



LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTON SIJOITTAMISSELVITYS

Tarkastelun kohteena pääkaupunkiseutu, Kouvola ja Kuopio sekä meriturvallisuuden osalta Kotka

TEKNISET TARKISTUKSET TEKEMÄTTÄ

5.3.2009

Net Effect Oy

Maarit Vuorela, Petri Uusikylä, Elina Vaittinen, Henna Harju, Antti Eronen

Sisälllys

1. Johdanto.....	3
1.1 Selvitystehtävä.....	3
1.2 Organisaatiokuvaukset.....	4
1.3 Kohdepaikkakuntien kuvaukset.....	9
2. Selvityksen toteuttaminen	14
3. Tulokset.....	19
3.1 Toiminnalliset vaikutukset	19
3.2 Alueelliset vaikutukset	22
3.2.1 Alueen ominaisuudet.....	22
3.2.2 Organisaation vaikutus alueeseen.....	25
3.3 Taloudelliset vaikutukset	29
3.3.1 Henkilöstökustannukset.....	29
3.3.2 Toimitilakustannukset.....	30
3.3.3 Matkakustannukset	33
3.4 Henkilöstöön liittyvät vaikutukset	37
4. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen – vaikutusten arvioinnin yhteenveto.....	42
Lähteet	46

1. Johdanto

1.1 Selvitystehtävä

Toimeksianto koskee liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisselvitystä. Ilmailuhallinnon, Rautatieviraston, Ajoneuvohallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnot yhdistetään yhdeksi liikenteen turvallisuusvirastoksi, joka aloittaa toimintansa suunnitellun mukaisesti 1.1.2010 alkaen. Tämän selvityksen kohteena ovat mahdollisen sijoittamisen toiminnalliset vaikutukset, taloudelliset vaikutukset, alueelliset vaikutukset sekä henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset. Tarkastelu kohdentuu pääkaupunkiseudun lisäksi vaihtoehtoihin sijoituspaikkakuntiin Kouvola ja Kuopio sekä meriturvallisuustoimintojen osalta Kotka.

Vaikutuksia tarkastellaan seuraavassa taulukossa esitettyjen vaikuttavuusalueiden mukaisesti hyödyntäen samanaikaisesti valtiovarainministeriön toimeksiannosta tehtyä vaikutusarviointikehikkoa keskeisine kysymyksineen. Mitattavina tekijöinä ovat taloudelliset, toiminnalliset, alueelliset ja henkilöstöön liittyvät vaikutukset.¹

Taulukko 1. Keskeiset selvityskysymykset

Keskeiset selvityskysymykset
<p>Toiminnalliset vaikutukset</p> <ol style="list-style-type: none">1. Tukeeko alueellistaminen organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista?2. Tukeeko alueellistaminen organisaation toiminnan tarpeellista uudistamista?3. Onko alueellistamisen kautta saavutettavissa mittakaavaetua?4. Edistääkö alueellistaminen yhteistyötä oman hallinnonalan tai muiden hallinnonalojen keskeisten toimintojen kanssa?5. Laadullinen arvio: Mikä on alueellistamisesta seuraava ratkaisevin muutos suhteessa ydintoimintoihin?
<p>Alueelliset vaikutukset</p> <p>A. Alueen ominaisuudet</p> <ol style="list-style-type: none">1. Onko alue toiminnon kannalta riittävän hyvin saavutettavissa maanteitse, raideliikenteen avulla tai lentämällä?2. Onko alue perhetaseeltaan positiivinen ja sosiaaliselta ja kulttuuriselta pääomaltaan riittävän vetovoimainen? <p>B. Organisaation vaikutus alueeseen</p> <ol style="list-style-type: none">3. Edistääkö toiminnon alueellistaminen kohdealueen osaamisklusterin kehittymistä?4. Kasvattaako alueellistaminen alueen aluetaloutta? <p>5. Laadullinen arvio aluetekijöistä</p>
<p>Taloudelliset vaikutukset:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Muuttaako organisaation alueellistaminen henkilökustannuksia organisaatiossa ja hallinnonalalla siirtymävaiheen jälkeen?2. Miten alueellistaminen vaikuttaa toimitilakustannuksiin?3. Miten asiakkaiden ja henkilöstön matkakustannukset muuttuvat alueellistamisen myötä?4. Miten alueellistaminen vaikuttaa organisaation muihin kustannuksiin (ICT, teknologia, työvälineet jne.)?5. Laadullinen arvio: tukevatko taloudelliset vaikutukset sijoituspäätöstä, ylittävätkö kielteiset tekijät myönteiset?

¹ Alueellistamisen käsikirja. Valtiovarainministeriö 25/2008.

Henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset

1. Mikä on henkilöstön siirtohalukkuus?
2. Tukeeko alueellistaminen toiminnon kannalta riittävän osaamisen omaavan työvoiman saatavuutta organisaation tehtäviin tulevaisuudessa?
3. Miten alueellistaminen vaikuttaa henkilöstön osaamistasoon?
4. Voidaanko ei-siirtyvä nykyinen henkilöstö sijoittaa muihin tehtäviin nykyisellä työssäkäyntialueella?
5. Laadullinen arvio

Muut aineistosta esille nousevat keskeiset alueellistamisen vaikutukset

Raportti on laadittu siten, että johdantoluvussa kuvataan kukin liikenteen turvallisuusviraston muodostava organisaatio sekä sijoittamisselvityksen kohdepaikkakunnat yleiskuvauksen muodossa. Luvussa kaksi on esitelty selvityksen eteneminen sekä hyödynnetyt aineistot ja menetelmät. Luvussa kolme esitetään keskeisimmät tulokset selvitysaineiston pohjalta. Tulokset käydään lävitse sijoittamisen toiminnallisten vaikutusten, alueellisten vaikutusten, taloudellisten vaikutusten sekä henkilöstöön kohdistuvien vaikutusten osalta. Yhteenveto tuloksista esitetään luvussa neljä.

1.2 Organisaatiokuvaukset

Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on suunniteltu muodostettavan kaksi uutta virastoa taloudellisten ja prosessietujen saavuttamiseksi: Ilmailuhallinto, Rautatievirasto ja Ajoneuvohallintokeskus sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto on suunniteltu yhdistettäväksi yhdeksi liikenteen turvallisuusvirastoksi sekä Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus ja osa Merenkululaitoksesta yhdistetään Väylävirastoksi. Toimintojen uusissa virastoissa on suunniteltu alkavan 1.1.2010. Lähtökohtaisesti Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöä toimii jo alueilla, siten Merenkululaitoksen 36 henkeä (meriturvallisuus) ovat alueille sijoitettuna.²

Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmä² on raportissaan nostanut esille sekä liikenteen turvallisuusviraston että väyläviraston perustamisesta aiheutuvia hyötyjä ja haittoja sekä mahdollisia riskejä.³ Hyötyinä on nostettu esiin erityisesti erikoistuneiden virastojen tarjoamat mahdollisuudet sekä työntekijöille että asiakkaille. Työntekijöiden näkökulmasta on nostettu esiin mahdollisuus kehittyä monialaosaajaksi tai syventää yhteen liikennemuotoon keskittyvää asiantuntemusta. Myös virastojen tukipalveluiden yhdistäminen tuo mukanaan prosessihyötyjä keskittämisen ja tehostamisen myötä. Myös nykyisten väylävirastojen yhdistämisellä nähdään palvelutason laadun parantamismahdollisuuksia, jos koko virastolle annetaan tehtäväksi väylien kehittämisen ja ylläpidon lisäksi huolehtia liikennejärjestelmän tehokkaasta toiminnasta sekä siihen liittyvästä tietopalvelusta. Muita esiin nostettuja etuja ovat rahoituksen tasapainottaminen, julkisen liikenteen ja väyläverkoston yhteistyön sujuvoittaminen, liikenteen turvallisuusviraston osalta erityisesti turvallisuuden kehittäminen ja ympäristöhaittojen torjunta.

Toimintaan kohdistuneina riskeinä puolestaan mainitaan pätevän ja erikoistuneen henkilöstön siirtyminen pois uusien virastojen palveluksesta, hyötyjen toteutumatta jääminen, käynnistymiseen liittyvät ongelmat, sekä mahdolliset lakien ja asetusten muuttamisista aiheutuvat haasteet toiminnalle. Lisäksi aluehallinnon uudistus, siirtyminen ELYn toimintakentän alle samanaikaisesti lisää haasteita ydintoimintojen toteuttamisen kannalta. Lisäksi riskinä on yhteen sovittava eri virastojen toimintakulttuurit ja kulkumuotojen tarkastelu.

² Ylijohtaja Juhani Tervalalta saatu muistio 13.2.2009.

³ Liikennehallinnon virastouudistus. Väli raportti: uudistuksen periaatteet, virastouudistuksen johtoryhmä 13.10.2008.

Ilmailuhallinto

Suomen ilmailuviranomainen Ilmailuhallinto on aloittanut toimintansa 1.1.2006. Ilmailuhallinto on itsenäinen liikenne- ja viestintäministeriön alainen 130 henkilön virasto, joka hoitaa Ilmailulaitokselle aiemmin kuuluneet viranomaistehtävät. Ilmailuhallinto tulee siirtymään osaksi liikenteen turvallisuusvirastoa 1.1.2010. Ilmailun väyläpalvelujen (lennonvarmistus- ja lentoasemapalvelut) pääasiallista tuottajaa Suomessa, valtion liikelaitos Ilmailulaitos Finaviaa, ei olla virastouudistuksessa liittämässä osaksi väylävirastoa.

Ilmailuhallinto vastaa lentoturvallisuudesta ja siviili-ilmailun viranomaistehtävistä. Ilmailuhallinto antaa lakeja ja asetuksia täydentävät kansalliset ilmailumääräykset ja ohjeet, myöntää organisaatioiden, henkilöiden, laitteiden, järjestelmien yms. ilmailussa tarvitsemat toimiluvat, lupakirjat ja hyväksynät, valvoo ilmailua ja ilmailun toimijoita, ylläpitää ilmailuun liittyviä rekistereitä, kerää ja analysoi tietoja lento-onnettomuuksista, vaaratilanteista ja poikkeamista sekä tuottaa ilmailun tilastot.

Ilmailuhallinnon toimintakulut katetaan veronluonteisella lentoliikenteen valvontamaksulla. Maksu peritään lentoasemien pitäjiltä. Osan Ilmailuhallinnon rahoituksesta muodostavat asiakkailta kerättävät suoritemaksut. Pieni osa rahoituksesta (5 %) tulee valtion budjetista.

Ilmailu on luonteeltaan kansainvälistä, joten ilmailun turvallisuuden ja toimivuuden edistämiseksi valtioiden sopimat yhteiset säännöt ovat merkittäviä. Ilmailuhallinto osallistuu kansainvälisten ilmailujärjestöjen toimintaan ja niissä tapahtuvaan normityöhön ja tuo näissä esiin suomalaisen ilmailun erityispiirteitä ja -tarpeita. Kansainväliset normit on saatettu perinteisesti Suomessa voimaan kansallisilla laeilla, asetuksilla ja määräyksillä. Nykyään valtaosa ilmailun lainsäädäntötoimivallasta on siirtynyt Euroopan yhteisölle. Suurin osa yhteisön ilmailulainsäädännöstä on suoraan sitovia asetuksia. Tämän seurauksena viranomaistehtävissä valvonnan rooli korostuu yhä enemmän.⁴

Taulukko 2. Ilmailuhallinnon henkilöstön koulutustausta 2008 mukaan⁵

Koulutustaso	Yhteensä	Prosenttia %
Perusaste	7	5 %
Keskiaste	46	35 %
Alin korkea-aste ⁶	20	15 %
Alempi korkeakouluaste	17	13 %
Ylempi korkeakouluaste	34	26 %
Tutkijakoulutusaste	3	2 %
Tuntematon	6	5 %

⁴ www.ilmailuhallinto.fi

⁵ Ilmailuhallinnosta saadut tiedot 13.1.2009

⁶ <http://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutus/001-2007/5513.html>

Alin korkea-aste: teknikko, tietotekniikka ja tietoliikennetekniikka, sähkötekniikka, automaatiotekniikka, konetekniikka, kuljetustekniikka jne.

Kaikki yhteensä	133	100 %
-----------------	-----	-------

Rautatievirasto

Rautatieviraston keskeisenä tehtävänä on valvoa ja kehittää rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteen toimivuutta sekä valmistella normeja. Rautatievirasto perustettiin 1.9.2006, koska Euroopan Unionin rautatieturvallisuudsdirektiivissä edellytetään, että jokaiseen jäsenvaltioon perustetaan erillinen virasto valvomaan rautateiden turvallisuutta. Viraston on oltava itsenäinen ja riippumaton rataverkon haltijasta ja rautatieliikenteen harjoittajista. Rautatievirasto toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Suurin osa rautatieviraston tehtävistä siirtyi Ratahallintokeskuksesta.

Rautatievirastossa työskentelee noin 40 rautatieturvallisuuden ammattilaista. Virasto myöntää rautatieyrityksille turvallisuustodistukset ja rautatiejärjestelmän osajärjestelmien käyttöönottoluvat ja ylläpitää rautatiekalustorekisteriä. Virasto toimii myös rautatiealan sääntelyelimenä. Lisäksi virasto hoitaa rautatiehenkilöstön kelpoisuus- ja koulutusasioita. Rautatievirasto valvoo rautatiealalla toimijoiden toimintaedellytysten tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä ja ratkaisee mahdolliset riidat.

Rautatievirasto tekee tiivistä yhteistyötä Euroopan rautatieviraston, Euroopan komission ja muiden EU:n jäsenvaltioiden turvallisuusviranomaisten kanssa.⁷

Taulukko 3. Rautatieviraston henkilöstön koulutustausta 2008 mukaan⁸

Koulutustaso	Yhteensä	Prosenttia %
Perusasteet	0	0%
Keskiaste	14	36%
Alin korkea-aste ⁹	0	0%
Alempi korkeakouluaste	6	15%
Ylempi korkeakouluaste	18	46%
Tutkijakoulutus	1	3%
Kaikki yhteensä	39	100 %

Ajoneuvohallintokeskus

Ajoneuvohallintokeskus AKE on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluva hallinto-, palvelu- ja informaatiokeskus. AKE:n tehtäviin kuuluvat mm. ajoneuvojen ja niiden osien hyväksyminen, ajoneuvojen rekisteröinti ja vuotuinen verotus, katsastustoiminnan valvonta, kuljettajantutkintojen järjestäminen, ajokorttien rekisteröinti ja ajoneuvoliikenteen tietopalvelu.

AKEn toiminnan tärkeimmät päämäärät ovat ajoneuvoliikenteen turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen sekä luotettavan rekisteritiedon hallinta ja tarjoaminen erilaisiin tarpeisiin. AKEn toiminnan on

⁷ www.rautatievirasto.fi

⁸ Rautatievirastolta saadut kirjalliset tiedot 26.1.2009

⁹ <http://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutus/001-2007/5513.html>

Alin korkea-aste: tekniikka, tietotekniikka ja tietoliikennetekniikka, sähkötekniikka, automaatiotekniikka, konetekniikka, kuljetustekniikka jne.

arvioitu vähentävän tieliikennekuolemia 300 vuosittain.¹⁰ Toiminta rahoitetaan verotustoimintaa lukuun ottamatta palveluiden käyttäjiltä kerätyillä varoilla. Palvelumme on hinnoiteltu kattamaan vain niistä syntyvät kustannukset; ainoastaan tietojen myynti on liiketaloudellisesti hinnoiteltua. AKE:n vuotuinen budjetti on 88 miljoonaa euroa, lisäksi AKE kerää vuotuista ajoneuvoveroa noin 700 miljoonaa euroa. AKE:n palveluksessa on noin 230 henkilöä.

AKE:n toimintamalli perustuu vahvasti sopimuskumppaneiden käyttöön ja laajoihin valtakunnallisiin tietojärjestelmiin. AKE:n palvelutuotannosta on ulkoistettu 80 prosenttia ja sopimuskumppaneita on yli 500. Ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmä ATJ sisältää tiedot 4,9 miljoonasta ajoneuvosta ja 3,5 miljoonasta ajokortista. Tietojärjestelmien ylläpito on monien liikenneturvallisuuksien edellytys, esimerkiksi liikennevalvontaa on mahdotonta suorittaa ilman AKE:n ajantasaisia rekisteritietoja. Ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän uudistus on parhaillaan meneillään ja valmistuu vuonna 2011.¹¹

Taulukko 4. Ajoneuvohallintokeskuksen henkilöstön koulutustausta 19.1.2009 mukaan¹²

Koulutustaso	Yhteensä	Prosenttia %
Perusasteet	33	16 %
Keskiaste	61	29 %
Alin korkea-aste ¹³	24	11 %
Alempi korkeakouluaste	39	18 %
Ylempi korkeakouluaste	54	26 %
Tutkijakoulutus	0	0 %
Muu tai tuntematon koulutus	1	0 %
Kaikki yhteensä	212	100 %

Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto

Merenkululaitoksen tärkein tehtävä on kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen toimintaedellytysten kehittäminen ja turvaaminen. Merenkululaitos vastaa alusturvallisuudesta, alusten ja satamarakenteiden turvatoimista sekä veneilyn turvallisuudesta ja niiden valvonnasta Suomessa. Tarkastuksilla ja katsastuksilla pyritään siihen, että maamme vesillä liikennöivät laivat samoin kuin niitä palvelevat satamat täyttävät asetetut vaatimukset. Lisäksi Merenkululaitos määrittää alusten miehityksen, myöntää laivaväen pätevyyskirjat ja -todistukset sekä pitää merimiesrekisteriä.¹⁴ Merenkululaitoksen luotsausyksikkö erkani vuoden 2004 alussa Merenkululaitoksesta ja ryhtyi toimimaan itsenäisenä valtion Luotsausliikelaitoksena.¹⁵ Merenkululaitoksessa työskentelee yhteensä 757 henkilöä eri puolilla Suomea.

Merenkululaitos jakaantuu virastouudistuksen yhteydessä kahteen osaan siten että ns. väylätoiminnot siirretään osaksi väylävirastoa ja meriturvallisuustoiminnot osaksi liikenteen turvallisuusvirastoa.

¹⁰ Ajoneuvohallintokeskuksen haastattelu 13.1.2009

¹¹ www.ajoneuvohallintokeskus.fi

¹² Ajoneuvohallintokeskukselta saadut kirjalliset tiedot 26.1.2009

¹³ <http://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutus/001-2007/5513.html>

Alin korkea-aste: tekniikka, tietotekniikka ja tietoliikennetekniikka, sähkötekniikka, automaatiotekniikka, konetekniikka, kuljetustekniikka jne.

¹⁴ www.merenkululaitos.fi

¹⁵ www.finnpilot.fi

Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto pitää sisällään luotsauksen viranomais- ja alusliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät sekä alusrekisterin ylläpitämisen.¹⁶

—

¹⁶ Liikennehallinnon virastouudistus. Väliraportti: uudistuksen pääperiaatteet 13.10.2008

Taulukko 5. Merenkululaitoksen henkilöstön (koko henkilöstön ei pelkästään meriturvallisuustoiminnot) koulutustausta 2007 henkilöstöraportin mukaan¹⁷

Koulutustaso	Yhteensä	Prosenttia %
Perusaste/ei tietoa	110	15 %
Keskiaste	244	32 %
Alin korkea-aste ¹⁸	154	20 %
Alempi korkeakouluaste	165	22 %
Ylempi korkeakouluaste	81	11 %
Tutkijakoulutusaste	3	0 %
Kaikki yhteensä	757	100 %

1.3 Kohdepaikkakuntien kuvaukset

Pääkaupunkiseutu

Pääkaupunki muodostuu Helsingistä ja kolmesta Helsingin lähiseudun kaupungista Espoosta, Vantaasta ja Kauniaisista. Pääkaupunkiseutu sijaitsee Uudenmaan maakunnassa Etelä-Suomen läänissä. Helsingissä asukkaita on 574 579, Espoossa 241 589 ja Vantaalla 195 448 ja Kauniaisissa 8 550.¹⁹ Yhteensä asukkaita pääkaupunkiseudulla on 1 020 166.

Helsingissä työikäisten (15–64-vuotiaat) osuus kaupungin väestöstä on 72,1 %, Espoossa 69,9 %, Vantaalla 70,7 % ja Kauniaisissa 62,7 %. Alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä on Helsingissä 13,7 %, Espoossa 20 %, Vantaalla 18,7 % ja Kauniaisissa 20 %. Yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä on Helsingissä 14,2 % Espoossa 10,2 %, Vantaalla 10,6 % ja Kauniaisissa 17,3 %.²⁰

Helsingin yliopisto on maan suurin ja monitieteisin yliopisto. Tiedekuntia on yksitoista. Tutkinto-opiskelijoita on 38 400. Helsingin yliopistossa on seuraavat tiedekunnat: teologinen tiedekunta, oikeustieteellinen tiedekunta, lääketieteellinen tiedekunta, humanistinen tiedekunta, matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta, käyttäytymistieteellinen tiedekunta, valtiotieteellinen tiedekunta, maatalous-metsätieteellinen tiedekunta, eläinlääketieteellinen tiedekunta, biotieteellinen tiedekunta ja farmasian tiedekunta.

Helsingissä toimii Suomen suurin kauppakorkeakoulu, jossa opiskelijoita on noin 4000.²¹ Lisäksi Helsingissä toimivat Kuvataideakatemia, Sibelius-akatemia, Ruotsinkielinen kauppakorkeakoulu, Maanpuolustuskorkeakoulu, Taideteollinen korkeakoulu ja Teatterikorkeakoulu.²²

Espoossa on teknillinen korkeakoulu, jossa on neljä eri tiedekuntaa: Elektroniikan, tietoliikenteen ja automaation tiedekunta, Informaatio- ja luonnontieteiden tiedekunta, Insinööritieteiden ja arkkitehtuurin

¹⁷ Merenkululaitokselta saadut kirjalliset tiedot 19.1.2009

¹⁸ <http://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutus/001-2007/5513.html>

Alin korkea-aste: teknikko, tietotekniikka ja tietoliikennetekniikka, sähkötekniikka, automaatiotekniikka, konetekniikka, kuljetustekniikka jne.

¹⁹ www.vaestorekisterikeskus.fi

²⁰ www.stat.fi

²¹ www.hse.fi

²² www.hel.fi

tiedekunta sekä Kemian ja materiaalitieteiden tiedekunta. Teknillisessä korkeakoulussa on noin 15 000 opiskelijaa.

Pääkaupunkiseudulla toimii Metropolia ammattikorkeakoulu ja Laurea ammattikorkeakoulu. Metropolia ammattikorkeakoulussa on noin 14 000 opiskelijaa. Metropolia Ammattikorkeakoulun neljä koulutusala ovat tekniikka ja liikenne, sosiaali- ja terveysala, liiketalous sekä kulttuuri.²³ Laurea ammattikorkeakoulussa on noin 8 000 opiskelijaa. Sen suurimmat koulutusalat ovat yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala, sekä sosiaali-, terveys-, ja liikunta-ala.²⁴

Helsingissä palvelujen työpaikkojen osuus on 85,7 %, Espoossa 79,7, Vantaalla 78 % ja Kauniaisissa 90 %. Jalostuksen työpaikkoja Helsingissä on 13,3 %, Espoossa 18,9 %, Vantaalla 20,8 ja Kauniaisissa 7,7 %. Alkutuotannon työpaikkoja Helsingissä on 0,2 %, Espoossa 0,2 %, Vantaalla 0,4 % ja Kauniaisissa 0,6 %.²⁵

Pääkaupunkiseutu on maan suurin kaupungistunut alue, ja on talouden, hallinnon ja tieteen osalta maan tärkein keskus. Useimmat suuryritysten pääkonttorit sijaitsevat pääkaupunkiseudulla. Myös useat valtionhallinnon yksiköt sijaitsevat pääkaupunkiseudulla.

Vantaalla sijaitsee Suomen päälentorasema Helsinki-Vantaa. Pääkaupunkiseudun palveluja on hajautettu aluekeskuksiin. Näitä aluekeskuksia on yhteensä yhdeksän: Helsingissä Itäkeskus ja Malmi, Vantaalla Tikkurila ja Myyrmäki, sekä Espoossa Tapiola, Leppävaara, Espoon keskus, Matinkylä ja Espoonlahti. Helsingin veroprosentti vuodelle 2009 on 17,5 %, Espoon 17,5 %, Vantaan 18,5 % ja Kauniaisten 16 %.²⁶

Kouvola

Kouvola on noin 90 000 asukkaan kaupunki Kymenlaaksossa Etelä-Suomen läänissä. Kouvola yhdistyi vuoden 2009 alussa Anjalankosken, Elimäen, Valkealan, Jaalan ja Kuusankosken kanssa yhdeksi kunnaksi. Kouvola tuli kuntaliitoksen myötä Suomen 10. suurin kaupunki. Työikäisten (15–64-vuotiaat) osuus Kouvolan väestöstä on 66,9 %, alle 15-vuotiaiden osuus on 13,1 % ja yli 64-vuotiaiden osuus on 20,0 %.²⁷

Kouvolassa suurin osa työpaikoista on palvelujen työpaikkoja, niiden osuus kaikista työpaikoista on 77,8 %. Alkutuotannon työpaikkojen osuus on 0,8 % ja jalostuksen työpaikkojen osuus on 20,5 % työpaikoista. Kouvola veroprosentti vuodelle 2009 on 19 %.²⁸

Kouvolassa toimii Kymenlaakson ammattikorkeakoulun eri toimipisteitä. Opiskelijoita Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa on noin 4000. Ammattikorkeakoulun painopisteet ovat: logistiikka, terveyden edistäminen ja kansainvälinen liiketoiminta. Lisäksi voi opiskella kulttuurialaa, luonnontieteiden alaa, luonnonvara- ja ympäristöalaa, sosiaali-, terveys- ja liikunta-alaa, yhteiskuntatieteiden sekä liiketalouden ja hallinnon aloja.²⁹

²³ www.metropolia.fi

²⁴ www.laurea.fi

²⁵ www.stat.fi

²⁶ www.helsinginseutu.fi

²⁷ www.stat.fi

²⁸ www.kunnat.net

²⁹ www.kyamk.fi

Kouvolan seudulla toimii myös useita tutkimusyksiköitä kuten:

- Helsingin yliopiston koulutus- ja kehittämiskeskuksen Palmenian Kotkan ja Kouvolan yksiköt
- Maretarium, riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos
- Merikotka Kotkassa: Merikotka on meriturvallisuuden- ja liikenteen tutkimuskeskus.
- Lappeenrannan teknillisen yliopiston Kouvolan toimipisteessä on kolme professuuria (tietoyhteiskunnan teknologiat, rautatielogistiikka ja teknologialähtöiset liiketoimintainnovaatiot)³⁰

Kymenlaakson menestys perustuu metsäteollisuuden ja liikenteen osaamiseen sekä Venäjän lähialueen tarjoamiin mahdollisuuksiin. Kymenlaakso on mukana kolmessa osaamiskeskusohjelmahankkeessa ja –klusterissa, jotka ovat digitaaliset sisällöt, (Kouvolan kasarminmäen osaamiskeskus), Forest Industry Future ja Meriklusteri (Merikotka/Turun yliopisto).³¹ Kymenlaakson maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelmassa painopistealueina mainitaan teknologiaklusterit, logistiikkaklusteri, turvallisuusklusteri, osaamisen kehittämisperusta, ympäristöosaaminen, asuminen/vapaa-aika, kuluttaja- ja henkilökohtaiset palvelut. Turvallisuusklusteri koostuu seuraavista osa-alueista: turvallisuuden hankeohjelma: kuljetusketjujen riskienhallinta, terveysturvallisuus/tapaturmatieto, innosafe -turvallinen kunta.³²

Kouvola on Helsinki–Pietari -radan ja Savonradan risteyskohta. Kouvolaan onkin kehittynyt tärkeä rautateiden tavarakuljetuksen keskustermiinaali, jota tukemaan on perustettu rautatielogistiikan osaamis- ja tutkimuskeskus Innorail Kouvola.³³

Palvelujen työpaikkojen lisäksi Kouvolan merkittäviä työllistäjiä ovat kuljetusliiketoiminta sekä paperi- ja tehdassuunnittelun huippuosaamisyritykset.

Kouvolan suurimmat työllistäjät ovat³⁴:

- Kouvolan kaupunki, 5 900 työpaikka
- Puolustusvoimat, 1 260 työpaikkaa
- Osuuskauppa Ympäristö, 850 työpaikkaa
- UPM-Kymmene, 800 työpaikkaa
- VR-yhtiöt, 800 työpaikkaa

Myös hallinnon työpaikkoja on runsaasti, sillä Kouvolassa on mm. Kouvolan Hovioikeus, Kymen Sotilasläänin Esikunta, Kaakkois-Suomen hätäkeskus sekä Kaakkois-Suomen TE-keskus, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, Kaakkois-Suomen maanmittauslaitos ja tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri. Tulevaisuutta rakennetaan rautatie- ja turvallisuustoimialan klustereiden sekä metalli-, viestintä- ja kieliosaamisen varaan.³⁵ Kouvolan kunnallisveroprosentti vuodelle 2009 on 19.

³⁰ Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehtoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2009

³¹ www.kymenlaakso.fi

³² Kymenlaakson maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma 2008–2009

³³ www.kouvola.fi

³⁴ Tieto saatu kirjallisena Kouvolan kaupungilta 17.2.2009

³⁵ www.kouvola.fi

Kotka

Kotka on 54 700 asukkaan kaupunki Kymenlaakson maakunnassa Etelä-Suomen läänissä. Työikäisten (15–64-vuotiaiden) osuus Kotkan väestöstä on 65,8 %. Alle 15-vuotiaita Kotkassa on 14,9 % väestöstä ja yli 64-vuotiaita 19,3 % väestöstä.³⁶

Palvelujen työpaikkojen osuus kaikista Kotkan työpaikoista on 71,3 %. Jalostuksen työpaikkojen osuus on 27 % ja alkutuotannon 0,9 %. Kotkan kunnallisveroprosentti on 19,5.

Kotkassa toimii Kymenlaakson ammattikorkeakoulun toimipisteitä. Opiskelijoita Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa on noin 4000. Ammattikorkeakoulun painopisteet ovat: logistiikka, terveyden edistäminen ja kansainvälinen liiketoiminta. Lisäksi voi opiskella kulttuurialaa, luonnontieteiden alaa, luonnonvara- ja ympäristöalaa, sosiaali-, terveys- ja liikunta-alaa, yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon aloja.³⁷

Kotkassa sijaitsee poikkitieteellinen merenkulkualan ja meriturvallisuuden tutkimuskeskus Merikotka. Tutkimuskeskittymä yhdistää alan johtavien yliopistojen ja korkeakoulujen toimintaa. Merikotkan vahvuutena on poikkitieteellinen lähestymistapa merenkulun tutkimukseen. Tutkimuskeskuksen perustana on kolmen professorin ja tutkimusjohtajan johtamat tutkimusryhmät, jotka kuuluvat hallinnollisesti Helsingin yliopistoon, Kymenlaakson ammattikorkeakouluun, Teknilliseen korkeakouluun ja Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukseen.³⁸

Kotkassa on vahva perusteollisuus sekä Suomen toiseksi suurin vientisatama Helsingin sataman jälkeen. Logistiikan lisäksi Kotkan kasvavia aloja ovat kauppa ja palvelut.³⁹

Kotkan suurimmat työllistäjät 1.1.2008 olivat:

- Kotkan kaupunki, 3 526 työpaikkaa
- Kymenlaakson sairaanhoitopiiri/Kotka, 920 työpaikkaa
- Steveco Oy, 728 työpaikkaa
- Stora Enso Oyj Kotka, 701 työpaikkaa

Kuopio

Kuopio on 91 964 asukkaan kaupunki Pohjois-Savon maakunnassa Itä-Suomen läänissä. Työikäisten (15–64) osuus Kuopion väestöstä on 69 %. Alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä on 15,7 % ja yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä on 15,3 %.⁴⁰

Kuopion elinkeinoelämässä painopiste on siirtymässä entistä enemmän kohti modernia yritystoimintaa. Erityisesti panostetaan informaatio- ja hyvinvointiteknologiaan. Perinteisemmästä teollisuudesta puu- ja elintarviketeollisuus ovat tärkeimpiä ja myös matkailulla on suuri merkitys Kuopion taloudelle. Palvelusektori on Kuopion suurin työllistäjä.⁴¹ Palvelun työpaikkojen osuus kaikista Kuopion työpaikoista on 79,9 %. Jalostuksen työpaikkojen osuus on 17,2 % ja alkutuotannon työpaikkojen osuus on 2,0 %.¹⁴ Kuopion kunnallisveroprosentti on 18,75.

³⁶ www.stat.fi

³⁷ www.kyamk.fi

³⁸ www.merikotka.fi

³⁹ www.kotka.fi

⁴⁰ www.stat.fi

⁴¹ www.kuopio.fi

Kuopion seudulla osaamisen painopiste on suuntautunut lääkeosaamiseen, hyvinvointiin, koneenrakennus- ja muoviosaamiseen, turvallisuuteen, ICT- ja ympäristöosaamiseen. Kuopion alueella toimii yliopisto ja ammattikorkeakoulu, jotka tukevat näiden alojen osaamista alueella.⁴²

Kuopion yliopistossa opiskelee 6 500 opiskelijaa. Kuopion yliopistossa on viisi tiedekuntaa: farmaseuttinen tiedekunta, informaatioteknologian ja kauppatieteiden tiedekunta, luonnontieteiden ja ympäristötieteiden tiedekunta, lääketieteellinen tiedekunta ja yhteiskuntatieteellinen tiedekunta sekä tiedekuntiin rinnastettava biokeskus, A. I. Virtanen -instituutti.⁴³

Lisäksi Kuopiossa toimii Sibelius-Akatemia, pelastusopisto ja CMC – siviilikriisihallintakeskus. Erikoistumista tukevia tutkimuslaitoksia Kuopiossa on Mediteknia (Kuopion yliopiston alainen kliininen tutkimus, lääkekehitys ja -tutkimus, ravinto- ja terveystutkimus sisältäen geriatrisen tutkimuksen), Kansanterveyslaitoksen toimipaikka, Eläinlääkintä- ja elintarviketutkimuslaitos, Ilmatieteenlaitos, Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskuksen tutkimusasema (Maaninka), Geologian tutkimuskeskuksen toimipaikka, Ympäristöterveyslaboratorio, VTT:n yksikkö, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen toimipaikka ja Hevostietokeskus.⁴⁴

Savonia-ammattikorkeakoulussa ja Kuopion humanistisessa ammattikorkeakoulussa voi opiskella useilla eri koulutusaloilla. Näitä koulutusaloja ovat mm. kulttuuri, luonnonvara- ja ympäristöala, luonnontieteet, matkailu-, ravitsemis- ja talousala, sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala, tekniikka ja liikenne, yhteiskuntatieteet, liiketalous ja hallinto ja viittomakieli.⁴⁵

Kuopion seudun osaamiskeskus on mukana neljässä kansallisessa klusteriohjelmassa: Elintarvikekehitys, HealthBIO - terveyden bioteknologia, hyvinvointi ja ympäristöteknologia. Aluekeskusohjelmien tavoitteina ovat alueen kilpailukyvyyn ja elinvoiman lisääminen, kansainvälistymisvalmiuksien parantaminen, kaupunkiseutujen yhteistyön sisällön kehittäminen ja toimintatapojen ja innovaatioiden kehittäminen hyvinvointipalveluissa. Seutuyhteistyökokeilun tavoitteena on kuntien yhteistyön ja uusien toimintatapojen sekä päätöksentekorakenteiden ja menetelmien kehittäminen.⁴⁶

Kuopion suurimmat työnantajat 1.1.2008 olivat:⁴⁷

- Kuopion kaupunki, 5 905 työpaikkaa
- Kuopion yliopistollinen sairaala, 3 898 työpaikkaa
- Kuopion yliopisto, 732 työpaikkaa
- Osuuskauppa Peeässä, 734 työpaikkaa
- Savon koulutuskuntayhtymä, 706 työpaikkaa

Julkisen sektorin toimijoista Kuopiossa toimii Pohjois-Savon liitto, Pohjois-Savon TE-keskus, Pohjois-Savon ympäristökeskus, Itä-Suomen ympäristölupavirasto, Savo-Karjalan tiepiiri, Itä-Suomen hovioikeus, hallinto-oikeus ja käräjäoikeus, Savo-Karjalan verovirasto ja KELA:n Itä-Suomen aluekeskus.

⁴² Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehdoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2009

⁴³ www.uku.fi

⁴⁴ Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehdoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2009

⁴⁵ www.savonia.fi/amk

⁴⁶ www.kuopio.fi

⁴⁷ www.kuopio.fi

2. Selvityksen toteuttaminen

Selvityshanke on toteutettu 1.12.2008–9.3.2009 välisenä aikana. Selvitysaineistona on hyödynnetty Liikenteen turvallisuusviraston muodostavien organisaatioiden (Ilmailuhallinto, Rautatievirasto, Ajoneuvohallintokeskus, Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminto) toimintaa ja taloutta koskevaa kirjallista aineistoa, erityisesti Tilastokeskuksen sekä työ- ja elinkeinoministeriön tilastoja, avaininformanttien teemahaastatteluita, sähköistä kyselyä organisaatioiden henkilöstölle ja keskeisimpien sidosryhmien edustajille sekä aluekuulemistilaisuuksia, jotka pidettiin erikseen Kouvolassa ja Kotkassa sekä Kuopiossa. Lisäksi alueille on lähetty sidosryhmäkyselyä vastaava kysely. Seuraavassa taulukossa on esitetty työvaiheittain hankkeessa hyödynnetyt aineistot ja menetelmät.

Taulukko 6. Selvityshankkeessa hyödynnetyt aineistot ja menetelmät

Työvaihe	Tavoite	Ajoitus 2009
Kirjallisen ja tilastollisen aineiston kerääminen ja analysointi.	Muodostaa yleiskuva selvityskohteesta sekä kerätä informaatiota hankkeen jatkototeuttamisen tueksi.	Viikoilla 1-10
Organisaatioiden laajennettujen johtoryhmien ryhmähaastattelut. Sisällön analyysi. Lista haastatelluista henkilöistä on raportin liitteenä.	Kerätä laadullista informaatiota mahdollisen sijoittamisen toiminnallisista, taloudellisista, alueellisista sekä henkilöstöön kohdistuvista vaikutuksista.	Viikoilla 3-6
Sähköiset kyselyt organisaatioiden henkilöstölle sekä keskeisten sidosryhmien edustajille. Määrällinen aineisto on analysoitu suoria jakaumia sekä ristiintaulukointia hyödyntämällä. Laadullisen aineiston (avovastaukset) analysoinnissa on hyödynnetty sisällönanalyysiä.	Kerätä määrällistä aineistoa ja samalla syventää näkemystä mahdollisen sijoittamisen vaikutuksista.	Viikoilla 3-5
Ryhmäkuulemiset Kouvolan ja Kotkan yhteinen tilaisuus Kouvolassa sekä Kuopion tilaisuus. Sisällön analyysi. Lista tilaisuuksiin osallistuneista henkilöistä on raportin liitteenä.	Kuulla alueen edustajien ja toimijoiden näkemyksiä. Täydentää aikaisemmissa vaiheissa kerättyä aineistoa.	Kouvola ja Kotka 30.1.2009 Kuopio 11.2.2009
Sähköiset kyselyt Kuopion, Kouvolan ja Kotkan nimeämille alueiden edustajille. Sisällön analyysi	Täydentää kaupunkien ryhmäkuulemisista saatua informaatiota	Viikoilla 4-5

Henkilöstökyselyyn vastanneiden taustatiedot

Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista käsittelevään henkilöstökyselyyn vastasi yhteensä 405 työntekijää, joista kolme ei ilmoittanut edustamaansa virastoa. Suurin osa vastaajista, 44 %, edustaa Ajoneuvohallintokeskusta. Kun vastaajien määrää verrataan virastojen antamiin henkilöstötietoihin, voidaan todeta, että virastokohtaiset vastausprosentit nousivat korkeiksi. Rautatieviraston kohdalla

käytännössä kaikki työntekijät vastasivat henkilöstökyselyyn. Ajoneuvohallintokeskuksesta vastauksen antoi noin 83 % työntekijöistä. Ilmailuhallinnon osalta vastausprosentti oli noin 86 %.

Taulukko 7. Kyselyvastaajien määrä ja sukupuoli vastaajan edustaman viraston mukaan

Vastaajan edustama taho	Lukumäärä	Prosenttia (%)	Miehiä	Naisia
Ajoneuvohallintokeskus	177	44	82	95
Rautatievirasto	40	10	22	18
Ilmailuhallinto	114	28,4	76	38
Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnot	71	17,7	50	21
Yhteensä	402	100	230	172

Vastaajista 399 ilmoitti ikänsä. Noin 28 % kaikista vastaajista kuuluu 45–54 -vuotiaiden ikäluokkaan. Toiseksi suurin ryhmä ovat 35–44 -vuotiaat ja kolmanneksi eniten vastaajia on 25–34 -vuotiaiden ikäluokassa. Työntekijöiden ikärakenteessa on havaittavissa virastokohtaisia eroja. Läkkäimmät työntekijät löytyvät Ilmailuhallinnosta. Ilmailuhallinnon piirissä 55–64 -vuotiaat ovat suurin ikäryhmä. Heitä on noin 27 % vastaajista. Nuorimmat työntekijät löytyvät Rautatievirastosta ja Ajoneuvohallintokeskuksesta. Molempien organisaatioiden vastaajista suurin osa kuuluu 25–34 -vuotiaiden ikäryhmään; Rautatievirastossa 33 % ja Ajoneuvohallintokeskuksessa 30 %. Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimintojen vastaajista noin 41 % kuuluu 45–54 -vuotiaisiin.

Taulukko 8. Vastaajien ikä koko liikenteen turvallisuusviraston mukaan

Vastaajan ikä	Lukumäärä	Prosenttia (%)
alle 25 vuotta	6	1,5
25- 34 vuotta	96	24,1
35- 44 vuotta	99	24,8
45- 54 vuotta	112	28,1
55- 64 vuotta	84	21,1
65 vuotta tai yli	2	0,5
Yhteensä	399	100

41 % kaikista tulevan liikenteen turvallisuusviraston työntekijöistä on työskennellyt organisaationsa palveluksessa yli 10 vuotta. Rautatievirastossa on alle kolme vuotta talossa olleita työntekijöitä 30 % (virasto perustettu vuonna 2006, loput vastaajat ovat ilmoittaneet työuransa laskien mukaan vuodet Ratahallintokeskuksessa), kun Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnoissa heitä on 10 %.

Taulukko 9. Virkaikä koko liikenteen turvallisuusviraston mukaan

Vastaajan virkaikä	Lukumäärä	Prosenttia (%)
alle vuoden	39	9,8
alle 3 vuotta	63	15,8
alle 5 vuotta	49	12,3
5- alle 8 vuotta	52	13,0
8- alle 10 vuotta	32	8,0
10 vuotta tai enemmän	165	41,3
Yhteensä	400	100

Henkilöstökyselyyn vastanneista työntekijöistä 72 % ilmoitti oman työnsä olevan ensisijaiselta luonteeltaan asiantuntijatehtävä. Kaikkien vastaajien keskuudessa asiakaspalveluun ja toiminnan tukeen liittyvät tehtävät olivat ensisijaisia noin 18 % vastaajista. Virastokohtaisesti luvut ovat hyvin samankaltaisia. Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimintojen työntekijöistä 82 % kokee työnsä olevan ensisijaiselta luonteeltaan asiantuntijatehtävä.

Taulukko 10. Työn ensisijainen luonne koko liikenteen turvallisuusviraston mukaan

Vastaajan työn luonne	Lukumäärä	Prosenttia (%)
Asiantuntijatehtävät	287	72,3
Asiakaspalvelu, toiminnan tuen tehtävät	73	18,4
Johtamistehtävät	37	9,3
Yhteensä	397	100

Vastaajilta kysyttiin myös, sisältääkö heidän työnsä esimiesvastuuta. Virastokohtaiset luvut vaihtelevat noin 16 – 26 % välissä. Eniten esimiehiä vastaajien joukossa on Ajoneuvohallintokeskuksessa.

Taulukko 11. Esimiesasema vastaajan edustaman tahon mukaan

Vastaajan edustama taho	Kyllä	Prosenttia (%)	Ei	Prosenttia (%)
Ajoneuvohallintokeskus	45	25,9	129	74,1
Rautatievirasto	7	17,5	33	82,5
Ilmailuhallinto	24	21,2	89	78,8
Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminnot	11	15,7	59	84,3
Yhteensä	87	21,9	311	78,1

Henkilöstökyselyyn vastanneista työntekijöistä noin 57 % asuu joko yhden tai kahden hengen taloudessa. 159 kyselyyn vastannutta työntekijää kertoi talouteensa kuuluvan yksi tai useampi alle 18 -vuotias lapsi.

Taulukko 12. Vastaajan taloudessa asuvat henkilöt koko liikenteen turvallisuusviraston mukaan

Vastaajan taloudessa asuvat henkilöt	Lukumäärä	Prosenttia (%)
Yksi (1)	71	17,8
Kaksi (2)	156	39,1
Kolme (3)	72	18,0
Neljä (4)	78	19,5
Viisi tai useampi (5-)	22	5,5
Yhteensä	399	100

Noin 16 % kyselyyn vastanneista ilmoitti taloutensa yhteenlaskettujen vuositulojen ylittävän 100 000 euroa.

Taulukko 13. Talouden yhteenlasketut vuositulot koko liikenteen turvallisuusviraston osalta

Talouden vuositulot	Lukumäärä	Prosenttia (%)
Alle 20 000€/vuosi	1	0,3
20 000- 30 000€/vuosi	25	6,8
30 001- 40 000€/vuosi	33	9,0
40 001- 50 000€/vuosi	47	12,8
50 001- 60 000€/vuosi	39	10,7
60 001- 70 000€/vuosi	50	13,7

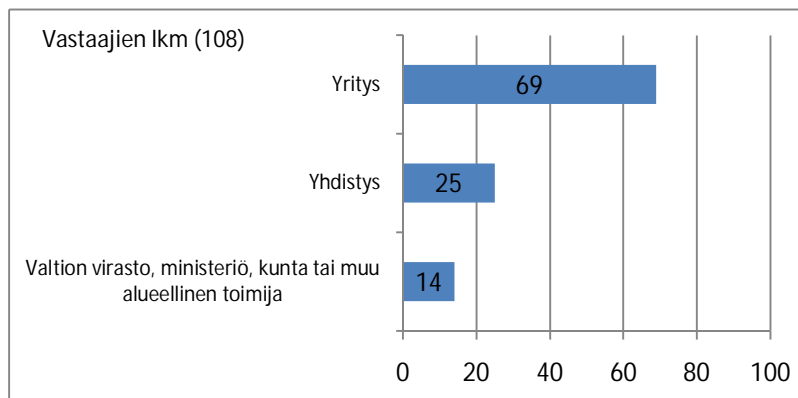
70 001- 80 000€/vuosi	43	11,7
80 001- 90 000€/vuosi	44	12
90 001- 100 000€/vuosi	26	7,1
Yli 100 000€/vuosi	58	15,8
Yhteensä	366	100

Sidosryhmäkyselyyn vastanneiden taustatiedot

Ajoneuvohallintokeskuksen, Rautatieviraston ja Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoimintojen edustajat nimesivät yhteensä 343 sidosryhmätahoa, joille lähetettiin liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista koskeva kysely. Kyselyyn vastasi 108 henkilöä, jolloin vastausprosentiksi muodostuu noin 31 %.

Virastot saivat nimetä haluamansa sidosryhmät vapaasti. Sidosryhmät edustavat niin virastojen keskeisiä asiakkaita, yhteistyökumppaneita kuin eri alojen etujärjestöjä. Joukkoon mahtuu myös julkisia tahoja aina ministeriöistä ja muista virastoista erilaisiin alueellisiin toimijoihin saakka. Vastauksissa painottuu selkeästi virastojen kanssa yhteistyössä toimivien yritysten näkökulma.

Taulukko 14. Sidosryhmäkyselyyn vastanneet



Sidosryhmäkysely oli rakenteeltaan samankaltainen kuin henkilöstökysely, mutta siinä painottui enemmän yhteistyöulottuvuus ja sijoittamisen vaikutus organisaation toiminnallisiin mahdollisuuksiin. Samalla selkeästi henkilöstölle osoitetut kysymykset oli jätetty pois.

Aluekyselyyn vastanneiden taustatiedot

Kaupunkikuulemisten tueksi ja näkemyspohjan laajentamiseksi myös Kouvolalle, Kuopiolle ja Kotkalle annettiin mahdollisuus toimittaa sijoittamisen alueellisia ulottuvuuksia käsittelevä kysely parhaaksi katsomilleen tahoille. Kyselyyn vastasi Kouvossa 17 (17/42), Kuopiossa 11 (11/19) ja Kotkassa kolme henkilöä. Vastaajat olivat kaupungin ja paikallisten oppilaitosten johtoa, aluetoimijoiden edustajia ja muita kaupungeille tärkeitä sidosryhmätahoja. Kyselyn myötä alueille tarjoutui mahdollisuus kertoa oman alueensa vahvuuksista myös kaupunkikuulemista laajemmin.

3. Tulokset

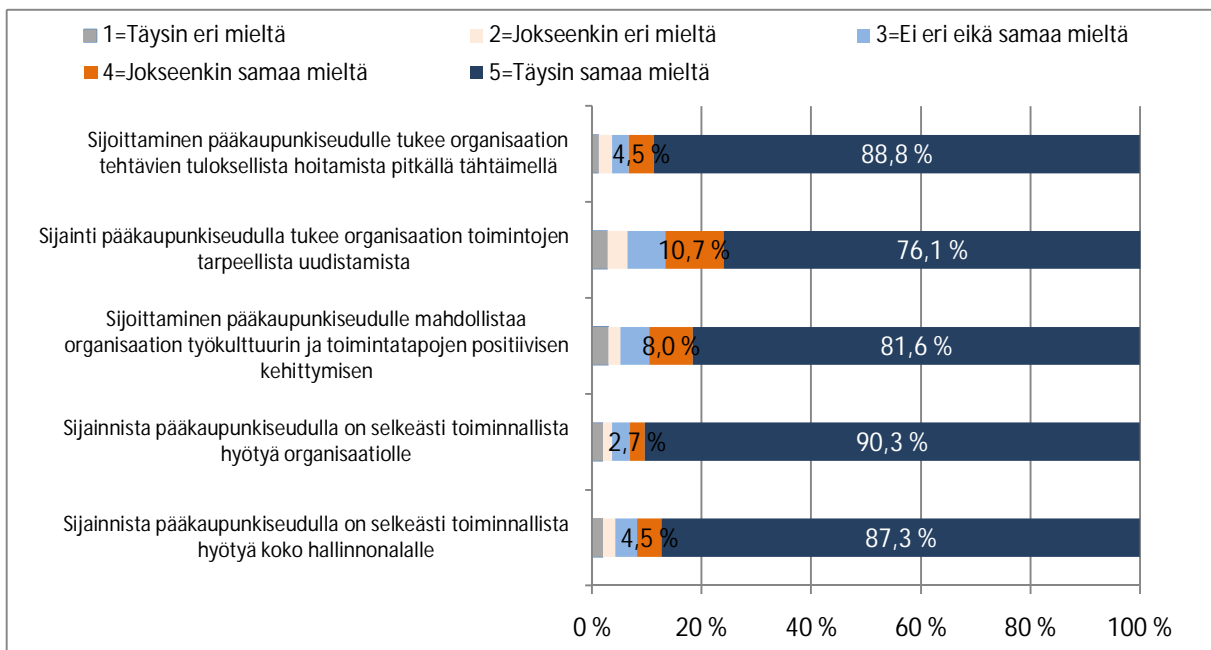
3.1 Toiminnalliset vaikutukset

Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen pääkaupunkiseudun ulkopuolelle todettiin selvitysaineiston perusteella vaikuttavan negatiivisesti viraston toimintaan. Sijoittamisen ei arveltu tukevan uuden viraston tehtävien tuloksellista hoitamista, sillä henkilöstön ei arvioitu siirtyvän viraston mukana pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Siirron ei myöskään nähty edistävän yhteistyötä oman hallinnonalan tai muiden hallinnonalojen keskeisten toimintojen kanssa.

Vajaa 42 % henkilöstökyselyyn vastaajista koki, että organisaation toimintoja tulisi uudistaa, ja osa näki pääkaupunkiseudun ulkopuolelle sijoittumisen keinona tähän uudistumiseen. Yli 95 % vastaajista (vastaajat, jotka olivat täysin tai jokseenkin samaa mieltä) oli sitä mieltä, että viraston sijoittaminen pääkaupunkiseudulle tukee organisaatioon tehtävien tuloksellista hoitamista pitkällä tähtäimellä. Kuopioon sijoittaminen tukisi organisaatioon tehtävien tuloksellista hoitamista pitkällä tähtäimellä ainoastaan hieman yli 3 % mielestä ja Kouvolaan sijoittaminen hieman yli 4 % mielestä. Meriturvallisuustoimintojen sijoittaminen Kotkaan nähtiin sen sijaan hieman positiivisempänä, sillä hieman yli 7 % vastaajista koki, että sijoittaminen tukisi organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista pitkällä tähtäimellä.

Meriturvallisuustoiminnon osalta Kotkaan mahdollisesti siirtymisen toiminnalliset vaikutukset nähtiin myös negatiivisina, mutta Kotkaan sijoittumista vastustettiin hieman muita kohdekaupunkeja vähemmän. Kritiikkiä sai myös osakseen hajautettu virastomalli, jossa meriturvallisuustoimintojen sijoittaminen Kotkaan erottaisi sen muusta virastosta.

Kuvio 1. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen pääkaupunkiseudulle



Kouvola

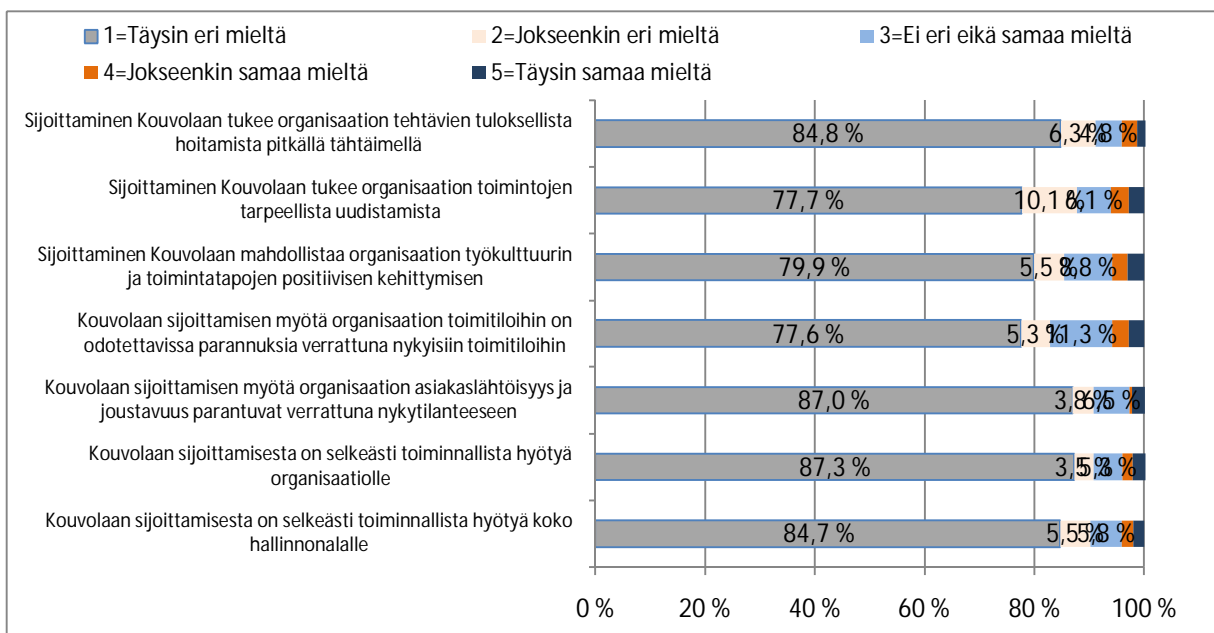
Liikenteen turvallisuusviraston sijoittumisen Kouvolaan nähtiin kasvattavan merkittävästi alueen turvallisuus- ja logistiikkaklustereita. Viraston siirtyminen alueelle uskottiin vahvistavan alueen toimijoiden mukaan myös alan tutkimus- ja koulutustarjontaa.

Merkittävimpana toiminnallisena vaikutuksena nousi esiin uhka nykyisen henkilöstön siirtymättömyydestä, mikä lamauttaisi viraston toiminnan. Toisen työnantajan palvelukseen siirtyvän henkilöstön mukana häviää vaikeasti korvattavaa asiantuntijuutta. Viraston toiminnan tehokkuuden arveltiin myös kärsivän henkilöstön lisääntyvien matkapäivien johdosta. Henkilöstön huolena oli myös se, että matka-aikaa ei nykyisellään lasketa työajaksi, joten yhä enemmän vapaa-aikaa kuluisi työmatkoihin. Tämän nähtiin verottavan henkilöstön jaksamista ja hyvinvointia.

Liikenteen turvallisuusviraston tulevaisuuden kehityksen kannalta keskeisenä haasteena Kouvolaan siirtymisessä nähtiin laajan mm. ympäristö-, oikeus-, taloustieteihin liittyvän osaamispuutteen puuttuminen. Lisäksi viraston kansainvälisten tehtävien hoitaminen Kouvolaasta käsin todettiin vaikeutuvan merkittävästi lentoyhteyden puuttumisen vuoksi. Myös viraston tietojärjestelmien kehittäminen ja ylläpidon vaarantuminen koettiin haasteena välimatkan kasvaessa pääkaupunkiseudun yhteistyökumppaneista.

Positiivisena seikkana Kuopioon sijoittamiseen verrattuna nähtiin Kouvolan sijaitseminen lähempänä pääkaupunkiseutua. Lyhyemmän etäisyyden vuoksi viraston henkilökunnan ei uskottu vaihtuvan niin paljon, joten toiminnan jatkuvuus olisi Kuopioon sijoittamista parempi.

Kuvio 2. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kouvolaan



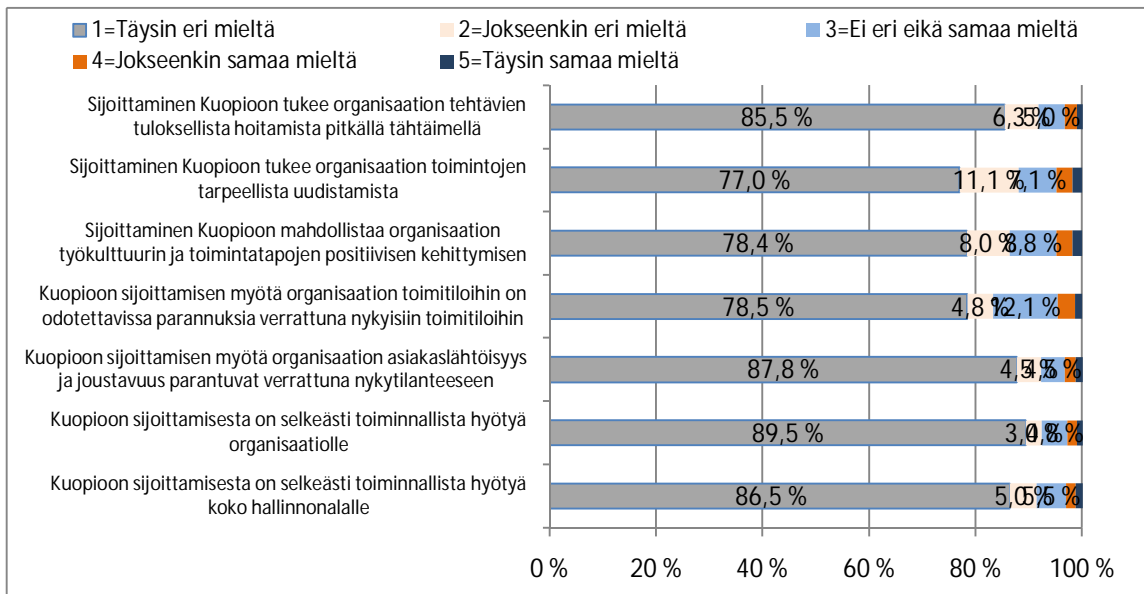
Kuopio

Kuopion kuten Kouvolaan kohdalla koettiin toiminnallisista vaikutuksista erityisen negatiivisina asiantuntijuuden häviäminen ja osaavan henkilöstön rekrytoinnin haasteet. Haasteellisena koettiin myös se, että sidosryhmien on kasvatettava resurssejaan, koska Kuopioon matkustaminen vie sekä ajallisia että taloudellisia resursseja. Viraston sijoittamisen Kuopioon ei kuitenkaan nähty tukevan viraston tehtävien

tuloksellista hoitamista eikä muita keskeisiä ydintoimintaan liittyviä seikkoja. Positiivisena toiminnallisena vaikutuksena nähtiin, että vain motivoitunut henkilöstö siirtyisi viraston mukana.

Kuopion alueen toimijoiden mukaan alueella on erinomaiset valmiudet ottaa vastaan liikenteen turvallisuusvirasto. Alueella on aikaisempia kokemuksia onnistuneesta alueellistamisesta ja yritysten siirtymisistä. Kuopiossa myös nähdään mahdollisen sijoittamisen tuovan synergiaetuja alueen turvallisuusklusterin kanssa. Kuopion aluetta ja sen työmarkkinoita kuvataan vetovoimaisiksi, joten viraston rekrytoinnin turvaaminen tulevaisuudessa nähdään positiivisena.

Kuvio 3. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kuopioon

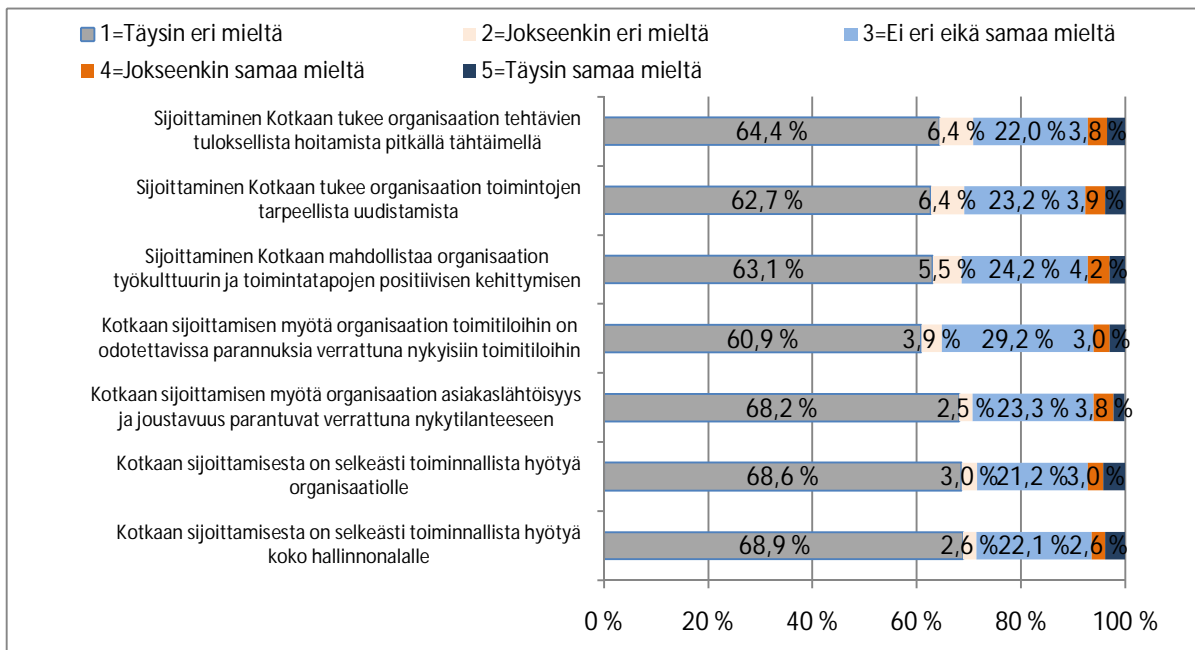


Kotka

Henkilöstökyselyssä meriturvallisuustoimintojen sijoittaminen Kotkaan ei herättänyt vastaajissa muihin kohdekaupunkeihin verrattuna yhtä voimakkaita kannanottoja. Vastaajista lähes neljännes ei ollut eri eikä samaa mieltä Kotkaa koskevista väittämistä. Vastaajista yli 70 % (täysin ja jokseenkin eri mieltä) oli sitä mieltä, ettei Kotkaan sijoittamisesta ole selkeästi toiminnallista hyötyä koko hallinnonalalle.

Liikenneyhteydet Kotkasta Helsinkiin koettiin haasteellisena meriturvallisuustoimintojen sijoittumisen kannalta. Keskeiset sidosryhmät kuten telakat, varustamot, luokituslaitokset jne. sijaitsevat pääkaupunkiseudulla, mikä hankaloittaisi sidosryhmäyhteistyötä. Toiminnallisena haasteena nähtiin Kouvolan ja Kuopion tapaan se, että asiantuntemus vähenisi, kun nykyinen henkilöstö ei siirry pääkaupunkiseudulta ja jäljelle jäävän henkilöstön työaika kului enemmän matkustamiseen. Tästä johtuen varsinaisten ydintehtävien hoito kärsisi ja vaikutukset heijastuisivat meriturvallisuuteen.

Kuvio 4. Liikenteen turvallisuusviraston meriturvallisuustoimintojen sijoittaminen Kotkaan



3.2 Alueelliset vaikutukset

3.2.1 Alueen ominaisuudet

Kouvola

Etäisyys Kouvolaan Helsinkiin on noin 140 km. Mahdollinen matkustusväline Kouvolaan ja Helsinkiin välillä on juna tai henkilöauto. Matka kestää yhteen suuntaan henkilöautolla noin tunnin ja 45 minuuttia⁴⁸, junalla noin puolitoista tuntia.⁴⁹ Kouvolaan lähimmät merisatamat sijaitsevat Haminassa (etäisyys Kouvolaan noin 50 km) ja Kotkassa (etäisyys Kouvolaan noin 60 km). Lähin lentoasema on Lappeenrannassa, jonne on matkaa hieman alle 90 kilometriä.

Junayhteyksiä Helsinkiin ja Kouvolaan välillä liikennöidään parikymmentä päivässä suuntaansa ja edestakainen junamatka maksaa noin 60 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 126 euroa, (0,45€ x 140=63€). (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).⁵⁰

Kouvolaan on mahdollista käydä yhden päivän kokousmatkalla Brysselissä. Junayhteys Kouvolaan Tikkurilaan lähtee 05:00 ja on perillä 06:27. Tikkurilan juna-asemalta ehtii taksilla Helsinki-Vantaan lentokentältä 7:35 lähtevälle Brysselin lennolle. Paluu Brysselistä Helsinkiin on 13:55, 17:35 ja 19:20 lennoilla. Varhaisin lento saapuu Helsinkiin 17:45. Myöhäisemmät lennot ovat Helsingissä 21:25 ja 22:50. Viimeinen juna Tikkurilasta Kouvolaan lähtee 22:50.⁵¹

⁴⁸ www.eniro.fi

⁴⁹ www.vr.fi

⁵⁰ www.vero.fi

⁵¹ www.finnair.fi; www.eniro.fi; www.vr.fi; www.matkahuolto.fi

Tarkasteltaessa asuntojen hintaindeksiä vuoden 2008 viimeisen neljänneksen aikana, voidaan todeta, että asuntojen keskimääräinen hinta Kouvolassa on noin 63 % pääkaupunkiseutua alhaisempi. Pääkaupunkiseudun asuntojen hintaindeksi oli 3 063 €/m² ja Kouvolan 1 146 €/m².⁵² Vuoden 2009 tammikuussa lopussa Kouvolassa oli noin 450 vapaata erilaista (kerrostalo, rivitalo ja omakotitalo) asuntoa myytävänä.⁵³

Alueella on saatavilla ruotsinkielistä perusopetusta. Kuusankoskella, joka kuntaliitoksen jälkeen on osa Kouvola, toimii ruotsinkieliset luokat 1 – 6. Kotkassa toimiva Svenska Samskolan järjestää sekä ruotsinkielisen perusopetuksen että lukion.⁵⁴ Kouvolan palvelurakenne ja kulttuuritarjonta on monipuolinen. Kouvolassa toimii mm. useita teattereita, museoita sekä Kouvolan ja Kotkan yhteinen maakuntaorkesteri.⁵⁵

Kouvolan ja Kotkan yhteisessä kuulemistilaisuudessa 30.1.2009 esitettiin organisaatiomalli, jossa tulevan liikenteen turvallisuusviraston toimintoja sijoitettaisiin kolmelle eri paikkakunnalle. Kouvolaan sijoitettaisiin organisaation pääjohto sekä tukitoimi-, rataliikenne- ja tieliikenneosastot. Kotkaan tulisi vesiliikenneosasto ja Vantaalle ilmaliikenneosasto. Kouvolan ja Kotkan yhteisesti esittämän matriisiorganisaatiomallin tavoitteena on mahdollistaa eri liikennemuotojen toiminta siellä, missä niiden toimintamahdollisuudet ovat parhaimmat. Samalla voidaan kuitenkin yhtenäistää toimintamalleja ja tuottaa iso osa tukipalveluista yhteiseltä pohjalta. Kouvolan ja Kotkan selvitys korostaa myös alan T&K -toiminnan ja viraston synnyttämiä synergiaetuja. Kouvolan ja Kotkan selvityksen mukaan synergiaetuja luovat yhteiset toimintatavat, ei yhteinen toimintapaikka.⁵⁶

Kotka

Etäisyys Kotkasta Helsinkiin on noin 140 km. Mahdollinen matkustusväline Kotkan ja Helsingin välillä on juna tai henkilöauto. Matka kestää yhteen suuntaan henkilöautolla noin tunnin ja 45 minuuttia²³ ja junalla noin 2,5 tuntia²⁴. Kotkassa sijaitsee merisatama. Lähimmälle lentokentälle Lappeenrantaan on Kotkasta matkaa noin 110 kilometriä.

Junayhteyksiä Helsingin ja Kotkan välillä liikennöidään 5-6 päivässä suuntaansa ja edestakainen junamatka maksaa noin 70 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 126 euroa, (0,45€ x 140=63€). (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km)²⁵.

Kotkasta on mahdollista käydä yhden päivän kokousmatkalla Brysselissä. Automatka Helsinki-Vantaan lentokentälle vie Kotkasta suunnilleen yhtä kauan kuin Kouvolasta (1,5 tuntia). Junayhteys edellyttää vaihtoa Kouvolassa, mutta kaukoliikenteen busseilla on mahdollista matkustaa Helsinki-Vantaan lentokentälle noin kahdessa tunnissa. 7:35 lähtevään Brysselin lennolle ehtii Kotkasta 4:35 lähtevällä bussilla. Myös paluumatka lentokentältä Kotkaan on mahdollista tehdä bussilla.

Tarkasteltaessa asuntojen hintaindeksiä vuoden 2008 viimeisen neljänneksen aikana, voidaan todeta, että asuntojen keskimääräinen hinta Kotkassa on noin 58 % pääkaupunkiseutua alhaisempi. Pääkaupunkiseudun

⁵² www.stat.fi

⁵³ www.etuovi.com

⁵⁴ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009;s.24

⁵⁵ www.kouvola.fi

⁵⁶ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009;s.24

asuntojen hintaindeksi oli 3 063 €/m² ja Kotkan 1 292 €/m².⁵⁷ Vuoden 2009 tammikuussa lopussa Kotkassa oli noin 550 vapaata erilaista (kerrostalo, rivitalo ja omakotitalo) asuntoa myytävänä.⁵⁸

Kotka on palvelurakenteeltaan monipuolinen kaupunki, jossa sijaitsee kansallisen tason kulttuurikohteita, kuten Merikeskus Wellamo. Kotkan kaupungissa on ruotsinkielinen peruskoulu ja lukio.⁵⁹

Kouvola ja Kotka kampanjoivat liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisen puolesta yhdessä. Kymenlaakson yhteisessä mallissa merenkulkuun liittyvät toiminnot sijoitettaisiin Kotkaan. Kouvolan ja Kotkan yhteisessä kuulemistilaisuudessa Kotkan kaupungin kehittämissyhtiö esitteli myös kaupungin muuttajille suunnattua tukipalvelua, jota on testattu menestyksekkäästi järjestelmä- ja laitevalmistaja Andritzin sijoittaessa toimintonsa Kotkaan.

Kuopio

Etäisyys Kuopiosta Helsinkiin on noin 400 km. Mahdollinen matkustusväline Kuopion ja pääkaupunkiseudun välillä on lentokone, juna tai henkilöauto. Matka kestää yhteen suuntaan henkilöautolla noin 5 tuntia⁶⁰, junalla noin 4,5 tuntia⁶¹ ja lentäen 50 minuuttia⁶².

Junayhteyksiä Helsingin ja Kuopion välillä liikennöidään 10 päivässä suuntaansa. Edestakainen junamatka maksaa noin 100 euroa. Lentovuoroja Helsingin ja Kuopion liikennöidään arkipäivisin 7-9 suuntaansa. Edestakainen lentomatka maksaa 200–400 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 360 euroa, (0,45€ x 400=180€). (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).⁶³

Kuopion ja muiden Suomen kaupunkien väliset lentoyhteydet eivät ole yhtä hyvät kuin Kuopion ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet. Esimerkiksi Ouluun matkustettaessa lentäen, joutuu matkan tekemään Helsingin kautta.

Kuopiosta on mahdollista käydä palaverissa Brysselissä yhdessä päivässä. Esimerkiksi Kuopiosta lähtee lento 6.15 Helsinkiin, josta ehtii Brysseliin 7.35 lähtevälle lennolle. Tällöin Brysselissä on perillä 9.15. Paluulentoja lähtee esimerkiksi 19.20, jolloin perillä Kuopiossa on 00.30.⁶⁴

Tarkasteltaessa asuntojen hintaindeksiä vuoden 2008 viimeisen neljänneksen aikana, voidaan todeta, että asuntojen keskimääräinen hinta Kuopiossa on noin 45 % pääkaupunkiseutua alhaisempi. Pääkaupunkiseudun asuntojen hintaindeksi oli 3 063 €/m² ja Kuopion 1 681 €/m². Vuoden 2009 tammikuussa lopussa Kuopiossa oli lähes 900 vapaata erilaista (kerrostalo, rivitalo ja omakotitalo) asuntoa myytävänä.⁶⁵ Lisäksi kaupungilla on tarjolla vuosittain noin 150 omakotitalotonttia.⁶⁶

⁵⁷ www.stat.fi

⁵⁸ www.etuovi.com

⁵⁹ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009, s.24

⁶⁰ www.eniro.fi

⁶¹ www.vr.fi

⁶² www.finavia.fi

⁶³ www.vero.fi

⁶⁴ www.finnair.fi

⁶⁵ www.etuovi.com

⁶⁶ Tieto saatu Kuopion kaupungin kuulemistilaisuudessa 5.2.2009

Kuopiossa ei järjestetä perus- tai lukio-opetusta ruotsinkielellä. Kuopiossa on englanninkielinen päiväkoti, ala-aste ja lukio. Kuopiossa on monipuoliset harrastusmahdollisuudet ja kulttuuritarjonta. Kuopiossa on esimerkiksi kaupunginteatteri ja kaupunginorkesteri. Kuopiossa on suhteellisen monipuolinen elinkeinorakenne, joka luo mahdollisuuden myös puolisoiden työllistymiselle alueella.

Kuopion kuulemistilaisuudessa 5.2.2009 Kuopion kaupungin edustajat kertoivat Kuopiolla olevan valmiudet ottaa vastaan koko liikenteen turvallisuusviraston henkilöstö kerralla (pois lukien Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnot). Kaupungin edustajien mukaan, mikäli virasto päätettäisiin siirtää Kuopioon, virastolle rakennettaisiin uusi toimistorakennus, jonka rakennustyöt voitaisiin aloittaa heti kun päätös viraston sijoittamisesta tehdään ja rakennus olisi valmis 14 kk rakentamisen aloittamisesta. (kts. myöhemmin toimitilojen kustannukset)

Kuopion kaupungin edustajien mukaan kaupungilla on kokemusta suurienkin yksiköiden muuttamisesta kerralla kaupunkiin, tästä esimerkkinä mainittiin Honeywellin 400 työntekijän siirtyminen Kuopioon kerralla. Mikäli liikenteen turvallisuusvirasto sijoitettaisiin Kuopioon, on Kuopion kaupungilla valmiudet tarjota muuttaville työntekijöille ja heidän perheilleen tukiprosesseja kuten nimettyjä henkilöitä hoitamaan asuntoasioita, päivähoitoon ja kouluihin liittyviä asioita sekä puolison työnsaantiin liittyviä asioita.

3.2.2 Organisaation vaikutus alueeseen

Kouvola ja Kotka

Alueellisten vaikutusten osalta Kouvola ja Kotkaa on tarkoituksenmukaista tarkastella yhdessä. Kymenlaaksolle liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen on yhteinen hanke, jolla haetaan hyötyjä koko alueelle vahvistamalla maakunnan keskuskaupunkeja. Liikenteen turvallisuusviraston eri toimintojen nähdään tukevan Kouvolan ja Kotkan jo olemassa olevia vahvuuksia. Kouvola on logistiikkakeskus, jossa on vahvat rautatieperinteet. Kotkassa taas on panostettu merenkulkuun. Kaupunkien esittämässä mallissa liikenteen turvallisuusviraston ilmailutoiminnot sijoitettaisiin Vantaalle, missä niillä on luonnollinen toimintaympäristö.

Kymenlaakson liiton selvityksen mukaan liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kouvolaan ja Kotkaan tukisi alueella toimivia toimialaklustereita ja niiden ympärille syntyneitä tutkimus- ja koulutusyksiköitä. Kymenlaakson elinkeinorakenne on painottunut vahvasti paperiteollisuuteen ja logistiikkaan. Paperi- ja metsäteollisuuden kansainväliset ongelmat korostavat Kymenlaakson kokemaa rakennemuutosta. Muuttuvassa toimintaympäristössä logistiikka-alaan on alettu panostamaan yhä enemmän. Kymenlaakson alueen liikennemäärät ovat suuria ja alueella on totuttu käsittelemään myös vaarallisten aineiden kuljetuksia. Kouvolan ja Kotkan edustajat korostavat, että liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kymenlaakson kaupunkeihin vahvistaisi jo tehtyjä strategisia valintoja liikenteeseen liittyvien toimialojen ja tutkimustoiminnan kehittämisestä.⁶⁷

Kouvolan alueelta löytyy logistiikka- ja turvallisuusklusteriin liittyviä toimijoita, joiden voidaan katsoa hyötyvän liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisesta Kymenlaakson kaupunkeihin. Vastaavasti alan toimijat tarjoavat mahdollisuuksia liikenteen turvallisuusviraston toimintojen kehittämiseen. Kouvola löytyy mm. Lappeenrannan teknillisen yliopiston rautatielogistiikan professuuri. Kaupunki ja yliopisto ovat käyneet neuvotteluja myös liikenneturvallisuuden professuurin perustamisesta Kouvolaan. Kouvola toimii myös rautatietutkimukseen ja koulutukseen keskittyvä Innorail –instituutti, joka pyrkii houkuttelemaan alueelle rautatiealan eri toimijoita. Kymenlaakson ammattikorkeakoulun keskeisenä

⁶⁷ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009

painopisteenä on logistiikka. Ammattikorkeakoulun yhteydessä toimii myös logistiikan kehittämisselitys, North European Logistics Institute (NELI), vuosille 2007 – 2013.⁶⁸

Kotkassa on olemassa meriturvallisuuteen liittyviä tutkimus- ja koulutusyksiköitä. Helsingin yliopistolla on Kotkassa Meriliikenteen ympäristövaikutuksia ja meriympäristöä tarkasteleva professuuri. Turun yliopisto on perustanut Kotkaan merikuljetuksiin ja satamatoimintoihin liittyvän professorin. Teknillisellä korkeakoululla taas on Kotkassa Merenkulun turvallisuuteen ja teknologiseen kehitykseen liittyvä professuuri. Kymenlaakson ammattikorkeakoululla on kaupungissa Merikotka -tutkimuskeskus, jonka tarkoituksena on tuottaa Suomenlahden olosuhteisiin soveltuva meriturvallisuuden- ja meriliikenteen tutkimusta. Ammattikorkeakoulu kouluttaa myös merenkulkualan insinöörejä, merikapteeneja sekä merikuljetuksiin ja satamaoperaatioihin erikoistuneita logistiikan insinöörejä.⁶⁹

Kymenlaakson edustajat korostavat, että yllämainittujen tekijöiden, erityisesti logistiikkaosaamisen, kautta myös turvallisuusasioiden ympärille on kasvamassa alueelle uusi painopisteklusteri. Turvallisuusklusterin kehittäminen on huomioitu myös alueen eri strategiapapereissa siten, että se on noussut Kymenlaakson kolmen tärkeimmän kehityshankkeen joukkoon. Alueella toimii useita puolustusvoimien ja poliisin yksiköitä. Alueella on vahvaa osaamista liikenteen ympäristö- ja turvallisuuskysymyksissä, johtuen vaarallisten aineiden kuljetusten suuresta volyymista. Merenkulun turvallisuuteen liittyen Kotkassa sijaitsee kansallisesti ainutlaatuiset simulaattorit, joilla voidaan harjoitella niin tankkilaivojen purkoa ja lastausta kuin Itämerellä tapahtuvien öljykriisien hoitoa. Meriturvallisuuden- ja meriliikenteen tutkimuskeskus Merikotkan on tarkoitus kasvaa 3-5 vuoden kuluttua 50 hengen tutkimusyhteisöksi.⁷⁰

Kouvolan ja Kotkan edustajien mukaan liikenteen turvallisuusviraston perustaminen Kymenlaaksoon vahvistaa alueelle kehittymässä olevaa turvallisuusklusteria. Viraston ajatellaan vahvistavan ja voimistavan turvallisuusklusterin toimijoita ja heidän sitoutumistaan alueeseen. Vastaavasti alueella tapahtuva liikenteen turvallisuusalan tutkimus- ja kehitystoiminta voi hyödyttää viranomaistyötä ja luoda uutta tietoa liikenteen turvallisuudesta.⁷¹ Kouvolan edustajat korostavat myös kaupungin hallinnollista osaamista ja perinnettä, jota uudet viranomais tahot vahvistaisivat. Kouvola on alueensa hallinnollinen keskus ja kaupungista löytyykin hallinnollista osaamista sekä kokemusta alueellistamishankkeista. Kaupungit korostavat myös aidon kiinnostuksen ja jo tehtyjen strategisten valintojen puoltavan Kouvola ja Kotkaa liikenteen turvallisuusviraston sijoittamispaikaksi.⁷²

Kouvolan ja Kotkan ehdottamassa hajautetussa matriisimallissa vaikutukset jakautuvat usealle alueelle, painottuen kuitenkin Kymenlaaksoon. Sijoittamisesta odotetaan siten jo aloitetun positiivisen kehittämistoiminnan vahvistusta ja rakennemuutoksen hillitsemistä.

Kuopio

Kuopio on määritellyt osaamisklusterikseen hyvinvoinnin ja terveyden, ympäristön ja turvallisuuden. Nämä klusterit ovat kehittyneet alueella jo useita vuosikymmeniä. Kaupungin tekemän selvityksen mukaan Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kuopioon tukisi hyvin kaupungin turvallisuusklusterin kasvua ja kehittymistä.

⁶⁸ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009

⁶⁹ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009

⁷⁰ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009

⁷¹ Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009

⁷² Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon; Kymenlaakson liitto; 30.1.2009

Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kuopioon tukisi kaupungin tekemän selvityksen mukaan valtion eri sektoriviranomaisten keskittymä Kuopiossa. Kuopiossa sijaitsee muun muassa Pelastusopisto, joka on kansallinen pelastus- ja turvallisuusalan osaamiskeskus. Pelastusopiston yhteydessä toimii kansallinen Siviilikriisihallinnan keskus CMC. Pelastusopisto huolehtii osaltaan myös pelastustoimen tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Tehdyn selvityksen mukaan tiepiirin erikoitumisen mukana alan yritystoimintaa on keskittynyt Kuopioon ja merkittävimmillä alan konsulttitoimistoilla on toimipisteet Kuopiossa, esimerkkinä Destian teiden hoitourakoinnin johdon ja kehitystehtävien keskittyminen Kuopioon.

Kaupungin edustajat kertoivat kuulemistilaisuudessa 5.2.2009, että Kuopion kaupungilla on yhteistyössä Savonia-ammattikorkeakoulun kanssa valmius perustaa liikenteen turvallisuustekniikan räätälöity tutkimusjohtaja-vakanssi. Toiminta tukisi heidän mukaansa hyvin jo olemassa olevaan Savonia-ammattikorkeakoulun tutkimus- ja koulutustoimintaa.

Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisen Kuopion sijoittamisen vaikutuksia aluetalouteen on vaikea arvioida. Oletettavaa kuitenkin on, että viraston mahdollinen Kuopioon sijoittaminen kasvattaisi alueen ostovoimaa ja aluetaloutta mm. kasvavien verotulojen muodossa jonkin verran. Valtiontalouden tarkastusviraston Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistamista koskevan raportin mukaan vaikutukset aluetalouteen jäivät PTHK:n tapauksessa melko vähäisiksi. PTHK:n aluetaloudellinen vaikuttavuus ja hyöty Rovaniemen seudulle olivat vuoden 2007 tasossa noin 0,7-0,8 % julkisen hallinnon palveluilla, kulutuksella, ja työllisyydellä ja noin 0,1 % talouskasvulla, ostovoimalla ja yleisellä työllisyydellä mitattuna.⁷³

Vaikutukset työllisyyteen maakunnittain ja kaupungeittain

Tarkasteltaessa työttömyysastetta Kouvolassa ja pääkaupunkiseudulla, voidaan todeta, että Kouvolassa on lähes kaksinkertainen työttömyysaste (10,6 %) pääkaupunkiseutuun (5,5 %) verrattuna. Myös maakuntakohtaisesti tarkasteltuna Kymenlaakson työttömyysaste (10,0 %) on Uudenmaan työttömyysastetta (5,4 %) huomattavasti korkeampi.

Tarkasteltaessa työttömyysastetta Kotkassa ja pääkaupunkiseudulla, voidaan todeta, että Kotkassa on yli kaksinkertainen työttömyysaste (11,3 %) pääkaupunkiseutuun (5,55 %) verrattuna. Myös maakuntakohtaisesti tarkasteltuna Kymenlaakson työttömyysaste (10,0 %) on Uudenmaan työttömyysastetta (5,4 %) huomattavasti korkeampi.

Tarkasteltaessa työttömyysastetta Kuopiossa ja pääkaupunkiseudulla, voidaan todeta, että Kuopiossa on lähes kaksinkertainen työttömyysaste (10,0 %) pääkaupunkiseutuun (5,5 %) verrattuna. Myös maakuntakohtaisesti tarkasteltuna Pohjois-Savon työttömyysaste (9,9 %) on Uudenmaan työttömyysastetta (5,4 %) huomattavasti korkeampi.⁷⁴

On syytä huomioida, että mikäli liikenteen turvallisuusviraston nykyinen henkilöstö siirtyisi täysimääräisenä Kuopioon tai Kouvolaan, ei kaupungin työttömyysaste automaattisesti laskisi. Uusien asukkaiden myötä saattaisi kyllä syntyä uusia välillisiä työpaikkoja mm. palvelu- ja konsultointialoille. Toisaalta työttömyysprosentti saattaisi myös nousta, mikäli liikenteen turvallisuusviraston henkilöstön puoliset eivät löytäisi kohdepaikkakunnalta työpaikkaa. Mikäli liikenteen turvallisuusviraston nykyinen henkilöstö ei siirtyisi kohdepaikkakunnalle ja viraston rekrytoinnit tehtäisiin alueelta, voidaan olettaa, että kaupunkien työttömyysasteet paranisivat jonkin verran.

⁷³ Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008

⁷⁴ TEM työnvälitystilasto 21.1.2009, www.tem.fi

Mikäli liikenteen turvallisuusvirasto sijoitettaisiin Kuopioon ja kaikki 400 henkilöä rekrytoitaisiin alueelta, kaupungin työttömyysaste saattaisi parantua noin 1 % verran. Mikäli liikenteen turvallisuusvirasto sijoitettaisiin Kouvolaan ja koko henkilökunta rekrytoitaisiin alueelta, saattaisi kaupungin työttömyysprosentti laskea noin 1 % verran. Mikäli liikenteen turvallisuusviraston meriturvallisuustoiminnot sijoitettaisiin Kotkaan ja kaikki noin 100 työntekijää rekrytoitaisiin alueelta, saattaisi työttömyysprosentti laskea noin 1 % verran. Kouvolan ja Kotkan ehdottamassa hajautetussa organisaatiomallissa työllisyysvaikutukset olisivat etenkin Kouvolan kaupungin osalta pienemmät, mutta painottuisivat Kymenlaakson alueeseen.

Taulukko 15. Työttömyystilastot maakunnittain ja kunnittain, tilanne 20.1.2009.⁷⁵

	Työvoima	Työttömyys- aste (%)	Työttömät Työnhakijat**	Avoimet työpajat
Uusimaa	730 128	5,4	39 112	11 419
Kymenlaakso	85705	10,0	8 600	1 128
Pohjois-Savo	112381	9,9	11087	1403
Pääkaupunkiseutu	534 269	5,5	30 146	9 330
Kuopio	43466	10,0	4348	642
Kouvola*	14790	10,6	1568	346
Kotka	25497	11,3	2870	373

*Kouvolan osalta tilastot vanhan kuntaluvun mukaan

** ml. Henk.koht.lomautetut

TE-keskuksittain tarkasteltuna Uudenmaan-, Pohjois-Savon- ja Kaakkois-Suomen TE-keskuksien alueilla eniten työttömiä työnhakijoita on teollisella toimialalla. Muuten työttömät työnhakijat sijoittuvat melko tasaisesti eri toimialojen välillä. Poikkeuksena esiin nousevat mm. Uudenmaan Te-keskuksen tieteellisen, teknisen ja taiteellisen toimialan työttömät työnhakijat sekä hallinto- ja toimistoalan työttömät työnhakijat.

⁷⁵ TEM työnvälitystilasto 21.1.2009, www.tem.fi

Taulukko 16. Työttömät työnhakijat TE-keskuksittain ja ammattiryhmittäin joulukuussa 2008.⁷⁶

	Työttömiä yhteensä*	0	1	2	3	4	5	6	7-8	9	x
Uudenmaan TE-keskus	42 156	14,8 %	5,2 %	15,1 %	9,2 %	1,7 %	3,6 %	7 %	16,7 %	9 %	17,7 %
Pohjois-Savon TE-keskus	11 650	8,7 %	10,1 %	9,7 %	7 %	6,9 %	3 %	10,9 %	19,6 %	9,7 %	14,4 %
Kaakkois-Suomen TE-keskus	15 662	9,2 %	7,6 %	10,3 %	6,7 %	3,9 %	3,7 %	8,3 %	24,8 %	12 %	13,5 %

*ilman lomautettuja

0=tieteellinen, tekninen ja taiteellinen työ

2=Hallinto- ja toimistotyö, IT-alan työ

4=Maa- ja metsätaloustyö

6=Rakennus- ja kaivosala

9=Palvelutyö

1=terveydenhuolto ja sosiaaliala

3=Kaupallinen työ

5=Kuljetus ja liikenne

7-8=Teollinen työ

X=Muualla luokittelematon työ

Taulukko 17. Avoimet työpaikat ammattiryhmittäin ja TE-keskuksittain joulukuussa 2008.⁷⁷

	Avoimia paikat yhteensä	0	1	2	3	4	5	6	7-8	9	x
Uudenmaan TE-keskus	9 367	7 %	28,3 %	11 %	16,7 %	0,2 %	8,3 %	1,9 %	5,6 %	21 %	0 %
Pohjois-Savon TE-keskus	694	6,6 %	28,7 %	6,1 %	32 %	1,9 %	2,4 %	1,2 %	5,2 %	16 %	0 %
Kaakkois-Suomen TE-keskus	670	6,4 %	27,4 %	9,1 %	11,9 %	1 %	7,9 %	3,1 %	6,4 %	26,6 %	0 %

Puolison työnsaantimahdollisuudet ovat henkilöstön yksi suurimmista huolenaiheista. Pelkona on, että korkeasti koulutetut puoliset eivät saa koulutustaan vastaavaa työtä kohdepaikkakunnalla. Tarkasteltaessa avoimia työpaikkoja TE-keskuksittain voidaan todeta, että kaikilla TE-keskusalueilla noin kolmannes vapaista työpaikoista on terveydenhuollon ja sosiaalialalla. Pohjois-Savon TE-keskuksen alueella suurin osa vapaista työpaikoista (32 %) on kaupallisella alalla. Uudenmaan- ja Kaakkois-Suomen TE-keskusten alueilla toiseksi eniten vapaita työpaikkoja on palvelutyön alalla.

3.3 Taloudelliset vaikutukset

3.3.1 Henkilöstökustannukset

Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen Kuopioon tai Kouvolaan ja meriturvallisuustoimintojen osalta Kotkaan ei toisi oletettavasti suuria muutoksia henkilöstökuluihin verrattuna tähän tilanteeseen.

⁷⁶ TEM – työnvälitystilasto – www.tem.fi

⁷⁷ TEM – työnvälitystilasto – www.tem.fi

Henkilöstökustannukset nousevat lyhyellä aikavälillä, mikäli nykyinen henkilöstö ei ole halukas muuttamaan toiselle paikkakunnalle.

Taulukko 18. Henkilöstökulut virastoittain vuonna 2008.

	Henkilöstö (lkm) ⁷⁸	Henkilöstökustannukset vuonna 2008
Ajoneuvohallintokeskus	237	11 745 835
Rautatievirasto	38,5	2 705 000
Ilmailuhallinto	130	7 672 526
Merenkululaitos	757*	37 842 650
<i>Merenkululaitos, meriturvallisuustoiminnot (arvio)</i>	120	5 998 834
Yhteensä		28 122 195

*koko Merenkululaitos

3.3.2 Toimitilakustannukset

Virastojen vuokratiedot on saatu kustakin virastosta. Virastoissa vuokriin kuuluu hieman eri hoitotoimenpiteitä. Oletettavaa myös on, että viraston sijoittuessa pääkaupunkiseudulle, siirtyy virasto uusiin toimitiloihin. Tarkasteltavat vuokrat ovat verottomia hintoja.

Rautatieviraston Jaakonkadun 3 toimitilojen vuokratilakustannukset ovat 21 253 € kuukaudessa eli vuodessa 255 041 €. Toimitilaa on yhteensä 865 m², jolloin jokaiselle työntekijälle on toimitilaa 21,6 m². Toimitilan vuokra on 24,6 €/m². Vuokrasopimuksen ensimmäinen mahdollinen irtisanomispäivä on 31.7.2015.⁷⁹

Ajoneuvohallintokeskuksen Hakaniemenranta 6 toimitilojen vuokratilakustannukset ovat 105 937 € kuukaudessa eli vuodessa 1 271 244 €. Toimitilaa on yhteensä 4 639 m², jolloin jokaiselle työntekijälle on toimitilaa 19,6 m². Toimitilan vuokra on 22,8 €/m². Vuokrasopimus voidaan irtisanoa aikaisintaan 31.12.2018.⁸⁰

Ilmailuhallinnon Ilmailutie 9:ssä sijaitsevien toimitilojen vuokratilakustannukset ovat 37 276 € kuukaudessa eli vuodessa 447 312 €. Toimitilaa on yhteensä 4 025 m², jolloin jokaiselle työntekijälle on 31 m². Toimitilan vuokra on 9,3 €/m². Vuokrasopimus on voimassa vuoden 2010 loppuun asti.⁸¹

Merenkululaitoksen Porkkalankadun toimitilojen vuokratilakustannukset ovat 246 820,75 € kuukaudessa eli 2 961 849 € vuodessa. Työtilaa on yhteensä 11 420 m², jolloin jokaiselle työntekijälle on toimitilaa 42,3 m² (Porkkalankadulla työskentelee 270 henkilöä). Kiinteistössä on lisäksi kellarivarasto 757 m² ja autohalli 4 138 m². Yhteensä toimitiloja on 16 315,5 m², jolloin toimitilojen vuokra on 15,1 €/m². Vuokrasopimus on tehty määräaikaiseksi 28.2.2010 saakka ja sen jälkeen se on toistaiseksi voimassaoleva.⁸²

⁷⁸ Luvut saatu LVM:stä Mikko Ojajärveltä kirjallisena 10.2.2009

⁷⁹ Tiedot saatu kirjallisena 26.1.2009 ja 11.2.2009 Rautatievirastosta

⁸⁰ Tiedot saatu kirjallisena 16.1.2009 Ajoneuvohallintokeskukselta

⁸¹ Tiedot saati kirjallisena 22.1.2009 Ilmailuhallinnolta

⁸² Tiedot saatu kirjallisena 19.1.2009 Merenkululaitokselta

Kiinteistötalouden instituutin tilastojen mukaan vuonna 2008 toimitilojen keskimääräinen bruttovuokra/m² oli pääkaupunkiseudulla 16,26 €/m², Kuopiossa 9,01 €/m² ja Kouvolassa 8,32 €/m² ja Kotkassa 11,32 m².⁸³ Nämä hinnat ovat keskivuokria vanhojen toimitilojen osalta koko kaupungin alueelta. —

Senaatti-Kiinteistöltä saatujen tietojen mukaan markkinavuokrien taso valmiissa kohteissa Kouvolassa on 8 – 10 €/m², Kotkassa 10 – 12 €/m² ja Kuopiossa 10 – 14 €/m². Pääkaupunkiseudun vuokrataso vaihtelee alueittain. Helsingissä keskustassa markkinavuokrat ovat noin 21 – 27 €/m², Sörnäisissä 15 – 17 €/m², Itä-Pasilassa 15 – 18 €/m², Espoossa 16 – 19 €/m² ja Vantaan Tikkurilassa 13 – 20 €/m². Vapaiden toimitilojen lisääntyessä hinnat saattavat kääntyä laskuun.⁸⁴

Pääkaupunkiseudulle, Kuopioon tai Kouvolaan sijoittuvien virastojen, Ilmailuhallinnon, Rautatieviraston ja Ajoneuvohallintokeskuksen, tämän hetkinen keskivuokra on 18,9 €/m². Pääkaupunkiseudulle tai Kotkaan sijoittuvan Merenkululaitoksen vuokrahinta/m² on tällä hetkellä 15,1 €/m².

Valtion toimitilastrategiassa⁸⁵ toimistotyyppisten yksiköiden kokonaistilatehokkuuden tavoitearvoksi on ilmoitettu noin 25 m²/henkilö, mikä liikenteen turvallisuusviraston henkilöstömäärällä (n. 400) kerrottuna asettaa tavoitetoimitila-alaksi kokonaisuudessaan 10 000 m². Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimintojen 120 hengen henkilöstön osalta tavoitetoimitila-alaksi tulisi kokonaisuudessaan 3 000 m².

Kustakin kaupungista esitellään yksi mahdollinen liikenteen turvallisuusvirastolle parhaiten sopiva toimitilaratkaisu. Tiedot mahdollisista toimitiloista on saatu kaupunkien edustajilta. Senaatti-Kiinteistöltä saatujen tietojen mukaan Senaatti-Kiinteistöllä ei tällä hetkellä ole vapaita toimitiloja Kouvolassa, Kuopiossa eikä Kotkassa. Senaatti-Kiinteistöjen mukaan Kuopiossa uudisrakentamismahdollisuudet ovat hyvät. Senaatti-Kiinteistöllä on rakennusoikeutta usealla tontilla Kuopion keskustan läheisyydessä.⁸⁶

Senaatti-Kiinteistöltä saatujen tietojen mukaisesti⁸⁷ Liikenteen turvallisuusvirastolle on löydettävissä tarkoituksenmukaiset ja yhden katon alle sijoittuvat toimitilat pääkaupunkiseudulta (muut paitsi Ilmailuhallinto, jonka toiminnan kannalta on tarkoituksenmukaisinta sijaita Vantaalla).

Kuopiossa ehdotettu toimitila on uudisrakennus, joka rakennettaisiin, mikäli päätös sijoittamisesta Kuopioon tehtäisiin. Neliöitä toimitilassa olisi 8 900 ja vuokra olisi 14 €/m². Kouvolassa toimitilaksi on ehdotettu Halkotorin alueen uudiskohdetta eli ns. K-tower, joka sijaitsee aivan rautatieaseman läheisyydessä. Arvioitu vuokra on 13–15 €/m². Rakennusoikeutta alueella on 5 500 – 14 000 m². Kokonaisvuokra on tässä tapauksessa arvio, joka on laskettu vuokra-arvion keskiarvolla 14 €/m² ja tavoitetoimitila-alalla 10 000 m².

⁸³ Luvut saatu kirjallisena Kiinteistötalouden instituutilta 17.2.2009

⁸⁴ Tieto saatu kirjallisena Senaatti-kiinteistöltä 23.2.2009

⁸⁵ Valtion toimitilastrategia 16.11.2005. Valtiovarainministeriö

⁸⁶ Tieto saatu kirjallisena Senaatti-Kiinteistöltä 6.2.2009

⁸⁷ Tieto saatu suullisesti Senaatti-Kiinteistöjen johtaja Aulis Kohvakalta 5.3.2009

Taulukko 19. Vuokrakustannukset muiden kuin Merenkululaitoksen osalta suhteessa nykyisiin kustannuksiin Kuopiossa ja Kouvolassa.

	m ²	€/m ²	Kustannukset Yht./kk	Kustannukset Yht./vuosi	m ² /henkilö
Nykyiset toimitilat	9 529	18,9	164 466	1 973 597	24
Toimitilavaihtoehto Kuopiossa	8 900	14	124 600	1 495 200	22,5
Toimitilavaihtoehto Kouvolassa	10 000	n. 14	140 000	1 680 000	25

Mikäli Kouvolaan sijoittuisi vain Ajoneuvohallintokeskus ja Rautatievirasto, kuten Kouvolan kaupunki itse on esittänyt, tulisi kustannukset laskea siten, että Kouvolaan sijoittuisi noin 270 henkilöä (n. 400 henkilöstä vähennetään ilmailuhallituksen 130 henkilöä). Tällöin Kouvolaan tarvittaisiin 6 759 m², jolloin kustannukset olisivat vuositasolla 1 134 000 €. Ilmailuhallinnon nykyiset kustannukset lisättyinä tämän vaihtoehdon vuosikustannukset olisivat 1 581 312 €.

Vuositasolla tarkasteltuna vuokrakustannuksissa ei ole merkittäviä eroja sen suhteen sijaitisiko virasto pääkaupunkiseudulla, Kuopiossa vai Kouvolassa. Kallein vuokrataso on nykyisissä toimitiloissa lähes 19 €/m², vuositasolla lähes 2 000 000 euroa. Kuopiossa ja Kouvolassa vuokra olisi 14 €/m². Vuositasolla vuokra olisi Kuopiossa jonkin verran edullisempi pienemmän neliömäärän vuoksi. Kuopiossa vuosittainen vuokra olisi noin 1 500 000 euroa ja Kouvolassa noin 170 000 euroa.

Kotkassa ensisijaiseksi toimitilavaihtoehdoksi esitetään Kotkansaareissa sijaitsevaa Pookinmäen rakennusta. Meriturvallisuustoimintojen henkilökunnan arvioidaan olevan 120 henkeä, jolloin tavoitetoimitila olisi 3 000 m². Rakennuksessa on tarjolla 2 750 m² ja nykyinen vuokra on noin 12–15 €/m², vuokralaskelmat tehty keskiarvosummalla 13,5 €/m². Rakennus vaatii täydellisen remontin, jonka kustannukseksi on arvioitu noin 2,75 – 3,44 miljoonaa euroa.

Taulukko 20. Meriturvallisuustoimintojen vuokrakustannukset Kotkassa suhteessa nykyisiin kustannuksiin.

	m ²	€/m ²	Kustannukset Yht./kk	Kustannukset Yht./vuosi	m ² /henkilö
Nykyiset toimitilat	16 315,5	n. 15,1	246 820,75	2 961 849	42,3
Nykyiset toimitilat laskettuna 120 henkilön tavoitetoimialalla	3 000	n. 15,1	45 300	543 600	42,3
Toimitilavaihtoehto Kotkassa*	2 750	13,5	37 125	445 500	22,9

*lisäksi tulee remonttikustannukset

Merenkululaitoksen sekä Ilmailuhallinnon toimitilojen vuokrasopimukset ovat mahdollista irtisanoa vuoden 2010 aikana. Sen sijaan Rautatieviraston toimitilojen ensimmäinen mahdollinen irtisanomisajankohta on vuoden 2015 heinäkuu ja Ajoneuvohallintokeskuksen vuoden 2018 loppu.

Siinä tapauksessa, että koko henkilöstö ei muuta pääkaupunkiseudulta kohdekaupunkiin, täytyy pääkaupunkiseudulla olla toimitilat myös pk-seudulle työhön jäävälle henkilöstölle. Tämä aiheuttaa päällekkäisiä toimitilakustannuksia, joiden kustannuksia on tämän selvityksen puitteissa haasteellista arvioida. Siirtymäkaudelta saatetaan joutua maksamaan päällekkäisiä vuokratkustannuksia.

3.3.3 Matkakustannukset

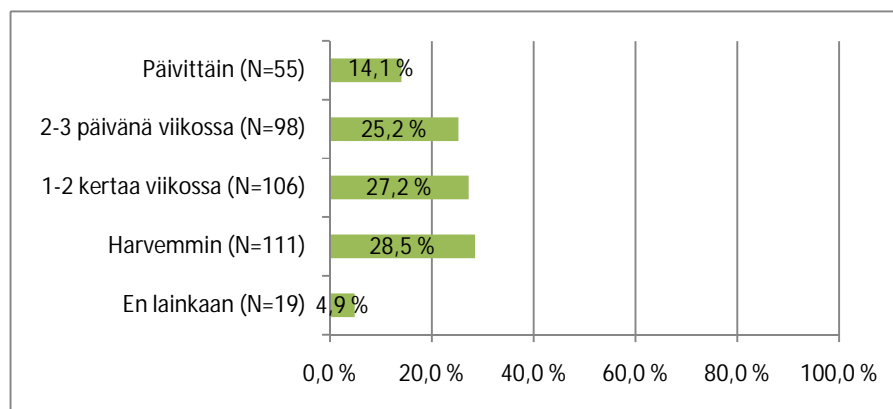
Tällä hetkellä virastoilta menee matkakustannuksiin vuodessa yhteensä 1 557 074 euroa. Alla olevassa taulukossa on eritelty tämän hetkiset matkakustannukset virastoittain.

Taulukko 21. Virastojen nykyiset matkakustannukset vuodessa. Tiedot saatu suoraan virastoilta.

	Kotimaan Matkakustannukset 2008	Päivärahat vuonna 2008	Km korvaukset	Yhteensä
Ajoneuvohallintokeskus	253 118	19 707	47 474	320 299
Rautatievirasto	14 333	20 468 (arvio)	22 212	57 013
Ilmailuhallinto	691 046	39 757	72 270	803 073
Merenkulkulaitos	1 332 926	522 644	646 886	2 502 456
Merenkulkulaitos meriturvallisuustoimintojen osalta, arvio	211 296	82 849	102 544	396 689
<i>Yhteensä (MKL:n osalta vain meriturvallisuustoimintojen kustannukset laskettu)</i>	1 169 793	162 781	224 500	1 557 074

66,5 % henkilöstöstä kertoi tapaavansa sidosryhmän edustajia päivittäin, 2-3 kertaa tai 1-2 kertaa viikossa. Keskimäärin tapaamisia kerrottiin olevan 2,5 viikossa. 33,5 % vastaajista tapaamisia on harvemmin tai ei lainkaan. Kuopioon tai Kouvolaan mahdollisesti siirtyvä (AKE, Ilmailu ja rautatie) henkilöstö on kooltaan noin 400 henkilöä.⁸⁸

Kuvio 5. Arvio kuinka usein henkilöstö on työtehtävissä kasvotusten yhteydessä sidosryhmien kanssa.



⁸⁸ 66,5 % = 266 vastaajaa. Laskelman perusteena on 266 työntekijän ka 2,5 kokousta/vko= yhteensä 665 kokousta viikossa. Vuositasolla laskelmista on vähennetty valtion virkamiehiä ja työntekijöitä koskevan ohjeen mukaisesti lomakaudet eli 665 tapaamista x 47 viikkoa.

Etäisyys Kouvolasta Helsinkiin on noin 140 km. Mahdollinen matkustusväline Kouvolan ja Helsingin välillä on juna tai henkilöauto. Edestakainen junamatka maksaa noin 60 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 126 euroa (0,45€ x 140=63) (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).⁸⁹

Etäisyys Kuopiosta Helsinkiin on noin 400 km. Mahdollinen matkustusväline Kuopion ja pääkaupunkiseudun välillä on lentokone, juna tai henkilöauto. Edestakainen lentomatka maksaa 200–400 euroa. Edestakainen junamatka maksaa noin 100 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 360 euroa (0,45€ x 400=180€). (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).⁹⁰

Alla olevassa taulukossa olevat laskelmat ovat laskettu niin, että tapaamisiin matkustettaisiin henkilöstön ilmoittama keskimääräinen luku 2,5 tapaamista viikossa. Toinen laskelma olettaa tapaamisten ja matkojen vähenevän kolmannekseen joko vaihtoehtoisten neuvottelumuotojen (esim. videoneuvottelut) vuoksi tai useamman tapaamisen yhdistämisellä yhteen matkakertaan. Kolmas laskelma olettaa tapaamisten vähenevän puoleen joko vaihtoehtoisten neuvottelumuotojen (esim. videoneuvottelut) vuoksi tai useamman tapaamisen yhdistämisellä yhteen matkakertaan.

Matkakustannusten lisäksi työnantajalle tukee maksettavaksi päivärahat. Laskelmat ovat tehty kokopäivärahan mukaisesti (35 € vuonna 2009⁹¹).

Taulukko 22. Arvio matkakustannuksista Kuopion osalta.

	Kustannukset/ Matka (€)	Kustannukset Vuositasolla (€)	Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€)	Kustannukset vuodessa, mikäli 1/2 vähennetään (€)
Kuopio lento	300	9 376 500	6 188 490	4 688 250
Kuopio juna	100	3 125 500	2 062 830	1 562 750
Kuopio auto	365	11 408 075	7 529 329,5	5 704 037
Keskimäärin	255	7 970 025	5 260 216,5	3 985 012
Päivärahat	35	1 093 925	721 990,5	546 962

Kuopion osalta matkakustannukset päivärahoineen ovat korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 10 470 425 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 4 219 425 €/vuodessa junalla matkustaen. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 5 235 212 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 2 109 712 €/vuodessa junalla matkustaen.⁹²

⁸⁹ www.vero.fi

⁹⁰ www.vero.fi

⁹¹ www.vero.fi

⁹² Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

Taulukko 23. Arvio matkakustannuksista Kouvolan osalta.

	Kustannukset/ Matka (€)	Kustannukset Vuositasolla (€)	Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€)	Kustannukset vuodessa, mikäli 1/2 vähennetään (€)
Kouvola juna	60	1 875 300	1 237 698	937 650
Kouvola auto	126	3 938 130	2 599 165	1 969 065
Keskimäärin	92,5	2 906 715	1 918 431	1 453 357
Päivärahat	35	1 093 925	721 990	546 962

Kouvolan osalta matkakustannukset päivärahoineen ovat korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 5 032 055 €/vuodessa autolla matkustettaessa ja matalimmillaan 2 969 225 €/vuodessa junalla matkustettaessa. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 2 516 027 €/vuodessa autoilla ja matalimmillaan 1 484 612 €/vuodessa junalla matkustettaessa.⁹³

Kouvolan osalta on tosin huomioitava se, että kaupungin edustajien mukaan Kouvola olisi valmis ottamaan nykyisen Ajoneuvohallintokeskuksen ja Rautatieviraston henkilöstön, jolloin Ilmailuhallinto jäisi pääkaupunkiseudulle. Tämä vaikuttaisi matkakustannuksiin alentavasti. Tässä tapauksessa matkakustannukset päivärahoineen ovat korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 3 390 016 €/vuodessa autolla matkustettaessa ja matalimmillaan 2 000 320 €/vuodessa junalla matkustettaessa. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 1 695 008 €/vuodessa autoilla ja matalimmillaan 1 000 160 €/vuodessa junalla matkustettaessa.⁹⁴

Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimintojen henkilöstö on tämän hetken tietojen perusteella vuonna 2010 120 henkilöä.⁹⁵ Henkilöstöstä 69,5 % ilmoitti tapaavansa sidosryhmän edustajia päivittäin, 2-3 kertaa viikossa tai 1-2 kertaa viikossa. Keskimäärin tapaamisia kerrottiin olevan 1,7 viikossa. Henkilöstöstä 30,4 % tapaamisia on harvemmin tai ei lainkaan. Henkilöstöstä 69,5 % on 83 henkeä, jolloin tapaamisia henkilöstöllä olisi 141 viikossa.

Tämän laskelman perusteella tapaamisia olisi yhteensä 141 viikossa. Vuositasolla laskelmista on vähennetty valtion virkamiehiä ja työntekijöitä koskevan ohjeen⁹⁶ mukaisesti lomakaudet eli viikoittaiset tapaamiset on laskettu 665 tapaamista x 47 viikkoa (52 viikosta vähennetty 5 viikkoa loma-aikaa).

Etäisyys Kotkasta Helsinkiin on noin 140 km. Mahdollinen matkustusväline Kotkan ja Helsingin välillä on juna tai henkilöauto. Edestakainen junamatka maksaa noin 70 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 126 euroa (0,45€ x 140=63) (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).⁹⁷

⁹³ Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

⁹⁴ Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

⁹⁵ Tieto saatu kirjallisena RHK:stä Hannu Mäkikankaalta 10.2.2009

⁹⁶ VM – valtion virkamiesten ja työntekijöiden vuosilomia koskevat soveltamismääräykset ja –ohjeet 7/2007

⁹⁷ www.vero.fi

Taulukko 24. Arvio matkakustannuksista Kotkan osalta

	Kustannukset/ Matka (€)	Kustannukset Vuositasolla (€)	Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€)	Kustannukset vuodessa, mikäli 1/5 vähennetään (€)
Kotka juna	70	463 890	306 167	231 945
Kotka auto	126	835 002	551 101	417 501
Keskimäärin	98	649 446	428 634	324 723
Päivärahat	35	231 945	153 083	115 972

Kotkan osalta matkakustannukset päivärahoineen ovat korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 1 066 947 €/vuodessa autoilla ja matalimmillaan 695 835 €/vuodessa junalla matkustettaessa. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 533 473 €/vuodessa autoilla ja matalimmillaan 347 917 €/vuodessa junalla matkustettaessa.⁹⁸

Lopulliseen summaan vaikuttavat useat eri tekijät, kuten esimerkiksi kuinka suuri osa nykyisistä tapaamisista voidaan korvata videoneuvotteluin, kuinka suuri osa jäljelle jäävistä pakollisista kasvokkaisista tapaamisista pidetään Helsingissä, kuinka monta tapaamista pidetään yhdellä matkustuskerralla ja kuinka monta henkilöä matkustaa yhdessä samalla autolla jne.

Näiden tapaamisten päälle tulevat vielä jo nykyisin tehtävät matkat muualle Suomeen. Mikäli liikenteen turvallisuusvirasto sijoitetaan Kouvolaan tai Kuopioon ja meriturvallisuustoimintojen osalta Kotkaan, vaikeutuu muualle Suomeen matkustaminen. Esimerkiksi Kuopiosta ja Kouvolaan matka Ouluun täytyy tehdä lentäen Helsingin kautta, jolloin sekä matka-aika, että matkakustannukset nousevat.

Kaikkia henkilöstön ja sidosryhmien välisiä tapaamisia ei voida korvata videoneuvotteluiden ja muiden informaatioteknologian keinoin. Tämä merkitsee vääjäämättä työmatkojen lisääntymistä suhteessa nykytilanteeseen. Työmatkoihin kuluva aika on matkustusvälineestä riippuen joko kokonaan tai osittain pois tehokkaasta työajasta. Matkoihin kuluva aikaa riippuu käytetystä kulkuvälineestä. Etenkin lentokoneella matkustettaessa on otettava huomioon aika, joka kuluu matkoihin lentokentälle ja turvatarkastuksiin lentokentällä. Etenkin pääkaupunkiseudulla matka-aika lentokentälle voi olla hyvinkin pitkä. Helsinki-Vantaan lentokentällä Finnairin lennoille pitää lähtöselvitys kotimaan lennoille olla tehtynä 20 minuuttia ennen koneen lähtöä, mikäli matkustaa pelkän käsimatkatavaran kanssa. Ulkomaille pelkän käsimatkatavaran kanssa matkustettaessa pitää lähtöselvitys olla tehtynä 30 minuuttia ennen lennon lähtöä. Työmatkoihin kuluva vuotuista työaikaa on vaikea arvioida eri kulkuvälineillä kuluvan ajan vaihtelevuuden vuoksi. Mutta voidaan kuitenkin todeta, että kaikkiin matkoihin kuuluu tehokkaan työajan menetystä ja näin ollen tulevien matkakustannusten myötä myös henkilöstökulut kasvavat pysyväluonteisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston sidosryhmille mahdollisesta sijoittamisesta aiheutuvia matkakustannuksia on myös vaikea arvioida. Voidaan kuitenkin todeta, että sidosryhmien matkakustannukset tulevat kasvamaan jonkin verran.

⁹⁸ Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistamisraportissa todetaan, että valtiovarainministeriön mukaan tietohallintokeskuksen matkustuspäivät ovat alueellistamisen myötä kääntyneet jyrkkään laskuun korvaavien yhteydenpitotapojen kasvun myötä.⁹⁹

Sijoittamisen myötä on tehtävä kertaluontoisia ICT-investointeja sekä uusia työvälaineiden hankintoja kun siirrytään uusiin toimitiloihin. Nämä ovat kertaluonteisia kustannuksia.

3.4 Henkilöstöön liittyvät vaikutukset

Yleinen näkemys koko liikenteen turvallisuusviraston osalta

Henkilöstön näkökulmasta mahdollinen siirto aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia, keskeisimpinä näistä nostettiin esiin osaamisen ja asiantuntijuuden häviäminen virastoista sekä perheisiin liittyvät vaikutukset. Henkilöstö arvioi asiantuntijuuden häviämisen johtavan siihen, että virasto ei kykene hoitamaan tehtäviään riittävän laadukkaasti, ja seuraukset liikenteen turvallisuusviraston eri toimialoilla tulevat olemaan kohtalokkaita. Virastoissa on yhteinen huoli siitä, että kohdepaikkakuntien koulutusalojen esittely ei anna riittävää kokonaiskuvaa rekrytointimahdollisuuksista kyseisillä paikkakunnilla. Esimerkiksi Ilmailuhallinnon kannanoton mukaan ilmailun kansainväliset pätevyysvaatimukset täyttäviä tarkastajia virastoon voidaan rekrytoida vain alan teollisuuden parista.¹⁰⁰

Henkilöstön koettiin työllistyvän nopeasti esimerkiksi nykyisen viraston sidosryhmien palvelukseen pääkaupunkiseudulla. Erityisasiantuntijuuden katsottiin olevan henkilöstössä vahvaa, joten huolta uudesta työpaikasta pääkaupunkiseudulla viraston mahdollisesti sijoituessa pääkaupunkiseudun ulkopuolelle ei tuotu juurikaan esiin. Tästä poikkeuksena olivat henkilöstöstä ne, jotka tekevät tuki- ja asiakaspalvelutehtäviä, heidän sijoittamisensa haasteellisuus vastaaviin tehtäviin pääkaupunkiseudulla tuli esiin muutamissa organisaatioiden ryhmähaastatteluissa. Henkilöstö toi myös esiin epävarmuuden ja stressin vaikutukset perhe-elämään. Huolta aiheuttivat puolison työllistymisvaikeudet uudella paikkakunnalla mahdollisen siirron toteutuessa, ja välillisesti myös perheen mahdollinen tulotason puolittuminen.

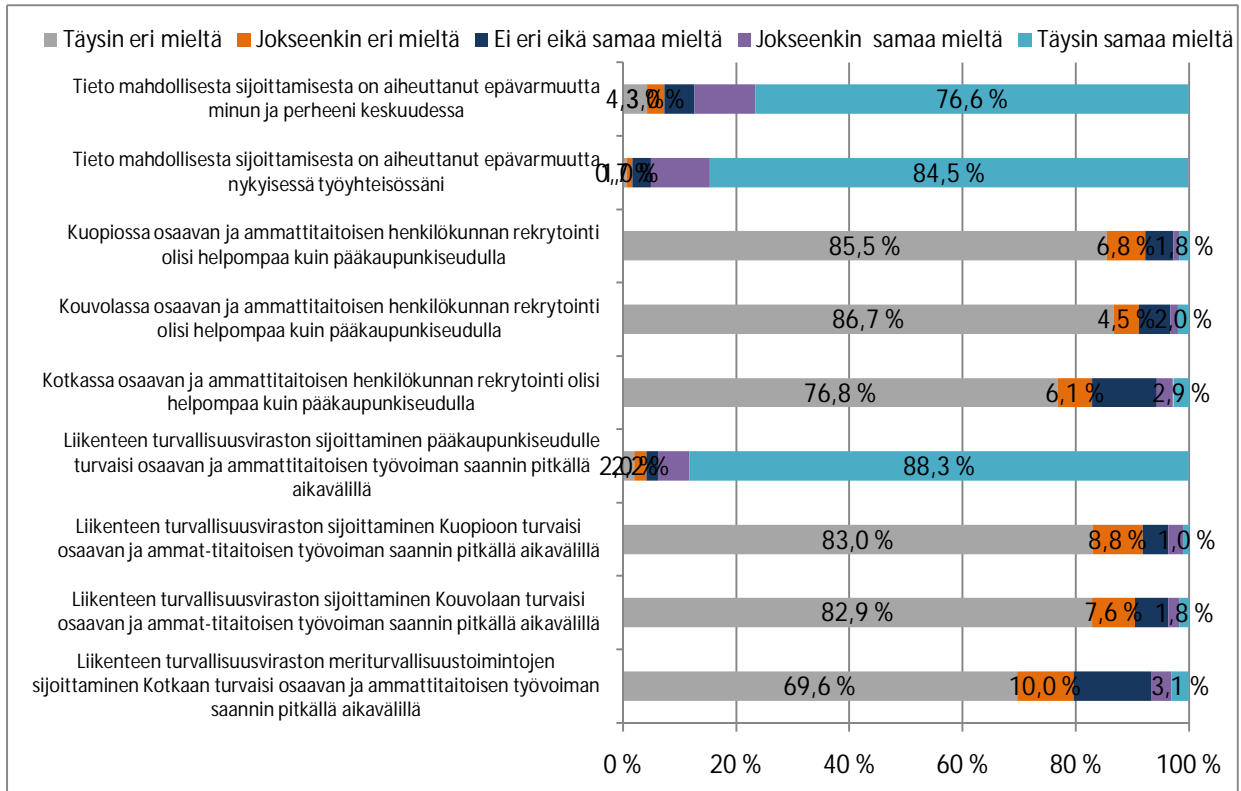
Henkilöstön näkökulmasta kaikilla tarkasteltavilla paikkakunnilla asuntojen pääkaupunkiseutua alhaisempi (Kuopiossa 45 %, Kouvolassa 63% ja Kotkassa 58% alhaisempi) hintataso sekä lyhyet etäisyydet ja ruuhkattomuus tukevat kuitenkin alueen ominaisuuksien osalta henkilöstönäkökulmaa. Voidaankin ajatella että ajankäytön kannalta sekä Kuopiossa, Kouvolassa ja Kotkassa arjen sujuvuus on toimivampaa kuin ruuhkaisella pääkaupunkiseudulla.

Positiivisena näkökohtana henkilöstön keskuudessa mainittiin alueellistamiseen liittyvien poliittisten tavoitteiden saavuttaminen, henkilökunnan vaihtuvuus sekä jäljelle jäävän henkilökunnan sitoutuneisuuden tason nousu. Noin 94 % henkilöstökyselyn vastaajista oli sitä mieltä, että liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen pääkaupunkiseudulle turvaisi osaavan ja ammattitaitoisen työvoiman saannin organisaation tehtäviin pitkällä aikavälillä. Henkilöstö näki ammattitaitoisen työvoiman saatavuuden sekä pitkällä että lyhyellä aikavälillä erittäin epävarmana Kuopiossa, Kouvolassa ja Kotkassa.

⁹⁹ Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008

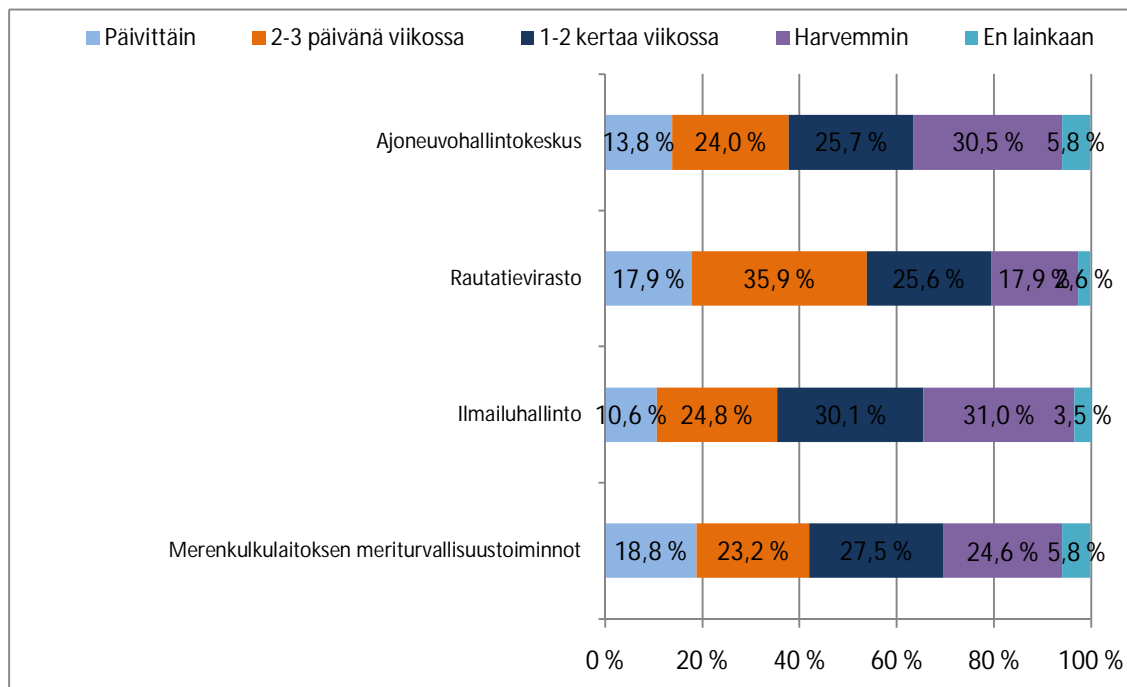
¹⁰⁰ Ilmailuhallinnon kannanotto 13.2.2009

Kuvio 6. Sijoittaminen henkilöstön näkökulmasta



Henkilöstöltä kysyttiin myös sidosryhmäyhteistyön laadusta ja määrästä. Sidosryhmien kanssa kasvotusten oli tekemässä päivittäin 14 % vastaajista, 2-3 päivänä viikossa 25 % vastaajista, 1-2 kertaa viikossa 27 % vastaajista ja tätä harvemmin tai ei lainkaan 33 % vastaajista. Liikenteen turvallisuusvirastoon liitettävistä virastoista kasvokkaista yhteistyötä sidosryhmien kanssa on tiheimmin Rautatievirastolla sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimintojen henkilöstöillä.

Kuvio 7. Kuinka usein virastojen henkilöstö on työtehtävissä kasvotusten sidosryhmien kanssa kotimaassa (virastokohtaisesti)



Kouvola

Vastaajat arvioivat, että ammattitaitoisen työvoiman rekrytointi liikenteen turvallisuusvirastoon nähtiin Kouvola ja Kuopiossa hyvin haasteellisena pääkaupungin rekrytointitilanteeseen nähden. Kouvola rekrytointitilanne nähtiin kuitenkin hivenen positiivisempänä kuin Kuopiossa. Ehdottomasti tai jokseenkin varmasti siirtyisi Kouvolaan 5,6 % vastaajista. Kouvola kohdalla siirtymishalukkuutta tiedusteltaessa 82,4 % vastaajista ei siirtyisi missään nimessä.

Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan kuinka houkuttelevana ja vetovoimaisena alueena he pitävät Kouvola seutua asumisen ja sinne työn perässä muuttamisen näkökulmasta. 85 % vastaajista oli sitä mieltä että Kouvola seutu ei ole lainkaan houkutteleva ja vetovoimainen, ja vain 2,3 % vastaajista piti seutua erittäin houkuttelevana ja vetovoimaisena. Osa henkilöstökyselyyn vastaajista piti kuitenkin Kouvola realistisempänä sijoittamiskohteena sen vuoksi, että perhe voisi jäädä pääkaupunkiseudulle asumaan ja työssäkäynti onnistuisi pendelöimällä.

Kotka

Meriturvallisuustoiminnoissa työskenteleviltä siirtymishalukkuudesta tiedusteltaessa noin 70 % ei olisi valmis siirtymään Kotkaan missään nimessä ja 10,5 % olisi ehdottomasti tai jokseenkin varmasti valmis siirtymään. Kotkaa ei lainkaan houkuttelevana eikä vetovoimaisena piti vastaajista noin 72 %. Kysyttäessä henkilöstöltä olisiko osaavan ja ammattitaitoisen henkilöstön rekrytointi Kotkassa helpompaa kuin pääkaupunkiseudulla täysin eri mieltä oli lähes 77 % vastaajista. Jokseenkin ja täysin samaa mieltä oli vajaa 8 % vastaajista. Arvioitaessa ammattitaitoisen henkilöstön saamista Kotkassa sijaitsevaan virastoon pitkällä aikavälillä tilanne nähtiin hieman positiivisempänä.

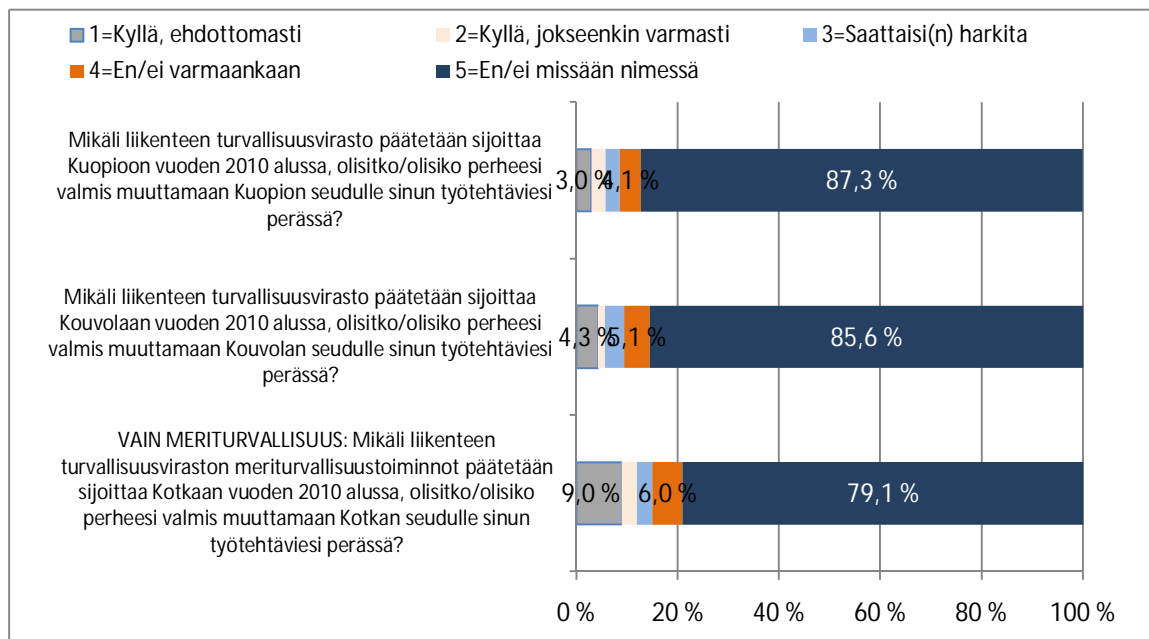
Henkilöstö toi myös esiin Kotkan ja Helsingin välisen tieliikenteen lisääntymisen ja siitä aiheutuvat ympäristöhaitat. Henkilöstö koki, että virastojen yhdistäminen liikenteen turvallisuusvirastoksi

synergiaetujen saamiseksi on ristiriidassa suhteessa meriturvallisuustoimintojen sijoittamisen Kotkaan. Yhden yksikön sijoittaminen Kotkaan nähtiin toiminnan hajauttamisena, jossa menetettäisiin virastofuusion synergiaedut. Positiivisena nähtiin se, että Kotkan merenkulun osaamiskeskittymä saisi vahvistusta ja synergiaetuja meriturvallisuuden viranomaisesta. Henkilöstö näki myös, että alan viranomaisen siirtyminen alueelle saattaisi houkuttaa sinne myös alan yrityksiä ja muuta toimintaa ja yleisesti ottaen parantaa Kotkan imagoa.

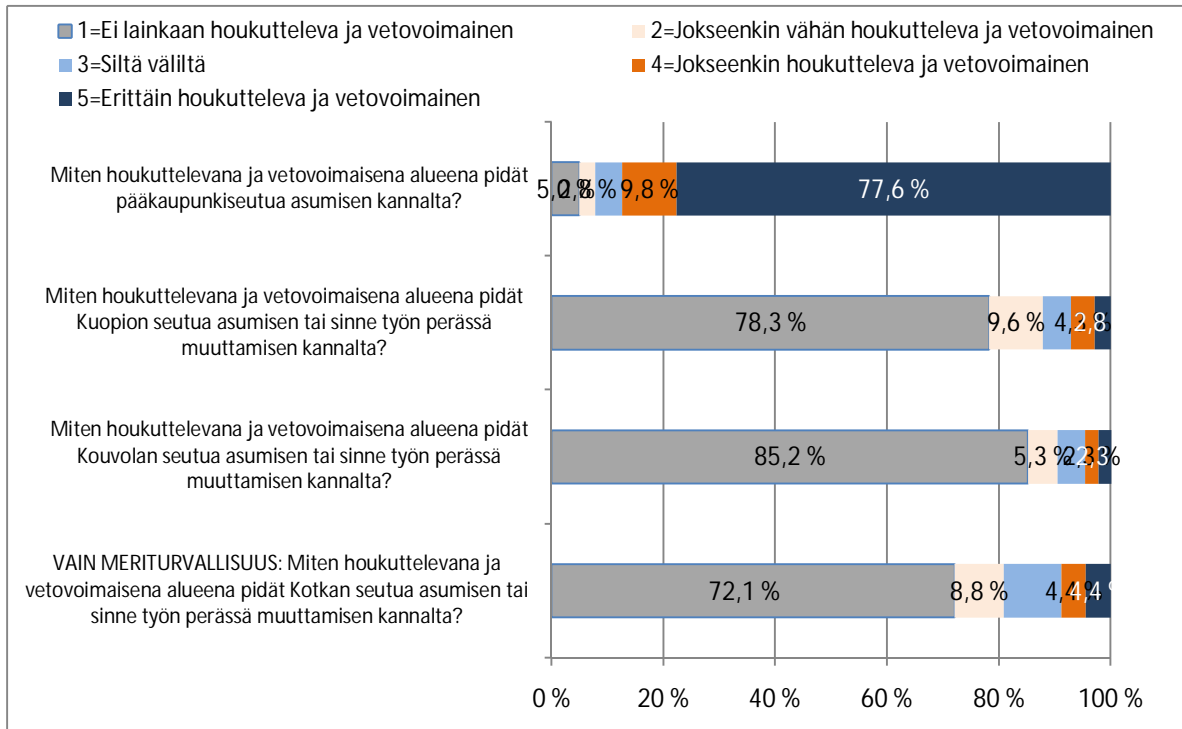
Kuopio

Tiedusteltaessa henkilöstön siirtovalmiutta mahdollisen sijoittumisen toteutuessa vastaukset olivat pääasiassa kieltäviä. Vastaajista ei olisi missään nimessä valmis siirtymään Kuopioon vajaa 86 % vastaajista. Ehdottomasti tai jokseenkin varmasti siirtyisi Kuopioon noin 5 % vastaajista. Vastaajat arvioivat Kuopion seutua asumisen ja sinne työn perässä muuttamisen näkökulmasta hyvin negatiivisesti. Noin 78 % vastaajista piti Kuopion seutua ei lainkaan houkuttelevana ja vetovoimaisena, ja vajaa 3 % vastaajista piti Kuopion seutua erittäin houkuttelevana ja vetovoimaisena. Henkilöstö arvioi myös, että viraston henkilöstön puolisoille ei kyettäisi löytämään alueelta työpaikkoja, joten alueen työttömyys nousisi viraston sinne siirron myötä. Kuopio nähtiin kuitenkin henkilöstön keskuudessa realistisempänä kohdekaupunkina sen kokoluokan vuoksi.

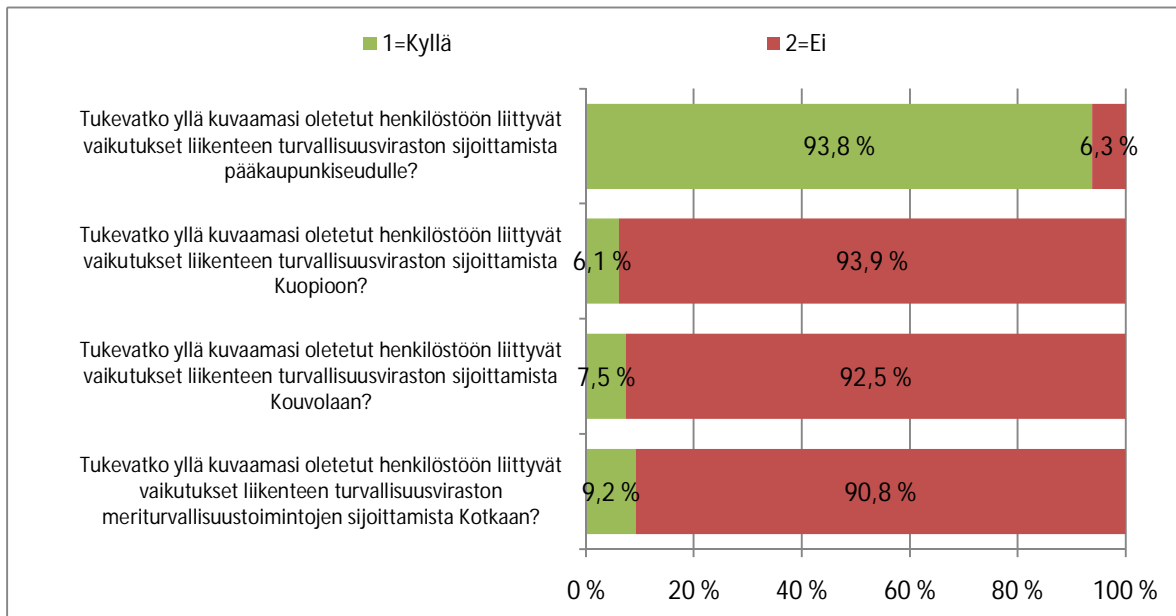
Kuvio 8. Henkilöstön siirtohalukkuus Kuopioon, Kouvolaan tai Kotkaan asteikolla 1 - 5



Kuvio 9. Kohdealueiden houkuttelevuus ja vetovoimaisuus asteikoilla 1 - 5



Kuvio 10. Tukevatko henkilöstövaikutukset viraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle, Kuopioon, Kouvolaan tai Kotkaan



4. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittaminen – vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Tässä luvussa käydään läpi Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamiseen liittyviä toiminnallisia, alueellisia, taloudellisia ja henkilöstöön kohdistuvia vaikutuksia. Vaikutuksia on tarkasteltu kustakin vaikutusnäkökulmasta pääkaupunkiseudun, Kouvolan ja Kuopion sekä meriturvallisuuden osalta Kotkan kohdealueiden kautta. Tämän lisäksi on esitetty neutraaleja, sijaintipaikkakunnasta riippumattomia vaikutuksia.

Toiminnalliset vaikutukset

Toiminnan kannalta neutraaleina vaikutuksina voidaan todeta, että sekä pääkaupunkiseudulla että Kuopiossa, Kouvolaan ja Kotkassa on saatavilla liikenteen turvallisuusviraston kannalta tarkoituksenmukaiset toimitilat. Pääkaupunkiseudulla ja Kuopiossa virasto voidaan sijoittaa myös saman katon alle, yhtenäisiin tiloihin. Tästä poikkeuksena pääkaupunkiseudulla toimiva Ilmailuhallinto, jonka ydintoimintaa tukee nykyinen sijainti Vantaalla, Helsinki-Vantaan lentokentän vieressä.

Toiminnan kannalta viraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa erityisesti keskeisten asiakastahojen ja sidosryhmien läheinen sijainti, mikä tukee tulevan viraston ydintoiminnan keskeytyksetöntä ja sujuvaa jatkumista myös uudistuksen alkuvaiheissa.

Toiminnan kannalta sijoittaminen Kuopioon saattaa aiheuttaa osaamistason notkahduksen liikenteen turvallisuusviraston ydintoiminnoissa, millä saattaa olla merkittäviä kielteisiä vaikutuksia sekä merenkulun että lentoliikenteen turvallisuuden suhteen. Lisäksi toiminnan kannalta keskeisin muutos yhteistyössä sidosryhmien kanssa olisi lisääntyvästä matkustamisesta johtuva tehokkaan työajan väheneminen. Lisääntyvä matkustaminen puolestaan aiheuttaa haitallisia ympäristövaikutuksia.

Sijoittaminen Kouvolaan ei itsessään tue liikenteen turvallisuusviraston toiminnan kehittämistä tai uudistamista, koska Kouvolan osalta hajautettu malli (AKE ja Rautatievirasto Kouvolaan, Ilmailuhallinto Vantaalla ja meriturvallisuus Kotkassa) ei edesauta virastouudistuksen synergiaperiaatteen toteutumista. Toiminnan kannalta keskeisin muutos yhteistyössä sidosryhmien kanssa olisi lisääntyvästä matkustamisesta johtuva tehokkaan työajan väheneminen. Lisääntyvä matkustaminen puolestaan aiheuttaa haitallisia ympäristövaikutuksia.

Meriturvallisuuden sijoittamista Kotkaan tukevat alueelta löytyvät tarkoituksenmukaiset toimitilat, sekä Kotkan merellinen sijainti sidosryhmien. Toiminnan kannalta keskeisin muutos viraston toiminnan hajauttaminen, mikä ei tue ydintoiminnan sujuvuutta eikä virastouudistuksesta saatavaa synergiaetua. Lisäksi sijoittuminen Kotkaan aiheuttaisi lisääntyvää matkustusta pääosin maanteitse ja siitä johtuvaa tehokkaan työajan menetystä. Lisääntynyt matkustaminen puolestaan aiheuttaa myös osaltaan haitallisia ympäristövaikutuksia.

Yhteenveto toiminnallisista vaikutuksista:

Toiminnalliset vaikutukset puoltavat liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle tai Kuopioon. Kuitenkin toiminnan jatkuvuuden kannalta virastouudistusta toteuttaessa pääkaupunkiseutua puoltaa merkittävien sidosryhmien ja asiakkaiden sijainti pääkaupunkiseudulla, mikä edesauttaa yhteistyön sujuvuutta virastouudistusta toteutettaessa.

Alueelliset vaikutukset

Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa alueen ominaisuuksien näkökulmasta hyvä saavutettavuus sekä maanteitse, raideliikenteen avulla että lentoteitse. Lisäksi alueen ominaisuuksien näkökulmasta pääkaupunkiseutu koetaan perhetaseeltaan positiivisena ja riittävän vetovoimaisena sekä sosiaaliselta että kulttuuriselta pääomaltaan.

Sijoittamista Kuopioon puoltaa pitkällä aikajänteellä Liikenteen turvallisuusviraston mukanaan tuomat työpaikat. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisella Kuopioon olisi 1% positiivinen vaikutus työllisyysasteeseen, mikä Kuopiossa on 10%. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista Kuopioon puoltaa alueella jo sijaitseva turvallisuusklusteri toimintoineen.

Sijoittamista Kouvolaan puoltavat pitkällä aikajänteellä AKEn ja Rautatieviraston mukanaan tuomat työpaikat. Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisella Kouvolaan olisi 1% positiivinen vaikutus työllisyysasteeseen, mikä Kouvolaan on 10,6 %. Sijoittamista Kouvolaan puoltaa alueen turvallisuus- ja logistiikkaklusteri, jota liikenteen turvallisuusviraston sijainti Kouvolaan tukisi merkittävästi.

Meriturvallisuuden osalta sijoittamista Kotkaan puoltaa pitkällä aikajänteellä Merenkululaitoksen meriturvallisuuden mukanaan tuomat työpaikat Kotkan työttömyysasteen ollessa 11,3% (vaikutus 1%). Lisäksi alueen merellinen sijainti ja merenkulkuun liittyvät perinteet ja toimijat puoltavat meriturvallisuuden toiminnon sijoittamista Kotkaan.

Yhteenveto alueellisista vaikutuksista:

Alueen ominaisuuksien näkökulmasta sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa hyvä saavutettavuus sekä kansallisella tasolla että kansainvälisesti. Lisäksi alueen houkuttelevuus ja vetovoimaisuus puoltavat Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle.

Alueelle kohdistuvat työllisyysvaikutukset sekä alueiden kehittymistä tukevat vaikutukset tukevat liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista Kuopioon tai Kouvolaan sekä meriturvallisuuden sijoittamista Kotkaan pitkällä aikajänteellä. Sekä Kuopioon että Kouvolaan sijoittamista tukee alueilla jo toimiva turvallisuusklusteri (Kuopio) sekä turvallisuus- ja logistiikkaklusteri (Kouvola).

Matkustettaessa Kuopioon, Kouvolaan tai Kotkaan muualta Suomesta joudutaan useimmiten matkustamaan pääkaupunkiseudun kautta, samoin kuin matkustettaessa ulkomailta näille paikkakunnille.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisesta näkökulmasta neutraalina vaikutuksena voidaan todeta vuosittaisten henkilöstökustannusten määrä, mikä tulee pitkällä aikajänteellä tarkasteltuna olemaan vakio kullakin paikkakunnalla.

Sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa matkakustannusten ja päivärahojen pysyminen vähintään ennallaan, mutta näissä voidaan olettaa tapahtuvan laskua, mikäli virastouudistus toteutuu siten, että koko uusi virasto sijaitsee yhtenäisissä toimitiloissa pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulla toimitilakustannusten kuukausivuokra on virastoilla nykytilanteessa keskiarvolukuna 18,9 €/m².

Kuopion ja Kouvolan osalta on todettava, että mahdollisen sijoittumisen myötä matkakustannukset päivärahoinen tulevat nousemaan lyhyellä aikajänteellä tarkasteltuna, mutta pitkällä aikajänteellä niiden

voidaan olettaa kääntyvän laskuun. Lisäksi, mikäli henkilöstö ei siirry, siirtymäkauden kustannukset Kuopiossa ja Kouvolaassa tulevat sisältämään myös kaksinkertaisia työvoimakustannuksia, kun virastoon rekrytoidaan uutta työvoimaa ja pääkaupunkiseudulla pyritään samanaikaisesti sijoittamaan olemassa olevaa henkilöstöä muihin tehtäviin valtionhallinnossa. Kuopiossa toimitilakustannusten kuukausivuokraksi on arveltu muodostuvan 14€/m².

Kouvolan sijainti pääkaupunkiseutuun nähden mahdollistaa pendelöinnin, joten Kouvola on Kuopioon verrattuna parempi sijoittamispaikka ei-muuttavan henkilöstön näkökulmasta. Kouvolaassa toimitilakustannusten kuukausivuokraksi on arveltu muodostuvan 13-15 €/m².

Myös Kotkan osalta on todettava, että mahdollisen sijoittumisen myötä matkakustannukset päivärahoineen tulevat nousemaan ainakin lyhyellä aikajänteellä tarkasteltuna, mutta pitkällä aikajänteellä niiden voidaan olettaa kääntyvän laskuun. Lisäksi, mikäli henkilöstö ei siirry, siirtymäkauden kustannukset Kotkassa tulevat sisältämään myös kaksinkertaisia työvoimakustannuksia, kun virastoon rekrytoidaan uutta työvoimaa ja pk-seudulla pyritään vielä sijoittamaan olemassa olevaa henkilöstöä muihin tehtäviin valtionhallinnossa. Kotkassa toimitilakustannusten kuukausivuokraksi on arveltu muodostuvan 13,5 €/m². Meriturvallisuuden osalta vuokra pk-seudulla on nykytilanteessa 15,1 €/m².

Yhteenvedo taloudellisista vaikutuksista:

Taloudelliset vaikutukset näyttäytyvät siirtymäkaudella negatiivisina kaikilla tarkasteltavilla paikkakunnilla, koska muutto yhtenäisiin toimitiloihin aiheuttaa kustannuksia. Pk-seudun osalta voidaan todeta, että siirtymäkauden aikaiset kustannukset tehokkaasti hoidettuna jäävät Kuopiota, Kouvolaan ja Kotkaa pienemmiksi.

Kouvolaassa, Kuopiossa ja Kotkassa toimitilojen kuukausivuokra on pääkaupunkiseutua alhaisempi.

Taloudelliset vaikutukset näyttäytyvät pitkällä aikajänteellä, liikenteen turvallisuusviraston toiminnan vakiinnuttua, neutraaleina sekä Kuopion että Kouvolan ja meriturvallisuuden osalta Kotkan näkökulmasta.

Henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset

Sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa nykyisen henkilöstön säilyminen liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa, mikä edesauttaa viraston osaamistason säilymistä sekä hiljaisen tiedon siirtymistä liikenteen turvallisuusvirastossa. Pääkaupunkiseutu näyttäytyy myös henkilöstön kannalta vetovoimaisimpana alueena verrattuna Kuopioon, Kouvolaan tai meriturvallisuuden osalta Kotkaan.

Koko viraston sijoittamista Kuopioon ja Meriturvallisuustoiminnon sijoittamista Kotkaan puoltaa työhönsä sitoutuneen henkilöstön rekrytointimahdollisuus (mikäli nykyinen henkilöstö ei siirry Kuopioon eikä AKE:n ja Rautatieviraston nykyinen henkilöstö siirry Kouvolaan), mikä edesauttaa toimintatapojen uudistamista uuden viraston toiminnan käynnistämisen näkökulmasta. Kouvolaan puoltaa myös osaltaan motivoituneen ja osaavan henkilöstön rekrytointimahdollisuus. Osaavaa henkilöstöä alueella tuottaa Lappeenrannan teknillinen yliopisto sekä Kymenlaakson AMK.

Henkilöstön näkökulmasta Kuopiota puoltaa myös asuntojen pääkaupunkiseutua edullisempi hintataso (Kuopio 45% pk-seutua alhaisempi). Myös Kouvolaassa asuntojen hintataso on pääkaupunkiseutua alhaisempi (Kouvola 63% pääkaupunkiseutua alhaisempi), samoin kuin Kotkassa (Kotka 58% pääkaupunkiseutua alhaisempi). Kuitenkaan nykyinen henkilöstö ei koe Kuopiota, Kouvolaan tai Kotkaakaan riittävän vetovoimaisena vakituksena asuinpaikkana ja toimipaikan siirron vaikutus on negatiivinen

henkilöstön jaksamisen ja hyvinvoinnin kannalta. Kotkaan henkilöstö suhtautui hieman positiivisemmin kuin Kuopioon tai Kouvolaan.

Yhteenveto henkilöstöön kohdistuvista vaikutuksista:

Nykyiseen henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset pääkaupunkiseudulla näyttäytyvät Liikenteen turvallisuusviraston osaamistason säilymisen näkökulmasta positiivisina ja henkilöstön muutosnäkökulmasta neutraaleina.

Nykyiseen henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset Kuopion, Kouvolan tai meriturvallisuuden osalta Kotkan kannalta näyttäytyvät pääsääntöisesti negatiivisina (alueita ei koeta riittävän vetovoimaisina vakituisina asuinpaikkoina), mutta pitkällä aikajänteellä tarkasteltuna henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset näyttäytyvät neutraaleina Kuopion, Kouvolan ja Kotkan osalta.

Lähteet

Ajoneuvohallintokeskuksen www-sivut. www.ake.fi [20.2.2009]

Ajoneuvohallintokeskukselta saadut kirjalliset tiedot. Sähköpostiviesti Ajoneuvohallintokeskuksen hallinto- ja kehitysjohtaja Marko Sillanpäältä 26. ja 27.1.2009

Alueellistamisen käsikirja. Valtiovarainministeriö 25/2008.

AKEn tapa toimia. 1/2009. Saatu haastattelutilaisuudessa 13.1.2009

www.eniro.fi

www.etuovi.com

Finavian www-sivut. www.finavia.fi

Finnairin www-sivut. www.finnair.fi

Finnpilotin www-sivut. www.finnpilot.fi [20.2.2009]

Hajasijoitettu valtionhallinnon työpaikka maksanut Ruotsissa 40 000-90 000 euroa. Suomen Suurlähestystön raportti 3.2.2009.

Hallinto- ja kuntaministeri Mari Kiviniemi Pardian seminaarissa 18.1.2008.
http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/03_muut_asiakirjat/18.1.08_Kiviniemi_Pardiassa..doc
[20.2.2009]

Helsingin kauppakorkeakoulun www-sivut. www.hse.fi [20.2.2009]

Helsingin kaupungin www-sivut www.hel.fi [20.2.2009]

Helsingin seudun www-sivut. www.helsinginseutu.fi [20.2.2009]

Ilmailuhallinnolta saadut tiedot 13.1.2009

Ilmailuhallinnolta saadut kirjalliset tiedot 22.1.2009

Ilmailuhallinnon kannanotto 13.2.2009, sähköpostiviesti Ilmailuhallinnon viestintäpäällikkö Sari Turkkilalta

Ilmailuhallinnon www-sivut. www.ilmailuhallinto.fi [20.2.2009]

Ilmailuhallinnosta saadut tiedot. Sähköpostiviesti Ilmailuhallinnon viestintäpäällikkö Sari Turkkilalta 27.1.2009.

Ilmailun viranomaistehtävien alueellinen organisointi. Selvitys Liikenne- ja viestintäministeriölle 13.9.2004.

Kiinteistötalouden instituutilta 23.1.2009 saadut kirjalliset tiedot

Kiinteistötalouden instituutilta saadut kirjalliset tiedot 17.2.2009

Kotkan kaupungin www-sivut. www.kotka.fi [20.2.2009]

Kouvolan kaupungin www-sivut. www.kouvola.fi [20.2.2009]

Kouvolan seudun www-sivut. www.kouvolanseudulle.fi [20.2.2009]

Kuntatiedon keskuksen www-sivut. www.kunnat.net

Kuopion kaupungin kuulemistilaisuudessa saadut tiedot 5.2.2009

Kuopion kaupungin www-sivut. www.kuopio.fi [20.2.2009]

Kuopion yliopiston www-sivut. www.uku.fi/ [20.2.2009]

Kymenlaakson ammattikorkeakoulun www-sivut. www.kyamk.fi/ [20.2.2009]

Kymenlaakson liiton www-sivut. www.kymenlaakso.fi [20.2.2009]

Kymenlaakson maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma 2008–2009. Kymenlaakson liitto 2007

Laurea Ammattikorkeakoulu. www.laurea.fi [20.2.2009]

Liikennehallinnon virastouudistus. Väliraportti: uudistuksen pääperiaatteet 13.10.2008. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=139052&name=DLFE-4501.pdf [20.2.2009]

LVM:n Mikko Ojajarveltä saadut kirjalliset tiedot 10.2.2009

Matkahuollon www-sivut. www.matkahuolto.fi

Merenkululaitokselta saadut kirjalliset tiedot 16.1.2009 ja 19.1.2009

Merenkululaitoksen alueellistamisselvitys. Selvitys Liikenne- ja viestintäministeriölle. Merenkululaitos.

Merenkululaitoksen www-sivut. www.fma.fi [20.2.2009]

Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskuksen www-sivut. www.merikotka.fi [20.2.2009]

Metropolia Ammattikorkeakoulu. www.metropolia.fi [20.2.2009]

Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008

Rautatievirastolta saadut kirjalliset tiedot 26.1.2009 ja 11.2.2009

Rautatieviraston www-sivut. www.rvi.fi [20.2.2009]

Rautatievirastosta saadut kirjalliset tiedot. Sähköpostiviesti hallintoyksikön päällikkö Markus Pettiseltä 27.1.2009.

Savonia Ammattikorkeakoulun www-sivut. www.savonia.fi/amk [20.2.2009]

Selvitys Ilmailuviraston eräiden palvelujen alueellistamismahdollisuuksista. Liikenne- ja viestintäministeriö 11.3.2005. HAUS, Katriina Pallas ja Helena Mustikainen.

Selvitys liikenteen turvallisuusviraston alueellistamisesta Kymenlaaksoon. Kymenlaakson liitto 30.1.2009

Senaatti-kiinteistöltä saadut kirjalliset tiedot 6.2.2009 ja 23.2.2009 sekä suullisesti saadut tiedot puhelinkeskustelussa johtaja Aulis Kohvakan kanssa 5.3.09.

Tilastokeskuksen www-sivut. www.statt.fi [20.2.2009]

Työ- ja elinkeinoministeriön www-sivut. www.tem.fi

Valtion toimitilastrategia 16.11.2005. Valtiovarainministeriö

Valtioneuvoston viestintäyksikkö, tiedote 262/2007. 26.9.2007. "Alueellistamista jatketaan" www.vn.fi/ajankohtaista/tiedotteet [20.2.2009]

VM – valtion virkamiesten ja työntekijöiden vuosilomia koskevat soveltamismääräykset ja –ohjeet 7/2007

VR:n www-sivut. www.vr.fi [20.2.2009]

www.vero.fi

Väestörekisterikeskuksen www-sivut. www.vaestorekisterikeskus.fi [20.2.2009]

Väyläviraston ja liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisvaihtoehtoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2009

Selvityksessä käytetyt muistiot, kannanotot ym.

Ajoneuvohallintokeskuksen koulutus- ja ikärakenne vuoden 2008 lopulla. Saatu sähköpostitse 26.1.2009

Arvioita mahdollisen alueellistamisen aiheuttamista kustannuksista ja muista vaikutuksista. Muistio. AKE, Marko Sillanpää. 12.2.2009

Hajasijoitettu valtionhallinnon työpaikka maksanut Ruotsissa 40.000 – 90.000 euroa. Raportti, Suomen suurlähetystö, Timo A. Tanninen, 3.2.2009 (saatu sähköpostitse 11.2.2009)

Ilmailualan toimijoiden kannanotto koskien Ilmailuhallinnon alueellistamista. Lausunto Liikenneministerille Anu Vehviläiselle. Vantaa 18.2.2009.

The implementation of the VTMS system for the Gulf of Finland. Formal Safety Assessment study. VTT 2002 (saatu sähköpostitse 27.1.2009 /Sanna Sonninen)

Merenkululaitoksen toimiala- ja henkilöstötiedot. Saatu sähköpostitse 19.1.2009 (Armi Kajanne)

Meriturvallisuustoiminnon tehtävien osaamis- ja kokemusvaatimuksista. Muistio. Petri Öhrmark. 17.2.2009.

Meriturvallisuusasioiden hoito nyt ja tulevaisuudessa, tiivistelmä. Muistio. Tuomas Routa 4.2.2009 (saatu sähköpostitse 6.2.2009)

Kritiikkiä virastouudistuksesta. Muistio. Urpo Koskela. 3.1.2009 (saatu sähköpostitse 12.2.2009 /Urpo Koskela)

Kuopion kaupunki LVM:n alaisen Liikenteen turvallisuusviraston sijaintipaikkana. Selvitys. Helmikuu 2009 (saatu sähköpostitse 10.2.2009 /Heikki Helve)

Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmasta uuden väylä- ja liikennenvirastojen perustemaiseksi. Suomen Lentäjäliitto ry.-Finnish Pilots' Association. Matti Allonen ja Sami Rolig. Espoo 7.1.2009.

Liikennehallinnon virastouudistus. Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen Ammatillinen Ryhmän (SLJY-A) lausunto. Vantaa 12.1.2009.

Liikennehallinnon virastouudistus. Finnairin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön ylläjohtaja Tervalalle. 8.10.2008.

Liikennehallinnon virastouudistuksesta. Urpo Koskela Finnish Commuter Airlines. Helsinki 30.11.2008.

Liikenteen turvallisuusvirasto - perusteita Kuopioon sijoittumiselle. Esitys. 5.2.2009. (saatu sähköpostitse 10.2.2009 /Heikki Helve)

Liikenteen turvallisuusvirastoa koskeva sijoittumisselvitys – asuminen ja toimitilavaihtoehdot Kouvolassa. Liite, 11.2.2009. (Saatu sähköpostitse 11.2.2009)

Lisätietoja liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisselvitystä varten (kolme valokuvaa Helsingin Sanomien alueellistamisen kustannuksia käsittelevästä artikkelista 19.2.2009 – sähköposti saatu 23.2.2009 /Kari Pulli)

Liikenteen väyläviraston ja turvallisuusviraston toimitiloista. Muistio. Hannu Viipuri, Senaatti-kiinteistöt, 23.2.2009

Report on the serious incident over glacier Folgefonna, Norway on 14. September 2005 with ATR 42-320, LN-FAO, operated by coast air as. Accident Investigation Board/Norway. 2009 (saatu sähköpostitse 12.2.2009 /Urpo Koskela)

Safety on Norwegian aviation during the process of change. Accident Investigation Board/Norway. 2005 (saatu sähköpostitse 12.2.2009 /Urpo Koskela)

Selvitys liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisesta Kouvolaan ja meriturvallisuustoimintojen sijoittamisesta Kotkaan. Kymenlaakson liitto, 30.1.2009

Toimitilatarjous 2.2.2009 Viestikatu 1-7, Kuopio. Tarjous. Technopolis 2009 (saatu sähköpostitse 10.2.2009 /Heikki Helve)

Toimitilavaihtoehdot liikenteen turvallisuusviraston meriturvallisuustoiminnoille Kotkassa. Muistio. Kai Holmberg ja Raija Salo 30.1.2009

Täydennys selvitykseen ilmailun viranomaistehtävien alueellisesta organisoinnista. Apulaisosastopäällikkö Reino Lampiselle 13.9.2004 saapunut selvitys täydennyksineen. Ylläjohtaja Kim Salonen, Ilmailulaitos.

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

Toiminnalliset tekijät					
	Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu	Sijaintivaihtoehto A: Kuopio	Sijaintivaihtoehto B: Kouvola	Sijaintivaihtoehto c: Meriturvallisuus Kotka	Asteikko
1. Tukeeko alueellistaminen organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista asiakkaiden näkökulmasta pitkällä tähtäimellä?	1	-1	-1	-1	+2=sijoittumisen myötä organisaation tehtävien tuloksellinen hoitaminen paranee huomattavasti, +1=sijoittuminen mahdollistaa tehtävien tuloksellisen hoitamisen aiempaa paremmin, 0=toiminnon sijoittumisella ei ole selvästi nähtävää vaikutusta organisaation toiminnan tuloksellisuuteen (asiakkaiden näkökulmasta) pitkällä tähtäimellä, -1=sijoittuminen vaikeuttaa jossain määrin organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista, -2=alueellistaminen vaikeuttaa organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista merkittävästi
2. Tukeeko alueellistaminen organisaation toiminnan tarpeellista uudistamista?	0	-1	-2	-1	+2=sijoittumisen myötä organisaation toiminnan uudistaminen mahdollistuu merkittävästi, +1=sijoittuminen mahdollistaa toiminnan uudistamisen aiempaa paremmaksi, 0=ei vaikutusta uudistumiseen, -1=sijoittuminen haittaa organisaation toiminnan uudistamista vain jonkin verran, -2=sijoittuminen haittaa merkittävästi organisaation toiminnan uudistamista
3. Onko laajojen kokonaisuuksien alueellistamisen kautta saavutettavissa etua?	2	1	-1	-1	+2= merkittävä mittakaavaetu toimintoja yhdisteltäessä, +1=on saavutettavissa jonkin verran, 0=ei vaikutusta, -1 =heikkenee jonkin verran, -2 =heikkenee merkittävästi (toiminnan pirstaloituminen)
4. Edistääkö alueellistaminen yhteistyötä oman hallinnonalan tai muiden hallinnonalojen keskeisten toimintojen kanssa?	0	-2	-1	-1	+2=yhteistyö lisääntyy merkittävästi kontaktien lisääntyessä alueella, +1=yhteistyö lisääntyy jonkin verran kontaktien lisääntyessä, 0=ei merkitystä, -1=yhteistyö heikkenee jonkin verran vähäisempien kontaktien vuoksi, -2=yhteistyö heikkenee merkittävästi vähäisempien kontaktien vuoksi
Yhteensä	3	-3	-5	-4	
Laadullinen arvio: Miten sijoittuminen paikkakunnalle vaikuttaa ydintoimintojen hoitamiseen? Mitkä ovat toiminnon tuloksellisuuden välttämättömät ja riittävät edellytykset ja miten ne toteutuvat?					
Lopullinen yhteissumma	3	-3	-5	-4	

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

Henkilöstöön liittyvät tekijät

	Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu	Sijaintivaihtoehto A: Kuopio	Sijaintivaihtoehto B: Kouvola	Sijaintivaihtoehto C: Meriturvallisuus Kotka	Asteikko
1. Mikä on henkilöstön siirtohalukkuus?	0	-1	-1	-1	+2= hyvä siirtohalukkuus, yli kolmasosa (>30%) halukkaita siirtymään, +1= siirtohalukkaita kymmesosa-kolmasosa (10%-30%), 0=ei merkitystä, -1= siirtohalukkaita korkeintaan kymmenesosa (<10%), -2= siirtohalukkaita ei lainkaan
2. Turvaako alueellistaminen toiminnon kannalta riittävän osaavan työvoiman saannin organisaation tehtäviin tulevaisuudessa (pitkä aikaväli)?	0	-2	-1	-1	+2=työvoiman saatavuus paranee merkittävästi, alueella runsaasti ammattitaitoista työvoimapotentialia, +1=työvoiman saatavuus paranee jonkin verran, 0=ei muutosta, -1=työvoimansaataavuus heikentyy jonkin verran, -2=työvoiman saatavuus heikentyy merkittävästi, alueella ei vastaavaa työvoimapotentialia
3. Miten alueellistaminen vaikuttaa henkilöstön osaamistasoon (lyhyellä aikavälillä, 1-2 vuotta)?	0	-2	-1	-1	+2= osaamistaso nousee, alueella runsaasti osaavaa työvoimaa, +1= osaamistasolla on mahdollisuus nousta koulutuksen myötä, 0= ei muutosta, -1= osaamistaso heikkenee lyhyeksi aikaväliksi, -2= osaamistaso heikkenee useaksi vuodeksi (kokoinein henkilöstö ei siirry)
4. Voidaanko ei-siirtyvä nykyinen henkilöstö sijoittaa muihin tehtäviin nykyisellä työssäkäyntialueellaan?	1	0	0	0	+2= yli 60% voidaan sijoittaa, +1= 40%-60% voidaan sijoittaa, 0= ei merkitystä, -1= 20%-40% voidaan sijoittaa, -2= alle 20% voidaan sijoittaa
Yhteensä	1	-5	-3	-2	
Laadullinen arvio: Aiheuttavatko rekrytointi ja koulutuksen järjestäminen lisätarpeita ja avaako toiminnon sijoittuminen paikkakunnalle uusia mahdollisuuksia toimintojen uudistamiselle?					
Lopullinen yhteissumma	1	-5	-3	-2	

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

Alueelliset tekijät

	Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu	Sijaintivaihtoehto A: Kuopio	Sijaintivaihtoehto B: Kouvola	Sijaintivaihtoehto C: Meriturvallisuus Kotka	Asteikko
1. Onko alue toiminnon kannalta riittävän hyvin saavutettavissa maanteitse, raideliikenteen avulla tai lentämällä?	2	1	1	1	+2=matka-aika keskeiseen kohteeseen alle 1 h, +1=matka-aika keskeiseen kohteeseen 1-2 h, 0=ei merkitystä, -1= yhdensuuntainen matka-aika toiminnan kannalta keskeiseen kohteeseen ylittää 4 h, -2=yhdensuuntainen matka-aika toiminnan kannalta keskeiseen kohteeseen ylittää 6 h
2. Onko alue perhetaseeltaan positiivinen ja sosiaaliselta ja kulttuuriselta pääomaltaan riittävän vetovoimainen?	2	1	-1	-1	+2=puolisolle koulutusta vastaavaa työtä, koulutustarjontaa ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma monipuolista, +1=puolisolle työmahdollisuuksia, koulutustarjontaa ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma kohtuullinen, 0=ei muutosta nykyiseen, -1=puolisoin työmahdollisuudet heikot, koulutustarjontaa ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma perustasolla, -2=puolisolle ei työmahdollisuuksia, koulutustarjontaa ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma heikkoa
3. Onko toiminnon alueellistaminen osa kohdealueen osaamisklusterin kehittymistä?	2	1	1	1	+2=alueella on toiminnon kannalta merkittävä osaamisklusteri, +1=alueella on toiminnon kannalta klusteripotentiaalia, 0=ei merkitystä, toiminto ei ole osaamisintensiivinen, -1=alueella ei ole toiminnon kannalta relevanttia klusteria, -2=alueella ei ole mitään relevanttia klusteria
4. Kasvattaako alueellistaminen alueen aluetaloutta? (tulotaso, työllisyys ja väestökehitys)	0	2	1	1	+4= merkittävä positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon (toiminnon volyyymi/alueen aluetalouden volyyymi), +3= selkeästi positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon (toiminnon volyyymi/alueen aluetalouden volyyymi), +2= positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon (alueellistettävien toimien määrä 51-100), +1=vähäinen positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon, 0=ei muutosta
Yhteensä	6	5	2	2	
Laadullinen arvio: Onko alue rakennemuutos tai -kriisialue, jonka johdosta se kaipaa erityistukea?					
Lopullinen yhteissumma	6	5	2	2	

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

Taloudelliset tekijät					
	Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu	Sijaintivaihtoehto A: Kuopio	Sijaintivaihtoehto B: Kouvola	Sijaintivaihtoehto C: Meriturvallisuus Kotka	Asteikko
1. Muuttaako organisaation alueellistaminen henkilöstökustannuksia organisaatiossa ja hallinnonalalla siirtymävaiheen jälkeen?	0	0	0	0	+2=henkilöstökustannukset vähenevät hallinnonalalla huomattavasti synergiaetujen vuoksi (esim. hallinnonalat yhdistävät tukitoiminnot, yhteiset puhelinvaihteet), +1=henkilöstökustannukset vähenevät hallinnonalalla jonkin verran, 0=ei muutosta, -1= henkilöstökustannukset kasvavat jonkin verran, -2=henkilöstökustannukset kasvavat merkittävästi
2. Miten alueellistaminen vaikuttaa toimitilakustannuksiin ja vuokriin?	0	-1	-1	1	+2= suoraan käyttöön otettavat edulliset toimitilat olemassa heti, +1=ei lisäkustannuksia, vuokrataso siirtymäkaudella ja toiminnon vakiinnuttua on nykytilannetta alhaisempi, 0=ei vaikutusta, -1= kustannukset ylittävät nykytilanteen siirtymäkaudella, -2=aiheuttaa merkittäviä kustannuksia siirtymäkaudella: toimitilojen uudisrakentaminen
3. Miten asiakkaiden ja henkilöstön matkakustannukset muuttuvat alueellistamisen myötä?	0	-2	-1	-1	+2= matkakustannukset vähenevät huomattavasti siirtymävaiheessa ja toiminnon jo vakiinnuttua (yli 30%), +1=matkakustannukset vähenevät toiminnon vakiinnuttua, mutta lisääntyvät tai pysyvät ennallaan siirtymävaiheessa (alle 30%), 0=ei muutosta, -1=matkakustannukset lisääntyvät vain siirtymävaiheessa, (alle 30%), -2=lisääntyvät huomattavasti toiminnon jo vakiinnuttua (yli 30%)
4. Miten alueellistaminen vaikuttaa organisaation muihin kustannuksiin (ICT-investoinnit, tekniset työvälineet tms.)?	0	0	0	0	+2=kustannukset vähenevät huomattavasti synergiaetujen vuoksi, +1=kustannukset vähenevät jonkin verran, 0=ei muutosta, -1 = kustannukset kasvavat jonkin verran, -2= kustannukset kasvavat merkittävästi
Yhteensä	0	-3	-2	0	
Laadullinen arvio: Tukevatko taloudelliset vaikutukset sijoituspäätöstä, ylittävätkö myönteiset tekijät kielteiset? Miten alueellistaminen vaikuttaa tuottavuuden kehittymiseen?					
Lopullinen yhteissumma	0	-3	-2	0	

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja**Vaikutukset yhteenveto**

	Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu	Sijaintivaihtoehto A: Kuopio	Sijaintivaihtoehto B: Kouvola	Sijaintivaihtoehto C: Meriturvallisuus Kotka
1. Toiminnalliset tekijät	3	-3	-5	-4
2. Henkilöstöön liittyvät tekijät	1	-5	-3	-2
3. Alueelliset tekijät	6	5	2	2
4. Taloudelliset tekijät	0	-3	-2	0
Yhteensä	10	-6	-8	-4

Arviointia varten haastatellut asiantuntijat

Ajoneuvohallintokeskus

Kari Wihlman, ylijohtaja
Riitta-Liisa Linnakko, viestintä- ja kehitysjohtaja
Marko Sillanpää, hallinto- ja strategiajohtaja
Hanna Hakanen, toimialajohtaja
Kari Hakuli, toimialajohtaja
Olli Lindroos, toimialajohtaja
Björn Ziessler, toimialajohtaja
Marko Myllyniemi, tietohallintojohtaja
Elina Outila, viestintäpäällikkö
Pekka Kajander, työsuojausvaltuutettu
Annika Vakkuri-Anttonen, tarkastaja, Pardia ry
Marja-Leena Helasuo, tarkastaja, henkilöstön edustaja johtokunnassa
Reetta Salonen
Juhani Intosalmi
Matti Luopa

Ilmailuhallinto 28.1.2009

Susanna Metsälampi
Kari Siekkinen
Veli-Matti Petramo
Jari Nurmi
Kauko Lehtinen
Merja Oksanen
Marja-Liisa Marviala
Jussi Rantala
Ari Vahtera
Eero Kausalainen
Reijo Pullinen
Kimmo Pelkonen
Sakari Uutela
Reijo Lamberg
Kim Salonen
Matti Tupamäki
Kai Myllymäki

Merenkululaitos, meriturvallisuustoiminnot 2.2.2009

Airaksinen Jorma
Autiomäki Sirpa
Haatainen Pertti
Heinonen Ari
Kiuru Pasi
Korsi Juha-Matti
Kämäräinen Jorma
Laakso Marjatta
Pinola Janne
Routa Tuomas
Saari Esa
Tiitinen Yrjö
Tuomarila Jukka
Wilenius Tom
Vitikainen Hannele
Öhrmark Petri

Rautatievirasto
Pauli Henttinen
Kari Pulli
Yrjö Mäkelä
Kaisa Sainio
Mauno Pajunen
Katri Myllykoski
Heidi Niemimuukko
Taisto Tontti
Mertti Anttila
Lauri Leino
Henrika Räsänen

Ilmailuhallinnon sidosryhmien ryhmähaastattelu 28.1.2009

Urpo Koskela, Finnish Commuter Airlines Oy
Juha Siivonen, Suomen Ilmailuopisto
Kai Mönkkönen, toiminnanjohtaja Suomen Ilmailuliitto ry
Matti Allonen, puheenjohtaja Suomen Lentäjäliitto – Finnish Pilots Association
Samuli Haapasalo, Pääjohtaja, Ilmailulaitos Finavia
Teemu Luoto, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry Ammatillisen ryhmän puheenjohtaja
Veikko Sievänen, Finnair
Jukka Holkeri, Patria

Alueellisiin kuulemistilaisuuksiin osallistuneet henkilöt

Kouvola ja Kotkan tilaisuus:

Raija Savo, NELI (North European Logistics Institute)
Hannu Karavirta, Cursor Oy (Kotka-Hamina seudun kehittämissyhtiö)
Risto Virtanen, Kotka
Lauri Lamminmäki, Kouvola
Ari Pietarinen, Kymenlaakson liitto
Tapio Välinoro, Kymenlaakson liitto
Aimo Ahti, Kouvola
Timo Oksanen, Kouvola
Pertti Vanhala, Kouvola
Hannu Koverola, Kouvola
Anne Käki, Kouvola

Kuopion tilaisuus:

Heikki Helve, kehittämisspäällikkö
Heikki Ryynänen, elinkeinojohtaja
Marja Kettunen, yhteyspäällikkö