

KAUPUNGINHALLITUKSEN VASTAUS TARKASTUSLAUTAKUNNAN ARVIOINTIKERTOMUKSESSAAN VUODELTA 2022 ESITTÄMIIN HUOMIOIHIN

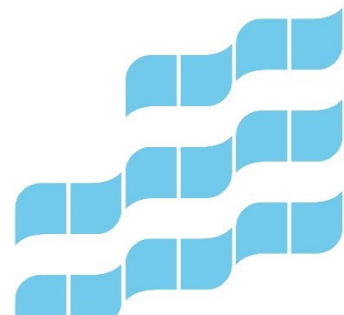
Tampereen kaupungin tarkastuslautakunta antoi arviointikertomuksensa vuodelta 2022, ja kaupunginvaltuusto käsitteli sen kokouksessaan 12.6.2023, § 91.

Kaupunginvaltuusto velvoitti kaupunginhallitusta ja lautakuntia ryhtymään toimiin arviointikertomuksessa esitettyjen huomioiden johdosta sekä raportoimaan näistä valtuustolle lokakuun 2023 loppuun mennessä.

Konsernihallinnon strategia- ja kehittämissyksikkö on pyytänyt vastaukset tarkastuslautakunnan esittämiin huomioihin ja laatinut niistä tämän koosteen. Vastauksista käyvät ilmi toimenpiteet, joihin on jo ryhdytty tai joihin ryhdytään arviointikertomuksessa esitettyjen huomioiden johdosta. Osa annetuista vastauksista on käsitelty asianomaisissa toimielimissä ja osa on valmisteltu virkamiestyönä. Toimielimissä vastaukset on käsitelty seuraavasti: Yhdyskuntalautakunta 12.9.2023, § 235. Annetut vastaukset esitetään tässä koosteessa kokonaisuudessaan lyhentämättöminä.

Sisällys

1. Tarkastuslautakunnan arviointi asemakaavoitusta koskevista tavoitteista	2
2. Tarkastuslautakunnan arviointi varhaiskasvatuksen henkilöstön saatavuudesta ja henkilöstö- ja asiakaskyselyiden tavoitetasoista	2
3. Tarkastuslautakunnan arviointi liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisesta	6
4. Tarkastuslautakunnan arviointi normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta	11
5. Tarkastuslautakunnan arviointi aktiivipassista köyhyyden ehkäisytoimena	13
6. Tarkastuslautakunnan arviointi Tampereen vuokra-asunnot Oy:stä ja sen omistajaohjauksesta	14



1. Tarkastuslautakunnan arviointi asemakaavoitusta koskevista tavoitteista

Sivu 27, Asemakaavoitusta koskeva tavoite

Tarkastuslautakunta: ”Asemakaavoitusta koskevat vuoden 2022 valtuustotavoitteet eivät toteutuneet. Kaupunginhallitus raportoi vuoden 2022 tilinpäätöksessä, että asemakaavoitus etenee pitkällä aikavälillä hyvin, vaikka vuoden 2022 toteutumattomuus alittivatkin tavoitetason. Myös tarkastuslautakunta pitää tärkeänä asemakaavoitussuunnitelmien toteutumista pitkällä aikavälillä. Lautakunta seuraa suunnitelmien toteutumista.”

Lausuntoa pyydetään: **Miten asemakaavoituksen pitkän aikavälin tavoitteiden toteuttaminen etenee?**

Lausunnon antaja: Yhdyskuntalautakunta

Yhdyskuntalautakunta:

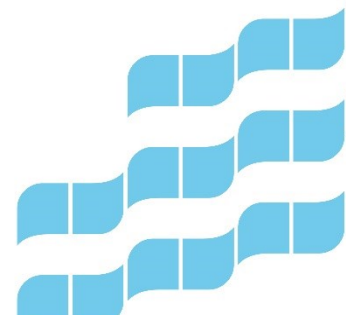
”Vuoden 2022 tavoitteiden toteutumattomuus johtui mm. asemakaavoituksen resurssien kohdentumisesta 2023 ja 2024 valmistuviin suuriin asemakaavoihin, aloitusvaiheen sopimusneuvotteluiden venymisestä, kumppanuuskaavojen vaativuudesta sekä pitkistä poissaoloista johtuvasta resurssivajeesta.

Kaupunginhallituksen 6.2.2023 hyväksymässä kaavoitusohjelmassa on vuoden 2023 aikana ohjelmoitu valmistuvaksi n. 360 000 km² asumisen kerrosalaa ja 140 000 km² muuta kerrosalaa. Kokonaisuudessaan kaavoitusohjelmassa 2023–2027 on ohjelmoitu valmistuvaksi asumisen kerrosalaa 1 769 600 km² ja muuta kerrosalaa 652 000 km². Näistä kasvun vyöhykkeelle sijoittuu asumisen osalta 82 % ja muun kerrosalan osalta 91 %. Kaavoitusohjelman mukaisten asemakaavojen toteuttaminen mahdollistaa Tampereen kestävän kasvun ja strategisten tavoitteiden toteutumisen.”

2. Tarkastuslautakunnan arviointi varhaiskasvatuksen henkilöstön saatavuudesta ja henkilöstö- ja asiakaskyselyiden tavoitetasoista

Sivu 42, Varhaiskasvatus

Tarkastuslautakunta: *”Vuonna 2030 voimaan tulevan henkilöstömitoituksen toteuttaminen on vaikeaa, sillä kelpoisuusvaatimukset täyttävistä työntekijöistä on pulaa. Henkilöstö- ja asiakaskyselyistä ilmeni huoli henkilöstön riittävydestä, suuresta vaihtuvuudesta ja työssä jaksamisesta. Tilastojen mukaan henkilöstön sairauspoissaolot ja vaihtuvuus ovat kasvaneet huomattavasti. Varhaiskasvatuksessa on jo tehty suunnitelmia ja toimenpiteitä henkilöstön työssäjaksamisen ja riittävyden turvaamiseksi. Palvelujen laadun mittaavien kyselyjen tuloksille ei ole asetettu tavoitetasoja tai tulkinta-asteikkoja, mutta ne helpottaisivat tulosten arvioimista. Tarkastuslautakunta toteaa, että kaupungin strategian yksi painopiste on odotukset ylittävä asiakaskokemus ja se korostaa tarvetta analysoida asiakkaiden tyytyväisyyttä kaupungin palveluihin.”*



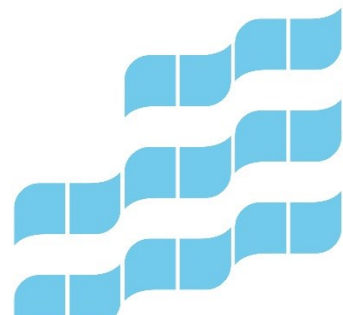
Lausuntoa pyydetään: **Miltä henkilöstöpulan korjaamiseksi suunniteltujen toimenpiteiden riittävyys vaikuttaa? Helpottuuko henkilöstöpula lähivuosina ja päästäänkö vuoden 2030 henkilöstömitoitukseen?**

Lausunnon antaja: Sivistysjohtaja Lauri Savisaari, varhaiskasvatusjohtaja Elli Rasimus

Sivistysjohtaja Lauri Savisaari, varhaiskasvatusjohtaja Elli Rasimus:

”Varhaiskasvatuslaissa todetaan, että kunnan, kuntayhtymän ja yksityisen palveluntuottajan on huolehdittava, että varhaiskasvatuksessa on riittävä määrä eri kelpoisuusvaatimukset täyttävää henkilöstöä, jotta varhaiskasvatukselle säädetyt tavoitteet voidaan saavuttaa ja jotta myös vammaisten ja muiden lasten tuen tarpeisiin vastataan (Varhaiskasvatuslaki 540/2018, §25). Uuden varhaiskasvatuslain (540/2018) ja valtioneuvoston asetuksen varhaiskasvatuksesta (753/2018) voimaantulosta vuoteen 2030 saakka päiväkodin henkilöstön mitoitukseen laskettavasta henkilöstöstä vähintään kolmanneksella tulee olla varhaiskasvatuksen opettajan tai sosionomin kelpoisuus ja muilla vähintään lastenhoitajan kelpoisuus. Henkilöstörakennetta koskeva muutos tulee voimaan 1.1.2030, jolloin päiväkodin kasvatus-, opetus- ja hoitotehtävissä toimivasta mitoitukseen laskettavasta henkilökunnasta kahdella kolmasosalla tulee olla varhaiskasvatuksen opettajan tai sosionomin kelpoisuus. Kyseisestä kahdesta kolmasosasta vähintään puolella tulee olla varhaiskasvatuksen opettajan kelpoisuus. Muilla tulee olla vähintään varhaiskasvatuksen lastenhoitajan kelpoisuus.

Tampereen varhaiskasvatus on laatinut vuonna 2021 pitkän tähtäimen suunnitelman lain velvoittamasta henkilöstörakenneuudistuksen toteuttamisesta vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman avulla lisätään korkeammin koulutettujen osuutta vuosittain perustamalla noin 53 opettaja- ja sosionomitoimea. Lastenhoitajien osuutta vähennetään luontaisen eläköitymisen ja irtisanoutumisten myötä. Korkeammin koulutettujen osuuden lisääminen aiheuttaa vuosittain noin 0,5 miljoonan euron lisäkustannukset henkilöstökuluihin. Vuoden 2021 aikana rakenneuudistus käynnistyi pienimuotoisesti ja 2022 talousarvio mahdollisti pitkän tähtäimen suunnitelman mukaisen toteuttamisen. Vuoden 2023 talousarviossa ei myönnetty suunnitelman toteuttamiseen vaadittavaa rahoitusta. Vuosittain talousarvioon ehdotetaan muutoksen toteuttamiseen tarvittavaa lisärahoitusta. Mikäli vuosittainen talousarvio sisältää henkilöstömuutoksen edellyttämän rahoituksen, eteneminen toteutetaan suunnitelman mukaisesti.



Lakisääteinen henkilöstörakenteen muutos vuoteen 2030 mennessä

Varhaiskasvatustilaki 37 § Päiväkodin henkilöstön rakenne

Päiväkodissa kasvatusta, opetus- ja hoitotehtävissä toimivasta 35 §:ssä tarkoitettua henkilöstöstä vähintään kahdella kolmasosalla tulee olla varhaiskasvatuksen opettajan tai sosionomin kelpoisuus, josta vähintään puolella varhaiskasvatuksen opettajan kelpoisuus.

Nykytilanne		Tavoite	
	Tilanne 31.12.2022	Pitäisi olla 31.12.2029	
Vaka lastenhoitaja	854	486	Lastenhoitajan toimia muutettava vaka opettajiksi tai sosionomeiksi
Vaka opettaja	588 → 603	971	
Vaka sosionomi	15		
	1457	1457	368

Lastenhoitajia on yhteensä 924, mutta heistä noin 70 toimii vippinä eivätkä ole mukana luvussa

Positiivista	Huolestuttavaa
Lastenhoitajia koulutetaan monimuoto-opiskeluna opettajiksi ja sosionomeiksi	Tavoite tuntuu karkaavan; poistuma vakaopettajan tehtävistä on kasvanut → rekrytointitarve kasvaa
Suoravalinnat tuovat pysyvää henkilöstöä (yht. 31 vaka opettajaa ja sosionomia rekrytoitiin suoravallinnalla syksyllä 2022)	Työnhakijoiden toiveista tapahtuvat toimien määräaikaist täytöt lisääntyvät

Vuosi sitten luku oli 364, mikä merkitsi 45 nimikemuutosta/vuosi, nyt tarvitaan 53 nimikemuutosta/vuosi

Toimenpiteitä:
Kevään ulkoisissa rekrytoinneissa ollaan vaihtamassa ainakin 20 lh → 14 sosionomiin ja 6 opettajaan

Hauissa joustoa, 12.6. mennessä valmistuneet huomioidaan.

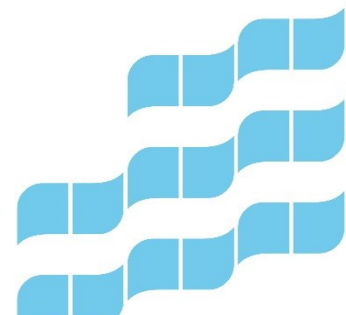
Lastenhoitajia valmistuu keväällä opettajiksi ja sosionomeiksi → suoravallinnat

Lakisääteinen henkilöstörakenteen muutos vuoteen 2030 mennessä

Nykytilanne		Tavoite	
	Tilanne 31.12.2022	31.12.2029	
Vaka lastenhoitaja	854	486	Lastenhoitajan toimia muutettava vaka opettajiksi tai sosionomeiksi
Vaka opettaja	588 → 603	971	
Vaka sosionomi	15		
	1457	1457	368

- **Henkilöstörakenteen muutos** vuoteen 2030 mennessä edellyttää vuositasolla n. 53 lastenhoitajan toimen muuttamista varhaiskasvatuksen opettajiksi tai sosionomiksi.

Varhaiskasvatusalalla on valtakunnallisesti tunnistettu koulutetun henkilöstön saatavuusongelma. Tampereella varhaiskasvatuspalveluissa henkilöstöpulan korjaamiseksi on uudistettu rekrytointiprosesseja. Käyttöön on otettu mm. uudenlaista rekrytointimarkkinointia ja tiivistetty yhteistyötä alan oppilaitosten kanssa. Varhaiskasvatuksen veto- ja pitovoimaa on vahvistanut mahdollisuus käyttää perinteisen rekrytointiprosessin rinnalla suoravallintoja, mikäli tapauksessa toteutuvat asiaan liittyvät kriteerit. Lisäksi on selkiytetty varhaiskasvatuksen henkilöstön tehtäväkuva ja laadittu uuden varhaiskasvatuksen sosionomin perustehtäväkuva, millä pyritään saamaan lisää hakijoita sosionomin tehtäviin. Myös lastenhoitajien muuntokoulutusta sosionomeiksi tuetaan aktiivisesti työnantajan taholta, mahdollistamalla lähiopinnot osittain palkallisina ja joustavilla työvuorojen järjestelyillä. Suurin osa lastenhoitajien kandidaattipintojen muuntokoulutuspaikoista on painottunut Helsinkiin. Tampereella varhaiskasvatuksessa erityisopettajille on mittava tarve. Koulutuksen aloituspaikkojen lisäyksestä huolimatta huolena on, että erityisopettajat eivät suuntaudu varhaiskasvatuksen puolelle.



Tampereen varhaiskasvatuksen on oltava kilpailukykyinen työnantaja sekä palkkojen että erilaisten henkilöstöetujen osalta, koska nämä ovat vetovoimatekijöitä, joilla on suuri merkitys työnhakijoista kilpailtaessa. Näiden osalta on tehty aktiivista vertailua erityisesti seutukuntien osalta. Nykyiset toimenpiteet sekä valtakunnallisesti että Tampereen tasolla eivät ole riittäviä varmistamaan uuden henkilöstörakenteen toteutusta. Alan koulutuspaikkoja on lisättävä, mutta ennen kaikkea kuntien tulee aktiivisesti markkinoida alan vahvuuksia ja positiivisia puolia. Lähivuosien keinona lisääntyneeseen kuormittavuuteen tulee kehittää sijaisten saatavuutta esimerkiksi lisäämällä vakituisia koulutettuja varahenkilöitä. Työnantajan tulee turvata henkilöstölle mahdollisuudet kehittää ammatillista osaamista monipuolisella täydennyskoulutuksen tarjonnalla. Varhaiskasvatuksessa kartoitetaan osaamistarpeita ja laaditaan vuosittain koulutussuunnitelmat. Alan veto- ja pitovoiman turvaamiseksi on panostettava johtamisosaamiseen ja työhyvinvoinnin tukemiseen. Työhyvinvoinnista laaditaan vuosittain suunnitelma yhteistyössä henkilöstötiimin kanssa.”

Lausuntoa pyydetään: **Onko kyselytuloksille asetettu tavoitetasot tai tulkinta-asteikot?**

Lausunnon antaja: Sivistysjohtaja Lauri Savisaari, varhaiskasvatusjohtaja Elli Rasimus

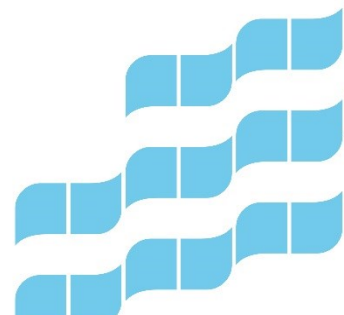
Sivistysjohtaja Lauri Savisaari, varhaiskasvatusjohtaja Elli Rasimus: ”

Varhaiskasvatuksen asiakaskokemus- ja palvelukykykyselyille ei ole asetettuna tavoitetasoja ja tulkinta-asteikkoja. Kyselyiden tulosten keskiarvot ovat olleet hyvällä tai erittäin hyvällä tasolla, joten tavoitetasojen tarvetta ei ole siitä syystä osattu ottaa huomioon.

Varhaiskasvatuksen kyselyitä uudistetaan ja vastausvaihtoehtojen asteikkoa muokataan kaupunkitasoisten kyselyiden mukaisiksi (ennen 10–4, jatkossa 5–1). Tarkastuslautakunnan lausuntopyyntöön ja kyselyiden uudistuksen perusteella on tunnistettu tarve tavoitetasoille. 2023 marraskuussa tehtäville varhaiskasvatuksen asiakaskokemus- ja palvelukykykyselyiden pääteemoille asetetaan tavoitetasot. Tavoitetasot valitaan toiminnan painopisteiden ja strategian perusteella.

Valtakunnallinen sähköinen laadunarviointijärjestelmä Valssi on otettu käyttöön varhaiskasvatusyksiköissä elokuussa 2023. Kun järjestelmän käyttöönottovaihe on ohi, järjestelmän ominaisuudet laajenevat ja kyselyt tulevat osaksi järjestelmää. Tavoitetasojen ja tulkinta-asteikkojen muokkaaminen saattaa tulla tuolloin uudelleen esille kehittämistyössä.

Kyselytuloksia peilataan jatkossa asetettuihin tavoitetasoihin ja arvioinnissa tuotetaan tietoa tulosten ja asetettujen tavoitteiden suhteesta. Tietoa hyödynnetään palveluiden ja toiminnan kehittämisessä sekä tulosten tiedottamisessa.



3. Tarkastuslautakunnan arviointi liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisesta

Sivu 47, Liikenteen ilmastotavoitteet

Tarkastuslautakunta: ”Tampereen kaupungin toimet liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi eivät ole olleet riittäviä. Kaupunki on tehnyt paljon asukkaiden houkuttelemiseksi joukkoliikenteeseen, mutta autoliikenteen hillitseminen on ollut vähäisiä. Keskusta on haluttu pitää myös autolla saavutettavana. Tutkimusten mukaan joukkoliikenteeseen houkuttelu ei riitä siirtämään autoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi, vaan lisäksi tarvittaisiin autoliikenteen hillitsemistä. Ilmastotavoitteisiin pääseminen seuraavan kahdeksan vuoden aikana edellyttäisi huomattavaa liikennekäyttäytymisen muutosta tai vaihtoehtoisesti tavoitteita pitäisi arvioida uudelleen.”

Lausuntoa pyydetään: **Onko liikenteen ilmastotavoitteeseen vielä mahdollista päästä?**

Lausunnon antaja: Yhdyskuntalautakunta

Yhdyskuntalautakunta:

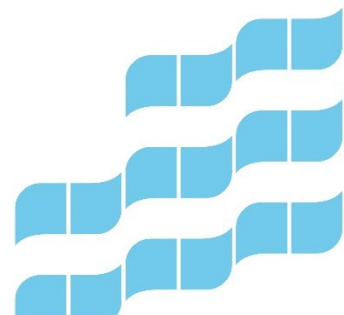
”Tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen 2022 pohjalta yhdyskuntalautakuntaa pyydettiin lausumaan aiheesta ”Onko liikenteen ilmastotavoitteeseen vielä mahdollista päästä?”

Tarkastuslautakunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että kaupungin toimet liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi eivät ole olleet riittäviä. Tarkastuslautakunta arvioi, että käyttövoimamuutos ei riitä tavoitteen saavuttamiseen, vaan tarvitaan merkittävää kulkutapamuutosta.

Kaupunkiympäristön palvelualueella lausuntoa ovat valmistelleet Ilmasto- ja ympäristöpolitiikan ja Liikennejärjestelmän suunnittelun yksiköt yhteistyössä keskustellen Yleiskaavoituksen yksikön, Tampereen seudun joukkoliikenteen, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän ja Tampereen yliopiston (liikenne- ja ilmastoasiantuntijoiden) kanssa.”

Yhteenveto

”Liikenteen ilmastopäästötavoite on hyvin vaikea mutta mahdollinen saavuttaa. Keskeisessä asemassa ovat asukkaiden omat liikkumistottumusten muutokset. Päästötavoitteen saavuttamiseen tarvitaan myös kaupunkirakenteen kehittämisen sekä liikennesuunnittelun toimia, ja Tampereella onkin jo tehty paljon panostuksia kestäviin kulkumuotoihin. Tavoitteeseen pääseminen riippuu siitä, kuinka paljon kestäviin vaihtoehtoihin siirrytään päivittäisessä liikenteessä. Se vaatii määrätietoisia toimenpiteitä, kokonaisvaltaista suunnittelua ja laajaa yhteistyötä sekä Tampereen kaupungin palvelualueiden välillä että ulkoisten sidosryhmien kanssa. Samoja toimia tarvitaan toki ilman päästötavoitettakin, jotta kasvava kaupunki olisi jatkossakin terveellinen, turvallinen ja viihtyisä. Vaikka tavoitteeseen pääseminen on haastavaa, vastaava iso muutos kohti hiilineutraaliutta energian tuotannossa ja käytössä on jo osoittanut, että vaikeakin on mahdollista ja että isoa muutosta on vaikea ennustaa.”



Liikenteen päästötavoite, nykytila, kytkökset

”Liikenteen ilmastopäästöt Tampereella ovat olleet tasaisessa, mutta hitaassa laskussa. Nykytahdilla vuoden 2030 päästötavoite (-55 % v. 2015 tasoon verrattuna) saavutetaan vuosina 2045–2050. Jotta kaupunki voi saavuttaa strategian mukaisesti hiilineutraaliuden 2030, tuohon tavoitteeseen tulee päästä siis nykyvauhtia nopeammin. Tampereen panos liikenteen päästöjen vähentämisessä on kriittinen myös seudullisten ja kansallisten liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa. Suomen tavoite on, että liikenteen päästöt puolittuvat 2030 ja että liikenne on täysin fossiilivapaa vuonna 2045. Henkilöautojen osuus Tampereen liikenteen päästöistä on yli 60 % ja tavaraliikenteen yli 30 %.”

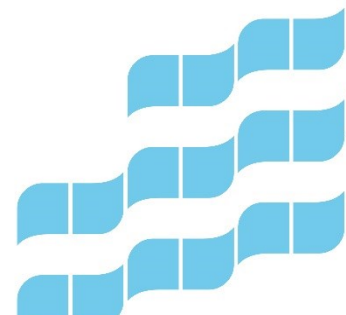
Ennuste ja muutostarve

”Liikenteen päästöt vähenevät, jos ajoneuvojen energialähteiden päästöt vähenevät, energiatehokkuus paranee tai liikennesuorite (eli autoilla ajatut kilometrit) pienenee. Energialähteiden vaihtuminen ja energiatehokkuuden paraneminen tapahtuvat biopolttoaineen sekoitevelvoitteen myötä sekä autokannan uusiutuessa ja sähköistyessä. Näihin kaupunki ei voi suoraan vaikuttaa. Liikennesuorite voi vähentyä, jos liikumistarve vähenee, matkat lyhenevät tai automatkoja korvataan kestäväillä kulkumuodoilla. Toisin sanoen liikenteen ilmastopäästöjen vähentämiseksi tulee välttää suoritteita, siirtyä kestäviin kulkutapoihin ja parantaa kulkuvälineiden ilmastoystävällisyyttä. Käytettävissä olevien tietojen perusteella kaikkia keinoja tarvitaan päästövähennyksen toteutumiseksi.

Tampereen päästöennusteessa on huomioitu uusien autojen energiatehokkuus sekä oletettu, että 30 % autokannasta on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä. Se on optimistinen oletus, koska nyt autokannasta on sähköistynyt noin 6 %. Ennusteessa on huomioitu myös uusiutuvien polttoaineiden jakelun tavoite 34 % vuonna 2030. Lisäksi on mallinnettu raitiotien ja liikenneinvestointien vaikutusta liikennesuoritteisiin. Nämä yhdessä eivät kuitenkaan riitä tavoitteen saavuttamiseen, joten siihen pääseminen vaatii myös suoritteiden vähentymistä. Jos sähköön osuus olisi 50 % ajetuista kilometreistä, tavoitteeseen voitaisiin päästä vuonna 2030, mutta sen toteutumista ei ole syytä pitää mahdollisena, eikä nykyisellä sähköistymisen osuudella uusista rekisteröinneistä päästä tätä lähelle.

Tampereen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Verne on viime vuosina mallintanut sekä kansallista että paikallista autokannan kehitystä. Tammikuussa 2023 tutkimuskeskukselta saadun arvion mukaan on mahdollista, että v. 2030 päästäisiin siihen, että 30 % ajoneuvosuoritteista olisi sähköisiä. Vernen optimistisinkaan skenaario ei kuitenkaan pääse yli 32 %:n. Elokuussa 2023 Verne julkaisi tutkimuksen, jossa laskettiin sekä autokannan että kulkutapajakauman muutosten vaikutukset liikenteen päästöihin koko Tampereen seudulla. Tulos siinäkin on, että pelkkä autokannan uudistuminen ei riitä, vaan tarvitaan kulkutapojen muutosta tavoitteeseen pääsemiseksi.

Hyvin karkeasti arvioituna henkilöautojen suoritteen tarvitsisi laskea n. 18 % eli yhden päivän automatkat viikossa olisi tarpeen vähentää tai tehdä muilla kulkuvälineillä. Tämä muutos on suurelle osalle autoilijoita täysin mahdollinen kantakaupungin alueella.



Osa tarvittavasta päästövähennyksestä voidaan saada kaupunkilogistiikkaan kohdistuvilla muutoksilla. Kaupunkilogistiikka on sähköistymässä. Tampereella on avattu Suomen ensimmäinen raskaan liikenteen latausasema Nekalassa.

Henkilöautoliikenne on tulevaisuudessakin tärkeä osa liikennejärjestelmää. On paljon ajoa, josta ei voida, eikä ole tarpeenkaan luopua. On kuitenkin myös matkoja, joita voidaan lyhentää, jättää tekemättä, tehdä tarpeettomiksi tai korvata muilla kulkumuodoilla. Kaikki nämä yhdessä vievät kohti hiilineutraalisuustavoitetta: pienin askelin mutta riittävin.”

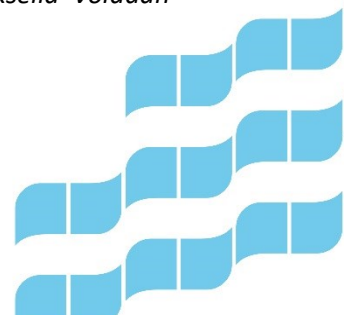
Muut hyödyt

*”Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on keskeinen syy liikkumismuutoksen toteuttamiseen. Muutoksella saavutetaan kuitenkin paljon muita hyötyjä elinympäristöjen ja kaupungin kehittämiseen. Ajo-
neuvojen suoritteiden vähenemisen mukana tulee moninaisia hyötyjä ihmisten ja kaupunkiympäristön turvallisuuteen, viihtyisyyteen ja toimivuuteen sekä asukkaiden terveyteen ja yhdenvertaisuuteen. Toimet kestävien kulkutapojen kasvattamiseksi ovat tärkeitä myös liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyuden, liikkumisen tasa-arvon ja liikkumisköyhyyden ehkäisyn kannalta. Aktiiviset kulkutavat lisäävät kaikenikäisten hyvinvointia ja terveyttä ja sen myötä leikkaavat liikkumattomuuden kustannuksia. Joukkoliikenne, kävely, pyöräily, erilaiset mikroliikkumisen kulkutavat ja liikkumispalveluiden käyttö ovat myös tilatehokkaita. Kasvavassa kaupungissa tilaa jää näin enemmän esim. virkistykseen, palveluille ja yrityksille. Näitä hyötyjä ei saada autojen käyttövoimamuutoksista tai energiatehokkuuden paranemisesta. Kun kestävien kulkutapojen osuus matkoista kasvaa, välttämättömälle autoliikenteelle on paremmin tilaa tarjolla ja sen parempi sujuvuus voidaan taata.”*

Kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa liikkumiseen

”Liikkumismuutoksen aikaansaamiseksi on tärkeää ymmärtää kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä. Jokainen liikkuja valitsee itse itselleen sopivimman liikkumistavan kullekin matkalle optimoimalla matkaan kuluvaan vaivaan, ajan ja rahan. Päätöksen taustalla on yksilöllisiä tekijöitä, kuten ikä, toimintakyky, ajokortin hallinta, auton omistus sekä arvot ja asenteet. Lisäksi matkan ominaisuudet vaikuttavat kulkutavan valintaan. Suuri osa ihmisistä käyttääkin useita kulkutapoja ja tekee kulkutapavalinnan tapauskohtaisesti. Vaikka kaupunki ei voi vaikuttaa kaikkiin tekijöihin, se voi huomioida ne, jotta mahdollisimman moni päätyy valitsemaan kestävä kulkutavan.

Kaupungilla ja etenkin kaupunkiympäristön palvelualueella on monenlaisia mahdollisuuksia vaikuttaa kuntalaisten liikkumistottumuksiin ja siten liikenteen päästöihin. Keskeisessä roolissa on mahdollisuus luoda kestävä yhdyskuntarakennetta, joka lyhentää tehtäviä matkoja ja kannustaa valitsemaan kestävä kulkutavan. Kaupunkiympäristön palvelualueella päätetään myös investoinneista kestäviin kulkutapoihin ja joukkoliikennetarjonnasta sekä vaikutetaan autoilun sujuvuuteen ja houkuttelevuuteen. Palveluverkon suunnittelussa puolestaan tehdään valintoja toimintojen sijoittamisesta ja digitaalisten palveluiden tarjonnasta, jotka vaikuttavat suoraan liikkumistarpeeseen. Liikkumisen ohjauksella voidaan



tehostaa infrastruktuuriin tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia sekä tehdä jo olevia liikkumismahdollisuuksia tunnetuksi. Kaupunki on suuri työnantaja, jolla on mahdollisuuksia vaikuttaa sekä oman henkilöstön työmatkaliikkumiseen että verkostoitumalla muiden työnantajien kanssa olla suunnannäyttävä kestävä liikunnan henkilöstöpolitiikassa.

Tampere on jo tehnyt paljon kestävien kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseksi. Tampere on investoinut raitiotiehen, nostanut joukkoliikenteen palvelutasoa ja tiivistänyt kaupunkirakennetta ohjaamalla yli 80 % uusien asemakaavojen asunneliöistä joukkoliikennevyöhykkeelle ja keskuksiin. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita on kehitetty pitkäjänteisesti mm. väyläverkon ja talvikunnossapidon osalta. Raitiotieliikenteen käynnistymisen ja bussiliikenteen uudistuksen myötä joukkoliikenteen matkustajamäärä vuonna 2023 on kasvamassa 25 % vuoteen 2019 verrattuna. Kehyskunnista ja muualta Pirkanmaalta Tampereelle liikkumisen tueksi on lisätty lähijunavuoroja ja liityntäpysäköintiä.

Kuluvan valtuustokauden Hiilineutraalit tekoja -kehitysohjelma kannustaa kuntalaisia niin liikumis- kuin kulutustottumustenkin muutokseen kohti nykyistä kestävämpiä tapoja. Tätä työtä tehdään kolmessa eri profiilisessa kaupunginosassa.

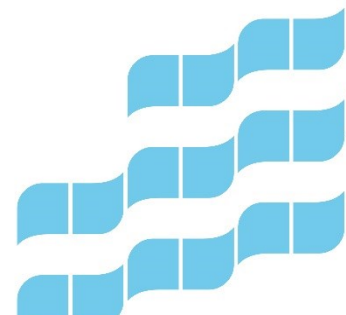
Kaikilla edellä kuvatuilla toimilla yhdessä on saatu käännettyä kestävä liikunnan kulkumuoto-osuuden kehitys nousuun. Muutos on kuitenkin niin hidas, että päästötavoitteeseen pääseminen edellyttää, että me kaikki teemme mahdolliset – pienetkin – liikumistapojen ja autoilutottumusten muutokset arjesamme.”

Mitä Tampereella täytyy tehdä lisää

”Kaupungin strateginen linjaus on ollut jo pitkään keskittää asumista ja työpaikkoja joukkoliikenneväylien varrelle sekä keskuksiin. Päätös raitiotien totutuksesta jatko-osineen on keskeisesti muuttanut kaupunkirakenteen kehittämistä. Keskustan ja aluekeskusten vahvistaminen sekä yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja sekoittuminen vaikuttavat suoraan kulkutapajakaumaan, koska se lyhentää matkoja ja mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen.

Kantakaupungin yleiskaavassa ja keskustan strategisessa yleiskaavassa on valtakunnallisestikin edistyskelpoisia määräyksiä kävelykeskustana kehitettävistä hitaan liikunnan alueista, pyöräliikenteen pääreitistä ja joukkoliikenteen laatukäytävistä. Kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma (SUMP) ja muut ohjelmat luovat pohjan kuntalaisten liikumistarpeiden täyttämiseksi kestävästi.

Seutuyhteistyönä on luotu suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen. Jotta joukkoliikenne on houkutteleva vaihtoehto useimmille asiakasryhmille, on kokonaismatka-ajan oltava riittävän lyhyt. Kokonaismatka-aikaa voidaan lyhentää ensisijaisesti vuoroväliä tihentämällä, tarjoamalla suoria yhteyksiä muihinkin keskeisiin matkakohteisiin kuin keskustaan sekä joukkoliikenteen etuustoimenpiteillä katuverkossa.



Joukkoliikenteen, palveluverkkosuunnittelun ja kaupunkisuunnittelun välillä tarvitaan tiivistä yhteistyötä, Esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutason vaikutus liikkumiseen ja joukkoliikenteen käyttöön riippuu siitä, miten palveluverkko ja kaupunkiympäristö tukevat joukkoliikenteen käyttöä ja kuinka kilpailukykyisiä matka-aika ja hinta ovat muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Myös kiinteistötasolla tulee kiinnittää huomiota kestävästä liikkumisesta edistäviin ratkaisuihin sekä uusissa että vanhoissa kohteissa.

Lisäksi tarvitaan yhteistyötä kansallisella tasolla, jotta sekä investointien että kasvavan joukkoliikenteen rahoittamista voidaan suunnitelmallisesti varmistaa tulevaisuuteen.

Ihmisen elämänkaaren aikana on tiettyjä herkkyyksia, jolloin liikkumisvalintoja pohditaan tavanomaista arkea perusteellisemmin. Näitä hetkiä ovat erilaiset muutokset esimerkiksi muutto uuteen kotiin, työpaikan vaihtaminen tai uuden harrastuksen aloittaminen. Tampereen voimakas kasvu mahdollistaa herkkyyksia hyödyntämisen, jos alueille annetaan alusta lähtien palvelulupaus myös liikkumispalveluiden suhteen kuten kestävästä liikkumisesta mahdollistavia ratkaisuja ja etenkin joukkoliikennepalvelua etupainotteisesti.

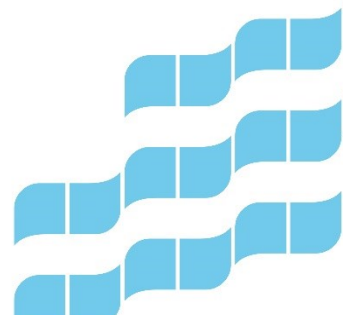
Kaupungin tulisi myös edistää osittaistakin liikkumismuutosta kestäviin kulkumuotoihin, jotta asukkailla ei olisi tarvetta valita autoilun ja kestävästä liikkumisen välillä, vaan he pystyisivät liikkumaan tilanteeseen sopivalla tavalla mahdollisimman kestävästi. Tätä varten tavoitteena onkin, että joukkoliikenteen liput on hinnoiteltu kilpailukykyisesti, että niiden ostaminen ja käyttäminen on helppoa ja että satunnaiseen tarpeeseen on tulevaisuudessakin tarjolla erilaisia yhteiskäyttöratkaisuja.

Liikenteen päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää myös autoilua koskevien toimenpiteiden toteuttamista. Autoilulla on jatkossakin merkittävä rooli liikennejärjestelmässä, mutta ympäristön ja väyläluokan tulisi vaikuttaa ratkaisuihin. Kaikkia katuja ei voida kehittää autokatuina eikä kaikkia matkoja kannata aina tehdä autolla. Autoilulle voisi määritellä selkeät kehittämistavoitteet ja rooli liikenneverkolla. Työssä tulisi tunnistaa toimenpiteet, joilla pakollinen ja tarpeellinen autoilu säilyy toimivana, ja tehdä valinnat autoliikenteen ehdoilla kehittävästä kaduista. Muita katuja voitaisiin kehittää tukemaan nykyistä paremmin kestävästä liikkumisesta.

Pysäköintiratkaisulla vaikutetaan sekä pysäköintimahdollisuuksiin että pysäköinnin hintaan. Pysäköintiratkaisuja ohjataan pysäköintipolitiikalla, jonka päivitys on parhaillaan käynnissä.

Pysäköintipolitiikan päivityksen yhtenä tavoitteena on muodostaa ennustettava näkymä sekä kadunvarisipsäköinnin että asukas- ja yrityspysäköintilupien hinnan kehitykseen keskipitkällä aikavälillä.

Liikkumistottumusten muutokseen tarvitaan myös infrastruktuurin ja liikkumispalveluiden kehittämisen lisäksi niiden käyttöä tukevaa kannustamista kestävästä liikkumisesta kasvatuksen, viestinnän ja markkinoinnin keinoin. Sitä tulisi lisätä kaikilla palvelualueilla ja yksiköissä osana omaa työtä sekä yhteistyössä



kuntalaisten, yritysten sekä seudullisten ja kansallisten toimijoiden kanssa. Asukkaiden ja yritysten kanssa yhteistyötä tekemään on käynnistetty Hiilineutraalit teot - kehitysohjelma.

Kaupungilla on 8 500 ihmisen työnantajana tärkeä rooli kestävien työmatkojen edistämässä yksin ja yhdessä muiden isojen työnantajien kanssa. Kaupunki voi halutessaan määrätietoisesti kehittää kestävään työmatkaliikkumiseen liittyviä kannusteita ja oman henkilöstön liikkumisen ohjausta. Keskeisiä keinoja olisivat esimerkiksi joukkoliikenne-edun joustavuuden lisääminen ja työsuohdepyöräedun käyttöönotto. Myös työsuohdeautopaikkojen tarjontaa voitaisiin uudelleenarvioida tarvepohjaisesti.”

4. Tarkastuslautakunnan arviointi normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta

Sivu 54, Normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautuminen

Tarkastuslautakunta: ”Tarkastuslautakunta selvitti kaupunkikonsernin varautumisen ajantasaisuutta kyselyllä syyskuussa 2022. Kyselyvastauksissa todettiin useita riskejä, joihin ei voida täysin varautua. Näihin kuuluvat mm. energiansaannin tai tietoliikenteen pitkät katkokset. Vastauksista ilmeni myös, että kaupungin varautuminen on vielä kesken väestönsuojelussa, kaupungin ja hyvinvointialueen toiminnan yhteensovittamisessa sekä henkilöstön jaksamisen turvaamisessa. Tarkastuslautakunnan mielestä on hyvä, että riskit ja keskeneräiset tehtävät on tunnistettu ja niitä koskevia suunnitelmia on jo laadittu. Tarkastuslautakunta suosittelee jatkamaan varautumista siihen, että häiriötilanteissa tai poikkeusoloissa kaupungin tehtävät pystytään hoitamaan mahdollisimman hyvin ja negatiiviset vaikutukset pystytään pitämään mahdollisimman pieninä.”

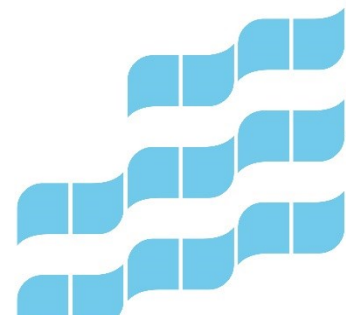
Lausuntoa pyydetään: **Miten varautuminen on edennyt?**

Lausunnon antaja: Riskienhallinta- ja turvallisuusjohtaja Jouni Perttula

Riskienhallinta- ja turvallisuusjohtaja Jouni Perttula:

”Tarkastuslautakunta selvitti kaupunkikonsernin varautumisen ajantasaisuutta kyselyllä syyskuussa 2022. Kyselyn jälkeen varautumisen kehittämistä on jatkettu määrätietoisesti niin kaupunkikonsernin sisällä kuin yhteistyössä paikallisten, alueellisten ja kansallisten kumppanien kanssa. Turvallisuus- ja varautumistyö onkin luonteeltaan sellaista, että yhteiskunnallista vaikuttavuutta saadaan aikaan vasta laajapohjaisen yhteistyön kautta.

Venäjän hyökkäyssodan vaikutusten tilannekuvaa on pidetty aktiivisesti yllä. Tilannekuvaa ja sen pohjalta tehtyjä varautumistoimia on käsitelty säännöllisesti johtoryhmissä. Kaupungin laajennetun johtoryhmän riskityöpajassa kaupunkitasoisiksi riskeiksi nousi varautumiseen liittyen laajamittainen maahantulo ja kyberturvallisuus. Varautumisen tason nostaminen ja toimintakyvystä huolehtiminen eri tilanteissa lisättiin kaupungin strategiseksi tavoitteeksi turvallisuuden rinnalle strategian puolivälitarkastelussa.

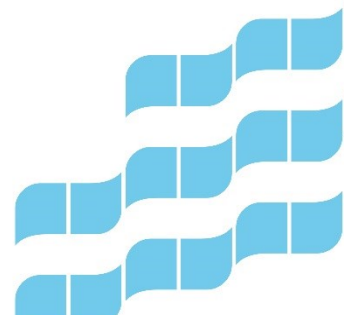


Mahdolliseen energiapulaan varauduttiin syksyn 2022 ja alkutalven aikana 2023 muun muassa kaupungin omalla energiasäästöohjelmalla. Varautumista eri pituisia energiakatkoja varten tehtiin riskienhallinta-, turvallisuus ja varautumistiimin (Rituva) koordinoimana konserniyksiköissä, palvelualueilla ja kriittisen infran yhtiöissä. Sähkökriittisiä kohteita tunnistettiin ja niiden jättämistä pois kiertävien sähkökatkojen alueilta suunniteltiin yhteistyössä Tampereen sähköverkon kanssa. Sisäistä ja ulkoista energiaviestintää tehostettiin ja omatoimista varautumista pyrittiin edistämään erityisesti viestinällisin keinoin. Sähkön saannin turvaaminen oli myös osana MM2023 jääkiekkokisoihin varautumista. Kaupungin riskienhallinta- ja turvallisuusjohtaja toimi koollekutsujana ja puheenjohtajana alueellisessa energianyrkissä, johon kutsuttiin toiminnan kannalta keskeiset toimijat. Energianyrkki kokoontuu seuraavan kerran lokakuussa 2023, jolloin arvioidaan tulevaa talvea ja tarvittavia varautumisen tehostamisen toimenpiteitä.

Väestönsuojeluvälineitä on kehitetty muun muassa isojen kalliosuojien käyttöönottosuunnitelman laatimisella ja väestönsuojien varusteiden kartoituksella ja puuttuvien varusteiden hankkimisella. Kalliosuojien perustarpeista on tehty jo aiemmin pitkän tähtäimen suunnitelma. Kaupungin omistamissa ja hallinnoimissa kiinteistöissä olevien väestönsuojien tilanteesta toteutettiin kysely syksyllä 2022. Selvityksen pohjalta tunnistettiin kehittämiskohteita muun muassa vastuisiin, suojissa tarvittavaan henkilöstöön ja heidän osaamiseensa, varusteisiin ja suunnitelmiin liittyen. Poikkeusolojen väestönsiirtoihin liittyvää evakuointisuunnittelua on jatkettu yhteistyössä Pirhan kanssa. Pääasiallinen vastuu evakuointien järjestämisestä on hyvinvointialueella ja kunta on sitten tukiroolissa esimerkiksi evakuointitiloihin liittyen. Sisäministeriö on parasta aikaa päivittämässä evakuointien suunnitteluun ja toimeenpanoon liittyvää ohjeistusta. Tampereen kaupunki on vastannut kokonaisuuteen liittyvään lausuntopyyntöön. Evakuointivälineitä tullaan edelleen kehittämään valmistuvan ohjeen linjausten pohjalta. Isojen kalliosuojien tilanteen aikaiseen johtamiseen liittyen on tekeillä opinnäytetyö Rituva-tiimin ohjauksessa. Opinnäytetyössä selvitetään väestönsuojissa tarvittavia palveluita, palveluiden tuottamista, tarvittavaa henkilöstöä, keskeisiä sidosryhmiä ja kokonaisuuden johtamista. Työn tuloksia tullaan hyödyntämään väestönsuojien liittyvän varautumisen kehittämisessä.

Yhteistyötä Pirkanmaan hyvinvointialueen ja kaupungin välillä on kehitetty monella eri tavalla. Turvallisuuden ja varautumisen yhteyshenkilöt ovat kokoontuneet säännöllisesti ja pitävät yhteyttä myös kokoontumisten ulkopuolella. Valmiussuunnittelua tehdään kiinteässä yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Pirhasta on nimetty sekä sosiaali- ja terveystoimen että pelastuslaitoksen edustaja kaupungin häiriötilanteiden johtoryhmään. Pirhan edustaja on mukana kaupungin organisaatioturvallisuuden ja varautumisen koordinaatioryhmissä. Tampereen kaupungin (Rituva) edustaja on mukana Pirhan valmiutta ja varautumista yhteensovittavassa ryhmässä. Alueellista riskiarviotyötä jatketaan syksyn 2023 aikana. Jatkotyössä pyritään keskittymään erityisesti uusiin tunnistettuihin uhkamalleihin sekä eri toimijoiden rooleihin ja vastuisiin muuttuneessa tilanteessa. Jo tehtyä ja jatkettavaa työtä hyödynnetään alueellisen varautumisen kehittämisessä.

Henkilöstön jaksamiseen ja kriisinkestävyteen liittyvää haastetta on pidetty säännöllisesti esillä. Henkilöstöyksikön työhyvinvointipäällikkö on riskienhallinnan, turvallisuuden ja varautumisen työryhmissä. Turvallisuuden ja



varautumisen tehtäviin on saatu ja käytetty aiempaa enemmän resursseja. Tilannekuvan ylläpitämiseksi ja toimintavalmiuden turvaamiseksi on ylläpidetty Rituvassa loma-aikojen sijaistuksia.

Rituva- tiimi on ollut mukana kansallisen varautumisen kehittämisessä. Rituva:n asiantuntemusta on hyödynnetty mm. valtiovarainministeriön järjestämässä keskustelutilaisuudessa, jonka aiheena oli kuntien varautuminen ja tehtävät poikkeusolojen kanssa. Yhteistyö kuuden suurimman kaupungin kesken on ollut tiivistä. Rituva on ollut aktiivisesti mukana myös Kuntaliiton koordinoimassa Turvallinen ja kriisinkestävä kunta -verkoston toiminnassa sekä verkoston ohjausryhmän jäsenenä. Strategia- ja kehittämissyksikön viestintätiimi on järjestänyt kriisiviestinnän koulutusta. Varautumisen menojen budjettia on kasvatettu. Kasvavia menoja tulee esimerkiksi väestönsuojien kunnossapidosta, väestösuojavarusteiden hankinnasta, pandemiaan varautumisen valmiusvarastoinnista, varavoimakoneesta ja Virve- puhelinten määrän kasvattamisesta.

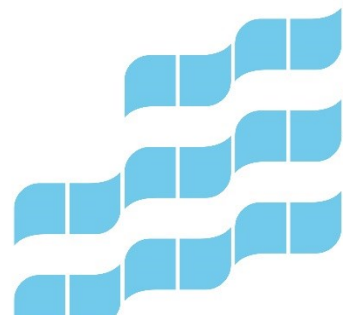
Kyberturvallisuuden kehittämisestä vastaa Tietohallintoyksikkö. Tietoturvallisuuden tasoa on kehitetty monin eri tavoin, kuten esimerkiksi suojauksia parantamalla ja henkilöstön osaamisen kehittämisellä. Seudun tietoturvapolitiikka on päivitetty.

Syksyllä 2023 jatketaan Venäjän hyökkäyssodan ja sen vaikutusten tilannekuvan ylläpitämistä. Kaupunki on hakeutunut Suojelupoliisin turvallisuusselvitysmenettelyn piiriin ja turvallisuusselvitysten tekemistä käynnistetään asteittain syksyn 2023 aikana yhteistyössä henkilöstöyksikön kanssa. Kaupungin turvaoppaita päivitetään parasta aikaa (turvaopas, matkustuksen turvaopas, uhka- ja väkivaltatilanteiden opas) ja Rituva toteuttaa jo perinteeksi muodostuneen turvallisuusviikon syyskuussa. Organisaatioturvallisuuden ja varautumisen koordinaatioryhmät (ryhmissä koko konsernin edustajat + ulkopuolisia jäseniä esim. Pirhasta) jatkavat säännöllistä työtä turvallisuuden ja varautumisen edelleen kehittämiseksi. Kaupunki osallistuu syyskuussa 2023 Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston järjestämään säteilyonnettomuuteen keskittyvään valmiusharjoitukseen. Tammi-kuussa 2024 toteutetaan 6. kaupunkien häiriötilanteiden johtoryhmien yhteinen valmiusharjoitus. Harjoitus suunnitellaan syksyn ja alkutalven 2023 aikana. Vartijapalvelusopimuksen kilpailutus on käynnissä. Muuttuneen turvallisuusympäristön kasvavia vaatimuksia huomioidaan myös vartijapalvelusopimuksen kilpailutuksessa ja sopimuksessa.”

5. Tarkastuslautakunnan arviointi aktiivipassista köyhyyden ehkäisytoimena

Sivu 62, Köyhyysohjelma

Tarkastuslautakunta: ”Merkittäviä köyhyyden ehkäisytoimia ovat olleet aktiivipassi, harrastusten mahdollistaminen kaikille yläkouluikäisille ja ruokapankin avustaminen. Kaupungin tavoite on saada yhteistyö hyvinvointialueen sosiaalitoimen kanssa toimimaan niin, että aktiivipassin käyttö voi jatkua Tampereella. Tarkastuslautakunta seuraa aktiivipassin jatkoa.”



Lausuntoa pyydetään: **Jatkuuko aktiivipassitoiminta?**

Lausunnon antaja: Sivistysjohtaja Lauri Savisaari, suunnittelupäällikkö Mika Vuori

Sivistysjohtaja Lauri Savisaari, suunnittelupäällikkö Mika Vuori:

”Köyhyystyöryhmä linjasi vuonna 2022, että osa aktiivipasseille myönnetystä määrärahasta siirretään ruoka-apuun. Vuonna 2023 toimintaan oli varattu 150 000 euroa. Aikaisemmin määräraha on vuosittain ylittynyt, mikä ei 2023 ole ollut enää mahdollista rahoituksen siirryttyä sosiaali- ja terveystalouden sivistyspalvelujen budjettiin. Jotta vähävaraiset tamperelaiset hyötyisivät aktiivipassista tarkoituksenmukaisesti, suunniteltiin yhteistyömenettely sivistyspalvelujen yhteisten palvelujen ja Pirkanmaan hyvinvointialueen (Pirha) sosiaalipalvelujen välille. Menettelyssä käsittelyprosessia kevennettiin hallintopäätösten osalta. Passeja on jaettu vuonna 2023 Pirkanmaan hyvinvointialueen sosiaalipalveluissa.

Aktiivipasseja jaettiin 1666 kpl vuonna 2023. Hakemuksia ei ole hylätty juuri lainkaan. Kriteerien ollessa väljät hylkäyksiä ei tarvinnut tehdä. Kuitenkin määrärahan ollessa kysyntään nähden pieni, ei passia voida myöntää kaikille hakijoille. Kysyntä on alati kasvavaa ja ilman mitään kriteerejä määrä nousee helposti tuhansilla. Tavoitteena on kohdentaa aktiivipassi jatkossa asukkaille, jotka osoittavat aktiivisuutta käymällä eri toiminnoissa, kuten yhdistysten toiminnoissa, yhteisökeskuksessa, harrastuksissa jne. Samalla toivotaan aktiivipassin toimivan erityisenä kannustimena käyttäjän lisäksi myös järjestöille, jotka tekevät yhteistyötä kaupungin ja Pirkanmaan hyvinvointialueen kanssa. Suunnitelmana on saada järjestöistä kumppaneita aktiivipassin jakajatahoiksi, mihin järjestötoimijat ovat jo jonkin verran osoittaneet kiinnostustaan. Tästä hyvänä mallina on Kaikukortti-yhteistyö ja -menettely. Prosessia kehitetään syksyn 2023 aikana. Tavoitteena on kokonaisuus, jossa yhtenä toimijana kaupungin lisäksi on edelleen Pirkanmaan hyvinvointialueen sosiaalipalvelut, mutta osa aktiivipasseista jaettaisiin myös kumppaneiksi tunnistettujen järjestöjen ja seurakuntien toimesta.”

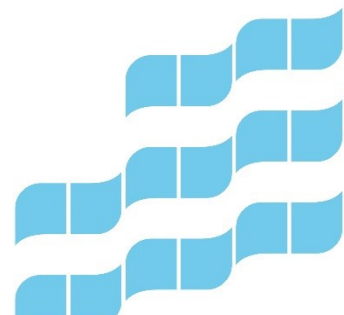
6. Tarkastuslautakunnan arviointi Tampereen vuokra-asunnot Oy:stä ja sen omistajaohjauksesta

Sivu 78. Tampereen Vuokra-asunnot Oy ja sen omistajaohjaus

Tarkastuslautakunta: ”Omistaja odottaa yhtiöltä kannattavaa kasvua, osingonmaksukykyä, markkinahintaista vuokraa sekä keskimäärin 100 uuden asunnon valmistumista vuosittain.

TVA Oy:n näkemyksen mukaan yhtiön tulisi saada vuokrata kaupungilta tontteja yhtiön strategian mukaisilta sijaan, jotta uusien asuntojen valmistumista koskevat tavoitteet saavutettaisiin.

Kaupungin konsernissa oli vuonna 2022 TVA Oy:n lisäksi Pirkanmaan Opiskelija-asunnot Oy, Vilusen Rinne Oy, Tampereen Vuokralatosaatiö ja Tampereen Kotilinnasaatiö, joiden kaikkien toimiala on asuntojen vuokraus. Kaupungin yleisten omistajapoliittisten linjausten mukaan samankaltaista toimintaa ei harjoiteta useissa eri yhtiöissä tai saatiöissä.”



Lausuntoa pyydetään: **Tarkastuslautakunta kysyy, ovatko omistajan tavoitteet osin ristiriitaisia?**

Lausunnon antaja: Liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja Arto Vuojolainen

Liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja Arto Vuojolainen:

”Kaupunki asetti tytäryhtiöille vuodelle 2022 toiminnallisia ja taloudellisia tavoitteita, jotka omistajaohjausyksikkö oli valmistellut kaupunginhallituksen konsernijaostolle ja joissa oli huomioitu kaupungin palvelualueiden johdon näkemykset sekä tytäryhtiöiden johdon kommentit. Kaupunginvaltuuston talousarvion hyväksymisen yhteydessä päättämät tavoitteet ohjaavat kunnan edustajia tytäryhteisöjen toimielimissä. Tavoitteet eivät kuitenkaan oikeudellisesti sido tytäryhteisöjä, vaan tavoiteasettelu on luonteeltaan välillistä, pääomistajan tahdon esiintuomista.

Tampereen Vuokra-asunnot Oy toimii yhtiöjärjestykseen kirjatun toimialan mukaisella tavalla. Tämä pitää sisällään lähtökohtaisesti markkinahintaisen vuokratason ja kaupungin asettamien tavoitteiden ja hyvän vuokratavan huomioimisen. Yhtiöjärjestyksen mukaan Tampereen Vuokra-asunnot Oy:n liiketoiminnan tarkoituksena on kehittää ja hallinnoida kiinteistöomaisuutta siten, että se kasvattaa yhtiön omistaja-arvoa ja maksaa omistajalleen vuosittain osinkoa.

Tampereen Vuokra-asunnot Oy:lle asetetut vuositavoitteet vastaavat yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaista toimintaa. Tavoitteiden mittarit ja niitä koskeva vaatimustaso (mm. osingon suuruusluokka, keskimääräinen uusien asuntojen valmistumismäärä) on asetettu yhteistyössä kaupungin ja yhtiön johdon kanssa. Vuositavoitteiden toteutuminen edellyttää yhtiöltä mm. monipuolista liiketalouden hallintaa, pitkän aikavälin suunnitteluosaaamista ja operatiivista tehokkuutta. Omistajaohjausyksikön arvion mukaan yhtiöllä on hyvät mahdollisuudet toteuttaa onnistuneesti pitkällä aikavälillä yhtiöjärjestyksen kirjauksia sekä kaupungin asettamia tavoitteita.

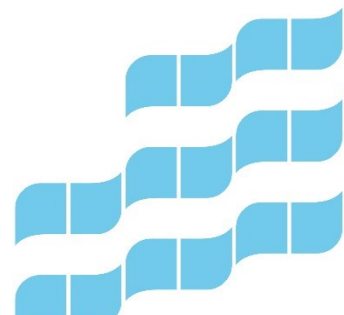
Omistajaohjauksen näkemyksen mukaan omistajan tavoitteet eivät ole ristiriitaisia, vaan toimivat tasapainossa yhtiöjärjestyksen kanssa sekä tukevat kaupunginhallituksen konsernijaoston hyväksymää omistajastrategiaa (Khkoja 23.2.2021 § 12, salassa pidettävä). Tavoitteiden toteumatasoja ja niiden painotuksia on kuitenkin tarpeen seurata ja arvioida vuosittain mm. osana yleistä taloussuhdannetta ja Tampereen asuntomarkkinoiden kehitystä erityisesti pidemmällä aikavälillä. Edellistä arvioidaan tavoiteasetantaprosessin yhteydessä sekä omistajaohjausyksikön ja yhtiön johdon säännöllisissä keskusteluissa. ”

Lausuntoa pyydetään: **Tarkastuslautakunta kysyy, pystyykö kaupunki tarjoamaan yhtiön rakentamisen edellytyksenä olevia tontteja, jotta keskimäärin 100 uutta asuntoa valmistuisi vuosittain?**

Lausunnon antaja: Kiinteistöjohtaja Virpi Ekholm

Kiinteistöjohtaja Virpi Ekholm:

”Tampereen vuokra-asunnot Oy:n toimitusjohtaja Marko Saloselta on saatu tieto, että strategian mukaiset sijainnit uusille asunnoille ovat hyvien liikenneyhteyksien ja palveluiden vaikutuspiirissä olevat alueet, mikä



tarkoittaa käytännössä Tampereen kantakaupunkia. Tällä alueella Tampereen kaupungilla on laajasti tonttitarjontaa ja kaupunkitasolla vuotuinen tavoite 100.000 k-m² asuinrakennusoikeuden asettamisen haettavaksi kaikille asuntotuottajille pystytään toteuttamaan.

Toimitusjohtaja Saloselta saadun tiedon mukaan yhtiön tonttivaranto on tällä hetkellä hyvä ja yhtiö kykenee korkoympäristö huomioiden toteuttamaan kaupungin sille asettamat tavoitteensa.

Kaupunki luovuttaa kaupunkikonsernin asuntoyhteisöille (osakeyhtiöt ja säätiöt) MAL-sopimuksen mukaisen kohtuuhintaisen asuntotuotantotavoitteen saavuttamiseksi rakentamiskelpoisia tontteja neuvottelumenettelyllä. Tampereen vuokra-asunnot Oy on edellä kerrotussa neuvottelumenettelyssä mukana ja näin kaupunki pyrkii varmistamaan, että omistajaohjauksen edellyttämä asuntotuotantotavoite on rakentamiskelpoisten tonttien saatavuuden osalta saavutettavissa.

Edellä kerrotun lisäksi Tampereen vuokra-asunnot Oy on aktiivinen hankekehittäjä, joka yhteistyössä kaupungin kanssa kehittää olemassa olevaa, kaupungin vuokramaalla sijaitsevaa, kiinteistökantaansa täydennysrakentamisen periaattein ja näin saa toteutettavakseen uutta rakennusoikeutta. Hyvä tällainen esimerkki on Hipposkylä, jonka täydennysrakentamisen Tampereen vuokra-asunnot Oy:n kanssa tehty kehittämissyhteistyö on mahdollistanut.

Tampereen vuokra-asunnot Oy voi myös hakea asuntorakentamiseen tarkoitettuja tontteja kaikille avoimissa hauissa samoin kriteerein kuin muutkin asuntoja toteuttavat yhtiöt ja yhteisöt. Yhtiö on hakenut ja saanut tontteja myös näissä edellä kuvatuissa kaikille avoimissa tonttihauissa ja toteuttanut luovutettaville tonteille edellytetyt rakentamisvelvoitteen kiitettävästi.”

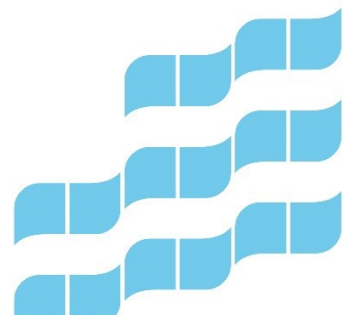
Lausuntoa pyydetään: **Tarkastuslautakunta kysyy, ovatko omistukset omistajapoliittisten linjausten mukaisia?**

Lausunnon antaja: Liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja Arto Vuojolainen

Liiketoiminta- ja rahoitusjohtaja Arto Vuojolainen:

”Omistajapoliittisissa linjauksissa valtuusto päättää milloin ja miksi kaupunki tuottaa jotain toimintaa yhtiömuodossa. Voimassa olevien linjausten mukaan samankaltaista toimintaa ei harjoiteta useissa eri yhtiöissä tai säätiöissä.

Tällä hetkellä konserniin kuuluvia vuokra-asumisen alalla toimivia organisaatioita ovat: Tampereen Vuokralatalsäätiö, Tampereen Vuokra-Asunnot Oy, Pirkan Opiskelija-asunnot Oy, Annalan Vuokra-Asunnot Oy sekä Vilusen Rinne Vuokra-Asunnot Oy. Näistä kaksi viimeksi mainittua ovat syntyneet Vilusen Rinne Oy:n kokonaisjakautumisen myötä. Tampereen Kotilinnasäätiö ei enää sääntömuutoksensa jälkeen kuulu konserniin.



Kullakin yhteisöllä on oma syntyhistoriansa ja vuosien aikana näissä on tapahtunut muutoksia. Mm. opiskelija- ja nuorisoasumisessa toimineet kolme eri yhtiötä yhdistyivät v.2017 alusta lukien Pirkan Opiskelija-Asunnot Oy:öön. Vilusen Rinne Oy jakautui v.2023 alusta lukien kahdeksi uudeksi yhtiöksi, mutta toimenpide tapahtui konsernijaoston päätöksen mukaisesti ja konsernijaosto on tietoisesti päättänyt toimenpidettä tukevasta omistajastrategiasta.

Tarkastuslautakunta on oikein kiinnittänyt huomiota melko laajaan yhtiökokonaisuuteen samalla toimialalla. On kuitenkin syytä huomioida, että säätiöille ei helposti ole tehtävissä mitään ja osakeyhtiöillä on jokaisella hieman eri profiili, niin asiakaskunnan, tavoitteiden kuin voitonjaonkin suhteen. Omistajaohjaus pyrkii konsernijaoston kanssa toteuttamaan mahdollisimman tiivistä konsernirakennetta valtuuston hyväksymien linjausten mukaisesti.”

