Oy:n ottamalla lainarahoituksella. Raitiotien osan 1 rahoitukseen ovat osallistuneet Kuntarahoitus Oyj ja Euroopan investointipankki. Lisäksi Tampereen Raitiotie Oy:llä on puitesopimus rahoituksesta Pohjoismaiden investointipankin kanssa. Raitiotien osan 2 Pyyrikintori - Lentävänniemi lainatarpeen arvioidaan olevan enintään 120 milj. euroa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Koska lainapääoma kasvaa investointien myötä merkittävästi, käyttää Tampereen Raitiotie Oy taloudellisten riskien hallinnassa ja korkokustannusten suojaamisessa johdannaisia yhtiön hallituksen hyväksymien periaatteiden mukaisesti.

Erityisluottolaitokset ja pankit vaativat lainoille ja korkosuojauksissa käytettäville johdannaisille vakuudeksi kaupungin omavelkaisen takauksen. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan takaus kaupunkien liikenneinfrastruktuuriin ei ole kiellettyä valtiontukea.

Raitiotien osan 2 toteutusvaiheen allianssisopimus (TAS2A)

Tampereen kaupunki ja Tampereen Raitiotie Oy ovat allekirjoittaneet 21.12.2017 raitiotiehankkeen vastuiden ja velvoitteiden siirtosopimuksen. Sopimus on käsitelty kaupunginhallituksessa 20.11.2017 § 651. Siirtosopimuksessa on sovittu, että Tampereen Raitiotie Oy toimii Raitiotieallianssin tilaajana ja tilaajaosapuolena työn suunnitteluttajana ja rakennuttaja itsenäisesti siltä osin, kun se koskee ratatekniikkaa, ratasähköä, radan ohjausjärjestelmiä, tukimuureja, siltoja ja varikkotoimintoja.

Siirtosopimuksen mukaisesti kaupunki säilyy Raitiotieallianssin tilaajana ja tilaajaosapuolena siltä osin, kun se koskee katu- ja viherympäristön, kaupungin omistaman kunnallistekniikan ja kaupungin valaistus-, sähkö-, tietoliikenne-, valvonta- ja kuivatusjärjestelmien sekä tukimuurien ja siltojen kehittämistoimia.

Kaupungilla ja sen liikelaitoksilla on siirtosopimuksen perusteella oikeus teettää Raitiotieallianssilla raitiotien rakentamisen kanssa rinnakkaisia katu ympäristön ja kunnallistekniikan kehittämistoimia, jotka voidaan hankintalainsäädännön mukaisesti teettää Raitiotieallianssilla. Kaupunki tai sen liikelaitos vastaa näiden kehittämistoimien, Raitiotieallianssin nk. synergisten rinnakkaishankkeiden, kustannuksista ja työn ohjauksesta. Mahdollisista kolmansille osapuolille aiheutuvista kuluista tai vahingonkorvauksista vastaa synergisten hankkeiden osalta kyseisen hankkeen tilaaja, tilaajan velvollisuuksien puitteissa.

Raitiotien osan 1 Hervanta - Pyyrikintori - Tays rakentaminen suunniteltiin kehitysvaiheessa 2015-2016 niin, että rakennetaan aluksi raitiotierata ja myöhemmin radan vieressä olevat ajokaistat, jalkakäytävät, pyörätiet ja ulkovalaistus normaaleina kaupungin vuosisuunnitelmakohteina. Raitiotien osan 1 toteutusvaiheen alussa todettiin, että rakennustyön rajaaminen on katurakenteiden ja tekniikan limittymisen takia erittäin hankalaa. Kadun reunaosien rakentaminen myöhemmin erillisenä urakkana aiheuttaa yleensä jo rakennetun katurakenteen uudelleen kaivamisen johtoliitosten ja rakenteiden liittämisen takia.

Raitiotien toteutusosalla 1 pääosa kadun reuna-alueista liitettiin lopulta Raitiotieallianssin toteutussisältöön, jotta katurakenne saadaan

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

toteutettua yhdellä kertaa. Ratkaisu vähentää työmaan haittoja ja kokonaiskestoa sekä parantaa rakentamistyön laatua ja se on kokonaistaloudellinen ratkaisu kaupungille.

Raitiotien toteutusosalla 1 Hervanta - Pyynikintori ja Tays - Sorin aukio Tampereen kaupungin tilaukset Raitiotieallianssilta ovat elokuussa 2020 yhteensä 36,02 milj. euroa. Tähän sisältyy kaupungin tietoliikenneverkon rakentamista, katuvalaistuksen uudistamista, katu- ja viherrakentamista, Hämeenkadun sekä Hatanpään valtatie jalkakäytävien rakentaminen sekä katujen hulevesiviemäröinnin parantamisen kustannukset vuodesta 2018 alkaen.

Raitiotien toteutusosalla 2 Pyynikintori - Santalahti - Lentävänniemi on toteutusosan 1 kokemusten perusteella määritetty kaupungin synergisten rinnakkaishankkeiden sisältö alusta lähtien sisälle Raitiotieallianssin tavoitekustannukseen. Näiden kaupungin rinnakkaisten hankkeiden kustannus on toteutusosalla 2A Pyynikintori - Santalahti 13 157 494 euroa ja toteutusosalla 2B Santalahti - Lentävänniemi 13 042 829 euroa. Yhteensä toteutusosalla 2 kaupungin Raitiotieallianssilta tilattavien rinnakkaisten hankkeiden kustannus on 26 200 323 euroa. Kaupungin osuus raitiotieallianssin osan 2B Santalahti - Lentävänniemi tavoitekustannuksesta on 14 085 578 euroa, johon sisältyy Pirkanmaan ELY-keskuksen kustannusosuus Paasikiventien leventämisestä. Kaupungin osuus raitiotieallianssin osan 2 tavoitekustannuksesta on yhteensä 27 243 072 euroa

Toteutusosalla 2A raitiotien yhteydessä toteutettavia kaupungin rinnakkaishankkeita ovat uuden tai levennettävän jalkakäytävän ja pyörätien toteuttaminen Pirkankadulle, Sepänkadulle, Sepänkadun sillalle, Paasikivenkadulle ja Rantatielle. Kaupungin rinnakkaishankkeiden osuudessa on katurakentamista raitiotien rakentamisen edellyttämältä laajemmalla alueella Pirkankadulla ja Paasikivenkadulla. Kaupungin kustannusosuudessa on myös kiinteistöjen sadevesikuivatuksen kustannuksia Sepänkadulla ja kadun hulevesiviemäriä Paasikivenkadulla. Lisäksi kaupungin kustannusosuuteen sisältyy kaupungin toteutussisältöön kuuluvia tukimuureja Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla.

Raitiotien toteuttamisen myötä Santalahden ylikulkukäytävä on uusittava. Kaupungin kustannusosuuteen kuuluu Santalahden ylikulkukäytävän nykyistä leveämmän ja laajemman sillan toteutussisällön kustannukset. Kaupungin kustannusosuuteen Raitiotieallianssin toteutusosalla 2A sisältyy kustannuksia Paasikiventien siirrosta ja Paasikiventien rakentamisen yhteydessä toteutettavista kunnallisteknisistä siirroista. Kaupungin kustannukseksi on määritetty myös Rosenlewin alikulkusillan esteettinen parantaminen.

Raitiotien osan 2 toteutussisällön osalta noudatetaan allianssin kaupallista mallia, joka on allianssisopimuksen liite. Palveluntuottajat laskuttavat Tampereen Raitiotie Oy:lta osan 2 kustannukset

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

kokonaisuudessaan allianssin kaupallisen mallin mukaisesti. Tampereen kaupunki ja Tampereen Raitiotie Oy ovat neuvotelleet tilaajien keskinäisen kustannusjaon laskutusmekanismin niin, että Tampereen kaupunkia laskutetaan maksuerätaulukon mukaisesti, mikä otetaan huomioon vastaavan suuruisena hyvityksenä Tampereen Raitiotie Oy:n laskutuksessa. Menettely selkeyttää ja helpottaa tilaajien projektin talouden seurantaa. Tampereen kaupungin kustannusosuus sidotaan kustannusmuutosten varalta indeksiin.

Raitiotieallianssin osan 2A erillistilaus koskee kaupungin kustannusvastuulla olevaa raitiotien toteutukseen liittyvää rinnakkaista kadun rakentamista, kustannusarvio 13 157 494 euroa. Yhdyskuntalautakunta päättää näiden rinnakkaisten hankkeiden vuosibudjetoinnista.

Rahoittajan sekä rahoitussopimusten ehdot hyväksyy hallintosäännön 36 §:n mukaisesti konsernijohtaja.

Tiedoksi

Mikko Nurminen, Ville-Mikael Tuominen, Milko Tietäväinen, Taru Hurme, Ari Vandell, Mika Periviita, Janne Salonen, Pekka Sirviö/Tampereen Raitiotie Oy, Sari Valjus/Raitiotieallianssi, Mikko Leinonen/Hiedanrannan Kehitys Oy

Liitteet

- 1 0.1 Raitiotien osan 2 investointipäätös esittelyaineisto
- 2 0.2 TRT Arvoa rahalle TAS1 väliraportti 2020-09-23
- 3 0.3 TRT Arvoa rahalle KAS2 raportti 2020-09-23
- 4 1.1 TL Osa 2 A 20200922 Final
- 5 1.1.1 TAS Osa 2 A Tilaus kompensatiomalli liite 1 20200922, final
- 6 1.2 TL Osa 2 A Kaupunki 20200922 Final
- 7 1.2.1 TAS Osa 2 A Tilaus Kaupunki kompensatiomalli liite 1 20200922 Final
- 8 2 TRT TAS2 Kannustinjärjestelmä ja avaintulosalueiden mittarit 20200922
- 9 3 TRT Osan 2 tavoitekustannus 20200826
- 10 3.1 TRT Riskienjakotaulukko 20200826
- 11 3.2 TRT Indeksijako TAS2-vaiheen kustannusarvioon 20200826
- 12 3.3 TRT KAPAN osuus tavoitekustannuksesta 20200916
- 13 4 TRT Toteutusvaiheen sisältö Osa2 20200910
- 14 5 1 TRT Kootut toteutussuunnitelmakartat
- 15 5 2 TRT Kootut tyyppipoikkileikkaukset
- 16 5 3 TRT Kootut siltojen pääpiirustukset
- 17 5 4 TRT Värikoodatut asemapiirustukset yhdistettynä
- 18 5 5 TRT Värikoodatut tyyppipoikkileikkaukset yhdistettynä
- 19 6 TRT TAS2 Suunnitteluperusteet 20200824
- 20 6.1 TRT KAS2-Suunnitteluperusteet Liite1 liikenneturvallisuus
- 21 6.2.1 TRT KAS2-Suunnitteluperusteet Liite2 raiteistokaavio1
- 22 6.2.2 TRT KAS2-Suunnitteluperusteet Liite2 raiteistokaavio2
- 23 7 TRT TAS2 riskienhallintaprosessin kuvaus 20200910

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

- 24 8 TRT TAS2 Vakuutus suunnitelma luonnos 20200814
- 25 9 TRT TAS2 Suunnitelmien hyväksymisprosessi 20200916
- 26 10 TRT TAS2 Ympäristösuunnitelma versio 1
- 27 13 TRT TAS2 Kustannusten hallintasuunnitelma luonnos 20200911
- 28 15 TRT Raitiotiehanke osa2 hankintastrategia ver1.2 20200922
- 29 16 TRT Turvallisuusasiakirja TAS2 (ID12959)
- 30 17 TRT2 Työmaan turvallisuus suunnitelma ver0.1
- 31 18 TRT TAS2 Työmaatukikohdat ja varastoalueet
- 32 19 TRT Laadunvarmistussuunnitelma osa 2 20200615
- 33 20 TRT Käyttöönottosuunnitelma osa2 20200910
- 34 21 TRT Raitiotien osan 2 toteutussuunnitelman yhteenveto 20200806
- 35 21.1 TRT työvaiheet liikennejärjestelyt Liite2 20200618
- 36 21.2 TRT Liikennöintimalli KAS2 2020-08-03
- 37 21.3 TRT Tampereen raitiotien osa 2 viestintä-
vuorovaikutussuunnitelma Liite4 FINAL 20200618

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 386

Seuraitiotien varaukset Tampereen alueella

TRE:6012/00.01.02/2018

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

Johtaja Mikko Nurminen, puh. 040 801 2665 ja projektijohtaja Ville-Mikael Tuominen, puh. 050 343 0700, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Härmälän ja Pirkkalan ratahaaralla raitiotien ratavaraus tehdään Hatanpään valtatielle ja Nuolialantielle. Nuolialantien Härmälänrantaa palvelevalta raitiotiepysäkiltä kehitetään korkeatasoinen kulkuyhteys Messu- ja Urheilukeskukselle.

Koilliskeskuksen ja Kangasalan Lamminrahkan ratahaaralla raitiotien ratavaraus tehdään Tenniskadun vaihtoehdon mukaisesti osuudella Tays - Alasjärvi ja Piettasenkadun vaihtoehdon mukaisesti osuudella Linnainmaa - Risso. Heikkilänkadun varteen tehdään varaus raitiovaunujen säilytysvarikolle.

Lielahden ja Ylöjärven ratahaaralla raitiotien ratavaraus tehdään Turvesuonkadun vaihtoehdon mukaisesti. Kantatien ja pääradan risteämistapa kuntarajalla ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Turvesuonkadun varteen tehdään varaus raitiovaunujen säilytysvarikolle.

Hervannan ja Saarenmaan ratahaaralla raitiotien ratavarauksen sijaintia ei tässä yhteydessä ratkaista. Yleiskaavaan merkitään raitiotien yhteystarve Hervannan ja Saarenmaan välille.

Hyväksytyt ratavaraukset osoitetaan valmisteilla olevaan yleiskaavan päivitykseen.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle, projektijohtaja Ville-Mikael Tuomiselle, rakennuttamisjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Milko Tietäväiselle, joukkoliikennejohtaja Mika Periviidalle sekä toimitusjohtaja Pekka Sirviölle He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Jaakko Stenhäll poistui kokouksesta keskustelun aikana.

Perustelut

Tampereen kaupunki, Pirkkalan kunta sekä Kangasalan ja Ylöjärven kaupungit teettävät yhdessä Tampereen raitiotien seudullista yleissuunnitelmaa. Yleissuunnitelmassa on tavoitteena määrittää ratavaraukset tulevaisuuden raitiotieradoille neljällä Tampereen kuntarajan ylittävällä ratasuunnalla. Yleissuunnitelmassa tarkasteltavat ratahaarat ovat Hatanpää - Härmälä - Pirkkala, Tays - Koilliskeskus - Kangasalan Lamminrahka, Lielahde - Ylöjärvi sekä Hervanta - Kangasalan Saarenmaa.

Raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa tavoitteena on määrittää kuntien yhteinen näkemys raitiotiejärjestelmän kehittämisestä pitkällä aikajänteellä. Yleissuunnitelmassa määritetään raitiotiepysäkkien, sähkönsyöttöasemien, raitiovaunujen yönylivarikoiden sekä raitiotien siltojen sijainti ja tilavaraus sekä liikennemuotojen tilanjako raitiotiekatujen poikkileikkauksessa. Yleissuunnitelma on selvitys, joka palvelee maankäytön suunnittelua, mm. yleis- ja asemakaavoitusta, liikennejärjestelmän kehittämistä ja kunnallistekniikan suunnittelua. Varaukset mahdollistavat raitiotiejärjestelmän laajentamisen tulevaisuudessa. Tällä hetkellä epätietoisuus raitiotien tulevaisuuden ratalinjojen sijainnista haittaa mm. tontin luovutuksia ja kunnallistekniikan kehittämistä. Yleissuunnitelma ei tähtää raitiotien välittömään rakentamiseen.

Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 mukaisesti Tampereen ydinkaupunkiseudun liikennejärjestelmäkokonaisuus muodostuu lähijunaliikenteen, raitiotien ja laadukkaiden bussiyhteyksien yhdistelmästä. Maakuntakaavassa on otettu huomioon viitteellisinä raitiotien laajenemissuuntina Ylöjärvi, Pirkkala ja Lamminrahka, mutta ei vielä Saarenmaata, jonka tarve on noussut esiin myöhemmin. Tampereen seudun rakennesuunnitelmassa 2040 on otettu huomioon lähijunaliikenteen kehittämissuunnat ja raitiotien laajentumissuunnat, pois lukien Saarenmaa.

Tampereella laaditaan valtuustokausittain päivitettävää yleiskaavaa. Edellisen valtuustokauden yleiskaavassa ohjeellisinä raitiotien laajenemissuuntina hyväksyttiin toukokuussa 2017 Ylöjärven, Pirkkalan ja Lamminrahkan ratahaarat. Tampereen kantakaupungin oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2040 raitiotien ohjeellinen laajenemissuunta on esitetty Lielahdesta Ylöjärven keskusta, Tampereen keskustasta Härmälän kautta Pirkkalan keskusta ja mahdollisesti lentoasemalle, Vuorekseen sekä Taysin ratahaaran jatkona Koilliskeskukseen ja Kangasalle Lamminrahkaan ja mahdollisesti Lentolaan. Saarenmaan ratahaaran jatkoa Hervannasta ei yleiskaavassa

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

ole vielä huomioitu. Yleiskaavassa lähijunaliikenne on osoitettu Lielahdesta Nokialle sekä Lempäälän ja Oriveden suuntiin nykyisille radoille. Kantakaupungin yleiskaavan päivitys on käynnissä. Luonnos on ollut nähtävillä keväällä 2020 ja kaava on tarkoitus hyväksyä vuonna 2021. Yleiskaavaluonnoksessa on otettu huomioon raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa tarkastellut vaihtoehtoiset ratalinjaukset jokaiselle ratahaaralle. Yleiskaavaehdotus valmistellaan yleissuunnitelmassa valittavilla ratalinjauksilla.

Raitiotien seudullisen yleissuunnitelman päätöksenteko on kaksivaiheinen. Marraskuussa 2019 tilaajakuntien kunnanhallitukset päättivät jatkotarkasteluun valittavista 2-3 linjausvaihtoehdoista kutakin ratahaaraa kohden. Syksyllä 2020 tilaajakuntien valtuustojen on määrä tehdä päätökset valittavasta, yhdestä varaukseksi otettavasta ratalinjauksesta kutakin ratahaaraa kohden. Valtuustojen päätösten jälkeen yleissuunnitelma viimeistellään tammikuun 2021 loppuun mennessä.

Tampereen kaupunginhallitus teki 11.11.2019 § 485 välipäätöksiä ratahaarojen linjausvaihtoehtojen karsimisesta. Hatanpään valtatiellä linja-autoaseman ja Nuolialantien välillä raitiotien varaus päätettiin sijoitettavaksi Hatanpään valtatie keskelle. Härmälän alueella jatkotarkasteluun valittiin Nuolialantietä sekä Sarankulmankatua ja Ilmailunkatua kulkevat ratalinjaukset. Taysin, Koilliskeskuksen ja Kangasalan Lamminrahkan ratahaaralla jatkotarkasteluun valittiin Leinolassa Mäentakusenkadun ja Piettasenkadun vaihtoehtoiset linjaukset. Lielahden ja Ylöjärven ratahaaralla jatkotarkasteluun valittiin Ryydynpohjan asuinalueen länsipuolelta kulkeva ratalinjaus sekä Turvesuonkatua noudattava ratalinjaus. Hervannan ja Kangasalan Saarenmaan välisellä ratahaaralla jatkotarkasteluun valittiin Hermiankatua ja Kauhakorvenkatua noudattava radan linjausvaihtoehto ja Hervantajärven alueelta Lintuhytin aluetta sivuava ja Ruskonkehän linjausta noudattava linjausvaihtoehto.

Yleissuunnitelmassa raitiotien ratalinjausvaihtoehtoja on vuonna 2020 työstetty eteenpäin kuulemalla ja osallistamalla kuntalaisia, sidosryhmiä ja viranomaisia sekä pyytämällä luonnosaineistosta lausunnot keskeisiltä sidosryhmiltä. Vuoreksen ratahaara ja sen liittyminen Pirkkalan ratahaaraan on otettu huomioon työssä, mutta se ei kuulu yleissuunnitelman suunnittelukokonaisuuteen. Yleissuunnitelman ohjaus- ja seurantaryhmissä päätettiin, että Tays keskussairaalan ja Koilliskeskuksen välillä tarkastellaan vielä vertailuvaihtoehtona ratalinjausta, joka noudattaa enemmän Teiskontien tielinjausta.

Ratalinjausvaihtoehdoista on laadittu kattavat vaikutusarviot ja vaihtoehtovertailut. Ratahaarojen vaikutustenarvioinnissa linjausvaihtoehtoja on verrattu keskenään ottaen huomioon nykyinen asutus ja työpaikat, julkiset ja yksityiset palvelut, maankäytön kehittämispotentiaali, joukkoliikenteen järjestäminen ja vaihtopisteet, liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuudet, matka-aika raitiotiellä,

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

ympäristöarvot, raitiotien tekninen toteutettavuus ja toteutuksen riskit sekä raitiotien rakentamis- ja liikennöintikustannukset.

Yleissuunnitelman luonnosvaiheessa toukokuussa 2020 pyydettiin keskeisiltä sidosryhmiltä lausunnot. Lausuntoja saatiin 29 kappaletta. Kuntalaisille järjestettiin kaksi verkkokyselyä 27.4. - 10.5.2020. Linjausvaihtokyselyyn saatiin 686 vastausta ja karttakyselyyn saatiin 422 paikannettua kommenttia. Lausuntojen ja kyselyjen perusteella suunnitelmia ja vaikutusarviointeja on tarkennettu.

Raitiotien seudullisen yleissuunnitelman kokonaisuudesta on tehty myös YVA-tarveharkinta. YVA-lain mukaista arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin tai niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia, joko hankeluettelon perusteella tai yksittäistapauksissa tarveharkintaan pohjautuen. Yleissuunnitelman tilaajakunnat valtuuttivat Tampereen kaupungin raitiotien kehitysohjelman vastaamaan YVA-tarveharkinta-asiasta. Tarveharkintapyyntö lähetettiin maaliskuussa 2020 Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka pyysi viranomaisilta lausuntoa materiaaliin. Pirkanmaan ELY-keskus päätti 4.9.2020, että Tampereen seudullinen raitiotie -hankkeeseen (raitiotien muutos- ja laajennushanke) ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. YVA-lain arviointimenettelyä vastaavat arvioinnit tehdään jatkosuunnittelussa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa suunnitteluprosesseissa, yleis- ja asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa.

Suunnittelun, selvitysten, vuorovaikutuksen, vaihtoehtovertailujen sekä luonnosvaiheen lausuntokierroksen ja kuntalaiskyselyn perusteella yleissuunnitelmassa on valmisteltu tilaajakuntien valtuustoille päätösesitys ratavarauksista kullekin ratahaaralle.

Hatanpään, Härmälän ja Pirkkalan ratahaaralla raitiotien ratavaraus ehdotetaan tehtäväksi Hatanpään valtatielle ja edelleen Rantaperkiön ja Härmälän alueella Nuolialantielle. Raitiotieradan varaus esitetään kadun keskelle. Nuolialantie on suorin ja nopein reitti Pirkkalaan. Nuolialantien ratalinjaus on raitiotien rakentamis- ja liikennöintikustannuksien perusteella edullisin vaihtoehto. Nuolialantien linjauksella on jo nykytilanteessa Tampereen kaupungin osuudella riittävä matkustajakysyntä raitiotieliikenteelle.

Tulevaisuuden maankäyttötavoitteita sekä Rantaperkiön ja Lakalaivan rautateiden henkilöliikenteen asemavarausta ajatellen Tampere on raitiotien seudullisen yleissuunnitelman rinnalla selvittänyt raitiotiejärjestelmän laajentamismahdollisuuksia Sarankulmankadun kautta kehittyvän Lakalaivan ja Vuoreksen suuntaan. Nuolialantien ratavaraus yhdessä Vuoreksen suunnan ratavarauksen kanssa saavuttavat kattavimmin Tampereen kaupungin eteläiset kasvusuunnat.

Nuolialantien Härmälänrantaa palvelevalta raitiotiepysäkiltä on tarvetta kehittää korkeatasoinen kulkuyhteys Tarmonkatua pitkin Tampereen messu- ja urheilukeskukselle.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Raitiovaunujen yönylisiäilytyksen varikon osalta Pirkkalan ratahaaran esitetään tukeutuvan Koilliskeskuksen ratahaaran Heikkilänkadun yönylivarikkoon. Pirkkalan ratahaaralla tarvitaan oma raitiotien yönylivarikko Pirkkalan kunnan alueelle, kun rata jatkuu Pirkkalassa Suupan kuntakeskukselta eteenpäin.

Tays keskussairaalan, Koilliskeskuksen ja Lamminrahkan ratahaaralla raitiotie ehdotetaan linjattavaksi rakenteilla olevan raitiotien toteutusosan 1 Taysin päätepysäkiltä itään Tenniskatua pitkin Tenniskeskukselle ja edelleen Ruotulan golfkentän eteläpuolelta Teiskontien varressa Koilliskeskukseen. Koilliskeskukseen on tavoite muodostaa joukkoliikenteen vaihtoterminaali. Koilliskeskukselta raitiotien ratavaraus esitetään tehtäväksi Piettasenkadun kautta Rissoon ja edelleen Kangasalan Lamminrahkaan. Ratahaaran yönylivarikon tilavaraus esitetään tehtäväksi Tampereen kaupungin puolelle Heikkilänkadun, Teiskontien (valtatie 12) ja itäisen kehätien (valtatie 9) rajaavalle alueelle.

Lamminrahkan ratahaaralla Tenniskadun linjauksella saavutetaan paremmat maankäytön kehittämisedellytykset. Lisäksi Tenniskadulla raitiotiepysäkkien saavutettavuus ja viihtyisyys keskellä kaupunkirakennetta on parempi kuin Teiskontien, valtatie 12 varrella. Leinolan alueella Piettasenkadun ratalinjaus on nopeampi, suorempi sekä raitiotien rakentamis- ja liikennöintikustannuksilta edullisempi. Mäentakusenkadun katutilan ahtaus ei mahdollista raitiotien kanssa laadukkaita ja turvallisia jalankulun, pyöräilyn ja autoilun järjestelyjä ja katupuita. Piettasenkadun ratalinjauksella saadaan parempi joukkoliikennejärjestelmän pysäkkien kattavuus Leinolan alueella. Kun raitiotie toteutuu Piettasenkadulle, niin Mäentakusenkadulle jäisi bussiliikenne.

Lielahden ja Ylöjärven ratahaaralla raitiotien ratavarausta ehdotetaan Lielahdenkadun ja Ylöjärven kuntarajan välisellä osuudella Turvesuonkadulle. Turvesuonkadulla ratalinjaus kulkee keskeisemmin kaupunkirakenteessa ja sen varrella on paremmat maankäytön kehittämisedellytykset kuin vaihtoehtona olleella Ryydynpohjan ratalinjauksella. Turvesuonkadun ratalinjaus on rakentamis- ja liikennöintikustannuksiltaan hieman Ryydynpohjan ratalinjausta kalliimpi.

Ylöjärven ratahaaralla kuntarajalla tapahtuva Vaasantien (kantatie 65) ja rautateiden pääradan risteämistapa ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Risteämistavan ratkaiseminen edellyttää tarkempaa maankäytön suunnittelua. Toistaiseksi säilytetään varaus kantatien ja pääradan sekä alituksen että ylityksen osalta. Jatkosuunnittelun yhteydessä on mahdollista tarkastella myös paremmin Tampereen puolella sijaitsevan Nauhatehtaan aluetta palvelevan raitiotiepysäkin toteuttamismahdollisuuksia. Ratahaaran yönylivarikon tilavaraus esitetään tehtäväksi Turvesuon alueelle Tampereen kaupungin puolelle.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Hervannan ja Kangasalan Saarenmaan ratahaaralla yleissuunnitelmassa on vuonna 2020 tarkasteltu kahta laajempaa erilaista ratalinjausvaihtoehtoa. Pohjoisempi ratalinjaus kulkee Hermiankatua, Hervannantietä ja Kauhakorvenkatua Kangasalan Saarenmaan alueelle. Linjaus sivuaa raitiotiejärjestelmän päävarikkoa ja kulkee Tampereen Ruskon teollisuusalueen läpi. Eteläisempi ratalinjaus kulkee Hervantajärven alueelta Lintuhytin asuinalueen pohjoispuolelta sivuten ja noudattaen edelleen Ruskonkehän (maantie 309) linjausta Kangasalan puolelle.

Raitiotien vaihtoehtoisista linjoista Hervannasta Kangasalan Saarenmaalle ei esitetä samanlaista valintaa kuin muilla yleissuunnitelmassa tarkastelluilla ratahaaroilla johtuen Saarenmaan ratasuunnan toteuttamisen kaukaisesta ajankohdasta. Myös Tampereen yleiskaavassa ratahaara esitetään eri tavalla kuin muiden ratahaarojen varaukset.

Pirkkalan kunta, Kangasalan kaupunki ja Ylöjärven kaupunki päättävät omalla alueellaan ratavarauksistaan. Ylöjärven, Pirkkalan ja Kangasalan valtuustojen on tavoite tehdä päätökset ratavarauksista marraskuun kokouksissaan.

Päätösten jälkeen ratavaraukset otetaan huomioon Tampereen kantakaupungin yleiskaavassa, tulevissa asemakaavoissa, katusuunnitelmissa ja kunnallistekniikan sijoittamisen suunnitelmissa.

Kuluvan valtuustokauden yleiskaavassa seudullisen raitiotien linjaukset osoitetaan sitovina varauksia raitiotien seudullisen yleissuunnitelman mukaisesti. Härmälän ja Pirkkalan suunnalla ratavaraus osoitetaan yleiskaavassa Nuolialantielle. Koilliskeskuksen ja Kangasalan Lamminrahkan suunnalla raitiotie osoitetaan yleiskaavassa Tenniskatu-vaihtoehdon mukaisesti Tays - Koilliskeskus välillä ja Piettasenkadulle välillä Linnainmaa - Risso. Lielahden ja Ylöjärven ratahaaralla ratavaraus osoitetaan yleiskaavassa Turvesuonkadulle. Hervannasta Kangasalan Saarenmaalle yleiskaavaan osoitetaan raitiotien yhteystarve. Idän suunnalla Heikkilänkadun varteen ja lännen suunnalla Turvesuonkadun varteen yleiskaavassa osoitetaan varaukset raitiovaunujen säilytysvarikoille. Yleiskaavassa varaudutaan seudullisten laajenemissuuntien lisäksi pitkän aikavälin tavoitteena Rantaperkiö - Lakalaiva - Vuores -raitiotielinjaan.

Tiedoksi

Mikko Nurminen, Ville-Mikael Tuominen, Taru Hurme, Pia Hastio, Ari Vandell, Mika Periviita, Milko Tietäväinen, Jouni Korhonen/Pirkkalan kunta, Mari Ruissalo/Ylöjärven kaupunki, Sirkku Malviala/Kangasalan kaupunki, Pekka Sirviö/Tampereen Raitiotie Oy, Riikka Salli/Ramboll Finland Oy, Juha Mäkinen/WSP Finland Oy, Pirkkala, Ylöjärvi, Kangasala

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

2 Sidosryhmien lausunnot seuturaitiotien yleissuunnitelman
luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista
3 Seuratikka TRO hallintomalli

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 387

Lautakuntien ja jaostojen ym. sekä viranhaltijoiden ym. päätösten otto-oikeus

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus oli

Pöytäkirjoista ilmeneviä päätöksiä ei oteta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Perustelut

Kaupunginhallitukselle on saapunut seuraavat pöytäkirjat:

- kaupunginhallituksen konsernijaoston 15.9. ja 22.09.2020
- elinvoima- ja osaamislautakunnan 17.9.2020
- sivistys- ja kulttuurilautakunnan 17.9.2020
- Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan 16.9.2020 pöytäkirjan, johon kaupunginhallituksella on otto-oikeus kuntalain mukaisiin päätöksiin
- yhdyskuntalautakunnan 17.9.2020
- yhdyskuntalautakunnan ympäristö- ja rakennusjaoston 18.9.2020 päätökset 112-113 §, joihin kaupunginhallituksella on otto-oikeus
- Sara Hildénin taidemuseon johtokunnan 15.9.2020
- lahjoitus- ja tukirahaston toimikunnan 7.9.2020

sekä seuraavat viranhaltijapäätökset:

Apulaispormestari, elinvoima- ja osaamispalvelut sekä asunto- ja kiinteistöpalvelut

§ 4 Lausunto luonnoksesta opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammatillisen koulutuksen rahoituksen laskentaperusteista, 21.09.2020

Hankejohtaja

§ 70 Tammelan energiamallinnuksen korttelitason tarkastelu sovellettavaksi muualla Tammelassa, keskustassa ja neuvontapalveluissa, 20.09.2020

§ 71 Näsin siltojen alusta ja Pajasaari ympäristön yleissuunnittelu, 23.09.2020

Johtaja, ammatillinen koulutus

§ 196 Opinto-ohjaajan ottaminen Tredun Pyynikin kampukseen 1.10.2020 alkaen, 21.09.2020

Konsernijohtaja

§ 99 Yhteishankintoihin liittyvästä toimintatavasta päättäminen, oppikirjat, toinen aste, 23.09.2020

Liikunta- ja nuorisoyksikön johtaja

§ 108 Salainen, 23.09.2020

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Palvelujohtaja, lasten, nuorten ja perheiden palvelut
§ 143 Sosiaalityöntekijän viran täyttäminen, 22.09.2020

Pormestari
§ 103 Romanityöryhmän kokoonpanon päivittäminen, 23.09.2020
§ 104 Vieraanvaraisuus Tampereen kansalliset seniorit ry:lle 16.10.2021,
23.09.2020

Suunnittelujohtaja, Kaupunkiympäristön palvelualue
§ 14 Toimitusinsinöörin viran täyttäminen kaupunkiympäristön
suunnittelun kiinteistönmuodostusyksikössä, 24.09.2020

Tietohallintojohtaja
§ 82 TAPIO ForestKIT sovellusvuokraussopimuksen irtisanominen,
21.09.2020

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 388

Tiedoksi merkittävät asiat

TRE:8010/00.01.03/2019

Päätös

Merkittiin tiedoksi.

Päätösehdotus oli

Merkitään tiedoksi.

Kokouskäsittely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden riskienhallinta- ja turvallisuusjohtaja Jouni Perttulalle. Hän oli asiantuntijana läsnä kokouksessa kohdan 4) käsittelyn ajan.

Perustelut

- 1) Pirkanmaan sairaanhoitopiiri on lähettänyt kaupungille Pirkanmaan sairaanhoitopiirin hallituksen kokousten esityslistat 21.9.2020 ja 28.9.2020 (TRE:703/00.03.01/2020). Esityslistat ja pöytäkirjat ovat luettavissa kokonaisuudessaan internetissä osoitteessa https://www.tays.fi/fi-FI/Sairaanhoitopiiri/Hallinto_ja_paatoksenteko/Esityslistat_ja_poytakirjat/
- 2) Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä on lähettänyt kaupungille Tampereen kaupunkiseudun seutuhallituksen esityslistan 30.9.2020 (TRE: 680/00.03.01/2020). Esityslista ja pöytäkirja ovat luettavissa kokonaisuudessaan internetissä osoitteesta <http://www.tampereenseutu.fi/paatoksenteko/seutuhallitus/>
- 3) Lautakuntiin menossa olevia asioita
- 4) COVID-19-epidemian tilannekuva

Liitteet

- 1 Seutuhallituksen asialista 30.9.2020
- 2 PSHP hallituksen asialista 21.9.2020
- 3 PSHP hallituksen asialista 28.9.2020

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 389

**Oikaisuvaatimus vahtimestarin työsopimuksen irtisanomisesta kulttuuri- ja vapaa-
aikapalveluissa** (Salassa pidettävä)

Julkl (621/1999) 24.1 §:n 32-kohta

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 390

Oikaisuvaatimus koulutuspäällikön ottamisesta virkaan Tampereen seudun ammattiopisto

Treduun (Salassa pidettävä)

JulkL (621/1999) 24.1 §:n 29-kohta

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 391

Oikaisuvaatimus koulutuspäällikön ottamisesta virkaan Tampereen seudun ammattiopisto

Treduun (Salassa pidettävä)

JulkL (621/1999) 24.1 §:n 29-kohta

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kunnallisvalitus

§389, §390, §391

Kunnallisvalitusohje

Valitusosoitus

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Valitusoikeus

Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa muutosta hakea se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Jos päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta myös se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen, kuntayhtymän jäsenkunta ja sen jäsen sekä kuntien yhteisen toimielimen osallinen kunta ja sen jäsen.

Valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen.

Valitusviranomainen

Valitus tehdään Hämeenlinnan hallinto-oikeudelle:

Hämeenlinnan hallinto-oikeus
Raatihuoneenkatu 1
13100 Hämeenlinna
faksi: 029 56 42269
sähköposti: hameenlinna.hao@oikeus.fi

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Tiedoksisaanti

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisten katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei lueta määräaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa tehtävän toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valituskirjelmä

Valituskirjelmässä, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava
- valittajan nimi, kotikunta, postiosoite ja puhelinnumero
- päätös, johon haetaan muutosta

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

- miltä osin päätöksestä valitetaan ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- vaatimuksen perusteet
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan

Valituskirjelmään on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta valittamalla, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 32 §:ssä säädetään.

Valituskirjelmän toimittaminen

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajan kuluessa valitusviranomaiselle.

Valituskirjelmän tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukiolon päättymistä. Valituskirjelmän lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 260 euroa. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§383, §384, §386, §388

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Oikaisuvaatimus

§385

Oikaisuvaatimusohje

Oikaisuvaatimusohje

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Kuntien yhteisen toimielimen päätökseen saa oikaisuvaatimuksen tehdä myös sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen.

Oikaisuviranomainen

Oikaisua haetaan päätösotteessa mainitulta muutoksenhakuviranomaiselta.

Oikaisuvaatimus tulee toimittaa osoitteella:

Tampereen kaupunki
Kirjaamo
Aleksis Kiven katu 14-16 C, PL 487
33101 Tampere

Oikaisun voi lähettää myös virallisen sähköisen asiointin lomakkeella <http://www.tampere.fi/asiointi/> tai sähköpostilla kirjaamo@tampere.fi

Tampereen kaupunki ei vastaa sähköpostilla lähetetyn oikaisuvaatimuksen tietoturvallisuudesta.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä **14 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Tiedoksisaanti

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei lueta määräaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa tehtävän toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimus

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteineen.

Oikaisuvaatimus on toimitettava oikaisuvaatimusajan kuluessa oikaisuvaatimusviranomaiselle. Oikaisuvaatimuksen tulee olla perillä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä klo 15.45 mennessä. Oikaisuvaatimuksen lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.