

# Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Puheenjohtaja Mikko Ojajärvi, LVM, 30.9.2008 saakka, Mikael Nyberg 1.10.2008-, LVM		Julkaisun laji Työryhmäraportti	
Sihteeri Sirpa Vanhala MKL		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä 23.4.2008	
Julkaisun nimi Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen			
Tiivistelmä Työryhmän tehtävänä oli määrittellä saariston matkojen ja kuljetusten kohtuullinen, tavoitteellinen peruspalvelutaso ottaen huomioon asukkaiden liikkumistarpeet ja elinkeinotoiminnan kuljetustarpeet sekä tarvittaessa täsmentää aiemmin esitettyjä Merenkululaitoksen yhteysalusliikenteen ja Tiehallinnon maantielauttaliikennepalvelujen hankintamenettelyjä.  Työryhmän työn lähtökohtana oli hallitusohjelman mukaisesti saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysaluspalvelujen turvaaminen vähintään nykytasolla. Työryhmä kehitti toimeksiantonsa mukaisesti yhteysalusreiteille palvelutasoluokituksen ja laskennallisen menetelmän, jonka avulla reitit luokiteltiin palvelutasoluokkiin. Lisäksi työryhmä selvitti sekä Saaristomeren että Suomenlahden saaristolaisten liikkumis- ja kuljetustarpeita, matkojen sekä kuljetusten maksuperusteita ja yhteysalusliikenteen hoidon rahoitusperiaatteita. Selvitysten perusteella työryhmä ehdottaa, että: <ul style="list-style-type: none"><li>- Kehitetty yhteysalusliikenteen reittien palvelutasoluokitus otetaan käyttöön yhteysalusliikennereittien palvelutasoluokituksessa ja sitä käytetään palvelujen hankinnassa sopimusten laatuvaatimusten määrittelyyn. Maantielauttaliikenteen palvelusomääritykset säilytetään ennallaan.</li><li>- Yhteysalusliikenteen matkojen ja kuljetusten maksullisuudesta luovutaan. Saaristossa asuville järjestetään etuoikeus yhteysalukselle pääsemiseen.</li><li>- Maantielautojen, yhteysalusliikenteen ja Suomenlahden saariston liikennepalvelut hankitaan samankaltaisilla kilpailuttamismenettelyillä ja rahoitetaan jatkossa kokonaisuudessaan valtion talousarviossa perusväylänpidon momentilta. Saaristoliikenteen tukemista koskeva asetus kumotaan.</li><li>- Toimivaltaiselle viranomaiselle annetaan valtion talousarviossa valtuus tehdä liikennepalveluista monivuotisia sitovia sopimuksia.</li><li>- Tiehallinto ja Merenkululaitos kehittävät ja yhtenäistävät alan toimijoiden kanssa yhteistyössä yhteysalus- ja lauttaliikennepalvelujen hankintamenettelyjä, hankintaohjelmia ja hankintoja.</li></ul>			
Avainsanat (asiasanat) Yhteysalusliikenne, maantielauttaliikenne, palvelutaso, rahoitus, hankinnat, kilpailuttaminen			
Muut tiedot Yhteyshenkilö Mikael Nyberg, LVM			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2009		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-014-4 (painotuote) 978-952-243-015-1 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 62	Kieli Suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Ordförande Mikko Ojajärvi, KM, till 30.9.2008, Mikael Nyberg, KM, från 1.10.2008 Sekreterare Sirpa Vanhala, Sjöfartsverket		Typ av publikation Arbetsgruppens rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum då organet tillsattes 23.4.2008	
Publikation Servicenivån i skärgårdstrafiken och konkurrensutsättning av trafiken			
Referat Arbetsgruppen hade till uppgift att definiera en skälig basservicenivå som det ska strävas efter i resor och transporter i skärgården med beaktande av boendenas behov av rörlighet och näringslivets behov av transporter samt att vid behov förtydliga de tidigare framställda anskaffningsförfarandena för förbindelsefartygstrafiken som Sjöfartsverket sörjer för och landsvägsfärjetjänsterna som Vägförvaltningen sörjer för. Utgångspunkten för arbetsgruppens arbete var i enlighet med regeringsprogrammet att den service som tillhandahålls av färjor inom skärgårdstrafiken och förbindelsefartyg tryggas åtminstone på nuvarande nivå. Arbetsgruppen utvecklade enligt sitt uppdrag för förbindelsefartygsrutter en servicenivåklassificering och ett kalkylmässigt förfarande med hjälp av vilket rutterna klassificerades i servicenivåklasser. Dessutom redogjorde arbetsgruppen för de behov av rörlighet och transporter som skärgårdsborna har vid Skärgårdshavet och Finska viken, avgiftsgrunder för resor och transporter och finansieringsprinciper för skötseln av förbindelsefartygstrafiken. Utifrån utredningarna föreslår arbetsgruppen att <ul style="list-style-type: none"><li>- den servicenivåklassificering för förbindelsefartygstrafikens rutter som har utvecklats införs i servicenivåklassificeringen av rutter med förbindelsefartygstrafik och att klassificeringen ska användas i serviceanskaffningar för bestämmande av kvalitetskrav i avtalen. Definitioner av servicenivån för landsvägsfärjetrafiken bevaras på nuvarande nivå,</li><li>- avgifter för resor och transporter i förbindelsefartygstrafiken avskaffas. Det ordnas företräde till förbindelsefartyget till dem som bor i skärgården,</li><li>- trafikfjänsorna på landsvägsfärjor, förbindelsefartygstrafiken och i skärgården på Finska viken skaffas med liknande konkurrensutsättningsförfaranden och finansieras i fortsättningen i sin helhet från statsbudgetens moment för basstrafikledhållningen. Förordningen om understödande av skärgårdstrafiken upphävs,</li><li>- den behöriga myndigheten ges i statsbudgeten ett bemyndigande att ingå fleråriga bindande avtal om trafikfjänsor,</li><li>- Vägförvaltningen och Sjöfartsverket utvecklar och förenhetligar i samarbete med aktörerna på branschen anskaffningsförfaranden, anskaffningsprogram och anskaffningar för förbindelsefartygs- och färjetrafikfjänsor.</li></ul>			
Nyckelord Förbindelsefartygstrafik, landsvägsfärjetrafik, servicenivå, finansiering, anskaffningar, konkurrensutsättning			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Mikael Nyberg.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 4/2009		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-243-014-4 (trycksak) 978-952-243-015-1 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 62	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



## DESCRIPTION

Date of publication

31.12.2008

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Chair: Mikko Ojajärvi, Ministry of Transport and Communications, until 30.9.2008, and Mikael Nyberg, Ministry of Transport and Communications, 1.10.2008 -; secretary: Sirpa Vanhala, Finnish Maritime Administration		Type of publication <b>Working group report</b>	
		Assigned by <b>Ministry of Transport and Communications</b>	
		Date when body appointed <b>23 April 2008</b>	
Name of the publication <b>Transport services in the archipelago – service levels and competitive tendering procedures</b>			
Abstract <p>The working group was assigned to define a reasonable, target-oriented basic level for transport services in the archipelago taking into account the mobility needs of the archipelago residents and the transport needs of the industry. If necessary, the group was to specify the acquisition methods presented for ferry traffic services provided by the Finnish Maritime Administration and the Finnish Road Administration.</p> <p>In accordance with the Government programme, the starting point for the group's work was to ensure that ferry and shuttle services in the archipelago will be maintained at least at the present level. The working group outlined service level categories for ferry services and created a method for linking a ferry route with an appropriate service level. The group also examined the mobility and transport needs in the Archipelago Sea and in the Gulf of Finland, the charging criteria for transport services, and the principles of financing used in ferry traffic services. On the basis of the results obtained, the working group proposes that:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- The service level categorisation for ferry traffic routes will be adopted and it will be used for defining the quality requirements when acquiring ferry services. The service level definitions in highway ferry services will not be changed.</li><li>- Ferry services in the archipelago will not be subject to a charge any more. Archipelago residents will be given priority over other passengers to shuttle ferries.</li><li>- Similar competitive tendering procedures will be used for purchasing ferry traffic, shuttle and transport services in the archipelago in the Gulf of Finland and they will be financed from the Budget, using the expenditure item for basic transport infrastructure. The decree concerning aid for transport services in the archipelago will be repealed.</li><li>- The Budget will authorise competent authorities to conclude long-term agreements concerning transport services.</li><li>- The Finnish Road Administration and the Finnish Maritime Administration and other operators in the sector will develop and harmonise the acquisition procedures, purchasing programmes and purchases.</li></ul>			
Keywords <b>Ferry services, service level, financing, purchases, competitive tendering</b>			
Miscellaneous <b>Contact person at the Ministry: Mr Mikael Nyberg</b>			
Serial name and number <b>Publications of the Ministry of Transport and Communications 4/2009</b>	ISSN <b>1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)</b>	ISBN <b>978-952-243-014-4 (printed version) 978-952-243-015-1 (electronic version)</b>	
Pages, total (printed version) <b>62</b>	Language <b>Finnish</b>	Price	Confidence status <b>Public</b>
Distributed and published by <b>Ministry of Transport and Communications</b>			

## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 23.4.2008 työryhmän määrittelemään saariston matkojen ja kuljetusten kohtuullisen, tavoitteellisen peruspalvelutason ottaen huomion asukkaiden liikkumistarpeet ja elinkeinotoiminnan kuljetustarpeet sekä tarvittaessa täsmentämään aiemmin esitettyjä yhteysalus- ja maantielauttaliikennepalvelujen hankintamenettelyjä.

Työryhmän työn lähtökohtana oli hallitusohjelman 15.4.2007 kannanotto siitä, että saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut turvataan vähintään nykytasolla. Työryhmä kehitti yhteysalusreiteille palvelutasoluokituksen ja laskennallisen menetelmän, jonka avulla reitit luokiteltiin palvelutasoluokkiin. Lisäksi työryhmä selvitti sekä Saaristomeren että Suomenlahden saaristolaisten liikkumis- ja kuljetustarpeita ja matkojen sekä kuljetusten maksuperusteita ja yhteysalusliikenteen hoidon rahoitusperiaatteita.

Työryhmän puheenjohtajana toimi rakennusneuvos Mikko Ojajärvi liikenne- ja viestintäministeriöstä 30.9.2008 saakka ja hallitusneuvos Mikael Nyberg liikenne- ja viestintäministeriöstä 1.10.2008 lähtien. Työryhmän jäseninä ovat olleet tiejohtaja Pekka Jokela Tiehallinnosta, liikenneneuvos Eeva Linkama liikenne- ja viestintäministeriöstä, apulaisjohtaja Timo Vähämaa Merenkululaitoksesta, Saaristoasiain neuvottelukunnan puheenjohtaja, kansanedustaja Mikaela Nylander ja Velkuan kunnanjohtaja Tiina Rinne – Kylänpää. Työryhmän sihteerinä on toiminut liikennetarkastaja Sirpa Vanhala Merenkululaitoksesta. Työryhmän työtä ovat avustaneet hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti ja ylitarkastaja Marcus Merin liikenne- ja viestintäministeriöstä. Selvitystyön konsulttina on toiminut Markku Teppo Devecó Oy:stä. Työryhmä on kokoontunut yhteensä viisi kertaa ja pitänyt kaksi sidosryhmien kuulemistilaisuutta.

Selvitystyönsä pohjalta työryhmä esittää seuraavaa:

### *1. Yhteysalusreittien palvelutaso ja reittien palvelutasoluokitus*

Työryhmä ehdottaa, että selvitystyössä kehitetyt yhteysalusliikenteen palvelutasoluokat ja laskennallinen menetelmä otetaan käyttöön yhteysalusliikenteen liikenteenhoidon palvelutason määrittelyssä ja että menetelmää voidaan käyttää myös yhteysalusreittien kilpailuttamisen laatu- ja palvelutasovaatimusten määrittelyssä. Lauttaliikenteen palvelutasomäärittelyt säilytetään ennallaan.

### *2. Siirtyminen maksuttomaan yhteysalusliikenteeseen*

Työryhmä ehdottaa, että yhteysalusliikenteessä siirrytään selvityksessä tarkemmin esitetyin perustein kaikille asiakkaille maksuttomaan liikenteeseen. Samalla otetaan maantielauttaliikenteen tavoin käyttöön menettelyt, joilla turvataan saaristossa asuville etuoikeus yhteysalusella pääsemiseen.

*3. Yhteysalusliikenteen rahoitus.* Työryhmä ehdottaa, että maantielautojen liikennepalvelut, yhteysalusliikenteen palvelut ja Suomenlahden saariston liikennepalvelut hankittaisiin samankaltaisilla kilpailuttamismenettelyillä. Peruspalvelutason mukaisten liikennepalvelujen hankinta rahoitettaisiin kokonaisuudessaan perusväylänpidon momentilta. Uusi käytäntö edellyttäisi muutoksen valtion talousarvion rakenteeseen ja nykyisen saaristoliikenteen tukemista koskevan avustusasetuksen kumoamista.

### *4. Pitkäkestoisiin palvelusopimuksiin siirtyminen.*

Työryhmä ehdottaa, että toimivaltaiselle viranomaiselle annetaan valtion talousarvioissa oikeus tehdä pitkäkestoisia sitovia sopimuksia yhteysalusliikenteen hoitamisesta. Pitkäkestoiset

palvelusopimukset takaavat saariston asukkaille varman, palvelutasoltaan selkeästi määritellyn liikennepalvelun ja luovat hyvät edellytykset saariston ja sen elinkeinojen pitkäjänteiselle kehittämiselle. Lisäksi pitkäkestoisilla sopimuksilla mahdollistettaisiin tarvittava kaluston uusiminen ja korjaaminen.

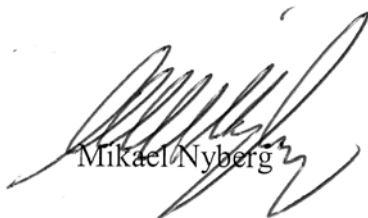
*5. Lauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen hankintamenettelyjen ja hankintojen kehittäminen ja yhtenäistäminen*

Työryhmä ehdottaa, että Tiehallinto ja Merenkululaitos kehittävät ja yhtenäistävät yhteistyössä alan potentiaalisten palvelutuottajien kanssa jo ennen uuden viraston perustamista lauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen hankintamenettelyjä, hankintaohjelmia ja hankintoja.

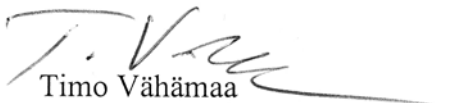
Saatuun työhön valmiiksi työryhmä luovuttaa yksimielisen mietintönsä kunnioittavasti liikenneministerille.

Helsingissä 31. päivänä joulukuuta 2008


  
Pekka Jokela

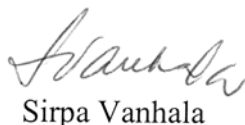
  
Mikael Nyberg

  
Eeva Linkama

  
Timo Vähämaa

  
Mikaela Nylander

  
Tiina Rinne-Kylänpää

  
Sirpa Vanhala

## SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO .....	9
2	SELVITYSTYÖN TAUSTAA .....	10
3	NYKYTILANNE SAARISTOLIIKENTEEEN HOITAMISESSA .....	11
3.1	Saariston liikenteen hoitamisen säädöserusteet.....	11
4	SAARISTOMEREN SAARISTOALUEEN KEHITTÄMISEN ERITYISOLOSUHTEET 13	
4.1	Kuntien väestömäärä, sen kehitys ja ennusteet .....	13
4.2	Kesämökkien ja kesäasukkaiden määrä .....	14
4.3	Alueen elinkeinorakenne ja työvoima.....	16
4.4	Saaristoalueen kuntaliitokset ja niiden vaikutukset .....	17
4.5	Saaristomerен alueen kehittämisen mahdollisuuksia ja edellytyksiä.....	18
4.6	Saaristoalueen tulevaisuuden uhkat ja mahdollisuudet.....	18
5	SAARISTOALUEEN NYKYINEN LIIKENTEENHOITO .....	19
5.1	Maantielauttaliikenne .....	19
5.2	Yhteysalusliikenne Saaristomerен alueella.....	20
5.3	Avustettava yksityisen yhteysalusliikenne.....	20
5.4	Siltojen rakentaminen ja yhteysalusten korvaaminen lautoilla .....	21
6	PALVELUTASON MÄÄRITTELYJÄ.....	22
6.1	Aiempiä saaristoliikenteen palvelutasomäärittelyjä.....	22
6.2	Saaristolaisten näkemyksiä yhteysalusliikenteen palvelutasosta .....	22
7	SAARISTON MATKOJEN JA KULJETUSTEN PALVELUTASO.....	28
7.1	Lauttaliikenteen palvelutasomäärittelyjä.....	28
7.2	Yhteysalusliikenteen matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijöitä.....	28
8	YHTEYSALUSLIIKENTEEEN PALVELUTASOLUOKITUS .....	29
8.1	Palvelutasoluokitusehdotus .....	29
8.2	Yhteysalusreittien palvelutason määritysmenettely .....	30
9	EHDOTUS YHTEYSALUSLIIKENNEREITTIEN PALVELUTASOLUOKIKSI .....	32
9.1	Reittien luokituspisteet.....	32
9.2	Reittien luokituksen ja asiakastyytyväisyyden vertailu .....	34
10	EHDOTUS MAKSUTTOMASTA YHTEYSALUSLIIKENTEESTÄ .....	36
10.1	Yhteysalusliikenteen palvelujen kustannusvastaavuus .....	37
11	YHTEYSALUSLIIKENTEEEN KILPAILUTTAMINEN .....	37
11.1	Aikarahtauksesta palvelusopimukseen .....	38
11.2	Kilpailutuksen järjestely.....	39
11.3	Seuraavat kilpailuttamiset .....	40
12	TILAAJATOIMINTOJEN YHDISTÄMINEN .....	43
13	MUUT MAHDOLLISUUDET LIIKENNEPALVELUJEN JÄRJESTÄMISEEN .....	44
13.1	Yksityiset veneet .....	44
14	HANKINTAOSAAMISEN KEHITTÄMINEN.....	45
15	TARVITTAVAT SÄÄDÖSMUUTOKSET.....	45
16	SAARISTOLIIKENTEEEN JATKOSUUNNITTELU .....	46
1	SELVITYSTYÖN LÄHDEAINEISTO.....	47
	LIITE 2: TYÖRYHMÄN ASETTAMISKIRJE .....	49
	LIITE 3.....	51
	KUULEMISTILAISUUKSIEN 4.9.2008 JA 8.12.2008 KYSYMYKSET JA OSANOTTAJAT .....	51
	LIITE 4.....	54
4	AIEMPIA LIIKENNEPALVELUJEN PALVELUTASOMÄÄRITTELYJÄ.....	54

4.1	Liikenteen palvelutason käsitteet .....	54
4.2	LVM:n työryhmän peruspalvelutason määrittely .....	54
4.3	Tieomaisuuden ylläpidon yhtenäinen palvelutaso .....	54
4.4	Päivittäisen tieliikenteen koettu palvelutaso .....	54
4.5	Tiehallinnon määrittely liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutasosta.....	55
LIITE 5.....		56
5	LIIKENNEVÄYLIEN JA LIKENNEREITTIIEN PALVELUTASOLUOKITUKSIA .	56
5.1	Yleisten teiden ja katujen hoitoluokitus .....	56
5.2	Valtion avustamien yksityisten teiden palvelutasoluokitus .....	56
5.3	Alemman luokan maanteiden merkityksen arviointi .....	57



## 1 JOHDANTO

Saariston kehityksen edistämistä koskevan lain mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset. Tavoitteena on ollut saariston vakinaisen väestön aseman parantaminen. Lisäksi hallitusohjelmassa 15.4.2007 on todettu, että saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut turvataan vähintään nykytasolla.

Saariston asukkaiden matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten peruspalvelutason varmistaminen on tällä hetkellä pääosin yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen varassa. Yhteysalusliikennepalvelun palvelutasomäärittelyn puuttuminen sekä nykyinen lyhytjänteinen rahoitus ja siitä johtuva epävarmuus matkojen ja kuljetusten palvelutason kehittymisestä ei mahdollista saariston asukkaiden liikennepalvelun eikä saariston elinkeinojen tai muiden toimintojen pitkäjänteistä kehittämistä.

Maantielautat ja yhteysalukset kuljettavat vuosittain noin 10 miljoonaa matkustajaa ja 4,7 miljoonaa ajoneuvoa. Liikenne keskittyy Lounais-Suomen saaristoalueelle ja Itä-Suomen järvi-alueille. Maantielauttaliikenteestä vastaa tilaajana Tiehallinto ja yhteysalusliikenteestä Merenkululaitos. Valtaosan palveluista tuottavat valtion yritykset Destia Oy ja Varustamoliikelaitos (Finstaship). Yhteysalusliikenteessä on myös yksityisiä yrityksiä.

Tiehallinto ja Merenkululaitos ovat avanneet sekä lauttaliikenne- että yhteysalusliikennepalvelujen tuotantoa kilpailulle hankintalainsäädännön ja molempia virastoja koskevan lainsäädännön mukaisesti. Toimivien markkinoiden muodostuminen ei ole täysin onnistunut. Samalla vanheneva kalusto aiheuttaa riskejä liikenteen hoitamiselle.

Tämän työn tavoitteena oli määritellä matkojen ja kuljetusten palvelutaso saaristoalueille. Työssä käytettiin soveltuvin osin samoja periaatteita, joita on käytetty julkisen liikenteen peruspalvelutasomäärittelyissä. Lisäksi tavoitteena oli ottaa huomioon selvitysmies Olli Riikosen työn tulokset julkisen liikenteen palvelujen kehittämiseksi haja-asutusalueilla niin, että pysyvälle asutukselle turvataan vähintään kaksi asiointimatkaa viikossa lähimpään palvelupisteeseen.

Tämä työ on jatkoa edelliselle liikenne- ja viestintäministeriön selvitykselle LVM 24/2007, jossa selvitettiin saariston palvelutason turvaavan yhteysalus- ja lautta-liikenteen avaamista avoimeen kilpailuun hankintalain yleisvelvoitteen ja Tiehallinnosta ja Merenkululaitoksesta annettujen lakien erityisvelvoitteiden pohjalta. Saariston kehittämistä koskevan lain palvelutasomäärittely on niin yleisellä tasolla, että se vaatii täsmentämistä, jotta palvelutasoa voidaan käyttää kilpailutettujen palveluhankintojen laatuvaatimusten lähtökohtina.

## 2 SELVITYSTYÖN TAUSTAA

Saariston asukkaiden matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten peruspalvelutason varmistaminen on tällä hetkellä pääosin yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen varassa. Saaristoliikennettä pyritään koko ajan kehittämään saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain mukaisesti siten, että saaristolaiusten matkojen ja kuljetusten kohtuullinen peruspalvelutaso pystytään turvaamaan mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti.

Saaristomerien alueen ja sen liikenteen kehittämistä on selvitelty viime vuosina lukuisissa selvityksissä. Yksittäistä aluetta tai kuntaa laajempia viimeaikaisia selvityksiä ovat olleet muun muassa Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma (*Varsinais-Suomen liitto, 19.8.2003*) ja selvitys Suomenlahden ja sisävesien saaristoliikenteen kehittämiseksi (*LVM 74/2005*).

Eri liikennemuotojen liikenteelle on viime vuosina lisäksi pyritty selvittämään palvelutaso- ja peruspalvelutasokäsitettä. Peruspalvelutason määrittelyn tarve on syntynyt aluerakenteessa ja yhteiskunnassa tapahtuneista muutoksista. Näistä keskeisimmät ovat maan sisäisestä muutto- liikkeestä johtuva väestön keskittyminen suuriin kaupunkeihin, väestön vanheneminen erityisesti vähenevän väestön alueilla ja kuntarakenteen muutokset.

Vuonna 2008 valmistui yhteysalusliikenteen simulointitutkimus saariston yhteysalusliikenteen mallintamisesta (*Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisu B 152/2008*). Lähtökohtana oli tarve matemaattiselle mallille, jonka avulla yhteysalusliikenteen kehittämisen vaihtoehtoja voitaisiin tarkastella laskennallisesti. Erityisenä kimmokkeena tutkimuksen aloittamiselle oli kysymys, voidaanko yhteysalusreittejä yhdistellä ja millaisia edellytyksiä se asettaisi aluskalustolle. Osa kalustosta on varsin vanhaa ja uusimisen tarpeessa, joten mallista haluttiin myös perusteluja kalustouudistuksille. Tutkimus osoitti, että mallintamisen avulla saadut ratkaisut eivät poikkea nykyjärjestelystä kovin paljon. Tämä oli odotettavissakin, koska nykyjärjestelyyn on päädytty pitkän ajan kuluessa käytännön kokemuksen perusteella. Lisäksi saaristossa on totuttu liikkumaan tarjottuja reittejä pitkin ja kysyntä painottuu nykyisille reiteille.

Palvelutasoa ja peruspalvelutasoa koskevia selvityksiä ovat olleet mm.

- Lähtökohtia tie- ja rataverkon peruspalvelutason määrittämiseksi (LVM 48/2002)
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja katuverkolla. (LVM 3/2003)
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso, (Tiehallinnon selvityksiä 15/2006)
- Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), jossa on määritelty peruspalvelutaso haja-asutusalueella ottaen huomioon erityisesti alueelliset ja sosiaaliset tase-arvokysymykset sekä esitetty miten julkista liikennettä tulisi kehittää sen toteutumiseksi.

Tohmajärven kunnanjohtaja Olli Riikonen selvitti Liikenne ja viestintäministeriön toimeksiannosta, millä tavoin julkisen liikenteen palveluja tulisi haja-asutusalueilla kehittää niin, että maaseudun asukkaille voidaan turvata päivittäisten matkojen kohtuullinen palvelutaso (*Julkisen liikenteen palveluiden turvaaminen haja-asutusalueilla, LVM 12.9.2008*).

Yhteysalus- ja maantieliikenteen kilpailuttamista koskevassa raportissa (*LVM 24/2007*) on tarkasteltu saariston palvelutason turvaavan yhteysalus- ja lauttaliikenteen avaamista avoi-

meen kilpailuun hankintalain yleisvelvoitteen sekä Tiehallinnosta ja Merenkululaitoksesta annettujen lakien erityisvelvoitteiden pohjalta.

Sekä tieliikenteen että saaristoliikenteen peruspalvelutaso tulisi määritellä soveltuvin osin samoin perustein ottaen kuitenkin huomioon saariston kehityksen edistämisestä annetun lain erityismääräykset.

### **3 NYKYTILANNE SAARISTOLIIKENTEEN HOITAMISESSA**

#### **3.1 Saariston liikenteen hoitamisen säädösperusteet**

##### **3.1.1 Laki saariston kehityksen edistämisestä**

Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981) mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset. Tavoitteena on ollut nimenomaan saariston vakinaisen väestön aseman parantaminen.

Joustavuuden vaatimus tarkoittaa sopivia aikatauluja, riittäviä jatkoyhteyksiä, samoin kuin sellaista kalustoa ja sellaisia väyliä, joita voidaan käyttää vaikeissa kelirikkotilanteissakin. Laki on luonteeltaan puitelaki, jossa ei pääsääntöisesti säädetä itse tukitoimia, vaan nämä edellytetään järjestettäväksi muualla lainsäädännössä. Tämän lainkohdan tarkoittamaa palvelutasoa ei kuitenkaan ole tarkemmin määritelty eikä viety käytännön sopimustasolle palvelujen hoitamisessa.

##### **3.1.2 Saaristoliikenteen tukemista koskeva asetus**

Saaristoliikenteen tukemista koskevan asetuksen (494/1981) mukaan voidaan myöntää avustuksia sellaisille yksityisille liikenteenharjoittajille, jotka vesiteitse hoitavat säännöllistä liikennettä, joka palvelee saaristossa pysyvästi asuvia henkilöitä sellaisilla saariston sisäisillä tai saariston ja mantereen välisillä reiteillä, joilla ei ole muuta säännöllistä liikennettä tai tieyhteyksiä.

Tällaista menettelyä käytetään lähinnä Kotkan - Pyhtään, Porvoon, Sipoon ja Tammisaaren saariston pysyvien asukkaiden henkilö- ja tavarakuljetusten järjestämiseen. Suomenlahden ja sisävesien saaret eroavat Saaristomeren alueesta mm. siinä, ettei siellä ole sellaisia suuria saaria tai saariryhmiä, joissa on paljon ympärivuotista asutusta ja laajamittaista elinkeinotoimintaa. Tämän takia liikenne siellä on ollut tarkoituksenmukaisinta järjestää avustuspohjaisena joko aikataulun mukaan järjestettynä tai tilausliikenteenä. Merenkululaitokselta vuosittain haettavat avustukset ovat olleet 80 % aluksen vuotuisista käyttökustannuksista.

##### **3.1.3 Saaristo-ohjelma 2007–2010**

Valtioneuvosto hyväksyi 14.12.2006 aluekehityslain 14 §:ssä tarkoitetun saaristo-ohjelman vuosille 2007 -2010 (Sisäasiainministeriön julkaisu 7/2007). Ohjelman tarkoituksena on hyödyntää saaria, merta, järviä, jokia ja ranta-alueita aluekehityksen tukemiseksi saaristossa, ran-

nikolla ja vesistöalueilla luonnon-, maisema- ja kulttuuriarvoja kunnioittaen. Ohjelma kohdistuu periaatteessa kaikkiin kuntiin maassa.

Ohjelman mukaan rantojen käyttöä maaseutua elävänä pitäviin tarkoituksiin helpotetaan. Keskeisiä asioita ohjelmassa ovat saaristopolitiikan jatkaminen, vapaa-ajan asumisen kehittyminen kakkosasumiseksi ja ykkösasumiseksi, saaristo- ja vesistömatkailun kehittäminen eurooppalaisiksi vetovoimatekijöiksi, liikenne- ja teleyhteyksien turvaaminen haja-asutusalueilla, maaseudun palvelujen turvaaminen sähköisillä järjestelmillä ja palvelutuotannon tehostamisella. Lisäksi keskeisinä asioina ovat ympäristö- ja kulttuuriasiat sekä saaristokuntien ja saaristo-osakuntien elinkeino-, infrastruktuuri- ja palvelukysymykset. Ohjelma tähtää myös meriklusterin toimintaedellytysten turvaamiseen ja uusien vesitieyhteyksien selvittämiseen Vuoksen ja Kymijoen vesistöalueilla.

### **3.1.4 Perustuslaki**

Nyt voimassa olevan kaksoisjärjestelmän mukaan pysyväle asutukselle Merenkululaitoksen järjestämät yhteysalusliikenteen matkat ovat maksuttomia ja muulle liikenteelle maksullisia. Maantielauttaliikenteessä matkat ovat kaikille maksuttomia. Maksullisuuden on todettu haittaavan erityisesti saaristolle yhä tärkeämmäksi muodostuvan matkailuelinkeinon kehittämistä. Kun yhteiskunta hoitaa saaristoalueen liikennettä sekä maantielautoilla että yhteysaluksilla, tulisi näissä maksuperusteiden myös olla yhdenmukaiset. Tällaisen kaksoisjärjestelmän on sanottu myös olevan ristiriidassa perustuslain (1999/731) yhdenvertaisuusperiaatteen kanssa.

### **3.1.5 Maantielaki**

Saaristoalueen liikennepalveluja hoidetaan vilkasliikenteisimmillä osuuksilla maantielautoilla. Maantielautoista säädetään maantielaisissa (2005/503). Maantielain mukaan maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Merenkululaitoksen hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi tienpitoviranomainen päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (20/2006) on säädetty muun muassa lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä.

### **3.1.6 Hankintalainsäädäntö**

Valtion viranomaisten palveluja ja tuotteita koskevissa hankinnoissa on noudatettava julkisia hankintoja koskevia säännöksiä, jotka perustuvat yleiseen kilpailuttamisvelvoitteeseen. Kilpailuttamisvelvoite koskee sekä lauttaliikennettä että yhteysalusliikennettä. Julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) mukaan hankinnassa on käytettävä hyväksi olemassa olevat kilpailuolosuhteet, kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia tasapuolisesti ja syrjimättä sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioonottaen.

Uudessa hankintalaissa mahdollistetaan sekä tavallinen neuvottelumenettely että myös kilpailullinen neuvottelumenettely, jotka lisäävät joustavuutta monimutkaisissa hankinnoissa. Neuvottelumenettelyt soveltuvat muun muassa lauttaliikenne- ja yhteysalusliikennepalvelujen hankintaan silloin, kun hankinnan rahoitukseen ja teknisiin yksityiskohtiin liittyviä yksityiskohtia ei voida ennakolta määrittellä. Kilpailuttamatta tapahtuva suorahankinta on poikkeus kilpailuttamisvelvoitteeseen ja mahdollinen vain laissa mainituissa erityisissä tilanteissa.

### 3.1.7 SGEI-palvelut

Yhteysalusliikenteessä on yhtenä vaihtoehtona keskusteltu niiden määrittämisestä SGEI-palveluiksi. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvillä palveluilla eli SGEI-palveluilla ("Services of General Economic Interest") tarkoitetaan kaupallisia palveluja, joista on yleistä taloudellista hyötyä ja joiden tuottajalle julkisyhteisö on sen vuoksi asettanut erityisen julkisen palvelun velvoitteen. SGEI-palvelumalli ei ole varsinainen vaihtoehto kilpailun avaamiseen vaan menettelytapa, jolla varmistetaan yhteiskunnalle tärkeän palvelun tuottaminen.

EU:n komission sääntelykokonaisuuden mukaan SGEI-palveluiden toteuttamisessa ja valtiontukisääntöjen yhteensovittamisessa lähtökohtana on, että palveluvelvoite ja sen toteuttamista pa määritellään kansallisesti mutta kuitenkin komission sääntelykokonaisuuden asettamissa puitteissa (*Selvitys yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden oikeudellisesta sääntelystä yhteisöoikeudessa, TEM:n julkaisu 3/2007*).

SGEI-palveluja koskeva säännöstö ei kuitenkaan syrjäytä hankintalain säädöksiä. Käytännössä se merkitsee, että palvelut on ensin kilpailutettava hankintalain mukaisesti. Jos kilpailua ei synny, voidaan ryhtyä neuvottelemaan ainoan tarjoajan kanssa siitä, että sille asetettaisiin erityinen julkisen palvelun velvoite ja että palvelut määriteltäisiin SGEI-palveluiksi. Velvoitetta ei voida asettaa vastoin palvelutuottajan suostumusta.

Yhteysalusliikenteeseen sovellettuna SGEI-palveluiksi määrittely merkitsisi sitä, että esimerkiksi Finstashipille annettaisiin julkisen palvelun velvoite yhteysalusliikenteen hoitamiseksi saaristoalueella. Yhteysalusliikenteen määrittäminen SGEI-palveluiksi vaatisi lakitasoisen muutoksen Merenkulkulaitosta ja Finstashiipiä koskeviin lakeihin tai valtion budjettiteksteihin asiaa koskevan kannanoton.

### 3.1.8 Muita saariston peruspalveluja koskevia säädöksiä

Muita myös saaristoalueen palveluja ja niiden hankintaa ja tuottamista koskevia säädöksiä on seuraavissa laeissa:

- Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15.2.1991/343
- Laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358
- Perusopetuslaki 21.8.1998/628
- Kuntien valtionosuuslaki 20.12.1996/1147
- Postipalvelulaki 6.4.2001/313
- Jätelaki 3.12.1993/1072

## 4 SAARISTOMEREN SAARISTOALUEEN KEHITTÄMISEN ERITYISOLOSUHTEET

### 4.1 Kuntien väestömäärä, sen kehitys ja ennusteet

Yhteysalusliikenteen piirissä olevissa kunnissa oli vuonna 2007 yhteensä noin 21 000 asukasta. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan asukkaiden määrä kasvaisi näissä kunnissa vuoteen 2025 mennessä lähes 23 000:een. Ennusteen mukaan asukkaiden määrä kasvaisi Dragsfjärdissä, Houtskarissa, Nauvossa, Paraisilla, Rymättylässä ja Velkualla, pysyisi ennallaan Iniössä ja laskisi lievästi Korppoossa.

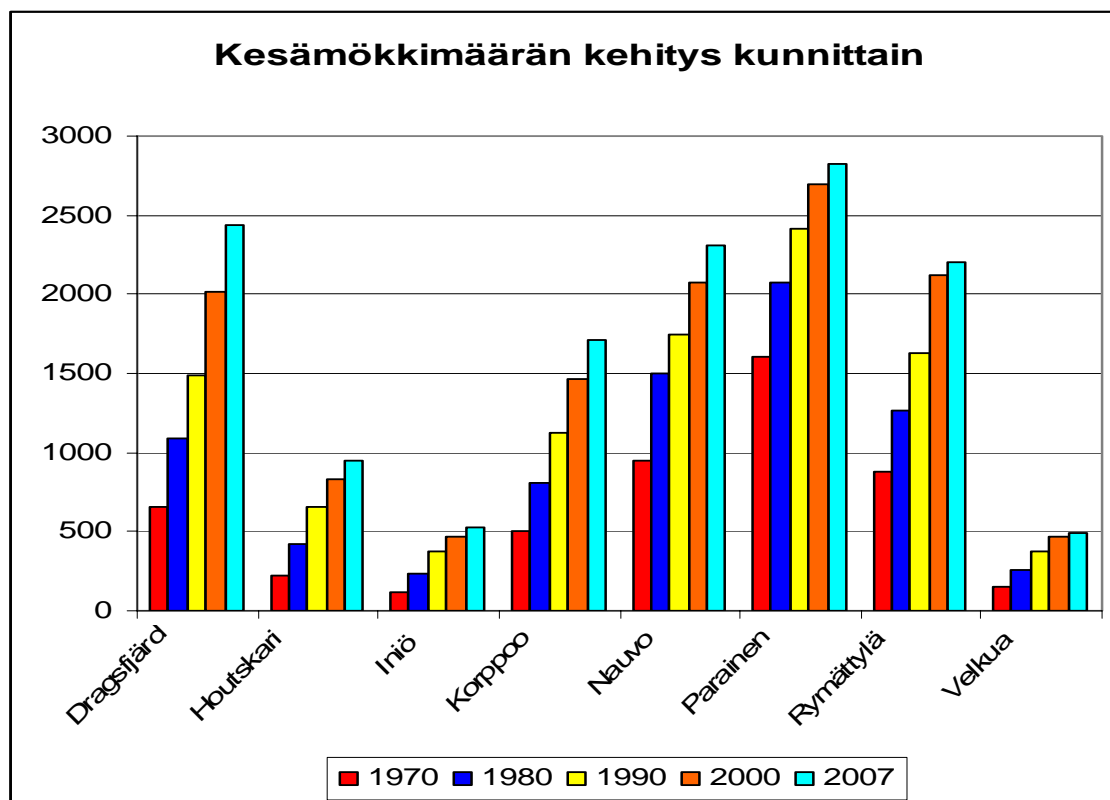
Kunta/vuosi	2005	2010	2015	2020	2025
Dragsfjärd	3365	3272	3194	3146	3134
Houtskari - Houtskär	670	670	696	720	739
Iniö	253	250	250	250	252
Korppoo - Korpo	883	837	832	838	845
Nauvo - Nagu	1429	1470	1491	1515	1544
Parainen - Pargas	12063	12469	12863	13211	13523
Rymättylä - Rimito	2039	2203	2339	2454	2562
Velkua	245	262	278	290	302
<b>Yhteensä</b>	<b>20947</b>	<b>21433</b>	<b>21943</b>	<b>22424</b>	<b>22901</b>

Taulukko1. Yhteysalusliikenteen piirissä olevien kuntien väkimääräennusteet (*Tilastokeskuksen väestöennuste 2007*)

Noin 1 800 asukkaan lisäyksestä noin 1 100 tulisi Paraisille. Yleisenä suuntauksena on jo kauan ollut se, että ilman kiinteää tieyhteyttä olevien syrjäisempien saarien vakinainen asutus on harvenemassa. Tämä on myös merkinnyt yhteysalusia asuinpaikkansa takia käyttävien määrän vähenemistä. Uudet asukkaat muuttavat todennäköisemmin kuntien pääsaarille eivätkä täten välttämättä lisää merkittävästi yhteysalusliikenteen kysyntää. Yhteysalusliikenteen piiriin kuuluville kunnille kuvaavaa on ikääntyneiden suuri ja lasten sekä nuorten suhteellisen pieni osuus kunnan väestöstä, koska saarilla asuvien lapsiperheiden määrä on vähentynyt.

#### 4.2 Kesämökkien ja kesäasukkaiden määrä

Vapaa-ajan asuntojen määrä saaristossa on kasvanut nopeasti, 75 % vuodesta 1980 vuoteen 2007 ja yli 2,5-kertaiseksi vuoteen 1970 verrattuna. Vuonna 2007 tarkastelualueen kunnissa oli 13 400 vapaa-ajan asuntoa. Alla olevassa kuvassa on esitetty kesämökkimäärien kehitys kunnittain Tilastokeskuksen mukaan.



Kuva 1: Kesämökit alueittain

Tilastokeskuksen mukaan v. 2003 oli tarkastelualueen kunnissa kesäasukkaiden määrät olivat seuraavat:

- Dragsfjärd 2896
- Houtskari 1280
- Iniö 631
- Korppoo 2070
- Nauvo 2933
- Parainen 3383
- Rymättylä 3158
- Velkua 735

Vapaa-ajan asuntojen merkitys kesäaikoina tarkastelualueen kunnissa on merkittävä. Iniössä, Korppoossa ja Velkualla oli vapaa-ajan asuntoja vuonna 2007 noin kaksinkertainen määrä pysyvään asutukseen verrattuna ja vapaa-ajan asunnoilla kesäasukkaita yli kaksinkertainen määrä vakinaiseen asukasmäärään verrattuna.

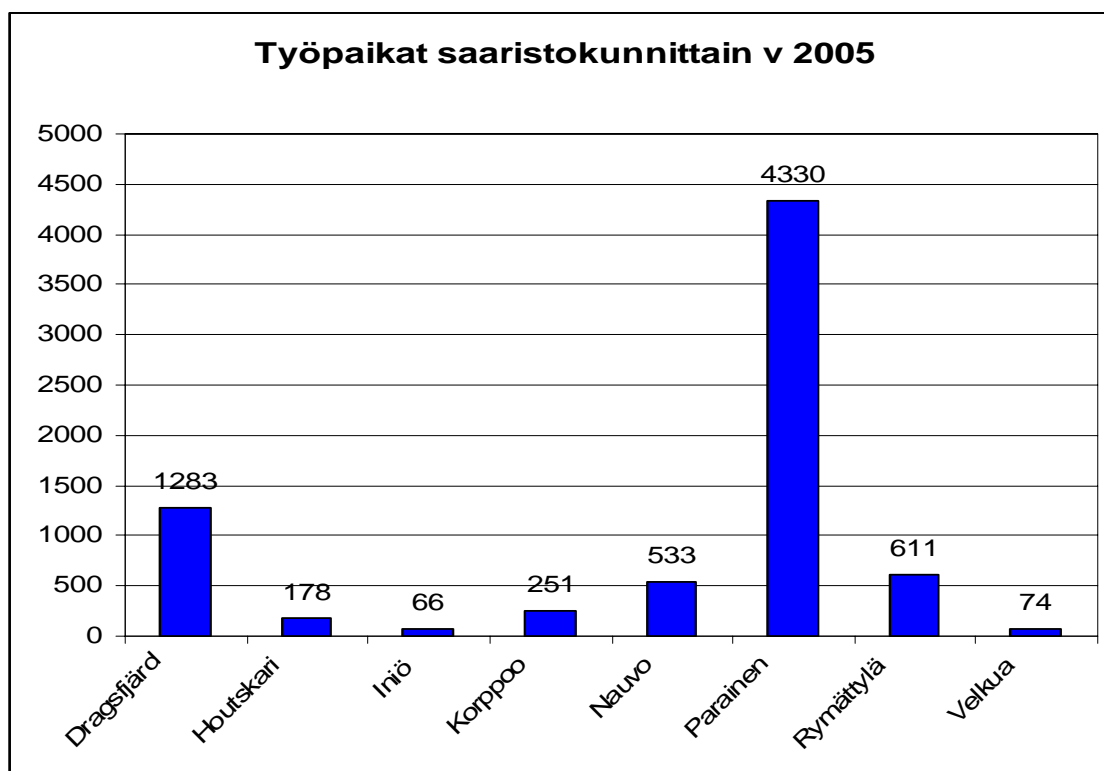
Ns. kakkosasuminen vapaa-ajan asunnoissa on yleistynyt, ja myös kunnat pyrkivät edistämään sitä. Uusien vapaa-ajan asuntojen rakentamisessa otetaan yleensä tämä mahdollisuus huomioon. Vapaa-ajan kiinteistöjen verotuksen kiristyminen ja kotipaikan vaihdon helpottuminen ovat jossain määrin lisänneet vapaa-ajan asukkaiden halua siirtyä virallisesti lomapaikkakunnan asukkaiksi. Henkikirjojen siirtäminen lomakuntaan alentaa yleensä kiinteistövero

ja toisaalta antaa veroille vastinetta kuten ilmaiset kulkuyhteydet yhteysaluksilla tai vaikuttamismahdollisuuden kunnan asioihin.

Tulevaisuudessa vapaa-ajan asuntojen määrän kasvu painottuu kauempana Turusta ja mantee-reelta sijaitseviin saaristo-osiin, koska lähempänä sijaitsevat ranta-alueet ovat jo pitkälti rakennettuja.

### 4.3 Alueen elinkeinorakenne ja työvoima

Tarkastelualueella kuntien työpaikkamäärissä on suuret erot. Pienimmässä Iniön kunnassa oli työpaikkoja vuonna 2005 vain 66, kun taas Paraisilla oli 4 330 työpaikkaa. Kuntakohtaiset työpaikkamäärät on esitetty alla olevassa kuvassa (*Tilastokeskus: Työpaikat toimialan mukaan alueittain 1993 – 2005*).



Kuva 2: Saaristoalueen kuntien työpaikkamäärät

Työpaikkakehitys tarkastelualueen kunnissa on ollut vaihteleva. Työpaikkamäärä nousi vuodesta 1995 vuoteen 2000 noin 7,5 % ja laski vuoteen 2005 mennessä lähes vuoden 1995 tasolle. Eniten työpaikat ovat vähentyneet maa- ja metsätaloudessa, jossa vähenemä on ollut noin 55 %, sekä kuljetuksissa, varastoinnissa ja tietoliikenteessä, jossa vähenemä on ollut 31 %. Työpaikkojen määrä on kasvanut jonkin verran yhteiskunnallisissa palveluissa, teollisuudessa sekä kauppa-, majoitus- ja ravintolatoiminnoissa. Tosin näissäkin vuosien 2000 ja 2005 välisenä aikana teollisuuden ja kaupan sekä ravintola- ja majoitustoiminnan työpaikkamäärät ovat vähentyneet.



Eniten työpaikkoja alueen kunnissa on yhteiskunnallisissa palveluissa 39 %:n osuudella ja teollisuudessa 31 %:n osuudella.

Maa- ja metsätalous	1995	805
	2000	689
	2005	518
Teollisuus	1995	1754
	2000	1933
	2005	1886
Kauppa, majoitus- ja rav.toiminta	1995	664
	2000	872
	2005	768
Kuljetus, varastointi ja tietoliik.	1995	741
	2000	658
	2005	510
Yhteiskunnalliset palvelut	1995	2002
	2000	2294
	2005	2365
Yhteensä	1995	5966
	2000	6446
	2005	6047

Taulukko 2: Työpaikkakehitys tarkastelualueella

#### 4.4 Saaristoalueen kuntaliitokset ja niiden vaikutukset

Tarkastelualueella toteutuu vuoden 2009 alussa kolme kuntaliitosta:

- Naantalın, Rymättylän, Merimaskun ja Velkuan kunnat yhdistyvät Naantalın kaupungiksi.
- Dragsfjärdin, Kemiön ja Västanfjärdin kunnat yhdistyvät Kemiönsaaren kunnaksi.
- Houtskarın, Iniön, Korppoon, Nauvon ja Paraisten kunnat yhdistyvät Länsi-Turunmaan kunnaksi.

Kuntaliitokset tulevat muokkaamaan saariston sisäistä liikennettä ja liikennöintitarpeita. Uudet kunnat pyrkivät visioissaan ja tavoitteissaan parantamaan sekä kuntien sisäistä että niistä muihin kuntiin suuntautuvaa liikennettä.

Toisaalta on myös muita toimintaympäristössä tapahtuvia muutoksia, jotka muuttavat liikennetarpeita ja liikennevirtoja. Tällaisia muutoksia ovat uudet infrastruktuurihankkeet sekä muuttuvat EU-direktiivit esimerkiksi matkustaja-alusliikenteen esteettömyydestä, jotka asettavat aluksille uusia vaatimuksia. Lisäksi Varsinais-Suomen liiton esittämä Saariston Rengastien yhteysvälien liittäminen maantieverkkoon siirtäisi niiden liikennöintivastuun Tiehallinnolle. Länsi-Turunmaan kaupungin muodostuessa nousee esille aikaisempaa vahvemmillä perusteilla Iniön - Houtskarın yhteyden muuttaminen maantiekseksi.

Saaristo-ohjelmassa 2007–2010 mainittu saaristo- ja vesistömatkailun kehittäminen eurooppalaisiksi vetovoimatekijöiksi vaatii omalta osaltaan matkailuliikenteen huomioonottamisen ennistä painokkaammin liikenteen palvelutasomäärittelyssä ja liikenteen hoidossa.

#### **4.5 Saaristomeren alueen kehittämisen mahdollisuuksia ja edellytyksiä**

Saariston alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityksen kannalta oleellinen tekijä on riittävien asuinmahdollisuuksien ja elinkeinotoimintojen turvaaminen saaristossa. Alueen liikenneolosuhteilla on keskeinen rooli toiminta- ja tuotantomahdollisuuksien säilyttämisessä. Rannikko- ja välisaariston kehitysedellytysten parantamisessa painottuvat tieliikenteen yhteydet. Välisaariston pääsaarten (Houtskari, Korppoo, Nauvo, Hiittinen, Iniö, Vartsala) aluerakenteellinen asema on ratkaisevasti riippuvainen siitä, millaiset liikenneyhteydet tältä saaristovyöhykkeeltä on mantereelle. Yhteysalusliikenteen palveluilla ja vesiliikenteellä yleensäkin on keskeinen merkitys välisaariston pienempien saarten ja kaukaisempien pääsaarten (Iniö, Hiittinen) sekä koko ulkosaariston vakitukselle asutukselle ja elinkeinoelämälle.

Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmän kehittämistyössä (*Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma, Varsinais-Suomen liitto 19.8.2003*)

asetettiin vesiliikenteen kehittämiseen seuraavia tavoitteita:

- Saariston väestön ja elinkeinotoiminnan kannalta tarpeellisten liikenne- ja kuljetuspalvelujen ja liikennöintiolosuhteiden turvaaminen sekä maa- että vesiliikenteessä.
- Saariston matkailuelinkeinon kehittymisen ja monipuolistumisen tukeminen maa- ja vesiliikenneverkkoja ja – palveluja ylläpitämällä ja kehittämällä.
- Loma-asutuksen liikennetarpeisiin vastaaminen saariston liikenneolosuhteita kehittämällä.
- Kauppamerenkulun ja veneilyn nykyisten ja tulevien tarpeiden turvaaminen.
- Liikenneturvallisuuden edistäminen.
- Liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden lisääminen.

#### **4.6 Saaristoalueen tulevaisuuden uhat ja mahdollisuudet**

Seuraavassa on esitetty saaristoalueen tulevaisuuden uhat ja mahdollisuudet Saaristo-ohjelma 2007–2010:n mukaan.

##### **4.6.1 Uhat**

Saariston kehityksen suurimmat haasteet liittyvät perinteisten elinkeinojen kalatalouden, maatalouden ja jalostuksen jatkuvaan sopeuttamiseen ja kiristyvään kansainväliseen kilpailuun. Työpaikkojen väheneminen jatkunee. Perinteisten elinkeinojen lisäksi julkisen ja yksityisen sektorin tietyt palvelutyöpaikat saattavat vähetä edelleen toimintojen tehostamisen ja rakennemuutoksen vuoksi tehtävien ratkaisujen seurauksena.

Väestörakenne on saaristossa keskimääräistä vanhempaa ja huoltosuhde keskimääräistä huonompi. Veronmaksajien vähäisyys heikentää kuntien mahdollisuuksia pitää yllä riittävää palvelutasoa, millä puolestaan on vaikutus kunnan vetovoimaisuuteen asuinkuntana.

Valtion mielenkiinto panostaa saaristoalueiden ja maaseudun asuttuna säilymiseen saattaa

pienentyä yleisen tehokkuusajattelun vallatessa edelleen sijaa. Asutusta saatetaan pyrkiä keskittämään määrätietoisesti asutuskeskuksiin ja niiden lähituntumaan

#### **4.6.2 Mahdollisuudet**

Informaatioteknologian, liikenneyhteyksien ja työelämän kehityksen myötä on mahdollisuus synnyttää uusia yritystoiminnan ja kokoaikaisen tai osa-aikaisen työnteon mahdollisuuksia saaristoon. Matkailun kasvu tärkeäksi elinkeinoksi avasi mahdollisuuksia rakentamisen, kuljetuksen ja muiden palvelualueiden sekä jalostuksen uusille työpaikoille.

Asuminen mökeillä kasvaa suurten ikäluokkien eläköityessä ja mökeillä tehtävän etätöiden kasvessa. Vapaa-ajan asukkaiden ostovoimaa ja osaamista voidaan hyödyntää kunnan kehittämisessä määrätietoisella kehittämistoiminnalla. Laadukas ympäristö tekee saaristosta halutun vakituisen asuinpaikan monille ostovoimaisille ihmisille, mitä voidaan hyödyntää kehittämällä uusien asukkaiden vastaanottovalmiutta, markkinoimalla tätä sekä mahdollistamalla vapaa-ajan asuntojen joustava muutto vakinaisiksi asunnoiksi.

### **5 SAARISTOALUEEN NYKYINEN LIIKENTEENHOITO**

Maantielautat ja yhteysalukset kuljettavat vuosittain noin 10 miljoonaa matkustajaa ja 4,7 miljoonaa ajoneuvoa. Liikenne keskittyy Lounais-Suomen saaristoalueelle ja Itä-Suomen järvi-alueille. Maantielauttaliikenteestä vastaa tilaajana Tiehallinto ja yhteysalusliikenteestä Merenkululaitos. Valtaosan palveluista tuottavat valtion yritykset Destia Oy ja Varustamoliikelaitos (Finstaship). Yhteysalusliikenteessä on myös yksityisiä yrityksiä.

Hankintalainsäädännön sekä Tiehallintoa ja Merenkululaitosta koskevan erityislainsäädännön mukaisesti virastot ovat avanneet liikennepalvelujen tuotantoa kilpailulle. Toimivien markkinoiden muodostuminen ei ole täysin onnistunut. Lisäksi vanheneva kalusto aiheuttaa riskejä liikenteen hoitamiseksi. Yhtenäisyyden ja tehokkuuden lisäämiseksi myös tilaajatoimintojen uudistamista on selvitetty.

#### **5.1 Maantielauttaliikenne**

Maantielauttapaikkoja on 42, joista lossipaikkoja on 35 ja lautta-aluspaikkoja 7. Lauttapaikat ovat keskittyneet Turun saaristoon ja Itä-Suomen sisävesialueille. Turun saaristossa lautta-paikkoja on 19 ja Itä-Suomen sisävesialueilla 14. Loput lauttapaikoista sijaitsevat maantieteellisesti hajallaan. Tiehallinto on hankkinut lauttaliikennepalvelun Destian lauttapalveluilta suorahankintana neuvottelusopimuksella lukuun ottamatta Iniön ja Hiittisten maantielauttayhteyksiä, joissa palveluntuottajana on Finstaship. Tiehallinto tilaa palvelun kokonaispalveluna, jossa palvelun tuottaja vastaa liikennöinnin lisäksi operoinnissa tarvittavan kaluston hankinnasta ja ylläpidosta. Tiehallinto on selvittänyt lauttaliikenteen avaamista kilpailulle ja järjestänyt liikenteen hoitamista koskevan kilpailutuksen, joka ei kuitenkaan onnistunut.

Vuoden 2007 alussa maantielauttapaikkoja tuli kaksi lisää, kun Iniön ja Hiittisten yhteysalukset muuttuivat maantielautoiksi ja vastuu niistä siirtyi Merenkululaitokselta Tiehallinnolle. Samalla yhteysalusliikenteen matkustajamäärät putosivat noin 310 000 matkustajasta 120 000 matkustajaan.

Maantielauttaliikenteeseen käytettiin vuonna 2008 noin 33,6 miljoonaa euroa. Tästä summasta noin 4,5 miljoonaa euroa käytettiin 10 lyhyeen lauttaväliin, joiden hoitaminen on valtiolle kalliimpaa kuin niiden korvaaminen silloilla. Edellä mainittuihin summiin ei sisälly kaluston uusimiskustannuksia, joita nykyiset palvelusopimukset eivät mahdollistaisikaan.

Maantielauttaliikenteen kaluston keski-ikä on korkea: lossien 33 vuotta ja lautta-alusten 26 vuotta. Lähes puolella (19/42) maantielautoista on tieliikenteessä suurinta sallittua kokonaispainoa (60 t) alempi painorajoitus. Pääosin ympärivuotisen ja myös jää-olosuhteissa tapahtuvan liikenteen häiriöt ja alusturvallisuusriskit lisääntyvät yli-ikäisen kaluston vuoksi.

Vuosittain maantielautat liikennöivät lähes neljä miljoonaa kilometriä ja kuljettivat vuonna 2006 noin 4,6 miljoonaa ajoneuvoa. Luvussa ei ole mukana Iniön ja Hiittisten liikennettä.

## 5.2 Yhteysalusliikenne Saaristomerellä

Saaristomerellä yhteysalusliikenteen piirissä oli vuoden 2008 kuntarakenteen mukaisesti kahdeksan kuntaa: Dragsfjärd, Houtskari, Iniö, Korppoo, Nauvo, Parainen, Rymättylä ja Velkua. Näissä kunnissa asui vuonna 2007 yhteensä 21 100 henkilöä (pl. Brändö). Ilman kiinteää tieyhteyttä kunnissa asuu 4 200 saaristolaisista. Noin 3 500 saaristolaisista tarvitsee maantien lautta-alusta tai lossia. Täysin yhteysalusliikenteen varassa olevilla saarilla asuu noin 500 asukasta. Yksityislossiyhteyttä tarvitsee noin 110 asukasta. Lisäksi hieman yli 50 asukkaalle yhteysmantereelle edellyttää aina oman veneen käyttöä.

Saaristomerellä liikennöi tällä hetkellä 14 yhteysalusta 12 reittialueella, joissa on mukana molemmat rengastiet. Merenkululaitos on tilannut yhteysaluspalveluja vuosien 2004–2006 siirtymäkaudella suorahankintana neuvottelusopimuksin Varustamoliikelaitokselta (Finstaship) ja osan kilpailuttamalla yksityisiltä varustamoilta. Lisäksi Merenkululaitos ostaa liikennettä täydentävää venekuljetuspalvelua yksityiseltä yrittäjältä Iniön reittialueella. Ras-kaskuljetukset Saaristomerellä on hankittu kilpailuttamisen jälkeen yksityiseltä liikennöitsijältä.

Saaristomerellä liikennöivistä yhteysaluksista kahdeksan (Antonia, Finnö, Fiskö, Jurmo II, Kaita, Kivimo, Rosala II ja Viken) ja vara-alus Falkö on Finstaship - Saaristovarustamon omistuksessa. Loput kuusi (Cheri, Eivor, Karolina, Linta, Satava ja Taxen) ja muutama korvaava alus on yksityisessä omistuksessa.

Yhteysalusten kapasiteeteissa on suuria eroja. Pienimpään yhteysalukseen (ms Cheri) mahtuu vain 12 matkustajaa eikä lainkaan autoja, kun taas suurimpaan (ms Antonia) voidaan ottaa 200 matkustajaa, 25 henkilöautoa tai 4 linja-autoa. Maantielautat ovat yleisesti ottaen kapasiteetiltaan yhteysaluksia suurempia. Yhteysalusten mitoissa on myös huomattavia eroja. Isoimmat alukset ovat 30–50 metriä pitkiä ja yli yhdeksän metriä leveitä, kun pienimmät alukset ovat vain hiukan yli kymmenen metriä pitkiä ja alle neljä metriä leveitä. Syväykset vaihtelevat noin puolestatoista metristä yli kolmeen metriin. Yhteysalukset alkavat olla jo suhteellisen iäkkäitä, esim. ms Antonia ja ms Linta on rakennettu jo 1960-luvulla.

## 5.3 Avustettava yksityisen yhteysalusliikenne

Suomenlahden saaristossa pyritään yksityisen yhteysalusliikenteen avustuksilla säilyttämään kulkumahdollisuudet sellaisten saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissä Meren-

kulkulaitoksen tilaamaa yhteysalusliikennettä. Tällä hetkellä valtion avustukset kohdistuvat lähinnä Kotkan, Porvoon, Sipoon ja Tammisaaren reiteille pysyvien asukkaiden henkilö- ja tavarakuljetusten järjestämiseen. Kotkan–Pyhtään saariston yhteysalusliikennettä hoidetaan Tekla I -aluksella. Porvoon saaristoalueella liikennöidään talviaikana Finstashipin Saaristovarustamolta vuokratulla Finnö-aluksella. Kesäaikana Porvoon saaristoalueella liikennöidään kahdella pienemmällä aluksella. Sipoon saaristossa M/S Sibbe hoitaa koululaiskuljetuksia, ja alusta voivat maksusta käyttää myös muut matkustajat. Tammisaaren saaristoalueella liikennöidään kelirikkoaikana viiden matkustajan ilmatyynyaluksella sekä avovesikautena veneillä ja tavarankuljetukset hoidetaan lastialuksella.

## 5.4 Siltojen rakentaminen ja yhteysalusten korvaaminen lautoilla

### 5.4.1 Siltojen rakentaminen

Tiehallinto laati v. 2006 selvityksen lyhyistä lauttaväleistä (< 500 m), joissa silta voisi olla pelkästään valtion kustannuksilla mitaten lauttaliikennettä edullisempi. Selvityksen perusteella 10 lyhyttä lauttaväliä olisi taloudellista korvata sillalla (*Lyhyiden lauttavälien korvaaminen silloilla, Tiehallinnon hankekortti 16.1.2008*). Kesäajan liikennemäärä ao. lauttaväleillä vaihtelee 110...700 ajon/vrk. Näiden vuosikustannukset ovat noin 4,5 miljoonaa euroa. Näistä kymmenestä lauttavälistä on Saaristomeren alueella neljä, joiden muuttaminen silloiksi vaatisi noin 30 miljoonan euron rahoituksen seuraavasti:

- Kivimo 5,9 M€
- Mossala 7,8 M€
- Saverkeit 7,8 M€
- Lövä 8,6 M€

Edellä olevista lauttapaikoista kaikilla on tielain mukaisesti laadittu siltavaihtoehdon yleisuunnitelma, lisäksi Lövä lauttapaikan muuttamisesta sillaksi on laadittu tiesuunnitelma. Lauttavälien pituus vaihtelee 169 ja 428 metrin välillä ja kesäajan liikennemäärät ovat 248–508 ajoneuvoa/vrk.

Kivimon, Mossalan ja Saverkeitin lauttapaikat ovat Houtskarissa ja Lövä lauttapaikka Dragsfjärdissä Hiittisten reittialueella. Lövä sillan rakentaminen käynnistyy v. 2009.

Investointiohjelman vaihtoehtona on lauttaliikenteen jatkaminen. Em. kohteiden keskimääräinen liikenteenhoidon kustannus ilman pääomakuluja on noin 0,45 M€/vuosi. Uuden 60 tonnia kantavan maantielautan hankintakustannus ilman rahoituskuluja on noin 7 M€. Näiden kohteiden keskimääräinen kustannus sillaksi rakentamisen vaihtoehdossa vastaa uuden lautan hankintahintaa ja noin 2 vuoden liikennöintikustannusta. Ohjelman toteutukseen ei ole löytynyt rahoitusta.

### 5.4.2 Yhteysalusten muuttaminen lautta-aluksiksi

Maakuntakaavaluonnoksessa molemmat saariston rengastiet on esitetty muutettavaksi maanteiksi ja niillä reiteillä olevat yhteysalukset maantielautoiksi. Varsinais-Suomen liitolla on vahva tahtotila asian muutoksen toteuttamiseksi. Rengastieyhteyksistä Iniö-Houtskari –välin muuttaminen maantieksi on perusteltu, koska yhteysalus kulkee kahden maantien välissä ja tällaisen yhteyden tulisi periaatteessa olla maantielauttayhteys. Työryhmä katsoo, että kysei-

sen yhteysvälin pysyvä järjestely tulisi käsitellä erilliskysymyksenä tavoitteena yhteysvälin liikenteen hoito maantielauttayhteytenä.

Tulevalla Länsi-Turunmaan kaupungilla on vahva tahtotila saada Hanka-Nauvo yhteys maantiekseksi ja samalla ympärivuotiseksi. Perusteluna esitykselle on kunnan palvelurakenteen uudistus. Näiden kohteiden välillä on Seilin saari, joka on aina kuulunut yhteysalusliikenteen piiriin. Nauvon puoleisessa päässä maantie ulottuu lähelle yhteysalusliikennereitin päätepistettä.

Velkualla on suunniteltu kolmatta muutoshanketta, jossa tavoitteena on lähes koko Velkuan alueen yhteysalusreitin muuttaminen maantiekseksi, johon kuuluisi sekä maantielauttoja että siltoja.

## **6 PALVELUTASON MÄÄRITTELYJÄ**

### **6.1 Aiempia saaristoliikenteen palvelutasomäärittelyjä**

Liikkumisen ja kuljetusten palvelutasosta on tehty useita selvityksiä, joista on yhteenveto tämän raportin liitteessä 4. Ainoastaan Tiehallinnon selvityksessä ”Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso” on määrittely saaristoliikenteen liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Kyseisessä selvityksessä ne määriteltiin seuraavasti:

”Asukkailla on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikennepalvelut. Palvelutason tulee olla sellainen, että lain edellyttämät koululaiskuljetukset järjestetään ja että saarista, joissa on vakinaisia asukkaita, on mahdollisuus päivittäiseen edestakaiseen matkaan.”

”Asukkailla on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset kuljetuspalvelut. Päivittäinen liikkumismahdollisuus tarjoaa mahdollisuuden myös päivittäisiin kuljetuksiin.”

Määrittelyn mukainen yhteysalusliikenteen peruspalvelutaso on huomattavasti korkeampi kuin nykyinen yhteysaluksilla saaristossa tarjottava matkojen ja kuljetusten alin palvelutaso.

### **6.2 Saaristolaisten näkemyksiä yhteysalusliikenteen palvelutasosta**

#### **6.2.1 Yhteysalusliikenteen asiakastyytyväisyystutkimus**

Taloustutkimus Oy suoritti Merenkululaitoksen toimeksiannosta vuonna 2008 tutkimuksen asiakastyytyväisyydestä saariston yhteysaluksilla (*Taloustutkimus Oy, ”Merenkululaitos, Asiakastyytyväisyys saariston yhteysaluksilla 2008”*). Tutkimuksessa tarkastellut toiminnot olivat yhteysalusliikenteen aikataulut, alukset, alusten henkilökunta sekä yhteysalusliikenteestä tiedottaminen. Lisäksi tutkimuksessa kysyttiin matkustajien näkemyksiä reittien tarpeellisuudesta yleensä, reittien kiinnostavuudesta matkailua ajatellen sekä sitä, onko yhteysalusliikenteen toiminnassa tapahtunut heidän mielestään muutoksia viime vuosien aikana.

Tutkimuksen tuloksia:

- Kokonaisuutena saariston yhteysalusliikenne sai aluksilla matkustavilta kohtuullisen hyvät arviot. Noin kahdeksan kymmenestä vastaajasta (81 %) oli yhteysalusliikenteen toimintaan vähintään tyytyväinen. Liikennöinnin toivottiin pysyvän vähintään nykyisellä tasolla ja mieluiten kehittyvän positiiviseen suuntaan tulevaisuudessa.

- Reittialueesta riippumatta kehittämistä kaipasivat vuorotiheys ja liikennöinti-aikataulut. Matkustajat toivoivat mm. uusia ja entistä tiheämpiä reittivuoroja sekä itselle sopivampia lähtöaikoja. Aikataulut ovat matkustajille kaikista tärkein yhteysalusliikennettä koskevaan kokonaistyytyväisyyteen vaikuttava asia.
- Kokonaistyytyväisyys yhteysalusliikenteen aikatauluihin ei yltänyt hyvälle tasolle: 67 % matkustajista oli vähintään melko tyytyväinen aikatauluihin, mutta samalla neljännes matkustajista ilmoitti olevansa jossain määrin tyytymätön.
- Näkemykset aikatauluasioissa erosivat selvästi reiteittäin, vähiten tyytyväisiä aikatauluihin olivat Houtskararin reitillä (M/S Karolina), Kotkan saaristossa (M/S Tekla I & M/S Tekla III) sekä Rengastiellä (M/S Antonia) matkustavat.
- Vain Nauvon eteläisellä reittialueella, Hiittisten reittialueella, Paraisten reittialueella sekä Porvoon saaristossa matkustajien tyytyväisyys liikennöinnin riittävyys-teen ja aikataulujen sopivuuteen oli hyvällä tasolla.
- Tyytymättömien matkustajien mielestä vuoroja oli yleisesti ottaen liian vähän (etenkin viikonloppuisin), talviaikataulut olivat riittämättömät ja hankalat eivätkä aikataulut sopineet yhteen esimerkiksi bussivuorojen kanssa.
- Yhteysalusliikenteestä tiedottaminen oli nykytilanteessa hoidettu hyvin - tärkeintä on jatkossakin huolehtia siitä, että tietoa aikatauluista ja reiteistä löytyy riittävästi. Tärkeimpinä tiedotuskanavina pidettiin suoraan aluksilla tiedottamista sekä MKL:n nettisivuja.
- Yhteysalusliikenteen henkilökunnan todettiin toimineen kiitettävästi kaikilla reiteillä.
- Muutamien alusten matkustajatiloihin tulisi panostaa enemmän, koska osalla aluksista matkustajatilat koettiin epäkäytännöllisiksi.
- Kaikista vastaajista kolmannes koki, ettei yhteysalusten toiminnassa ole tapahtunut viime vuosina muutoksia. Viidenneksen mielestä toiminta oli muuttunut jonkin verran parempaan suuntaan ja toisen viidenneksen mielestä jonkin verran heikompaan suuntaan. Toiminnan heikentymistä perusteltiin muun muassa sillä, että tietyillä reiteillä alus oli vaihdettu huonompaan, vuoroja oli vähennetty ja hintoja nostettu.

## 6.2.2 Aiemmat saaristolaisten kuulemiset

Saariston edustajien näkemyksiä saaristoliikenteen palvelutasoon on selvitetty osana aiempia tutkimuksia. Viimeisin näkemysten selvitys tehtiin vuoden 2007 syksyllä osana yhteysalusliikenteen mallintamishanketta (Saariston yhteysalusliikenteen mallintaminen, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 152/2008). Siinä selvitettiin saariston kuntien, yhteysalusliikennepalvelujen tuottajien, saariston yhteysalusliikenteen asian tuntijoiden ja matkailuyrittäjien näkemyksiä saariston yhteysalusliikenteestä. Työssä haastatettiin 27 henkilöä eri organisaatioista.

Saariston kuntien yrittäjien erityistarpeita yhteysalusliikenteelle ovat erityisesti alusten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetti ja alusten aikataulut. Haastateltavien mielestä matkailijoille on tärkeää saada autot mukanaan saaristoon, minkä takia matkailuyrittäjät pitivät tärkeänä, että alusten ajoneuvokapasiteetti on riittävä. Yhteysalusliikenteen tulisi vastata myös matkailuyrittäjien ja matkailijoiden tarpeisiin.

Yhteysalusliikenteen aikatauluihin kaivattiin haastatteluissa melko paljon muutoksia. Eniten haastatteluissa toivottiin lisää vuoroja iltoihin ja viikonloppuihin sekä erityisesti kesäkaudelle. Saariston Rengastien reitin aikatauluihin toivottiin lukuisia muutoksia. Tärkeintä haastateltujen mielestä olisi saada reitti ympärivuotiseksi viimeistään siinä vaiheessa, kun kuntaliitos Houtskarın, Iniön, Korppoon ja Nauvon kuntien sekä Paraisten kaupungin välillä toteutuu. Lisäksi Saariston rengastien alusten aikataulua tulisi muuttaa niin, että alukset kulkisivat myöhemmälle syksyyn matkailukauden pidentämiseksi. Koululaiskuljetuksia pidettiin nykyisellään toimivina. Kunnilla oli tarve saada reittisuunnitteluun nykyistä enemmän joustavuutta.

Suurin osa haastatelluista piti nykyisten yhteysalusten kulkunopeutta riittävänä. Useimpien yhteysalusten henkilökuljetuskapasiteettia pidettiin riittävänä. Kuitenkin tulevaisuudessa matkailun saaristoon lisääntyessä henkilö- ja ajoneuvokuljetuskapasiteetin arvioitiin jäävän riittämättömäksi varsinkin kesäkaudella.

Yhteysalusten talviliikenneominaisuuksia pidettiin haastatteluissa yleisesti ottaen hyvinä. Suurinta osaa yhteysaluksista voidaan käyttää talvikaudella. Saaristolaisten tarve julkiselle liikenteelle on suurin kelirikkoaikana, jolloin he eivät pääse liikkumaan omilla veneillään. Asuville saarille tulee päästä myös kelirikkoaikana. Ilmatyynyalukset koettiin haastatteluissa yhteysalusten korvaajina toimiviksi, mutta erityisesti niiden uusimisen tarve on suuri huonon kunnan ja vanhenemisen vuoksi.

Haastatellut pitivät tärkeänä nykyisten pysähtymispaikkojen säilyttämistä. Haastatteluissa tuli esille muutamia uusia pysähtymispaikkoja, mutta toisaalta kävi myös ilmi, että aivan kaikille pysähtymispaikoille ei ollut haastatteluhetkellä välttämätöntä tarvetta. Yhteysalusliikenteen kannalta ongelmallista on yhteysaluslaitureiden heikko kunto.

### **6.2.3 Saaristolaisten kuuleminen 4.9.2008 ja 8.12.2008**

Tämän selvitystyön työryhmä järjesti 4.9.2008 Saaristomeren saaristolaisten kuulemistilaisuuden Nauvossa ja Suomenlahden saaristolaisten kuulemisen 8.12.2008 Porvoossa. Kuulemistilaisuuden tarkoituksena oli saada saaristolaiskuntien ja elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä työryhmän selvitettävistä asioista. Keskustelukysymykset koskivat

- yhteysalusliikenteen maksullisuutta/maksuttomuutta,
- etuoikeutta yhteysalukselle pääsemiseen,
- kulkuneuvojen kuljettamista saaristoon ja
- saaristoliikenteen peruspalvelutasoa ja siihen vaikuttavia tekijöitä.

### **6.2.4 Kuulemistilaisuuksien näkemykset.**

Sekä Saaristomeren että Suomenlahden saaristolaisten kuulemisessa näkemykset keskustelukysymyksiin olivat muutoin samansuuntaisia paitsi yhteysalusliikenteen maksullisuuden ja maksuttomuuden osalta. Saaristomeren kuulemisessa suurin osa kannatti maksuttomuutta, mutta Suomenlahden kuulemisessa useimmat pitivät nykykäytäntöä hyvänä.

Ennakkoon lähetettyjen kysymysten lisäksi nousi erityisesti Suomenlahden saaristolaisten kuulemisissa esille laiturien kunnan merkitys. Joissakin tapauksissa matkustajat ovat joutuneet nousemaan talviaikana aluksesta jäälle, mitä pidettiin vaarallisena. Erona Suomenlahdella Saaristomeren alueeseen verrattuna on se, että Suomenlahdella laiturien kunnosta huolehtivat kunnat.



Toisena erilliskysymyksenä Suomenlahden osalta nousi esille talviaikaan laivareittien ylittävien jääsiltojen kunnossapito. Saaristomerellä on virallisia jääteitä, joilla olevien jääsiltojen kunnossapito kuuluu Tiehallinnolle. Suomenlahdella ei jääteitä ole.

### **Yhteysalusliikenteen maksullisuus/maksuttomuus**

Tällä hetkellä saaristossa pysyvästi asuvalle yhteysalusliikenteen matkat ovat maksuttomia ja muille maksullisia. Toisaalta maantielauttaliikenteessä matkat ovat kaikille maksuttomia. Saaristomeren saaristolaisten yleinen näkemys oli, että matkojen tulisi olla kaikille maksuttomia. Maksuttomuutta puoltavina seikkoina tuotiin esille mm seuraavia näkökohtia:

- Maksuperusteiden tulisi olla samat sekä lauttaliikenteessä että yhteysalusliikenteessä tasa-arvon kannalta.
- Yhteysalusliikennettä pidettiin tieyhteyden jatkona, ei niinkään kulkuvälineenä.
- Matkailu on tällä hetkellä saariston tärkein elinkeino. Matkojen maksullisuus asettaa yhteysalusliikenteen varassa olevat matkailuelinkeinon harjoittajat eriarvoiseen asemaan ammatin harjoittamisessa. Jotta he olisivat kilpailukykyisiä sellaisten saaristossa olevien matkailuyritysten kanssa, jotka ovat lauttayhteyden varassa, heidän tulisi myydä palvelujaan halvemmalla kompensoidakseen yhteysalusliikenteen maksut.
- Kesäasukkaat ovat osa saariston elämää, ja sen vuoksi heillä tulisi olla samat oikeudet kuin pysyvillä asukkailla.
- Matkojen maksuttomuus lisäisi matkailuliikennettä ja samalla myös yhteysaluskapasiteettitarvetta, mikä parantaisi myös pysyvän asutuksen tarvitsemien liikennepalvelujen tasoa.
- Kuntien näkökulmasta ei todettu olevan suurta merkitystä sillä, että osa matkoista on maksullisia. Positiivisena asiana maksuista todettiin, että rajatapauksissa suuren osan vuodesta saaristossa asuvat henkilöt ovat muuttaneet kirjansa saaristokuntaan välttääkseen yhteysalusliikenteen maksuja.

Suomenlahden saaristolaisten kuulemisessa maksullisuutta pidettiin hyvänä ratkaisuna. Maksullisuutta puoltavina tekijöinä esitettiin muun muassa seuraavia syitä:

- Nykyjärjestelmässä tulee huolehtia siitä, että matkojen hinnat eivät nouse yksityisten liikennöitsijöiden perimien hintojen tasolle.
- Saariston asukkaat ja mökkiläiset eivät pidä hyvänä matkailuliikenteen kasvamista saariston ympäristökysymysten ja alueen rauhallisuuden takia.
- Maksuttomuus saattaisi lisätä liikennettä saaristoon ja aiheuttaa sitä kautta ruuhkia yhteysalusliikenteeseen ja vaikeuttaa saariston pysyvän asutuksen ja kesäasukkaiden matkoja.
- Säilyttämällä muiden matkustajien maksuvelvollisuus tuetaan liikennöinnin kannattavuutta. Maksullisuus muille ei ole suuri haitta verrattuna liikennepalvelujen vähenemiseen tai kokonaan poistumiseen.
- Maksuttomuus aiheuttaisi painetta tarjoushintojen korottamiseen ja vääristäisi kilpailua.

Suomenlahden saaristolaisten kuulemisessa ei ollut mukana matkailuyrittäjien edustajia. Suomenlahden saaristossa ole kovin paljon matkailuyrityksiä, joiden tarpeet tulisi ottaa huomioon. Tämä saattaa heijastua myös saatuihin kannanottoihin.

### **Etuoikeus yhteysalukselle pääsemiseen**

Etuoikeudesta yhteysalukselle pääsemiseen oltiin yleisesti sitä mieltä, että pysyvän asutuksen liikkumis- ja kuljetustarpeille tulee antaa etuoikeus yhteysaluksille pääsemiseen etenkin, jos liikenteen maksuttomuus tulee aiheuttamaan ruuhkia. Esimerkkinä todettiin, että tällainen järjestely on käytössä jo maantielauttaliikenteessä ja samoja periaatteita voidaan soveltaa myös yhteysalusliikenteeseen.

### **Kulkuneuvojen erillinen kuljettaminen.**

Kuulemistilaisuuksissa kysyttiin, onko ajoneuvoja välttämätöntä kuljettaa kaikkialle saaristoon lainkaan tai voitaisiinko ne kuljettaa saaristoon henkilöliikenteestä eriytetyillä rahdinkuljetusaluksilla. Tällöin voisi olla mahdollista saada henkilöliikenteeseen tiheämpi vuoroväli ja nopeammat alukset.

Pääosa vastaajista vastusti tällaista järjestelyä. Tärkeimmät syyt vastustukseen olivat seuraavat:

- Pysyvän asutuksen ja saarten elinkeinoelämän kuljetuksiin tällainen järjestely ei soveltuisi.
- Matkailijat käyttävät autoa matkailussa tarvitsemiensa henkilökohtaisten tarvikkeiden varastona. Jos autoa ei saada heti saarelle, he joutuisivat kantamaan tavaroitaan pitkiä matkoja.
- Kun autot tulisi jättää joksikin ajaksi yhteysaluslaiturin läheisyyteen, sinne tulisi rakentaa tilapäistä pysäköintiä varten pysäköintialueet, joita nykyisellään ei ole.
- Henkilöliikenteen nopeat kevyet alukset eivät soveltuisi talvi- ja kelirikkoajan liikenteeseen ja näinä aikoina jouduttaisiin joka tapauksessa käyttämään raskaampaa yhteysaluskalustoa. Tällainen järjestely vaatisi siten kaksinkertaisen määrän kalustoa ja olisi kalliimpi.
- Yhteysalusliikenteen nopeuksia pidettiin jo nykyisellään pääsääntöisesti riittävinä

### **Peruspalvelutason määrittäminen.**

Kysymyksenä oli, mitkä ovat tärkeimmät palvelutasotekijät saariston matkojen ja kuljetusten peruspalvelutasoa määritettäessä ja mitkä asiat vaikuttavat tarkemmalla tasolla palvelutasotekijöihin

Peruspalvelutasotekijöiden määrittely on vaikea ja monitahoinen kysymys. Se kuvastui myös kuulemistilaisuudessa saaduista vastauksista. Kuitenkin nykyistä palvelutasoa pidettiin pääsääntöisesti riittävänä. Palvelutasotarpeista ja -tekijöistä nousivat Saaristomeren saaristolaisen kuulemisessa esille tärkeimpinä seuraavat:

- Yhteysalukset ovat saaristolaisten maanteitä ja palvelutason määrittäminen tulisi tehdä sen mukaisesti.
- Peruspalvelutasossa tulisi tyydyttää elinkeinoelämän ja pysyvän asutuksen kuljetustarpeet.
- Peruspalvelutasoon tulisi kuulua sama palvelutaso myös kelirikkoaikana, jolloin ei voida käyttää omia veneitä.
- Saaristossa asuvien henkilöiden peruspalvelujen saamisen turvaaminen on tärkeää. Esimerkkinä näistä olivat palo- ja pelastuspalvelut, terveydenhoitopalvelut, hoivapalvelut, koulupalvelut ja postipalvelut.

- Peruspalvelutasossa tulisi olla sellainen vuorotiheys, joka mahdollistaa päivittäiset koululaiskuljetukset (lukion periodikurssien takia lukiolaisten kuljetuksia edestakaisin kerran viikossa pidettiin riittävinä), postikuljetukset ja työmatkat saariston sisällä ja myös mantereelle päivittäin. Tason määrittämisessä pitäisi ottaa huomioon liikennemäärä. Vilkaasti liikennöidyillä reiteillä tyydyttävä taso voisi olla 7 vuoroa/vrk, minimitaso 3 vuoroa, ehdoton minimi 1-2 vuoroa/vrk. Tarve vaihtelee suuresti saarten kesken.
- Peruspalvelutasossa tulisi ottaa huomioon joustavuus elintarvikekaupan, ravintoloiden ja pienteollisuuden päivittäisten kuljetusten järjestelyssä sekä mahdollisuus paikallisten aikataulujen ja reittien nopeisiin ja joustaviin muutoksiin olosuhteiden muuttuessa.
- Peruspalvelutasossa matkustusajan tulisi olla kohtuullinen.
- Liikenteen jatkumisen varmuus vuosia eteenpäin saaristoon tehtävien investointien käytön turvaamiseksi.
- Turvallisuus, luotettavuus ja matkustusmukavuus. Hyvät yhteysalukset, koulutettu miehistö, lämpimät tilat, penkit, pöydät ja näkyvyys ulos.
- Olemassa olevien laitureiden riittävä kunnossapito ja uusien laitureiden rakentaminen.

Suomenlahden saaristolaisten kuulemisessa korostettiin erityisesti liikenteen jatkuvuutta pitkäkestoisilla palvelusopimuksilla, turvallisuutta ja riittävää vuorotiheyttä.

### **6.2.5 Yhteenveto asiakastyytyväisyystutkimuksesta ja saaristolaisten näkemyksistä**

Taloustutkimuksen asiakastyytyväisyystutkimuksessa, yhteysalusliikenteen mallintamistutkimuksessa ja tässä selvityksessä saadut saaristolaisten näkemykset yhteysalusliikenteen palvelutasosta ovat pääsääntöisesti yhdenmukaisia. Tärkeimmäksi palvelutasotekijäksi nousee selvitysten mukaan yhteysalusliikenteen vuorotiheys ja sen aikataulut.

Vuorotiheydessä toivottiin lisää vuoroja iltoihin ja viikonloppuihin sekä erityisesti kesäkaudelle. Matkailukauden pidentämiseksi toivottiin eräiden alusten aikatauluja muutettavaksi niin, että alukset kulkisivat myöhemmälle syksyyn. Kotkan-Pyhtään reitillä toivottiin Kuutsalon saaresta mahdollisuutta päivittäiseen työssäkäyntiin mantereella. Saariston rengastien reitin aikatauluihin toivottiin lukuisia muutoksia.

Muina palvelutasoon vaikuttavina merkittävänä tekijöinä nousi esille seuraavia tekijöitä:

- Sama palvelutaso myös kelirikkoaikoina.
- Joustavuus päivittäisten kuljetusten järjestelyssä.
- Joustavuus ja vaikuttamismahdollisuus nopeasti paikallisiin aikatauluihin ja reitteihin olosuhteiden muuttuessa.
- Turvallisuus, luotettavuus ja matkustusmukavuus.
- Laitureiden riittävä kunnossapito.

## 7 SAARISTON MATKOJEN JA KULJETUSTEN PALVELUTASO

### 7.1 Lauttaliikenteen palvelutasomäärittelyjä

Tiehallinnossa on laadittu lauttaliikenteen palvelutasoa koskevat ohjeet. Viimeisin ohje on vuodelta 2004 (*Lauttaliikenteen palvelutaso-ohje, Tiehallinto, v. 2004*). Siinä käsitellään lauttaliikenteen aikataulukysymyksiä, yöliikennettä, lauttojen kantavuutta ja palvelutason muutosten toteuttamista. Palvelutaso-ohjeen mukaan lauttaliikenteen hoidossa on pyritty mahdollisimman joustavaan, liikkumisen ja kuljetusten tarpeet huomioonottavaan ja samalla kustannustehokkaaseen palvelutuotantoon.

Peruseriaatteena palvelutaso-ohjeessa on, että lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Aikataulu voidaan ottaa käyttöön ohjeessa mainituissa erityistapauksissa, jotka edellyttävät lauttapaikkakohtaisia selvityksiä. Vaikka lautta liikennöisi aikataulun mukaisesti, ruuhka-aikoina ruuhkat puretaan jatkuvalla ajolla.

Yöliikenteen osalta todetaan, että lautat liikennöivät pääsääntöisesti ympäri vuorokauden. Yöliikennettä (klo 23–05) ei ole tarpeen järjestää, jos lauttayhteyttä korvaava, kohtuullisen pituinen kiinteä yhteys on olemassa. Kun yöliikenne on vähäistä, se voidaan hoitaa rannalta annettavalla kutsulla. Lisäksi yöliikenne voidaan hoitaa ennakkotilauksiin perustuen sellaisilla lautta-alusväleillä, joilla yöliikenteen kustannukset ovat kohtuuttoman suuret liikenteen tarpeisiin verrattuna.

Lauttojen kantavuudesta todetaan palvelutaso-ohjeessa, että lauttapaikoilla, joissa on säännöllisiä raskaita yli 44 tn kuljetuksia vähintään kerran viikossa, on lossin kantavuuden oltava vähintään 60 tonnia. Jos taas raskaat kuljetukset ovat epäsäännöllisiä mutta aiheuttavat jatkuvan merkittävän kuljetustarpeen, kuljetukset voidaan hoitaa ennakkotilauksen perusteella riittävän kokoisella vaihtolautalla, missä se on mahdollista.

Lauttapaikkojen palvelutasokuvauksessa on määritelty lauttapaikoittain liikennöntiajat, keskimääräinen vuoroväli sekä aikataulujen voimassaolon aikana ajettavat vuoromäärät. Palveluntuottaja voi kuitenkin määritellä palvelukortin mukaisesti kuvattujen palvelutasomääritysten mukaiset yksityiskohtaiset lautta-aikataulut yhteistyössä asianomaisten sidosryhmien kanssa.

### 7.2 Yhteysalusliikenteen matkojen ja kuljetusten palvelusotekijöitä

Saaristoliikenteen tarpeiden tyydyttämisessä tulee pyrkiä yhdistämään kahden eri asiakasryhmän tarpeet, eli

- vakituisten asukkaiden liikkumis- ja kuljetustarpeet sekä
- mökkiläisten ja matkailijoiden liikkumis- ja kuljetustarpeet.

Yhteysalusliikenteen avulla turvataan lakisääteisesti vakituisten asukkaiden mahdollisuudet asua saaristossa. Vakituiset asukkaat saavat osittain elantonsa matkailusta ja mökkeilystä, jolloin myös matkailijoiden ja osa-aikaisten saaristolaisen tarpeet vaikuttavat vakituisesti asuvin elinkeinon harjoittamiseen ja myös heidän tarpeensa on saaristoliikenteen järjestelyissä otettava huomioon. Matkailu on nousemassa saariston elinkeinona yhä tärkeämpään asemaan, ja sen takia liikennepalvelujen tarjonta matkailun sesonkiaikana asettaa uusia haasteita yhteysalusliikenteen hoitamiseksi.

Joustavuuden ja alueelliselta pohjalta nousevien erityistarpeiden huomioonottamisen periaatteita voidaan soveltaa myös yhteysalusliikenteen aluskohtaisissa palvelutasomäärittelyissä.

## 8 YHTEYSALUSLIIKENTEEN PALVELUTASOLUOKITUS

Aiemmin tehdyissä asiakastyytyväisyystutkimuksissa sekä tämän tutkimuksen yhteydessä tehdyissä saaristolaisten kuulemisissa todettiin, että nykyiseen yhteysalusliikenteen palvelutasoon yleisellä tasolla oliin tyytyväisiä. Tämän selvitystyön palvelutasoluokituksessa tavoitteena on ollut määrittää luokitus sillä tavoin, että sen käytäntöön soveltamisessa nykyinen palvelutaso yleisellä tasolla säilyy.

Palvelutasoluokitusehdotuksessa peruseriaatteena on, että alimmassa palvelutasossa turvataan lakimääräiset posti- ja koululaiskuljetukset ja pysyväle asutukselle selvitysmies Riikosen raportin periaatteen mukaisesti vähintään kaksi asiointimatkaa viikossa lähimpään palvelupisteeseen. Tätä korkeampi palvelutaso määräytyy sen jälkeen liikennetarpeen pohjalta.

### 8.1 Palvelutasoluokitusehdotus

Työryhmä ehdottaa, että saaristoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettäisiin seuraavaa palvelutasoluokitusta:

#### *Kaikkia palvelutasoluokkia koskevat palvelusovautukset*

- Perusturvallisuuden edellyttämän välttämättömän liikkumisen ja kuljetusten tarpeet, esimerkiksi palo- ja pelastustoimen sekä poliisitoimen kuljetukset samoin kuin sairaskuljetukset, järjestetään eri liikennemuodoilla. Yhteysalusliikenne omalta osaltaan turvaa yhteistyössä muiden liikennemuotojen kanssa perusturvallisuuden liikkumisen ja kuljetusten tarpeita kutsuliikennepohjalta.
- Lain edellyttämät postikuljetukset järjestetään yhteysaluksilla postilain mukaisesti vähintään kerran viikossa.
- Vaikeissa sää- tai jääolosuhteissa palvelutaso laskee ja henkilökuljetuksia järjestetään vaihtoehtoisilla kuljetusmuodoilla kuten hydrokoptereilla, helikoptereilla tai ilmatyynyaluksilla.
- Liikenteen ruuhkahuiput tasataan ylimääräisillä vuoroilla kutsuliikenteen pohjalta.

#### *I-luokka*

- Palvelutaso mahdollistaa koululaiskuljetukset, työmatkat, postikuljetukset sekä päivittäisen asiointimatkan lähimpään palvelupisteeseen säännöllisen aikataulutetun reittiliikenteen pohjalta.
- Palvelutaso mahdollistaa yhteysaluksilla ne tarvittavat maa- ja puutarhatalouksien, elinkeinoelämän ja kaupan kuljetukset, joita ei kuljeteta erillisillä raskaskuljetuksilla.
- Perusvuoroväli ja alusten koko määräytyy reitin merkityksen ja kuljetustarpeen pohjalta. Vuorovälit sovitetaan liikennemäärän ja aluksen kapasiteetin mukaan siten, että normaalioloissa kaikki kuljetusten tarvitsijat mahtuvat odottamalleen vuorolle.

**II-luokka**

- Palvelutaso mahdollistaa säännöllisen aikataulutetun reittiliikenteen mukaisesti useita asiointimatkoja viikossa lähimpään palvelupisteeseen.
- Palvelutaso mahdollistaa säännöllisen reittiliikenteen yhteysaluksilla ne tarvittavat maa- ja puutarhatalouksien, elinkeinoelämän ja kaupan kuljetukset, joita ei kuljeta erillisillä raskaskuljetuksilla.

**III-luokka**

- Palvelutaso mahdollistaa vähintään kaksi viikoittaista asiointimatkaa saarelta lähimpään palvelupisteeseen kutsuliikennepohjalta.
- Asumisen ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet turvataan kutsuliikenteen pohjalta vähintään kerran viikossa.

**IV-luokka**

- Palvelutaso määräytyy pääasiassa matkailuliikenteen kysynnän ja tarpeiden pohjalta. Saaristomeren suurella rengastiellä matkailuliikenteen osuus on noin 85 % kokonaisliikenteestä ja pienellä rengastiellä 97 % kokonaisliikenteestä. Nämä reitit kuuluvat tähän palvelutasoluokkaan.

**8.2 Yhteysalusreittien palvelutason määrittäminen**

Yhteysalusliikennereittien merkittävyyden arvioinnin kehittämisessä periaatteena oli, että merkittävyys tulisi voida arvioida luotettavasti mahdollisimman vähäisillä tiedoilla, jotka kuitenkin kuvaisivat riittävästi reitin liikenteellistä merkittävyyttä ja liikennetarvetta saariston liikenneyhteyksien hoidossa. Arvioinnissa ja siihen kuuluvassa eri luokitustekijöiden pisteityksessä pyrittiin soveltamaan tieliikenteen merkittävyystekijöitä. Tavoitteena oli tällä tavalla yhtenäistää maa- ja vesiliikenteen palvelutason merkittävyydsarviointia.

Selvitystyön aikana todettiin kuitenkin, että yhteysalusliikenne poikkeaa jossain määrin kiinteiden yhteyksien verkosta. Yhteysalusliikenteelle jouduttiin kehittämään siihen paremmin soveltuvat merkittävyystekijät. Kuitenkin kehitystyössä voitiin soveltaa samoja peruseriaatteita kuin maaliikenteessä.

Yhteysalusliikenteen merkittävyystekijöiden valinnassa lähdettiin kolmesta merkittävyystekijäryhmästä:

- Reitin verkollinen ja liikenteellinen merkitys
- Reitin palveleman saariston alue- ja elinkeinorakenne
- Reitin matkustaja- ja ajoneuvojen kuljetusmäärät

Selvitystyön kuluessa todettiin, että reitin palveleman saariston alue- ja elinkeinorakenteesta saatavat tiedot ovat vaikeasti yhdistettävissä liikenne- ja kuljetustarpeiksi. Kun nämä tarpeet kuitenkin tulevat esiin yhteysalusten matkojen ja kuljetusten määrissä, reitin palveleman saariston alue- ja elinkeinorakennetekijät jätettiin lopullisessa ehdotuksessa pois merkittävyydsryhmistä. Tilastoiduissa matkustaja- ja kuljetusmäärissä on erotettuna vakinaisten asukkaiden matkat sekä myös niiden tarvitsemat kuljetukset mökkiläisten ja matkailijoiden matkoista ja kuljetuksista.

Laskentamenettelyssä painotettiin pysyvän asutuksen matka- ja kuljetustarpeita samoilla periaatteilla, joita on käytetty maaliikenteen väylien merkittävyyden arvioinnissa. Niissä vapaa-ajan ja lomaliikenteen painoarvo vaihtelee 15 ja 25 %:n välillä pysyvän asutuksen painoarvosta.

Lopullisessa arviointimenettelyssä käytettiin kahta merkittävyystekijäryhmää:

- Reitin verkollinen ja liikenteellinen merkitys.
- Reitin matkustaja- ja ajoneuvojen kuljetusmäärät.

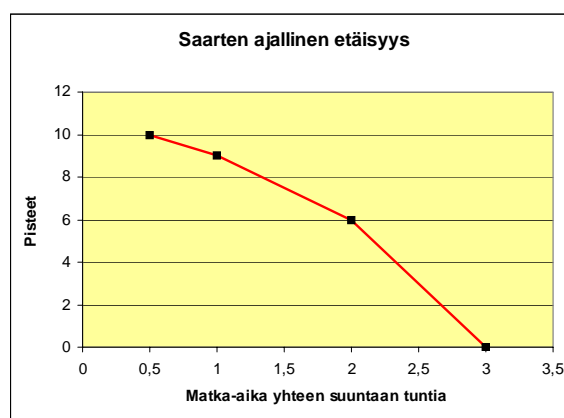
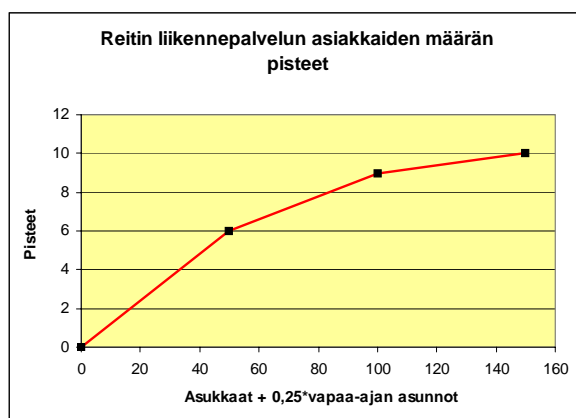
Reitin verkollisen ja liikenteellisen merkityksen ryhmässä valittiin kaksi osatekijää:

- *Reitin piirissä olevan pysyvän ja vapaa-ajan asutuksen määrä.* Tällä kuvataan reitin liikennepalvelun laajuutta, ja siinä tekijäksi valittiin pysyvien asukkaiden määrä + vapaa-ajan asuntojen määrä/4. Tässä tekijässä painotettiin siis pysyvän asutuksen liikennetarpeita niin, että yksi saarella pysyvästi asuva vastaa neljää vapaa-ajan asuntoa.
- *Saarten etäisyysluokitus eli matka-aika reitin uloimpaan saareen.* Saaren ajallinen etäisyys on merkittävä luokitustekijä muun muassa sen takia, että kaukaisista saarista pitkä matka-aika tekee mahdottomaksi päivittäiset työmatkat mantereelle.

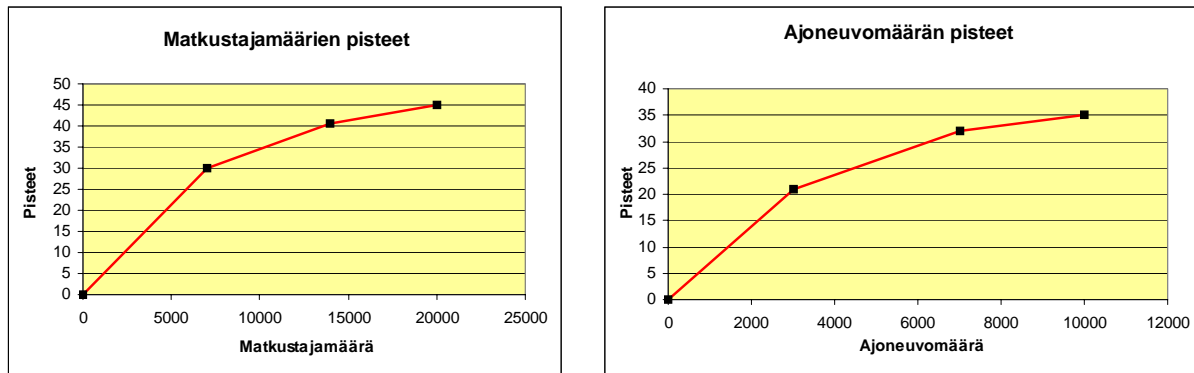
Toisessa merkittävyyssryhmässä oli kaksi osatekijää: reitin matkustajamäärät ja reitin ajoneuvomäärät. Matkustaja- ja ajoneuvomäärissä painotettiin myös pysyvästi asuvien matkoja ja kuljetuksia niin, että yksi pysyvästi asuvan matka tai ajoneuvo vastaa neljää kesäasukkaan matkaa tai ajoneuvoa.

Näiden kahden merkittävyyssryhmän osatekijöiden painotuksessa kokeiltiin useita erilaisia variaatioita. Niistä nykyiseen palvelutasoon verrattuna parhaan tuloksen antoi painotus, jossa reitin verkollisessa merkityksessä molemmat osatekijät saivat painoarvon 10, matkustajamäärä painoarvon 45 ja ajoneuvomäärä painoarvon 35. Yleisperiaatteeltaan tämä merkittävyyssarviointi pohjautuu samoihin tekijöihin kuin yleisten teiden hoidon luokitus.

Edellä mainittujen merkittävyystekijöiden reittikohtainen pisteitys tehtiin työssä kehitettyjen mallien avulla. Käytetyissä malleissa pisteitys tehtiin murtoviivojen avulla. Koska määrät ovat kaikissa tekijöissä verraten pieniä, malleissa murtoviiva on jyrkin pienillä määrillä. Tällä tavalla pyrittiin saaman eroja pisteityksessä eri reittien välille.



Kuva 3: Reitin verkollisen ja liikenteellisen merkityksen pisteet



Kuva 4: Reitin painotettujen matkustaja- ja ajoneuvomäärien pisteet

## 9 EHDOTUS YHTEYSALUSLIIKENNEREITTIIEN PALVELUTASOLUOKIKSI

### 9.1 Reittien luokituspisteet

Tässä selvitystyössä oli lähtökohtana hallitusohjelman mukaisesti yhteysalusliikenteen nykyisen palvelutason ylläpitäminen. Nykyinen palvelutaso näyttää vastaavan asiakkaiden tarpeita, koska asiakastyytyväisyystutkimuksen ja saaristolaisten kuulemisten mukaan reittien käyttäjät olivat yleisesti tyytyväisiä nykyiseen palvelutasoon. Työssä kehitettiin yhteisesti hyväksytty pisteytysjärjestelmä palvelutasoluokituksen perustaksi., jossa kohdassa 8.2. selostetulla tavalla otettiin huomioon reitin verkollinen ja liikenteellinen merkitys sekä reitin painotetut matkustaja- ja ajoneuvomäärät. Eri palvelutasoluokkien pistemääräraajat pyrittiin määrittämään niin, että niiden antama reittien sijoitus eri palvelutasoluokkiin vastaisi yleisellä tasolla reittien nykyistä palvelutasoa. Tämän mukaisesti pistemäärärajoiksi tulivat seuraavat pistemäärät:

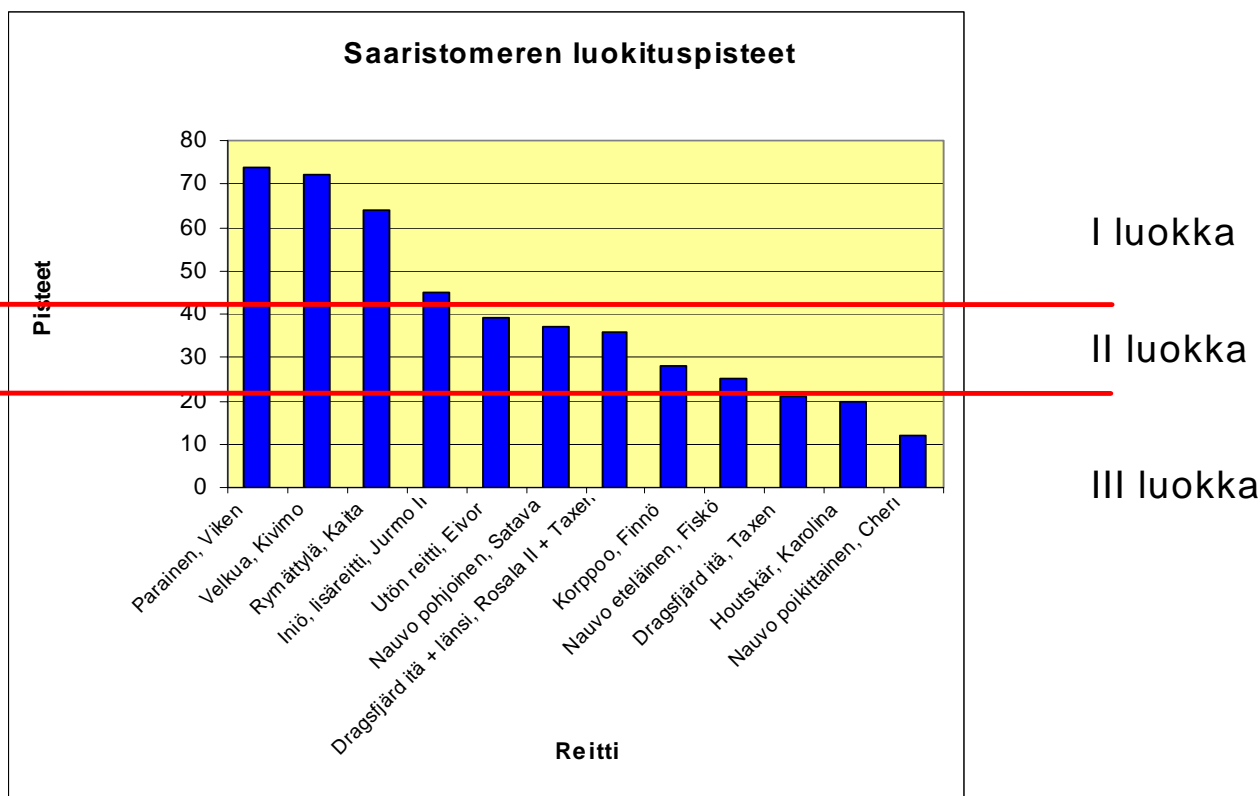
- I luokka > 42 pistettä
- II luokka 23-42 pistettä
- III Luokka < 23 pistettä

IV luokalle ei määritetty pistemäärärajoja, koska niiden liikennetarve ja liikenteen kysyntä aiheutuu pääasiassa matkailuliikenteen tarpeista.

#### 9.1.1 Saaristomeren reittien luokituspisteet

Tällä tavalla muodostetussa luokituksessa Saaristomeren reitit saivat seuraavan kuvan mukaiset luokituspisteet.





Kuva 5: Saaristomeren reittien luokituspisteet

Näiden luokitusperusteiden mukaisesti Saaristomeren reitit sijoittuvat eri palvelutasoluokkiin seuraavan taulukon mukaisesti:

### I luokka

Pisteet > 42

- Paraisten reitti, Viken, 74 pistettä
- Velkuan reitti, Kivimo 72 pistettä
- Rymättylän reitti, Kaita, 64 pistettä
- Iniön lisäreitti, Jurmo II, 45 pistettä

### II luokka

Pisteet 23-42

- Utön reitti, Eivor, 39 pistettä
- Nauvo pohjoinen, Satava, 37 pistettä
- Dragsfjärd, itä + länsi Rosala II, 36 pistettä
- Korppoo, Finnö, 28 pistettä
- Nauvo eteläinen, Fiskö, 25 pistettä

### III luokka

Pisteet < 23

- Dragsfjärd itä, Taxen, 21 pistettä
- Houtskär, Karolina, 20 pistettä
- Nauvo poikittainen, Cheri, 12 pistettä

### IV luokka

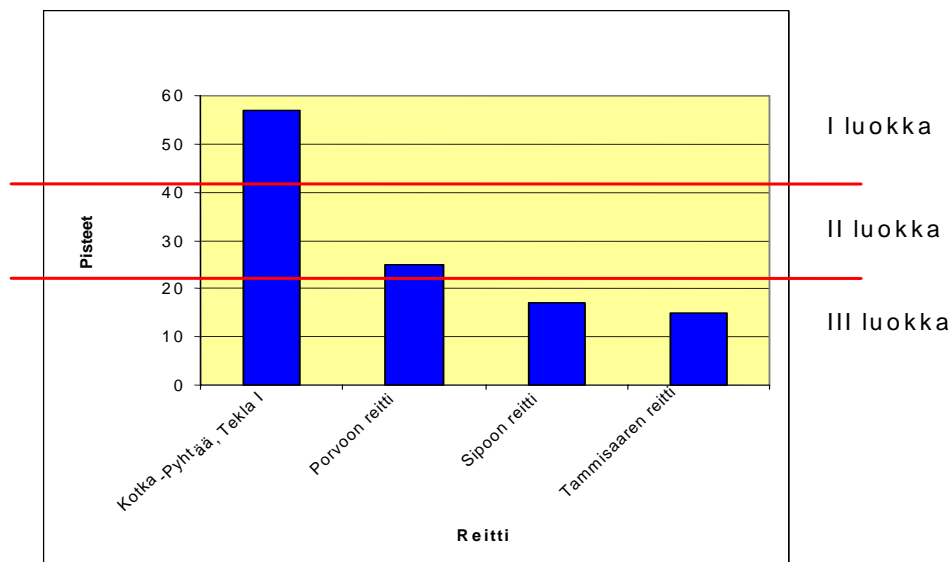
- Rengastiet

Taulukko 3: Saaristomeren reittien sijoittuminen eri palvelutasoluokkiin.

### 9.1.2 Suomenlahden reittien luokituspisteet

Suomenlahden reittien pisteitys oli edellä esitettyjen pisteityserusteiden mukaan seuraavaa:

Suomenlahden reittien yhteispisteet



Kuva 6: Suomenlahden reittien pistemäärät

#### I luokka

##### Pisteet > 42

- Kotka-Pyhtää, Tekla I 57 pistettä

#### II luokka

##### Pisteet 23-42

- Porvoon reitti 25 pistettä

#### III luokka

##### Pisteet < 23

- Sipoon reitti 17 pistettä
- Tammisaaren reitti 15 pistettä

Taulukko 4: Suomenlahden reittien sijoittuminen eri palvelutasoluokkiin

## 9.2 Reittien luokituksen ja asiakastyytyväisyyden vertailu

Edellä kohdassa 5.2 on tarkasteltu saaristoliikenteen asiakastyytyväisyyttä tehtyjen asiakastyytyväisyystutkimusten (Taloustutkimus Oy, ”Merenkululaitos, Asiakastyytyväisyys saariston yhteysaluksilla 2008”) ja saaristolaisten kuulemisten perusteella. Seuraavassa on vertailtu

nyt tehdyn luokituksen ja asiakastyytyväisyyden tuloksia. Oletuksena vertailussa on, että, jos reitin nykyinen palvelutaso on huonompi kuin luokitus edellyttäisi, se näkyy asiakastyytyväisyydessä tyytymättömyytenä nykyiseen palvelutasoon.

### 9.2.1 Saaristomeren reitit

Saaristomeren reiteissä kolme reittiä: Paraisten (Viken), Velkuan (Kivimo) ja Rymättylän (Kaita) reitit saavat selkeästi suurimmat pistemäärät ja ovat palvelutasoluokassa 1. Iniön lisäreitti (Jurmo II) on I ja II palvelutasoluokkien rajalla mutta sijoittuu kuitenkin luokkaan I. Näiden reittien palvelutaso vastaa nykyisellään palvelutasoluokkaa I.

Asiakastyytyväisyystutkimuksen mukaan asiakkaat olivat tyytyväisiä Paraisten ja Rymättylän reittien palvelutasoon, mutta Velkuan reitin ja Iniön lisäreitin palvelutasoon oli yli 20 % vastaajista tyytymättömiä. Velkuan reitin osalta 38 % oli tyytymättömiä aikatauluihin, 17 % tiedottamiseen ja 29 % oli sitä mieltä, että toiminta on muuttunut huonompaan suuntaan. Iniön reitin osalta 34 % vastaajista oli tyytymättömiä aikatauluihin, 25 % tiedottamiseen ja 42 % oli sitä mieltä, että toiminta on muuttunut huonompaan suuntaan. Iniön reittialueelle kaivattiin lisävuoroja erityisesti lauantaille. Velkuan ja Iniön reittien osalta tulos vaatisi tarkempaa analysointia.

II-palvelutasoluokassa olevien Utön (Eivor) reitin, Nauvon pohjoisen reitin (Satava), Dragsfjärdin itä + länsi (Rosala II) reitin, Korppoon reitin (Finnö) ja Nauvon eteläisen reitin (Fiskö) palvelutasoon oltiin asiakastyytyväisyystutkimuksessa jokseenkin tyytyväisiä. Eniten tyytymättömiä (15 %) oli Nauvon pohjoisella reitillä. Nauvon pohjoisen reitin osalta 29 % oli tyytymättömiä aikatauluihin ja 25 % tiedottamiseen. Nauvon eteläinen reitti (25 pistettä) ja Korppoon reitti (28 pistettä) olivat lähellä II-luokan alarajaa, ja näiden reittien palvelutasoon oltiin tässä palvelutasoluokassa kaikkein tyytyväisimpiä. Näillä reiteillä onkin kysymyksenä, onko nykyinen palvelutaso liikennetarpeeseen nähden jo liian korkea.

III-palvelutasoluokassa olevien Dragsfjärdin itäisen reitin (Taxen) ja Nauvon poikittaisen reitin (Cheri) palvelutasoon oltiin tyytyväisiä. Sen sijaan Houtskärin reitin (Karolina) palvelutasoon tyytymättömiä oli 38 %, vaikka reitti palvelutasoluokituksessa kuuluu selvästi luokkaan III ja sen nykyinen palvelutaso vastaa tämän luokan vaatimuksia. Tähän voinee olla selityksenä, että kyselyyn vastaajia tämän reitin osalta oli vain 8 ja niistä oli 6 mökkiläistä. Mökkiläisten palveluodotukset ovat yleensä korkeammat kuin vakinaisesti asuvien odotukset. Kaikkein tyytyväisimpiä olivat Nauvon poikittaisen reitin (Cheri) asiakkaat, joissa ei ollut yhtään tyytymätöntä. Reitti sai luokituksessa kaikkein alhaisimman pistemäärän 12.

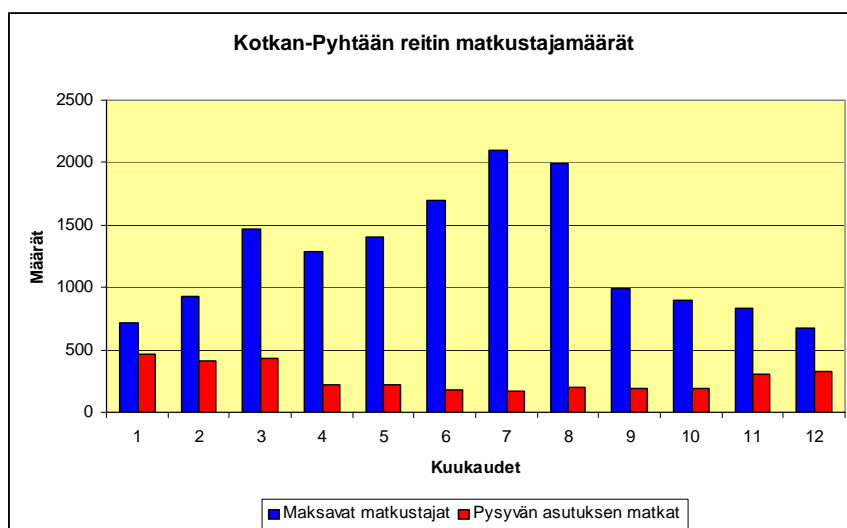
IV-palvelutasoluokan (rengastiet) reiteistä Suuri Rengastie (Antonia) saisi luokituksessa 65 pistettä ja Pieni Rengastie (Linta) 27 pistettä. Näiden reittien palvelutarve aiheutuu pääosin matkailuliikenteestä ja niitä liikennöidään vain kesäaikaan. Asiakastyytyväisyystutkimuksessa Ison rengastien aikatauluihin ja tiedottamiseen tyytymättömiä oli 28 %. Pienen Rengastien osalta aikatauluihin tyytymättömiä oli 43 % ja tiedottamiseen 14 %. Näiden reittien liikenteen muuttamista ympärivuotiseksi ja reittien muuttamista maantieyhteyksiksi on perusteltu varsinkin kuntauudistuksen aiheuttamilla uusilla liikennetarpeilla.

### 9.2.2 Suomenlahden reitit

Suomenlahden reiteistä I-palvelutasoluokkaan sijoittuu vain Kotkan – Pyhtään reitti (Tekla I & Tekla III) selvästi 57 pisteellä. Sen nykyinen palvelutaso ei vastaa I-luokan palvelutasoa. Sen palvelutasoon kokonaisuutena oli tyytymättömiä 28 %. Suurinta tyytymättömyyttä aiheuttivat reitin aikataulut, joihin tyytymättömiä oli 51 %. Vastaaajia tämän reitin palvelutasoon tutkimuksessa oli 74, joten tulosta voidaan pitää tilastollisesti luotettavana.

Kotkan - Pyhtään reitti palvelee pääosin mökkiläisten ja matkailijoiden tarpeita. Pääosa liikenteestä on maksavia matkustajia: 14986 vuonna 2007. Pysyvän asutuksen matkustajia oli vain 3317. Maksavien matkustajien liikenne painottuu kesäaikaan, kun taas pysyvän asutuksen matkat vähenevät kesällä alla olevan kuvan mukaisesti. Jos tämän reitin palvelutaso nostetaan luokkaan I, se merkitsisi vuorojen lisäämistä reitille ennen muuta kesäaikaan.

Kuutsalon saaren osalta toivottiin vuorotiheyden nostamista sellaiseksi, että saaresta voisi käydä arkisin työssä mantereella (Kotkassa) ja että saataisiin vuorot myös lauantaiksi.



Kuva 7: Kotkan- Pyhtään reitin matkustajamäärät kuukausittain

II-luokkaan sijoittuu Porvoon reitti (Pörtö & Ludde) 25 pisteellä. Sen nykyinen palvelutaso vastaa luokkaa II ja sen palvelutasoon asiakastyytyväisyystutkimuksessa ei ollut yhtään tyytymätöntä.

III-luokkaan sijoittuvat Sipoon reitti (Sibbe & Gundel) 17 pisteellä ja Tammisaaren reitti (Johanna) 15 pisteellä. Näiden reittien palvelutaso vastaa palvelutasoluokkaa III. Näiden reittien asiakastyytyväisyyteen ei suoritettua nettikyselyssä saatu vastauksia.

## 10 EHDOTUS MAKSUTTOMASTA YHTEYSALUSLIIKENTEESTÄ

Nyt voimassa olevan kaksoisjärjestelmän mukaan Merenkululaitoksen järjestämät yhteysalusliikenteen matkat ovat maksuttomia pysyväälle asutukselle mutta muulle liikenteelle mak-

sullisia. Tiehallinnon lauttaliikenteessä matkat ovat kaikille maksuttomia. Maksullisuuden on todettu haittaavan erityisesti saaristolle yhä tärkeämmäksi muodostuvan matkailuelinkeinon kehittämistä. Kun yhteiskunta hoitaa saaristoalueen liikennettä sekä maantielautoilla että yhteysaluksilla, tulisi näissä myös maksuperusteiden olla yhdenmukaiset. Nykyisillä lauttaväleillä ja yhteysalusreiteillä olevat lautat ja yhteysalukset ovat toistensa kaltaisia eivätkä asiakkaat aina tiedä, onko matka maksullinen vai maksuton. Tällaisen kaksoisjärjestelmän on sanottu myös olevan ristiriidassa perustuslain kanssa.

### 10.1 Yhteysalusliikenteen palvelujen kustannusvastaavuus

Yhteysalusliikenteen kustannukset ovat olleet vuositasolla noin 9,5 miljoona euroa ja tulot 850 000 – 950 000 euroa. Tulot vähenivät vuonna 2007 edellisvuodesta 61 %, mikä johtui yhteysalusten Auran ja Auroran reittien muuttumisesta maantielauttaväyliksi ja siirtymisestä Tiehallinnolle vuoden 2007 alusta lähtien. Tämän johdosta myös kustannukset vähenivät noin miljoonalla eurolla. Muutoksen vuoksi myös yhteysalusliikenteen matkustajamäärässä oli suuri alenema, yli 300 000:sta matkustajasta 120 000 matkustajaan. Tämä taas vaikutti lisäävästi kustannuksiin/matkustaja, jotka nousivat noin 30 eurosta 70 euroon. Kustannusvastaavuus laski muutoksen johdosta yli 10 %:sta 4,5 %:iin. Kustannusvastaavuus on joka tapauksessa aina varsin alhainen, koska palvelu on ilmaista saariston vakituksille asukkaille. Alla olevassa taulukossa on tarkemmat numerotiedot yllä esitetystä asioista vuosilta 2004-2007 (*Merenkululaitoksen vuosikertomus vuodelta 2007*)

	2004	2005	2006	2007
<b>Tuotot (1000 €)</b>	845	949	972	374
<b>Menot (1000 €)</b>	9668	9314	9400	8294
<b>Matkustajamäärä</b>	318 246	309 328	311089	120 056
<b>€/matkustaja</b>	31	30	31	70
<b>Kustannusvastaavuus</b>	8,5 %	10,1 %	10,3 %	4,5 %

*Taulukko 5: Yhteysalusliikenteen kustannusvastaavuuden kehitys*

On arvioitu, että yhteysalusliikenteen maksujen perinnän, maksutulojen tuloutuksen ja hallinnollisen käsittelyn kustannukset ovat samaa suuruusluokkaa kuin maksutulot.

Edellä esitettyjen syiden takia työryhmä ehdottaa, että yhteysalusliikenteessä siirrytään kaikille asiakkaille maksuttomaan liikenteeseen.

## 11 YHTEYSALUSLIIKENTEEN KILPAILUTTAMINEN

Maantielauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen kilpailulle avaamista ja sen keinoja on käsitelty aiemmassa liikenne- ja viestintäministeriön raportissa (*Yhteysalus- ja maantieliikenteen kilpailuttaminen (LVM 24/2007)*). Tässä selvitystyössä on työryhmän toimeksiannon mukaisesti täsmennetty mainitussa raportissa esitettyjä kilpailun avaamisen ja palvelun hankinnan menettelytapoja yhteysalusliikenteen hankintamenettelyjen kehittämiseksi ja kilpailuttamiseksi.

### 11.1 Aikarahtauksesta palvelusopimukseen

Merenkulkualalla on käytössä perinteiset rahtaussopimukset. Käytössä muun muassa seuraavanlaisia rahtaussopimuksia

- Matkarahtaus (Voyage Charter)
- Aikarahtaus (Time Charter)
- Aluksen vuokraus (Bareboat Charter)
- Rahtausurakka (Contract of Affreightment)

Yhteysalusliikenteessä on käytetty perinteistä aikarahtaussopimusta. Aikarahtaussopimusmallissa on seuraavia peruspiirteitä:

- Aikarahtaussopimusmallissa rahtaja vuokraa aluksen määrätyksi aikajaksoksi tai edestakaiseksi merimatkaksi tai satunnaisesti yhdensuuntaiseksi merimatkaksi.
- Vuokraaja (tilaaja) maksaa aluksen vuokran aluksen omistajalle, mutta hankkii itse ja maksaa laivan poltto- ja voiteluaineet.

Lauttaliikenteen palvelujen hankinnassa Tiehallinto on käyttänyt kokonaispalvelusopimusmallia. Palvelusopimusmalli poikkeaa rahtaussopimusmalleista. Palvelusopimuksissa tilaaja ostaa palvelua ja määrittelee tarjouspyynnössä palvelun laatutasovaatimukset eli palvelun toimivuutta koskevat vaatimukset. Palvelun tuottajan tehtävänä on itse suunnitella ja toteuttaa palvelutuotanto. Maksuperusteina on yleensä kokonaismaksuperuste tai yhdistelmä kokonaismaksusta ja suoritepohjaisesta maksusta. On myös pyritty kehittämään erilaisia kannustavia maksuperusteita.

Palvelusopimuksessa on seuraavia peruspiirteitä:

- Palvelusopimusmallissa hankitaan palvelua.
- Tilaajan ja toimittajan roolit ovat selkeät.
- Palvelusopimuksen tarjouspyynnössä kerrotaan, millaista palvelua halutaan lopputuloksena, ei keinoja, joilla lopputulokseen tulee päästä.
- Tilaajan on tiedettävä, mitä hän haluaa palvelun lopputuloksena.
- Tilaaja keskittyy tarjouspyynnössä ja laadun varmistamisessa toiminnallisiin määrittelyksiin (toimivuusvaatimuksiin) ja varmistaa, että palvelun tekniset määrittelyt jättävät tilaa palvelun kehittämiselle lopputuoteasiakkaan näkökulmasta. Kuitenkin reitin yhteysalusliikenteessä tarvittavan kaluston tekniset, turvallisuus- ja esteettömyysvaatimukset tulee tilaajan itse määrittellä tarjouspyyntöasiakirjoissa.
- Palvelusopimusmalli vaatii tilaajilta tarjouspyyntövaiheessa tavanomaista hankintaa enemmän panostusta, koska palvelusopimusmalleista ei ole vielä laajaa kokemusta. Sekä tarjouspyyntövaiheessa että sopimusten laadinnassa tarvitaan tilaajalta vankkaa uudenlaista osaamista.
- Riskien jaossa perinteisesti tilaajan hallitsemissa riskeissä on siirretty hallitusti palveluntuottajalle

Kun lauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen hankinnassa tulisi käyttää mahdollisimman samankaltaisia hankintamenettelyjä, tulisi yhteysalusliikenteen kilpailuttamiseen kehittää lautta-

liikenteen esimerkkien pohjalta uusi palvelusopimusmalli ja testata sen käyttökelpoisuutta ensimmäisissä kilpailutuksissa.

## 11.2 Kilpailutuksen järjestely

### 11.2.1 Aiemmat kilpailutukset

Merenkululaitos on avannut yhteysalusliikennettä kilpailuun jo useana vuotena. Kilpailutuksen seurauksena yhteysalusliikenteen palveluja hoitaa tällä hetkellä Saaristomerellä kuusi palveluntuottajaa seuraavasti:

- Finstaship:
  - Rosala II - aluksella Hiittisten reittialueella,
  - Jurmo II - aluksella Iniön lisäreitillä,
  - Finnö - aluksella Korppoon reittialueella,
  - Fiskö - aluksella Nauvon eteläisellä reittialueella,
  - Viken - aluksella Paraisten reittialueella,
  - Kaita - aluksella Rymättylän reittialueella ja
  - Kivimo - aluksella Velkuan reittialueella.
- JS Ferryway:
  - Karolina ja Linta - aluksilla Houtskärin reittialueella ja Pienellä Rengastiellä ja
  - Satava aluksella Nauvon pohjoisella reittialueella.
- Jan-Erik Holmström, Taxen aluksella Hiittisten reittialueella avovesikautena.
- Transportservice Oy Sjövägen Ab, Cheri aluksella Nauvon eteläisellä reittialueella.
- Oy Skärgårdens Sjötransport Ab, Janet-aluksella Saaristomeren raskaskuljetukset.
- Rosita Oy, Eivor aluksella Utön reittialueella.

Lisäksi Finstashipin Antonia alus on avustettavassa liikenteessä Isolla Rengastiellä.

Suomenlahden avustettavassa liikenteessä on viisi palveluntuottajaa seuraavasti:

- Suomenlahden Yhteysliikenne Oy, Tekla I - aluksella Kotkan – Pyhtään reitillä,
- Pörtö – Bodo Trafik Ab, Pörtö, Ludde, Matilda ja Finnö - aluksilla Porvoon reitillä,
- Trafikidkare Pehr-Gustav Strand, Gundel ja Sibbe - aluksilla Sipoon reitillä,
- Såldö Fiskebod Kb, Johanna - aluksella Tammisaaren reitillä ja
- Ekenäs Skärgårds Trans-Service Ab Sandnäsudd - aluksella Tammisaaren raskaskuljetuksissa.

Yhteysalusliikenteen sopimusten palvelutaso perustuu tilaajan kilpailutusasiakirjoissa määrittelemään aikatauluun ja alukselle ja sen miehitykselle asetettuihin minimivaatimuksiin (esim. aluksen nopeus, jäissäkulkuominaisuudet, miehistön kielitaito). Lopullinen palvelutaso riippuu kilpailutuksen lopputuloksesta ja tilaajan sopimusaikana tekemistä mahdollisista reitti- ja aikataulumuutoksista. Liikenne on aikataulutettua ja palvelutaso sopeutetaan kysyntään, joka

vaihtelee huomattavasti eri reittialueilla. Osa aluksista soveltuu vain avovesiliikenteeseen, joten talvisin käytetään myös ilmatyynyaluksia. Aikarahtauksessa toimittaja vastaa alusten merikelpoisuudesta.

Kilpailuttamisessa on noudatettu ns. avointa menettelyä. Hankintojen sopimusaika on ollut 2 - 6 vuotta ja sopimukseen on lisäksi sisällytetty 2 - 3 vuoden optiojaksot. Tarjouskilpailuihin on osallistunut yhdestä kolmeen varustamo.

### 11.3 Seuraavat kilpailuttamiset

Lautta- ja yhteysalusliikenteen kilpailuttamista käsitellyt LVM:n työryhmä (*Yhteysalus- ja maantieliikenteen kilpailuttaminen (LVM 24/2007)*) ehdotti yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen avaamista kilpailulle pääsääntöisesti kokonaispalveluna, jossa palvelun tuottaja vastaa tilaajan määrittämän palvelutason tuottamisen lisäksi operoinnissa tarvittavan kaluston hankinnasta sekä ylläpidosta. Kaluston uusimiseksi tietyille reiteille hyväksyttäisiin ehdotuksen mukaan tarjouksissa vain uusi kalusto. Työryhmä katsoi, että markkinoiden synnyttämiseen tarvitaan arviolta 5-10 vuoden siirtymäaika. Siirtymäkauden malleissa oli tarkoitus pienentää yrittäjien pääomariskejä tuomalla alalle tulevien yritysten käyttöön myös vuokrattavia lauttoja ja aluksia. Osa näistä olisi Destia Oy:n ja Finstashipin nykyistä kalustoa ja osa on tilaajan hankkimaa uutta kalustoa.

Kyseinen työryhmä kiinnitti huomiota raportissaan myös siihen, että liikenteeseen ei saa tulla merkittäviä liikennekatkoksia palvelun tarjoajan mahdollisesti vaihtuessa tai liikennöinnin jatkamisen edellyttäessä varakaluston käyttöä. Uuden kaluston hankinnalla mahdollistettaisiin myös riittävän varakaluston aikaansaaminen. Tarvittaessa vuokraamista myös muille palvelutuottajille voitaisiin edellyttää uusissa sopimuksissa. Nykyisellään varakalustoa ei ole saatavissa riittävästi alus- tai konerikkojen sattuessa.

Uuden kaluston hankkiminen merkitsee käytännössä palveluhintojen nousua, kun uuden kaluston pääomakustannukset joudutaan sisällyttämään palveluhintoihin. Nykyisellään kalusto on vanhaa ja suurin osa niiden pääomakustannuksista on poistettu eikä ole siten mukana palveluhinnoissa.

#### 11.3.1 Sopimusmalli ja sopimuskaudet

Lautta- ja yhteysalusliikenteen kilpailuttamista koskevassa raportissa esitetään käytettäväksi kolmea erilaista hankintamallia. **Kokonaispalvelumallissa**, joka olisi tavoitetilan perusratkaisu, palvelun tuottaminen olisi tarjoajan omistamalla kalustolla. Siinä esitetään sopimusajaksi 10–15 vuotta.

**Kehittämisorakkeimallissa**, joka olisi vain siirtymäajan alussa käytettävä malli, tilaaja hankkisi aluksen ja kilpailutettaisiin kalusto-omaisuuden hallinnan asiantuntijapalvelut. Operointi kilpailutettaisiin 5-10 vuoden sopimuksina. Urakoitsija tai tilaaja kilpailuttaisi erikseen alusten ylläpidon 5-10 vuoden sopimuksina.

**Nykykalustoa hyödyntävässä mallissa** liikelaitosten kalustoa vuokrattaisiin myös uusille yrityksille. Kohteiden operointi kilpailutettaisiin pieninä ryhminä tai yksittäin. Sopimusaika olisi 3-5 vuotta.



Työryhmän esityksen pohjalta ei ole tehty päätöksiä, millä tavalla kilpailutus tulitaisiin hoitamaan. Työryhmän työn valmistuttua Tieliikelaitos on yhtiöitetty (Destia Oy) ja Finstashipin yhtiöittäminen on valmisteltavana. Valtionyhtiöiden velvoittaminen oman kaluston vuokraamiseen saattaa olla vaikeaa.

Yhteysalusliikennepalvelujen hankinnassa tulisi kysymykseen ensimmäinen vaihtoehto eli kokonaispalvelumallin käyttö. Siinä määrätyille reiteille voitaisiin vaatia uuden aluksen hankinta. Tässä mallissa sopimuskausi olisi 10 -15 vuotta.

### 11.3.2 Uusien sopimusten maksumekanismit ja maksuperusteet

Yhteysalusliikenteen hoitoa koskevissa sopimuksissa siirryttäisiin asteittain kohti kokonaismaksuperusteita. Sopimuksen lähtökohtana voisi olla kiinteä vuotuinen kokonaishinta ja sen lisäksi muuttuva hintaosaa. Muuttuvan hintaosan tarkoituksena olisi pienentää molempien sopimusosapuolien hintariskejä ja saada sopimuksen hintaosio läpinäkyvämmäksi. Se lähestyisi myös Open Books-menettelyn avointa hintamenettelyä. Varsinkin avustettavissa kohteissa, jos avustusmallia käytetään myös tulevaisuudessa, tulisi käyttää Open Books-menettelyyn verrattavaa menettelytapaa, jolla varmistettaisiin, ettei sopimuksella synny ylikompensaatiota ja sitä kautta kiellettyä valtionapua. Sama menettely tulisi kysymykseen myös silloin, jos kilpailua ei joillakin reiteillä saada aikaan ja joudutaan palvelun suorahankintaneuvotteluihin.

Yhteysalusliikenteen sopimusten ja maksuperusteiden kehittämisessä tulisi ottaa huomioon palveluntuottajan operatiivisessa toiminnassaan tarvitsemat vapausasteet ja maksuperusteiden kannustavuus toiminnan kehittämiseen ja hyvän palvelutason ylläpitämiseen. Saaristolaiisten kuulemisessa ja asiakastyytyväisyystutkimuksessa on tullut esille tarve suurempaan joustavuuteen aikataulujen ja reittien suunnittelussa ja nopeisiin paikallisten tarpeiden edellyttämiin muutoksiin, mikä tulisi ottaa huomioon palveluntuottajan toiminnan vapausasteissa.

Sopimuksen muuttuvassa hintaosiossa voitaisiin ottaa huomioon esimerkiksi seuraavia tekijöitä:

- Kutsupohjalta tapahtuvan liikenteen aiheuttamat lisäkustannusten maksut tarjouksessa esitetyn ja sopimuksessa määritellyn hinnan mukaisesti.
- Kiinteän maksuosan työsuorituksen sitominen tähän tarkoitukseen sopiviin indekseihin, esimerkiksi kuluttajahintaindeksiin.
- Ilmastollisten olosuhteiden huomioonottaminen suhteessa keskimääräisiin olosuhteisiin. Jääolosuhteissa ajaminen on kalliimpaa kuin avovedessä ajaminen. Tähän voitaisiin kehittää yhdessä palveluntuottajien kanssa yhteisesti hyväksytty korjauskerroin.
- Polttoaineen markkinahinnan muutokset ja taso eri kuukausina. Esimerkkinä maantieläntäliikenteessä käytetty menettely, jossa käytetään sopimushintana Öljy- ja kaasualan keskusliiton ennen tarjouksen jättämistä julkaiseman kuluttajahintaseurannan kevyen polttoöljyn arvonlisäverotonta yksikköhintaa ja vertailuhintana kunkin tarkastelukuukauden vastaavaa arvonlisäverotonta yksikköhintaa.
- Maksuperusteissa pyrittäisiin siirtymään asteittain kannustaviin maksuperusteisiin. Esimerkiksi hyvän reittikohtaisen asiakaspalautteen pohjalta maksettava bonus voisi olla yksi kannuste hyvään palveluun.

### 11.3.3 Hankintamenettely ja tarjousten valintaperusteet

Yhteysalusliikenteen kilpailuttamisessa voitaisiin käyttää rajoitettua menettelyä tai neuvottelumenettelyä. Joka tapauksessa tulisi hankintamenettelyjen kehittämisessä ennen uusia kilpailuttamisvaiheita tehdä yhteistyötä nykyisten ja mahdollisten uusien palveluntuottajien kanssa, jotta saataisiin kehitetyksi sellaiset kilpailuttamis- ja sopimusmallit, jotka mahdollistaisivat markkinoiden syntymisen ja toimimisen. Kehitettyjä malleja rakenteita tulisi testata pienimuotoisesti ennen kuin ne otetaan laajempaan käyttöön.

Tarjousten arvioinnissa voitaisiin käyttää hankintalain mukaista kokonaistaloudellisuuden edullisuusperiaatetta. Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta, vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintalain mukaisesti hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa (*Hankintalaki 348/30.3.2007*).

### 11.3.4 Riskien jako ja riskien hallinta

Palvelusopimusten riskien jaossa on perinteisesti tilaajan hallitsemissa riskejä pyritty siirtämään hallitusti palveluntuottajalle. Riskien jaossa on tärkeää, ettei palveluntuottajalle siirretä sopimuksessa epämääräisiä ja vaikeasti hallittavia riskejä. Tämän takia tarjouspyynnön valmistelu palvelusopimusmallissa vaatii huomattavasti enemmän työtä kuin normaalissa työsuoritusten ostossa.

Palveluntuottajalle siirrettäviä riskejä tulee pienentää myös maksuperusteisiin sisältyvällä muuttuvalla hintaosalla, joilla varaudutaan sellaisiin riskeihin, joihin palveluntuottajalla itsellään ei ole vaikutusmahdollisuuksia. Lisäksi palvelumaksu tulee lauttaliikennesopimusten mallien mukaisesti sitoa indekseihin, joilla helpotetaan palveluntuottajan tarjouksen hinnoittelua ja estetään liian suuret riskihinnoittelut tarjouksessa.

### 11.3.5 Palvelun laadunhallinta

Palvelusopimusmallissa palvelutason tuottamisessa ja varmistamisessa peruseriaatteena on, että palveluntuottaja vastaa laatuvastuuperiaatteella sopimuksessa määritellyn palvelutason tuottamisesta ja raportoi sen saavuttamisesta ja myös laatupoikkeamista tilaajalle. Yhteysalusliikennepalveluissa palvelutason varmistamisessa periaatteet voisivat olla seuraavat:

Palveluntuottaja vastaa:

- palvelutason tuottamisesta laatuvastuuperiaatteella tekniset vaatimukset täyttävällä aluskalustolla,
- tuotetun palvelutason raportoisesta tilaajalle sopimuksessa kuvatun menettelyn mukaisesti saavutetusta laadusta ja laatupoikkeamista,
- että sillä on sopimuskohtainen laatusuunnitelma ja vaativimmissa kohteissa sovitussa aikataulussa hyväksytty laatujärjestelmä ja
- että sen toiminta on laatujärjestelmän ja laatusuunnitelman mukaista.

Tilaajan tehtävänä on laadun varmistuksessa:

- muuntaa palvelutasoluokituksen mukaiset palvelutasovaatimukset sopimuksen palvelutaso- ja laatuvaatimuksiksi,

- kuvata tarjouspyynnössä reitin yhteysalusliikenteessä tarvittavan kaluston tekniset, turvallisuus- ja esteettömyysvaatimukset,
- edellyttää palveluntuottajalta alkuvaiheessa sen hyväksymää palvelun tuottamisen laatusuunnitelma, jonka tilaaja auditoidisi. Myöhemmässä vaiheessa vaativissa koh-teissa olisi vaatimuksena hyväksytyt laatujärjestelmä ja
- varmistaa auditoinnin lisäksi pistokoetarkastuksin, että sovittu palvelutaso ja laatu saadaan aikaan.

### 11.3.6 Sopimusten sisällön muutosmahdollisuudet sopimuskautena

Sopimukseen tulee rakentaa joustavat mahdollisuudet sopimuksen muuttamiseen kesken sopimuskauden. Kesken pitkäkestoista sopimuskautta voivat esimerkiksi palvelutasovaatimukset muuttua. Toimintaympäristössä, ympäristötekijöissä tai uusissa teknologioissa voi tapahtua sellaisia muutoksia, jotka aiheuttavat tarpeita sopimuksen tarkistamiseen. Toinen mahdollisuus on lyhentää perussopimuskautta optiojärjestelyllä. Optiojärjestelyn käyttö kuitenkin tuo palveluntuottajalle lisäriskejä siinä tapauksessa, että tarjouspyynnössä on edellytetty uuden aluksen hankkiminen reitille.

## 12 TILAAJATOIMINTOJEN YHDISTÄMINEN

Lautta- ja yhteysalusliikenteen kilpailuttamista käsitellyt työryhmä esitti, että tavoitetilanteessa toteutetaan yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen sekä laiturien ja rantalaitteiden kunnossapidon tilaajatoimintojen yhdistäminen. Perusteluiksi esitettiin seuraavia näkökohtia:

- Kummallakin tilaajalla Tiehallinnolla ja Merenkulkulaitoksella on tarkoitus saada uusituksi palveluntuottajien vanha kalusto.
- Uuden kaluston rakentajat (suunnittelijat ja telakat) ovat kummallekin taholle samoja.
- Alusten rakentamisen kysynnän tasaaminen yhteisellä hankintaohjelmalla on välttämätöntä.
- Kaluston ylläpitoa tekevät yrittäjät (telakat) ovat kummankin tilaajan kaluston suhteen samat.
- Nykyisin hankinnoissa käytettävät valintakriteerit (hinta/laatu asiakastytyvyisyys/ympäristö/jne.) eroavat tilaajien välillä, mutta ne tulisi yhtenäistää.

Lautta- ja yhteysalusliikenteen kilpailuttamista käsitellyt työryhmä ehdotti tilaajatoimintojen yhdistämistä asteittain niin, että ensi vaiheessa sovitetaan yhteen yhteysalus- ja maantielautta-palveluiden kilpailuttamisohjelmat ja vertaillaan käytössä olevia hankintamalleja. Seuraavissa vaiheissa työryhmä ehdotti yhtenäistettäväksi palveluiden hankintamallit (kokonaispalvelu) sekä hankintamenettelyt.

Työryhmän selvityksen jälkeen on käynnistynyt aluehallinnon uudistamishanke (ALKU) sekä LVM:n alaisten virastojen uudelleenorganisointityö. Saaristoliikenteen tilaajatoiminnot tullaan keskittämään Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY). Uuden viraston on tarkoitus aloittaa toimintansa vuoden 2010 alussa. Viraston organisaation valmistelun yhteydessä tilaajatoimintojen tarkempi organisointi tulee selvitetäväksi. Kuitenkin jo sitä ennen tulisi Tiehallinnon ja Merenkulkulaitoksen yhteistyönä lähteä valmistelemaan yhteisiä hankintamenettelyjä. Virastojen yhteistyönä tapahtuva valmistelutyö voitaisiin käynnistää seuraavasti:

- Käydään läpi maantielauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen käytössä olevat hankintamallit, niiden erot ja yhteneväisyydet tarkemmalla tasolla.
- Yhtenäistetään hankintamallit mahdollisimman pitkälle ottaen kuitenkin huomioon molempien liikennepalvelujen erityispiirteet.
- Käydään läpi molempien virastojen alustavat maantielauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen kilpailuttamisohjelmat.
- Selvitetään ja päätetään, mille lauttaväleille ja yhteysalusreiteille ensisijaisesti tarvitaan uutta aluskalustoa ja vastaako kaluston hankinnasta näillä lautta- ja yhteysalusväleillä tilaaja vai palvelutuottaja.
- Käynnistetään hankintamenettelyjen kehittämissyhteistyö potentiaalisten palvelutuottajien kanssa: millaisina kokonaisuuksina ja miten pitkillä sopimuksilla liikennepalvelut kilpailutetaan, millaisia hankinta- ja sopimusmalleja, ja maksuperusteita voitaisiin käyttää, jotta luotaisiin edellytyksiä kilpailuun ja toimivien markkinoiden syntymiseen.
- Laaditaan tältä pohjalta maantielauttaliikenteen ja yhteysalusliikenteen yhteinen useampivuotinen kilpailuttamisohjelma. Kilpailuttamisohjelmassa otetaan huomioon aluskannan uusiminen ja telakoiden mahdollisuudet uusien alusten rakentamiseen. Hankitaan ohjelmalle poliittinen hyväksyntä.

Näiden lisäksi tulisi luoda yhteysalusliikenteen palvelujen hankintaan menettelytapa, joka mahdollistaisi toiminnan jatkuvuuden turvaamisen ja pitkäkestoisten sopimusten käyttämisen samalla tavalla kuin käytetään maantieliikenteen palvelujen hankinnassa. Yhteysalusliikenne rahoitetaan tällä hetkellä valtion talousarvion joukkoliikennemomentilta 31.60.64: ”Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen”, joka on kolmivuotinen siirtomääräraha.

Tulevaisuudessa maantielautojen liikennepalvelut, yhteysalusliikenteen palvelut ja Suomenlahden saariston liikennepalvelut hankittaisiin kilpailuttamalla. Työryhmä ehdottaa, että peruspalvelutason mukaisten liikennepalvelujen hankinta rahoitettaisiin perusväylänpidon momentilta tämän raportin kohdan 14 mukaisesti. Uusi käytäntö edellyttäisi muutoksen valtion talousarvion rakenteeseen ja nykyisen avustusasetuksen kumoamisen. Lisäksi budjettiin tulisi saada tienpidon tavoin valtuutus tehdä yhteysalusliikenteen hoitamiseen useampivuotisia sitovia sopimuksia.

## **13 MUUT MAHDOLLISUUDET LIIKENNEPALVELUJEN JÄRJESTÄMISEEN**

### **13.1 Yksityiset veneet**

Tällä hetkellä saaristolaiset käyttävät kesäaikaan omaan liikkumiseensa paljon omia veneitään. Saaristomeren saaristossa mantereelle pääsy edellyttää noin 50 asukkaalle aina oman veneen käyttöä. Omien veneiden käyttö näkyy myös yhteysalusliikenteen pysyvän asutuksen matkojen määrissä, joissa kesäaikana matkojen määrä vähenee. Esimerkiksi Kotkan - Pyhtään reitillä pysyvän asutuksen matkojen määrä on kesällä alle puolet talviajan matkoista (kuva 6).

Tämän selvityksen yhteydessä on tutkittu myös omien veneiden käyttöä kimpakyytimahdollisuutena. Kimpakyytienmahdollisuuksien kehittäminen ei ole kuitenkaan saanut laajempaa kannatusta.

## 14 HANKINTAOSAAMISEN KEHITTÄMINEN

Merenkululaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2009–2012 todetaan hankintaosaamisen kehittämistä muun muassa seuraavaa:

”Sisäisen tuotannon eriyttäminen Merenkululaitoksesta on keskeinen osa merenkulkuhallinnon rakennemuutosta. Se on myös askel, jonka avulla kyetään toteuttamaan kilpailun avaaminen Merenkululaitoksen vielä itse tuottamissa palveluissa. Merenkululaitoksen siirtyminen puhtaaseen tilaaja-viranomaisen rooliin on laitoksen toimintamallin ja osaamisen kannalta erittäin suuri kysymys. Rakennetarkistusten lisäksi tarvitaan runsaasti toimintamallien ja käytäntöjen hiomista. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että toimivat markkinat eivät synny hallinnollisia päätöksiä tekemällä. Tarvitaan mielekkäät lähtökohdat palvelun tarjontaan sekä runsaasti yhteistyötä tilaajan ja tuottajien välillä.”

Merenkululaitoksessa vielä olevien tuotannollisten osien kaupallistaminen aiheuttaa haasteita tilaajaosaamisen kehittämiseen, resursointiin ja organisointiin. Nämä kysymykset tulevat esille parhaillaan selviteltävässä Tiehallinnon, Merenkululaitoksen ja Ratahallintokeskuksen yhdistämisessä. Uuden viraston olisi määrä aloittaa toimintansa vuoden 2010 alussa. Uudessa virastossa yhdistettävien virastojen hankintaosaamisen kehittämismääräykset, resursointi ja organisointi tulisivat käsittelemään osana virastokokonaisuutta.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa korostetaan runsasta yhteistyötä tilaajan ja tuottajien välillä. Myös yhteysalusliikenteen hankintamenettelyjen kehittäminen vaatii yhteistyön vahvistamista.

## 15 TARVITTAVAT SÄÄDÖSMUUTOKSET

Tulevaisuudessa maantielautojen liikennepalvelut, yhteysalusliikenteen palvelut ja Suomenlahden saariston liikennepalvelut hankittaisiin kilpailuttamalla. Peruspalvelutason mukaisten liikennepalvelujen hankinta rahoitettaisiin perusväylänpidon momentilta. Uusi käytäntö edellyttäisi muutoksen valtion talousarvion rakenteeseen ja nykyisen avustusasetuksen kumoamisen. Lisäksi yhteysalusliikenteen maksuja koskeva kohta olisi poistettava maksuasetuksesta.

Budjettirakennetta tulisi muuttaa siten, että valtion talousarvion liikenteen tukemista ja ostopalveluja koskevan luvun 31.30 momentilla 64 nykyisin oleva saariston yhteysaluspalvelujen ostoa ja kehittämistä koskeva määräraha yhdistetään liikenneverkkoa koskevan luvun 31.10 perusväylänpitoa koskevan momentin määrärahaan. Saaristoalueen liikennepalveluja koskeva euromääräinen erä mainitaan väylänpidon momentin selvitysosan menojen erittelyä koskevassa kohdassa.

Säädöstasolla muutos toteutetaan kumoamalla saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annettu valtioneuvoston asetus (371/2001). Myös maksuasetuksesta poistetaan yhteysalusliikenteen maksullisuutta koskevat maininnat. Maksullisuutta koskeva säännös on nykyisin Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1175/2007) 2 §:n 4 kohdassa ja asetuksen liitteessä 4.

Maksuttomaan yhteysalusliikenteeseen siirtyminen vähentäisi valtion tuloja 300 000 – 400 000 euroa vuodessa, mutta vastaavansuuruinen summa säästyisi perintä- ja hallintokustannusten pois jäämisen vuoksi. Muutoksella ei olisi merkittäviä valtiontaloudellisia vaikutuksia. Maksuttoman liikennepalvelun vaikutukset liikkumisen alueelliseen tasa-arvoon ja saariston elinkeinotoimintaan olisivat myönteisiä.

## **16 SAARISTOLIIKENTEEN JATKOSUUNNITTELU**

Tässä selvitystyössä on sen toimeksiannon mukaisesti käsitelty pääosin saaristoliikenteen palvelutasomäärittelyjä ja saaristoalueen liikenteen palvelutason tuottamisessa lähinnä yhteysalusliikennettä. Varsinais-Suomen liitto on laatinut vuonna 2003 Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelman. Koko saaristoalueen liikennepalvelujen tuottamisessa olisi kuitenkin tarpeen tarkastella tämän selvityksen jatkotyönä liikennemuotoja kokonaisuutena ja laatia koko saaristoalueen liikenteenhoidosta liikennejärjestelmätasoinen suunnitelma. Siinä voitaisiin selvittää ja tehdä ehdotuksia alueen ja sen yhteiskuntarakenteen muutosten aiheuttamista liikenneverkon ja liikennepalvelujen kehittämistarpeista ja -toimista Samassa yhteydessä voitaisiin tarkastella eri liikennemuotojen rooleja ja kustannuksia saaristoalueen liikennepalvelujen turvaamisessa ja myös tässä selvityksessä sivuttuja, vireillä olleita hankkeita yhteysalusreittien muuttamiseksi maantieyhteyksiksi. Samassa yhteydessä tarkasteltaisiin tarkemmin saaristolaisten etuoikeutta yhteysalus- ja maantielautoille pääsemiseen ja luotaisiin menettelytavat, joita sovellettaisiin sekä maantielauttaliikenteessä että yhteysalusliikenteessä.

## LIITTEET

### LIITE 1

#### 1 SELVITYSTYÖN LÄHDEAINEISTO

##### Säädökset

1. Hallituksen esitys eduskunnalle HE69/2003 laeiksi Varustamoliikelaitoksesta, Luotsausliikelaitoksesta ja Merenkululaitoksesta.
2. Laki Merenkululaitoksesta 939/21.11.2003
3. Laki julkisista hankinnoista 30.3.2007/348
4. Laki saariston kehityksen edistämisestä (494/1981)
5. Saaristoliikenteen tukemista koskeva asetus (371/2001)
6. Suomen perustuslaki 11.6.1999/731
7. Maantielaki 23.6.2005/503
8. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15.2.1991/343
9. Laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358
10. Perusopetuslaki 21.8.1998/628
11. Kuntien valtionosuuslaki 20.12.1996/1147
12. Postipalvelulaki 6.4.2001/313
13. Jätelaki 3.12.1993/1072

##### Ministeriöiden selvitykset

14. Lähtökohtia tie- ja rataverkon peruspalvelutason määrittämiselle, (LVM 48/2002)
15. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja katuverkolla. (LVM 3/2003)
16. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005)
17. Selvitys yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden oikeudellisesta sääntelystä yhteisöoikeudessa, Kauppa- ja teollisuusministeriön tutkimuksia 3/2007
18. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut ja alueellinen ulottuvuus, Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 9/2008
19. Merenkululaitoksen organisaatiouudistus, seurantaryhmän loppuraportti, LVM 48/2006
20. Julkisen liikenteen palveluiden turvaaminen haja-asutusalueilla, (LVM 12.9.2008)
21. Yhteysalus- ja maantieliikenteen kilpailuttaminen (LVM 24/2007)
22. Saaristo-ohjelma 2007–2010, Sisäasianministeriön julkaisu 7/2007

##### Muut julkaisut

23. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso, (Tiehallinnon selvityksiä 15/2006)

25. Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma (Varsinais-Suomen liitto, 19.8.2003)
26. Selvitys Suomenlahden ja sisävesien saaristoliikenteen kehittämistä (LVM 74/2005)
27. Saariston yhteysalusliikenteen mallintaminen, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 152/2008
28. Lyhyiden lauttavälien korvaaminen silloilla, Tiehallinnon hankekortti 16.1.2008
29. Liikenteen palvelutason määritelmiä, tekijöitä ja mittareita, Tiehallinnon selvityksiä 42/2003
30. Tieomaisuuden kunnan yhtenäinen palvelutasoluokitus, Tiehallinnon selvityksiä 32/2004
31. ASTAR-tutkimusohjelma, IH 4, Päivittäisen tieliikenteen koettu palvelutaso, Tiehallinnon selvityksiä 36/2006
32. Taloustutkimus Oy, ”Merenkulkulaitos, Asiakastyytyväisyys saariston yhteysaluksilla 2008”
33. Merenkulkulaitoksen vuosikertomus vuodelta 2007
34. Merenkulkulaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2009–2012
35. Lauttaliikenteen palvelutaso-ohje, Tiehallinto, v. 2004
36. Yksityisten teiden kunnossapito-ohje, Tiehallinto 1999
37. Asiakas- ja toimintaympäristötieto tiestön merkittävyyden arvioinnissa ja tienpidon suunnittelussa, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 37/2006

### **Kalvosarjat**

38. Raimo Mansukoski, Elinkeinoelämän keskusliitto: ”Merenkulun ajankohtaisia asioita”, kalvosarja 3.3.2008
39. Kari Virtanen, Työ- ja elinkeinoministeriö: ”Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden rahoitus”, kalvosarja 23.1.2008

### **Muut asiakirjat**

40. Tilastokeskus: Väestöennuste 2007
41. Tilastokeskus: Kesämökit alueittain
42. Tilastokeskus: Työpaikat toimialan mukaan alueittain 1993 - 2005



**LIITE 2: TYÖRYHMÄN ASETTAMISKIRJE**

Liikenne- ja viestintäministeriö

ASETTAMISPÄÄTÖS

LVM051:00/2008

23.4.2008

Joulukuu 2008

**Saariston matkojen ja kuljetusten palvelutason määrittäminen****Asettaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän määrittelemään saariston matkojen ja kuljetusten kohtuullinen, tavoitteellinen peruspalvelutaso ottaen huomion asukkaiden liikkumistarpeet ja elinkeinotoiminnan kuljetustarpeet sekä tarvittaessa täsmentämään saariston yhteysalus- ja maantielauttaliikennepalvelujen aiemmin esitettyjä hankintamenettelyjä.

**Toimikausi**

1.5.2008 – 31.12.2008

**Tehtävä**

Työryhmän tehtävänä on määritellä saariston matkojen ja kuljetusten kohtuullinen, tavoitteellinen peruspalvelutaso ottaen huomion asukkaiden liikkumistarpeet ja elinkeinotoiminnan kuljetustarpeet. Työssä tulee ottaa huomioon laki saariston kehityksen edistämisestä sekä valtakunnalliset haja-asutusalueiden matkojen ja kuljetusten peruspalvelutasoa koskevat määrittelyt. Työryhmän tehtävänä on myös tarvittaessa täsmentää aikaisemmin esitettyjä hankintamenettelyjä siten, että määritelty palvelutaso toteutuu asiakaslähtöisesti, joustavasti ja kustannustehokkaasti. Työssä tulee myös tarkastella käytettävissä olevien muiden liikennepalveluiden roolia ja merkitystä osana matkojen ja kuljetusten peruspalvelutason toteutumista. Tällaisia ovat mm. yksityiset maksulliset kuljetuspalvelut, saaristolaisten omatoiminen veneily sekä kimppakyydin ja naapuriavun mahdollisuudet. Selvitystyössä on lähtökohtana, että toiminta suunnitellaan nykyisen Merenkululaitosta, Tiehallintoa ja Varustamoliikelaitosta koskevan lainsäädännön sekä hankintalain pohjalta.

Työryhmä arvioi myös, millaista hankintaosaamista erityisesti palvelujen laatutason varmistaminen yhteysalus- ja maantielauttaliikenteessä edellyttää ja voidaanko tilaajatoimintot yhdistää.

Työryhmän tehtävänä on myös selvittää yhteysalus- ja maantielauttaliikenteeseen liittyvien säädösten kehittämistarpeet ottaen huomioon alueelliset ja sosiaaliset yhdenvertaisuusnäkökohdat sekä ehdotettujen hankintamenettelyjen edellyttämät säädökset.

Työryhmän tulee saada työnsä valmiiksi 31.12.2008 mennessä.

**Työryhmän kokoonpano**

Puheenjohtaja Mikko Ojajärvi rakennusneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Timo Vähämaa apulaisjohtaja, Merenkululaitos

Pekka Jokela tiejohtaja, Tiehallinto  
Mikaela Nylander puheenjohtaja, Saaristoasiain neuvottelukunta  
Tiina Rinne-Kylänpää kunnanjohtaja, Velkuan kunta  
Eeva Linkama liikenneneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö

Sihteeriksi määrätään liikennetarkastaja Sirpa Vanhala Merenkululaitoksesta

Työryhmän tulee kuulla työnsä aikana asiainosaisia paikallisia, alueellisia ja valtakunnallisia tahoja ja toimijoita. Työryhmä voi käyttää työssään apuna konsulttia.

Liikenneministeri



Anu Vehviläinen

Osastopäällikkö,  
ylijohtaja



Juhani Tervala

**JAKELU**

Puheenjohtaja, jäsenet, sihteeri

**TIEDOKSI**

LPO:n jory  
HARE

## LIITE 3

### KUULEMISTILAISUUKSIEN 4.9.2008 JA 8.12.2008 KYSYMYKSET JA OSANOTTAJAT

#### Saariston matkojen ja kuljetusten palvelutason määrittäminen

##### Kuulemistilaisuuden kysymykset

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut 23.4.2008 työryhmän selvittämään muun muassa saariston matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja luomaan samalla edellytyksiä yhteysalusliikenteen uusimuotoiselle kilpailulle avaamiseen ja pitkäkestoisten sopimusrakenteiden kehittämiseen. Ministeriö on jo lähettänyt kirjellään 29.7.2008 saaristolaisten edustajille kutsun tähän selvitykseen liittyvään kuulemistilaisuuteen 4.9.2008. Kuulemistilaisuuteen alkuun kutsutaan myös saariston yrittäjien edustajia kuultaviksi.

Merenkulkulaitoksesta annetun lain mukaisesti yhteysalusliikenne tulee avata sekä lain erityisvelvoitteiden että myös hankintalain yleisvelvoitteen mukaisesti kokonaisuudessaan avoimeen kilpailuun. Kilpailutuksissa pyritään siirtymään pitkäkestoisiin palvelusopimuksiin, mitkä mahdollistaisivat myös aluskaluston uudistamisen. Kilpailuttamista varten joudutaan määrittelemään tarkemmin, mitkä ovat yhteysalusliikenteen palvelusovaatimukset ja muuntamaan ne sopimusten laatuvaatimuksiksi. Tämän selvityksen eräinä tärkeinä tehtävinä ovat saariston kuljetusten ja matkojen peruspalvelutason tarkempi määrittely sekä perusteiden luominen tuleville yhteysalusliikenteen kilpailuttamisille

##### Keskustelukysymyksiä 4.9.tilaisuuteen:

1. **Yhteysalusliikenteen maksullisuus/maksuttomuus.** Nyt voimassa olevan kaksoisjärjestelmän mukaan pysyväle asutukselle yhteysalusliikenteen matkat ovat maksuttomia. Muulle liikenteelle matkat sen sijaan ovat maksullisia. Lauttaliikenteessä kaikki matkat ovat maksuttomia.
  - Tulisiko kaikkien matkojen olla maksuttomia?
  - Tulisiko tällöin maksuttomassa liikenteessä pysyvän asutuksen matkoilla olla etuoikeus yhteysalukselle pääsemiseen verrattuna muihin matkoihin? Tämä etuoikeusasia koskee lähinnä seuraavan kohdan kulkuneuvojen kuljettamista
  - Mitä hyviä ja huonoja puolia maksuttomuuteen voi liittyä?
  
2. **Kulkuneuvojen kuljettaminen.** Kulkuneuvojen kuljettamisella ulkosaaristoon on omat rajansa ja lähitulevaisuudessa olisi tarpeen löytää siihen parempia ratkaisuja. Voitaisiin myös harkita, onko ajoneuvoja välttämätöntä kuljettaa kaikkialle saaristoon lainkaan. Tarvittaessa ne voitaisiin kuljettaa saaristoon henkilöliikenteestä eriytetyillä rahdinkuljetusaluksilla. Tällaisten alusten reitti voisi olla henkilöliikenteen reittejä laajempi.

- Olisiko tällainen järjestely mahdollinen ja olisiko se toteutettavissa?
- Voitaisiinko mielestänne tällä tavalla samoilla kustannuksilla henkilöliikenteen palvelutasoa parantaa ja saada henkilöliikenteeseen tiheämpi vuoroväli ja nopeammat alukset?

3. **Peruspalvelutason määrittäminen.** LVM on määritellyt aiemmissa selvityksissä väyläpalvelujen peruspalvelutason seuraavasti: "Väylätoiminnan peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla". Peruspalvelutason tätä tarkemman määrittelyn tarve on syntynyt aluerakenteessa ja yhteiskunnassa tapahtuneista muutoksista ja yhteysalusliikenteessä palvelun kilpailulle avaamisen tarpeista. Yleisellä tasolla olevina palvelutasotekijöinä on sitä koskevissa selvityksissä mainittu esimerkiksi liikkumisen mahdollisuus, matka-aika ja sen ennustettavuus, sujuvuus, liikenneturvallisuus, esteettömyys, matkustusmukavuus, taloudellisuus ja ympäristötekijät. Näihin vaikuttavat taas useat tarkemman tason tekijät. Esimerkiksi liikkumisen mahdollisuuteen voivat vaikuttavat yhteyden olemassaolo ja käytön rajoitukset tai käytön esteet.

- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät palvelutasotekijät saariston matkojen ja kuljetusten peruspalvelutasoa määritettäessä?
- Mitkä asiat mielestänne vaikuttavat tarkemmalla tasolla mainitsemiinne palvelutasotekijöihin?

Kuulemisen lisäksi voitte toimittaa kirjalliset vastaukset myös tilaisuuden jälkeen, jos haluatte käsitellä vastaukset omien organisaatioidenne päättävissä elimissä.

Rakennusneuvos  
Työryhmän puheenjohtaja



Mikko Ojajärvi

**Kuulemistilaisuuden osanottajat 4.9.2008:****Yrittäjät**

Kurt Kronehag, Björkholm, 21600 Parainen

Suomen Saaristovaraus, Heidi Savela, Sähkömäki 1, 21660 Nauvo

Karl-Erik Karlsson, Nauvon kunnanvaltuusto, maatalouselinkeinon harjoittaja Nötön saarelta

**Kuntien ja saaristoasiain edustajat**

Tomy Wass, Dragsfjärdin vt. kunnanjohtaja

Christjan Brander, Iniön kunnanjohtaja

Jan-Erik Karlsson, Nauvon kunnanvaltuusto

Taija Terä, Heikki Saarinen, Rymättylän kunta

Bengt Backman, ulkosaariston neuvottelukunta, Näsby, Houtskari

Tapio Penttilä, V-S liitto, saaristoasiamies

Tiina Rinne Kylänpää, Velkuan kunnanjohtaja

Lisäksi työryhmä tutustui Santalahden maitotilan liikkumis- ja kuljetustarpeisiin Heisalan saarella Paraisten kunnassa.

**Kuulemistilaisuuteen 8.12.2008 kutsutut:***Porvoon kaupunki:*

Liikenneinsinööri Hanna Linna-Varis

Kaupungininsinööri Risto Lindblad

Pörtö Bodö Trafik Ab/Toimitusjohtaja Göran Björkell ja hallituksen puheenjohtaja Hans Jonasson

*Sipoon kunta:*

Suunnittelija Rita Lönnroth

Liikennöitsijä Pehr-Gustav Strand

*Tammisaaren kaupunki:*

Kaupungininsinööri Rolf Söderström

Liikennöitsijä Niklas Wikström

Liikennöitsijä Magnus Fagerholm

*Kotkan kaupunki:*

Saaristotoimikunnan puheenjohtaja Matti Piipari

Haapasaari-seura ry:n puheenjohtaja Sirpa Ollikainen

Kuutsalo-seura ry:n puheenjohtaja Martti Autio

Pro Pörtö-seuran puheenjohtajana Göran Andersson

Suomenlahden yhteysliikenne Oy: Liikennöitsijät Paavo Luukkanen ja Veli Kokkonen

*Pyhtään kunta:*

Tekninen johtaja Nina Aro

Kaunissaaren kylätoimikunnan puheenjohtaja Kari Kajander

## LIITE 4

### 4 AIEMPIA LIIKENNEPALVELUJEN PALVELUTASOMÄÄRITTELYJÄ

#### 4.1 Liikenteen palvelutason käsitteet

Tienpidon vaikutusten hallinnan tutkimusohjelmassa (VAHA) on palvelutasokäsitettä tarkasteltu eri näkökulmista<sup>1</sup>. Palvelutaso on tutkimuksessa määritelty ajo- tai liikkumisoloja kuvaavana mittana ja se kuvaa tienpitäjän tarjoaman väyläpalvelun laatua. Työssä todettiin, että kokonaisvaltaista, eri näkökulmat, tienkäyttäjryhmät, kulkumuodot ja tie- ja liikenneympäristöt kattavaa palvelutasomäärittystä ei voida tuottaa. Kuitenkin erilaisia mittareita on runsaasti käytettävissä eri näkökulmia ja käyttäjäryhmien intressejä varten.

#### 4.2 LVM:n työryhmän peruspalvelutason määrittely

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutasosta on tehty useita selvityksiä. LVM:n työryhmä on määritellyt peruspalvelutasoa tammikuussa 2003 julkaistussa mietinnössä<sup>2</sup>. Työryhmän tehtävänä oli määrittellä palvelutaso, joka vähintään tarvitaan tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi. Sitä voidaan kutsua peruspalvelutasonksi. Työn lähtökohtana oli ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tarpeet sekä yhteiskunnalliset reunaehdot (ympäristö, turvallisuus, jne.). Lainsäädännöstä ei peruspalvelutason määrittelylle ole löytynyt lähtökohtia.

Työryhmä määritteli peruspalvelutason seuraavasti: ”Väylätoiminnan peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhteiskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla. Koska väyläpalvelujen kysynnässä on alueellisia eroja, on peruspalvelutaso maan eri osissa erilainen.”

#### 4.3 Tieomaisuuden ylläpidon yhtenäinen palvelutaso

Tiehallinnon väyläomaisuuden hallintaa koskevan tutkimusohjelman (VOH) yhdessä hankkeessa<sup>3</sup> on tarkasteltu väyläomaisuuden palvelutason käsitettä ja nykyisiä kuntomittareita sekä laadittu suositus eri omaisuuserien yhtenäisestä luokituksesta. Työn lähtökohtana oli, että tieomaisuuden hoidon, ylläpidon ja kehittämisen tarkoituksena on tarjota yhteiskunnalle sen odotusten mukaista palvelutasoa.

#### 4.4 Päivittäisen tieliikenteen koettu palvelutaso

Tiehallinnon ”Asiakasryhmien tarpeet” (ASTAR) -tutkimusohjelman lähtökohtana on ollut tuottaa uutta ymmärrystä ihmisten liikkumistarpeista ja elinkeinoelämän kuljetustarpeista. Yhdessä sen osatutkimuksessa<sup>4</sup> selvitettiin tienkäyttäjien kokemaa palvelutasoa ja sen suhdetta tienpidossa käytettyihin teknisiin mittareihin.

Työssä oli perusoletuksena ajatus, että tienkäyttäjien kokema palvelutaso korreloisi teknisten mittareiden kanssa, joka puolestaan mahdollistaisi yksiselitteisten arvojen määrittämisen tien-

<sup>1</sup> Liikenteen palvelutason määritelmää, tekijöitä ja mittareita, Tiehallinnon selvityksiä 42/2003

<sup>2</sup> Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla, LVM3/2003.

<sup>3</sup> Tieomaisuuden kunnan yhtenäinen palvelutasoluokitus, Tiehallinnon selvityksiä 32/2004

<sup>4</sup> ASTAR-tutkimusohjelma, IH 4 Päivittäisen tieliikenteen koettu palvelutaso, Tiehallinnon selvityksiä 36/2006

käyttäjien odotustasolle ja tienkäyttäjien hyväksymälle alimmalle tasolle. Perusoletus ei kuitenkaan toteutunut. Korrelaatio tyytyväisyyden ja mitatun laadun välillä ei ollut erityisen suurta. Se vaihteli eri muuttujien kohdalla tai sitä ei ollut juuri lainkaan.

#### 4.5 Tiehallinnon määrittely liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutasosta

Tiehallinnon liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutasoa koskevassa selvityksessä<sup>5</sup> on käsitelty kaikkien liikennemuotojen peruspalvelutasoa. Tässä työssä jatkettiin peruspalvelutason määrittelyä LVM:n työryhmän vuoden 2003 työn pohjalta. Selvityksen mukaan kuljetusten peruspalvelutason kriteereinä ovat kuljetusten täsmällisyys, sujuvuus (matkanopeus), kustannustehokkuus ja saavutettavuus, jota indikoi väylän liikennöitävyys ja liikennekelpoisuus.

Työryhmä määritteli väyläpalvelujen palvelutasolle kolmiportaisen asteikon. Alimpana on **minimipalvelutaso**, joka työryhmän mukaan ”mahdollistaa yhteiskunnan perusturvallisuuden edellyttämän välttämättömän liikkumisen ja kuljetukset (esim. palo- ja pelastustoimi, poliisitoimi, sairaskuljetukset, maanpuolustus)”. Minimipalvelutason yläpuolella on puolestaan **tavoitetaso**, joka on ”tavoiteltava palvelutaso, jossa väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät liikkumis- ja kuljetustarpeet tyydytetään kattavammin kuin peruspalvelutasossa”. Kaikkein ylimpänä on **erityispalvelutaso**, jota ”voidaan tarvita tietyn asiakasryhmän tai tiettyjen erityisolosuhteiden edellyttämiä liikenteellisiä palveluja varten”.

Julkaisussa käsitellään myös saaristoliikenteen peruspalvelutasoa. Sen osalta todetaan, että väyläpalvelujen näkökulmasta saariston yhteysalukset ovat osa väylää, joka on tältä osin liikennöitävissä silloin, kun yhteysalus liikennöi. Yhteysalusliikenteen peruspalvelutason määrittelyyn liittyy sen vuoksi keskeisesti vuoroväli, ts. kuinka usein saaristossa asuvilla on mahdollisuus käydä mantereella tai toisella saarella. LVM:n johdolla toiminut Saaristoliikennetyöryhmä katsoi, että ”saaristolain tavoitteista lähtien valtion järjestämän tai avustaman yhteysalusliikenteen ensisijainen tavoite on luoda saaristossa pysyvästi asuvalle väestölle mahdollisuus siihen, että ympärivuotinen liikenneyhteys saaren ja mantereen välillä on olemassa”.

#### **Liikkumisen peruspalvelutason määrittely Saaristomeren osalta:**

Selvityksessä määriteltiin yleisellä tasolla saaristoliikenteen liikkumisen peruspalvelutaso seuraavasti:

*”Asukkailla on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikennepalvelut. Palvelutason tulee olla sellainen, että lain edellyttämät koululaiskuljetukset järjestetään ja että saarista, joissa on vakinaisia asukkaita, on mahdollisuus päivittäiseen edestakaiseen matkaan.”*

#### **Kuljetusten peruspalvelutason määrittely Saaristomeren osalta:**

Selvityksessä määriteltiin kuljetusten peruspalvelutaso seuraavasti: *”Asukkailla on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset kuljetuspalvelut. Päivittäinen liikkumismahdollisuus tarjoaa mahdollisuuden myös päivittäisiin kuljetuksiin.”*

On huomattava, että tässä selvityksessä peruspalvelutason määrittely koskee vain saaristossa asuvien asukkaiden liikkumisen ja kuljetusten tarpeita.

---

<sup>5</sup> Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso, Tiehallinnon julkaisuja 27/006

## LIITE 5

### 5 LIIKENNEVÄYLIEN JA LIKENNEREITTIIEN PALVELUTASOLUOKITUKSIA

#### 5.1 Yleisten teiden ja katujen hoitoluokitus

Yleisten teiden hoitoluokitus perustuu vain kahteen luokitustekijään: Tien toiminnallinen luokka ja tien liikennemäärä. Liikennemäärässä ei ole eroteltu kevyttä ja raskasta liikennettä, vaan luokitustekijänä on liikenteen kokonaismäärä. Luokituksessa on viisi luokkaa, Is, I, Ib, II ja III. Käytännössä on seuraavat hoitoluokat eri maanteilla:

- Valtateilla Is -Ib
- Kantateilla Is-II
- Seututeilla Is-III
- Yhdysteilla Is-III

Esimerkiksi valtateilla minihoitoluokka on liikennemäärästä riippumatta Ib, mutta yhdysteilla siihen luokkaan pääseminen edellyttää > 1500 ajoneuvon vuorokausiliikennemäärää.

Katujen hoitoluokitus perustuu yleensä vain kadun toiminnallisuuteen. Tavanomainen luokitus on seuraava;

- I kunnossapitoluokka: pääliikenneväylät ja kevyenliikenteen väylät,
- II kunnossapitoluokka: kokoojakadut ja koululaisliikenteen kannalta tärkeät väylät
- III kunnossapitoluokka: asuntokadut ja yksityistiet.

#### 5.2 Valtion avustamien yksityisten teiden palvelutasoluokitus

1980-luvun alussa määriteltiin yksityisten teiden kunnossapidon avustusjärjestelmän yksinkertaistamiseen tarkoitettu luokitusjärjestelmä. Sen pohjalta määriteltiin avustuksen perustaksi eri luokkien laskennalliset kilometrikustannukset, joiden mukaisesti maksettiin avustukset. Kunnossapitoluokkien määrittämisestä säädettiin työn pohjalta yksityisistä teistä annetussa asetuksessa (1134/83) sekä liikenneministeriön päätöksessä 1135/83.

Yksityisen tien tai tieosan kunnossapitoluokka määrätään käyttäen apuna pistelaskelmaa, jossa otetaan huomioon kaikki tien vaikutusalueella liikennettä aiheuttavat toiminnot, kuten pysyvä asutus, loma-asutus, maa- ja metsätalous sekä linjaliikenne, läpikulkuliikenne ja ns. erityiskohteiden liikenne.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Yksityisten teiden kunnossapito-ohje, Tiehallinto 1999



Pisteityspäruusteet ovat seuraavat:

<b>1.</b>	<b>Asutus</b>	
1.1	Pysyvä asutus	4 taloutta
1.2	Loma-asutus	25 loma-asuntoa
<b>2.</b>	<b>Maa- ja metsätalous</b>	
2.1	Pellot	150 hehtaaria
2.2	Metsät	1000 hehtaaria
<b>3.</b>	<b>Linjaliikenne</b>	
3.1	Raskas linjaliikenne	5 ajoneuvoa/viikko
3.2	Kevyt linjaliikenne	15 ajoneuvoa/viikko
<b>4.</b>	<b>Läpikulku- ja muu erityisliikenne</b>	
4.1	Läpikulkuliikenne	7 ajoneuvoa/vuorokausi
4.2	Erityisliikenne	

Pisteytyksissä on haettu liikennemäärän ja toiminnallisuuden yhdistämistä. Toiminnallisuudessa pysyvällä asutuksella on suurin painoarvo. Yksi pysyvästi asuttu talous vastaa 6 kesämökkiä. Peltojen ja metsien hehtaarimäärät kuvaavat taas raskaita kuljetustarpeita.

### 5.3 Alemman luokan maanteiden merkityksen arviointi

Tiehallinnossa tehtiin vuonna 2006 selvitys maanteiden merkittävyyden arviointimenetelmästä<sup>7</sup>. Tavoitteena oli kehittää asiakas- ja toimintaympäristötietoihin perustuva arviointimenetelmä, jonka avulla voidaan tarkastella teiden keskinäistä merkittävyyttä. Kehitettyä menetelmää testattiin Oulun tiepiirin seutu- ja yhdystieverkon teiden merkittävyyden arvioinnissa

Menetelmässä käytettyjen merkittävyystietojen painoarvoissa päädyttiin seuraaviin pistemääriin.

- Tien tieverkollinen asema 20 pistettä
- Alueen luonne 40 pistettä
- Liikenne 40 pistettä
- Yhteensä 100 pistettä

<sup>7</sup> Asiakas- ja toimintaympäristötieto tiestön merkittävyyden arvioinnissa ja tienpidon suunnittelussa, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 37/2006.