

# Viranomaisten yhteistyö venekaluston hankinnassa ja käytössä

Työryhmäraportti

Hallinto 

SISÄASIAINMINISTERIÖN JULKAISUJA 18/2010

---

---

---

---

---

SISÄASIAINMINISTERIÖ  
Hallinto

# Viranomaisten yhteistyö venekaluston hankinnassa ja käytössä

Työryhmäraportti

Helsinki 2010

---



Sisäasiainministeriö  
Monistamo  
Helsinki 2010

ISSN 1236-2840  
ISBN 978-952-491-589-2 (nid.)  
ISBN 978-952-491-590-8 (PDF)

Tekijät (toimielimestä, toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Viranomaisten yhteistyötä venekaluston hankinnassa ja käytössä selvittävä työryhmä Pelastusylijohtaja Pentti Partanen, puheenjohtaja Kommodori Jukka Jaakkola, sihteeri		Julkaisun laji Työryhmäraportti	
		Toimeksiantaja Sisäasiainministeriö	
		Toimielimen asettamispäivä 18.12.2009	
Julkaisun nimi Viranomaisten yhteistyö venekaluston hankinnassa ja käytössä			
Julkaisun osat			
Tiivistelmä Sisäasiainministeriön (SM 089:00/2009) asettama työryhmä on selvittänyt viranomaisten yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita merellä käytettävän venekaluston hankinnassa ja käytössä.  Työryhmä esittää Valtioneuvoston vuosille 2011–2015 antaman kehyspäätöksen linjausten mukaisesti viranomaiskäyttöön tarkoitettujen venekaluston hankintojen ja operoinnin tehostamista seuraavin toimenpitein:			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Käynnistetään pelastustoimen erillisselvitys kunnallisten pelastuslaitosten hankintayhteistyön ohjauksen ja hallinnon kehittämiseksi</li> <li>2. Valmistellaan yhteistyösopimukset venekaluston hankinnoista ja käytöstä</li> <li>3. Organisoidaan valtion ja kuntien venekalustotietojen ylläpito</li> <li>4. Jatketaan yhteistyössä venekaluston luokittelua ja konseptisuunnittelua</li> <li>5. Asetetaan venekalustoyhteistyöfoorumi</li> <li>6. Yhteistyöfoorumille jätetään erikseen seurattavaksi viranomaisvenekaluston hankinnan ja ylläpidon palveluiden ja ulkoistamismahdollisuuksien kehittyminen</li> </ol>			
Työryhmän näkemyksen mukaan toiminnan vaikuttavuutta voidaan parantaa kiinnittämällä huomiota investointien tehokkuuteen ja kaluston käyttöasteeseen, yhteen sovittamalla operatiivisia suorituskykyjä, poistamalla suunnitelmista epätarkoituksenmukaisia päällekkäisyyksiä, kehittämällä yhteisiä hankintaprosesseja ja alusteknisiä palveluja sekä lisäämällä kaluston yhteis- ja monikäyttöisyyttä.			
Työryhmän esitysten pohjalta on otettavissa käyttöön valmistelun ja päätöksenteon rakenne, jossa hankinnat ja käyttö tarkastellaan aina yhteiskunnallisen vaikuttavuuden näkökulmasta.			
Avainsanat (asiasanat) Valtio, kunnat, viranomaiset, veneet, yhteistyö			
Muut tiedot Sähköisen julkaisun ISBN 978-952-491-590-8 (PDF), osoite <a href="http://www.intermin.fi/julkaisut">www.intermin.fi/julkaisut</a>			
Sarjan nimi ja numero Sisäasiainministeriön julkaisut 18/2010		ISSN 1236-2840	ISBN 978-952-491-589-2
Kokonaissivumäärä 19	Kieli suomi	Hinta 20 € + alv	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Sisäasiainministeriö		Kustantaja/julkaisija Sisäasiainministeriö	

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppen för klarläggande av myndighets-samarbetet vid anskaffning och användning av båtmaterial Räddningsöverdirektör Pentti Partanen, ordförande Kommodor Jukka Jaakkola, sekreterare		Typ av publikation Arbetsgruppens rapport	
		Uppdragsgivare Inrikesministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet 18.12.2009	
Publikation (även den finska titeln) Myndighetssamarbetet vid anskaffning och användning av båtmaterial Viranomaisten yhteistyö venekaluston hankinnassa ja käytössä			
Publikationens delar			
Referat En av inrikesministeriet (SM 089:00/2009) tillsatt arbetsgrupp har klargjort möjligheterna till och behoven av samarbete mellan myndigheterna vid anskaffning och användning av båtmaterial som används till havs.  Arbetsgruppen föreslår i enlighet med linjedragningarna i det av Statsrådet för åren 2011-2014 givna rambeslutet, att anskaffningen av och opereringen med för myndigheternas bruk avsedd båtmaterial effektiveras med följande åtgärder.  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En särskild utredning påbörjas inom räddningstjänsten med syftet att utveckla styrningen och administreringen av de kommunala räddningsverkens samarbete vid anskaffningar</li> <li>2. Samarbetsavtal som gäller anskaffningar och användning av båtmaterial utarbetas</li> <li>3. Upprätthållandet av informationen om statens och kommunernas båtmaterial organiseras</li> <li>4. I samarbete fortsätts med klassificeringen och konceptplaneringen av båtmaterielen</li> <li>5. Ett samarbetsforum för båtmaterielen inrättas</li> <li>6. Samarbetsforumet ges till uppgift att särskilt följa med hur tjänsterna och utläggningsmöjligheterna inom anskaffning och upprätthållande av myndigheternas båtmaterial utvecklas</li> </ol> Enligt arbetsgruppens uppfattning kan verkningarna av verksamheten förbättras genom att man ägnar uppmärksamhet åt investeringarnas effektivitet och materielen utnyttjandegrad, samordnar de operativa prestationsförmågorna, eliminerar oändamålsenliga överlappningar i planerna, utvecklar de gemensamma anskaffningsprocesserna och fartygstekniska tjänsterna samt främjar en samfäll och mångsidig användning av materielen.  Utgående från arbetsgruppens förslag kan införas en struktur för beredning och beslutsfattande, där anskaffningarna och användningen alltid betraktas ur perspektivet för de samhälleliga effekterna.			
Nyckelord Staten, kommunerna, myndigheterna, båtar, samarbete			
Övriga uppgifter Elektronisk version, ISBN 978-952-491-590-8 (PDF), <a href="http://www.intermin.fi/publikationer">www.intermin.fi/publikationer</a>			
Seriens namn och nummer Inrikesministeriets publikation 18/2010		ISSN 1236-2840	ISBN 978-952-491-589-2
Sidoantal 19	Språk finska	Pris 20 € + moms	Sekretessgrad offentlig
Distribution Inrikesministeriet		Förläggare/utgivare Inrikesministeriet	

## Sisäasiainministeriölle

Työryhmä katsoo selvittäneensä veneiden hankintaa ja varustamotoimintojen nykyistä keskitetyimmät järjestelyt ja yhteistyön lisäämisen mahdollisuudet. Työryhmä jättää yhteisen muistion selvitystyöstään Sisäasiainministerille.

Helsingissä 16. kesäkuu 2010

Partanen Pentti, SM  
Puheenjohtaja

Jäsenet:

Aalto Jukka,  
SM

Hakanpää Ilja,  
PM

Huhtala Merja,  
YM

Sovala Markus,  
VM

Jaakkola Jukka,  
SM, sihteeri

Asiantuntijat:

Ajaste Timo,  
Poliisihallitus

Dannbäck Erik,  
Tullihallitus

Jolma Kalervo,  
SYKE

Lallukka Matti,  
RVL

Sainio Jari,  
Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Savisaari Juha, PE

Taipale Hannu, VM

## Sisällys

1 Venekalusto- ja hankintayhteistyö .....	2
2 Työryhmän esitykset .....	4
3 Arvio esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta.....	9

## Liitteet

Liite 1: Venekalustaselvitys - tiivistelmä työryhmän käsittelemästä sähköisestä aineistosta .....	11
Liite 2: Työkirja - tiivistelmä työryhmän käsittelemästä sähköisestä aineistosta ...	13

# 1 Venekalusto- ja hankintayhteistyö

Sisäasiainministeriö asetti päätöksellään SM 089:00/2009/18.12.2009 työryhmän selvittämään viranomaisten yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita merellä käytettävän venekaluston hankinnassa ja käytössä. Työryhmän puheenjohtajana toimi pelastusylijohtaja Pentti Partanen sisäasiainministeriöstä. Jäseniä olivat: talousjohtaja Jukka Aalto sisäasiainministeriöstä, komentaja Ilja Hakanpää puolustusministeriöstä, hallitussihteeri Merja Huhtala ympäristöministeriöstä, apulaisbudjettipäällikkö Markus Sovala valtiovarainministeriöstä ja kommodori Jukka Jaakkola sisäasiainministeriöstä. Jaakkola toimi työryhmän sihteerinä. Työryhmän asian-tuntijajäseninä olivat poliisitarkastaja Timo Ajaste Poliisihallituksesta, tullivalvontapäällikkö Erik Dannbäck Tullihallituksesta (sijaisena tulliyli-tarkastaja Lasse Ryyttäri Tullihallituksesta), yli-insinööri Kalervo Jolma Suomen ympäristökeskuksesta, komentaja Matti Lallukka Rajavartiolaitoksesta, pelastusjohtaja Jari Sainio Varsinais-Suomen pelastuslaitoksesta, komentaja Juha Savisaari Puolustusvoimista sekä lainsäädäntöneuvos Hannu Taipale valtiovarainministeriöstä.

Työryhmän tavoitteena oli selvittää viranomaisten mahdollisuudet tehostaa yhteistyötä merellä käytettävän venekaluston hankinnassa ja käytössä. Työryhmä kokoontui kuusi kertaa. Asiantuntijajäsenet valmistelivat aineistoa vaihtaen tietoja sähköisesti ja kokoon-tuivat työryhmäkokousten lisäksi kahdesti. Työryhmän sihteeri kävi keskustelun viranomaisten ja Meritaito Oy:n välisistä yhteistyömahdollisuuksista. Rajavartiolaitos huolehti Suomen Meripelastusseura ry:n kalustotietojen sisällyttämisestä raporttiin. Venekalustotietojen keruu rajattiin selvityksessä 8–24 metriä pitkiin veneisiin ja keskityttiin pääosin merialueella tapahtuvaan toimintaan.

Selvitystyön aikana Valtioneuvosto antoi vuosille 2011–2015 kehyspäätöksen, jossa todetaan: ”Merialueilla viranomaiskäyttöön tarkoitetun venekaluston hankintoja ja ope-rointia tehostetaan muun muassa välttäen investointien päällekkäisyyttä, kehittämällä hankintaprosesseja ja alusteknisiä palveluja sekä lisäämällä kaluston yhteiskäyttöisyyttä. Huomioon otetaan sekä valtion viranomaisten että kunnallisten pelastuslaitosten öljyntorjuntaan ja pelastustehtäviin tarkoitettu kalusto, jonka hankintaan valtio tukee öljynsuojarahaston varoista, sekä Raha-automaattivaroin tuetut meripelastusaluksset. Samoja periaatteita sovelletaan myös sisävesillä vastaavaan käyttöön tarkoitetun venekaluston hankintoihin ja operointiin.”

Työryhmä esittää kehyspäätöksen linjausten mukaisesti merialueilla viranomaiskäyttöön tarkoitettujen venekaluston hankintojen ja operoinnin tehostamista raportissa jäljempänä esitettävien toimenpitein. Tavoitteeseen päästään kiinnittämällä huomiota investointien tehokkuuteen ja kaluston käyttöasteeseen, yhteen sovittamalla operatiivisia suorituskykyjä, poistamalla suunnitelmista päällekkäisyyksiä, kehittämällä yhteisiä hankintaprosesseja ja alusteknisiä palveluja sekä lisäämällä kaluston yhteis- ja monikäyttöisyyttä. Toiminnan suunnittelussa tulisi kunkin viranomaisen varmistua viranomaisten välisen synergiaetujen hyödyntämisestä ja kokonaistaloudellisuudesta. Yhteistoiminta-



kyvyn kehittämiseksi olisi myös kunnallisten pelastuslaitosten hankinnoissa kiinnitettävä huomiota yhteistyömahdollisuuksiin sekä keskenään että muiden merellisten viranomaisten kanssa. Erityinen huomio halutaan kohdistaa sekä valtion viranomaisten että kunnallisten pelastuslaitosten merialueen öljyntorjuntaan ja pelastustehtäviin tarkoitettun venekaluston käyttöasteen ja toimintavalmiuden parantamiseen sekä yhteishankkeisiin, joissa päästään hyödyntämään yhteistyöhön ja sarjatuotteisiin liittyvät edut (suunnittelussa, hankinnoissa, valmistuksessa, huollossa ja muussa ylläpidossa, tukeutumisessa, henkilöstön osaamisessa ja vaadituissa ammattipätevyyksissä).

Viranomaisten operatiivinen toiminta määrittää venekaluston suorituskyvyn ylläpidon ja kehittämisen tarpeet. Valvontatehtävissä monen yksikön optimaalinen suorituskyky ja vaikuttavuus luodaan riskianalyysiin perustuvalla yllätyksellisellä toiminnalla. Valvontaan liittyvät tehtävät edellyttävät erilaista suorituskykyä kuin pelastus- ja ympäristönsuojeluun liittyvät tehtävät. Meripelastus- ja öljyntorjuntatehtävissä kaluston määrä, laatu ja nopea toimintavalmius ovat merkittäviä olosuhteiden mukaiselle suorituskyvylle ja tehtäville. Kaikki merialueella toimivat viranomaiset ovat meripelastuslain nojalla vastuutettuja osallistumaan meripelastustehtäviin. Rajavartiolaitoksen meripelastuksen johtokeskukset ja meripelastuksen johtoryhmät tarjoavat yhteistyössä kaikille merellisille toimintoille yhteiset johtamismahdollisuudet.

Työryhmätyössä koottiin tiedot valtion ja kunnallisten pelastusviranomaisten sekä Suomen Meripelastusseuran venekalustosta. Kalustotietojen keruussa sovellettiin Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) hankintaohjeistusta venekaluston luokittelussa. Valtion viranomaisilla on yhteensä 384 venettä (nykyistä suorituskykyä osoittava arvo noin 173 M euroa). Kunnallisilla pelastusviranomaisilla on 137 venettä (nykyistä suorituskykyä vastaava arvo noin 76,5 M euroa). Vastaavasti Suomen Meripelastusseuran kalustomäärä on 137 venettä (nykyistä suorituskykyä vastaava arvo noin 47,3 M euroa). Tämän lisäksi valtion yhtiöiden omistuksessa on useita merialueella käytettäviä yhteysaluksia ja työveneit.

Viranomaistehtävien moninaisuuden todettiin vaativan kuormankantokykyyn ja pituuteen perustuvan työvenetyyppisen venekaluston jaottelun kehittämistä ja ulottamista jatkossa viranomaistehtävien luonteen perusteella myös nopean reagointi- sekä valvontakyvyn omaavaan venekalustoon. Tiedot venekalustosta ja muu työryhmäaineisto ml. kartoitus yhteistyön kehittämiseen liittyneistä odotuksista ja haasteista jätetään loppuraportin yhteydessä työryhmän asettajalle. Aineistot, joiden voitiin jo työryhmätyön aikana todeta syventäneen osapuolten tietämystä eri toimijoiden kalustollisesta tilanteesta ja suorituskyvystä, jaetaan myös työryhmän jäsenille.

Tämä raportti on työryhmän jäsenten yhteinen näkemys tarkoituksenmukaisista järjestelyistä viranomaisveneiden hankinnoissa ja käytössä. Se ei sisällä eri viranomaisten kannanottoja, eikä siitä ole selvityksen yhteydessä pyydetty lausuntoja. Työryhmä ehdottaa toimenpide-esitysten huomioon ottamista ja raporttiin sisältyvien toimintalinjausten soveltamista ministeriöiden ja virastojen sekä kunnallisten pelastuslaitosten toiminnan

ja talouden suunnittelussa, ministeriöiden tulevaisuuskatsauksissa, sekä seuraavan hallitusohjelman valmistelussa. Työryhmä esittää vastaavien kehittämistarpeiden selvittämistä ja merialueelle suunniteltujen toiminnallisuuksien soveltamista myös sisävesialueilla toimivien viranomaisten venehankinnoissa ja -kaluston käytössä.

## 2 Työryhmän esitykset

### 1. Käynnistetään pelastustoimen erilliselvitys kunnallisten pelastuslaitosten hankintayhteistyön ohjauksen ja hallinnon kehittämiseksi

Työryhmä esittää, että sisäasiainministeriön pelastusosasto huolehtisi yhteistoiminnan toimintatapoja parantavien toimien käynnistämisestä siten, että valtion ja kunnallisten venekalustoa käyttävien viranomaisten sekä pelastuslaitosten välinen yhteistyö hankinnoissa tehostuu. Rahoitusmahdollisuuksien ja yhteistyömahdollisuuksien täysimääräinen hyödyntäminen edellyttävät valtakunnallista sopimista ja ohjausta.

Hankintayhteistyön ja veneisiin liittyvien varustamotoimintojen tarkoituksenmukaisten järjestelyjen toteuttamiseksi on selvitettävä mahdollisuudet pelastuslaitosten venehankintojen, varustamisen, katsastamisen keskittämisestä ja erityispiirteiden mukaisesta alueellisesta työnjaosta. Tarkasteluun on otettava myös säädösten kehittämistarpeet.

Työryhmässä todettiin, että viranomaisyhteistyön tiivistäminen edellyttää yhteistä tilannekuvaa käytettävissä olevista voimavaroista. Pelastustoimen alueuudistuksen ansiosta pelastusviranomaisilla on jo nyt aiempaa paremmat mahdollisuudet keskinäiselle yhteistyölle ja työnjaolle. Yhteisten tavoitteiden selvitys on eräs jatkotyön aihe.

### 2. Valmistellaan yhteistyösopimukset venekaluston hankinnoista ja käytöstä

Työryhmä esittää, että ministeriöt ja niiden alaiset venekalustoa käyttävät viranomaiset sisällyttävät yhteistoimintasopimukseen tässä raportissa esitetyt menettelytavat merialueen suorituskyvyn edellyttämästä kalustoyhteistyöstä. Yhteistoiminnan järjestelyt tulee toteuttaa siten, että monialaisen toiminnan edellyttämästä suorituskyvystä voidaan huolehtia toisen lukuun tehtävin suorittein tai yhteisesti toimeenpantavin kalustohankkein. Taloudelliset ja alustekniset ominaisuudet huomioiden tulisi sopia kalustotyypeittäin ja tapauskohtaisesti menettelytavoista, valtuutuksista, vastuun jaosta hankkeissa ja mahdollisesta yhteishankintayksiköstä.

Kalustoinvestoinneista ja ylläpidosta vastaa viimekädessä kaluston käyttäjätaho. Käyttäjän vastuulla on määrittää suorituskykyvaatimukset ja osoittaa tarvittavat voimavarat hankkeen toimeenpanoon.

- Rajavartiolaitoksella voisi olla ensisijaista vastuuta nopeutta ja valvontakykyä vaativien veneiden alusteknisestä suorituskyvystä samalla kun sen vastuulla on monialaiset merelliset tehtävät.
- Pelastuslaitoksilla yhdessä SYKE:n kanssa voisi olla ensisijaista vastuuta työvenetyyppisen kaluston suorituskyvystä samalla kun pelastuslaitokset ylläpitävät olosuhteiden edellyttämää nopeaa toimintakykyä pelastustehtäviin rannikon ja erityisesti taajamien lähistöllä.
- Puolustusvoimilla on vastuullaan sotilaallisen maanpuolustuksen suorituskyky ja hallussaan olevan kaluston soveltuvuus muiden viranomaisten tukemiseen.

Yhteistyössä on jatkossa syytä tarkastella ennen hankintaan ryhtymistä hankekohtaisesti veneiden omistamisen vaihtoehtona kaluston tilapäisen lainaamisen, vuokraamisen ja suoritteiden teettämisen mahdollisuudet. Sopimus pohjainen rakenne yhteistyön tiivistämiselle perustuu ministeriöiden sitoutumiseen esitettyihin toimintalinjauksiin ja vastuuseen sitouttaa alainen hallinto.

Yhteistyösopimuksissa voidaan sopia:

- toiminnan ja tehtävien yhteensovittamisesta (ml. suunnitelmien ylläpito, yhteiskäyttö),
- venekaluston tuen järjestelyistä (vene, miehistö, varustus, valmius),
- hankintayhteistyöstä (lainaus, vuokraus, osto sekä mahdollinen yhteishankintayksikkö),
- mahdollisesta kaluston elinkaaren hallinnasta (kaluston ja henkilöstön osaamisen ylläpito, koulutus, kaluston poisto),
- tukeutumismahdollisuuksista (kaluston huolto, talvisäilytys ja tukikohtaverkoston käyttö).

Tässä raportissa myöhemmin esitettävän viranomaisveneiden hankintaa ja käyttöä käsittelevän yhteistyöfoorumin tulisi selvittää sopimusjärjestelyjen kehittämiseen liittyviä tarpeita ja seurata toiminnan vaikuttavuutta. Yhteistyöfoorumi voisi arvioida yhteistyön jatkuvuuden kannalta myös mahdollisten yhteistoimintapöytäkirjojen tarvetta ja muotoa.

### **3. Organisoidaan valtion ja kuntien venekalustotietojen ylläpito**

Asetetun työryhmän työskentelyn voitiin todeta jo tässä muodossa edistäneen yhteistä tietämystä kalustosta ja alusteknisistä suorituskyvyistä sekä kaluston kehittämistarpeista. Työryhmätyö ja sen myötä tuotettu tietopohja viranomaisten venekalustosta, hankinnoista ja toiminnallisista suorituskykyvaatimuksista luo pohjan viranomaisvenekaluston kehittämiseksi.

Erityisen tärkeäksi koettiin yhteinen, kattava tietoisuus käytettävissä olevista suorituskyvyistä ja niiden puutteista. Jopa kalustoinvestointeja merkittävämpänä tekijänä pidettiin henkilöstön ammattitaitoon, osaamiseen, määrään, valmiuteen ja kaluston ylläpitoon liittyviä seikkoja. Haasteena on tuotetun aineiston ylläpito ajanmukaisena.

Työryhmä esittää tietojen ylläpidon vastuuttamista materiaalivastuussa oleville viranomaisille siten, että kootusta aineistosta muodostetusta kalustorekisteristä vastaisi Rajavartiolaitos. Kunkin yhteistyötahon veloitteena on päivittää kalustoon ja suorituskyvyn kehittämiseen liittyvät tiedot suunnittelun edellyttämässä laajuudessa ja aikajänteellä. Osana pidemmän aikavälin strategista ja toiminnan ja talouden vuosittaista suunnittelua tiedot sitoudutaan toimittamaan ajanmukaisina yhteiseen kalustorekisteriin. Kalustorekisterin tiedot pidetään viranomaisosapuolten käytettävissä.

### **4. Jatketaan yhteistyössä venekaluston luokittelua ja konseptisuunnittelua**

Suomen ympäristökeskuksen toimesta on laadittu erinomainen, kattava öljyntorjunta-alusten ja -venekaluston luokittelu sekä hankintaohje. Vastaavan menettelyn (ohjeen ja luokittelun) laajentamista kattamaan kaikki viranomaisveneet pidettiin tarkoituksenmukaisena. Yhteisessä kalustotietojen luokittelussa ja tietojen ylläpidossa tulisi huomioida erikseen 1) viranomaistoimien edellyttämät nopean reagoinnin ja valvontakyvyn omaavat veneet ja 2) työvenetyyppinen kalusto. Tietojen tuottaminen ja ylläpito organisoitaisiin kohdassa 3 esitetyn mukaisesti.

Työryhmätyön aikana todettiin, että öljyntorjunnan suorituskyvyn kehittämiseksi ja käyttöikänsä päässä olevan raskaan viranomaisvenekaluston korvaamiseksi on välitön tarve käynnistää yhteiskäyttöisen ns. I-veneen konseptisuunnittelu. Uuteen alustyyppiin on tarkoituksenmukaista sisällyttää sekä merivartiostojen (rannikkovartioveneiden) että pelastuslaitosten tarvitsema kelirikko-, sammutus-, hinaus- ja öljyntorjuntakyky. Hankkeessa on huomioitavissa Öljysuojelurahaston, Palosuojelurahaston sekä Raha-automaattiyhdistyksen ja muiden budjetin ulkopuolisten rahastojen rahoitusmahdollisuudet.

Työryhmä esittää, että sisäasiainministeriö käynnistää yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen kanssa veneen konseptisuunnittelun ja ensimmäisen veneen rakentamisen. Hanke toteutettaisiin Suomen ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen ja pelastusosas-

ton yhteistyössä. Hankkeeseen on sisällytettävä kalustotyyppin operatiivisen yhteiskäytön tarkempi suunnittelu. Eri viranomaisten toimeenpanemien konseptiveneen käyttötestien ja kokemusten pohjalta rakennettaisiin useamman viranomaisen käyttötarpeet huomioivat sarjavenet. Uuden venetyypin odotetaan soveltuvan mahdollisesti myös Raja- ja merivartiokoulun sekä Merisotakoulun koulutuskäyttöön. Veneen pituus on alustavasti noin 20–23 metriä ja se kykenee kulkemaan 10–15 cm vahvuudessa jäässä.

Työryhmässä oli esillä myös Rajavartiolaitoksen, Tullin, poliisin, Puolustusvoimien ja pelastuslaitosten RIB-tyyppisten veneiden yhteneviä käyttö- ja hankintatarpeita. Yhteiskäyttöisen veneen ja aluskonseptin kehittämiseksi esitetään, että Rajavartiolaitos keskeisenä alustyyppin käyttäjänä huomioisi myös muiden viranomaisten mahdollisia käyttötarkpeita ja toimisi valtuutusten perusteella tarvittaessa yhteishankintayksikkönä siten kuin viranomaisten välillä asiasta myöhemmin sovitaan (Katso kohta 2).

Yhteishankinnat ja sarjatuotannon edut suunnittelussa, alustekniikassa, hankintojen toimeenpanossa, tuotannossa ja ylläpidossa todettiin kaikkia osapuolia hyödyttäväksi. Alusalan erikoismateriaalien ja veneiden hankinnoissa hyödynnetään luonnollisesti Hansel-sopimuksia silloin kun siihen on mahdollisuus.

## **5. Asetetaan venekalustoyhteistyöfoorumi**

Perinteikäs ja tiivis turvallisuusviranomaisten PTR-yhteistyö (Rajavartiolaitoksen, Tullilaitoksen, poliisin) sekä METO-viranomaisten (Rajavartiolaitos, Merivoimat, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto) välillä tarjoaa eräitä mahdollisuuksia valtion viranomaisten venekaluston yhteiskäytön ja hankintojen konsernitason tarkastelulle. Tässä yhteydessä on kuitenkin kiinnitettävä huomiota siihen, että kaikki venekalustoa käyttävät viranomaiset eivät kuulu METO-yhteistyöjärjestelyyn. METO-yhteistyöhön ei niin muodoin sisälly operatiivinen viranomaisyhteistyö, josta on säädetty erikseen ja toimivaltaiset viranomaiset ovat sopineet keskenään.

Työryhmä toteaa, että valtion yhteisten intressien huomiointi ja koordinointi on otettava erääksi METO-yhteistyössä säännönmukaisesti käsiteltäväksi osa-alueeksi. Tehtävän (hankinta- ja alustekninen) luonne ei kuitenkaan sovellu nykyiselle METO-organisoinnille ja toimeksiantoon.

Työryhmä esittää, että sisäasiainministeriö asettaa erillisen viranomaisveneyhteistyöfoorumin (pysyvän työryhmän), jonka tehtäväksi annetaan muun muassa varmistaa viranomaisten vene- ja aluskaluston suorituskykyjen yhteensovittaminen, sopimusjärjestelmän edistäminen ja tavoitetilan määrittäminen. Yhteistyöfoorumin kokoonpano on muodostettavissa tämän selvitystyön kokoonpanon pohjalta. Foorumin puheenjohtajuus olisi tarkoituksenmukaista määrätä Rajavartiolaitokselle, jolla itsellään valtion viranomaisena on merkittävä määrä venekalustoa, niihin liittyvää alusteknistä osaamista ja varustamotoimintaa. Toimeksianto huomioisi myös merialueen toimintojen johta-

mismahdollisuudet ja vapaaehtoisen meripelastuspalvelun sekä merialueen öljyntorjuntatehtävän järjestelyt (Merivoimat-SYKE-Rajavartiolaitos-pelastusviranomaiset).

Viranomaisveneiden korkean käyttöasteen, hyvän alusteknisen tason, sekä monikäyttömahdollisuuksien varmistamiseksi edellytetään yhteistyöfoorumin käsittelevän kaikki viranomaisvenehankkeet. Kuitenkin siten, että niin sanottuja pien- ja apuvenehankintoja (raportissa D-I luokittelun ulkopuolella olevia veneitä) ei ole tarve käsitellä yhteistyöfoorumissa. Yhteistyöfoorumi raportoi toimistaan asianomaisille ministeriöille.

## **6. Yhteistyöfoorumille jätetään erikseen seurattavaksi viranomaisvenekaluston hankinnan ja ylläpidon palveluiden sekä ulkoistamismahdollisuuksien kehittyminen**

Työryhmytyössä pyrittiin ottamaan huomioon Merenkululaitoksen 1.1.2010 uudelleenorganisoinnin vaikutukset merellisten viranomaisten yhteistyön järjestelyihin. Merenkululaitoksen alus- ja venekalustoon sekä meriturvallisuuteen liittyvien toimien jakautuminen liikenneviraston ja liikenteen turvallisuusviraston sekä kahden merialueella toimivan valtion omistaman osakeyhtiön kesken voitiin todeta tarjoavan sekä haasteita yhteistyöjärjestelyille että eräitä mahdollisuuksia tulevaisuudessa.

Meritaito Oy:n kanssa käydyissä keskusteluissa tuli esille, ettei sillä uutena yhtiönä olevia mahdollisuuksia ottaa vastuulleen viranomaisten kalustoa tai vastuuta kaluston ylläpidosta. Yhtiön tuleva kehitys saattaa luoda mahdollisuudet tarjota veneisiin liittyviä palvelusuoritteita myös viranomaisille. Yhtiön palvelutarjonta voi pitää sisällään venepalvelusuoritteiden lisäksi suoraa kaluston vuokraamista. Veneiden ja suoritteiden profiili painottuu kuitenkin raskaaseen kuljetuskykyiseen venekalustoon. Työryhmä arvioi, että Meritaito Oy:n kalusto saattaisi soveltua täydentämään öljyntorjuntatehtäviä sekä kaluston siirto- ja kuljetustehtäviä. Kaupallisesti hankittavan suorituskyvyn käyttö edellyttää sopimusta kaluston ja siihen liittyvän henkilöstön palvelukyvyyn käytettävyydestä ja toimintavalmiuden ylläpidosta.

Arctia Shipping Oy:llä on hallussaan entisen Merenkululaitoksen hallinnoima raskaampi yhteysalusliikenteeseen ja jäänmurtoon soveltuva laivaluokan kalusto. Selvityksen kohteena olleen viranomaisvenekaluston erilaisesta suorituskyky- ja toimintaprofiilista johtuen Arctia Shipping Oy:n kanssa ei käyty keskusteluja veneluokan kalustoyhteistyön mahdollisuuksista.

Ulkoistamisesta käydyssä keskustelussa tuotiin esille, että liiketaloudellisten näkökohtien ja erityisiä suorituskykyjä vaativan kaluston ajanmukaisena pito on vaikeasti yhteen sovitettavissa. Pitkät investointien kuoletusajat, riskien hinnoittelu, hallinnon lisääntyminen ja syvällisen substanssiasiantuntemuksen etäännyminen kaluston ylläpidosta nähdään riskeinä. Erityisten suorituskykyjen ylläpito ja kehittäminen muodostuu haastavaksi silloin kun siitä vastaavalla taholla ei ole itsellään teknistä eikä substanssiosaamista.

Kaluston suorituskyvyn kehittämistä pidetään osana viranomaisen toiminnan kehittämistä. Kaikki hankkeet tulee valmistella tuottavuuden ja toiminnan kehittämishankkeina, vaikka kyse olisi korvaavan kaluston hankinnasta. Viranomaisten vastuu suorituskyvystä ja tehtävien mukainen toimivalta eivät ole ulkoistettavissa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kaluston olisi välttämättä oltava valtion (viranomaisen) omistuksessa.

Yhteisillä kalustohankkeilla voidaan myös tukea viranomaisyhteistyön tiivistämistä. Vaikka viranomaistehtävät ovatkin moninaisia, eivät tarvittavat suorituskyvyt välttämättä noudata viranomaisten välisiä hallinnollisia tai toimivaltaan liittyviä rajoja. Tällöin parhaan ratkaisun löytäminen ja vaikuttavuuden saavuttaminen kannustaa yhteistyöhön.

Työryhmätyön selvityksen perusteella todettiin, että tässä yhteydessä ei olisi tarkoituksenmukaista eikä käytännössä mahdollista ulkoistaa merellisten viranomaisten keskeisimmän työvälineen kehittämistä ja ylläpitoa kokonaisuudessaan ulkoiselle palvelun tuottajalle. Suhteellisen rajallinen kalustomäärä, suuri toiminnallinen kirjo ja samankertainen lyhyt vuosittainen käyttöaika eivät luo edellytyksiä viranomaisvenekaluston omistamiseen liittyvälle kannattavalle liiketoiminnalle ja suorituskyvyn käyttäjän kannalta tehokkaalle ja taloudelliselle toiminnalle. Tällä markkina-alueella ja ottaen huomioon viranomaisvenekaluston määrä on valtiokonsernille edullisempaa tiivistää viranomaisten yhteistyötä, huolehtia vahvasta konsernin ohjauksesta ja toimia itse omistajan roolissa kuin siirtää omistaminen viranomaisilta kasvattaen hallintoon sitoutuvia voimavaroja. Venekalustolla operointia ei ole viranomaistehtävien luonteen vuoksi ulkoistettavissa, joten viranomaistoimintoihin erityisesti suunniteltujen veneiden ulkoistamista ei voi pitää tarkoituksenmukaisena. Parhaat edellytykset kaluston suorituskyvyn kehittämiseksi ja toiminnan taloudellisuudelle on saavutettavissa keskittämällä alus- ja hankintateknistä osaamista valtiokonsernin sisällä päätoimijoille.

### **3 Arvio esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta**

Työryhmän esitysten pohjalta on otettavissa käyttöön valmistelun ja päätöksenteon rakenne, jossa hankinnat ja käyttö tarkastellaan aina yhteiskunnallisen vaikuttavuuden näkökulmasta. Alussarjoilla on kiistattomat edut materiaalitekniikan elinkaaren hallinnassa ja henkilöstövaikutuksissa. Hankinnat toteutetaan operatiivisten suorituskykyvaatimusten pohjalta ensisijassa yhteistyömahdollisuudet hyödyntäen. Aluskaluston ja pääoman käyttöasteen parantamiseksi tiivistetään yhteistyötä, vähennetään aluskaluston kirjoa lisäämällä veneiden monitoimisuutta sekä keskitetään merellisiä toimintoja lisää sopimalla yhteistyötahojen kanssa vastuunjaosta veneiden varustamisessa ja merenkullisen valmiuden ylläpidossa.

Työryhmä ei erikseen tarkastellut kelirikko- ja talviolosuhteisiin soveltuvaa kalustoa. Työryhmäraportissa aiemmin esitettyjen yhteistyöjärjestelyjen todettiin olevan sovellettavissa myös erityisen vaativien olosuhteiden kalustoon.



## **Liite 1: Venekalustoselvitys - tiivistelmä työryhmän käsittelemästä sähköisestä aineistosta**

**D-luokka** (7,5–8,8 m) viranomaisilla 130 (valtio 85, kunnat 45) venettä + SMPS:llä 70 venettä

- nopeus 30–50 solmua hyvissä olosuhteissa
- nopeus 15–20 solmua vaativassa merenkäynnissä/kuormatilanteessa
- perämoottori- ja vesisuihkupropulsioratkaisuja
- keskimääräinen ikä vaihtelee 10–20 vuoteen, joitakin uusia
- rajoitettu avomerikelpoisuus
- arvioitu uuden/korvaavan hankinnan arvo 150 000–500 000 euroa, riippuen varustetasosta
- arvio nykyisen kaluston arvosta: 27 M€(valtio 19 M€ kunnat 8 M€) + SMPS 5,3 M€

**E ja G -luokat** (10–13 m) viranomaisilla 121 (valtio 57, kunnat 64) venettä + SMPS:llä 54 venettä

- nopeus 30–35 solmua hyvissä olosuhteissa
- nopeus 15–20 solmua vaativassa merenkäynnissä/kuormatilanteessa
- potkuri- ja vesisuihkupropulsioratkaisuja
- keskimääräinen ikä vaihtelee 20–30 vuoteen; vanhaa kalustoa
- rajoitettu avomerikelpoisuus
- arvioitu uuden/korvaavan hankinnan arvo 500 000–700 000 euroa, riippuen varustetasosta
- arvio nykyisen kaluston arvosta: 71 M€(valtio 39 M€ kunnat 32 M€) + SMPS 16 M€

**F-luokka** (13–15 m) viranomaisilla 110 (valtio 82, kunnat 28) venettä + SMPS:llä 4 venettä

- nopeus 30–40 solmua hyvissä olosuhteissa
- nopeus 20 solmua vaativassa merenkäynnissä/kuormatilanteessa
- vesisuihkupropulsioratkaisuja
- keskimääräinen ikä vaihtelee 20, joitakin uusia konsepteja (vrt. RVL partiovene 08)
- hyvä avomerikelpoisuus
- arvioitu uuden/korvaavan hankinnan arvo 700 000–1 300 000 euroa, riippuen varustetasosta
- arvio nykyisen kaluston arvosta: 111 M€(valtio 75 M€ kunnat 36 M€) + SMPS 10–16 M€

**I-luokka** (15–24 m) viranomaisilla 23 (valtio 23, kunnat 0) venettä + SMPS:llä 9 venettä

- nopeus 12– max 25 solmua hyvissä olosuhteissa

- nopeus 12–15 solmua vaativassa merenkäynnissä/kuormatilanteessa
- potkuripropulsio- ja joitakin vesisuihkupropulsioratkaisuja
- keskimääräinen ikä on lähes 30 vuotta, joitakin uusia ratkaisuja
- hyvä avomerikelpoisuus ja soveltuvuus kelirikko-olosuhteisiin
- arvioitu uuden/korvaavan hankinnan arvo 1 000 000 -2 000 000 euroa, riippuen varustetasosta ja suorituskykyvaatimuksista
- arvio nykyisen kaluston arvosta: valtio 30-40 M€+ SMPS 5-10 M€

Valtion viranomaisten nykyisen venekaluston arvoksi on arvioitavissa 173 M€(ei ta-searvo). Kaluston teoreettisena ja asianmukaisena käyttöikänä voidaan pitää 20 vuotta. Välttämättömät peruskorjaukset ajoittuvat 10–15 vuoden ikäisiin veneisiin. Tällä perusteella kalustoon sitoutuvan pääoman ja kaluston käyttöarvon säilyttäminen edellyttäisivät valtion kalustoon keskimäärin 8–10 M€n vuosittaisia investointeja. Vastaavasti kunnallisten pelastusviranomaisten kaluston säilyttäminen nykyisellä tasolla edellyttäisi 3–4 M€vuosittaisia investointeja. Suorituskyvyn kehittäminen, tehtävien edellyttämät uudet suorituskyvyt, nykyisen kaluston määrän ja alustekniikan muutokset määrittävät tarkemman suunnittelun perusteella kalustotyypikohtaiset investointitarpeet. Yhteistyön tiivistäminen, kaluston monikäyttöisyys ja mahdollisimman yhdenmukaiset alustekniset ratkaisut muodostavat keskeisen perustan konsernitasoilla investointien ja toiminnan tuottavuuden kehittämiseksi.

## **Liite 2: Työkirja - tiivistelmä työryhmän käsittelemästä sähköisestä aineistosta**

### **1. Odotukset työryhmätyölle**

- tietoa muiden viranomaisten venekalustosta, käytettävyydestä sekä olemassa olevista hankkeista
- oman venekaluston vertaaminen
- tiedon jakaminen omasta venekalustosta ja sen käytettävyydestä eri viranomais-ten yhteistyössä (virka-apu)
- tietoa mahdollisuuksista hankkia venekalustoa yhteistyöjärjestelyillä sekä kokonaiskuva eri tahojen kalustosta liittyen veneiden mahdolliseen yhteiskäyttöön.
- tukee omaa venetoiminnan suunnittelua ja kehittämistä
- venekaluston monikäyttöisyyden lisääminen
- yhteistyötä ja tukea suunnitteluun, huoltoon, operatiiviseen toimintaan
- omien resurssin ”markkinointi” eli tietoisuuden parantaminen ja samalla viranomaisten yhteistyön tiivistäminen (esim. virka-apu)
- osaltaan öljyvahinkojen torjuntavalmiuden tehostaminen lisäämällä yhteistyötä valtion ja kuntien kokoluokaltaan yli 7,5 metrin venekaluston hankinnassa ja käytössä.
- yhtenäistää perusteet venekaluston määrittelylle
- päivittää ja koota yhteen venekalustotiedot

### **2. Vene-/aluskaluston nykytila**

Työryhmätyössä kerättiin eri viranomaisilta kalustotiedot taulukkoon, josta tiivistelmä liitteessä 1. Tietojen keräämisessä noudatettiin seuraavaa otsikointia:

KALUSTOLUETTELO (veneet 8-24 m) 2010

Veneluokka/venetyyppi:

- Veneiden lukumäärä (kpl)/viranomainen
- Suurin henkilömäärä
  - Max. henkilömäärä
- Suurin hyötykuorma
  - Max. lastimäärä (kg)
  - Max. lastikannen pa (m<sup>2</sup>)
  - Max. lastin pituus (m)
- Lastikapasiteetti (dwt)
  - hyötykuorma (kg)
- Nosturikapasiteetti (ton)
  - Max painon määr (tn)
  - Max. nostovarren pituus (m)

- Max nostokyky, kNm
- Suorituskyky
  - nopeus, 100 % lasti (hyvät olosuhteet)
  - nopeus, 10 % lasti (hyvät olosuhteet)
  - nopeus (voimakas merenkäynti)
  - toimintasäde (nm)
  - hinauskyky (kn)
- Päämitat
  - syväys (m)
  - leveys (m)
  - pituus (m)
  - keulaportti
  - jäissäkulkukyky (cm)
- Koneisto
  - perämoottori (n\*kW)
  - Sisämoottori (n\*kW)
  - propulsio (akseli, perävetolaite, jet)
- Ohjaushytti
  - avoin
  - suljettu
- Muuta
  - keskimääräinen ikä (v)
  - uushankintahinta(-arvio)/vene (1000 €)
  - välitön uusimistarve (kpl/1-4 v sisällä)
  - vuosittaiset käyttötunnit/vene (tuntia)
  - purjehduskauden pituus (kk/vuosi)
  - toimintavalmius (tuntia hälytyksestä)
  - avomeritoimintakyky (kyllä/ei)
- Veneiden lukumäärä (kpl)/häätäkeskusalue:
  - Uudenmaan hk alueella
  - Pohjois-Suomen ja Lapin hk alueella
  - Pohjanmaan ja Keski-Suomen hk alueella
  - Pirkanmaan ja Keski-Suomen hk alueella
  - Varsinais-Suomen ja Hämeen hk alueella
  - Itä- ja Kaakkois-Suomen hk alueella

Yksityiskohtaiset tiedot taulukkomuodossa on jätetty sähköisessä muodossa työryhmän jäsenille ja toimeksiantajalle.

Kalustossa on runsaasti 80-luvulla hankittua viranomaisvenekalustoa, joka soveltuu nykyisiin tehtäviin hyvin rajallisesti ja sen käyttö on epätaloudellista. Kaluston ajanmu-  
kaistamisesta on Tullilla, Rajavartiolaitoksella, poliisilla ja Puolustusvoimilla viran-  
omaiskohtaisia selvityksiä.

Kunnallisten pelastuslaitosten veneiden yleensä vähäisiksi jääneet käyttötuntimäärät ja säännöllinen huolto ovat säilyttäneet veneet verraten hyvässä kunnossa. Tästä syystä lukuun ottamatta ehkä vanhimpia lasikuiturunkoisia veneitä, venekaluston uusiminen ei ole kiireellisesti ajankohtaista. Korvaavien hankintojen sijaan on syytä tapauskohtaisesti selvittää, miten veneiden käyttöikä on mahdollista taloudellisesti jatkaa esimerkiksi peruskorjauksilla tai laitteistojen uusimisella. Erityisesti öljyntorjuntakyvyn kehittämiseksi ja kaluston monitorimisuuuden (käyttöasteen) lisäämiseksi on syytä ryhtyä täydentäviin hankintoihin samalla kun vanhasta kalustosta voidaan luopua suunnitelmallisesti.

Suomen ympäristökeskus on määritellyt Ympäristöoppaassa 78 (2000) ”Öljyntorjuntaveneen hankintaopas” D-, E-, F-luokan öt-veneet sekä G-luokan öt-lautat. I-luokan veneen (15–24m) määrittely ja oppaan päivitystyö ovat käynnissä.

Vuoden 2009 alussa valmistuneessa selvityksessä ”Kokonais selvitys valtion ja kuntien öljyntorjuntavalmiuden kehittämisestä 2009–2018” on tarkastettu edellisen kerran venekalustoa koskevat tiedot.

### **3. Organisaatioiden kehittämissuunnitelmat ja venekaluston käyttö**

Valtion ja kunnallisten venekalustoa hallinnoivien viranomaisten organisaatorakenteita, toimitila- ja tukikohtaverkostoa on viime vuosien aikana kevennetty merialueella merkittävästi. Viranomaiskohtaisten rationalisointien seurauksena on perusteltua tarkastella yhteistyössä suorituskyvyn edellyttämät merialueen kattavat venekaluston ylläpito-, tukikohta- ja alustekniset konseptit. Kalustokirjo on yleisesti ottaen hyvin laaja. Konseptuaalisesti parhaimmalla tasolla ovat Rajavartiolaitos ja osin Puolustusvoimat. Suomen ympäristökeskuksen ohjeistus öljyntorjuntaveneiden hankinnoista sisältää myös erinomaisen konseptuaalisen lähestymistavan.

Kaluston käyttö ja yhteistyö on aina sovittava toimivaltaisten viranomaisten selkeisiin johtovastuisiin. Venekaluston käytössä on huomioitava:

- paikallisuus
- toimintavalmius
- soveltuvuus operatiiviseen tehtävään
- soveltuvuus vallitseviin olosuhteisiin
- tehtävien priorisointi ja riskianalysointi
- ammattitaitoinen miehistö (pätevyysvaatimusten täyttäminen)
- työturvallisuus ja
- johtaminen.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen venekalustoon sovelletaan erityisiä miehitysmääräyksiä. Tarvittavien pätevyyksien luominen sisältyy näiden organisaatioiden henkilöstön koulutusjärjestelmiin.

Pelastuslaitosten veneiden käyttöaste on matala ja pienimmillä laitoksilla on ollut vaikeuksia niiden miehittämisessä lähinnä käyttöhenkilöstöltä vaadittavien pätevyysien takia. On ilmennyt pyrkimyksiä vaihtaa vanhempia isoja veneitä pienemmiksi, mikä merkitsisi öljyntorjuntavalmiuden heikentymistä. Ongelman ratkaisemiseksi on esitetty eri mahdollisuuksia miehittää veneitä tarvittaessa ulkopuolisella, mm. Merivoimien tai Rajavartiolaitoksen henkilöstöllä. Tämäkään ei ole ongelmatonta johtuen vaadituista siviilityöveneiden kuljettaja- ja koneenhoitajapätevyyksistä. Alueellisen pelastustoimen ja sen 22 alueellisten pelastuslaitosten yhteistyö on mahdollistamassa jatkossa yhteistyön tiivistämisen hankinnoissa, suunnittelussa, operatiivisessa toiminnassa ja ylläpitävässä alushuollossa. Lähivuosien tavoitteena on päivittää operatiiviset suunnitelmat sekä hankintaohjelmat.

Suomen merialueiden öljyntorjuntakyvyn kehittämisestä on ympäristöministeriön hallinnon alalla erillisselvitykset, joista seuraavat otteet:

### **Merialueen öljyntorjuntavalmius**

Pelastustoimen alueiden alusöljyvahinkojen torjunnan pääasialliset kehittämistarpeet liittyvät suurvahinkojen torjuntaan. Helsingin ja Kymenlaakson pelastuslaitokset ovat uusissa suunnitelmissaan tässä suhteessa muita laitoksia pidemmällä ja ovat esittämässä suhteellisen merkittäviä uushankintoja. Niiden suunnitelmia ei ole vielä vahvistettu, mutta ne on syytä jo ottaa huomioon kokonaisuutena siitä, miten valmiuden kohottaminen ja uusien veneiden miehittäminen hoidetaan osana pelastustointia. Molemmat pelastusalueet ovat Suomenlahdella keskeisessä asemassa torjumaan mahdollista Suomen ulkopuolelta uhkaavaa suuröljyvahinkoa.

Pelastuslaitosten suunnitelmissa muuten esitettyjä veneiden uushankintoja voi myös pitää kannatettavina. Vanhojen isojen veneiden korvaamista pienemmillä ei sen sijaan voi pitää öljyntorjuntavalmiuden kannalta järkevinä – olennaisinta työveneille on niiden kuorman kantokyky ei suuri nopeus.

SRÖTVA-raportissa esitettiin Suomenlahden ja Saaristomeren pelastuslaitoksille hankittavaksi muun muassa 10 yli 25 metrin pituista venettä ja 30 kilometriä avo-meripuomia. Sellaista kalustoa ei pelastuslaitoksilla ole ollut. Johtuen isojen veneiden miehittämiseen, käyttöasteeseen ja ylläpitoon liittyvistä kysymyksistä niiden hankkiminen pelastuslaitoksille voinee tulla kysymykseen vain erityistapauksissa. Yksi sellainen vene on jo merkitty Helsingin vahvistettavana olevaan suunnitelmaan ja otettu huomioon kohdan 4.3 kustannustaulukossa. Avomeripuomien kuljettaminen ja käyttö vaatii laivaluokan aluksia. Avomeripuomien hankkiminen tulee suunnitella ja toteuttaa pääsääntöisesti sitä mukaa, kun löydetään niiden kuljettamiseen ja liikkuvaan käyttöön soveltuvat laivaluokan alusparit. Avomeripuomin ankkurointikalustoa hankitaan lähinnä erityistapauksia varten ku-

ten vahinkoalusten pelastustöiden aikaiseen puomittamiseen tai uloimpien salmien sulkemiseen.

### **Rannikon ja saariston öljyntorjuntavalmius**

Merellä tarvittavan öljyntorjuntavalmiuden lisäksi on tarpeen ylläpitää ja parantaa aluepelastuslaitosten öljyvahinkojen torjuntavalmiutta rannikolla. Laitosten nykyinen kyky kattaa hyvin tavanomaisten öljyvahinkojen torjunnan tarpeet, mutta ei riitä merialueella mahdollisten suurvahinkojen torjuntaan rannikolla ja saaristossa. Tähän soveltuvaa pelastusalueiden nykyistä kalustoa ovat 7,5–18 metrin pituiset öljyntorjuntaveneet ja lautat, joita on yhteensä 139 alusta sekä kiinteäkellukkeiset rannikko- ja meripuomit, joita on yhteensä noin 80 kilometriä ja valtiolla noin 10 kilometriä. Mainitun venekaluston jälleenhankinta-arvo on noin 76 miljoonaa euroa ja rannikko- ja meripuomien vastaava arvo noin 6 miljoonaa euroa eli kokonaisuudessaan pelastusalueiden mainitun merikaluston jälleenhankinta-arvo on luokkaa 82 miljoonaa euroa.

Olemassa olevan öljyntorjuntakaluston ylläpitäminen vaatii vanhenevan kaluston uusimista tai peruskorjauksia. Pelastuslaitosten öljyntorjuntasuunnitelmista kerättyjen tietojen perusteella pelastuslaitosten vuotuiset kustannukset öljyntorjunnasta, joihin haetaan korvausta öljysuojarahastosta ovat lähivuosina noin 9,5 miljoonan euron luokkaa. Näihin kustannuksiin on jo sisällytetty muun muassa veneiden ja muun merikaluston uusimista ja täydentämistä, mutta on mahdollista, että kustannukset nousevat tästä suunnitelmia uusittaessa.

Tämän lisäksi Suomenlahden rannikon öljyntorjuntavalmiudesta laaditun niin kutsutun SRÖTVA-selvityksen mukaan aluepelastuslaitosten torjuntavalmiutta tulee parantaa vastaamaan mahdollisen suurvahingon torjumista muun muassa hankkimalla ulkosaariston olosuhteisiin soveltuvia 25 metrin pituisia, myös jäissä toimimaan pystyviä öljyntorjuntaveneitä yhteensä 10 kappaletta sekä yhteensä noin 30 kilometriä ilmatäytteistä avomeripuomia, jollaista pelastuslaitoksilla ei nykyisin ole, mutta jota on valtiolla 10 kilometriä. Mainitun ison öljyntorjuntaveneen tyyppisuunnitelmia ei ole vielä tehty, mutta sellaisen hankintahinta lienee vähintään 2 miljoonaa euroa – Helsingille kaavailun sellaisen veneen hankintahinnaksi on esitetty 4 miljoonaa euroa. Avomeripuomin hinta on nykyään luokkaa 225 000 euroa/kilometri. Pelkästään näistä SRÖTVA:n esityksistä aiheutuisi yhteensä noin 30 miljoonan euron lisäkustannukset eli suunnittelujaksolle (2009-2016) jaettuina noin 4 milj. €/vuosi. SRÖTVA-selvityksessä ehdotetut kaikki tarvittavat pelastustoimen valmiuden parantamistoimet maksaisivat yhteensä jopa noin 100 miljoonaa euroa, mutta osa niistä olisi toteutettavissa nykyisen pelastuslaitosten merikaluston täydentämisen ja uu-

simisen yhteydessä. Samoin olisi etsittävä muita mahdollisuuksia pelastusaluekohtaisen ulkosaariston torjuntavalmiuden hankkimiseksi kustannus-tehokkaalla tavalla.

Pelastuslaitosten omat mahdollisuudet sanotunlaisten isojen veneiden miehittämiseen ja käyttöön ovat rajoitetut ja jo nykyisten veneiden käyttöaste on matala. SRÖTVA-selvityksessä kartoitettiin Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, Meren-kululaitoksen sekä Metsähallituksen öljyvahinkojen torjuntaan – puomittamiseen, nuottaamiseen ja kuljetuksiin – soveltuvaa venekalustoa, jollaista löytyi runsaasti. Erityisesti Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tukikohtat saaristossa ja rannikolla, joihin venekalusto on sijoitettu, tarjoaisivat mahdollisuuksia paikallisen öljyntorjuntakyvyn lisäämiseen. Tukikohtien henkilöstön merellinen osaaminen, olosuhteiden paikallistuntemus ja veneiden hyvä käyttöaste parantaisivat edellytyksiä huolehtia pelastuslaitoksien apuna ja johdolla siitä osasta laaja-alaisen öljyvahingon torjuntaa, mihin pelastuslaitokset eivät yksinään yllä. Tästä osasta toimintaa voisi tulla myös yksi maakuntajoukkojen harjoiteltavista tehtävistä. Vaikkakin viran-omaistukikohtien määrää on vähennetty ja vähennetään edelleen, niitä tulee jäämään tässäkin suhteessa merkittävästi.

Ottaen huomioon nämä mahdollisuudet, joiden hyödyntäminen olisi esimerkiksi monitoimiveneiden yhteishankintoina ja miehittämisenä kustannustehokasta, seuraavassa pelastuslaitosten meritoimintavalmiuden parantamisen kokonaisuutta on voitu alustavasti arvioida kustannuksiltaan pienemmäksi kuin SRÖTVA-selvityksessä. Tällöin on ajateltu torjuntavalmiuden kohottamisen voivan tapahtua pidemmällä aikavälillä kuin SRÖTVA-selvityksessä esitettiin eli noin 3 miljoonan euron vuosittaisella lisäpanoksella aina vuoteen 2018 asti ja että valtio huolehtii osasta viran-omaistukikohtien öljyntorjuntakaluston hankkimista.

#### 4. Erityiset haasteet

- venetoimintojen kehittäminen osana strategista kehittämistä ja suunnittelua silloin kun se ei ole keskeistä organisaation päätehtävien kannalta
- investointimahdollisuuksien niukkuus nähtävissä olevassa tulevaisuudessa
- käyttö- ja ylläpitovoimavarojen niukkuus
- merenkulku- ja konehenkilöstön kohdentaminen uusiin hankkeisiin samalla kun ylläpidetään toimintavalmiutta
- kaikille samanaikainen sesonkiaika toiminnassa
- ei merkittävässä määrin erityistä alusteknistä osaamista pl. Merivoimat ja Rajavartiolaitos



- paikallisen osaamisen taso harvoin toimeenpantavissa erityiskaluston hankinnoissa
- tukikohta- ja tukeutumisverkoston harveneminen saaristo- ja rannikkoalueilla
- kaluston alhaiset käyttöasteet
- veneiden kansi- ja konepäällystön määrä, valmius, osaaminen ja pätevyysien ylläpito silloin kun venetoiminta ei ole keskeistä organisaation päätehtävien kannalta
- kunnallisen/paikallisen ja valtakunnallisen yhteistyön koordinointi ja ohjaus; osa viranomaisista toimii keskitetysti organisoituna, osa paikallisten toimijoiden kautta, pelastuslaitokset ovat kunnallisia organisaatioita.

## **5. Hankintayhteistyö ja varustaminen**

Yhteistyön lisäämiseen hyödyttää kaikkia toimijoita. Sarjatuotannon ja yhteishankinnat johtavat konsernitasolla nykyisen kalustokirjon vähenemiseen ja synergiaetujen saavuttamiseen suunnittelussa, hankintahinnoissa, kaluston ylläpidossa. Monitoimisuus lisää veneiden yksikkökohtaista varustuksen määrää. Samaa aluskonseptiin on sisällytettävissä vain yhteneviä ja toisiaan täydentäviä toiminnallisuuksia. Monitoimisuus ja varustus tulee määrittää toiminnallisten konseptien perusteella (1. työvene: kuormankantokyky-hinauskyky-jäissäkulkukyky-merikelpoisuus/2. valvontavene: nopeus-varustelupimeätoimintakyky-hyvä merikelpoisuus).



Hallinto  
18/2010

## Viranomaisten yhteistyö venekaluston hankinnassa ja käytössä

Sisäasiainministeriön (SM 089:00/2009) asettama työryhmä on selvittänyt viranomaisten yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita merellä käytettävän venekaluston hankinnassa ja käytössä.

Raportti sisältää työryhmän esitykset Valtioneuvoston vuosille 2011–2015 antaman kehyspäättökseen linjausten mukaisesti viranomaiskäyttöön tarkoitettun venekaluston hankintojen ja operoinnin tehostamiseksi.

Työryhmän näkemyksen mukaan toiminnan vaikuttavuutta voidaan parantaa kiinnittämällä huomiota investointien tehokkuuteen ja kaluston käyttöasteeseen, yhteen sovittamalla operatiivisia suorituskykyjä, poistamalla suunnitelmista epätarkoituksenmukaisia päällekkäisyyksiä, kehittämällä yhteisiä hankintaprosesseja ja alusteknisiä palveluja sekä lisäämällä kaluston yhteis- ja monikäyttöisyyttä.

Työryhmän esitysten pohjalta on otettavissa käyttöön valmistelun ja päätöksenteon rakenne, jossa hankinnat ja käyttö tarkastellaan aina yhteiskunnallisen vaikuttavuuden näkökulmasta.

SM:n julkaisusarjan teemat ovat:



Hallinto



Sisäinen turvallisuus



Maahanmuutto



Yhdenvertaisuus



Keskustelualoitteet

Julkaisujen verkkosivut:  
[www.intermin.fi/julkaisut](http://www.intermin.fi/julkaisut)

Tilaukset:  
Sisäasiainministeriö  
PL 26, 00023 Valtioneuvosto

ISSN 1236-2840  
ISBN 978-952-491-589-2 (nid.)  
ISBN 978-952-491-590-8 (PDF)