



VÄYLÄVIRASTON SIJOITTAMISSELVITYS

Tarkastelun kohteena pääkaupunkiseutu, Lappeenranta ja
Rovaniemi

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..... | 7 |
| 2. Selvityksen toteuttaminen | 11 |
| 3. Tulokset..... | 16 |
| 3.1 Toiminnalliset vaikutukset | 16 |
| 3.2 Alueelliset vaikutukset | 19 |
| 3.3 Taloudelliset vaikutukset | 24 |
| 3.3.1 Henkilöstökustannukset | 24 |
| 3.3.2 Toimitilakustannukset | 24 |
| 3.3.3 Matkakustannukset..... | 27 |
| 3.4 Henkilöstöön liittyvät vaikutukset | 31 |
| 4. Väyläviraston sijoittaminen – vaikutusten arvioinnin yhteenveto | 35 |
| Lähteet | 35 |
| Liitteet..... | 41 |

1. Johdanto

1.1 Selvitystehtävä

Toimeksianto koskee Väyläviraston sijoittamisselvitystä. Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus ja osan Merenkulkulaitosta yhdistetään yhdeksi Väylävirastoksi, joka aloittaa toimintansa 1.1.2010 alkaen. Tässä selvityksessä tarkastelun kohteena ovat sijoittamisen toiminnalliset vaikutukset, taloudelliset vaikutukset, alueelliset vaikutukset sekä henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset. Tarkastelu kohdentuu vaihtoehtoiisiin sijoituspaikkakuntiin, jotka ovat pk-seudun lisäksi Rovaniemi ja Lappeenranta. Sijoituspaikkakuntien osalta tarkastellaan koko Väylävirastoa (580 htv)¹ sekä LMV:n tiedotteessa esitetyjä teknisiä palvelutehtäviä (200 htv).²

Vaikutuksia tarkastellaan seuraavassa taulukossa esitettyjen vaikuttavuusalueiden mukaisesti hyödyntäen samanaikaisesti valtiovarainministeriön vaikutusarviointikehikkoa keskeisine kysymyksineen.³

| 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. Kasvattaaako 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? |
| <p>Henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset</p> <ol style="list-style-type: none">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 |
| <p>Muut aineistosta esille nousevat keskeiset alueellistamisen vaikutukset</p> |

Raportti on laadittu siten, että johdantoluvussa kuvataan kukin Väyläviraston 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 Ylijohtaja Juhani Tervalalta saatu muistio 13.2.2009.

² Liikennehallinnon sijoittamisselvitykset käyntiin 8.12.2008. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote.

³ Alueellistamisen käsikirja. Valtiovarainministeriö 25/2008.

1.2 Organisaatiokuvaukset

Väylävirasto

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on suunniteltu muodostettavan kaksi uutta virastoa: Väylävirasto, jossa yhdistetään Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus sekä osa Merenkululaitoksesta siten, että toiminta käynnistyy 1.1.2010 alkaen. Lähtökohtaisesti Väyläviraston henkilöstöä toimii jo alueilla, siten että Ratahallintokeskuksen osalta 3 henkeä, Tiehallinnon osalta 55 henkeä ja Merenkululaitoksella 99 henkeä (ei meriturvallisuus) ovat alueille sijoitettuna.⁴

Toinen virasto muodostuu yhdistämällä Ilmailuhallinto, Rautatievirasto, Ajoneuvohallintokeskus ja Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto, ja se on nimeltään Liikenteen turvallisuusvirasto. Myös tämän viraston toiminnan on tarkoitus käynnistyä 1.1.2010. Lähtökohtaisesti Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöä toimii jo alueilla, siten Merenkululaitoksen 36 henkeä (meriturvallisuus) ovat alueille sijoitettuna.⁵

Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmä on raportissaan nostanut esille sekä turvallisuusviraston että väyläviraston perustamisesta aiheutuvia hyötyjä ja haittoja sekä mahdollisia riskejä.⁶ 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. 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, 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.

Tiehallinnon keskushallinto

Tiehallinto (TIEH) on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva tulosohjattu virasto. Sen tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää maanteitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää.

Tiehallinto vastaa maanteiden tienpidosta ja ylläpitää ja kehittää maanteitä, niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää. Lisäksi se vastaa teihin liittyvistä lupa-asioista sekä tiestöä ja liikennettä koskevista tietopalveluista sekä tarjoaa liikenteen ohjaus- ja tietopalveluja. Tiehallinto edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä ja on keskeisesti vastuussa tie- ja liikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät palvelut ja tuotteet markkinoilta.⁷

⁴ Ylijohtaja Juhani Tervalta saatu muistio 13.2.2009.

⁵ Ylijohtaja Juhani Tervalta saatu muistio 13.2.2009.

⁶ Liikennehallinnon virastouudistus. Väliraportti: uudistuksen periaatteet, virastouudistuksen johtoryhmä 13.10.2008.

⁷ www.tiehallinto.fi

Tiehallinto muodostuu keskushallinnosta ja yhdeksästä tiepiiristä. Helsingissä oleva keskushallinto käsittää pääkonttorin, asiantuntijapalvelut ja liikennekeskuksen, joissa on yhteensä noin 300 henkilöä. Tiepiireissä on noin 600 henkilöä. Tiehallinnon vuosibudjetti (noin 850 milj. euroa) rahoitetaan pääosin valtion budjettivaroin.

Hallinnon ja aluekehittämisen ministerityöryhmän (HALKE) marraskuussa 2008 tekemän päätöksen mukaisesti Tiehallinto lukuun ottamatta tiepiirejä ja turvallisuusvirastoon siirrettäviä toimintoja yhdistetään vuoden 2010 alussa perustettavaan Väylävirastoon.⁸

Taulukko 1. Tiehallinnon keskushallinnon henkilöstön koulutustausta (ml. vakinaiset ja määräaikaiset) 31.12.2008 mukaan

| Koulutustaso | Yhteensä | Prosenttia % |
|-------------------------------|----------|--------------|
| Perusasteet | 72 | 23 % |
| Keskiaste | 29 | 9 % |
| Alin korkea-aste ⁹ | 36 | 11 % |
| Alempi korkeakouluaste | 36 | 11 % |
| Ylempi korkeakouluaste | 137 | 43 % |
| Tutkijakoulutus | 5 | 2 % |
| Kaikki yhteensä | 315 | 100 % |

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskus (RHK) huolehtii Suomen rataverkon ylläpitämisestä, rakentamisesta ja kehittämisestä. RHK vastaa myös rataverkon turvallisuudesta sekä ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta. RHK valmistelee laajat valtion rautatierakentamista koskevat suunnitelmat ja huolehtii niiden valmisteluun liittyvästä yhteistyöstä eri viranomaisten ja sidosryhmien kesken. RHK:n tehtävänä on lisäksi edistää toimialansa kehitystä ja huolehtia rautatiejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijatehtävistä sekä toimialansa kansainvälisestä yhteistyöstä. RHK:n rahoitus tulee pääosin valtion talousarviosta ja se on ollut vuosittain noin 400 miljoonaa euroa. Ratahallintokeskuksen palveluksessa on noin 120 asiantuntijaa.

Ratahallintokeskuksen toiminta rahoitetaan pääosin valtion budjettivaroin ja viraston vuosibudjetti on noin 400 milj. euroa. Rahoituksen mitoituksessa on otettu huomioon Ratahallintokeskuksen tulot, jotka koostuvat pääasiassa ratamaksuista.¹⁰

—

⁸ Tiehallinnosta suullisesti ja kirjallisesti saadut tiedot 14.1.2009

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

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

¹⁰ www.rhk.fi

Taulukko 2. Ratahallintokeskuksen henkilöstön koulutustausta 2008 mukaan

| Koulutustaso | Yhteensä | Prosenttia % |
|--------------------|----------|--------------|
| Alempi korkeakoulu | 39 | 33 % |
| Ylempi korkeakoulu | 51 | 43 % |
| Muu koulutus | 28 | 24 % |
| Kaikki yhteensä | 118 | 100 % |

Merenkulkulaitos

Merenkulkulaitoksen tärkein tehtävä on kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen toimintaedellytysten kehittäminen ja turvaaminen. Merenkulkulaitos 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 Merenkulkulaitos määrittää alusten miehityksen, myöntää laivaväen pätevyyskirjat ja -todistukset sekä pitää merimiesrekisteriä.¹¹ Merenkulkulaitoksen luotsausyksikkö erkani vuoden 2004 alussa Merenkulkulaitoksesta ja ryhtyi toimimaan itsenäisenä valtion Luotsausliikelaitoksena.¹²

Merenkulkulaitos jakaantuu virastouudistuksen yhteydessä kahteen osaan siten että ns. väylätoiminnot siirretään osaksi väylävirastoa ja meriturvallisuustoiminnot osaksi liikenteen turvallisuusvirastoa. Merenkulkulaitoksesta siirtyvät väylävirastoon kaikki sellaiset tehtävät, jotka eivät siirry perustettavaan tuotantoyhtiöön, tai joita ei yhdistetä liikenteen turvallisuusvirastoon.¹³

Taulukko 3. Merenkulkulaitoksen henkilöstön (koko henkilöstön, ei pelkästään väylätoimintojen osalta) koulutustausta 2007 henkilöstöraportin mukaan

| Koulutustaso | Yhteensä | Prosenttia % |
|--------------------------------|----------|--------------|
| Perusaste/ei tietoa | 110 | 15 % |
| Keskiaste | 244 | 32 % |
| Alin korkea-aste ¹⁴ | 154 | 20 % |
| Alempi korkeakouluaste | 165 | 22 % |
| Ylempi korkeakouluaste | 81 | 11 % |
| Tutkijakoulutusaste | 3 | 0 % |
| Kaikki yhteensä | 315 | 100 % |

¹¹ www.fma.fi

¹² www.finnpilot.fi

¹³ Liikennehallinnon virastouudistus. Väli­raportti: uudistuksen pääperiaatteet 13.10.2008

¹⁴ <http://www.stat.fi/meta/luokitukset/koulutus/001-2007/5513.html>

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

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 8 550.¹⁵ 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 %.¹⁶

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 4000.¹⁷ Lisäksi Helsingissä toimii Kuvataideakatemia, Sibeliuksen akatemia, ruotsinkielinen kauppakorkeakoulu, maanpuolustuskorkeakoulu, taideteollinen korkeakoulu ja teatterikorkeakoulu¹⁸

Espoossa on teknillinen korkeakoulu, jossa on neljä eri tiedekuntaa: Elektroniikan, tietoliikenteen ja automaation tiedekunta, Informaatio- ja luonnontieteiden tiedekunta, Insinööritieteiden ja arkkitehtuurin tiedekunta ja 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.¹⁹ Laurea-ammattikorkeakoulussa on noin 8 000 opiskelijaa. Sen suurimmat koulutusalat ovat yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala, sekä sosiaali-, terveys-, ja liikunta-ala.²⁰

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 %.²¹

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.

¹⁵ www.vaestorekisterikeskus.fi

¹⁶ www.stat.fi

¹⁷ www.hse.fi

¹⁸ www.hel.fi

¹⁹ www.metropolia.fi

²⁰ www.laurea.fi

²¹ www.stat.fi

Vantaalla sijaitsee Suomen päälentoesema 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 %.²²

Lappeenranta

Lappeenranta on 70 500 asukkaan kaupunki Etelä-Karjalan maakunnassa Etelä-Suomen läänissä. Lappeenranta on Etelä-Karjalan maakunnallinen ja kaupallinen keskus. Työikäisten (15–64-vuotiaat) osuus Lappeenrannan väestöstä on 67,6 %, alle 15-vuotiaiden osuus on 15,1 % väestöstä ja yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä on 17,4 %.²³

Lappeenrannan elinkeinoelämän kasvu on peräisin puunjalostus-, kaivos- ja elintarviketeollisuudesta. Suurteollisuuden rinnalle on noussut palvelujen ja kaupan verkosto. Myös yhteiskunnalliset palvelut, kuten sairaanhoito ja koulutus, on Lappeenrannassa merkittävä työllistäjä²⁴. Lappeenrannassa suurin osa työpaikoista on palvelujen työpaikkoja 71,6 % kaikista työpaikoista. Jalostuksen työpaikkojen osuus työpaikoista on 25,3 % ja alkutuotannon 2,3 % kaikista työpaikoista.²⁵ Lappeenrannan veroprosentti vuonna 2009 on 18,75.

Lappeenrannassa toimii teknillinen yliopisto, jossa opiskelee noin 5 500 opiskelijaa. Yliopistossa voi opiskella teknisiä tieteitä ja kauppatieteitä. Yliopiston vahvuusalueita ovat kansallisesti tärkeät metsä- ja metalliklusteri, energia, Venäjä-osaaminen, informaatio- ja kommunikaatioteknologia sekä monipuolinen liiketoimintaosaaminen²⁶.

Saimaan ammattikorkeakoulussa on noin 3000 opiskelijaa. Ammattikorkeakoulussa on viisi koulutusala: tekniikka, sosiaali- ja terveysala, liiketalous, matkailu- ja ravitsemispalvelut sekä kulttuuriala. Lisäksi Lappeenrannassa on seuraavia erikoistumista tukevia tutkimuslaitoksia: VTT:n Lappeenrannan yksikkö, StoraEnson Imatran tutkimuslaitos, UPM:n Lappeenrannan tutkimuslaitos, Lappeenrannan teknillisen yliopiston tutkimuslaitokset Centre for Separation Technology (CST), Intelligent Industrial Systems Laboratory (IISLab) ja Pohjoisen Ulottuvuuden Tutkimuskeskus (NORDI). Maakunnassa toimii myös seuraavat yksiköt: Metsäteollisuusinstituutti, Etelä-Karjala-instituutti, Maasotakoulu, Puolustushallinnon tutkimusyksikkö, Helsingin yliopiston Imatran yksikkö, Palmenia ja Technopolis Ventures Kareltek.²⁷

Elinkeino toiminnan potentiaaliseksi kehityskohteeksi on nousemassa energia- ja ympäristöteknologiaan liittyvä yritystoiminta. Etelä-Karjala muodostaa jo nyt maan laajimman Energia- ja ympäristöteknikan koulutus- ja osaamiskeskittymän. Myös yritystoiminnan aktivoitumisesta tällä sektorilla on havaittavissa selviä merkkejä.²⁸ Etelä-Karjalan muodostaa yhdessä Kymenlaakson kanssa Euroopan suurimman metsäteollisuuskeskittymän.

Lappeenrannasta alkaa Saimaan kanava. Kanavan kokonaispituus on 43 km. Kanava yhdistää Saimaan vesistöalueen Suomenlahteen. Kanavan varrella sijaitsee sisävesisatama, Lappeenranta-Mustolan satama. Lappeenrannassa on kaksi rajanylityspaikkaa Venäjälle: maantieliikenteelle Lappeenranta-Nuijamaa ja rautatieliikenteelle Lappeenranta-Vainikkala.

²² www.helsinginseutu.fi

²³ www.stat.fi

²⁴ www.lappeenranta.fi

²⁵ www.stat.fi

²⁶ www.lut.fi

²⁷ Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehtoiksi valittujen kaupunkien osaamis ympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2008

²⁸ www.ekliitto.fi

Tällä hetkellä Lappeenrannan merkittävimmät työllistäjät ovat:

- Lappeenrannan kaupunki, 3 600 työpaikka
- UPM-Kymmene Oyj:n Kaukaan tehtaat, 2 100 työpaikkaa
- Etelä-Karjalan keskussairaala, 1 370 työpaikkaa
- Lappeenrannan teknillinen yliopisto, 700 työpaikkaa

Lappeenrannassa toimii tällä hetkellä seuraavia julkisen sektorin toimijoita: Kaakkois-Suomen TE-keskuksen palvelupiste, Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen sivutoimipaikka, Itäisen tullipiirin esikunta, Etelä-Karjalan liitto.²⁹

Rovaniemi

Rovaniemi on 59 332³⁰ asukkaan kaupunki Lapin maakunnassa Lapin läänissä. Rovaniemi on Lapin läänin ja Lapin maakunnan pääkaupunki. Rovaniemen kaupunki ja maalaiskunta yhdistyivät vuoden 2006 alussa. Työikäisten (15–64 -vuotiaiden) osuus Rovaniemen väestöstä on 68,2 %, alle 15-vuotiaiden osuus on 17,1 % väestöstä ja yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä on 14,7 %. Rovaniemellä suurin osa työpaikoista on palvelujen työpaikkoja 81,1 % kaikista työpaikoista. Jalostuksen työpaikkojen osuus työpaikoista on 15 % ja alkutuotannon 2,7 % kaikista työpaikoista.³¹ Rovaniemen veroprosentti vuonna 2009 on 19,5.

Rovaniemellä toimii sekä yliopisto, että ammattikorkeakoulu. Yliopistossa toimivat kasvatustieteiden, kauppatieteiden ja matkailun, oikeustieteiden, taiteiden sekä yhteiskuntatieteiden tiedekunnat. Yliopistossa opiskelee 4 300 opiskelijaa.³² Rovaniemen ammattikorkeakoulussa on kuusi eri koulutusala: luonnontieteiden ala, luonnonvara- ja ympäristöala, matkailu-, ravitsemus- ja talousala, sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala, tekniikan ja liikenteen ala sekä yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala.

Lapin yliopiston ja alueen ammattikorkeakoulujen lisäksi Lapissa toimii noin 30 yliopistojen, valtion tutkimuslaitosten ja yksityisen elinkeinoelämän tutkimusyksikköä, esim. Metsäntutkimuslaitoksen (METLA) Rovaniemen yksikkö, Riistan- ja kalantutkimuslaitoksella (RKTL) on Lapissa kolme toimipaikkaa sekä tutkimuksen ja vesiviljelyn neljä toimipistettä. Lapin metsäkeskus ja Lapin maaseutukeskus (ProAgria) toimivat myös Rovaniemellä.³³ Rovaniemen väestöstä vähintään keskiasteen tutkinnon suorittaneiden osuus 15 vuotta täyttäneistä on 69,2 %.

Julkisen sektorin toimijoista Rovaniemellä toimii mm. Lapin liitto, Lapin lääninhallitus, Lapin TE-keskus, Lapin ympäristökeskus, Lapin tiepiiri, Poliisin tietohallintokeskus ja Finnveran aluekonttori. Lisäksi Rovaniemellä toimii puolustusvoimien ja tullin toimintoja.

Korkeakouluyksikköjen kehittämisessä varmistetaan korkeakoulujen edellytykset tukea maakunnan strategisia klustereita, kuten matkailua ja metalliteollisuutta.

Rovaniemen aluekeskusohjelman avulla pyritään luomaan edellytyksiä yritystoiminnan kasvulle ja kehittymiselle. Aluekeskusohjelmalla tuetaan Rovaniemen kaupungin ja Ranuan kunnan elinkeinollisia painopisteitä ja tavoitteita. Aluekeskusohjelman toimenpiteiden painopisteinä ovat teollisuus (ICT-ohjelmistotuotanto, puu, metalli, kaivos, käsityö ja kulttuuri), luovat toimialat (sisällöntuotanto, media, muotoilu, käsityö ja kulttuuri), matkailu (työ-, hyvinvointi-, liikunta- ja kulttuurimatkailu) ja kauppa- ja

²⁹ Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehdoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2009

³⁰ Väestörekisterikeskus (11/2008)

³¹ www.stat.fi

³² www.ulapland.fi

³³ Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehdoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset, saatu LVM:stä 9.12.2009

palvelut. Aluekeskusohjelman käytännön toteutuksesta vastaa Rovaniemen kehitys Oy.³⁴ Lapin innovaatiojärjestelmä perustuu monipuoliseen ja koordinoituun alueelliseen yhteistyöhön. —

Rovaniemen vuoden 2008 kaupunkistrategian mukaan painopisteiden läpi leikkaavina kehittämiskohteina ovat innovaatiotoiminnan kehittäminen ja alueen kansainvälistyminen. Innovaatiotoimintaa kehitetään läheisessä yhteistyössä alueen yritysten, oppilaitosten, Tekesin ja TE-keskuksen yritysoston kanssa. Elinkeinojen kehittäminen kytketään yhteen palvelutuotannon sekä osaamisen ja ammatillisen koulutuksen kehittämisen kanssa.³⁵

Tällä hetkellä Rovaniemen suurimmat työllistäjät ovat:³⁶

- Rovaniemen kaupunki, työpaikkoja 3 100
- Lapin sairaanhoitopiiri, työpaikkoja 1 500
- Puolustusvoiman, työpaikkoja noin 700
- Lapin yliopisto, työpaikkoja 650
- Lappset Group, työpaikkoja 320

³⁴ www.rovaniemenkehitys.fi

³⁵ Rovaniemen kaupunkistrategia 2008

³⁶ Tieto saatu kirjallisena Rovaniemen kaupungilta 13.2.2009

2. Selvityksen toteuttaminen

Selvityshanke on toteutettu 1.12.2008–9.3.2009 välisenä aikana. Selvitysaineistona on hyödynnetty Väyläviraston muodostavien organisaatioiden (Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus, Merenkululaitos) toimintaa ja taloutta koskevaa kirjallista aineistoa, erityisesti tilastokeskuksen sekä työ- ja elinkeinoministeriön tilastoja, avaininformanttien teemahaastatteluja, sähköistä kyselyä organisaatioiden henkilöstölle, virastojen nimeämille sidosryhmien edustajille sekä aluekuulemistilaisuuksia, jotka pidettiin erikseen Lappeenrannassa ja Rovaniemellä. Lappeenrannan ja Rovaniemen nimeämille henkilöille on annettu mahdollisuus vastata myös sijoittamista koskevaan sähköiseen kyselyyn. Seuraavassa taulukossa on esitetty työvaiheittain hankkeessa hyödynnetyt aineistot ja menetelmät.

Taulukko 4. Selvityshankkeessa hyödynnetyt aineistot ja menetelmät

| Työvaihe | Tavoite | Ajoitus |
|---|--|--|
| Kirjallisen ja tilastollisen aineiston kerääminen ja analysointi. | Muodostaa yleiskuva selvityskohteesta sekä kerätä informaatiota hankkeen jatkototeuttamisen tueksi. | Viikoilla 1-10 |
| Ryhmissä toteutetut avaininformanttien teemahaastattelut: Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen ylin johto ja henkilöstön edustajat. 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 3-4 |
| Ryhmäkuulemiset Rovaniemellä ja Lappeenrannassa. Sisällön analyysi. Lista tilaisuuksiin osallistuneista henkilöistä on raportin liitteenä. | Kuulla alueen edustajien ja toimijoiden näkemyksiä. Täydentää aikaisemmissa vaiheissa kerättyä aineistoa. | Rovaniemi 29.1.2009 Lappeenranta 9.2.2009 |
| Sähköiset kyselyt Lappeenrannan ja Rovaniemen nimeämille alueiden edustajille. Sisällön analyysi | Täydentää kaupunkien ryhmäkuulemisista saatua informaatiota | Viikoilla 4-5 |

Henkilöstökyselyyn vastanneiden taustatiedot

Väyläviraston sijoittamista käsittelevään henkilöstökyselyyn vastasi yhteensä 539 henkilöstön edustajaa. Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitoksen väylätoiminnot ovat kaikki hyvin edustettuina vastaajien joukossa. Tiehallinnon osalta kyselyyn vastasi henkilöstöstä 71 %, Ratahallintokeskuksessa 93 % ja Merenkululaitoksella noin 85 %.

Taulukko 5. Kyselyvastaajien määrä ja sukupuoli vastaajan edustaman viraston mukaan (N = 531)

| Vastaajan edustama taho | Lukumäärä | Prosenttia (%) | Miehiä | Naisia |
|-----------------------------------|-----------|----------------|--------|--------|
| Tiehallinto | 224 | 42,2 | 112 | 110 |
| RHK | 110 | 20,7 | 75 | 35 |
| Merenkululaitoksen väylätoiminnot | 197 | 37,1 | 112 | 82 |
| Yhteensä | 531 | 100 | 299 | 227 |

533 vastaajaa ilmoitti ikänsä. Tulevan väyläviraston osalta 35 % kaikista vastanneista kuului ikäluokkaan 55 – 64 -vuotiaat. Seuraavaksi isoin ryhmä olivat 45 – 54 -vuotiaat. Alle 25 -vuotiaita henkilöitä aineistosta löytyi vain kolme. Tiehallinnon ikärakenne painottui virastoista kaikkein voimakkaimmin kahteen vanhimpaan ikäluokkaan. Peräti 46 % kyselyyn vastanneista Tiehallinnon työntekijöistä kuului ikäluokkaan 55 – 64 -vuotiaat. Myös Merenkululaitoksen väylätoimintoja edustaneiden vastaajien joukossa suurin ikäluokka oli yli 55 -vuotiaat. Kyselyyn vastanneet Ratahallintokeskuksen työntekijät olivat vertailun nuorimpia. Heidän joukossaan suurin ikäluokka oli 45 – 54 -vuotiaat, johon kuului 34,5 % kyselyyn vastanneista Ratahallintokeskuksen työntekijöistä. Alle 44 -vuotiaita työntekijöitä koko tulevan väyläviraston henkilökunnasta on noin 35 prosenttia.

Taulukko 6. Vastaajien ikä koko väyläviraston mukaan (N = 533)

| Vastaajan ikä | Lukumäärä | Prosenttia (%) |
|-------------------|-----------|----------------|
| alle 25 vuotta | 3 | 0,6 |
| 25- 34 vuotta | 65 | 12,2 |
| 35- 44 vuotta | 122 | 22,9 |
| 45- 54 vuotta | 152 | 28,5 |
| 55- 64 vuotta | 189 | 35,5 |
| 65 vuotta tai yli | 2 | 0,4 |
| Yhteensä | 533 | 100 |

Ikärakenteen painotukset heijastuvat myös henkilökunnan virkaikään. Noin 60 % vastanneista oli työskennellyt kohdevirastojen palveluksessa yli 10 vuotta. Alle viisi vuotta työskennelleitä oli noin 24 % kaikista vastaajista. Virastokohtaisesti virkaikärakenteessa on jonkin verran eroja. Ikärakenteeltaan nuorimman viraston, Ratahallintokeskuksen, palveluksessa yli 10 vuotta oli työskennellyt noin 30 % vastanneista, kun vastaava osuus Tiehallinnossa oli yli 72 %.

Taulukko 7. Virkaikä rakenne koko väyläviraston mukaan (N = 536)

| Vastaajan virkaikä | Lukumäärä | Prosenttia (%) |
|-----------------------|-----------|----------------|
| alle vuoden | 35 | 6,5 |
| alle 3 vuotta | 37 | 6,9 |
| alle 5 vuotta | 57 | 10,6 |
| 5- alle 8 vuotta | 58 | 10,8 |
| 8- alle 10 vuotta | 30 | 5,6 |
| 10 vuotta tai enemmän | 319 | 59,5 |
| Yhteensä | 536 | 100 |

Henkilöstökyselyyn vastanneista työntekijöistä 62 % ilmoitti oman työnsä olevan ensisijaiselta luonteeltaan asiantuntijatehtävä. Asiantuntijatehtävien osuus on suurin Ratahallintokeskusta edustavien vastaajien joukossa (70 %). Asiakaspalvelu tai toiminnan tuki oli ensisijaisena tehtävänä virastosta riippuen noin 20 – 30 % vastaajista.

Taulukko 8. Työn ensisijainen luonne koko väyläviraston mukaan (N = 527)

| Vastaajan työn luonne | Lukumäärä | Prosenttia (%) |
|---|-----------|----------------|
| Asiantuntijatehtävät | 327 | 62,0 |
| Asiakaspalvelu, toiminnan tuen tehtävät | 142 | 26,9 |
| Johtamistehtävät | 58 | 11,0 |
| Yhteensä | 527 | 100 |

Henkilöstökyselyssä tiedusteltiin myös erikseen, onko vastaajalla nykyisessä tehtävässään esimiesvastuuta. Virastokohtaisesti erot ovat vähäisiä. Tiehallintoa edustavista vastaajista noin 16 % on esimiesasemassa. Tämä on virastojen keskuudessa pienin luku.

Taulukko 9. Esimiesasema vastaajan edustaman viraston mukaan (N = 525)

| Vastaajan edustama taho | Kyllä | Prosenttia (%) | Ei | Prosenttia (%) |
|-----------------------------------|-------|----------------|-----|----------------|
| Tiehallinto | 36 | 16,2 % | 186 | 83,7 % |
| Ratahallintokeskus | 22 | 20,3 % | 86 | 79,6 % |
| Merenkululaitoksen väylätoiminnot | 42 | 21,5 % | 153 | 78,4 % |
| Yhteensä | 100 | 19,0 % | 425 | 81,0 % |

Henkilöstökyselyyn vastanneista työntekijöistä noin 18 % asuu yhden hengen taloudessa. Tulevan väyläviraston työntekijöiden talouksista 42 % käsittää kaksi henkilöä. Ratahallintokeskuksen vastaajien

joukossa on eniten kolme tai useampi henkisiä perheitä. Alle 18 -vuotiaita lapsia asuu 190 vastaajan taloudessa. Heistä 95:llä on kaksi lasta.

Taulukko 10. Taloudessa asuvat henkilöt koko väylävirasto mukaan (N = 520)

| Vastaajan taloudessa asuvat henkilöt | Lukumäärä | Prosenttia (%) |
|--------------------------------------|-----------|----------------|
| Yksi (1) | 92 | 17,7 |
| Kaksi (2) | 218 | 41,9 |
| Kolme (3) | 79 | 15,2 |
| Neljä (4) | 101 | 19,4 |
| Viisi tai useampi (5-) | 30 | 5,8 |
| Yhteensä | 520 | 100 |

Taulukko 11. Taloudessa asuvat alle 18-vuotiaat lapset koko väyläviraston mukaan (N = 190)

| Vastaajan taloudessa asuvat alle 18 v. lapset | Lukumäärä | Prosenttia (%) |
|---|-----------|----------------|
| Yksi (1) | 73 | 38,4 |
| Kaksi (2) | 95 | 50 |
| Kolme (3) | 20 | 10,5 |
| Neljä (4) | 2 | 1,1 |
| Viisi tai useampi (5-) | 0 | 0 |
| Yhteensä | 190 | 100 |

Tulevan väyläviraston työntekijöiden talouksista noin 18 % ansaitsee yli 100 000 euroa vuodessa. Kysymykseen vastasi 479 vastaajaa (tämä on noin 40 vastaajaa vähemmän kuin muiden taustakysymysten kohdalla).

Taulukko 12. Talouden yhteenlasketut vuositulot koko väyläviraston mukaan

| Talouden vuositulot | Lukumäärä | Prosenttia (%) |
|------------------------|-----------|----------------|
| Alle 20 000€/vuosi | 4 | 0,8 |
| 20 000- 30 000€/vuosi | 30 | 6,3 |
| 30 001- 40 000€/vuosi | 35 | 7,3 |
| 40 001 – 50 000€/vuosi | 51 | 10,6 |
| 50 001 – 60 000€/vuosi | 52 | 10,9 |
| 60 001 – 70 000€/vuosi | 57 | 11,9 |
| 70 001 – 80 000€/vuosi | 51 | 10,6 |

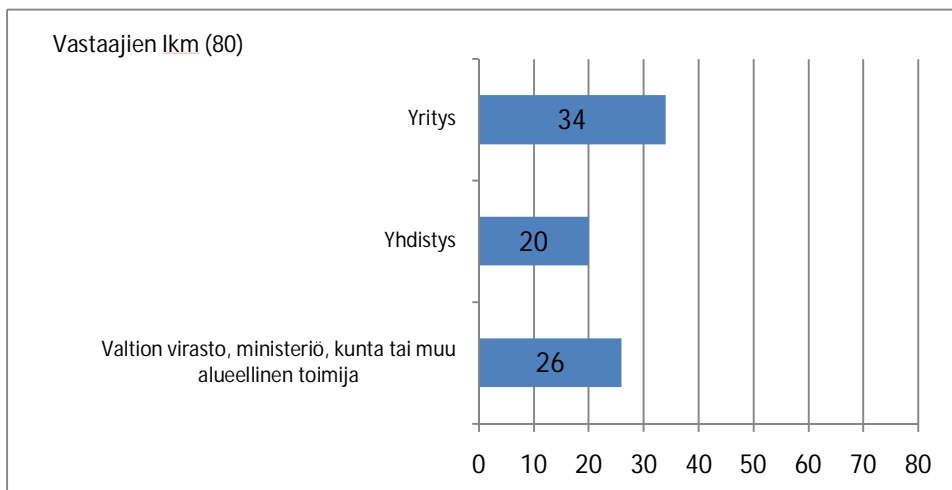
| | | |
|-------------------------|-----|------|
| 80 001 – 90 000€/vuosi | 66 | 13,8 |
| 90 001 – 100 000€/vuosi | 48 | 10 |
| Yli 100 000€/vuosi | 85 | 17,7 |
| Yhteensä | 479 | 100 |

Sidosryhmäkyselyyn vastanneiden taustatiedot

Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkulkulaitoksen väylätoimintojen edustajat nimesivät yhteensä 214 sidosryhmätahoa, joille lähetettiin väyläviraston sijoittamista koskeva kysely. Kyselyn vastausprosentti oli 38% (N=82).

Sidosryhmät edustivat virastojen keskeisiä asiakkaita, yhteistyökumppaneita ministeriöistä ja muista virastoista, eri alojen etujärjestöjä sekä alueellisia toimijoita eri puolilta Suomea. Vastauksissa painottui hieman virastojen kanssa yhteistyössä toimivien yritysten näkökulma.

Kuvio 1. Sidosryhmäkyselyyn vastanneiden taustatahot (N=80)



Sidosryhmäkysely oli rakenteeltaan samankaltainen kuin henkilöstökysely, mutta siinä painotettiin yhteistyöulottuvuutta ja sijoittamisen vaikutusta organisaation toiminnallisiin mahdollisuuksiin.

Aluekyselyyn vastanneiden taustatiedot

Kaupunkikuulemisten tueksi ja näkemyspohjan laajentamiseksi myös Lappeenrannalle ja Rovaniemelle annettiin mahdollisuus toimittaa sijoittamisen alueellisia ulottuvuuksia käsittelevä kysely omille sidosryhmilleen ja yhteistyötahoilleen. Kyselyyn vastasi Lappeenrannassa 9 (N=20) ja Rovaniemellä 6 (N=8) henkilöä. Vastaajat olivat kaupungin ja paikallisten oppilaitosten johtoa, aluetoimijoiden edustajia ja muita kaupungeille tärkeitä sidosryhmätahoja.

3. Tulokset

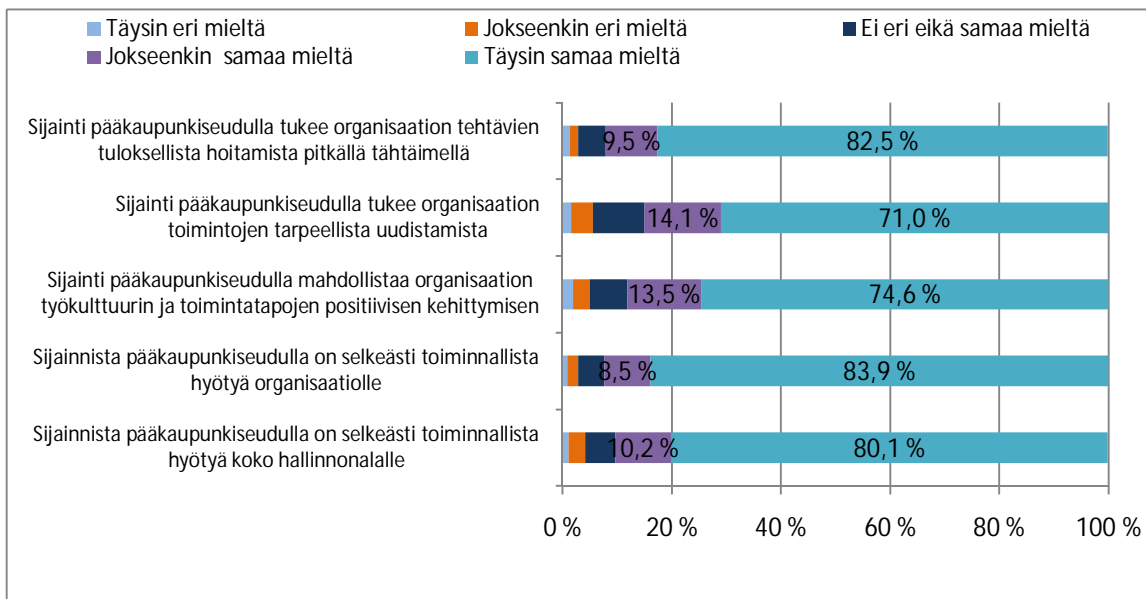
3.1 Toiminnalliset vaikutukset

Toiminnallisesta näkökulmasta tulevan väyläviraston kyky hoitaa sille asetettuja tehtäviä heikkenee lyhyellä aikavälillä merkittävästi, mikäli virasto päätetään sijoittaa pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Syynä on Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen väylätoimintojen työntekijöiden haluttomuus siirtyä työskentelemään joko Lappeenrantaan tai Rovaniemelle. Osaavan ja kokeneen henkilöstön poislähteminen tulee aiheuttamaan väyläviraston eri osien osaamistasoon selkeän notkahduksen, jolloin viraston kyky hoitaa tehtäviään tuloksellisesti heikkenee. Lyhyellä aikajaksolla toiminnalliset haasteet johtuvat henkilöstön poissiirtymisestä, mikä aiheuttaa organisaatioiden sisäiseen kokemukseen perustuvan hiljaisen tiedon katoamista.

Pitkällä aikajaksolla osaamistason notkahdus korjaantuu. Notkahdukseen liittyy kuitenkin riskejä lyhyelläkin aikavälillä. Toiminnan kannalta osaamisen katoaminen heikentää väylänpitoon ja kontrollointiin liittyvää laatua – tämä saattaa johtaa liikenteen vaikeuksista aiheutuviin taloudellisiin tappioihin. Viraston osaamistason elpyminen on kiinni rekrytointien ja toiminnan tuloksellisen uudistamisen onnistumisesta.

Sijainti pääkaupunkiseudulla on organisaatiouudistukselle hyödyksi, mikäli virastot pystyvät muuttamaan tarpeeksi toimitapojaan ja toimimaan yhteistyössä niin alojensa substanssiosaamiseen kuin tukitoimiinkin liittyen. Fyysisesti samassa tilassa työskentely voi edesauttaa toiminnallista uudistumista.

Kuvio 2. Väyläviraston sijoittaminen pääkaupunkiseudulle



Toiminnalliseen tarkasteluun vaikuttaa osaltaan sidosryhmäyhteistyön sujuvuus. Henkilöstön ja sidosryhmien näkökulmasta sijoittaminen pääkaupunkiseudun ulkopuolelle heikentää yhteydenpitomahdollisuuksia. Tällä voidaan katsoa olevan haitallisia vaikutuksia organisaation mahdollisuuksiin hoitaa tehtäviään tuloksekkaasti myös pitkällä aikavälillä.

Erityisesti keskustelua on syntynyt kokouksista, joihin osallistuminen tulee Lappeenrannasta tai Rovaniemeltä käsin edellyttämään lisääntyvää matkustamista verrattuna pääkaupunkiseutuun. Matkustusaika on pois tehokkaasta työajasta ja myös osittain henkilökunnan vapaa-ajasta. Sijoittamisen on arvioitu vähentävän kokouksien määrää. Videoneuvottelulaitteiden myötä osa kokouksista voidaan toteuttaa tulevaisuudessa ilman matkustamista. Toiminnallisesta näkökulmasta on kiinnitettävä huomiota

myös sidosryhmäyhteistyön laadulliseen ulottuvuuteen. Virastojen tehtäviin kuuluu myös tiettyjä vaativia läsnäoloa edellyttäviä asiakaspalvelutehtäviä, kuten erilaisia tarkistuksia ja lupamenettelyjä.

Merenkululaitoksen kohdalla sidosryhmäyhteistyö painottuu pääkaupunkiseudulle ja muille rannikkoalueille. Väyläviraston sijainti sisämaakaupungissa ei voi olla vaikuttamatta negatiivisesti sidosryhmäyhteistyöhön.

Sidosryhmäyhteistyön merkitys korostuu erityisesti virastojen substanssiasiantuntijoiden työssä. Tiehallinnon työntekijöiden muistiossa käsitellään esimerkkinä Ruotsin Vägverketin sijoittamista Borlängeen: "Johtavat tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijat ovat kuitenkin siirtyneet vähitellen työskentelemään ja asumaan Tukholman seudulle, jossa heillä on viikoittain paljon kokouksia. Kokoukset pidetään Tukholmassa, jotta tiepiirien ja palveluntuottajien edustajat voivat osallistua niihin."³⁷

Organisaation uudistumiseen ja sidosryhmäyhteistyöhön liittyvät toiminnalliset kysymykset vaikuttavat organisaation mahdollisuuksiin toteuttaa sille annettuja tehtäviä ja tavoitteita tuloksekkaasti. Henkilöstön poissiirtymisen aiheuttama osaamistason notkahdus vaikuttaa negatiivisesti tehtävien hoitoon lyhyellä aikavälillä, mutta pidemmällä aikavälillä vaikutus on todennäköisesti neutraali. Sidosryhmäyhteistyön arvioidaan heikkenevän jollain tasolla. Pidemmällä aikavälillä tilannetta on vaikea arvioida.

Lappeenranta

Lappeenranta on esittänyt valmiudet tarjota Väyläviraston käyttöön tarkoituksenmukaiset tilat. Lappeenrannan kaupunki korostaa valmiuttaan auttaa virastoa täydennyskoulutuksen ja rekrytoinnin järjestämisessä. Kaupungilla on olemassa isoissa sijoittamis- ja muuttoprosesseissa käytettävä muuttajapalvelu, jonka avulla halukkaiden työntekijöiden ja heidän perheidensä siirtyminen tehdään mahdollisimman helpoksi. Huolellisella suunnittelulla osaamistason notkahdusta voidaan lieventää.

Henkilöstöstä 90 % arvioi sijoittamisen Lappeenrantaan vaikuttavan viraston tehtävien tulokselliseen hoitamiseen negatiivisesti (täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä). Noin 84 % henkilöstöstä ei usko sijoittamisen tukevan organisaation toimintojen tarpeellista uudistamista.

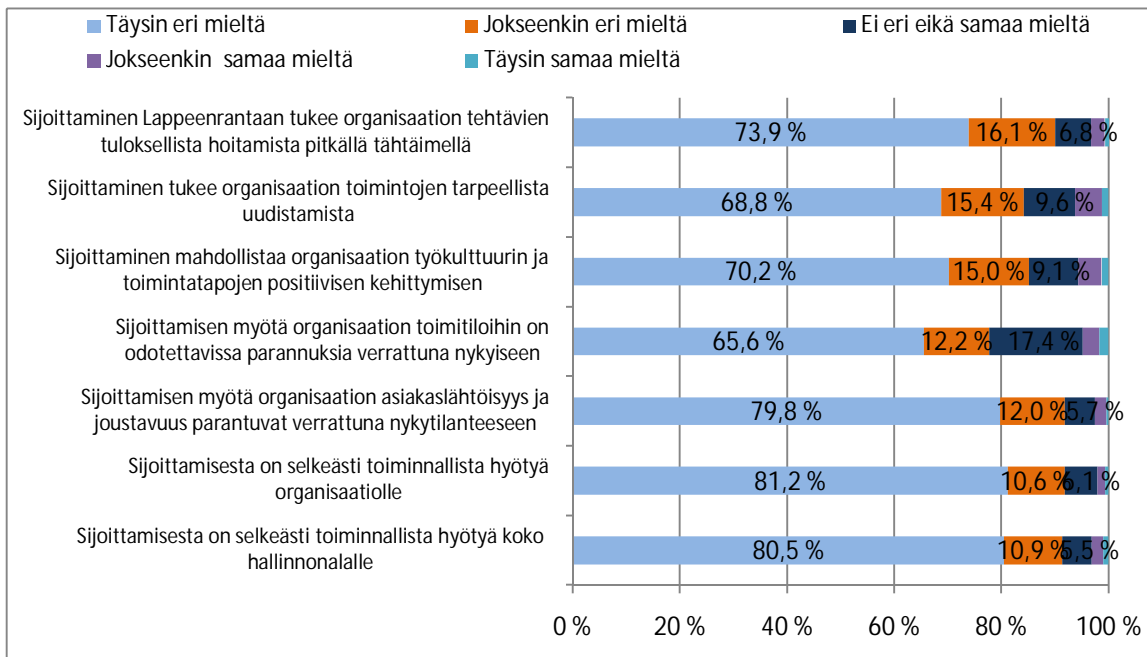
Osaamistason notkahdusta pidempivaikutteinen toiminnallinen tekijä on sidosryhmäyhteistyön sujuvuus, joka on kiinni sekä Lappeenrannan saavutettavuudesta että organisaation toimintatavoista. Toimintatapoja uudistamalla osa viraston ulkopuolisista kokouksista on mahdollista korvata tai järjestää esim. videoneuvotteluvälineiden avulla. Lappeenranta on korostanut, että kaupungista löytyy viraston kannalta oleellisia tukitoimintoja järjestäviä yrityksiä ja myös substanssiin liittyviä toimijoita, kuten konsulttitoimistojen haarakonttoreita. Synergiaetuina väylävirasto saa yhteydet myös monipuoliseen tutkimus- ja kehittämistoimintakenttään.³⁸

Henkilökunnasta yli 90 % uskoo, että viraston asiakaslähtöisyys ja joustavuus eivät tule parantumaan Lappeenrantaan sijoittamisen myötä. Yli 90 % vastaajista ei myöskään usko, että sijoittamisesta Lappeenrantaan olisi hyötyä hallinnonalalle. Sidosryhmäkyselyn tulokset ovat samansuuntaiset. Noin 72 % sidosryhmäkyselyyn vastanneista ei koe Lappeenrannan olevan oman organisaationsa kannalta hyvin saavutettavissa. Sekä henkilöstö että sidosryhmät suhtautuvat kuitenkin Lappeenrantaan Väyläviraston mahdollisena sijoituspaikkakuntana hieman positiivisemmin kuin Rovaniemeen. Lappeenrannassa on yhteys merenkulkuun ja kaupungissa sijaitsee jo Merenkululaitoksen alueellinen yksikkö.

³⁷ Tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijoiden siirto esim. Lappeenrantaan edellyttäisi 3 kokousmatkaa viikossa Helsinkiin, koska työ on nykyisin lähes pelkkää sidosryhmätyöskentelyä. Muistio. Tiehallinto, Kari Lehtonen, 11.2.2009

³⁸ Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana, esitys; toimitettu 9.2.2009 Lappeenrannan kuulemistilaisuudessa

Kuvio 3. Väyläviraston sijoittaminen Lappeenrantaan

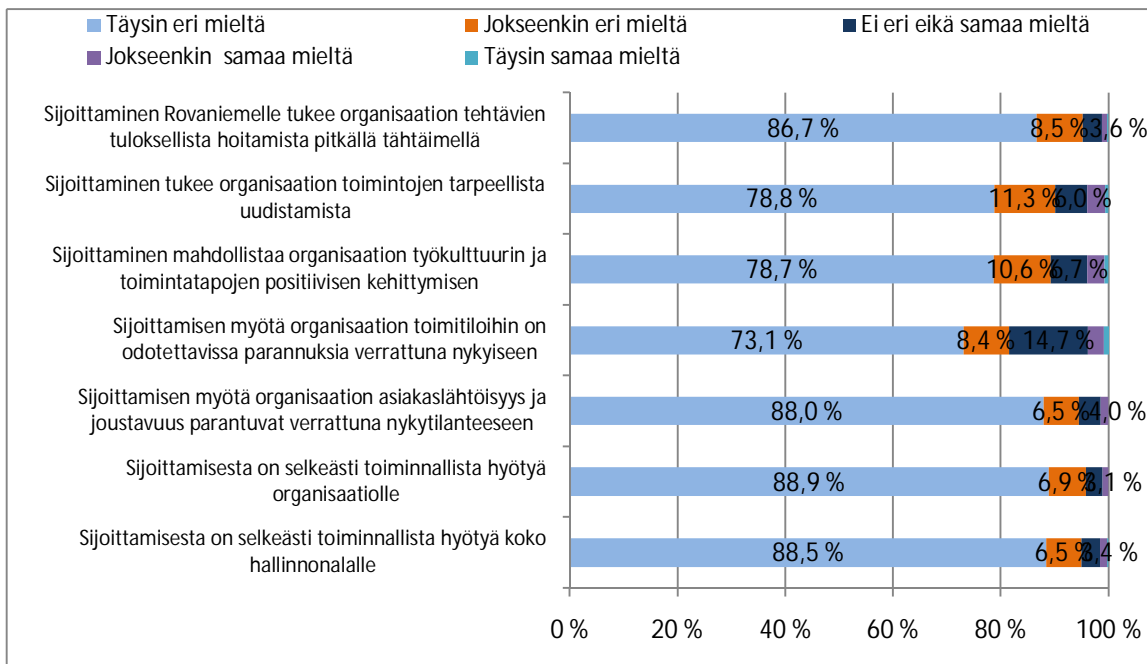


Rovaniemi

Kaupunkikuulemisen yhteydessä Rovaniemen edustajat korostivat, että kaupungilla on hyvät valmiudet ottaa vastaan erityisesti viraston tekniset palvelutehtävät (200 htv) tai koko Väylävirasto. Rovaniemelle muodostunut ICT -klusteri kykenee tarjoamaan Väyläviraston tarvitsemia tukipalveluita. Taustalla on Poliisin tietohallintokeskuksen onnistunut sijoittaminen Rovaniemelle. Alueen muiden toimijoiden, kuten HALTIKIN, kanssa Väylävirasto vahvistaa alueen ICT -klusterin kehittymistä.

Toiminnallisesta näkökulmasta katsoen 95 % henkilöstökyselyyn vastanneista kokee, ettei viraston sijoittaminen Rovaniemelle tue organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista. Henkilöstön näkemyksen mukaan sijoittamisesta ei ole toiminnallista hyötyä organisaatioille tai liikenteen hallinnonalalle. Sidosryhmäyhteistyön kannalta sijoittaminen nähdään haasteelliseksi. Noin 95 % henkilöstöstä ei usko, että sijoittamisen toisi parannuksia organisaation asiakaslähtöisyyteen tai yleiseen joustavuuteen. 82 % sidosryhmäkyselyyn vastanneista henkilöistä kokee, että Rovaniemi ei ole heidän organisaation kannalta hyvin saavutettavissa.

Kuvio 4. Väyläviraston sijoittaminen Rovaniemelle



3.2 Alueelliset vaikutukset

3.2.1 Alueen ominaisuudet

Lappeenranta

Etäisyys Lappeenrannasta Helsinkiin on noin 230 km. Mahdollinen matkustusväline Lappeenrannan ja Helsingin välillä on lentokone, juna tai henkilöauto. Matka kestää yhteen suuntaan henkilöautolla noin 2,5 tuntia, junalla noin 2-2,5 tuntia ja lentäen 35 minuuttia. Lappeenrannassa sijaitsee Mustolan rahtisatama. Lähimmät merisatamat sijaitsevat Haminassa (etäisyys Lappeenrannasta noin 90 km) ja Kotkassa (etäisyys Lappeenrannasta noin 110 km.)

Junayhteyksiä Helsingin ja Lappeenrannan välillä liikennöidään 7-8 päivässä ja edestakainen junamatka maksaa noin 65 euroa. Lentovuoroja Helsingin ja Lappeenrannan välillä liikennöidään arkipäivisin neljä suuntaansa. Edestakainen lentomatka maksaa 200–500 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 207 euroa, (0,45€ x 230=103,5€). (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).³⁹ Lappeenrannasta ei ole yhtä hyvät yhteydet muualle Suomeen kuin pääkaupunkiseudulta on. Matkustettaessa esimerkiksi Lappeenrannasta Ouluun, joudutaan matkustamaan Helsingin kautta.

Lappeenrannasta on mahdollista käydä palaverissa Brysselissä yhdessä päivässä. Esimerkiksi Lappeenrannasta lähtee lento 6.00 Helsinkiin⁴⁰, josta ehtii Brysseliin 7.35 lähtevälle lennolle. Tällöin Brysselissä on perillä 9.15. Paluulentoja lähtee esimerkiksi Brysselistä 19.20, jolloin perillä Lappeenrannassa on 00.25.⁴¹

³⁹ www.vero.fi

⁴⁰ www.flylappeenranta.fi

⁴¹ www.finnair.fi

Tarkasteltaessa asuntojen hintaindeksiä vuoden 2008 viimeisen neljänneksen aikana, voidaan todeta, että asuntojen keskimääräinen hinta Lappeenrannassa on noin 45 % pääkaupunkiseutua alhaisempi. Pääkaupunkiseudun asuntojen hintaindeksi oli 3 063 €/m² ja Lappeenrannan 1 656 €/m².⁴² Vuoden 2009 tammikuussa lopussa Lappeenrannassa oli noin 650 vapaata erilaista (kerrostalo, rivitalo ja omakotitalo) asuntoa myytävänä.⁴³ Kaupungin tekemässä selvityksessä⁴⁴ selviää, että Lappeenrannan kaupunki antaa tonttitakuun kaikille asuntorakentajille.

Kaupungissa on tarjolla perusopetusta englanninkielellä ja IB-luokio sekä venäjänkielinen peruskoulu ja lukio. Lappeenrannassa ei ole ruotsinkielistä kouluopetusta eikä päiväkoteja. Kaupungin edustajien mukaan kaupunki on valmis panostamaan ruotsinkieliseen koulutukseen, mikäli sijoittaminen toteutuu ja ryhmäkoot ovat riittävän suuret. Lappeenrannassa on monipuoliset harrastusmahdollisuudet ja kulttuuritarjonta. Lappeenrannassa toimii muun muassa kaupunginteatteri ja kaupungin orkesteri.

Lappeenrannan kaupungin edustajat ovat kertoneet Lappeenrannan panostavan voimakkaasti muuttajien perheiden viihtymiseen ja kotiutumiseen. Kaupungilla on oma rekrytointihenkilö, kaupunki tukee puolisoita työ- tai opiskelupaikan etsimisessä. Kaupungin edustajien mukaan vastaavissa projekteissa jopa 80 % puolisoista on sijoittunut työelämään palvelun kautta.

Rovaniemi

Etäisyys Rovaniemeltä Helsinkiin on noin 800 km. Mahdollinen matkustusväline Rovaniemen ja Helsingin välillä on lentokone, juna tai henkilöauto. Matka kestää yhteen suuntaan henkilöautolla noin 11 tuntia⁴⁵, junalla noin 9 tuntia (yöjunayhteydet noin 12 tuntia)⁴⁶ ja lentäen tunnin ja 15 minuuttia.⁴⁷ Lähin tavaraliikenteen satama sijaitsee Kemissä 120 km päästä Rovaniemestä.

Junayhteyksiä Helsingin ja Rovaniemen välillä liikennöidään 8 päivässä ja edestakainen junamatka maksaa noin 160 euroa. Lentovuoroja Helsingin ja Rovaniemen liikennöidään 5-6 suuntaansa. Edestakainen lentomatka maksaa 200–500 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 720 euroa, (0,45€ x 800=360€). (vuoden 2009 kilometrikorvaus 0,45 €/km).⁴⁸

Tarkasteltaessa asuntojen hintaindeksiä vuoden 2008 viimeisen neljänneksen aikana, voidaan todeta, että asuntojen keskimääräinen hinta Rovaniemellä on noin 57 % pääkaupunkiseutua alhaisempi. Pääkaupunkiseudun asuntojen hintaindeksi oli 3 063 €/m² ja Rovaniemen 1 307 €/m².⁴⁹ Vuoden 2008 lopussa Rovaniemellä oli noin 400 vapaata erilaista (kerrostalo, rivitalo ja omakotitalo) asuntoa myytävänä.⁵⁰

Rovaniemellä toimii Lapin kamariorkesteri, Rovaniemen Teatteri, elokuvateatteri, neljä museota, Lapin balettiopisto ja Lapin musiikkiopisto.⁵¹

Lyseonpuiston lukiossa toimii IB-luokka, jossa opetus tapahtuu kokonaan englannin kielellä ja opiskelijat voivat suorittaa kansainvälisen ylioppilastutkinnon

⁴² www.stat.fi

⁴³ www.etuovi.com

⁴⁴ Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana, saatu Lappeenrannan kuulemistilaisuudessa 9.2.2009

⁴⁵ www.eniro.fi

⁴⁶ www.finnpilot.fi

⁴⁷ www.finavia.fi

⁴⁸ www.vero.fi

⁴⁹ www.stat.fi

⁵⁰ www.etuovi.com

⁵¹ www.rovaniemi.fi

(IB Diploma). Rovaniemellä toimii myös yksityinen englanninkielinen päiväkot.⁵² Rovaniemen kaupungista ei löydy englannin- tai ruotsinkielistä perusopetusta.

Lentoyhteydet Rovaniemeltä Helsinkiin ovat sujuvat ja mahdollistavat päivän mittaisen kokousmatkan Helsinkiin. Myös matka Brysseliin ja paluu saman päivän aikana onnistuu useiden päivittäisten Rovaniemi-Helsinki-Rovaniemi lentoyhteyksien ansiosta. Esimerkiksi lento Rovaniemeltä Helsinkiin Finnairilla klo 6.10—7.25 ja jatkoyhteys Brysseliin klo 9.15–10.55. Ja paluu Brysselistä Helsinkiin Finnairilla klo 13.55–17.45 ja jatkoyhteys Rovaniemelle Blue1:n lennolla klo 18.25–19.45.⁵³ Helsingistä Rovaniemelle voi palata myös yöjunalla. Kuitenkin käytännössä Brysselissä käynti vaatii yöpymisen joko Helsingissä tai Brysselissä.

B. Organisaation vaikutus alueeseen

Rovaniemi

Rovaniemen kaupungilla on tahtotila joko koko Väyläviraston tai teknisten palvelutehtävien (200 htv) saamiseksi Rovaniemelle. Etenkin teknisten palvelutehtävien mahdollinen sijoittuminen Rovaniemelle koettiin vahvistavan ja tukevan alueen ICT-turvaklusterin kehittymistä. Lapin liiton 27.10.2008 jättämässä selvityksessä korostettiin, että ICT-turvaklusteriin soveltuvia valtion toimintoja on jatkossa strategisesti edullista keskittää edelleen Rovaniemelle synergiaetujen saamiseksi.⁵⁴ Alueella on myös toiminut 8 vuotta ICT foorumi, jossa on mukana alan yrityksiä, oppilaitoksia ja kaupungin edustajia. Foorumi kokoontuu 4-5 kertaa vuodessa keskustelemaan ICT-alan käytännön asioista, kehittämissuunnista ja synergiaeduista.

Rovaniemelle alueellistetusta Poliisin tietohallintokeskuksesta (PTHK)⁵⁵ on alueella hyviä kokemuksia, ja sitä kautta valmiudet viraston vastaanottamiseksi ovat hyvät. PTHK:n siirtyessä alueella järjestettiin räätälöitynä soveltuva koulutus (diplomi-insinööri), ja tähän on olemassa valmius Väylävirastonkin kohdalla. PTHK:n alueellistamisen yhteydessä perustettiin oma hanke sujuvoittamaan alueelle siirtyvän henkilöstön puolisojen työllistymistä. Hankkeessa jokaista alueelle muuttavaa tarkasteltiin yksilönä. Valmiudet samantyyppiseen toimintaan ovat olemassa myös käsillä olevan sijoittamisen kohdalla.

Valtiontalouden tarkastusviraston raportin mukaan PTHK:n alueellistamisen yhteydessä matkakustannukset nousivat aluksi huomattavasti, mutta ovat siirtymävaiheesta laskeneet. PTHK:n tapauksessa videoneuvotteluiden määrä on myös kasvussa.⁵⁶ Koko väyläviraston tai sen teknisten palvelutehtävien sijoittaminen Rovaniemelle kasvattaa alueen ostovoimaa ja aluetaloutta jonkin verran. Valtiontalouden tarkastusviraston Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistamista koskevan raportin mukaan vaikutukset aluetalouteen jäivät PTHK:n tapauksessa kuitenkin 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.⁵⁷

⁵² Risto Korhosen, Rovaniemen kaupungin koulutussuunnittelijan sähköpostiviesti 12.2.2009

⁵³ www.finnair.fi ja www.blue1.com 12.2.2009(*lentoaikataulut vaihtelevat viikonpäivän ja kauden mukaan)

⁵⁴ Lapin Liiton 27.10.2008 Alueellistamisen koordinaatioryhmälle jättämä selvitys alueiden klustereita tukevista valtion toiminnoista. www.vm.fi

⁵⁵ PTHK:n 61 työntekijästä Rovaniemelle siirtyi 5

⁵⁶ Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008, s.64

⁵⁷ Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008, s.61

Lappeenranta

Lappeenrannan kaupungin tekemässä selvityksessä⁵⁸ korostetaan, että Lappeenranta on logistiikan solmukohta, joka kaupungin edustajien mukaan tukee hyvin koko Väyläviraston tai teknisten palvelutehtävien (200 htv) sijoittamista Lappeenrantaan.

Selvityksessä kerrotaan, että Lappeenrannalla on osaamista kaikilla Väyläviraston tarvitsemilla osaamisalueilla. Yhtenä merkittävänä sijoittamista tukevana seikkana kaupungin edustajat pitävät koko Väyläviraston tarjoamaa mahdollisuutta työllistää Lappeenrannasta valmistuvia opiskelijoita. Tosin, kuten monet virastojen edustajat ovat todenneet, kaikkia rekrytointeja ei voi tehdä vastavalmistuneiden joukosta, vaan moniin virkoihin tarvitaan laajaa kokemusta.

Viime vuosina Lappeenrannan rakennemuutos on kiihtynyt ja alueelta on esimerkiksi menetetty 500 työpaikkaa suurien yritysten, kuten UPM-Kymmene Oy:n ja Portti Oy:n tekemien leikkausten johdosta. Kaupungin edustajien mukaan Väyläviraston sijoittumisella Lappeenrantaan toisi kaupungille merkittävän taloudellisen hyödyn mm. työpaikkojen lisääntymisen myötä ja verotulojen lisääntymisen myötä. Valtiontalouden tarkastusviraston Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistamista koskevan raportin mukaan vaikutukset aluetalouteen jäivät PTHK:n tapauksessa kuitenkin 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.⁵⁹

Julkisen sektorin osuus työpaikoista on Lappeenrannassa suhteellisen pieni muuhun maahan verrattuna. Lappeenrantaan ei ole kohdistunut merkittäviä alueellistamisia.

Vaikutukset työllisyyteen maakunnittain ja kaupungeittain

Tarkasteltaessa työttömyysastetta Rovaniemellä ja pääkaupunkiseudulla, voidaan todeta, että Rovaniemellä on yli kaksinkertainen työttömyysaste (12,3 %) pääkaupunkiseutuun (5,5 %) verrattuna. Myös maakuntakohtaisesti tarkasteltuna Lapin työttömyysaste (12,5 %) on Uudenmaan työttömyysastetta (5,4 %) huomattavasti korkeampi.

Tarkasteltaessa työttömyysastetta Lappeenrannassa ja pääkaupunkiseudulla, voidaan todeta, että Lappeenrannassa on lähes kaksinkertainen työttömyysaste (10,3 %) pääkaupunkiseutuun (5,5 %) verrattuna. Myös maakuntakohtaisesti tarkasteltuna Etelä-Karjalan työttömyysaste (10,4 %) on Uudenmaan työttömyysastetta (5,4 %) huomattavasti korkeampi.⁶⁰

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

Mikäli Väylävirasto sijoitettaisiin Rovaniemelle ja kaikki noin 580 henkilöä rekrytoitaisiin alueelta, kaupungin työttömyysaste saattaisi parantua noin 1 % verran. Mikäli Väylävirasto sijoitettaisiin

⁵⁸ Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana, saatu Lappeenrannan kuulemistilaisuudessa 9.2.2009

⁵⁹ Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008

⁶⁰ TEM, työnvälitystilasto vuonna 2008, www.tem.fi

Lappeenrantaan ja koko henkilökunta rekrytoitaisiin alueelta, saattaisi kaupungin työttömyysprosentti laskea noin 1 % verran. Mikäli vain tekniset palvelut (200 htv) sijoitettaisiin Rovaniemelle tai Lappeenrantaan, olisi vaikutus työttömyyteen huomattavasti alhaisempi.

Taulukko 13. Työttömyystilastot maakunnittain ja kunnittain, tilanne 20.1.2009.⁶¹

| | Työvoima | Työttömyysaste (%) | Työttömät työnhakijat* | Avoimet työpaikat |
|------------------|----------|--------------------|------------------------|-------------------|
| Uusimaa | 730 128 | 5,4 | 39 112 | 11 419 |
| Etelä-Karjala | 62 284 | 10,4 | 6 489 | 655 |
| Lappi | 83 808 | 12,5 | 10 435 | 1 700 |
| Helsinki | 303 882 | 6,0 | 18 090 | 6 005 |
| Pääkaupunkiseutu | 534 269 | 5,5 | 30 146 | 9 330 |
| Lappeenranta | 28 342 | 10,3 | 2 930 | 306 |
| Rovaniemi | 27 677 | 12,3 | 3 410 | 412 |

(Tilastot maakunnittain ja kunnittain)

*ml henk.koht lomautetut

TE-keskuksittain tarkasteltuna Uudenmaan-, Lapin- 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 sekä Lapin TE-keskuksen alueen rakennus- ja kaivosalan työttömät työnhakijat.

Taulukko 14. Työttömät työnhakijat TE-keskuksittain ja ammattiryhmittäin joulukuussa 2008.⁶²

| | 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 % |
| Lapin TE-keskus | 10 493 | 9 % | 8,9 % | 10 % | 5,2 % | 7 % | 3,6 % | 13,4 % | 19,8 % | 12,1 % | 11,1 % |
| 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

Puolison työnsaantimahdollisuudet ovat henkilöstön yksi suurimmista huolenaiheista. Pelkona on, että korkeasti koulutetut puoliset eivät saa koulutustaan vastaavaa työtä kohdepaikkakunnalla. Tarkasteltaessa

⁶¹ www.tem.fi

⁶² TEM – työnvälitystilasto - kuukausijulkaisu

avoimia työpaikkoja TE-keskuksittain voidaan todeta, että Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen TE-keskusalueilla noin kolmannes vapaista työpaikoista on terveydenhuollossa ja sosiaalialalla. Lapin TE-keskusalueella lähes 40 % avoimista työpaikoista on palvelutyönalalla ja viidennes kaupallisella alalla.

Taulukko 15. Avoimet työpaikat ammattiryhmittäin ja TE-keskuksittain joulukuussa 2008.⁶³

| | Avoimet 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 % |
| Lapin TE-keskus | 520 | 7,9 % | 15,4 % | 9,4 % | 22,1 % | 1,0 % | 1,7 % | 0,8 % | 2,5 % | 39,2 % | 0 % |
| Kaakkois-Suomen TE-keskus | 670 | 6,4 % | 27,4 % | 9,1 % | 11,9 % | 1 % | 7,9 % | 3,1 % | 6,4 % | 26,6 % | 0 % |

3.3 Taloudelliset vaikutukset

3.3.1 Henkilöstökustannukset

Väyläviraston sijoittaminen Lappeenrantaan tai Rovaniemelle ei toisi oletettavasti suuria muutoksia henkilöstökuluihin verrattuna nykyiseen tilanteeseen. Henkilökustannukset saattavat lyhyellä aikavälillä nousta, mikäli nykyinen henkilöstö ei ole halukas siirtymään toiselle paikkakunnalle.

Alla olevat henkilöstökustannukset ovat virastojen tämän hetkisiä kustannuksia koko viraston osalta. Etenkin Merenkululaitokselta ei koko henkilökunta kuulu Väyläviraston sijoitettavien joukkoon. Tiehallinnosta on sijoitettavia noin 250 henkilöä.

Taulukko 16. Henkilöstökulut virastoittain vuonna 2008.

| | Henkilöstö (lkm) ⁶⁴ | Henkilöstökustannukset vuonna 2008 |
|--------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| Ratahallintokeskus | 118 | 8 564 961 |
| Tiehallinto | 300 | 17 519 000 |
| Merenkululaitos | 757 | 37 842 650 |
| Yhteensä | 1 175 | 63 926 611 |

3.3.2 Toimitilakustannukset

Virastojen tarkasteltavat vuokratiedot on saatu kustakin virastosta. Vuokriin kuuluu hoitokustannukset. Oletettavaa myös on, että viraston sijoituessa pääkaupunkiseudulle, virasto siirtyy uusiin toimitiloihin. Tarkasteltavat vuokrat ovat verottomia hintoja.

⁶³ TEM – työnvälitystilasto - kuukausijulkaisu

⁶⁴ Luvut saatu LVM:stä Mikko Ojajärveltä kirjallisena 10.2.2009

Tiehallinnon toimitilojen vuokratustannukset Pasilan virastotalossa ovat yhteensä 155 889,11 € kuukaudessa eli vuodessa 1 870 669,3 €. Työtiloja on yhteensä 9 723 m², jolloin jokaiselle työntekijälle on toimitilaa 30,9 m². Toimitilojen lisäksi Pasilan virastotalossa on varastotilaa 1437 m² ja 35 autopaikkaa. Yhteensä toimitilaa on 11 163 m², jolloin tilojen vuokra on 14 €/m². Vuokrasopimus on toistaiseksi voimassaoleva 6 kk irtisanomisajalla. Ensimmäinen mahdollinen irtisanomispäivä on 30.6.2011 ja tämän jälkeen kunkin kuukauden viimeinen päivä.⁶⁵

Ratahallintokeskuksen toimitilojen Kaivokatu 8:ssa verottomat vuokratustannukset ovat yhteensä 108 351 €/kuukaudessa eli vuodessa 1 300 212 €. Työtiloja on yhteensä 3 540 m², jolloin jokaiselle työntekijälle on toimitilaa 30 m². Toimitilojen lisäksi Ratahallintokeskuksella on päätearkisto 200 m² ja neuvottelukeskus 500 m². Yhteensä toimitiloja on 4240 m², jolloin toimitilojen vuokra on 25,6 €/m² kuukaudessa. Vuokrasopimuksen ensimmäinen mahdollinen irtisanomispäivä on 31.1.2010.⁶⁶

Merenkululaitoksen Porkkalankadun toimitilojen vuokratustannukset 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.⁶⁷

Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen keskimääräinen vuokrahinta/m² on tällä hetkellä 18,2 €/m².

Kiinteistöalouden instituutin tilastojen mukaan vuonna 2008 toimitilojen keskimääräinen bruttovuokra/m² oli pääkaupunkiseudulla 16,26 €/m², Rovaniemellä 8,98 €/m² ja Lappeenrannassa 9,85 €/m².⁶⁸ Nämä hinnat ovat keskivuokria vanhojen toimitilojen osalta koko kaupungin alueelta. —

Senaatti-Kiinteistöltä saatujen tietojen mukaan markkinavuokrien taso valmiissa kohteissa eri kaupungeissa on seuraavanlainen: Rovaniemellä noin 9 – 11 €/m² ja Lappeenrannassa noin 10 – 13 €/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.⁶⁹

Valtion toimitilastrategiassa⁷⁰ toimistotyyppisten yksiköiden kokonaistilatehokkuuden tavoitearvoksi on ilmoitettu noin 25 m²/henkilö, mikä väyläviraston teknisten palvelutehtävien henkilöstömäärällä (200) tarkoittaa 5 000 m². Kaikilla väyläviraston sijoitettavilla henkilöillä (n.580)⁷¹ laskettuna on tarvittava neliömäärä 14 500. —

Senaatti-Kiinteistöltä saatujen tietojen mukaisesti⁷² Väylävirastolle on löydettävissä tarkoituksenmukaiset ja yhden katon alle sijoittuvat toimitilat pääkaupunkiseudulta.

Kustakin kaupungista esitellään yksi mahdollinen väylävirastolle parhaiten sopiva toimitilaratkaisu. Tiedot mahdollisista toimitiloista on saatu kaupunkien edustajilta. Senaatti-Kiinteistöltä saatujen tietojen mukaan Senaatti-Kiinteistöllä ei ole vapaita toimitiloja Lappeenrannassa, mutta yliopistokampuksella on maa-

⁶⁵ Tieto saatu kirjallisena Tiehallinnolta tammikuussa 2009

⁶⁶ Tiedot saatu kirjallisena 16.1.2009 Ratahallintokeskukselta

⁶⁷ Tiedot saatu kirjallisena 19.1.2009 Merenkululaitokselta

⁶⁸ Luvut saatu kirjallisena Kiinteistöalouden instituutilta 17.2.2009

⁶⁹ Tieto saatu kirjallisena Senaatti-kiinteistöltä 23.2.2009

⁷⁰ Valtion toimitilastrategia 16.11.2005. Valtiovarainministeriö

⁷¹ Tieto henkilömäärästä saatu Tiehallinnon Else-Marie Oksalta kirjallisena 12.2.2009

⁷² Tieto saatu suullisesti Senaatti-Kiinteistöjen johtaja Aulis Kohvakalta 5.3.2009

alueita, joille uudisrakentaminen on mahdollista.⁷³ Rovaniemen osalta tarkastellaan 200 hengen toimitiloja (5 000 m²). Rovaniemen osalta esitettävä toimitilavaihtoehto on Senaatti-Kiinteistöjen omistama kiinteistö.

Rovaniemellä mahdollinen toimitila on Senaatti-Kiinteistöjen Siljotie 2:n kiinteistö, jossa neliöpinta-alaa on 4 925 m². Tiloihin tulisi tehdä perusparannus, jonka johdosta vuokra olisi noin 12–15 €/m².⁷⁴

Lappeenrannassa on tarjolla noin 3 000 m² toimitilaa, joka kaupungin edustajien mukaan mahdollistaisi joustavasti viraston toiminnan aloittamisen.⁷⁵ Kaupunki on myös valmis investoimaan uudisrakennuksiin tarvittaessa, näiden kustannukset määräytyvät rakennuskustannusten perusteella.

Taulukko 17. vuokratkustannukset suhteessa nykyisiin kustannuksiin Rovaniemellä ja Lappeenrannassa.

| | m ² | €/m ² | Kustannukset Yht./kk | Kustannukset Yht./vuosi | m ² /henkilö |
|---|-------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|
| Nykyiset toimitilat | 24 683 | 20,7 | 511 060 | 6 132 720 | 34,4 |
| Toimitilavaihtoehto Lappeenrannassa | (aluksi) 3 000 | 9,50 | 28 500 | 270 750 | |
| Toimitilavaihtoehto Lappeenrannassa olettaen, että vuokrahinta 9,5 €/m ² | 14 500 | 9,5 | 130 625 | 1 567 500 | 25 |
| Toimitilavaihtoehto teknisille palveluille Lappeenrannassa olettaen, että vuokrahinta 9,5 €/m ² | 5 000 | 9,5 | 47 500 | 570 000 | 25 |
| Toimitilavaihtoehto Rovaniemellä (tilat teknisille palveluille) | 4 925 | (Keskimäärin) 13,5 | 66 487,5 | 797 850 | 24,6 |

Tällä hetkellä virastoilla on käytössään enemmän toimitilaa kuin valtion toimitilastrategiassa suositellaan. Lappeenrannasta on tällä hetkellä tiedossa tarkat vuokralaskelmat vain 3 000 m² toimitiloista.

Tiehallinnon toimitilojen ensimmäinen mahdollinen irtisanomispäivä on 30.6.2011 ja tämän jälkeen kunkin kuukauden viimeinen päivä. Ratahallintokeskuksen toimitilojen vuokrasopimuksen ensimmäinen mahdollinen irtisanomispäivä on 31.1.2010. Merenkululaitoksen toimitilojen vuokrasopimus on tehty määräaikaiseksi 28.2.2010 saakka ja sen jälkeen se on toistaiseksi voimassaoleva.

Siinä tapauksessa, että Väyläviraston henkilöstö ei siirry pääkaupunkiseudulta mahdolliseen kohdekaupunkiin, täytyy pääkaupunkiseudulla olla toimitilat myös pk-seudulle työhön jäävälle henkilöstölle. Tämä aiheuttaa päällekkäisiä toimitilakustannuksia. Siirtymäajalta saatetaan joutua maksamaan päällekkäisiä vuokratkustannuksia.

⁷³ Tieto saatu kirjallisena Senaatti-Kiinteistöltä 6.2.2009

⁷⁴ Tieto saatu kirjallisena Senaatti-Kiinteistöjen Pohjois-Suomen aluetoimistolta 28.1.2009

⁷⁵ Tieto saatu kirjallisena Lappeenrannan apulaiskaupunginjohtajalta Kari Korkiakoskelta 18.2.2009

3.3.3 Matkakustannukset

Tällä hetkellä virastoilta menee matkakustannuksiin vuodessa yhteensä 4 245 349 euroa. Alla olevassa taulukossa on eritelty tämän hetkiset matkakustannukset virastoittain.

Taulukko 18. Virastojen nykyiset matkakustannukset vuodessa⁷⁶

| | Kotimaan Matkakustannukset 2008 | Päivärahat vuonna 2008 | Km korvaukset | Yhteensä |
|--------------------|------------------------------------|------------------------|---------------|-----------|
| Ratahallintokeskus | 658 550 | 60 523 | 53 820 | 772 893 |
| Tiehallinto | 636 000 | 147 000 | 187 000 | 823 147 |
| Merenkululaitos | 1 332 926 | 522 644 | 646 886 | 2 502 456 |
| <i>Yhteensä</i> | 2 627 476 | 730 167 | 887 706 | 4 245 349 |

Taulukko 19. Virastojen matkakustannukset arviolta laskettaessa kustannukset sijoittuvan henkilöstön mukaan.

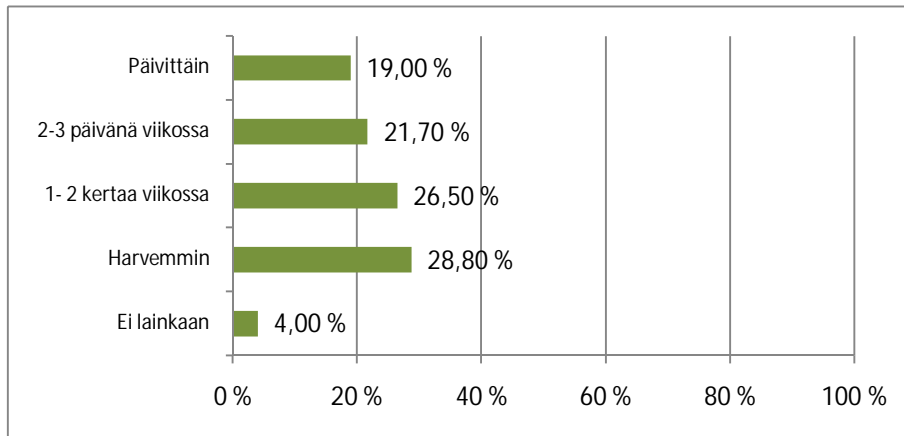
| | Yhteensä |
|--|-----------|
| Matkakustannukset yhteensä sijoittuvan viraston osalta | 2 095 576 |

67,2 % henkilöstöstä kertoi tapaavansa sidosryhmän edustajia päivittäin, 2-3 kertaa tai 1-2 kertaa viikossa. Keskimäärin tapaamisia kerrottiin olevan 2,8 viikossa. 32,8 % vastaajista tapaamisia on harvemmin tai ei lainkaan. Väyläviraston sijoittuva henkilöstö on kooltaan 580 henkilöä eli henkilöstöstä 67,2 % on 390 henkilöä.⁷⁷

⁷⁶ Tiedot saatu virastoilta helmikuussa 2009

⁷⁷ 390 henkeä x 2,8 kokousta/viikko=1092 kokousta/viikko. Vuositasolla laskelmista on vähennetty valtion virkamiehiä ja työntekijöitä koskevan ohjeen mukaisesti lomakaudet eli 1 092 tapaamista x 47 viikkoa. Toinen laskelma on tehty 200 hengen teknisten palveluiden sijoittumisesta joko Lappeenrantaan tai Rovaniemelle. 200 henkilöstä 67,2 % on 134 henkilöä. 134 henkeä x 2,8 kokousta/viikko= 375 kokousta/viikko. Vuositasolla laskelmista on vähennetty valtion virkamiehiä ja työntekijöitä koskevan ohjeen mukaisesti lomakaudet eli viikottaiset tapaamiset on laskettu 375 tapaamista x 47 viikkoa.

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



Etäisyys Lappeenrannasta Helsinkiin on noin 230 km. Mahdollinen matkustusväline Lappeenrannan ja Helsingin välillä on juna, lentokone tai henkilöauto. Edestakainen junamatka maksaa noin 60 euroa. Edestakainen lentomatka maksaa noin 200–500 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 207 euroa ($0,45\text{€} \times 230 = 103,5\text{€}$) (vuoden 2009 kilometrikorvaus $0,45\text{€}/\text{km}$).⁷⁸

Etäisyys Rovaniemeltä Helsinkiin on noin 800 km. Mahdollinen matkustusväline Rovaniemen ja pääkaupunkiseudun välillä on lentokone, juna tai henkilöauto. Edestakainen lentomatka maksaa 200–500 euroa. Edestakainen junamatka maksaa noin 160 euroa. Henkilöautolla tehtävästä edestakaisesta matkasta kertyy työnantajalle maksettavia kilometrikorvauksia 720 euroa, ($0,45\text{€} \times 800 = 360\text{€}$). (vuoden 2009 kilometrikorvaus $0,45\text{€}/\text{km}$).⁷⁹

Alla olevissa taulukossa olevat laskelmat on laskettu niin, että tapaamisiin matkustettaisiin henkilöstön ilmoittama keskimääräinen luku 2,8 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.

Ensimmäisessä taulukossa lasketaan kasvavat kustannukset sen perusteella, että koko viraston 580 henkilöä sijoittuisi ja toisessa taulukossa laskelmat on tehty sen perusteella, että vain teknisten palveluiden 200 henkilöä sijoittuisi.

Matkakustannusten lisäksi työnantajalle tukee maksettavaksi päivärahat. Laskelmat ovat tehty kaikissa tapauksissa kokopäivärahan mukaisesti (vuonna 2009 $35\text{€}/\text{päivä}$ ⁸⁰).

⁷⁸ www.vero.fi

⁷⁹ www.vero.fi

⁸⁰ www.vero.fi

Taulukko 20. Arvio matkakustannuksista Rovaniemen osalta, 580 henkilöä.

| | Kustannukset/ Matka (€) | Kustannukset Vuositasolla (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/2 vähennetään (€) |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|---|---|
| Rovaniemi lento | 350 | 17 963 400 | 11 855 844 | 8 981 700 |
| Rovaniemi juna | 160 | 8 211 840 | 5 419 814 | 4 105 920 |
| Rovaniemi km korvaukset | 720 | 36 953 280 | 24 389 165 | 18 476 640 |
| Keskimäärin | 410 | 21 042 840 | 13 888 274 | 10 521 420 |
| Päiväraha erikseen | 35 | 1 796 340 | 1 185 584 | 898 170 |

Rovaniemen osalta matkakustannukset päivärahoineen ovat korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 19 759 740 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 10 008 180 €/vuodessa junalla matkustaen. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 9 879 870 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 5 004 090 €/vuodessa junalla matkustaen.⁸¹

Taulukko 21. Arvio matkakustannuksista Rovaniemen osalta, 200 htv tekniset palvelutehtävät

| | Kustannukset/ Matka (€) | Kustannukset Vuositasolla (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/2 vähennetään (€) |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|---|---|
| Rovaniemi lento | 350 | 6 168 750 | 4 071 375 | 3 084 375 |
| Rovaniemi juna | 160 | 2 820 000 | 1 861 200 | 1 410 000 |
| Rovaniemi km korvaukset | 720 | 12 690 000 | 8 375 400 | 6 345 000 |
| Keskimäärin | 410 | 7 226 250 | 4 769 325 | 3 613 125 |
| Päiväraha erikseen | 35 | 616 875 | 407 137,5 | 308 437,5 |

Mikäli Rovaniemelle sijoittuisi vain tekniset palvelut, olisivat matkakustannukset Rovaniemen osalta päivärahoineen korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 6 785 625 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 3 436 875 €/vuodessa junalla matkustaen. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 3 392 812 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 1 718 437 €/vuodessa junalla matkustaen.⁸²

—

⁸¹ Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

⁸² Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

Taulukko 22. Arvio matkakustannuksista Lappeenrannan osalta, 580 henkilöä

| | Kustannukset/ Matka (€) | Kustannukset Vuositasolla (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/2 vähennetään (€) |
|--------------------|----------------------------|----------------------------------|---|---|
| Lappeenranta lento | 350 | 17 963 400 | 11 855 844 | 8 981 700 |
| Lappeenranta juna | 60 | 3 079 440 | 2 032 430 | 1 539 720 |
| Lappeenranta auto | 207 | 10 624 068 | 7 011 885 | 5 312 034 |
| Keskimäärin | 205 | 10 555 636 | 6 966 720 | 5 277 818 |
| Päiväraha erikseen | 35 | 1 796 340 | 1 185 584 | 898 170 |

Lappeenrannan osalta matkakustannukset päivärahoineen ovat korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 19 759 740 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 4 619 160 €/vuodessa junalla matkustaen. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 9 879 870 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 2 437 890 €/vuodessa junalla matkustaen.⁸³

Taulukko 23. Arvio matkakustannuksista Lappeenrannan osalta, 200 htv tekniset palvelutehtävät

| | Kustannukset/ Matka (€) | Kustannukset Vuositasolla (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/3 vähennetään (€) | Kustannukset vuodessa, mikäli 1/2 vähennetään (€) |
|--------------------|----------------------------|----------------------------------|---|---|
| Lappeenranta lento | 350 | 6 168 750 | 4 071 375 | 3 084 375 |
| Lappeenranta juna | 60 | 1 057 500 | 697 950 | 528 750 |
| Lappeenranta auto | 207 | 3 648 375 | 2 407 928 | 1 824 188 |
| Keskimäärin | 205 | 3 624 875 | 2 392 418 | 1 812 438 |
| Päiväraha erikseen | 35 | 616 875 | 407 137,5 | 308 437,5 |

Mikäli Lappeenrantaan sijoittuisi vain tekniset palvelut, olisivat matkakustannukset Lappeenrannan osalta päivärahoineen korkeimmillaan (kokousten määrän pysyessä nykyisellään) 6 785 625 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 1 674 375 €/vuodessa junalla matkustaen. Mikäli kokousten määrää vähennetään puolella, kustannukset ovat vastaavasti 3 392 812 €/vuodessa lentäen ja matalimmillaan 837 187 €/vuodessa junalla matkustaen.⁸⁴

Mikäli väylävirasto sijoitetaan Rovaniemellä tai Lappeenrantaan, vaikeutuu muualle Suomeen matkustaminen. Esimerkiksi Lappeenrannasta matka Ouluun täytyy tehdä lentäen Helsingin kautta, jolloin sekä matka-aika, että matkakustannukset nousevat.

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.

⁸³ Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

⁸⁴ Kustannukset on laskettu kulkumuodoittain lisäämällä vuositason kustannuksiin päivärahat

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.

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

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

Sijoittamisen myötä on tehtävä kertaluonteisia ICT-investointeja sekä uusia työvälineiden hankintoja kun siirrytään uusiin toimitiloihin. Nämä ovat kertaluonteisia kustannuksia ja niiden määrää on vaikea tämän selvityksen puitteissa arvioida.

3.4 Henkilöstöön liittyvät vaikutukset

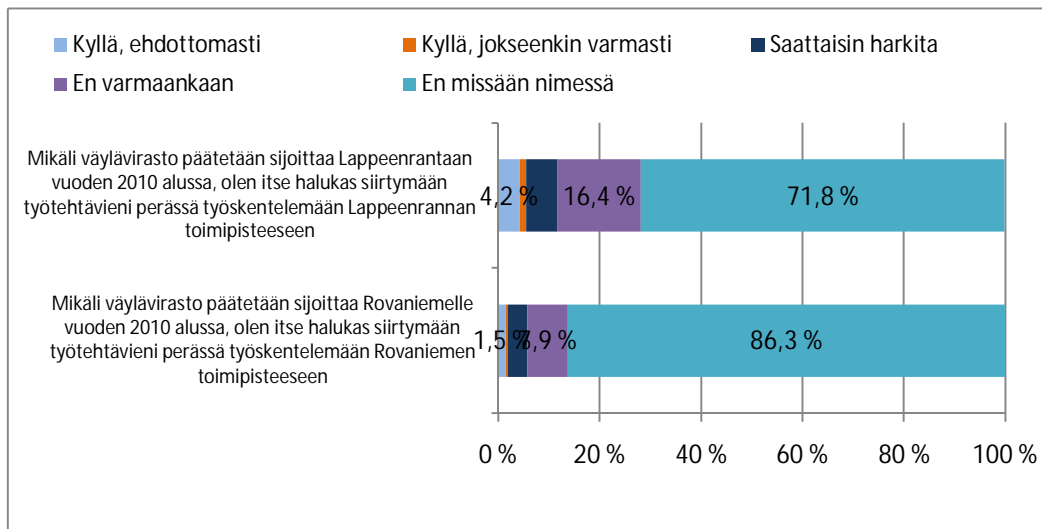
Pääkaupunkiseutua pitää asumisen kannalta erittäin houkuttelevana ja vetovoimaisena noin 67 % vastaajista. Samat luvut ovat Lappeenrannan ja Rovaniemen kohdalla muutaman prosenttiyksikön luokkaa. 79 % kyselyyn vastanneista arvioi Rovaniemen olevan ei lainkaan houkutteleva ja vetovoimainen. Lappeenrantaan suhtaudutaan hieman positiivisemmin – kuitenkin noin 64 % vastaajista antaa seudulle heikoimman arvon.

Väyläviraston sijoitusvaihtoehtojen kohdalla kyselyyn vastanneista 78 % ilmoittaa, ettei ole halukas siirtymään työtehtäviensä perässä Lappeenrantaan joko varmaankaan tai missään nimessä. Vastaajista 4 % olisi ehdottomasti valmis työskentelemään Lappeenrannassa.⁸⁵

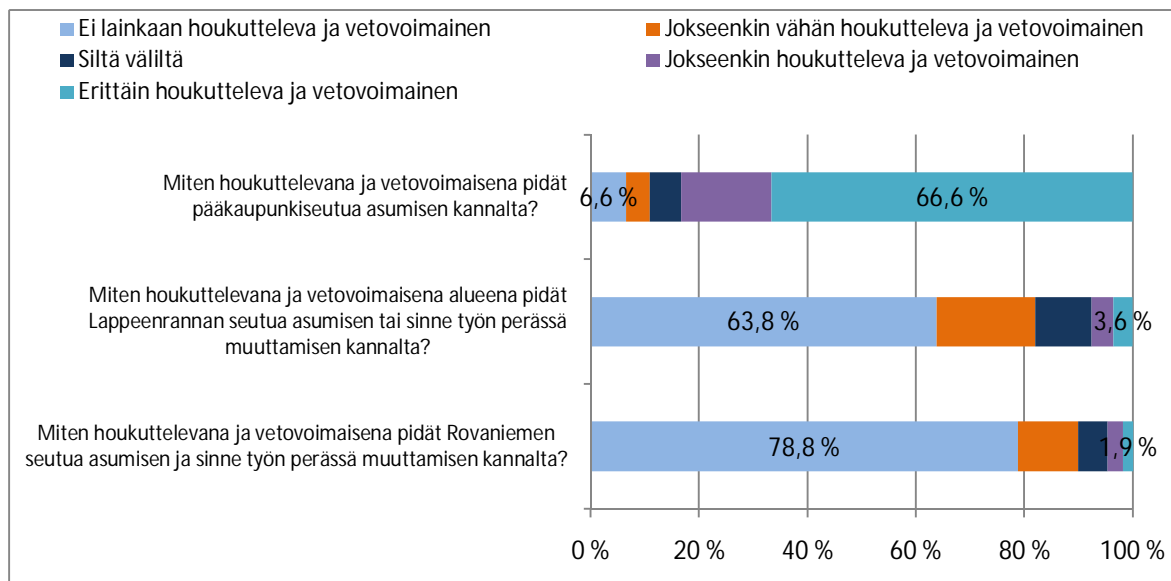
Rovaniemen suhteen siirtohalukkuus on vieläkin vähäisempää. 86 % vastaajista ilmoittaa, ettei ole missään nimessä valmis siirtymään Rovaniemelle. Heidän lisäksi 8 % epäilee, ettei ole varmaankaan siirtymässä työskentelemään Rovaniemelle, mikäli virasto sinne päätetään sijoittaa. Noin 4 % vastaajista saattaisi harkita siirtymistä ja yhteensä noin 2 % suhtautuu siirtymiseen positiivisesti. Lukumääräisesti tämä tarkoittaa noin 10 ihmistä.

⁸⁵ 22 vastauksesta 11 on Merenkululaitoksen Lappeenrannan toimipisteen työntekijöitä

Kuvio 6. Henkilöstön siirtohalukkuus Lappeenrannan ja Rovaniemen osalta



Kuvio 7. Henkilöstön näkemys pääkaupunkiseudun, Lappeenrannan ja Rovaniemen houkuttelevuudesta ja vetovoimaisuudesta asumisen kannalta



Tärkeimpänä siirtymishalukkuutta vähentävänä tekijänä nousevat esiin perhesyyt. Erityisen huolestuneita ollaan puolisoiden työllistymismahdollisuuksista kohdealueilla. Monet vastaajat toteavatkin, että mikäli he muuttaisivat työn perässä sijoitusalueille, ei heidän perheensä seuraisi perässä. Puolison työllistymisen lisäksi huolta herättävät myös lasten koulutusmahdollisuudet, mukaan lukien riittävien ruotsin- ja englanninkielisten vaihtoehtojen olemassaolo. Pääkaupunkiseudulta ei välimatkojen takia ole mahdollista käydä töissä/pendelöidä Lappeenrannassa tai Rovaniemellä.

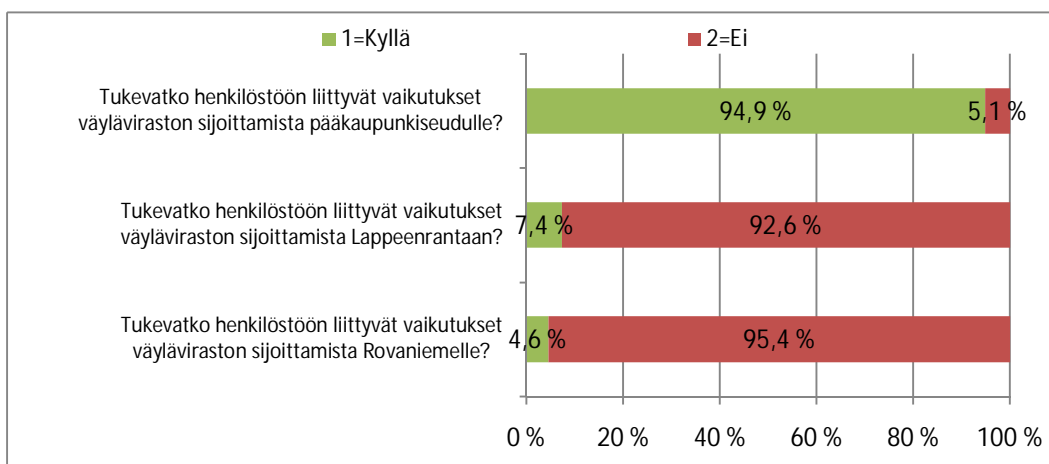
Virastojen ydintoimintojen nähdään edellyttävän laajaa substanssiosaamista, omaehtoista harkintaa sekä edunvalvonta- ja neuvottelutyötä. Tilanne on haasteellinen, jos viraston sijoittamisen yhteydessä siirtymähaluton henkilökunta ei ole valmis perehdyttämään uutta työvoimaa ja osallistumaan uuden viraston toimintojen käynnistämiseen. Tällöin suuri määrä hiljaista tietoa ja selkeää toimialan tuntemusta ja osaamista jää siirtymättä virkojen mukana. Tämä tarkoittaa tulevan väyläviraston osaamistason notkahdusta, jolla on negatiivisia toiminnallisia vaikutuksia koko toimialalle.

Henkilöstö kokee muuttamisen olevan työuran kannalta riski. Henkilöstön näkökulmasta pääkaupunkiseudulla on hyvät mahdollisuudet työllistyä virastojen toimialoilla myös muiden työnantajien palvelukseen. Henkilöstö korostaa myös, että paluu pääkaupunkiseudulle on taloudellisesti paljon vaikeampaa kuin sieltä lähteminen.

Kuitenkin henkilöstön näkökulmasta on huomioitava, että kaikilla tarkasteltavilla paikkakunnilla asuntojen pääkaupunkiseutua alhaisempi (Lappeenrannassa 45 %, Rovaniemellä 57 % alhaisempi) hintataso sekä lyhyet etäisyydet ja ruuhkattomuus tukevat kuitenkin alueen ominaisuuksien osalta henkilöstönäkökulmaa. Voidaankin ajatella että ajankäytön kannalta sekä Lappeenrannassa että Rovaniemellä arjen sujuvuus on toimivampaa kuin ruuhkaisella pääkaupunkiseudulla.

95 % kaikista henkilöstökyselyyn vastanneista kokee, että henkilöstöön liittyvät vaikutukset tukevat viraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle. Sijoittamista Lappeenrantaan ja Rovaniemelle vastustetaan samassa suhteessa. Lappeenrantaan suhtaudutaan kuitenkin hieman Rovaniemeä positiivisemmin.

Kuvio 8. Väyläviraston sijoittuminen pk-seudulle, Lappeenrantaan ja Rovaniemelle henkilöstöön liittyvien vaikutusten näkökulmasta



Lappeenranta

Virastojen nykyiset työntekijät eivät ole henkilöstökyselyn perusteella valmiita siirtymään työskentelemään Lappeenrantaan. Väyläviraston toimintojen kannalta tämä tarkoittaa sitä, että kokeneiden työntekijöiden jättämä työvoima- ja osaamisvaje pitää pystyä korvaamaan uusilla rekrytoinneilla ja osaamisen kehittämisellä.

Lappeenrannassa asumiskustannukset ovat alhaisemmat kuin Helsingissä. Työmatkoihin kuluu vähemmän aikaa ja liikkuminen ja asiointi sujuvat nopeammin kuin pääkaupunkiseudulla. Kaupungin palvelurakenne on myös kehittynyt itärajan luoman kysynnän ansiosta. Alueelle on siirretty työpaikkoja aikaisemminkin ja kokemuksia on pidetty positiivisina. Lappeenrannassa on mm. käytössä tontti- ja vuokra-asuntotakuu. Siirtyvien henkilöiden puolisolle järjestetään myös työllistämisen tukipalveluita.

Lappeenranta on korkeakoulukaupunki, jolla on tarjota omasta takaa koulutettua työvoimaa uuden väyläviraston tarpeisiin. Henkilöstön rekrytoinnin ja osaamisen kannalta Lappeenrannan teknillisen yliopiston läsnäolo on merkittävä. Kaupungin edustajien mukaan myös Lappeenrannan teknillisen yliopiston opiskelijat haluavat työllistyä opiskelupaikkakunnalleen. Koulutusyksiköiden painotuksia on kaupungin edustajien mukaan mahdollista ohjata osaltaan vastaamaan tulevan liikenteen väyläviraston tarpeita.

Virastojen henkilöstö sen sijaan ei pidä Lappeenrantaan houkuttelevana tai vetovoimaisen kaupunki, eikä usko sen puoleen uusien rekrytointien onnistumiseen. Heidän näkemyksensä mukaan väyläviraston

ydintehtävien kannalta tarpeellinen osaaminen löytyy viraston pääkaupunkiseudun sidosryhmien työntekijöiden joukosta.

Rovaniemi

Asumiskustannukset ovat Rovaniemellä huomattavasti pääkaupunkiseutua edullisemmat ja kaupungin palvelut toimivat hyvin. Rovaniemi korostaa tukevansa kaikkia mahdollisia siirtyjiä.

Rovaniemi on yliopistokaupunki. Erityisesti 200 hengen teknisistä tukipalveluista vastaavan yksikön palvelukseen löytyy helposti rekrytoitavia myös paikallisesti. Alueen ICT -sektorin kasvun myötä alueen osaamispääomaa on kasvanut. Poliisin tietohallintokeskuksen sijoittamisen yhteydessä kaupungissa järjestettiin täydentävää koulutusta, johon on valmiudet myös väyläviraston tapauksessa. Kaupungin ja oppilaitosten edustajat ovat korostaneet, että sekä Rovaniemen ammattikorkeakoulun että Lapin yliopiston painopisteitä on mahdollista suunnata joustavasti palvelemaan myös Väyläviraston tarpeita. Yliopistolla korostetaan erityisesti viraston tarvitsemaa hallinto- ja oikeustieteellistä osaamista.

Merenkululaitoksen työntekijät ja sidosryhmät arvioivat rekrytoinnin kuitenkin olevan ongelmallista Rovaniemellä johtuen erityisesti paikallisten oppilaitosten puutteesta sekä merenkulkualalla työskentelevien ihmisten sidoksista mereen ja rannikkoseutuihin.

Virastojen näkemyksen mukaan erityisesti tehtävien tuloksellisen hoitamisen kannalta keskeiseen substanssiin perehtyneiden asiantuntijoiden rekrytointi Rovaniemelle (tai Lappeenrantaan) voi olla haastavaa, sillä työtehtävät edellyttävät jatkuvaa yhteydenpitoa sidosryhmiin. Esimerkiksi tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijan työhön Tiehallinnossa kuuluu työntekijöiden tekemien laskelmien mukaan noin kolme sidosryhmäkokousta viikossa, joiden järjestäminen on ollut tarkoituksenmukaisinta Helsingissä.⁸⁶

—

⁸⁶ Tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijoiden siirto esim. Lappeenrantaan edellyttäisi yleensä 3 kokousmatkaa viikossa Helsinkiin, koska työ on nykyisin lähes pelkkää sidosryhmätyöskentelyä. Muistio. Saatu sähköpostitse Kari Lehtoselta 19.2.2009

4. Väyläviraston sijoittaminen – vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Tässä luvussa on käyty läpi Väyläviraston sijoittamiseen liittyvät toiminnalliset, alueelliset, taloudelliset ja henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset. Vaikutuksia on tarkasteltu kustakin näkökulmasta sekä pääkaupunkiseudun että kahden muun vaihtoehdoisen sijoituspaikkakunnan eli Rovaniemen ja Lappeenrannan osalta. Tämän lisäksi on esitetty neutraaleja, sijaintipaikkakunnasta riippumattomia vaikutuksia.

4.1 Toiminnalliset vaikutukset

Väyläviraston ydintoiminnan kannalta sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa sidosryhmien, yhteistyökumppanien ja asiakastahojen sijainti pk-seudulla, mikä edesauttaa Väyläviraston ydintoiminnan keskeytyksetöntä jatkumista virastouudistuksen alkuvaiheissa. Lisäksi viraston sijoittaminen yhtenäisiin toimitiloihin pääkaupunkiseudulle tukee virastouudistuksen synergiaperiaatteen toteutumista, toimintatapojen yhtenäistämistä ja uudistamista.

Sekä Rovaniemellä että Lappeenrannassa Väyläviraston on mahdollisuus sijoittua yhtenäisiin ja tarkoituksenmukaisiin toimitiloihin. Tämä mahdollistaisi pääkaupunkiseutuvaihtoehdon ohella virastouudistuksen synergiaperiaatteen toteutumisen, toimintatapojen yhtenäistämisen ja toiminnan uudistamisen.

Sijoittuminen Rovaniemelle saattaisi kuitenkin heikentää Väyläviraston tehtävien tuloksellista hoitamista (etenkin tilanteessa, jossa nykyinen henkilöstö ei siirry) ja yhteistyötä keskeisten sidosryhmien ja asiakkaiden kanssa. Erityisesti Merenkululaitoksen näkökulmasta toiminnan sujuvuus ja yhteistyö keskeisten asiakasryhmien ja yhteistyökumppanien kanssa vaikeutuisi huomattavasti toimittaessa Rovaniemeltä käsin. Väyläviraston ydintoiminnan ja yhteistyön vaikeutuminen puolestaan saattaisi johtaa toiminnan laatutason voimakkaaseen heikkenemiseen siirtymäkaudella ja osittain myös ammattitaidon ja osaamisen katoamiseen. Toiminnan kannalta keskeisin muutos yhteistyössä sidosryhmien kanssa olisi mahdollisesti lisääntyvästä matkustamisesta johtuva tehokkaan työajan väheneminen.

Sijoittamista Rovaniemelle puoltaa etenkin 200 htv:n teknisten palvelutehtävien osalta tarkoituksenmukaiset toimitilaratkaisut ja toiminnan uudistamisen ja kehittämisen mahdollisuudet siirron yhteydessä sekä Rovaniemellä jo olemassa oleva ICT-turvaklusterin toiminta.

Väyläviraston sijoittamista Lappeenrantaan puoltaa siellä jo nykyisin olevat Merenkululaitoksen toiminnot, yhteensä 99 henkeä. Sijoittamista Lappeenrantaan puoltaa niin ikään kaupungissa toimiva teknillinen yliopisto, mikä tulevaisuudessa voisi toimia rekrytointikanavana uusia työntekijöitä palkattaessa. Sijoittuminen Lappeenrantaan saattaisi kuitenkin heikentää väyläviraston tehtävien tuloksellista hoitamista (mikäli henkilöstö ei siirry) ja yhteistyötä keskeisten sidosryhmien ja asiakkaiden kanssa. Tällä puolestaan edellisen tapaan saattaisi olla kielteisiä vaikutuksia viraston toiminnan laatuun ja osaamiseen.

Sijoittamista Lappeenrantaan puoltaa myös 200 htv:n teknisten palvelutehtävien osalta tarkoituksenmukaiset toimitilaratkaisut ja toiminnan uudistamisen ja kehittämisen mahdollisuudet siirron yhteydessä.

Yhteenveto toiminnallisista vaikutuksista:

Toiminnallisten vaikutusten näkökulmasta koko Väyläviraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle voidaan pitää perusteltuna viraston ydintoiminnan jatkuvuuden sekä sidosryhmäyhteistyön toimivuuden kannalta. Osittaisen sijoittamisen kohdalla (200 htv:n tekniset palvelutehtävät) Rovaniemeä voidaan pitää toimivana vaihtoehtona alueella olevien teknisten palveluiden ja infran vuoksi (vrt. alueella jo olevat ICT-turvaklusteri ja HALTIK).

4.2 Alueelliset vaikutukset

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

Väyläviraston sijoittamista Rovaniemelle aluevaikutusten näkökulmasta puoltavat pitkällä aikajänteellä syntyvien työpaikkojen suuri määrä (1 % vaikutus työllisyysasteeseen) ja niiden mukana tulevat kerrannaisvaikutukset alan toimijoille ja yrityksille. Koko viraston mahdollisella sijoittamisella Rovaniemelle voidaan olettaa olevan myös välillisiä positiivisia vaikutuksia alueen kehityksen kannalta.

Sijoittamista Rovaniemelle puoltaa 200 htv:n osalta Väyläviraston mukanaan tuomat työpaikat. Lisäksi teknisten palvelutehtävien sijoittaminen Rovaniemelle tukee osaltaan siellä jo sijaitsevaa ICT-turvaklusteria. Väyläviraston teknisten palvelutehtävien voidaan olettaa saavan hyötyä tästä alueella jo sijaitsevasta verkostosta. Sijoittamista Rovaniemelle puoltaa Lappeenranta korkeampi työttömyysprosentti (Rovaniemi 12,3%, Lappeenranta 10,3%).

Sijoittamista Lappeenrantaan puoltaa niin ikään pitkällä aikajänteellä Väyläviraston tai teknisten palvelutehtävien (200 htv) mukanaan tuomat työpaikat (1 % vaikutus työllisyysasteeseen). Sijoittaminen alueelle toisi Rovaniemen tapaan mukanaan positiivisia kerrannaisvaikutuksia uusien alihankinta ja yhteistyömahdollisuuksien kautta, joten mahdollisella sijoittamisella Lappeenrantaan voidaan olettaa olevan myös välillisiä positiivisia vaikutuksia alueen kehityksen kannalta. Sijoittamista Lappeenrantaan puoltaa julkisen sektorin työpaikkojen vähäinen osuus suhteessa muuhun maahan sekä alueen kiihtynyt rakennemuutos.

Yhteenveto alueellisista vaikutuksista:

Alueelliset vaikutukset, joita ovat hyvä saavutettavuus ja alueen vetovoimaisuus, puoltavat Väyläviraston sijoittamista pääkaupunkiseudulle tai Lappeenrantaan, jossa aluevaikutukset kohdistuvat työpaikkoihin kerrannaisvaikutuksineen rakennemuutosalueella. Alueen klusteriosaamista ja sen kehittymistä tukevat vaikutukset puoltavat Väyläviraston teknisten palvelutehtävien (200 htv) sijoittamista Rovaniemelle.

4.3 Taloudelliset vaikutukset

Neutraaleina taloudellisina vaikutuksina voidaan todeta henkilöstökustannusten määrä, mikä tulee pitkällä aikajänteellä tarkasteltuna olemaan vakio.

Sijoittamista pääkaupunkiseudulle puoltaa matkakustannusten ja päivärahojen pysyminen vähintään ennallaan virastouudistuksen jälkeen, vaikka näissä voidaan olettaa tapahtuvan laskua, mikäli virastouudistus toteutetaan siten, että koko uusi virasto sijoitetaan yhtenäisiin toimitiloihin.

Väyläviraston tai teknisten palvelutehtävien (200 htv) sijoittamista Rovaniemelle puoltaa alhaiset toimitilavuokratustannukset, 13,5 €/m². Väyläviraston sijoittaminen Rovaniemelle lisää matkakustannuksia ja maksettavia päivärahoja lyhyellä aikajänteellä viraston toiminnan käynnistyessä, mutta pitkällä aikajänteellä näiden kustannusten voidaan olettaa kääntyvän laskuun. Lisäksi, mikäli nykyinen henkilöstö ei siirry viraston mukana, siirtymäkauden kustannukset tulevat sisältämään kaksinkertaisia työvoimakustannuksia, kun virastoon rekrytoidaan uutta työvoimaa ja pk-seudulla pyritään vielä sijoittamaan olemassa olevaan henkilöstöä muihin tehtäviin valtionhallinnossa.

Teknisten palvelutehtävien (200 htv) sijoittaminen Rovaniemelle lisää matkakustannuksia ja maksettavia päivärahoja lyhyellä aikajänteellä viraston toiminnan käynnistyessä, mutta pitkällä aikajänteellä näiden kustannusten voidaan olettaa kääntyvän laskuun. Näitä taloudellisia vaikutuksia voidaan pyrkiä lieventämään siirtymäkauden ajalla käyttämällä hyväksi esimerkiksi henkilöstön ikääntymisestä johtuvaa luonnollista poistumaa sekä suosimalla sähköistä yhteydenpitoa pk-seudulla sijaitsevien sidosryhmien ja yhteistyötahojen kanssa.

Väyläviraston tai teknisten palvelutehtävien (200 htv) sijoittamista Lappeenrantaan puoltaa vielä Rovaniemeä alemmat toimitilavuokrakustannukset, 9,5 €/m². Väyläviraston sijoittaminen Lappeenrantaan lisää matkakustannuksia ja maksettavia päivärahoja lyhyellä aikajänteellä tarkasteltuna, mutta pitkällä aikajänteellä näiden kustannusten voidaan olettaa laskevan toiminnan vakiintumisen myötä. Lisäksi, mikäli nykyinen henkilöstö ei siirry, siirtymäkauden kustannukset tulevat sisältämään kaksinkertaisia työvoimakustannuksia, kun virastoon rekrytoidaan uutta työvoimaa ja pk-seudulla pyritään vielä sijoittamaan olemassa olevaan henkilöstöä muihin tehtäviin valtionhallinnossa.

Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista:

Taloudelliset vaikutukset näyttäytyvät negatiivisina siirtymäkaudella kaikilla kohdepaikkakunnilla, koska muutto yhtenäisiin toimitiloihin aiheuttaa kustannuksia. Pääkaupunkiseudun osalta voidaan todeta, että siirtymäkauden aikaiset kustannukset tehokkaasti hoidettuna jäävät Rovaniemeä ja Lappeenrantaan pienemmiksi. Taloudellisista vaikutuksista Lappeenrantaan puoltavat toimitilavuokrakustannukset (9,5 €/m²).

4.4 Henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset

Sijoittumista pääkaupunkiseudulle puoltaa nykyisen henkilöstön säilyminen Väyläviraston palveluksessa, mikä edesauttaa uuden viraston toiminnan käynnistymistä osaamistason säilymisen kannalta sekä hiljaisen tiedon siirtymisen näkökulmasta. Pääkaupunkiseutu näyttäytyy myös henkilöstön kannalta vetovoimaisimpana kohdealueena verrattuna Rovaniemeen tai Lappeenrantaan.

Henkilöstön näkökulmasta sekä Rovaniemeä että Lappeenrantaan puoltaa pk-seutua edullisempi asuntojen hintataso (Rovaniemi 57%, Lappeenranta 45 % pk-seutua alhaisempi). Nykyinen henkilöstö ei kuitenkaan koe Rovaniemeä eikä Lappeenrantaan riittävän vetovoimaisena kaupunkina vakituisen asumisen näkökulmasta ja toimipaikan siirron vaikutus on negatiivinen nykyisen henkilöstön jaksamisen ja työhyvinvoinnin kannalta.

Osaavan henkilöstön rekrytointi voi kuitenkin osoittautua haasteelliseksi Rovaniemellä koko viraston näkökulmasta. Sijoittumista Rovaniemelle puoltaa työhönsä sitoutuneen ja osaavan henkilöstön rekrytointimahdollisuus etenkin teknisten palvelutehtävien osalta (200 htv). Mikäli tämän henkilöstön rekrytointi hoidetaan siirtymäkaudella käyttäen myös hyväksi luonnollista poistumaa Väylävirastossa pk-seudulla, voidaan nykyiseen henkilöstöön kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia lieventää.

Yhteenveto henkilöstöön kohdistuvista vaikutuksista:

Nykyiseen henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset pääkaupunkiseudulla näyttäytyvät Väyläviraston osaamistason säilymisen näkökulmasta positiivisina ja henkilöstön muutosnäkökulmasta neutraaleina. Henkilöstön osaamistason kohdistuvat vaikutukset pitkällä aikajänteellä ovat jokseenkin neutraaleja Lappeenrannassa.

Nykyiseen henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset näyttäytyvät Rovaniemen ja Lappeenrannan osalta negatiivisina (Lappeenranta koetaan Rovaniemeä hieman positiivisemmin), mutta pitkällä aikajänteellä tarkasteltuna henkilöstöön kohdistuvat vaikutukset näyttäytyvät neutraaleina.

Lähteet

Alueellistamisen käsikirja. Valtiovarainministeriö 25/2008.

Eniron www-sivut. www.eniro.fi

Etelä-Karjalan liiton www-sivut. www.ekliitto.fi

www.etuovi.com

Finavian www-sivut. www.finavia.fi

Finnairin www-sivut. www.finnair.fi

Finnpilotin www-sivut. www.finnpilot.fi

FlyLappeenrannan www-sivut. www.flylappeenranta.fi

Helsingin kauppakorkeakoulun www-sivut. www.hse.fi

Helsingin kaupungin www-sivut. www.hel.fi

Helsingin seudun www-sivut. www.helsinginseutu.fi

Kiinteistöalouden Instituutilta tilatut kirjalliset tiedot

Lapin yliopiston www-sivut. www.ulapland.fi

Alueiden klustereita tukevat valtion toiminnot – Lapin alueellistamisselvitys. Selvityspyyntö 29.8.2008, Lapin liitto

Lappeenrannan kaupungin www-sivut. www.lappenranta.fi

Lappeenrannan teknillisen korkeakoulun www-sivut. www.lut.fi

Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana. Esitys. 9.2., Lappeenrannan kuulemistilaisuus

Ammattikorkeakoulu Laurean www-sivut. www.laurea.fi

Liikennehallinnon sijoittamisselvitykset käyntiin. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote. 8.12.2008

Liikennehallinnon virastouudistus. Väliraportti: uudistuksen periaatteet, virastouudistuksen johtoryhmä 13.10.2008.

Liikennehallinnon virastouudistus. Väliraportti: uudistuksen pääperiaatteet 13.10.2008

Merenkululaitoksen www-sivut. www.fma.fi

Merenkululaitokselta saadut kirjalliset tiedot

Ammattikorkeakoulu Metropolian kotisivut. www.metropolia.fi

Poliisin tietohallintokeskuksen alueellistaminen. Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomukset 178/2008

Ratahallintokeskuksen www-sivut. www.rhk.fi

Ratahallintokeskukselta saadut kirjalliset tiedot

Rovaniemen kaupungin www-sivut. www.rovaniemi.fi

Rovaniemen kaupunkistrategia 2008

Rovaniemen kehityksen www-sivut. www.rovaniemenkehitys.fi

Senaatti-kiinteistöltä saadut kirjalliset tiedot

TEM, työnvälitystilasto vuonna 2008. www.tem.fi

Tilastokeskuksen www-sivut. www.stat.fi

Tiehallinnon www-sivut. www.tiehallinto.fi

Tiehallinnosta kirjallisesti saadut tiedot

Tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijoiden siirto esim. Lappeenrantaan edellyttäisi 3 kokousmatkaa viikossa Helsinkiin, koska työ on nykyisin lähes pelkkää sidosryhmätyöskentelyä. Muistio. Tiehallinto, Kari Lehtonen, 11.2.2009

Valtioneuvoston viestintäyksikkö, tiedote 262/2007. 26.9.2007. "Alueellistamista jatketaan"

Valtion toimitilastrategia. Valtionvarainministeriö. 16.11.2005

Verohallinnon www-sivut. www.vero.fi

VR:n www-sivut. www.vr.fi

Väestörekisterikeskuksen www-sivut. www.vaestorekisterikeskus.fi

Väylä- ja turvallisuusvirastojen sijoittamisvaihtoehtoiksi valittujen kaupunkien osaamisympäristöjen kuvaukset. Liikenne- ja viestintäministeriö 9.12.2008

Selvityksessä käytetyt muistiot, kannanotot ym.

Tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijoiden siirto esim. Lappeenrantaan edellyttäisi yleensä 3 kokousmatkaa viikossa Helsinkiin, koska työ on nykyisin lähes pelkkää sidosryhmätyöskentelyä. Muistio, Tiehallinto, Kari Lehtonen, 11.2.2009 (saatu sähköpostitse 19.2.2009 /Kari Lehtonen)

Väylävirastonselvitys, RHK/kun, Matkustaminen (RHe/JVa 16.2.2009). Muistio (saatu sähköpostitse 19.2.2009 /Kari Lehtonen)

Väyläviraston alueellistamisen vaikutus RHK:n suunnitteluttajan työhön. Muistio (saatu sähköpostitse 19.2.2009/Kari Lehtonen)

Väyläviraston alaisten toimintojen kokousmäärät pääkaupunkiseudulla (MKL). Muistio (saatu sähköpostitse 25.2.2009 /Taneli Karinen)

Arvioita Väyläviraston alueellistamisen vaikutuksista. Muistio. 14.1.2009 (toimitettu sähköpostitse 16.1.2009)

Merenkululaitoksen toimitilatiedot. Saatu sähköpostitse 19.1.2009 (Armi Kajanne)

Merenkululaitoksen henkilöstötiedot. Saatu sähköpostitse 19.1.2009 (Armi Kajanne)

Senaatti-kiinteistöjen hallinnassa ja valtion omistuksessa olevia kiinteistöjä Rovaniemellä. Muistio. Tanja Rytkönen-Romppanen 14.1.2009 (saatu sähköpostitse 29.1. /Heikki Kontiosalo)

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

Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana. Esitys. Lappeenrannan kaupunki (saatu 9.2.2009 Lappeenrannan kuulemistilaisuudessa)

Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana. Tiivistelmä. Lappeenrannan kaupunki, 18.2.2009 (saatu sähköpostitse 18.2.2009)

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

| Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja | | | | | | |
|--|-----------------------------------|----------------------------------|--|-------------------------------------|--|---|
| Toiminnalliset tekijät | | | | | | |
| | Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu | Sijaintivaihtoehto A1: Rovaniemi | Sijaintivaihtoehto A2: Rovaniemi (tp) | Sijaintivaihtoehto B1: Lappeenranta | Sijaintivaihtoehto B2: Lappeenranta (tp) | Asteikko |
| 1. Tukeeko alueellistaminen organisaation tehtävien tuloksellista hoitamista asiakkaiden näkökulmasta pitkällä tähtäimellä? | 1 | -2 | -1 | -2 | -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 | -2 | -1 | -1 | -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 | -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 | -2 | -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 | -5 | -2 | -4 | -4 | |
| Laadullinen arvio: Miten sijoittuminen paikkakunnalle vaikuttaa ydintoimintojen hoitamiseen? Mitkä ovat toiminnon tuloksellisuuden välttämättömät ja riittävät edellytykset ja miten ne toteutuvat? | | | Teknisiä palvelutehtäviä Rovaniemelle tukee olemassa oleva ICT-turvaklusteri ja HALTIK | | | |
| Lopullinen yhteissumma | 3 | -5 | -2 | -4 | -4 | |

| Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja | | | | | | |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|---|
| Henkilöstöön liittyvät tekijät | | | | | | |
| | Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu | Sijaintivaihtoehto A1: Rovaniemi | Sijaintivaihtoehto A2: Rovaniemi (tp) | Sijaintivaihtoehto B1: Lappeenranta | Sijaintivaihtoehto B2: Lappeenranta (tp) | Asteikko |
| 1. Mikä on henkilöstön siirtohalukkuus? | 0 | -1 | -1 | -1 | -1 | +2= hyvä siirtohalukkuus, yli kolmasosa (>30%) halukkaita siirtymään, +1= siirtohalukkaita kymmenesosa-kolmasosa (10%-30%), L6 -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 | -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 | -2 | -1 | +2= osaamistaso nousee, alueella runsaasti osaavaa työvoimaa, +1= osaamistasolla on mahdollisuus nousta koulutuksen myötä, 0= ei selvää vaikutusta osaamistasoon, -1= osaamistaso heikkenee, -2= osaamistaso heikkenee huomattavasti |
| 4. Voidaanko ei-siirtyvä nykyinen henkilöstö sijoittaa muihin tehtäviin nykyisellä työssäkäyntialueellaan? | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | +2= yli 60% voidaan sijoittaa, +1= 40%-60% voidaan sijoittaa, -1= 20%-40% voidaan sijoittaa, -2= alle 20% voidaan sijoittaa |
| Yhteensä | 1 | -5 | -3 | -4 | -3 | |
| Laadullinen arvio: Aiheuttavatko rekrytointi ja koulutuksen järjestäminen lisätarpeita ja avaako toiminnon sijoittuminen paikkakunnalle uusia mahdollisuuksia toimintojen uudistamiselle? | | | | | | |
| Lopullinen yhteissumma | 1 | -5 | -3 | -4 | -3 | |

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

Alueelliset tekijät

| | Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu | Sijaintivaihtoehto A1: Rovaniemi | Sijaintivaihtoehto A2: Rovaniemi (tp) | Sijaintivaihtoehto B1: Lappeenranta | Sijaintivaihtoehto B2: Lappeenranta (tp) | Asteikko |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| 1. Onko alue toiminnon kannalta riittävän hyvin saavutettavissa maanteitse, raideliikenteen avulla tai lentämällä? | 2 | 1 | 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 | 1 | +2=puolisolle koulutusta vastaavaa työtä, koulutustarjonta ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma monipuolista, +1=puolisolle työmahdollisuuksia, koulutustarjonta ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma kohtuullinen, 0=ei muutosta nykyiseen, -1=puolisoinen työmahdollisuudet heikot, koulutustarjonta ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma perustasolla, -2=puolisolle ei työmahdollisuuksia, koulutustarjonta ja sosiaalinen/ kulttuurinen pääoma heikkoa |
| 3. Onko toiminnon alueellistaminen osa kohdealueen osaamisklusterin kehittymistä? | 2 | -1 | 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 klusteripotentiaalia |
| 4. Kasvattaako alueellistaminen alueen aluetaloutta? (tulotaso, työllisyys ja väestökehitys) | 0 | 2 | 1 | 2 | 1 | +4= merkittävä positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon (toiminnon volyyymi/alueen aluetalouden kokoon), +3= selkeästi positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon (toiminnon volyyymi/alueen aluetalouden kokoon), +2= positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon (alueellistettävien toimien määrä 51-100), +1=vähäinen positiivinen vaikutus suhteessa aluetalouden kokoon, 0=ei muutosta |
| Yhteensä | 6 | 3 | 4 | 5 | 2 | |
| Laadullinen arvio: Onko alue rakennemuutos tai -kriisialue, jonka johdosta se kaipaa erityistukea? | | | | | | |
| Lopullinen yhteissumma | | | | | | |

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

Taloudelliset tekijät

| | Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu | Sijaintivaihtoehto A1: Rovaniemi | Sijaintivaihtoehto A2: Rovaniemi (tp) | Sijaintivaihtoehto B1: Lappeenranta | Sijaintivaihtoehto B2: Lappeenranta (tp) | Asteikko |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|--|-------------------------------------|--|---|
| 1. Muuttaako organisaation alueellistaminen henkilöstökustannuksia organisaatiossa ja hallinnonalalla siirtymävaiheen jälkeen? | 0 | 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 | 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 | -2 | -2 | -2 | +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 | 0 | +2=kustannukset vähenevät huomattavasti esim. synergiaetujen vuoksi, +1=kustannukset vähenevät jonkin verran, 0=ei muutosta, -1 = kustannukset kasvavat jonkin verran, -2= kustannukset kasvavat merkittävästi |
| Yhteensä | 0 | -3 | -1 | -3 | -1 | |
| Laadullinen arvio: Tukevatko taloudelliset vaikutukset sijoituspäätöstä, ylittävätkö myönteiset tekijät kielteiset? Miten sijoittuminen paikkakunnalle vaikuttaa tuottavuuden kehittymiseen? | | | Perusparannuksen jälkeinen vuokra (sis.korjauskulut) on 13-15 €/m ² | | Vuokrakustannukset 9,5 €/m ² | |
| Lopullinen yhteissumma | 0 | -3 | 0 | -3 | 0 | |

Alueellistamisen vaikutusarviointikehikko - työkirja

| Vaikutukset yhteenveto | | | | | |
|--|--|---|--|--|---|
| | Nykyinen sijaintipaikka: pk-seutu | Sijaintivaihtoehto A1: Rovaniemi | Sijaintivaihtoehto A2: Rovaniemi (tp) | Sijaintivaihtoehto B1: Lappeenranta | Sijaintivaihtoehto B2: Lappeenranta (tp) |
| 1. Toiminnalliset tekijät | 3 | -5 | -2 | -4 | -4 |
| 2. Henkilöstöön liittyvät tekijät | 1 | -5 | -3 | -4 | -3 |
| 3. Alueelliset tekijät | 6 | 3 | 4 | 5 | 2 |
| 4. Taloudelliset tekijät | 0 | -3 | -1 | -3 | -1 |
| Yhteensä | 10 | -10 | -2 | -6 | -6 |

Arviointia varten haastatellut asiantuntijat

12.1.2009 pidetty työpajatilaisuus

Matti Aaltonen, MKL
Jukka Varonen, MKL
Seppo Kykkänen, MKL
Keijo Kostainen, MKL
Rainer Mustaniemi, MKL
Matti Eronen, MKL
Risto Lång, MKL
Katja Korsisaari, MKL
Mikko Väänänen, MKL
Seppo Mäkinen, JUKO/MKL
Harri Yli-Villamo, RHK
Jukka Salonen, RHK
Juha Virolainen, RHK
Matti Levomäki, RHK
Markku Pyy, RHK
Mikko Ojajärvi, RHK
Hannu Mäkikangas, RHK
Risto Heinonkoski, RHK
Aki Härkönen, JUKO/RHK
Mervi Karhula, Tiehallinto
Matti Hermunen, Tiehallinto
Ari Huomo, JUKO/Tiehallinto

23.1.2009 Ratahallintokeskuksen ryhmähaastattelu

Ossi Niemimuukko
Kirsi Virtanen
Aki Härkönen
Tapio Peltohaka
Rami Metsäpelto
Hannu Mäkikangas
Markku Nummelin
Veli-Matti Kantama
Harri Yli-Villamo
Jukka Ronni
Ari Jormalainen
Leila Nick
Niina Leppänen
Miika Mäkitalo
Teuvo Eronen
Laura Kuistio

23.1.2009 Tiehallinnon ryhmähaastattelu

Virpi Anttila
Petri Rönneikkö
Anna Jokela
Matti Hermunen
Matti Piispanen
Anders HH Jansson
Mervi Karhula
Tapani Määttä
Aulis Nironen
Timo Hiltunen

Ari Huomo
Olli Penttinen
Eeva-Liisa Toivonoja
Raimo Tapio
Jan Juslén
Piia Karjalainen
Jyri Mustonen
Paula Tuura
Leena Anttila

26.1.2009 Merenkululaitoksen ryhmähaastattelu

Jarmo Mäkinen
Kari Kosonen
Matti Aaltonen
Mirja Jatkola
Juha Tiihonen
Katja Korsisaari
Marjatta Laakso
Risto Lång
Seppo Kykkänen
Keijo Kostainen
Olli Holm
Matti Eronen
Jukka Suonvieri

Alueellisiin kuulemistilaisuuksiin osallistuneet henkilöt

Rovaniemen tilaisuuteen osallistuneet henkilöt:

Heikki Kontiosalo, Rovaniemen Kehitys Oy
Mauri Gardin, Rovaniemen kaupunki
Matti Ansala, Rovaniemen kaupunki
Martti Anttila, Rovaniemen kaupunki
Pentti Tieranta, RAMK
Sami Laakkonen, Lapin Liitto
Rehtori Mauri Ylä-Kotola, Lapin yliopisto
vararehtori Jukka Mäkelä, Lapin yliopisto

Lappeenrannan tilaisuuteen osallistuneet henkilöt:

Jussi Salo, Lappeenrannan kaupunki
Alina Kujansivu, Lappeenrannan kaupunki
Juha Willberg, Lappeenrannan kaupunki
Kari Korkiakoski, Lappeenrannan kaupunki
Tom Hultin, Lappeenrannan kaupunkiyhtiöt Oy
Markku Heinonen, Lappeenrannan kaupunki
Jukka Korpea, Roce Partners
Seppo Miettinen, Lappeenrannan kaupunki
Hannu Pelkonen, Roce Partners

Selvityksessä hyödynnetyt muistiot, kannanotot ym.

Arvioita Väyläviraston alueellistamisen vaikutuksista. Muistio. 14.1.2009 (toimitettu sähköpostitse 16.1.2009)

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

Merenkululaitoksen henkilötiedot. Saatu sähköpostitse 19.1.2009 (Armi Kajanne)

Merenkululaitoksen toimitilätiedot. Saatu sähköpostitse 19.1.2009 (Armi Kajanne)

Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana. Esitys. Lappeenrannan kaupunki (saatu 9.2.2009 Lappeenrannan kuulemistilaisuudessa)

Lappeenranta väyläviraston sijoituspaikkana. Tiivistelmä. Lappeenrannan kaupunki, 18.2.2009 (saatu sähköpostitse 18.2.2009)

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

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

Senaatti-kiinteistöjen hallinnassa ja valtion omistuksessa olevia kiinteistöjä Rovaniemellä. Muistio. Tanja Rytönen-Romppanen 14.1.2009 (saatu sähköpostitse 29.1. /Heikki Kontiosalo)

Tien rakenteiden ja laitteiden asiantuntijoiden siirto esim. Lappeenrantaan edellyttäisi yleensä 3 kokousmatkaa viikossa Helsinkiin, koska työ on nykyisin lähes pelkkää sidosryhmätyöskentelyä. Muistio, Tiehallinto, Kari Lehtonen, 11.2.2009 (saatu sähköpostitse 19.2.2009 /Kari Lehtonen)

Väylävirastonselvitys, RHK/kun, Matkustaminen (RHe/JVa 16.2.2009). Muistio (saatu sähköpostitse 19.2.2009 /Kari Lehtonen)

Väyläviraston alaisten toimintojen kokousmäärät pääkaupunkiseudulla (MKL). Muistio (saatu sähköpostitse 25.2.2009 /Taneli Karinen)

Väyläviraston alueellistamisen vaikutus RHK:n suunnitteluttajan työhön. Muistio (saatu sähköpostitse 19.2.2009/Kari Lehtonen)

Väyläviraston alueellistamisen vaikutus RHK:n suunnitteluttajan työhön. Muistio. Saatu sähköpostitse 19.2.2009

Väyläviraston siirtyminen Rovaniemelle; miten päätös tukisi paikallista elinkeinoelämää ja vientiä ja mitä tukea elinkeinoelämälle olisi tarjota tulevalle väylävirastolle. (saatu sähköpostitse Rovaniemen kaupungin ja Roadscanners Oy:n edustajilta 26.2.2009)