TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Bright Site!

# LAKELAND TAMPEREENSEUTU, TOIMINTAMALLI-SELVITYS OSA 3

Tampere
Kangasala
Lempäälä
Nokia
Pirkkala
Vesilahti
Ylöjärvi
Orivesi

FCG

# Sisällys


1. Johdanto ..... 4
2. Tiivistelmä ..... 5
3. Lähtökohdat ja tavoitteet ..... 6
   3.1. Lähtöaineisto ..... 6
   3.2. Ohjausryhmä ..... 6
   3.3. Veneilyseurat ..... 7
4. Tilannearvio ja tahtotila ..... 7
   4.1. Kuntakartoitus ..... 7
   4.2. Venesatamien hallinta ja ylläpito ..... 8
   4.3. Palvelutoiminta ..... 10
   4.4. Veneilyseurat ..... 11
   4.5. Talous ..... 11
5. Toimintamallien tarkastelu ..... 13
   5.1. Verkostomalli ..... 13
      5.1.1. Toiminnallisuus ..... 14
      5.1.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali ..... 14
      5.1.3. Vaikutukset ..... 15
   5.2. Vastuukuntamalli ..... 15
      5.2.1. Toiminnallisuus ..... 16
      5.2.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali ..... 16
      5.2.3. Vaikutukset ..... 16
   5.3. Yhtiömalli, kunnallinen ..... 17
      5.3.1. Toiminnallisuus ..... 17
      5.3.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali ..... 17
      5.3.3. Vaikutukset ..... 19
   5.4. Yhtiömalli, kaupallinen ..... 19
      5.4.1. Toiminnallisuus ..... 20
      5.4.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali ..... 20
      5.4.3. Vaikutukset ..... 20
6. Jatkotoimet ..... 21
   6.1. Soveltuva toimintamalli ..... 21
   6.2. Aikataulu ..... 22
   6.3. Talous ..... 23
   6.4. Toteutus ja toimenpiteet ..... 23

Liiteluettelo:

L1: Kangasalan haastattelu

L2: Lempäälän haastattelu

L3: Nokian haastattelu

L4: Oriveden haastattelu

L5: Pirkkalan haastattelu

L6: Tampereen haastattelu

L7: Vesilahden haastattelu

L8: Ylöjärven haastattelu

L9: Yhteenveto kunnille tehdyistä haastatteluista

L10: Veneseurojen vastaukset kyselyyn

L11: Verkostomallin kustannusarvio, tapaus 1

L12: Verkostomallin kustannusarvio, tapaus 2

L13: Verkostomallin kustannusarvio, tapaus 3

L14: Vastuukuntamallin talousarvio, tapaus 1

L15: Vastuukuntamallin talousarvio, tapaus 2

L16: Vastuukuntamallin talousarvio, tapaus 3

L17: Yhtiömalli, kaikki Tampereen kaupunkiseudun satamat yhtiöksi

L18: Venepaikkojen hintavertailu

Raportin laatija: FGG Suunnittelu ja tekniikka 20.7.2020

# 1.Johdanto

Tampereen kaupunkiseudun satamapalvelujen kehittämisen toimintamalli -toimeksiannon lähtökohtana on ollut selvittää erilaisten toimintamallien vaikutuksia ja arvioida niiden taloutta. Tarkastelukulmaksi on valittu satamainfra, ja kolme parhaaksi koettua toimintamallia. Mallit ovat verkostomalli, vastuukuntamalli sekä yhtiömalli.

Vesistöjen virkistyskäytölle ja siihen liittyville palveluluille on kasvavaa kysyntää. Kunnat haluavat vastata tähän kysyntään ja kehittää palvelujaan

Satamainfraan ja vesistöjen virkistyskäyttöön liittyvien toimintojen koetaan jäävän tiukan kuntatalouden jalkoihin, ja usein karsintalistalle. Tähän halutaan imagon ja arvostuksen nostoa. Tueksi kaivataan selkärankaa, johon nojata.

Työn pohjaksi on haastateltu kuntien edustajia, kuultu heidän kokemuksiaan ja arvioitaan tulevaisuuden näkymistä.

Toimintamalleille on laadittu talousarviot ja arvioitu vaikutuksia sekä liiketoiminnallista potentiaalia.

Selvitys on pyritty tekemään tiiviiksi kokonaisuudeksi, jossa pitäydytään satamainfrassa, mutta kuitenkin otetaan huomioon vesien virkistyskäyttö ja matkailulliset näkökohdat siinä määrin, kun ne ovat selvityksen aikana nousseet esille.

Työtä on ohjannut kuntien edustajista koostuva työryhmä, joka on kokoontunut arvioimaan selvitystä sen eri vaiheissaan, ja antanut kommentteja ja tarkennuksia alkuperäiseen työohjelmaan.

Raportti on jalostettu aiemmin laaditun raportin ”Lakeland PyhäNäsi -loppuraportti, 2018” pohjalta.

# 2. Tiivistelmä

Tampereen kaupunkiseutu runsaine vesistöineen tarjoaa mitä parhaat mahdollisuudet monipuoliselle vesistöjen virkistyskäytölle. Vesistöjen virkistyskäyttömahdollisuuksille on kasvava tarve.

Kuntien elinvoimarooli korostuu, palvelutarjontaa tulee lisätä muillakin kuin perinteisillä sosiaali-koulutus-terveydenhoito-päivähoito –sektoreilla. Vesien virkistyskäyttömahdollisuuksien lisääminen on alueellinen veto-/pitovoimatekijä. Asuinympäristön laatua arvostetaan.

*Kuva 1. Pirkkalan Pikku-Venetsia. Hyvin tehdyllä kotisatamalla on vetovoimaa.*

Venesatamat niihin liittyvine palveluineen ja oheistoimintoineen ovat olennainen osa vesistöjen virkistyskäyttöä.

Satamatoimintaa ja venepaikkojen ylläpitoa omana erillistoimintanaan ei nähdä kunnissa toimivana ratkaisumallina. Kunnissa onkin käynnissä useita kehittämishankkeita, joissa kytketään erilaisia vesistön virkistyskäyttöön, kuntoiluun, matkailuun ja erilaisiin palveluihin liittyviä toimintoja toisiinsa.

Satamainfraan ja vesistöjen virkistyskäyttöön liittyvien toimintojen koetaan jäävän tiukan kuntatalouden jalkoihin, ja usein karsintalistalle. Tähän halutaan imagon ja arvostuksen nostoa. Tueksi kaivataan seudullista selkänojaa, johon tukeutua.

Nykyinen seudullinen toiminta pohjautuu vähäiseen, löyhään verkostomaiseen yhteistyöhön, joka on vapaamuotoista, ja kaipaa voimakkaampaa ohjausta kuntien tahtotilan mukaisten päämäärien saavuttamiseksi.

Venesatamien infran ylläpitokustannukset katetaan venepaikkamaksuilla. Maksuilla katetaan osittain myös investointeja. Talouden seurannasta ei saada tarvittavia tunnuslukuja.

Verkostomallia tulee tiivistää ja valmistautua uuteen toimintamalliin, jossa kaupunkiseudun satamainfran hallinta tapahtuu keskitetysti, tavoitteellisesti ja johdetusti. Toimintatapa voisi olla kunnallinen yhtiö, joka toimii markkinaehtoisesti.

# 3. Lähtökohdat ja tavoitteet

Veneilyn ja vesistöjen virkistyskäytön kehittämisellä voidaan hyödyntää kaupunkiseudun vesistöjen tarjoamia mahdollisuuksia. Palveluille on kysyntää, mutta monipuolista, käyttäjien tarpeisiin sovitettua tarjontaa on niukalti. Vesillä liikkujat, retkeilijät ja matkailijat ovat kiinnostuneita järvisatamista ja niiden ympäristössä tuotettavista palveluista kokonaisuutena.

Tavoitteena on edistää erityisesti satamainfraan kohdistuvia kehittämistoimenpiteitä, sekä löytää seudullinen toimintamalli, jolla on taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset koordinoida yhteistyötä.

Toimeksiannon toteutuksesta vastasi FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy maalis-kesäkuun 2020 aikana. FCG STE:stä työhön osallistuivat satamien infrasuunnittelun asiantuntija Kari Hietala alueiden, elinkeinojen ja matkailun kehittämiseen erikoistunut asiantuntija Jaana Myllyluoma sekä tekniikan kandidaatti Johanna Sirviö.

## 3.1. Lähtöaineisto

Keskeisinä lähtöaineistoina ovat olleet:

- Lakeland PyhäNäsi -loppuraportti, 2018. Raportissa selvitettiin vaihtoehtoisia ja selkeitä seudullisia toiminta- tai organisaatiomalleja, joilla syksyllä 2017 valmistuneen Seutusatamat-hankkeen tavoitteita saadaan toteutettua.
- Kunnille ja veneilyseuroille tehdyt haastattelut
- Kaupunkien talousarviot

## 3.2. Ohjausryhmä

Työtä ohjasi Tampereen kaupunkiseudun infrapalvelujen työryhmä, ja tähän työhön erikseen koottu erillinen pienryhmä, jossa jäseninä olivat alkuvaiheessa puheenjohtajana Matti Joki, Tampereen kaupunki ja myöhemmin Milko Tietäväinen, Tampereen kaupunki, Päivi Nurminen, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Merja Saarilahti ja Sirkku Malviala, Kangasala, Tiia Levonmaa, Lempäälä, Mikko Nieminen, Nokia, Jouni Korhonen, Pirkkala, Tuomas Hirvonen, Vesilahti, Veli Salmi, Vesilahti, Jyrki Tanhuanpää, Ylöjärvi, Jari Ahjoharju, Visit Tampere ja Timo Nevala, Lempäälä.

Osana selvitystä kunnille tehtiin haastattelukierros. Haastatteluihin osallistuivat Kangasalalta Sirkku Malviala, elinympäristöjohtaja ja Merja Saarilahti, Kangasalan rakennuspäällikkö. Lempäälästä osallistuivat Timo Nevala, suunnittelupäällikkö ja Tiia Levonmaa, yhdyskuntajohtaja. Nokialta osallistui Mikko Nieminen, kaupunkikehitysjohtaja ja Orivedeltä Antti Jortikka, tekninen johtaja. Pirkkalasta osallistuivat Jouni Korhonen, yhdyskuntajohtaja ja Otto Sovelius, yhdyskuntalautakunnan puheenjohtaja. Vesilahdesta osallistuivat Valto Sorva, Vesilahden kunnanvaltuutettu ja Harri Vierikka, kunnan insinööri. Ylöjärveltä osallistuivat Jyrki Tanhuanpää, työmaapäällikkö, Timo Toivonen, kaupunginvaltuutettu, Pauli Piiparinen, kaupunkirakennejohtaja ja Ari Jokihaara, yhdyskuntatekniikan päällikkö.

## 3.3. Veneilyseurat

Veneilyseuroille osoitettuun kyselyyn vastasivat Kesäpäivän Pursiseura, Navigaatioseura, Nokian Veneilijät, Pirkkalan Pursiseura, Tampereen Pursiseura ja Vene-71.

# 4. Tilannearvio ja tahtotila

## 4.1. Kuntakartoitus

Kuntien nykytilaa selvitettiin haastatteluin ennalta laaditun kyselylomakkeen pohjalta. Kunnan edustajina tilaisuudessa olivat sekä virkamieskunnan että luottamuspuolen edustajat. Käydyt keskustelut antoivat hyvä kuvan kunnan näkemyksestä vesistöjen virkistystoiminnan kehittämiseen ja seutuyhteistyölle asetettujen odotusten suhteen.

Nykytilaa kartoitettiin kuntakohtaisin haastatteluin siitä,

- mitkä ovat kuntien tavoitteet kehittää vesistön virkistyskäyttöä,
- mitkä ovat niiden resurssit,
- kuinka kehittämisohjelman toimenpiteitä on viety eteenpäin,
- mitkä ovat olleet kehittämisen ensiaskelet ja
- mitkä ovat tavoitteet seutuyhteistyölle

Satamatoimintaa ja venepaikkojen ylläpitoa omana erillistoimintanaan ei nähdä kunnissa toimivana ratkaisumallina. Kunnissa onkin käynnissä useita kehittämishankkeita, joissa kytketään erilaisia vesistön virkistyskäyttöön, kuntoiluun, matkailuun ja erilaisiin palveluihin liittyviä toimintoja toisiinsa.

*Kuva 2. Lempäälä, Myllyranta. Vanhat laiturit kaipaavat tilalle uusia.*

Vesistöjen virkistyskäyttö nähdään tärkeänä kehittämiskohteena. Esille tulleita kohteita ovat mm:

- vierassatamat yhteyksineen muihin palveluihin
- omaehtoiset ja kaupalliset matkailureitit
- reittiliikenteen satamat
- veneenlaskuluiskat
- polttoaineen jakelu
- vuokravenetoiminta

Kehittämistoiminnassa otetaan ensiaskeleita. Verkostomalli koetaan hyvänä käynnistysvaiheen vaihtoehtona.

Satamainfraan ja vesistöjen virkistyskäyttöön liittyvien toimintojen koetaan jäävän tiukan kuntatalouden jalkoihin, ja usein karsintalistalle. Tähän halutaan imagon ja arvostuksen nostoa. Tueksi kaivataan selkärankaa, johon nojata.

## 4.2. Venesatamien hallinta ja ylläpito

Alueen kuntien toimintatavat venesatamien ja –paikkojen hallinnassa poikkeavat huomattavasti toisistaan.

Jokaisella kunnalla oli omat erityspiirteensä ja toisistaan poikkeavat lähestymistavat satamainfran ylläpitoon ja taloudelliseen panostamiseen.

*Kuva 3. Kangasala, Mobilia. Rakenteet vaativat jatkuvaa huoltoa.*

Ylläpidon menettelyissä voidaan erotella seuraavat pääpiirteet:

### Kaupallisten toimijoiden satamat

- Yleensä vierassatamiin liittyen
- Satamatoimintaa hoitaa palveluyritys, liittyen muuhun palveluun kuten matkailuun tai ravintolatoimintaan
- Liiketoiminnallisesti kannattavalta pohjalta

*Kaupallisia toimijoita ovat yleensä satamavarusteiden toimittajat, kuten Marinetek Oy*.

### Leasing-satamat

- Kaupallinen toimija omistaa sataman tai laiturit ja ylläpitää niitä
- Kunta maksaa leasing-vuosimaksun
- Kunta perii venepaikkamaksun

*Ylöjärven kunnan laiturit ovat Leasing-laitureita. Kunta perii laitureista venepaikkamaksut ja Leasing-yhtiö pitää laiturit kunnossa. Sopimuskauden pituus on 20 vuotta.*

### Kuntien omat satamat

- Kunta hoitaa kunnossapidon omana työnään
- Yleensä osana muuta yleisten alueiden ylläpitoa
- Osittain tai kokonaan ostopalveluna
- Kuluja katetaan venepaikkamaksuilla

*Tampereella satamien kunnossapito hoidetaan ostopalveluna. Nokialla kunnan oma infrapalvelut –yksikkö hoitaa venesatamien ylläpidon.*

### Veneseurojen tai yhteisöjen ylläpitämät satamat

- Kunta osallistuu taloudellisella tuella tai hankinnoilla
- Toimija perii venepaikkamaksut
- Kunnalle ei tuloutusta

*Lempäälän kunnalla ei ole ollenkaan omia venepaikkoja, vaan veneseurat ja yhteisöt järjestävät palvelun. Kunta tukee järjestöjen toimintaa pienellä rahallisella avustuksella.*

## 4.3. Palvelutoiminta

Venesatamiin liittyvät palvelut kytkeytyvät vierassatamiin. Kotisatamien palvelut ovat yleensä peruspalveluita kuten jätehuolto, septi, vesi ja sähkö.

Kartoituksessa todettiin nykyisellään seuraavat palvelut:

- ravintolat
- majoitus
- venevuokraus
- liikuntapaikat
- polttoaineen jakelu
- tanssilavat

Vesiliikenteen yhteyteen on tarjolla kaupallisia palveluita

- risteilytoiminta ja laivasatamat
- leirintäalueet
- venevuokraus
- talvisäilytys
- veneiden kuljetus
- venehuolto ja –myynti
- vetouistelukisat

Talvitoiminnan palveluita ovat

- talviuinti
- retkiluistelu

Venesatamien palvelukokonaisuuden kehittämisessä on tarkasteltava satamien lähiympäristön palvelut ja palvelukokonaisuudet ja –yhdistelmät. Tällaisia ovat bussi-laiva, laiva-polkupyörä, laiva-moottoripyörä ja laiva-juna –yhdistelmät.

Esille tulivat myös

- Kulttuuripalvelut
- Nähtävyydet
- Luonnonpuistot, luontoreitit
- Ohjelmapalvelut
- Välinevuokraus
- Elämyskohteet, kuten Särkänniemi

## 4.4. Veneilyseurat

Veneilyseuroille tehtiin kysely, jossa selvitettiin seurojen näkemyksiä muun muassa yhteistyöstä kunnan kanssa ja alueen veneilymahdollisuuksista. Kysely lähetettiin 12 seuralle ja vastauksia saatiin kuudelta seuralta. Seurat olivat pääosin sitä mieltä, että yhteistyö kuntien kanssa sujuu tällä hetkellä hyvin ja yhteistyötä halutaan tehdä jatkossakin. Toiveena kunnille monet seurat nostivat esiin tarpeen veneiden talvisäilytyspaikoille sekä tankkauspisteille.

Septityhjennyspisteiden parantaminen ja uusien pisteiden saaminen sekä vesipisteiden lisääminen nousivat myös kyselyssä esiin.

Seurojen näkemyksen mukaan veneilymäärät ovat kasvaneet ja kasvu jatkuu tulevaisuudessa. Retkiveneilyn määrä vähenee, mutta päiväveneilyn määrä kasvaa. Veneet ovat nykyään isompia ja ongelmaksi on muodostunut isommille veneille sopivien laiturien puute.

Veneilyseurat tekevät yhteistyötä muiden veneilyseurojen kanssa sekä alan järjestöjen ja liittojen kanssa. Joillain seuroilla oli myös yhteistyötä paikallisten alan yritysten kanssa sekä esimerkiksi vakuutusyhtiöiden kanssa.

## 4.5. Talous

Taloutta on tarkasteltu satamatoimintoihin vuosittain kuluneen ylläpitokustannuksen sekä saatujen venepaikkamaksujen kautta. Tilannetta voidaan tarkastella myös ottamalla huomioon investoinnit ja poistot. Kuntien venepaikkahinnoittelu perustuu nykyisellään ylläpitokustannusten kattamiseen.

Vierasvenepaikoista saatavat maksut jäävät niitä ylläpitäville yhteisöille.

Kustannukset ovat arvioita, koska kunnan kirjanpidossa näitä ei välttämättä ole eritelty. Ostopalveluiden ja oman työn osuutta ei myöskään ole eritelty.

Ylläpidon vuosikustannukset vaihtelevat 1 000 … 500 000 euroon.

| Kaupunki | Ylläpitokustannus [€] |
|---|---|
| Kangasala | 20 000 |
| Lempäälä | 2 000 – 5 000 |
| Nokia | Vaihtelevat ylläpitokustannukset |
| Orivesi | Ei säännöllisiä kuluja |
| Pirkkala | 8 000 – 12 000 |
| Vesilahti | 1 000 |
| Ylöjärvi | 30 000 |
| Tampere | 500 000 |

Kunnat näyttävät suurelta osin pitävän satamien ylläpitoa yleisten alueiden kunnossapitoon liittyvänä toimintana eivätkä hae liiketaloudellista kannattavuutta.

Menoja voidaan kattaa merkittävästi venepaikkamaksuilla. Maksun suuruus riippuu:

- sataman sijainnista
- venepaikan koosta ja -laadusta (poiju-, puomi-, kylki)
- varuste- ja palvelutasosta
- asetetusta katetavoitteesta

Venepaikkojen hinnat vaihtelevat kaupunkiseudussa 50 … 390 euroon.

Veneseurat ja muut yhteisöt ovat vaihtelevassa, mutta useissa kunnissa merkittävässä asemassa satamien ylläpidossa. Yleensä tämä merkitsee kunnalle säästöä, koska yhteisöt toimivat talkooperiaatteella, ja kulut ovat pieniä. Kunnilta tulee pientä rahallista ja materiaalitukea.

Laituritoimittajat tarjoavat alueella laitureita myös leasing-sopimuksilla, mikä poistaa suuren kertainvestoinnin tarpeen ja helpottaa laituripaikan hinnoittelua. Leasing-sopimukseen sisältyy yleensä ylläpito.

Taloudellisissa laskelmissa on käytetty seuraavia lähtöolettamuksia,

- laiturin käyttö-/poistoikä on 20 vuotta
- laituripaikkoja on yhteensä 2800
- poisto on 6% vuodessa

# 5. Toimintamallien tarkastelu

Toimintamalleja on tarkasteltu erilaisista näkökulmista:

Tarkasteltuja toimintamalleja ovat:

- verkostomalli
- vastuukuntamalli
- yhtiömalli

## 5.1. Verkostomalli

Kuntien välistä yhteistyötä on pyritty hoitamaan aiempien selvitysten suositusten mukaisesti verkostoitumalla.

Verkostomallissa satamainfran ylläpitoa jatketaan vallitsevan toimintatavan pohjalta kehittäen. Kunnat toimivat itsenäisesti.

Satamainfran ylläpito voi perustua

- kunnan omaan työhön
- puitesopimuksiin
- ostopalveluihin
- veneseurojen ja yhteisöjen ylläpitoon
- Leasing-toimintaan

tai näiden yhdistelmään.

Laituripaikat hinnoitellaan yhteisesti sovittujen periaatteiden mukaisesti.
Hankinnat ja ylläpito voidaan kilpailuttaa yhteisillä puitesopimuksilla.
Yhteistyötä tiivistetään niin kuntien kesken kuin kaupallisiin palveluiden tarjoajiin.

Toimintaa ohjaa ja koordinoi yhteinen työryhmä.

### 5.1.1. Toiminnallisuus

Tavoitteena on kehittää satamatoimintoja kuntien sopiman yhteisen verkostomaisen menettelyn kautta. Toiminta tehostuu kun voidaan tehdä yhteishankintoja. Myös osaaminen paranee, kun voidaan käyttää hyväksi laajemman piirin kokemusta.

Tarkoituksena on, että satamapalveluiden käyttäjän kannalta palvelu paranee mutta kustannukset eivät kuitenkaan nouse.

### 5.1.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali

Toiminnassa ei tavoitella liiketaloudellisesti kannattavuutta. Tavoitteena on saada katettua ylläpitokustannukset venepaikkamaksuilla. Investointikustannusta ei kateta tuloilla, koska se johtaisi venepaikkamaksujen huomattavaan nousuun.

Tarkasteltu on tehty kolmelle eri ylläpitotyypille

- venepaikat kunnan sekä veneseurojen ylläpitämiä
- venepaikat kunnan ylläpitämiä Leasingiin perustuen
- venepaikat veneseurojen ylläpitämiä

olettaen että saavutetaan 10 % keskimääräinen säästö toimintakuluissa, johtuen

- keskittämisedusta, saaduista määräalennuksista,
- toiminnan tehostumisesta ja
- osaamisen parantumisesta

Talousarviot on tehty kuntien antamien kustannustietojen pohjalta. Tyyppikuntaa ei kuitenkaan ole mainittu talousarviossa nimeltä.

Tulojen on oletettu pysyvän ennallaan. Pienveneiden rantapaikoista saatavat venepaikkamaksut ovat mukana tuloissa. Poiston suuruus on saatu laskemalla 6 prosenttia 20 vuoden investointikuluista.

Talousarviot on esitetty liitteillä 11-13.

Kustannuslaskennan perusteella toiminnasta jää katetta, jolla voidaan tehdä investointeja. Ainoastaan silloin, kun kunnalla ei ole omia vuokrapaikkoja, vaan veneseurat hoitavat satamia, toiminnasta ei jää katetta.

### 5.1.3. Vaikutukset

Vaikutuksia on arvioitu eri osapuolien kannalta. Verkosto on tietolähde.

| Osapuoli | + | - |
|---|---|---|
| Kunta | Osaaminen paranee, palvelujen hankinta helpottuu | Tarvitaan vastuuhenkilö, sitoo henkilöresurssia |
| Kuntalainen | Ympäristön viihtyvyys paranee | --- |
| Veneilijä | Palvelu paranee<br><br>Liikenne satamien välillä paranee | Venepaikan hinta voi nousta hieman |
| Veneseura | Kunnan tuki säilyy | --- |

Toimintaa voidaan tarkastella myös SWOT -nelikentällä

| Positiiviset | Negatiiviset |
|---|---|
| Mahdollisuudet:<br>- Yhteistyö tehostaa palvelua<br>- Toiminta on alueellisesti yhtenäistä | Uhat:<br>- Paikalleen jääminen, koska ei voimakasta kehittäjätahoa<br>- Vaarana eristäytyminen, koska ei sitovaa |
| Vahvuudet:<br>- Taloudellisesti riskitön<br>- Itsenäisyys säilyy kunnilla | Heikkoudet:<br>- Ohjaus ei ole keskitettyä<br>- Ei ole liiketoimintaa |

## 5.2. Vastuukuntamalli

Mallissa kunnat sopivat, että venesatamien infraan liittyvät tehtävät annetaan toisen kunnan hoidettavaksi yhden tai useamman kunnan puolesta.

Toisen kunnan tehtäväksi voidaan antaa:

- kunnossapito
- hankinnat ja kilpailutus
- venepaikkavuokraus
- palvelut

Ylläpito voi perustua erilaisiin yhdistelmiin kuten verkostomallissa.

Toimintaa ohjaa ja koordinoi vastuukunta sopimuksen pohjalta.

### 5.2.1. Toiminnallisuus

Satamainfraa hoidetaan kuntien keskinäisen palvelusopimusmenettelyn kautta.

Yhteisen satamainfran ylläpidosta vastaa osaava kunnallinen toimija ja hoidon tarjoaa palvelua tuottava yritys.

### 5.2.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali

Talousarviolaskelmat on esitetty liitteillä 14-16.

Toiminnan laskennallinen kate pienenee jonkin verran verrattuna verkostomalliin, koska vastuukunnalle syntyy kustannuksia, jotka jyvittyvät muille. Ero on kuitenkin marginaalinen, eikä poikkea merkittävästi kustannuksiltaan verkostomallista.

### 5.2.3. Vaikutukset

Vaikutuksia on arvioitu eri osapuolien kannalta. Vastuukunnalla on merkittävä ja vastuullinen rooli.

| **Osapuoli** | **+** | **-** |
|---|---|---|
| Kunta | Toiminta on ohjattua, henkilötyön määrä pienenee | Kustannus kasvaa |
| Kuntalainen | Ympäristön viihtyvyys paranee | Kustannus kasvaa |
| Veneilijä | Palvelu paranee | Venepaikan hinta<br>Palvelu |
| Veneseura | Kuntasuhde säilyy | Kunnan tuki voi lakata |

SWOT-analyysi:

| Positiiviset | Negatiiviset |
|---|---|
| Mahdollisuudet:<br>- Palvelu tehostuu<br>- Toiminta on alueellisesti yhtenäistä | Uhat:<br>- Kustannukset kasvavat<br>- Itsenäisyys vähenee |
| Vahvuudet:<br>- Toiminta on ohjattua<br>- Toimintaa seurataan | Heikkoudet:<br>- Imago ei kasva<br>- Ei ole liiketoimintaa |

## 5.3. Yhtiömalli, kunnallinen

Kuntien satamatoiminnan lähtökohtana on tuottaa peruspalveluita kuntalaisille. Satamainfra on kaupunkiseudulla toimintakuntoista, eikä merkittäviä investointitarpeita ole odotettavissa.

Venepaikoista peritään nykyisellään maksua, joka kattaa ylläpitokustannukset. Venesatamien käyttöaste on hyvä, ja vakaalla tasolla. Lähitulevaisuudessa venepaikkojen tarve kasvaa.

Toiminnan ympärille voidaan perustaa kunnallinen infrayhtiö, jonka perustajaosakkaina ovat Tampereen kaupunkiseudun kunnat. Yhtiö vastaa kaupunkiseudun kaikkien venesatamien infran ylläpidosta ja satamien kehittämisestä.

Toimintaa ohjaa ja koordinoi yhtiön hallitus ja yhtiökokous. Yhtiön toiminta perustuu liiketoimintasuunnitelmaan.

### 5.3.1. Toiminnallisuus

Satamainfran ylläpidosta vastaa kunnallinen yhtiö. Satamainfran hoidon/huollon tarjoaa palvelua tuottava yritys.

Veneseurat voivat edelleen hoitaa omia satamiaan yhtiöstä erillään. Veneseurat voivat myös ostaa palveluita yhtiöltä.

### 5.3.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali

Talousarvion pohjana ovat nykyiset kaupunkiseudun laituripaikat, joita on arvioitu oleva yhteensä 2800 venepaikkaa.

Tarkastelu on tehty olettaen, että henkilöstökustannukset supistuvat 25 % johtuen henkilöstön vähenemästä, kun siirrytään ostopalveluiden käyttöön,

ja lisäksi,

- kunnat luovuttavat satamat maa-alueineen yhtiön käyttöön sopimuksella
- laiturit säilyvät kuntien omistuksessa ja kunta perii niistä vuokraa
- yhtiön omaa henkilöstöä ovat osa-aikaiset toimitusjohtaja ja työpäällikkö
- vuokriin kuuluvat tilavuokrat ja laitureiden leasingmaksut
- yhtiön kunnossapitovastuu koskee vain venelaitureita ja venepaikkoja, ei muita rakenteita kuten rantamuureja
- laitureiden saavutettua käyttöikänsä ne poistuvat kuntien taseesta ja yhtiö korvaa ne leasing-laitureilla

Venepaikkoja arvioidaan olevan noin 2000 Tampereella ja 800 muilla kunnilla. Tampereen venepaikan keskimääräinen hinta on 300 euroa ja muilla kunnilla 100 euroa, jolloin vuokratuloiksi tällä hetkellä saadaan 680 000 euroa. Lisäksi rantapaikoista tuloa 100 000 euroa.
Uudessa yhtiössä venepaikkamaksut/tulot säilyvät ennallaan.

Menot supistuvat henkilöstömenojen alennuttua.

**Talousarvio, yhtiömalli** Kaikki kaupunkiseudun satamat yhtiöksi

| | Nykymalli | Uusi malli | Muutos [€] | Muutos [%] |
|---|---|---|---|---|
| Ylläpidon vuosikustannus [€] | 700 000 | 657 500 | -42 500 | |
| Vuotuinen investointi [€] | 600 000 | 20 000 | -580 000 | |
| Vuokratulot | 780 000 | 780 000 | 0 | |
| Muut tuet ja avust. | 0 | 0 | 0 | |
| **Tulot yht.** | 780 000 | 780 000 | 0 | 0% |
| Palkat ja palkkiot | 100 000 | 75 000 | -25 000 | -25% |
| Sivukulut | 30 000 | 22 500 | -7 500 | -25% |
| Henk.kulut yht | 130 000 | 97 500 | -32 500 | -25% |
| Palvelujen ostot | 400 000 | 420 000 | 20 000 | 5% |
| Vuokrat, Leasing | 0 | 100 000 | 100 000 | |
| Tarv., yms | 170 000 | 40 000 | -130 000 | -76% |
| Kaluston hankinta | 0 | 0 | 0 | |
| Poistot | 720 000 | 24 000 | -696 000 | -97% |
| **Menot yht.** | 700 000 | 657 500 | -42 500 | -6% |
| Toimintakate | 80 000 | 122 500 | 42 500 | 53% |

Taulukossa on arvioitu nykyistä kustannusrakennetta ja verrattu sitä tulevaan yhtiömallin kustannusrakenteeseen.

Nykymallissa toimintakate syntyy siitä, että vuosittaisia investointeja ei oteta laskennassa huomioon. Uudessa mallissa investoitu omaisuus jää kuntien taseeseen, ja yhtiö maksaa siitä vuokraa.

Yhtiöittämisellä voidaan saavuttaa merkittävää taloudellista etua, kun satamainfran kallein osa eli laituriomaisuus poistuu taseesta. Tavoitteena on, että pääomaa ei yhtiössä sidota laitureihin, vaan hankinta tapahtuu leasing-sopimuksilla. Kunnat tekevät laituriomaisuudestaan vuosittaiset poistoerät.

Myös tarvikehankintojen määrä vähenee, kun ylläpidon hoitaa huoltoyritys.

Ostopalvelut ovat jo käytössä ylläpidossa Tampereella, jonka osuus satamainfran määrästä alueella on suurin. Kilpailutettuihin ostopalveluihin siirtyminen lisää toiminnan tehokkuutta, kun kaikki alueellinen ylläpito on saman toimijan keskitetyssä hoidossa.

### 5.3.3. Vaikutukset

Vaikutuksia on arvioitu eri osapuolien kannalta. Yhtiö on selkeä kokonaisuus, jota on helppo kontrolloida ja ohjata.

| Osapuoli | + | - |
|---|---|---|
| Kunta | Vastuut selkeytyvät, kulurakenne avautuu | Kustannus voi kasvaa |
| Kuntalainen | Virkistyskäyttömahdollisuudet ja ympäristö viihtyisyys paranevat | Kustannus voi kasvaa |
| Veneilijä | Palvelut lisääntyvät ja paranevat | Venepaikan hinta voi nousta hieman |
| Veneseura | Jäsenmäärä voi kasvaa | Kunnan tuki voi loppua |

SWOT-analyysi:

| Positiiviset | Negatiiviset |
|---|---|
| Mahdollisuudet:<br>- Yhtiöjärjestys selkeyttää toiminnan<br>- Toiminta on ammattimaista ja osaavaa | Uhat:<br>- Alalla kilpailua<br>- Suhdanteet voivat muuttua |
| Vahvuudet:<br>- Osaaminen on vahvaa<br>- Taloudenpito on ohjattua | Heikkoudet:<br>- Kannattavuutta vaikea saavuttaa<br>- Toiminta on kapea-alaista |

## 5.4. Yhtiömalli, kaupallinen

Aleen satamista osa on jo nyt kehittynyt toiminnassaan monipuoliseksi palvelun tuottajaksi. Näissä satama sinänsä on vain osa kannattavaa liiketoimintaa, tai jopa niin, että liiketoiminta perustuu veneilijöiden käyttämään palveluun.

Toiminnan ympärille voidaan luoda kaupallinen yhtiö tai jopa useampia, jonka perustajaosakkaina ovat kaupalliset palvelun tuottajat. Osakkaiksi haetaan yksityisiä toimijoita, yhteisöjä ja kuntia. Yhtiö vastaa palvelusatamien infran ylläpidosta ja kehittämisestä.

Tällainen vapailla markkinoilla toimiva yhtiö voi kehittyä vain kuntien kannustamana ja voimakkaan kaupallisen toimijan aloitteesta.

Kunta voi tarjota satamaansa kaupalliselle toimijalle sopimuspohjaisesti, esimerkiksi määräaikaisella vuokrasopimuksella. Sopimista voi edeltää kilpailutus.

Toimintaa ohjaa ja koordinoi yhtiön hallitus ja yhtiökokous liiketoimintasuunnitelman pohjalta.

### 5.4.1. Toiminnallisuus

Palvelusatamien infran ylläpidosta vastaa kaupallinen yhtiö. Kunnat vastaavat edelleen kaikista omista venesatamistaan, jotka eivät kuulu yhtiöön.

Satamainfran hoito/huolto voi olla palveluyhtiön omaa toimintaa tai se voidaan ostaa toiselta palveluyritykseltä.

Veneseurat voivat edelleen hoitaa omia satamiaan yhtiöstä erillään. Malli hajauttaa toimintaa usealle eri taholle, ja edellyttää yhteisen verkoston luomista.

### 5.4.2. Talous ja liiketoimintapotentiaali

Mallille ei ole laadittu talousarviota.

Toiminta käynnistyy toimijoiden omasta aloitteesta kaupallisena toimintana markkinaehtoisesti.

### 5.4.3. Vaikutukset

Vaikutuksia on arvioitu eri osapuolien kannalta. Muutoksen vaikutus on merkittävä ja nostaa huomattavasti yhtiön palvelusatamien matkailullista arvoa. Sillä on mitä ilmeisimmin vesistön virkistyskäyttöä lisäävä vaikutus.

| **Osapuoli** | **+** | **-** |
|---|---|---|
| Kunta | Vesistön virkistyskäyttö lisääntyy, matkailupalvelut paranevat, verotulo kasvaa | Omat satamat ovat kilpailutilanteessa |
| Kuntalainen | Vesistön virkistyskäyttömahdollisuudet paranevat | Toiminta on kaupallista |
| Veneilijä | Palvelu monipuolistuu ja paranee | Venepaikan hinta voi vaihdella |
| Veneseura | Kiinnostavuus veneilyyn kasvaa | Kilpailutilanteessa vaaditaan investointeja |

SWOT-analyysi:

| Positiiviset | Negatiiviset |
|---|---|
| Mahdollisuudet:<br>- Tarjonnan monipuolistuminen<br>- Markkinat ovat kasvavat | Uhat:<br>- Trendit voivat muuttua nopeasti<br>- Toiminnan hajautuminen ja synerginan menetys |
| Vahvuudet:<br>- Liiketoimintasuunnitelman pohjalta<br>- Osaaminen on vahvaa | Heikkoudet:<br>- Infra vaatii jatkuvaa hoitoa ja aiheuttaa kustannuksia |

# 6.Jatkotoimet

Arviointi perustuu

- kuntien tahtotilaan ja haluun kehittää vesistön virkistyskäyttöä
- toimintamallien vaikutuksiin
- liiketoimintapotentiaaliin
- talousarvioihin

## 6.1. Soveltuva toimintamalli

Kuntien tahtotilana on lisätä vesistöjen virkistyskäyttöä ja monipuolistaa palvelutarjontaa.

Esitämme, että tavoitetilaksi asetetaan kunnallinen satamayhtiö, johon kuuluvat kaikki kaupunkiseudun venesatamat ja -paikat. Yhtiö voi parhaiten vastata kaupunkiseudun satamainfran kehittämistavoitteeseen kokonaisvaltaisesti. Yhtiö hoitaa toimintaa ammattimaisesti, talous on vahvasti hoidettua ja toiminta perustuu liiketoimintasuunnitelmaan. Tavoitteet on asetettu monipuolisen palvelutoiminnan tuottamiseksi ja vesistöjen virkistyskäytön lisäämiseksi. Mikään muu malli ei täytä kuntien tahtotilatavoitetta.

Veneseurat voivat jatkaa toimintaansa omina yhdistyksinään.

Valmistautuminen aloitetaan verkostomaisesti järjestäytymällä.

Verkostoa palvelee alkuvaiheessa kuntien keskuudestaan valitsema tai ulkopuolinen toimija, joka työskentelee yhdessä kuntien satamainfran ylläpidosta vastaavan henkilön kanssa.

Toimija kokoaa kaupunkiseudun sataminen kehittämistoimet vuosittain ja esittelee ne kuntien

yhteistyöryhmälle. Tavoitteena on kilpailuttaa yhteisiä puitesopimuksia satamien kunnossapito- ja investointihankintoihin.

Valmistelevalla työllä tähdätään kulu- ja tulorakenteen selvittämiseen sekä satama-/laiturivarusteiden inventointiin.

Satamien yhtiöittämisellä voidaan saavuttaa kaupunkiseudun kannalta parhaalla tavalla asetettu tavoite ja tahtotila.

## 6.2. Aikataulu

Verkostomainen valmisteluvaihe voidaan viedä läpi 3…4 vuodessa, joiden aikana saadaan riittävästi lähtötietoa yhtiön toiminnan käynnistämiseksi. Valmisteluvaiheeseen olisi syytä kytkeä toimija, joka tulee olemaan voimakkaasti mukana yhtiön käynnistämisessä.

Valmistelevaa työtä tarvitaan hallinnollisten asioiden selvittämisessä, kuten satama-alueiden maapohjien hallinnan luovutuksessa, laiturivuokrien hinnoittelussa ja liiketoimintasuunnitelman laadinnassa.

Jos valmistelu aloitetaan syksyllä 2020, voisi yhtiön toiminta käynnistyä vuosina 2023 – 2024 alla olevan vuosijaksotuksen pohjalta:

2020
Toimintamalliselvitys
Toimintamallin valinta
Kunnallinen päätöksenteko/toimintamallin hyväksyntä
Ohjausryhmän nimeäminen
Toimintasuunnitelman ja tarkennetun aikataulun laatiminen
Verkostoitumisen käynnistäminen

2021
Vastuutahojen ja -henkilöiden nimeäminen
Ulkoisen toimijan valinta
Verkostoitumisen käytännöistä sopiminen
Alueellisen satamainfran kartoitus, rajaus ja arvon määrittely
Maapohjien kartoitus ja alustava hinnoittelu
Liiketoimintasuunnitelman laadinnan käynnistäminen

2022
Verkostoitumisen vahvistaminen ja jalostaminen
Liiketoimintasuunnitelman laatiminen ja hyväksyntä
Esisopimuksen valmistelu, laadinta ja hyväksyminen

2023
Vuokrasopimusten laadinta
Hallinnan siirtojen valmistelu
Ostopalveluiden kilpailutus perustettavan yhtiön nimissä
Yhtiöjärjestyksen laadinta
Uuden satamajärjestyksen laadinta
Yhtiön rekisteröinnin valmistelu

2024 Yhtiön sisäinen organisointi
Yhtiön rekisteröinti
Ostopalveluiden sopimusten teko
Leasingsopimusten teko
Toiminnan käynnistäminen
Yhtiöjärjestyksen mukaisten hallintomenettelyjen käynnistäminen

## 6.3. Talous

Taloudelliseen laskentaan liittyy epävarmuustekijöitä, koska kuntien talousseurannasta ei ole eroteltavissa kaikkia kulueriä laskelmien lähtökohdaksi. Talousarvio on laadittu kunnilta saatujen kustannus- ja tulotietojen pohjalta.

Toiminta on nykyisellään, saatujen taloustietojen pohjalta, laskennallisesti katteellista, kun ei oteta huomioon investointikustannusta.

Yhtiömallissa voidaan toiminta saada katteelliseksi annetuin reunaehdoin. Reunaehtoja olivat maa-alueiden ja laitureiden hallinnan luovutus yhtiölle.

Yhtiömallissa taloudenpito on suunnitelmallista ja talouden tunnuslukuja seurataan.

## 6.4. Toteutus ja toimenpiteet

Ensisijaisesti tulee tarkastella venesatamien turvallisuutta ja lain asettamia vaatimuksia, kuten

- laiturirakenteiden ja kiinnityslaitteiden lujuus
- turvalaitteet
- vesisyvyys
- opastus ja ohjeistus

Venesataman haltija on vastuussa lainsäädännön edellyttämien turvatoimien riittävyydestä. Satamalle on oltava nimettynä sataman pitäjä.

Alla muutamia otteita lainsäädännöstä:

Venesatamien turvallisuuteen liittyen Valtioneuvoston asetuksen alusten lastauksen ja purkamisen työturvallisuudesta (633/2004) 22 §:n mukaan "Laiturilla on oltava vähintään 100 metrin välein oranssin värinen kelluvalla köydellä varustettu pelastusrengas, yläpäästään kannatustuella varustetut tikkaat ja pyöreäkärkinen varrellinen haka. Lisäksi laiturin reunassa on oltava laiturille johtavia varoitusvärillä maalattuja kiinteitä tikkaita, joiden yläpäässä laiturilla on kädensija."

Alusjätelain, jätelain ja ympäristönsuojelulain mukaisesti venesatamasta tulee laatia jätehuoltosuunnitelma. Sataman pitäjän on tiedotettava veneilijöille jätteiden oikeasta käsittelytavasta sekä ohjeistettava jätteenkeräilylaitteiden käytössä.

Jätehuoltosuunnitelmasta tulee käydä ilmi mitä jätejakeita satamassa vastaanotetaan ja lajitellaan, miten jätteitä säilytetään ja minne ne kuljetetaan. Jätteiden vastaanotossa, keräyksessä, varastoinnissa ja hyödyntämisessä on otettava huomioon sataman kokoluokka ja satamaa käyttävät alustyypit. Jätehuoltosuunnitelmaa ei tarvitse tehdä alle 50 venepaikan huvivenesatamista.

*Kuva 4. Lempäälä, Myllyranta. Opastetaulu.*

Venesatamien ja niiden ympäristön ulkonäköä voidaan kohentaa kustannuksiltaan pienillä toimenpiteillä kuten

- laitureiden puuosien käsittely
- kulkuväylien pinnoitus kivituhkalla tai asfaltilla
- istumapenkkien laitto laitureille tai niiden tuntumaan
- istutuksilla

Alueen venesatamiin tehdyn tutustumiskäynnin yhteydessä huomattiin puutteita niin turvallisuudessa kuin visuaalisessa vaikutelmassa.