

Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittäminen



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Saaristoliikennetyöryhmä		Työryhmän muistio	
Harry Favorin (puh.joht.)		Toimeksiantaja	
Kari Höglund (siht.)		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisun nimi		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittäminen		9.2.2005	
Tiivistelmä			
<p>Työryhmä on todennut, että Suomenlahdella ja sisävesillä saaristoliikenteen ongelmat painottuvat talvi- ja kelirikkoaikoihin. Suurin este saaristoliikenteen pitkäjänteiselle kehittämiselle on epävarmuus toimintaan myönnettävästä rahoituksesta. Vuoden 2006 talousarvioesityksessä Suomenlahden ja sisävesien saaristoliikenteen hoitamiseen on käytettävissä 286 000 euroa, kun se vuoden 2005 budjetissa on 486 000 euroa. Jotta edes nykyinen palvelutaso voitaisiin ylläpitää, tulisi määräraha palauttaa vuoden 2005 tasolle. Liikenteen kehittäminen nykyisestä edellyttäisi määrärahojen lisäämistä. Työryhmä on ehdottanut sellaisen lainsäädännön valmistelua, jolla varmistettaisiin toimintaan myönnettävä rahoitus pitkäjänteisesti. Samalla tulisi muiltakin osin kehittää saaristoliikenteen pohjana olevaa lainsäädäntöä, koska asiaa koskevat säädökset ovat puutteellisia ja tulkinnanvaraisia.</p> <p>Saaristomeren alueella yhteysalusliikenne on pääosin järjestetty aikarahtausperusteisena Varustamoliikelaitoksen ja yksityisten liikenteen harjoittajien aluksilla. 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 on tarkoituksenmukaisinta järjestää avustusperusteisena joko aikataulun mukaan järjestettynä tai tilausliikenteenä. Tällä hetkellä tarvetta tällaiseen liikenteeseen esiintyy Tammisaaren, Inkoon, Sipoon, Porvoon, Kotka-Pyhtään ja Haminan saaristoissa sekä sisävesillä mahdollisesti Puulaveden alueella.</p> <p>Tarvetta yhteysalusliikenteen maksujen korotuksiin ei tällä hetkellä ole, sillä maksuja korotettiin 25 % vuoden 2005 alusta lukien. Saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) soveltamisalaa tulisi laajentaa. Avustusta tulisi voida myöntää myös talviaikaisten kauppamerenkulun väylien ylittämiseen tarkoitettujen jääsillojen käytöstä ja ylläpitämisestä sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Liikenteen harjoittajien lisäksi avustus tulisi voida maksaa myös asianomaiselle kunnalle. Yhteysaluslaiturit kaipaavat korjausta. Tämä tulisi toteuttaa valtion ja kuntien yhteisellä rahoituksella.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
saaristo, yhteysalusliikenne, Suomenlahti, Saaristomeri, sisävesistöt, palvelutaso, avustusperusteinen, aikarahtausperusteinen, yhteysaluslaiturit, kelirikko, jääsillat, Merenkululaitos, Varustamoliikelaitos			
Muut tiedot			
Työryhmä antoi 29.4.2005 henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja koskevan väliraportin. Työryhmä teki 26.4.2005 valtion vuoden 2006 talousarvioesitystä koskevan esityksen. Yhteyshenkilö Harry Favorin.			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 74/2005		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	952-201-447-8 (painotuote) 952-201-448-6 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
58	suomi	10 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Arbetsgruppen för skärgårdstrafik		Arbetsgruppspromemoria	
Harry Favorin (ordf.)		Uppdragsgivare	
Kari Höglund (sekr.)		Kommunikationsministeriet	
Datum för tillsättande av organet		9.2.2005	
Publikation (även den finska titeln)			
Utvecklande av skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen			
Referat			
<p>Arbetsgruppen har konstaterat att problemen inom skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen är koncentrerade till vinter- och menföresperioderna. Det största hindret för långsiktigt utvecklande av skärgårdstrafiken är osäkerheten om finansieringen av verksamheten. I budgetpropositionen för år 2006 är anslaget för skärgårdstrafik i Finska viken och insjövattnen 286 000 euro, medan det i 2005 års budget är 486 000 euro. För att kunna upprätthålla ens nuvarande servicenivå bör anslaget återställas till 2005 års nivå. Ökade anslag krävs för att trafiken skall kunna utvecklas. Arbetsgruppen har föreslagit en lagberedning för säkerställande av en långsiktig finansiering av verksamheten. Samtidigt bör den lagstiftning som ligger till grund för skärgårdstrafiken utvecklas också till andra delar, eftersom de relaterade lagarna är bristfälliga och lämnar rum för tolkning.</p> <p>I Skärgårdshavet har förbindelsefartygstrafiken i huvudsak ordnats i form av tidsbefraktning med Rederiverkets och privata trafikidkares fartyg. Till skillnad från Skärgårdshavet omfattar Finska viken och insjövattnen inte några sådana stora öar eller ögrupper där det skulle finnas utbrett åretruntboende och omfattande näringsverksamhet. Därför är det ändamålsenligast att arrangera trafiken genom understöd antingen som tidtabellsbunden trafik eller som beställningstrafik. För tillfället finns det behov av sådan trafik i Ekenäs, Ingå, Sibbo, Borgå, Kotka-Pyttis och Fredrikshamns skärgård samt eventuellt i Puula-vesiområdet.</p> <p>För närvarande finns det inget behov av att höja avgifterna inom förbindelsefartygstrafiken, eftersom de höjdes med 25 % år 2005. Tillämpningsområdet för statrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) bör utvidgas. Det bör bli möjligt att bevilja understöd också för användning och upprätthållande av isbroar för korsande av handelssjöfartens farleder vintertid samt för täckning av kostnader för isbrytarassistans. Det bör det också finnas möjlighet att betala understöd till kommunerna i fråga utöver understödet till trafikidkarna. Förbindelsefartygsbryggorna är i behov av reparation. Detta bör genomföras med gemensam finansiering av staten och kommunerna.</p>			
Nyckelord			
skärgård, förbindelsefartygstrafik, Finska viken, Skärgårdshavet, insjövattnen, servicenivå, understödsbaserad, tidsbefraktningbaserad, förbindelsefartygsbryggor, menföre, isbroar, Sjöfartsverket, Rederiverket			
Övriga uppgifter			
Arbetsgruppen gav en mellanrapport 29.4.2005 om person- och godstransportavgifter. Arbetsgruppen gjorde ett förslag angående statens budgetproposition för år 2006. Kontaktperson Harry Favorin.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 74/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-447-8 (trycksak) 952-201-448-6 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
58	finska	10 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Oy		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working Group on Archipelago Transport		Type of publication Working Group Memorandum	
Harry Favorin (chairman)		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Kari Höglund (secretary)		Date when body appointed 9 February 2005	
Name of the publication Development of archipelago transport in the Gulf of Finland and the inland waters			
Abstract The Working Group has established that the problems related to archipelago transport in the Gulf of Finland and the inland waters are mainly concentrated to the period of freezing and thawing in the winter months. The major obstacle to long-term development of archipelago transport is the uncertainty as to whether there will be sufficient financing. In the budget proposal for 2006, the appropriation reserved for the provision of archipelago transport services in the Gulf of Finland and the inland waters was 286,000 euros, while the sum available in the Budget of 2005 was 486,000 euros. To maintain even the present level of service, funding should be restored to the 2005 level. Increased funding is needed in order to further develop archipelago transport services. The Working Group has suggested that legislation should be prepared, whereby the long-term financing of the activities could be secured. At the same time the legislation on archipelago transport should be improved in other respects, as the related laws are inadequate and subject to interpretation. In the Archipelago Sea area, ferry services are mainly provided by the time chartered vessels of the Finnish state shipping enterprise, Finstaship, and private ferry service providers. The islands in the Gulf of Finland and the inland waters differ from the area of the Archipelago Sea, as there are no big islands or groups of islands in the area with a large number of year-round inhabitants and extensive commercial and industrial activities. For this reason, the most convenient solution is to provide subsidized transport either as scheduled or chartered transport. At present, there is a need for such transport in the archipelago area of Tammissaari, Inkoo, Sipoo, Porvoo, Kotka-Pyhtää and Hamina, and, possibly in the inland Puulavesi area. At present, there is no need to increase the fees on the archipelago ferry transport, since fees were raised by 25% at the beginning of 2005. The scope of application of the Act on government grants for the subsidization of archipelago transport (371/2001) should be extended. It should be made possible to grant aid for the use and maintenance of ice bridges for the crossing of merchant lanes during the winter period, and for the coverage of costs incurred due to icebreaker assistance. In addition to the contractors, it should also be possible to pay subsidies to the municipalities concerned. The quays for the archipelago ferries need maintaining. This should be carried out through joint financing by the State and the municipalities.			
Keywords archipelago, archipelago ferry traffic, Gulf of Finland, Archipelago Sea, inland waters, service level, subsidized, time chartered, archipelago ferry quays, thaw, ice bridges, Finnish Maritime Administration, Finnish state shipping enterprise, Finstaship			
Miscellaneous The Working Group submitted an intermediate report on passenger and goods transport on 29 April 2005. The Working Group submitted a proposal concerning the budget proposal for the year 2006 on 26 April 2005. Contact person at the Ministry: Mr Harry Favorin.			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 74/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-447-8 (printed version) 952-201-448-6 (electronic version)
Pages, total 58	Language Finnish	Price €10	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Oy		Published by Ministry of Transport and Communications	

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 9.2.2005 työryhmän saaristoliikenteen kehittämiseksi Suomenlahdella ja sisävesistöissä. Työryhmän tehtävä on tarkemmin kuvattu **liitteenä 1** olevassa työryhmän asettamispäätöksessä (LVM094:00/2004).

Työryhmä otti nimekseen **Saaristoliikennetyöryhmä**.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut ylitarkastaja **Harry Favorin** liikenne- ja viestintäministeriöstä ja varapuheenjohtajana hallitussihteeri **Pekka Kouhia** liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä jäsenenä hallitusneuvos **Kaisa Leena Välipirtti** liikenne- ja viestintäministeriöstä, budjettineuvos **Esko Tainio** valtiovarainministeriöstä, liikennetarkastaja **Sirpa Vanhala** Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiiristä, suunnittelupäällikkö **Mervi Karhula** Tiehallinnon keskushallinnosta, pienkunta-asiain päällikkö **Markku Fagerlund** Kuntaliitosta, neuvotteleva virkamies **Jorma Leppänen** Saaristoasiain neuvottelukunnasta ja matkailuyrittäjä **Paula Wilson**.

Pysyvinä asiantuntijoina työryhmän työhön ovat osallistuneet johtaja **Seppo Virtanen** Merenkululaitoksen Suomenlahden merenkulkupiiristä, suunnittelupäällikkö **Toivo Javanainen** Tiehallinnon Turun piiristä, suunnittelupäällikkö **Pekka Hallikainen** Itä-Uudenmaan liitosta, maakuntainsinööri **Agneta Nylund** Uudenmaan liitosta, maakuntainsinööri **Heikki Rintamäki** Etelä-Savon maakuntaliitosta ja toiminnanjohtaja **Bo Gyllenberg** Suomen Laivanpäälystöliitosta.

Työryhmän sihteeriksi määrättiin hankintapäällikkö **Kari Höglund** Merenkululaitoksen Saaristomeren merenkulkupiiristä.

Työryhmä on kuullut asiantuntijana Tammisaaren kaupunginjohtaja Märten Johanssonia.

Työryhmä on pitänyt 15 kokousta. Lisäksi työryhmä on tutustunut kesäkuussa 2005 Sipoon ja Porvoon saaristojen olosuhteisiin ja liikenneongelmiin. Osa työryhmästä on elokuussa 2005 osallistunut Saaristoasiain neuvottelukunnan Kotka-Pyhtään alueen saaristoon tekemälle matkalle.

Työryhmä antoi liikenne- ja viestintäministeriölle 29.4.2005 yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja koskevan väliraportin. Lisäksi työryhmä teki ministeriölle 26.4.2005 valtion vuoden 2006 talousarvioehdotusta koskevan esityksen.

Työryhmän tuli saada työnsä päätökseen 31.8.2005 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriön 26.8.2005 tekemällä päätöksellä työryhmän työlle asetettua määräaikaa jatkettiin yhdellä kuukaudella eli 30.9.2005 saakka.

Työryhmä luovuttaa oheisena esityksensä kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle. Työryhmän muistioon sisältyy valtiovarainministeriön edustajan lausuma sekä Merenkululaitoksen edustajan eriävä mielipide vuoden 2006 talousarvioesitykseen sisältyvään yhteysalusliikenteen maksutuloja koskevaan muutokseen.

Helsingissä 30 päivänä syyskuuta 2005

Harry Favorin

Pekka Kouhia

Kaisa Leena Välipirtti

Esko Tainio

Sirpa Vanhala

Mervi Karhula

Markku Fagerlund

Jorma Leppänen

Paula Wilson

**SUOMENLAHDEN JA SISÄVESISTÖJEN
SAARISTOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN**

SISÄLLYSLUETTELO		Sivu
1.	Yhteenveto	2
2.	Nykytilanne	5
2.1	Aikaisemmat selvitykset ja päätökset	5
2.2	Säädökset	5
2.3	Liikenteen hoito	8
2.4	Suomenlahden ja sisävesistöjen yhteysalusliikenteen liikennetilastot	11
2.5	Avustukset yksityisille saaristoliikenteen harjoittajille vuonna 2005	12
2.6	Yhteysaluslaiturit	12
2.7	Määrärahat	13
3.	Työryhmän väliraportti	13
4.	Yhteysalusliikenteen palvelutaso	14
1.0	Yleiset tavoitteet	14
4.2	Peruspalvelutason kehittämiseen liittyvät ongelmat	14
4.3	Palvelutason määrittely	14
5.	Kunnille osoitettu saaristoliikennekysely	16
6.	Työryhmälle tehty esitykset	16
7.	Valtioneuvoston asetukseen (371/2001) liittyvät muutostarpeet	19
8.	Työryhmän esitykset ja taloudelliset vaikutukset	19
1.0	Esitykset	19
8.2	Taloudelliset vaikutukset	21
9.	Lausuma	22

- LIITTEET
1. Työryhmän asettamispäätös (LVM094:00/2004)
 2. Merenkululaitoksen edustajan eriävä mielipide lipputulojen ohjaamisesta rahdinottajille
 3. Suomenlahden ilman kiinteätä tie- tai lossiyhteyttä olevat asutut saaret 2001
 4. Sisävesien ilman kiinteätä tie- tai lossiyhteyttä olevat asutut saaret 2001
 5. Suomenlahden laiturit, karttapohja
 6. Suomenlahden laiturit, luettelo
 7. Kunnille osoitettu saaristokysely
 8. Alustava ehdotus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen (371/2001) muuttamiseksi.

1. Yhteenveto

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 9.2.2005 työryhmän ("saaristoliikennetyöryhmän"), jonka tehtävänä oli:

- 1) selvittää Suomenlahdella ja sisävesistöissä suoritettavan saaristoliikenteen kehittämismahdollisuuksia,
- 2) tarkastella saariston yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja, sekä
- 3) selvittää saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) muutostarpeita sekä laatia tarvittaessa säädösehdotus asetuksen muuttamiseksi.

Työryhmän asettamisen taustalla on valtioneuvoston 19.5.2004 tekemä periaatepäätös saariston kehittämisestä vuosiksi 2004–2006. Päätöksen kohdassa 3 (Liikenne- ja tietoliikenneyhteiset) todetaan, että liikenne- ja viestintäministeriön johdolla yhteistyössä maakunnallisten liittojen ja asianomaisten kuntien kanssa käynnistetään saaristoliikenteen kehittämistä Suomenlahdella ja sisävesistöissä koskeva selvitystyö. Päätöksen liitteenä olevassa muistiossa todetaan, että "Saaristoliikenteen järjestämisessä on aukkoja itäisellä Suomenlahdella, läntisellä Suomenlahdella ja sisävesistöissä".

Liite 1: Työryhmän asettamispäätös LVM094:00/2004

Työryhmä on tehtävänsä mukaisesti työssään keskittynyt siihen, miten Suomenlahden ja sisävesistöjen yhteysalusliikennettä voitaisiin kehittää niin, että se vastaisi Saaristomerellä valtioneuvoston ylläpitämällä yhteysalusliikenteellä on monivuotiset perinteet. Suomenlahdella tarkoitetaan tässä yhteydessä Hangosta itään olevaa saaristoa. Työryhmä ei siten ole käsitellyt Saaristomerellä yhteysalusliikenteeseen liittyviä ongelmia eikä kehittämistarpeita sikäli kun ne eivät suoraan liity työryhmän toimeksianton 2)- ja 3)- kohtiin. Samoin työryhmä katsoo, että sen tehtäviin ei kuulu Suomenlinna-tyyppinen liikenne, missä sovelletaan pääosin samoja periaatteita kuin mantereen taajamaliikenteessä (katso sivu 9).

Työryhmä kiinnittää huomiota siihen, että Saaristomerellä Merenkululaitoksen hoitamassa yhteysalusliikenteessä peritään kuljetusmaksua muilta kuin saariston vakinaisilta asukkailta kun taas Tieliikelaitoksen hoitamilla yleisten teiden reiteillä liikennöivillä lauttaaluksilla (losseilla) ei peritä kuljetusmaksuja. Asiaa on selvitetty lähemmin raportin sivulla 11. Työryhmä ei kuitenkaan ota kantaa mainittuun epäkohtaan, koska sen käsittely ei kuulu työryhmän toimeksiantoon.

Työryhmän mielestä yleisenä tavoitteena voidaan pitää sellaista yhteysalusliikenteen palvelutasoa, joka olisi tasapuolinen kaikilla Suomen saaristoalueilla. Käytännössä palvelutasotavoitteen määrittäminen yksiselitteisesti ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä eri saaret ja saariryhmät eroavat suuresti toisistaan. Tämän takia palvelusovaatimukset tulee määrittellä eri saarilla asuvien ihmisten erilaisista tarpeista. On saaria, joissa edellytetään useitakin edestakaisia vuoroja mantereelle päivittäin ja toisaalta saaria, joissa riittää, että kulkuyhteys mantereelle järjestyy esim. kerran viikossa tai tätäkin harvemmin.

Saaristolain tavoitteista lähtien työryhmä katsoo, että valtion järjestämän tai avustaman yhteysalusliikenteen ensisijainen tavoite on luoda saaristossa pysyvästi asuvalle väestölle mahdollisuus siihen, että ympärivuotinen liikenneyhteys saaren ja mantereen välillä on olemassa. Samalla työryhmä korostaa, että monissa tapauksissa vapaa-ajan asukkaiden ja matkailun edellyttämät kuljetukset tukevat saariston vakinaisen väestön elinolosuhteita ja toimeentuloa. Tämän takia saaristolaisten sekä loma-asukkaiden ja matkailun kuljetustarpeet tulee mahdollisuuksien mukaan sovittaa keskenään yhteen.

Suomenlahden ja sisävesien saaristoalueet eroavat Saaristomeren alueesta mm. siten, että niissä ei ole suuria saariryhmiä, joilla olisi paljon asukkaita ja laajamittaista elinkeinotoimintaa. Tämän takia työryhmä katsoo, että yhteysalusliikenne Suomenlahdella ja sisävesillä on pääsääntöisesti tarkoituksenmukaisinta järjestää avustus pohjaisena. Yhteysalusliikennettä tarvitaan ainakin Kotka-Pyhtään, Porvoon, Sipoon, Inkoon ja Tammisaaren saaristoissa. Eräillä saarilla edellytetään sellaisia päivittäisiä kulkuyhteyksiä, jotka mahdollistavat työssä käynnin mantereella. Tämä edellyttää aikataulun mukaista liikennöintiä. Eräillä saarilla riittää, että kuljetuksia hoidetaan tilauspohjalta tarpeen mukaan.

Työryhmä katsoo, että Suomenlahden saariston yhteysalusliikenne toimii tällä hetkellä pääosiltaan hyvin tai tyydyttävästi sen jälkeen, kun aikaisemmin tarkoitukseen käytettävissä ollut 286 000 euron avustusmäärärahaa korotettiin kuluvan vuoden talousarviossa 200 000 eurolla. Suomenlahdella ja sisävesillä yhteysalusliikenteen ongelmat painottuvat suuresti talveen ja kelirikko aikaan.

Vuoden 2006 talousarvioesityksen mukaan Suomenlahden ja sisävesien saaristoliikenteen avustamiseen on käytettävissä 200 000 euroa vähemmän kuin vuonna 2005. Työryhmä ehdottaa, että vuoden 2006 ensimmäisessä lisätalousarviossa määräraha palautetaan kuluvan vuoden (486 000 euroa) tasolle. Mikäli tämä ei ole mahdollista, edellytyksiä Suomenlahden ja sisävesien liikenneyhteyksien kehittämiseen ei ole olemassa. Edes nykyisen palvelutason säilyttäminen ei ole kaikilta osin mahdollista. Tämä olisi ristiriidassa valtioneuvoston saaristoliikenteen kehittämisestä vuosiksi 2004–2006 tekemän periaatepäätöksen kanssa.

Työryhmän mielestä suurin este saaristoliikenteen pitkäjänteiselle kehittämiselle onkin epävarmuus toimintaan myönnettävästä rahoituksesta. Ongelmana on koettu erityisesti se, ettei ole lainsäädännöllistä pohjaa, jolla varmistetaan rahoituksen riittävyys pitemmällä aikavälillä. Nykyään liikenteen hoitoon myönnettävistä määrärahoista päätetään vuosittain valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä. Tämän takia työryhmä ehdottaa, että säädettäisiin sellainen laki, jolla varmistettaisiin toiminnan rahoitus pitkäjänteisesti. Tämä loisi edellytyksiä sille, että liikenteen harjoittajien kanssa voitaisiin tehdä pitkäaikaisia liikennöintisopimuksia, mikä taas parantaisi mahdollisuuksia alushankintoihin ja muihin liikenteen edellyttämiin investointeihin.

Työryhmä on todennut, että rahoituksen riittävyyden ohella yhteysalusliikenteen lähivuosien kehityksen esteenä on myös säädöspohjan puutteellisuus ja epäselvyys. Tämän takia työryhmä ehdottaa, että jatketaan asiaa koskevan lainsäädännöllisen pohjan kehittämistä, ottaen huomioon mm. luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) vesiliikennettä koskevat määräykset samoin kuin EY:n komission vuonna 2004 vahvistamat meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat.

Valtion vuoden 2006 talousarvioesityksen (mom. 31.60.64) mukaan yhteysalusliikenteen lipputulot, jotka aikaisemmin otettiin huomioon Merenkululaitoksen momentilla 31.30.21., ohjataan liikenteen harjoittajien käyttöön. Lipputulojen suuruudeksi arvioidaan vuonna 2005 noin 746 000 euroa. Koska muutoksen vaikutuksista on esitetty erilaisia näkemyksiä, eikä kysymys varsinaisesti edes kuulu työryhmän tehtäviin, työryhmä ei ota siihen kantaa ilman tarkempia selvityksiä. Lähtökohtana kuitenkin tulee olla, että muutos koituu yhteysalusliikenteen hyväksi ja että lipputuloja vastaava summa otetaan rahtaus sopimuksissa huomioon siten, että liikenteen harjoittajille maksettavista rahdeista vähennetään vastaava summa. Työryhmän mielestä liikenne- ja viestintäministeriön tulisi selvittää kiireisesti muutoksen aiheuttamia taloudellisia, oikeudellisia ja muita vaikutuksia, ottaen huomioon myös Merenkululaitoksen asiasta ministeriölle tekemä esitys.

Liite 2: Merenkululaitoksen edustajan eriävä mielipide lipputulojen ohjaamisesta rahdinottajille

Työryhmän toisena tehtävänä oli tarkastella saariston yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja. Työryhmä on 29.4.2005 jättämässään väliraportissa todennut, että koska maksuja on vuoden 2005 alusta lukien korotettu 25 %, tarvetta maksujen korotuksiin ei tällä hetkellä ole. Vaikka yhteysalusliikenteen kustannusvastaavuus on vain noin 10 %, työryhmä katsoo, ettei pyrkimys kustannusvastaavuuden parantamiseen ole lähiajan tavoite. Maksujen korottaminen johtaisi siihen, että eriarvoisuus eri saaristoalueilla lisääntyisi, koska Tiehallinnon tilaamat maantielauttapalvelut ovat käyttäjilleen maksuttomat.

Työryhmän kolmantena tehtävänä oli selvittää tarpeita muuttaa saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annettua valtioneuvoston asetusta (371/2001) ja laatia ehdotus asetuksen muuttamiseksi, jos työryhmä katsoo sen tarpeelliseksi. Työryhmä on todennut, että nykyinen asetus rajoittaa mahdollisuuksia avustusten myöntämiseen. Työryhmä ehdottaakin, että asetusta muutettaisiin siten, että avustuksia voitaisiin myöntää myös kauppamerenkulun väylien ylitykseen tarkoitettujen talviaikaisten jääsiltojen rakentamiseen ja ylläpitoon sekä talviliikenteen avustamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Työryhmä ehdottaa lisäksi, että avustusta voitaisiin myöntää yksityisten liikenteenharjoittajien lisäksi myös kunnille. Lisäksi työryhmä ehdottaa em. asetukseen eräitä terminologisia muutoksia.

Työryhmän saamien tietojen mukaan useat Suomenlahden yhteysaluslaiturit vaativat korjausta. Laituriongelma koskettaa erityisesti Itäisen Suomenlahden saaria (Kaunissaari ja Kuutsalo), missä yhteysalusliikenne on saatu toimimaan mutta yhteysaluslaiturit eivät vastaa liikenteessä käytettävän aluskaluston tarpeita. Tällä hetkellä valtion talousarviossa ei ole sellaista määrärahaa, josta voitaisiin myöntää rahoitusta laituri-infran kehittämiseksi. Työryhmän mielestä Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen tulisi yhdessä selvittää Suomenlahden ja sisävesien yhteysaluslaitureiden ja -väylien omistus- ja hoitovastuut sekä kunnostustarpeet. Selvitysten perusteella tulisi harkita, että Merenkululaitokselle myönnetään erityinen määräraha (siirtomääräraha) esim. viiden vuoden ajalle laituri- ja satamainfrastruktuurin kehittämiseksi.

Mikäli erityinen yhteysaluslaiturien korjaamiseen tarkoitettu määräraha ei olisi mahdollista, työryhmä ehdottaa vaihtoehtoisia ratkaisua siten, että em. valtioneuvoston asetuksen nojalla avustusta voitaisiin myöntää myös laituri-infrastruktuurin kehittämiseen.

Työryhmä on selvittänyt myös sisävesistöjen yhteysalus- ja laituritarpeet ja todennut, että liikennetarpeista ei ole tullut ehdotuksia. Työryhmä kuitenkin katsoo, että asiaa pitää seurata ja tarvittaessa uudelleen arvioida.

Työryhmän mielestä valtion vuotuista talousarvioesitystä sekä Merenkululaitoksen kehäksiä ja toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa tulisi ottaa huomioon myös polttoaine- ja palkkakustannusten kohoaminen.

Työryhmä on todennut, että yhteysalusliikenteen aluskalusto on eräiltä osin ikääntynyttä ja tarkoitukseen huonosti soveltuvaa. Työryhmän mielestä tulisi erikseen selvittää yhdessä kauppa- ja teollisuusministeriön kanssa mahdollisuudet aluskaluston uusimiseksi.

Työryhmä katsoo, että kilpailun avaamisesta saaristoliikenteessä ei ole vielä riittävästi kokemuksia. Kilpailun avaamisen vaikutuksia samoin kuin työryhmän ehdotusten toteutumista tulisi seurata siten, että Merenkululaitos antaa liikenne- ja viestintäministeriölle asiaa koskevan selvityksen vuoden 2008 alussa.

Suomenlahden saarissa, minne ei ole tie- tai lossiyhteyttä, asuu noin 1 825 ihmistä ja sisävesien saarissa runsaat 300.

2. Nykytilanne

2.1 Aikaisemmat selvitykset ja päätökset

Ensimmäinen säädös saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista on vuodelta 1986 (250/1986). Nykyinen valtioneuvoston asetus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista on vuodelta 2001 (371/2001).

Viimeksi saaristoliikenteen kehittämistä on käsitelty liikenneministeriön asettaman saaristoliikennetoimikunnan mietinnössä vuodelta 1993 (Komiteamietintö 1993:4). Selvitys kohdistui Saaristomeren alueeseen.

Porvoon edustalla olevien Bodön, Pirttisaaren ja Kalvön saarilla asuvien ihmisten kulkuyhteyksiä on selvitetty Porvoon kaupungin Suunnittelukeskus Oy:ltä vuonna 2002 tilaamassa selvityksessä.

Lisäksi vuonna 1996 on tehty selvitys Kotka-Pyhtään alueen saaristoliikenteestä.

Merenkululaitoksen ennen vuotta 2004 omistamat yhteysalukset siirtyivät laitoksen uudistamisen yhteydessä vuoden 2004 alusta Varustamoliikelaitoksen (Finstaship) omaisuudeksi ja operoitaviksi. Merenkululaitos tekee sopimukset yhteysalusreittien liikennepalveluista Varustamoliikelaitoksen ja yksityisten liikennöitsijöiden kanssa.

Sisävesialueilla ei ole viime vuosina tehty laaja-alaisia saaristoliikenneselvityksiä.

2.2 Säädökset

Yhteysalusliikenteen palveluiden ostojen ja -avustusten perusteet. Merenkululaitoksen hoitama yhteysalusliikenne perustuu Merenkululaitoksesta annetun lain (939/2003) 2 §:n 1 momentin 7 kohtaan, jonka mukaan Merenkululaitoksen tehtävänä on huolehtia saariston yhteysalusliikenteeseen liittyvistä viranomais- ja tilaajatehtävistä.

Yhteysalusliikenteen toteuttamisen tavoitteita on sisällytetty **Saariston kehittämistä annettuun lakiin (494/1981)**. Lain 5 §:n 1 momentin mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut. Kyseinen laki on toisaalta eräänlainen puitelaki, jossa asetettuja tavoitteita voidaan toteuttaa vain siltä osin kuin niiden toteuttamiseen on varauduttu valtion talousarviossa.

Saaristolain mukaan valtion ja kuntien on pyrittävä turvaamaan saariston kiinteä asutus luomalla väestölle riittävät mahdollisuudet toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin sekä suojaamaan saariston maisemakuvaa ja luontoa ympäristöhaitoilta. Saaristoon katsotaan kuuluvaksi sellaiset merialueen ja sisävesistöjen saaret, joihin ei ole kiinteää tieyhteyttä. Lisäksi saaristoon kuuluvat muut saaret ja mantereen alueet, jotka ovat muutoin olosuhteiltaan saaristoon verrattavissa.

Saaristolain 12 §:n mukaan kunnan on järjestettävä saaristoasioiden hallinto niin, että saaristolaisilla kunnalle määrätyt tehtävät tulevat asianmukaisesti hoidetuiksi.

Saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävät avustukset. Valtioneuvoston asetuksen 371/2001 mukaan saaristoliikenteen tukemiseksi 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.

Maantielaki. Tiehallinto hoitaa saariston liikennettä yleisten teiden lautoilla. Nykyisen yleisistä teistä annetun lain 3 §:n ja vuoden 2006 alusta voimaan tulevan maantielain (503/2005) 6 §:n mukaan maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Merenkulkulaitoksen hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Maantielain 13 §:n mukaan uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä tietä parantamalla tai liikennejärjestelmää muutoin kehittämällä voida näitä tarpeita tyydyttää. Ratkaisevaa on siis yleisen liikenteen tarve. Lauttamaksuista voidaan maantielain 12 §:n mukaan säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maantielain 10 §:n mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista.

Joukkoliikennelaki. Luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettua lakia 343/1991 sovelletaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen tiellä. Eräät lain säännöksistä koskevat myös raiide-, vesi- ja ilmaliikennettä. Yhteysalusliikenteen kehittämiseksi olisi syytä tarkastella nimenomaan niitä henkilöliikennelain säännöksiä, jotka jo nyt koskevat vesiliikennettä. Näitä lainkohtia ovat 2 §:n 6 kohdan, 3 ja 4 §:n, 18, 23, 23 a ja 24 §:n sekä 25 §:n 2 momentin säännökset.

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan linjaliikennettä, ostoliikennettä ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä. Lain 3 §:ssä säädetään joukkoliikenteen suunnitteluviranomaisista sekä heidän velvollisuuksistaan. Lääninhallituksilla on joukkoliikenteen suunnittelussa tärkeä tehtävä. Liikenneministeriön tehtävänä on erityisesti yhteen sovittaa eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä edistää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia parantavaa liikennesuunnittelua ja -tutkimusta.

Lain 4 §:ssä säädetään joukkoliikennepalvelujen tuottamisesta ja hankkimisesta sekä sopimuksista ja hinnoista. Kunnat voivat joukkoliikennepalveluita tuottaessaan ja hankkiessaan toimia tarpeen mukaan yhteistyössä toistensa kanssa. Kunta voi tuottaa ostoliikennepalveluita myös toisen kunnan alueelle. Lisäksi kunnilla ja kuntayhtymillä on oikeus sopia seutu- ja kuntalippujen hinnoista liikenteenharjoittajien kanssa silloin, kun kunnat tai valtio rahoittavat näiden lippujen hinnanalennuksia. Tällaisen sopimuksen osapuolina voivat olla yksi tai useampi kunta taikka kuntayhtymä sekä seudun tai kunnan liikenteenharjoittajat yhdessä tai erikseen.

Ostoliikennepalveluita hankittaessa tulee noudattaa julkisista hankinnoista voimassa olevia säännöksiä.

Lain 18 §:ssä säädetään liikenteenharjoittajan velvollisuudesta antaa tietoja liikenne- ja viestintäministeriölle. Henkilöliikennelain mukaan ostoliikenteellä tarkoitetaan joukkoliikenneluvan tai taksiluvan nojalla harjoitettavaa henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen. Lain 23 §:ssä säädetään valtionrahoituksesta. Säännös koskee siis myös vesiliikenteenä tapahtuvaa joukkoliikennettä.

Yksityistielaki. Yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) nojalla valtio ja kunta voivat myöntää avustusta yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Avustuksen edellytyksenä on, että tielle on perustettu tiekunta ja että tiellä on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys tai että tie on vähintään yhden kilometrin mittainen ja sen vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta.

Tiepiirit maksavat avustukset alueensa tiekunnille. Avustusta maksetaan vuosittain lähes 20 lauttapaikalle ja noin 40 jäätielle. Lauttapaikan ja lauttapaikkaa korvaavan jäätien avustus on 80 prosenttia ja muun jäätien osalta 65 prosenttia hyväksyttävistä todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Muille tiekunnille avustusta voidaan maksaa nykyisin vain suurehkoihin korjauksiin kuten siltojen ja rumpujen uusimiseen tai tien kantavuuden parantamiseen. Avustusmääräraha on viime vuosina ollut 11–13 miljoonaa euroa.

Perusopetuslaki. Perusopetuslain 7 luvun 32 §:n mukaan oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen taikka oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävään riittävään avustukseen, jos perusopetusta, esiopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pidempi, tai jos se oppilaan ikä tai muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi. Edellä mainituissa tapauksissa oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Perusopetuslaissa kunnalle säädetty velvollisuus järjestää oppilaan kuljetus on subjektiivinen, ehdoton oikeus. Valtio maksaa kunnille laskennallisen korvauksen perusopetuslain mukaisen kuljetuksen järjestämisestä. Aikaisemmin korvaus perustui tosiasiallisiin kustannuksiin. Tarkemmin kunnille maksettavista korvauksista säädetään opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetussa asetuksessa (806/1998).

2.3 Liikenteen hoito

Seuraavassa on tarkasteltu erikseen Suomenlahdella, sisävesillä ja Saaristomerellä tapahtuvaa yhteysalusliikennettä.

a) **Suomenlahden saarissa**, missä ei ole tie- tai lossiyhteyttä, asuu 1825 henkilöä. Asutus on hajallaan, ja kussakin saarella asuu vain muutamia henkilöitä. Kulkuyhteydet mantereelle hoidetaan omatoimisesti ja yksityisten liikenteen harjoittajien toimesta avustamalla heitä valtion varoin. Liikenteen harjoittaja määrittelee kuljetusmaksut niiden matkustajien osalta, jotka eivät kuulu saariston vakinaisiin asukkaisiin. Saariston vakinaisille asukkaille on kulku yhteysaluksilla ilmaista.

Liite 3: Suomenlahden asutut saaret 2001

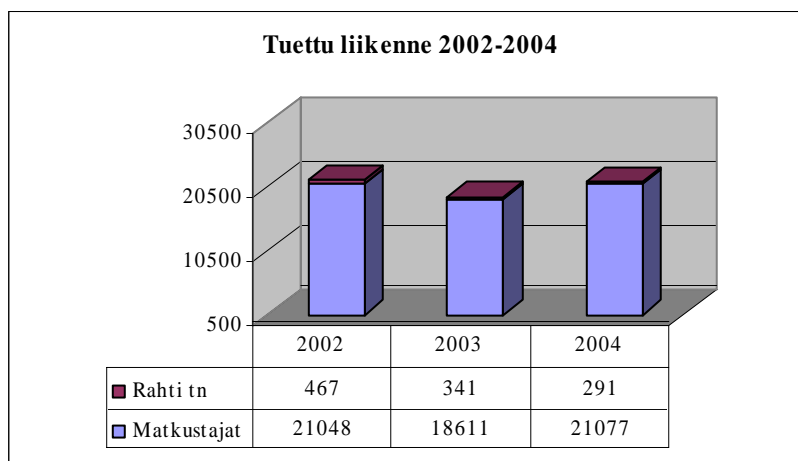
Avustusperusteisella liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, jossa valtio tukee yksityistä yhteysalusliikenteen harjoittajaa myöntämällä hakemuksesta harkinnanvaraisesti määräjain (vuosittain valtion talousarvion mukaisesti) avustusta yhteysalusliikenteen hoitoon. Yksityinen liikennöitsijä määrittää avustettavan liikenteen aikataulut, aluskaluston ja kuljetushinnat. Kuljetusmaksuvapaudet ovat yhtenevät aikarahtausperusteisen liikenteen kanssa.

Valtioneuvoston asetuksen 371/2001 mukaisin perustein voidaan myöntää avustuksia saariston kulkuyhteyksiä hoitaville liikenteen harjoittajille. Avustuksilla pyritään säilyttämään kulkumahdollisuudet sellaisten saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissä yhteysalusliikennettä. Tällä hetkellä avustukset kohdistuvat lähinnä Kotkan, Porvoon ja Tammisaaren reiteille pysyvien asukkaiden henkilö- ja tavarakuljetusten järjestämiseen.

Suomenlahden saaristossa on ollut avustettavaa liikennettä seuraavissa kohteissa:

- **Porvoon saaristoalueella** reiteillä Pirttisaari–Bodö-Kalkstrand ja Kalvö-Spjutsund yhteysalusliikenteen hoitajana on Pörtö-Bodo Trafik Ab, Pirttisaari-Bodö Liikenne Oy. Talvikauden 2004–2005 kelirikkoliikenne hoidettiin Varustamoliikelaitokselta vuokratulla ms Bergöllä ja avovesikautena liikennöidään ms Pörtön ja ms Ludden avulla. Tällä hetkellä reitin Kalvö-Spjutsund avovesikauden liikennöinnin hoitavat paikalliset ihmiset itse tarpeidensa mukaisesti omalla kustannuksellaan ja kelirikkoajan liikenteessä tarvittaessa avustaa ms Bergö. Valtiolta saadun liikenneavustuksen lisäksi liikenteen harjoittaja on saanut vuosina 2003 ja 2004 avustusta Porvoon kaupungilta jäätieyhteyksien ylläpitoon.
- **Sipoon alueella** saaristolaiset huolehtivat kuljetuksistaan avovesikautena enimmäkseen omatoimisesti. Lisäksi liikennöitsijä Pehr Gustav Strand huolehtii kunnan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti koululaiskuljetuksista, joita voivat myös muut ao. liikennepalvelua tarvitsevat maksusta käyttää.
- **Tammisaaren saaristolaiset** huolehtivat kuljetuksistaan kuten Sipoon alueella avovesikautena enimmäkseen omatoimisesti. Valtio avustaa Tammisaaren yhteysalusliikennettä kahdella eri tavalla:
 - kelirikkoaikana henkilökuljetukset hoitaa Skåldö Fiskebod Kb ja
 - avovesikautena tapahtuvat saaristolaisten raskaskuljetukset hoitaa Ekenäs Skärgårds Trans-Service Kb.
- **Kotka-Pyhtään saariston** yhteysalusliikennettä hoitaa Taisto Perheenmies Ky. Alueen liikennöinti hoidetaan Tekla I aluksella. Alus soveltuu kulkemaan myös jäissä, joskin lisäksi alueella tarvitaan ajoittain jäänmurtaja-apua reittien aukaisuun.

Taulukko 1. Asetuksen 371/2001 mukainen tuettu liikenne 2002–2004



Ennen vuotta 2002 avustusperusteinen liikenne hoidettiin Merenkululaitoksen keskushallinnon liikenneosaston toimesta.

Suomenlinnan liikenne

Saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen (371/2001) mukaiselta momentilta 31.60.64 ei tueta Suomenlinnan liikennettä.

Suomenlinna on Suomenlahden asukasluvultaan suurin ja koko maan suurimpiin ilman kiinteää tieyhteyttä oleviin saariin kuuluva saari. Siellä on 850 asukasta sekä Helsingin kaupungin ylläpitämä koulu, päiväkotii, kirjasto ja terveysasema. Suomenlinna on osana Helsingin kaupungin saaristolain mukaista saaristoaluetta, joka on määritelty valtioneuvoston periaatepäätöksessä saaristokunnista ja saaristo-osakunnista.

Yksityisten työpaikkojen, kuten ravintoloiden, panimon, kaupan ja käsityöyritysten lisäksi Suomenlinnassa on paljon valtion työpaikkoja. Saarella toimii Suomenlinnan hoitokunta, joka vastaa kiinteistöjen hoidon lisäksi mm. opastuskeskuksesta ja museosta. Lisäksi saarella toimii mm. merisotakoulu, työsiirtola ja merivartioasema.

Suomenlinnan liikennettä varten ovat valtio ja Helsingin kaupunki perustaneet Suomenlinnan Liikenne Oy:n, joka huolehtii Suomenlinnan henkilö- ja huoltoliikenteestä. Nykyisin valtiota edustaa opetusministeriö. Henkilöliikenne on osa HKL:n joukkoliikennettä, joka rahoitetaan HKL:n maksusuudella. HKL saa tulonsa yleisistä lipputuotoista ja kaupungin subventiosta, joka on puolet HKL:n tuloista. Suomenlinnan pysyvät asukkaat maksavat matkansa HKL:n normaaliens tariffien mukaan saaden samalla oikeuden matkustaa HKL:n linjoilla myös manteeilla.

Henkilöliikennettä Suomenlinnan Liikenne Oy on hoitanut ms Suomenlinna II:lla ja ms Ehrenswardillä sekä alihankkijan Sun Ferry Oy:n ms Tourilla, ms Emmalla ja ms Soukilla. Lisäksi yksityiset liikennöitsijät liikennöivät Suomenlinnaan kesäisin liiketoimintaperiaatteella ilman yhteiskunnan tukea.

Huoltoliikennettä Suomenlinnan Liikenne Oy hoitaa valtion ja Helsingin kaupungin sopimuksen mukaan siten, että ne kustannukset, joita ei saada katetuiksi maksuilla, jaetaan puoliksi. Maksuilla on katettu noin kolmannes kuluista, kolmanneksen on maksanut Helsingin kaupun-

ki ja kolmanneksen valtio. Vuonna 2004 valtion osuus oli 180 000 euroa mikä maksettiin opetusministeriön määrärahoista.

Suomenlinnan Liikenne Oy kuljetti vuonna 2004 yhteensä 1,4 milj. matkustajaa ja 15 000 autoa. Suomenlinnan Liikenne Oy onkin maan suurimpia varustamoita. Viime aikojen vahva kehityspiirre on ollut ulkomaisten matkailijoiden määrän nopea kasvu.

Suomenlinnan liikenne toimii työryhmän käsityksen mukaan hyvin.

b) Sisävesien saarissa, joihin ei ole tie- tai lossiyhteyttä, asuu runsaat 300 henkilöä. Asutus on hajallaan, ja kussakin saarella asuu vain muutamia henkilöitä. Kulkuyhteydet mantereelle hoidetaan omatoimisesti, tarvittaessa naapuriapua käyttäen. Ainoastaan muutamassa saarella (asukasmäärä yli 10 henkilöä) on käytettävissä sivutoimisen yrittäjän kuljetuspalvelu. Väestöpohjan ja kysynnän vähäisyyden vuoksi edellytyksiä säännöllisen yhteysalusliikenteen harjoittamiseen on pidetty riittämättöminä.

Saaristokunnille osoitetussa kyselyssä vain yksi sisämaan kunta ilmoitti tukevansa saaristossa asuvien matkoja. Muutama kunta avustaa talviteiden ylläpitoa, mutta useimmiten saarissa asuvat eivät saa avustuksia matkoista aiheutuviin kustannuksiin.

Liite 4: Sisävesien asutut saaret 2001

c) Saaristomeren alueella hoidetaan liikenne aikarahtausperusteisena Varustamoliikelaitoksen ja yksityisten liikenteenharjoittajien aluksilla.

Aikarahtausperusteisella liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, jossa rahdinottaja sopimuksen perusteella rahtaa sovittua rahtia vastaan määrääjäksi aluksen rahdinantajalle. Rahdinottajalla tarkoitetaan sitä, joka sopimuksen perusteella ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia ja matkatavaraa. Rahdinantajalla sitä, joka solmii rahdinottajan kanssa sopimuksen matkustajien ja matkatavaran kuljettamisesta. Aikarahdinantaja harjoittaa aluksella rahtaustoimintaa ja aikarahtauksella perustetaan rahdinantajalle aluksen kaupallinen määräysvalta. Aikarahtauksessa noudatetaan LVM:n asetuksen (1399/2004) mukaisia henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja. Maksuvapaudet on määritelty saaristolain (494/1981) 5 §:n 1 momentissa. Kuljetusmaksuista on vapautettu mm. yhteysalusreitien varrella sijaitsevassa saarella pysyvästi asuva henkilö ja hänen ajoneuvonsa.

Vuoden 2003 loppuun asti yhteysalusliikennepalvelut rahoitettiin Merenkululaitoksen toimintamomentilta. Merenkululaitoksen organisaatiouudistuksen yhteydessä vuonna 2004 yhteysalukset siirtyivät Varustamoliikelaitokselle. Merenkululaitos ostaa valtion talousarviossa osoitetuilla määrärahoilla (Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen, mom. 31.60.64) saariston yhteysalusliikennepalveluja Varustamoliikelaitokselta ja yksityisiltä liikenteenharjoittajilta sekä myöntää avustuksia saariston kulkuyhteyksiä hoitaville liikenteenharjoittajille. Merenkululaitoksen työjärjestyksen mukaisesti Saaristomeren merenkulkupiirin tehtävänä on vastata yhteysaluspalvelujen suunnittelusta ja kehittämisestä, palvelujen hankkimisesta sekä valmistella ja päättää yhteysalusliikennettä koskevista valtionavustusasioista.

Yhteysliikennepalveluostot/henkilö ja arvioitu kehitys. Vuonna 2004 yhteysliikennepalvelujen ostoihin käytettiin 26,79 euroa/matkustaja (määräraha noin 8,5 milj. euroa) ja avustetta-

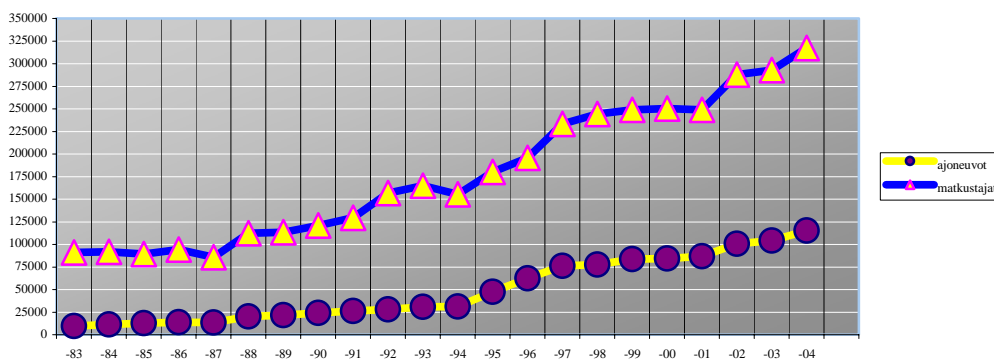
viin 14,84 euroa/matkustaja (määräraha 286 000 euroa). Merenkululaitoksen organisaatiomuutoksen jälkeen 1.1.2004 lipputulot on ohjattu Merenkululaitoksen tulotilille. Lipputulot olivat 770 026 euroa vuonna 2004. Vuoden 2006 talousarvioesityksen yhteydessä hallitus on esittänyt, että lipputulot ohjataan liikenteen harjoittajille (katso kohta 2.7).

Työryhmä on kiinnittänyt huomiota siihen epäkohtaan, että Saaristomeren alueella Varustamoliikelaitoksen yhteysaluksissa ms Aurassa ja ms Aurorassa peritään muilta kuin saariston vakituisilta asukkailta kuljetusmaksu, toisin kuin vastaavilla Tieliikelaitoksen hoitamilla yleisten teiden reiteillä. Esimerkiksi Parainen - Nauvo väliä liikennöivissä aluksissa ei peritä matkustajilta kuljetusmaksuja.

Yhteysalusliikenteen kuljetukset. Matkustaja- ja ajoneuvomäärät ovat kasvaneet vuosittain vajaat 10 % (taulukko 2).

Taulukko 2. Aikarahdatun yhteysalusliikenteen kuljetukset

Aikarahdatun yhteysalusliikenteen kuljetukset 1983 - 2004



(Lähde: Merenkululaitos)

2.4 Suomenlahden ja sisävesistöjen yhteysalusliikenteen liikennetilastot

Avustettavan liikenteen matkustajamääräksi arvioidaan vuonna 2005 noin 22 500. Tuki matkustajaa kohden on 19,59 euroa.

Valtion avustuksen määrä (euroa), reiteittäin

Liikennealue	2002	2003	2004	2005
Porvoo	63 943	71 429	66 258	177 850
Tammisaari	1 600	16 700	33 096	55 000
Kotka-Pyhtää	221 756	176 000	216 000	207 899
Yhteensä	287 299	264 129	315 354	440 749

Avustettavan liikenteen matkustajamäärät

Liikennealue	2002	2003	2004	1-8/2005
Porvoo	2 291	1 173	2 574	3 133
Tammisaari	*	341	1 989	1 972
Kotka-Pyhtää	19 117	17 097	16 514	12 671
Yhteensä	21 408	18 611	21 077	17 776

Matkustajien kokonaismäärästä vuonna 2004 oli saariston vakinaisia asukkaita 22,2 % ja maksavia asiakkaita 77,8 %. Matkustajien kokonaismäärä 1-8/2005 kasvoi yhteensä 1482 henkilöllä verrattuna ajanjaksoon 1-8/2004.

Avustuksen määrä euroa/matkustaja reiteittäin

Liikennealue	2002	2003	2004
Porvoo	27,91	60,89	25,74
Tammisaari	*	48,97	16,64
Kotka-Pyhtää	11,60	10,29	13,08
Yhteensä	13,42	14,19	14,96

* Tammisaaren matkustajamäärästä vuodelta 2002 ei ole tietoa.

Sipoon alueen yhteysalusliikenteelle ei ole haettu tai myönnetty avustusta valtion toimesta vuosina 2002–2004. Sipoon kunta on avustanut yhteysalusliikennettä 16 836 eurolla vuonna 2002, 12 825 eurolla vuonna 2003 ja 12 978 eurolla vuonna 2004. Sipoon yhteysalusliikenteen matkustajamäärä oli 2 425 vuonna 2004 ja kunnan avustuksen määrä matkustajaa kohden 30,50 euroa.

Sisävesistöissä ei ole ollut vuosina 2002–2004 valtion avustamaa yhteysalusliikennettä.

2.5 Avustukset yksityisille saaristoliikenteen harjoittajille vuonna 2005

Vuonna 2005 saaristoliikenteen avustuksia on myönnetty yksityisille saaristoliikenteen harjoittajille seuraavasti:

Porvoon saaristo	Pörtö-Bodö Trafik Ab	177 850
Kotka-Pyhtään saaristo	Taisto Perheenmies Ky	207 899
Tammisaaren saaristo	Skåldö Fiskebod Kb	30 000
Tammisaaren saaristo	Ekenäs Skärgårds Trans-Service Kb	25 000
Yhteensä 2005		440 749

2.6 Yhteysaluslaiturit

Laiturien rakentamisen rahoitus ja ylläpito. Vuosina 1980–89 Tie- ja vesirakennuslaitos sekä vuosina 1990–1997 Merenkululaitos avustivat ja rakensivat yhteysaluslaitureita ja piensatamia. Rahoitus tuli momentilta 31.32.30 ”Piensatamien rakentamisen valtionapu”. Kyseinen momentti poistettiin valtion budjetista vuonna 1997. Sen jälkeen Merenkululaitoksella ei ole ollut mahdollisuutta rakentaa tai avustaa yhteysaluslaitureita eikä muitakaan piensatamia.

Suomenlahden yhteysaluslaitureiden kunnossapito on järjestetty siten, että pääsääntöisesti ne on luovutettu ao. kunnan ylläpitoon. Laitureiden luovutus kunnille ei ole toiminut toivotulla tavalla. Käytännössä laiturit ovat vailla kunnossapitoa. Syykin on ymmärrettävä, sillä laiturit sijaitsevat pääosin pienten rannikkokuntien alueella, joilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia huolehtia ylläpitovelvoitteistaan.

Suomenlahden saaristoalueen yhteysaluslaiturit. Suomenlahden alueella todettiin työryhmän tekemässä kartoituksessa olevan 55 kpl yhteysaluslaitureiksi mahdollisesti soveltuvaa yhteysaluslaituria. Näistä laitureista osa on Tiehallinnon vastuulla (tielaiturit) ja osa kuntien

vastuulla (yhteysaluslaitureita, kalasatamia). Kaikkien laiturien osalta ei ole selvyyttä laiturien hallinnoinnista.

Suomenlahden alueella olevat laiturit ovat kunnoltaan vaihtelevia. Yhteysaluslaitureiksi soveltuvia laitureita ei ole rakennettu tai kunnostettu vuoden 1996 jälkeen, kun em. momentti poistettiin valtion budjetista. Laiturien kunnostaminen on tullut ajankohtaiseksi silloin, kun laiturin kunto on ollut käyttäjilleen vaarallista tai liikenteen hoitaminen muutoin on tullut hankalaksi.

Avustusperusteisen liikenteen osalta ei avustuksen antajalla ole velvollisuutta hoitaa laiturien rakentamista tai kunnostustöitä.

Liite 5: Suomenlahden laiturit, karttapohja

Liite 6: Suomenlahden laiturit, luettelo

Sisävesistön yhteysaluslaiturit. Työryhmä ei ole kartoittanut sisävesistön yhteysaluslaitureita. Työryhmän käsityksen mukaan sisävesistön yhteysaluslaitureiden käyttöön soveltuvat laiturit ovat kuntien, Tiehallinnon, tiekuntien ja yksityisten yritysten ja henkilöiden omistamia ja ylläpitämiä.

2.7 Määrärahat

Yhteysalusliikenteen avustusperusteisen ja aikarahtausperusteisen liikenteen määrärahat myönnetään vuosittain valtion talousarviossa. Liikennepalvelujen tarjoajan tulee kuitenkin voida luottaa avustus- ja aikarahtausperusteisessa liikenteessä siihen, että toiminnan rahoitus olisi riittävän monivuotista ja vakaata. Rahoituksen vaje johtaa toiminnan supistamiseen ajotuntien ja vuorojen vähentyessä ja mahdollisesti jopa koko reitin lopettamiseen, mikä merkitsee yhteysalusliikenteen palvelutason heikkenemistä.

Valtion vuoden 2005 talousarviossa momentille 31.60.64. (Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen, siirtomääräraha 3 v) on merkitty 8 700 000 euroa, mistä myönnetään myös edellä 2.5. kohdassa tarkoitetut avustukset.

Vuoden 2006 talousarvioesityksessä momentin 31.60.64 määrärahaa on vähennetty 200 000 euroa, minkä lisäksi hallitus on esittänyt, että lipputulot (noin 746 000 euroa) ohjataan liikenteen harjoittajien käyttöön. Kuten edellä (sivu 4) on todettu, Merenkululaitos vastustaa lipputulosten ohjauksen muutosta.

Todettakoon lisäksi, että Saaristoasiain neuvottelukunta on Kotkassa 18.8.2005 pidetyn kokouksen tiedotteessa kiinnittänyt huomiota määrärahan vähentämiseen ja ilmoittanut pyrkivänsä siihen, että ”eduskunnan on palautettava budjettikäsittelyssään valtiovarainministeriön 200 000 eurolla leikkaama saaristoliikenteen määräraha 468 000 euroon, jolle eduskunta sen tämän vuoden budjetissa nosti”.

3. Työryhmän väliraportti

Työryhmän toimeksiannon 2)- kohdan mukaisesti työryhmän tuli tehdä liikenne- ja viestintäministeriölle 29.4.2005 mennessä esitys saariston yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja koskevista muutoksista, mikäli työryhmä pitää sitä aiheellisenä.

Työryhmä luovutti ministeriölle 29.4.2005 asiaa koskevan väliraporttinsa, jossa työryhmä totesi, että perusteita maksujen muuttamiseksi ei tällä hetkellä ole, koska maksuja korotettiin 25 prosentilla vuoden 2005 alusta lukien. Valtiovarainministeriön edustaja ei tässä vaiheessa ottanut kantaa maksujen tasoon tai muutostarpeisiin.

Lisäksi työryhmä teki liikenne- ja viestintäministeriölle 26.4.2005 esityksen siitä, että momentin 31.60.64 määrärahaa ei tule alentaa vuoden 2005 tasosta, kiinnittäen huomiota myös siihen, että tulevien vuosien TTS- esityksissä ministeriön tulisi ottaa huomioon palkkojen ja hintatason nousu. Työryhmän esityksen mukaan määrärahan tulisi olla 8 700 000 euroa vuonna 2006, minkä lisäksi polttoaine- ja palkkakustannusten vuosittainen nousu tulisi ottaa huomioon jo vuodesta 2007 eteenpäin. Esitykseen liittyi valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide, jossa muun muassa todetaan, että ”valtiovarainministeriön edustaja ei tässä vaiheessa ota kantaa työryhmän ehdotuksiin”.

4. Yhteysalusliikenteen palvelutaso

4.1. Yleiset tavoitteet

Yleisenä tavoitteena voidaan pitää sellaista saariston yhteysalusliikenteen palvelutasoa, joka olisi tasapuolinen koko Suomen saaristo-alueilla. Tavoite sisältää ensisijaisesti tarpeen yhteysaluspalveluun ja toissijaisesti henkilökohtaisen oikeuden yhteysaluspalveluun.

Hintavertailutietona palvelutasosta Saaristomeren alueella yhteysliikenteen kustannukset/matkustaja vaihtelevat huomattavasti eri reiteillä ollen halvimmillaan 14,33 euroa ja kalleimmillaan 134,89 euroa.

Palvelutason yleisenä tavoitteena tulisi olla sellainen palvelutaso, joka olisi samankaltainen sellaisten saaristoalueiden kanssa, jotka ovat keskenään samankaltaisia eri puolella Suomea. Palvelutasoa tulee voida parantaa tai vähentää muuttuvien tarpeiden mukaisesti.

Työryhmä katsoo, että peruspalvelutason maan eri saaristoalueilla tulisi olla likimain samantasoinen kuin se on tällä hetkellä Saaristomeren alueen yhteysalusliikenteessä. Palvelutason kattavuus olisi tulevaisuudessa pidettävä Saaristomeren alueella nykyisellä tasollaan ja muiden alueiden osalta kyettävä nostamaan kyseiselle tasolle.

Palvelutason kattavuus ja laajuus ovat suorassa yhteydessä yhteysalusliikennepalveluiden ostoihin ja kehittämiseen valtion talousarviossa vuosittain myönnettävään määrärahaan. Rahoituksen määrän ylläpito toiminnan tarpeiden mukaisena takaa parhaiten yhteysalusliikenteen palvelutason ylläpidon säilymisen ja kehittymisen.

4.2 Peruspalvelutason kehittämiseen liittyvät ongelmat

Yhteysalusliikenteen lähivuosien kehityksen esteinä ovat erityisesti yhteysalusliikenteen säädöspohjan vaillinaisuus, peruspalvelutason määrittämiseen liittyvät puutteet sekä epävarmuus liikenteelle myönnettävästä rahoituksesta.

E erityisenä ongelmana on koettu se, ettei ole olemassa sellaista lainsäädäntöä, jolla varmistettaisiin yhteysalusliikenteen rahoituksen pitkäjänteisyys.

4.3 Palvelutason määrittely

Työryhmän mielestä olisi toivottavaa, että palvelutaso voitaisiin määrittellä jollain yksiselitteisellä mittarilla kuten esim. euroa per matkustaja. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole mahdol-

lista, koska palvelutasovaatimukset eroavat merkittävästi eri saarilla asuvilla ihmisillä. Keskeisiä tekijöitä, joiden suhteen eri saarten yhteysaluspalvelujen tarpeet eroavat toisistaan, ovat:

- Saaren etäisyys mantereelta tai jo toiminnassa olevalta liikennereitiltä
- Pysyvien asukkaiden lukumäärä
- Väestön rakenne (koululaiset, eläkeläiset, mantereella työssä käyvät jne.)
- Saaren elinkeinorakenne ja elinkeinotoimintojen edellyttämät kuljetukset
- Saaristolaisten liikennöinti omilla veneillä saarten ja mantereen välillä
- Muu saarten ja mantereen välinen jo olemassa oleva liikenne (esim. posti, puolustusvoimat, kunnan ylläpitämä koululaisliikenne jne.)
- Palvelujen saatavuus (kauppa, apteekki, jne.)

Työryhmä on todennut, että useimmissa Suomenlahden ja sisävesien saarissa kuljetustarpeet eroavat merkittävästi Saaristomeren alueen tarpeista. Monien Suomenlahden ja sisävesien saarten kohdalla yhteysaluspalvelujen tarve painottuu erityisesti talveen ja kelirikko aikaan. On myös tyypillistä, että monissa lähellä mannerta sijaitsevilla saarissa asukkaat ovat perinteisesti hoitaneet avovesiajan kuljetukset omilla veneillään. Vertailua vaikeuttaa myös se, että on saaria, joissa edellytetään useitakin yhteyksiä mantereelle saman päivän aikana, kun taas eräissä saarissa on liikennöintitarve paljon vähäisempi, esim. 2-3 kertaa viikossa tai tätäkin harvempi.

Jotta yhdenvertaisuusperiaate toteutuisi eri saaristoalueiden kesken, tulee yhteysalusliikennepalveluja voida tarjota myös sellaisten saarten asukkaille, jotka tarvitsevat näitä palveluja vain tilapäisesti, esim. tilauspohjalta järjestettynä. Tällainen liikenne tulee toteuttaa Suomenlahden alueella ja sisävesillä avustus pohjaisena, koska liikenteen hoitaminen tällä tavoin tulee valtiolle huomattavasti edullisemmaksi kuin aikarahtausperusteisena järjestetty.

Saaristolain tavoitteista lähtien työryhmä katsoo, että valtion järjestämän tai avustaman yhteysalusliikenteen ensisijaisena tavoitteena on luoda saaristossa pysyvästi asuvalle väestölle mahdollisuus siihen, että ympärivuotinen liikenneyhteys saarten ja mantereen välillä on olemassa. Samalla työryhmä kuitenkin korostaa sitä, että monissa tapauksissa vapaa-ajan asukkaiden ja matkailun edellyttämät kuljetukset tukevat saariston pysyvien asukkaiden elinolosuhteita, joten useinkaan näitä kuljetuksia ei voi tarkastella toisistaan erillisinä kuljetuksina. Yleisenä tavoitteena tuleekin olla, että saariston vakinaisen asutuksen ja vapaa-ajan asutuksen kuljetustarpeet tulee sovittaa keskenään yhteen mahdollisuuksien mukaan.

Aikaisemmin saaristoliikenteen palvelutasotavoitteita on pyrkinyt määrittelemään liikenneministeriön asettama ja 31.1.1993 mietintönsä jättänyt Saaristoliikennetoimikunta (Komiteamietintö 1993:4). Työryhmän mielestä mainitun toimikunnan esittämät palvelutasotavoitteet ovat sinänsä oikeansuuntaisia, mutta eräiltä osin riittämättömiä.

Työryhmän mielestä palvelutason tulee olla sellainen, että lain edellyttämät koululaiskuljetukset järjestetään ja että vakinaisia asukkaita olevista saarista tulee olla tarvittaessa mahdollisuus 1-2 edestakaiseen matkaan päivittäin. Lisäksi tarvittavat raskaskuljetukset hoidettaisiin tilauksesta tarpeen mukaan.

Työryhmän mielestä tavoitteita ei kuitenkaan voi pitää kaikilta osin sitovina, vaan niitä tulee soveltaa ohjeellisesti siten, että eri saarten erilaiset olosuhteet ja tarpeet otetaan huomioon.

5. Kunnille osoitettu saaristoliikennekysely

Työryhmän toimesta pyydettiin Suomenlahden ja sisävesistöjen kunnilta vastausta saaristoliikenteen hoidon nykytilasta ja tarpeista. Kysely pyrittiin osoittamaan niille kunnille, joissa on pysyvää asutusta saarissa, joihin ei ole kiinteää tie- tai lossiyhteyttä.

Kysely lähetettiin 173 kunnalle ja vastauksia saatiin 21 kunnalta. Tiivistelmä vastausten sisällöstä on työryhmän raportin liitteenä.

Liite 7: Kunnille osoitettu saaristokysely

Vastauksista ja alhaisesta vastausprosentista voidaan tehdä muun muassa seuraavia johtopäätöksiä: Sisävesistöjen osalta ei ole erityistä laajempaa tarvetta yhteysalusliikenteen järjestämiseen. Ainoastaan Hirvensalmen kunnassa Puulaveden saaristossa asukasmäärän voidaan katsoa olevan kohtuullinen ajatellen yhteysalusliikenteen järjestämistä tai avustamista. Puulaveden saaristossa asuu vakinaisesti kolmessa eri saarella yhteensä noin 40 henkilöä.

6. Työryhmälle tehdyt esitykset

1) Tammisaaren saaristo

Tammisaaren saariston asutus on hajallaan ympäri saaristoa, eikä ns. kylämuodostelmia ole ilman kiinteää tie- tai lossiyhteyttä olevissa saarissa. Vuonna 2004 vakituksia asukkaita oli 56. Liikennöintietäisyydet mantereelta vaihtelevat muutamasta sadasta metrillä useisiin kilometreihin. Kuljetusmäärissä on tapahtunut nousua, esim. henkilökuljetuksia 341 kpl vuonna 2003 ja 1 989 kpl vuonna 2004.

Saariston asukkaat kulkevat omilla veneillään avovesiaikana, mutta kelirikkoaikana henkilökuljetukset hoitaa Skåldö Fiskebod Kb ilmatyynyaluksellaan, johon mahtuu 5 henkilöä. Raskaskuljetuksia hoitaa Ekenäs Skärgårds Trans-service Kb omistamallaan, vuonna 1972 rakennetulla lastialuksella ms Sandnäsudd, jonka bruttovetoisuus on 26 tonnia. Alus soveltuu hyvin raskaskuljetuksiin saaristossa, jossa ei ole kunnan laitureita. Koululaisten kuljetuksista kunta maksaa korvauksen.

Skåldö Fiskebod Kb on saanut Saaristomeren merenkulkupiiriltä avustusta henkilökuljetusten hoitamiseksi vuonna 2005 yhteensä 30 000 euroa. Ekenäs Skärgårds Transport-service Kb on saanut Saaristomeren merenkulkupiiriltä avustusta raskaskuljetuksien hoitamiseksi vuonna 2005 yhteensä 25 000 euroa. Nykyinen tapa hoitaa liikennettä sopii Tammisaaren saaristoon hyvin. Myös rahatilanne on tyydyttävä, mikäli avustusten määrä pidetään vähintään vuoden 2005 tasolla. Tammisaaren saaristoalueella ei ole muuta yhteiskunnan tukemaa liikennepalvelua.

2) Inkoon saaristo

Inkoon saariston asutus on hajallaan ympäri saaristoa. Inkoon saaristokylä, Barösund sijaitsee Orslandetin saarella, johon on lossiyhteys. Ilman kiinteää tie- tai lossiyhteyttä asuu saarissa vakituisesti noin 20 asukasta, jotka jakautuvat yhdeksälle eri saarelle. Saaristossa on lisäksi merkittävä vapaa-ajan asutus.

Saaristolaisten henkilö- ja raskaskuljetukset hoidetaan omilla veneillä ja tilausliikenteellä. Hajallaan sijaitsevan asutuksen vuoksi ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi järjestää säännöllistä liikennettä. Järjestetty epäsäännöllinen tilausliikenne on kuitenkin tarpeen Inkoon saariston olosuhteissa, varsinkin kelirikkoaikana ja raskaskuljetuksia varten. Inkoon saaristos-

sa henkilö- ja raskaskuljetusten määrärahatarpeeksi on arvioitu vuositasolla yhteensä noin 25 000 euroa.

Kunta on yksityisen taksiveneyrittäjän kanssa tehnyt sopimuksen henkilökuljetuksista Inkoon kirkonkylästä muutamiin saariin. Liikenne hoidetaan kesäaikana aikataulun mukaisena säännöllisenä liikenteenä kunnan ja yrittäjän välisellä sopimuksella. Inkoon kunnan mielestä jatkossa olisi syytä kiinnittää huomiota myös ihmisten vapaa-ajan viettoon liittyviin kuljetustarpeisiin ja sen avustumahdollisuuteen. Avustus tukisi saaristolaiden matkailuelinkeinon kehittämistä.

3) Sipoon saaristo

Sipoon saaristossa asuu ympärivuotisesti noin 90 ihmistä. Asutus jakautuu 14 eri saarelle, joista eniten ihmisiä (noin 40) asuu Simalössä. Sipoo eroaa monista muista saaristoalueista siinä mielessä, että saaret sijaitsevat melko lähellä toisiaan ja etäisyys saarista mantereelle on verraten lyhyt. Jääpeitteen muodostuminen on varsin epätasaista. Perinteisesti saaristolaiset ovat itse vastanneet kuljetuksista omilla veneillään avovesikauden aikana, eikä avovesikauden liikenteeseen ole haettu valtion avustusta. Sipoon ongelmat painottuvat selkeästi talviaikaan ja kelirikkoakauteen, jolloin kunta on vastannut koululaiskuljetuksista.

Erityinen ongelma on se, että kelirikkoajan liikenteessä käytettävä Sipoon kunnan omistama ms Sibbe on 29 vuotta vanha ja se tulisi uusia tai ainakin peruskorjata. Aluksen heikko kunto huomioon ottaen on odotettavissa, että jossain vaiheessa se ei enää mene läpi vuosikatsastuksessa. Kunnan taholta on todettu, ettei kunnalla ole tulevaisuudessa varaa ylläpitää alusta. Toinen ongelma liittyy siihen, että tarvittaisiin kaksi alusta, jotta kuljetukset ehdittäisiin hoitamaan kohtuujassa kaikista alueen saarista. Tällä hetkellä vallitsee eriarvoisuutta eri saarten kesken, koska yksi alus ei ehdi kaikkiin alueen asuttuihin saariin.

Sipoon kunta on esittänyt, että sille myönnettäisiin rahoitustukea uuden aluksen hankkimiseksi. Sipoon saariston oloissa kysymykseen voisi tulla ilmatyynyalus, jollainen kuitenkin on normaalia rautavenettä kalliimpi. Arvio aluksen hinnasta on noin 1,2 milj. euroa. Lisäksi Sipoon kunta on esittänyt harkittavaksi, että koska saarten asukkaat itse hoitavat avovesikauden kuljetuksensa, heille myönnettäisiin esim. verohelpotuksia.

4) Porvoon saaristo

Porvoon saaristossa yhteysalusliikenne hoidetaan kahdella eri tavalla; avovesikaudella ja kelirikkoaikana yhteysaluksilla ja talvella jäitä pitkin lumiskoottereilla silloin kun jäätilanne sen sallii. Sipooseen verrattuna ongelmana on se, että useimmat saaret (Pirttisaari, Bodö ja Hamnholmen) sijaitsevat kaukana mantereelta. Ympäri vuoden saarissa asuvia asukkaita on noin 20. Saarilla on noin 200 kesäasuntoa, joten kesäaikaan saarten väkiluku saattaa kohota jopa 600–800 henkilöön.

Oma erityisongelma on se, että kauppamerenkulun 9 metrin rannikkoväylä joudutaan talvisin ylittämään tätä varten rakennetun jääsillan avulla. Vuoteen 2002 asti Merenkululaitos myönsi avustusta jääsillan rakentamiseksi mutta nykyinen valtioneuvoston asetus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista (371/2001) ei anna mahdollisuutta tähän. Viime vuosina avustuksen on myöntänyt Porvoon kaupunki.

Kalvön saaren (neljä vakituista asukasta) ja mantereen (Spjutsund) välillä tätä ongelmaa ei ole, mutta Neste Oy:n Porvoon jalostamon lauhdevesipäästöt heikentävät jäitä, mikä vaikeuttaa talviaikaista liikennettä.

Porvoon saariston ja mantereen välisen liikenteen voidaan katsoa toimivan tällä hetkellä tyydyttävästi avovesikaudella. Ongelmat painottuvat selkeästi talveen ja kelirikkoaikaan. On mm. esitetty, että edellä mainittua valtioneuvoston asetusta muutettaisiin siten, että Merenkululaitos voisi myöntää avustusta edellä kuvatun jääsillan käyttöön ja ylläpitoon. Kustannukset ylikulkusillan hoitamisesta vaihtelevat talven pituuden ja jäätilanteen mukaan 10 000 eurosta 25 000 euroon.

5) Kotka-Pyhtään saaristo

Kotkan ja Pyhtään kuntien alueella yhteysalusliikennettä on tällä hetkellä Kaunissaareen, Haapasaareen ja Kuutsaloon. Saarissa on pysyviä asukkaita seuraavasti: Haapasaarella 23, Kaunissaarella 6, Kirkonmaalla 3 ja Kuutsalossa 45. Kesäaikana saarten väestömäärä moninkertaistuu kesäasukkaiden johdosta.

Kuten muillakin Suomenlahden rannikkoalueilla yhteysalusliikenteen ongelmat painottuvat selvästi talviaikaan. Lisäksi Kotka-Pyhtään saaristossa on erityisiä yhteysalusliikenteen infrastruktuuriin liittyviä ongelmia. Kuutsalosta matka Kotkaan on verraten lyhyt, mutta saaresta puuttuu kunnollinen yhteysaluslaituri ja rantaan johtava väylä on liian matala (1,5 m). Kaunissaarella koko satama ja sinne johtava vaikeakulkuinen ja tuuliolosuhteille altis meriväylä tulisi uudistaa. Jääolosuhteet alueella saattavat talvisin olla hyvinkin vaikeat. Vaikka liikenteessä oleva alus (ms Tekla I) soveltuukin jäissä kulkemiseen, alueella tarvitaan ajoittain jäänmurtaja-avustusta. Matka Haapasaaresta mantereelle saattaa talvella pidentyä jopa 3-4 tuntia, ellei alus saa jäänmurtoapua. Lisäksi yhteysaluksen aikataulut eivät kaikilta osin ole tyydyttäviä, koska yhdellä aluksella on vaikea hoitaa kaikkien kolmen saaren yhteyksiä mantereelle. Tämä vaikeuttaa esim. työssä käyntiä mantereella.

Liikenneyhteyksien kehittämiseksi on esitetty, että avustusmäärärahaa voitaisiin käyttää myös yhteysaluslaiturien kunnostamiseen, jäänmurtaja-avustuksesta maksettaviin korvauksiin, jääsiltojen ylläpitämiseen ja uuden aluksen hankinnalle myönnettävään avustukseen. Kuutsalon yhteysaluslaiturien rakentamisen ja väylän syventämisen arvioidaan maksavan noin 600 000 euroa. Kaunissaaren väylän ja sataman parantamisen arvioidaan maksavan noin 900 000 euroa. Jäänmurtokustannukset vaihtelevat talven ja jäätilanteen mukaan.

Kotkan kaupunki on esittänyt, että yhteysalusliikenne tulisi laajentaa myös Kotkan Kirkonmaan saareen. Kirkonmaalla ei ole saaristoliikennettä palvelevaa laituria. Koska saarella on varuskunta, puolustusvoimat hoitaa oman liikenteensä ja osittain myös siviilien kuljetuksen. Henkikirjoitettua vakinaista väestöä on kolme.

6) Haminan saaret

Itäisellä Suomenlahdella olevissa Kuorsalon ja Tammion saarissa asuu kummassakin ympärivuotisesti kolme ihmistä. Kesäaikaan kummassakin saarella asuu noin 200–300 ihmistä. Suurin ongelma on kelirikkoaika, joka katkaisee vakinaisen väestön yhteydet mantereelle.

Vielä 1990-luvun lopulle mantereelta oli säännöllinen vuoroveneyhteys kyseisiin saariin. Sen jälkeen liikenne Kuorsaloon on kokonaan lopetettu ja liikennettä Tammioon on vain kesäai-

kana. Saarten taholta on esitetty vuorovenliikenteen tukemista siten, että saariin järjestyisi kuljetus esim. tilausliikennemuotoisena kerran viikossa tai kaksi kertaa kuussa.

7) Sisävesistöt

Sisävesistöissä liikkuminen on saarten asukkaiden omatoimisuuden varassa. Ongelmallisiksi koetaan lähinnä kelirikkokausi sekä raskaat kuljetukset. Puulaveden alueelle on esitetty osaratkaisuksi raskasta liikennettä palvelevan yhteyden järjestämistä.

7. Valtioneuvoston asetukseen liittyvät muutostarpeet

Työryhmä on todennut, että asetus (371/2001) saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista rajoittaa eräiltä osin mahdollisuuksia tukea saaristoliikenteen kehittämistä tarkoituksenmukaisella tavalla. Tämän takia työryhmä on valmistellut ehdotuksen asetuksen muuttamiseksi. Ehdotuksen keskeiset muutokset koskevat talviaikaisen liikenteen hoitamista, missä Suomenlahden ja sisävesien yhteysalusliikenteen suurimmat ongelmat tällä hetkellä esiintyvät.

Liite 8: Alustava ehdotus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen (371/2001) muuttamiseksi.

Ehdotuksen mukaan avustusta voitaisiin myöntää myös kauppamerenkulun väylien ylitykseen tarkoitettujen talviaikaisten jääsiltojen käyttöön ja ylläpitoon sekä talviliikenteen avustamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Työryhmän mielestä tulisi samalla selvittää asiaan liittyvät vastuukysymykset. Työryhmä on arvioinut, että asetuksen soveltamisalan laajentaminen tällä tavoin lisäisi määrärahan tarvetta vuodessa noin 32 000 eurolla. Tällä hetkellä tarvetta tällaisten toimintojen avustamiseen esiintyy lähinnä vain Porvoon sekä Kotka-Pyhtään saaristoissa.

Työryhmässä on myös keskusteltu siitä, tulisiko avustusta voida myöntää myös yhteysalusliikenteen edellyttämien laiturien, satamien ja väylien kunnostamiseen. Työryhmä on kuitenkin tullut siihen tulokseen, että avustus tulisi rajata koskemaan varsinaista liikenteen hoitamista. Näin ollen yhteysalusliikenteen edellyttämän infrastruktuurin kehittäminen tulisi voida rahoittaa muualta kuin avustusmomentilta. Mikäli tämä ei kuitenkaan olisi mahdollista, asetukseen tulisi lisätä maininta siitä, että avustusta voidaan myöntää myös laiturien korjaamiseen ja että tämä otetaan huomioon avustusmäärärahan mitoituksessa.

Lisäksi työryhmä katsoo, että asetusta olisi syytä muuttaa myös siten, että avustusta voitaisiin myöntää varsinaisten liikenteen harjoittajien lisäksi myös asianomaiselle kunnalle, joka harjoittaisi yhteysalusliikennettä tai voisi ostaa liikennepalvelut liikennöitsijältä.

8. Työryhmän esitykset ja esitysten taloudelliset vaikutukset

8.1. Esitykset

1) Työryhmä esittää, että vuoden 2006 ensimmäisessä lisätalousarviossa momentin 31.60.64 määrärahaa korotetaan 200 000 eurolla. Määräraha on tarkoitettu Suomenlahden ja sisävesistöjen avustusperusteisen liikenteen tukemiseen.

Perusteluna esitykselle työryhmä toteaa, että vuoden 2006 talousarvioesityksessä avustusperusteisen saaristoliikenteen tukemiseen on käytettävissä 200 000 euroa vähemmän kuin vuonna 2005. Kyseinen summa, jonka eduskunta aikanaan lisäsi saaristoliikenteen määrärahoihin, oli tarkoitettu nimenomaan Suomenlahden ja sisävesistöjen yhteyksien kehittämiseen. Näin

ollen vuonna 2006 on käytettävissä vain noin 286 000 euron määräraha, kun se kuluvana vuonna on 486 000 euroa. Mikäli määrärahaa ei ole mahdollista esim. lisäbudjetissa nostaa vuoden 2005 tasolle, työryhmä katsoo, että edellytyksiä Suomenlahden ja sisävesistöjen liikenneyhteyksien kehittämiseen ja nykyisen palvelutason säilyttämiseen ei ole kaikilta osin olemassa. Työryhmän mielestä tarkoitus ei voi olla se, että toiminnan kehittäminen Suomenlahdella ja sisävesillä tapahtuisi Saaristomeren liikenteen määrärahoja vähentämällä.

2) Työryhmä esittää, että vuoden 2007 talousarvioesityksessä varaudutaan odotettavissa oleviin, uusiin avustushakemuksiin kunnilta, joissa ei tällä hetkellä ole valtion avustamaa yhteysalusliikennettä, ja että määrärahaa tarkistetaan vuosittain mahdollisten polttoaine- ja palkkakustannusten kattamiseksi. Saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) soveltamisalan laajentaminen mahdollistaa avustuksiin myönnettävien määrärahojen käytön nykyistä kattavammin vastaamaan Suomenlahden ja sisävesistöjen yhteysalusliikennetarvetta.

3) Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö selvittää kiireellisesti valtion vuoden 2006 talousarvion momentin 31.60.64 selvitysosan ehdotukseen sisältyvät taloudelliset, oikeudelliset ja muut vaikutukset. Ehdotuksen mukaan yhteysliikenteen lipputulot tuloutetaan suoraan liikenteen harjoittajalle. Selvitystyössä tulee ottaa huomioon Merenkululaitoksen ministeriölle asiasta tekemä esitys.

4) Työryhmä esittää, että valmistellaan sellainen ”saaristoliikennelaki”, jolla turvataan yhteysalusliikenteen rahoituksen pitkäjänteisyys. Lähtökohtana tulee olla, että lainsäädäntö voi mahdollistaa sen, että tehdään tarvittaessa myös pitkäaikaisia (esim. 6 vuotta) sopimuksia yhteysalusliikenteen hoitamisesta.

Lisäksi työryhmä esittää, että jatketaan yhteysalusliikennettä koskevien säädösten kehittämistä, ottaen huomioon mm. luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) vesiliikennettä koskevat määräykset samoin kuin EY:n komission vuonna 2004 vahvistamat meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat.

5) Työryhmä esittää, että Tiehallinto ja Merenkululaitos yhdessä selvittävät Suomenlahden ja sisävesien yhteysaluslaitureiden ja -väylien omistus- ja hoitovastuut sekä kunnostustarpeet. Selvitys tulee laatia mahdollisimman pian. Selvitysten perusteella tulee harkita, että Merenkululaitokselle myönnetään valtion talousarviossa erityinen määräraha (siirtomääräraha) esim. viiden vuoden ajalle laituri- ja satamainfrastruktuurin kehittämiseksi. Työryhmä lähtee siitä, että myös asianomaisten kuntien tulisi osallistua tällaisen yhteysalusliikennettä palvelevan infrastruktuurin rahoittamiseen 20–50 %:n osuudella.

Kiireisin tehtävä on Kaunissaaren ja Kuutsalon yhteysaluslaiturien ja -väylien kunnostaminen. Kyseiset työt tulisi voida aloittaa mahdollisimman pian, minkä takia työryhmä esittää, että Merenkululaitokselle myönnetään tähän tarkoitukseen 750 000 euron määräraha. Mikäli tämä ei olisi mahdollista, laituri- ja satamainfrastruktuurin kehittäminen tulisi ottaa huomioon jäljempänä 7. kohdassa mainitun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) muutoksen yhteydessä.

6) Työryhmä esittää, että Suomenlahden ja sisävesistöjen yhteysalusliikenne hoidetaan jatkossakin siten, että liikenteen järjestäminen perustuu saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annettavaan valtioneuvoston asetukseen.

7) Työryhmä esittää, että valtioneuvoston asetusta (371/2001) saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista muutettaisiin eräiltä osin. Avustuksia tulisi voida myöntää myös kauppamerenkulun väylien ylitykseen tarkoitettujen talviaikaisten jääsiltojen käyttöön ja ylläpitoon sekä talviliikenteen avustamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Lisäksi työryhmä ehdottaa, että yksityisten liikenteenharjoittajien lisäksi avustusta voitaisiin maksaa myös kunnille.

8) Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö ja kauppa- ja teollisuusministeriö yhdessä selvittäisivät mahdollisuudet yhteysaluskaluston uusimiseksi. Yhteysalusliikenteessä olevat alukset ovat osittain vanhentuneita ja epätarkoituksenmukaisia. Lisäksi työryhmän mielestä edellä kohdassa 4 esitetty lainsäädäntöehdotus loisi edellytyksiä sille, että liikenteen harjoittajat investoisivat uusiin aluksiin.

9) Työryhmä esittää, että yhteysalusten matkustajille voitaisiin myydä nykyisen lipputarjonnan lisäksi ns. sarjalippuja. Lisäksi sotainvalidien ja sotaveteraanien tulisi olla vapautettuja yhteysalusten kuljetusmaksuista.

10) Työryhmä esittää, että Merenkululaitos antaa selvityksen työryhmän ehdotusten toteutumisesta ja kilpailun avaamisen vaikutuksista liikenne- ja viestintäministeriölle vuoden 2008 alkupuolella. Ehdotusten toteutumisen vaikutusten arvioinnissa tulee kuulla myös Saaristoasian neuvottelukuntaa ja asianomaisia kuntia.

8.2 Esitysten taloudelliset vaikutukset

Työryhmän edellä tekemistä esityksistä osa on sellaisia, joiden toteuttamisella olisi välittömiä vaikutuksia valtion talouteen. Osa esityksistä on sellaisia, joilla on vähäisiä taloudellisia vaikutuksia tai sitten esityksillä ei ole hallintotehtäviä lukuun ottamatta välittömiä taloudellisia vaikutuksia.

1) Palvelutason säilyttäminen nykytasollaan avustusperusteisen liikenteen osalta edellyttää, että vuoden 2006 ensimmäisessä lisätalousarviossa momentin 31.60.64 määrärahaa korotetaan 200 000 eurolla. Määräraha on tarkoitettu Suomenlahden ja sisävesistöjen avustusperusteisen liikenteen tukemiseen.

2) Kaunissaaren sataman ja siihen johtavan väylän kunnostamisen arvioidaan maksavan noin 900 000 euroa. Kuutsalon yhteysaluslaiturin kunnostamisen ja siihen johtavan väylän syventämisen arvioidaan maksavan noin 600 000 euroa. Työryhmä lähtee siitä, että Merenkululaitokselle myönnetään 750 000 euron määräraha tähän tarkoitukseen. Lisäksi ao. kuntien tulisi osallistua em. töiden rahoittamiseen 20–50 %:n osuudella.

Suomenlahden ja sisävesien alueella olevien muiden yhteysaluslaitureiden kunnostamisen määräraharahatarve selviää Merenkululaitoksen ja Tiehallinnon yhteysaluslaitureiden ja -väylien kunnostustarveselvityksessä.

3) Saamiensa tietojen ja esitysten perusteella työryhmä arvioi avustettavan liikenteen määräraharahatarpeeksi vuonna 2007 noin 610 000 euroa. Arviolaskelmassa on otettu huomioon mahdollisten uusien hakemusten nojalla tehtävät avustuspäätökset (65 000 euroa), valtioneuvoston asetuksen 371/2001 soveltamisalan laajentaminen koskemaan talviliikenteen avustamista Kotkassa (10 000 euroa) ja jääsillan ylläpitämistä Porvoossa (22 000 euroa) sekä 15 prosentin

kustannustason nousu (72 900 euroa) laskettuna vuoden 2005 avustusmäärärahan pohjalta. Merenkululaitos määrittelee vuosittain talousarvioesityksessään yhteysalusliikenteen määrärahatarpeen.

9. Lausuma

Valtiovarainministeriön edustaja työryhmässä on liittänyt muistioon seuraavan lausuman: Toimeksiantonsa mukaisesti työryhmä on selvittänyt erityisesti Suomenlahdella ja sisävesistöissä suoritettavaa saaristoliikennettä. Työryhmä on tehnyt ehdotuksia saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) muutostarpeista. Saaristoliikenteen vuositason avustusmäärärahaa ehdotetaan nostettavaksi vuoden 2006 talousarvioesityksen 286 000 eurosta 610 000 euroon. Osa lisäyksestä aiheutuisi avustusten laajentamisesta kuljetuksista mm. talviliikenteen avustamiseen ja jääsiltojen ylläpitoon. Lisäksi ehdotetaan 750 000 euroa kahteen yhteysalusväylän ja -laiturin kunnostamiseen siten, että myös kunnat osallistuisivat rahoitukseen 20–50 %:n osuudella. Työryhmä totesi väliraportissaan, että tällä hetkellä ei ole perusteita asiakasmaksujen korotukselle, ja ehdottaa loppuraportissaan, että sotainvalidit ja sotaveteraanit vapautettaisiin maksuista.

Valtiovarainministeriötä työryhmässä edustavana jäsenenä totean, että työryhmä on kartoittanut monipuolisesti valtion, kuntien ja yksityisten yritysten saaristossa järjestämiä liikennepalveluja. Saaristoliikenteen avustusjärjestelmän yhteensovittamista erityisesti joukkoliikennelain (343/1991) mukaisiin sopimusjärjestelmiin tulisi vielä tarkemmin selvittää. Ilmaiset liikennepalvelut on tarpeen rajata vain saariston kehityksen edistämiseksi annetussa laissa (494/1981) tarkoitettuun saaristossa vakinaisesti asuvaan väestöön. Asiakasmaksujen tasoa tulee arvioida vuosittain ja tulokertymä tulee ottaa huomioon avustusmäärärahan mitoituksessa. Työryhmän ehdottamiin uudenlaisiin avustuskohteisiin sisältyy toiminnallisia, oikeudellisia ja taloudellisia vastuukysymyksiä, jotka edellyttävät kriittistä jatkoselvittelyä. Esitettyjä määrärahalisäyksiä ei ole sopeutettu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määräraha-kehäyksiin.

- LIITTEET
1. Työryhmän asettamispäätös (LVM094:00/2004)
 2. Merenkululaitoksen edustajan eriävä mielipide lipputulojen ohjaamisesta rahdinottajille
 3. Suomenlahden ilman kiinteätä tie- tai lossiyhteyttä olevat asutut saaret 2001
 4. Sisävesien ilman kiinteätä tie- tai lossiyhteyttä olevat asutut saaret 2001
 5. Suomenlahden laiturit, karttapohja
 6. Suomenlahden laiturit, luettelo
 7. Kunnille osoitettu saaristokysely
 8. Alustava ehdotus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen (371/2001) muuttamiseksi.

9.2.2005

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN TYÖRYHMÄ SAARISTOLIIKENTEN KEHITTÄMISEKSI SUOMENLAHDELLA JA SISÄVESISTÖISSÄ

Asettaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa työryhmän saaristoliikenteen kehittämiseksi Suomenlahdella ja sisävesistöissä.

Toimikausi

9.2.2005 – 31.8.2005

Tausta

Saaristoliikenteen kehittämistä Suomenlahdella ja sisävesistöissä selvittävän työryhmän asettaminen perustuu valtioneuvoston 19.5.2004 tekemään periaatepäätökseen saariston kehittämisestä vuosiksi 2004-2006.

Tavoitteet

Työryhmän tavoitteena on laatia liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotus Suomenlahdella ja sisävesistöissä suoritettavan saaristoliikenteen kehittämiseksi.

Tehtävä

Työryhmän tehtävänä on

- 1) selvittää Suomenlahdella ja sisävesistöissä suoritettavan saaristoliikenteen kehittämismahdollisuuksia
- 2) tarkastella saariston yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja, sekä
- 3) selvittää saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) muutostarpeita sekä laatia tarvittaessa säädösehdotus asetuksen muuttamiseksi.

Jos työryhmä esittää muutoksia saariston yhteysalusliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmaksuihin vuodelle 2006, tätä koskeva esitys on annettava liikenne- ja viestintäministeriölle 29.4.2005 mennessä.

Selvitysryhmän tehtävään ei sisälly Tiehallinnon uuden yksityisteiden valtionavustusohjeen toimivuuden ja avustuskäytännön yhdenmukaisuuden selvittäminen. Yksityisteiden valtionavustusasiat ovat oma erillinen kokonaisuutensa, joka liittyy Tiehallinnon toimialaan.

Selvitysryhmän tehtävään ei myöskään sisälly yksityisteiden valtionavustusohjeen tai valtionavustussäännösten tarkistustarpeiden selvittäminen eikä yksityistielossien avustustason riittävyyden seuraaminen. Näitä kysymyksiä tarkastellaan tästä selvityksestä

erillään. Yksityistielossien avustustason riittävyyttä tulee tarkastella suhteessa muihin avustustarpeisiin ja -hakemuksiin. Tämä työ soveltuu parhaiten liikenne- ja viestintäministeriön sekä Tiehallinnon yhteistyönä tehtäväksi, koska toimivalta yksityisteiden valtionavustusasioissa on Tiehallinnolla. Avustusohje on ollut voimassa 1.5.2004 alkaen, joten tämän vuoden lopulla ja ensi vuoden alussa on riittävästi kokemuksia avustusohjeen toimivuudesta ja mahdollisista tarkistustarpeista.

Liikenne- ja viestintäministeriölle tehtävien ehdotusten tulee kuulua liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluviin asioihin.

Organisointi

Puheenjohtaja:

Harry Favorin, ylitarkastaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Varapuheenjohtaja:

Pekka Kouhia, hallitussihteeri, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

hallitusneuvos **Kaisa Leena Välipirtti**, liikenne- ja viestintäministeriö

budjettineuvos **Esko Tainio**, valtiovarainministeriö

liikennetarkastaja **Sirpa Vanhala**, Merenkululaitos, Saaristomeren merenkulkupiiri

suunnittelupäällikkö **Mervi Karhula**, Tiehallinnon keskushallinto

pienkunta-asiain päällikkö **Markku Fagerlund**, Kuntaliitto

neuvotteleva virkamies **Jorma Leppänen**, Saaristoasiain neuvottelukunta

matkailuyrittäjä **Paula Wilson**

Pysyvät asiantuntijat:

johtaja **Seppo Virtanen**, Merenkululaitos, Suomenlahden merenkulkupiiri

suunnittelupäällikkö **Toivo Javanainen**, Tiehallinto

suunnittelupäällikkö **Pekka Hallikainen**, Itä-Uudenmaan liitto

maakuntainsinööri **Agneta Nylund**, Uudenmaan liitto

maakuntainsinööri **Heikki Rintamäki**, Etelä-Savon maakuntaliitto

Työryhmän sihteeriksi liikenne- ja viestintäministeriö määrää hankintapäällikkö **Kari Höglundin** Saaristomeren merenkulkupiiristä.

Työryhmä voi tarvittaessa kuulla asiantuntijoita.

Kustannukset ja rahoitus

Työ tehdään virkatyönä.

Liikenne- ja viestintäministeri

Leena Luhtanen

Kansliapäällikkö

Juhani Korpela

JAKELU: Työryhmä

TIEDOKSI: LPO

Kirjaamo

Valtiovarainministeriö

Merenkululaitos

Tiehallinto

Saaristoasiain neuvottelukunta

Kuntaliitto

Etelä-Savon maakuntaliitto

Itä-Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto



Eriävä mielipide talousarvioesityksen kohtaan 64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen (siirtomääräraha 3 v)

Talousarvioesityksessä maksutulot otetaan teknisesti pois virastolta ja laitetaan palvelujen tuottajien käyttöön, jolloin korotukset tulevaisuudessa palvelevat yhteysalustoimintaa. Lipputulot vähennetään rahtaushinnoista palveluja ostettaessa.

Merenkululaitos on velvoitettu vuoden 2004 alusta kilpailuttamaan kaikki Finstashipin liikennöimät yhteysalusreitit ennen vuotta 2007. Parhaillaan eri liikennöitsijöiden kanssa solmittuja, voimassa olevia sopimuksia on aina vuoteen 2010.

Koska Merenkululaitosta ei ole kuultu asian valmisteluvaiheessa, haluamme tuoda esille muutoksen mahdollisesti aiheuttamat ongelmat ja riskit Merenkululaitoksen yhteysaluspalvelujen tilaajayksikölle:

1. Aikarahdinantaja harjoittaa aluksella rahtaustoimintaa ja aikarahtauksella perustetaan rahdinantajalle kaupallinen määräysvalta. Rahdinottajille kuuluu alusten miehittäminen, toimintakunnossa pitäminen ja rahdinantajan määrittelemän rahdin kuljettaminen. Rahtaustulojen siirto rahdinottajille muuttaa keskeisesti aikarahtauksen toimintaperiaatteita.
2. Liikenne pitäisi hoitaa kokonaistaloudellisesti mahdollisimman edullisesti, mutta tähän mennessä saadut kokemukset osoittavat kiistatta, että jokainen kilpailutustilanne on johtanut rahtaushintojen kasvamiseen. Nykyisessä rahoitustilanteessa se johtaa väistämättä liikenteen palvelutason leikkaamiseen.
3. Yhteysalusliikennettä varten budjetoidut määrärahat ovat yhteysaluspalvelujen tilaajayksikön käytössä ja vastuulla. Tilaajayksikkö neuvottelee yhdessä saaristokuntien kanssa liikenteen palvelutason. Mikäli lipputulot jäävät rahdinottajille, palvelujen tuottajien ja palvelujen käyttäjien erilaiset tarpeet palvelutasosta ja toimintaperiaatteista saattavat vaikeuttaa huomattavasti aikataulujen laadintaa. Yhteysaluspalvelujen tilaajayksikön hoitamassa liikenteen suunnittelussa on ensisijaisen tärkeää saariston asukkaiden toimeentulon ja saarten asutuksen olemassaolon turvaaminen.
4. Nykyiset rahdinottajat asetetaan epäedulliseen asemaan, sillä pienillä yksityisillä varustamoilla ei ole takanaan samanlaista organisaatiota kuin Finstashipillä. Oikean markkinahinnan löytämiseksi tarvitaan kilpailua, mutta tilanne saattaa johtaa rajoittuneeseen tai vääristyneeseen kilpailuun, sillä samankaltaisilla suorituksilla ei ole mahdollista saavuttaa lipputulosten kasvua, koska monet yksityisten hoitamista reiteistä

palvelevat lähinnä saariston vakituksia asukkaita. Kilpailupoliittisesta näkökulmasta palvelujen tuottajien tasavertainen asema on tärkeä.

Nykyiset, myös tänä vuonna kilpailutetut, sopimukset joudutaan neuvottelemaan uudelleen rahtaushinnan laskemiseksi arvioitujen lipputulojen verran. Mikäli lipputulot ohjautuvat suoraan rahdinottajille, niin rahdinottajien saama lipputulo ei kuitenkaan tule samassa määrin alentamaan rahtaushintoja. Sopimukset on tehty pääasiassa 5-vuotisiksi. Tähän mennessä kaikki kilpailutetut reitit on voittanut Finstaship. Kilpailutus on tapahtunut nykytilanteessa, jossa lipputulot ohjataan Merenkululaitokselle, joskaan ei yhteysalusliikenteen hyväksi. Mielestämme tämä tarkoittaa sitä, että oikeudenmukaisuus- ja tasavertaisuusperiaatteen mukaisesti sopimusten uudelleenneuvottelu ei riitä, vaan reitit tulisi kilpailuttaa uudelleen, sillä edellytykset liikenteen hoitamiseksi ovat olennaisesti muuttuneet.

Käytännössä uusi järjestelmä tulee tarkoittamaan sitä, että paljon lipputuloja tuottavat reitit kiinnostavat rahdinottajia enemmän ja vähemmän lipputuloja tuottavat reitit ostetaan korkeammalla hinnalla.

5. Merenkululaitoksen tehtävänä on yhteysalusliikenteen hoito. Viranomaisena se huolehtii mm. liikenteen infrastruktuurista, joka ei tälläkään hetkellä ole riittävä. Esim. laiturien korjaus- ja kunnossapito on tämän hetkisen rahoituksen perusteella täysin mahdotonta. Jos liikennöitsijät tehostetun markkinoinnin avulla kasvattavat matkustajavirtoja, tulee eteen nykyisen aluskapasiteetin riittämättömyys, vaatimukset liikennetiheyden kasvattamiseksi, laituri- ja ympäristöongelmat. Kasvava liikenne aiheuttaa vaatimuksia myös logistisille ketjuille: tiehallinnon lautat, linja-autoyhteydet jne. Tilanne aiheuttaa entistä suurempia turvallisuusriskejä.
6. MKL omistaa rahastusjärjestelmän, joka on aluksilla käytössä. Tänä kesänä kilpailutettiin uuden rahastusjärjestelmän hankkiminen, josta ollaan tekemässä kirjallinen tilaus lähiaikoina. Hankinnan arvo on noin 100 000 euroa. Ei ole tarkoituksenmukaista, että jokainen liikennöitsijä hankkii kalliin rahastusjärjestelmän ja hallitsee sen ohjelmoinnit ja purkamiset. Kilpailuttaminen voi aiheuttaa sen, että rahastusjärjestelmä palvelee yhtä yrittäjää ainoastaan yhden sopimuskauden. Rahastusjärjestelmä toimii Merenkululaitoksen tilaajayksikössä myös liikenteen suunnittelu-, seuranta- ja valvontajärjestelmänä. Mikäli rahastusjärjestelmät siirretään yrittäjille, katoaa samalla kaikki viranomaisvalvonta ja Merenkululaitoksen tilaajayksikkö joutuu toimimaan yrittäjiltä saadun tiedon varassa. Ei myöskään ole tarkoituksenmukaista, että Merenkululaitos hoitaa rahastusjärjestelmän rahavirrat ja tilastoinnit rahdinottajien puolesta ilman korvausta.
7. Rahdinottaja saattaa priorisoida maksavia asiakkaita saariston vakituisen väestön kustannuksella.

Lipputulot tulisi ohjata nettobudjetoituna Merenkululaitoksen yhteysaluspalvelujen tilaajayksikölle käytettäväksi yhteysalusliikenteen hyväksi kasvavien rahtaus- ja polttoainekustannusten kattamiseksi sekä nykyisen palvelutason ylläpitämiseksi.

Mikäli lipputulot halutaan jollakin reitillä, esim. Saariston Rengastiellä, ohjata rahdinottajalle, olisi kyseisellä reitillä tarkoituksenmukaista siirtyä LVM:n asetuksen 371/2001 mukaiseen avustettavaan liikennöintimuotoon.

Turku 12.8.2005

Merenkululaitos
Yhteysaluspalvelujen tilaajayksikkö

SIRPA VANHALA
Sirpa Vanhala
Liikennetarkastaja

KARI HÖGLUND
Kari Höglund
Hankintapäällikkö

Suomenlahden ilman kiinteätä tie- tai lossiyhteyttä olevat saaret 2001**Liite 3**

Maakunta	Kunta	Saari	Asukkaita		
Itä-Uusimaa	Pernaja	Altarskär	3		
		Käldö	1		
		Sandö	1		
		Våtskär	9		
	Porvoo	Bodö	3		
		Hamnholmen	3		
		Herrskär	3		
		Kalvö	3		
		Pirttisaari	10		
		Ramsholmen	4		
		Stora Bjurholmen	2		
		Sundön-Tullandet-Pellinki ym. – yleisen tien lautta	262		
		Sipoo	Bergarholmen	1	
			Björkholmen	2	
			Granö	6	
			Grötholmen	1	
	Kamsholmen		10		
	Komsalö		9		
	Majholmen		2		
	Norrkullaholmen		14		
	Opanholmen		2		
	Röysö		2		
	Sandholmen		1		
	Simsalö		34		
	Stora Svedjeholmen		4		
	Söderkullaholmen		2		
	Kymenlaakso		Jaala	Honkasaari	2
			Kotka	Haapasaari	20
		Kirkonmaa		15	
		Kuutsalo		33	
		Pitkäsaari		1	
		Rankki		9	
		Vassaari		3	
		Pyhtää	Heinäsaari	6	
			Hevossaari	17	
			Kaunissaari	13	
Kiviniemen Koukkusaari			3		
Purolan Koukkusaari			4		
Hamina		Kuorsalo	3		
		Tammio	3		

Uusimaa	Espoo	Lilla Pentala	1	
		Malmkopplan	1	
		Miessaari	1	
		Pentala	2	
		Vehkasaari	4	
	Hanko	Bengtsår	1	
		Ekö	2	
		Russarö	2	
	Helsinki	Isosaari	48	
		Suomenlinna – Suomenlinnan liikenteen lautta	844	
		Vartiosaari	24	
		Villinki	7	
		Inkoo	Beijarholm	3
			Gammelbylandet	4
			Gloholm	2
			Grundsö	3
			Gåsö	1
			Hamnholm	2
	Knappsholm		6	
	Lövö		3	
	Mangrund		2	
	Mörkholm		1	
	Skeppö		4	
	Svartö		2	
	Sådö		7	
	Sälkö		3	
	Kirkkonummi		Mäkiluoto	12
			Räfsö	2
		Salmen	1	
	Tammisaari	Busö	2	
		Bylandet	2	
		Dalkarö	2	
		Danskog	4	
		Espingskär	2	
		Gloholmen	4	
		Halstö	8	
		Heimosholmen	1	
		Hermansö	1	
		Horsholmen	1	
		Hummelskär	2	
		Hästö	3	
Hästö Busö		1		
Julö		1		
Järnö		1		
Kalkholmen		1		
Kalvön		2		
Koö	2			

Kungsöarna	2
Kurö	1
Lillö	2
Långön	3
Långören	3
Notholmen	1
Pattskär	1
Prästön	5
Skärlandet – yleisen tien lautta	206
Stolstö	1
Stora Mistön	1
Stora Vårholmen	2
Storkrokan	2
Storö	1
Stuvuholmen	1
Svartholmen	1
Torsö-yleisen tien lautta	20
Tvisäcken	2
Ytterön	1
Älgö	5
Ängholmen	3

Lähde: saaristoasiain neuvottelukunnan kuntakysely 2002.

Sisävesien ilman kiinteätä tie- tai lossiyhteyttä olevat saaret 2001								Liite 4
			SM:n julk. 1/2003 asutut saaret ilman kiinteää tieyhteyttä tai lossia	asukk. 31.12. 2001	asukk. 2005 x)	yhdist. tieto	asukk. yht. / kunta	asukk. yht. / maakunta
Etelä-Savo								
Saaristokunnat	Enonkoski	1	Jänissaari	3	2	2	2	
	Puumala	2	Kurjensalon saari	3	2	2	2	
		3	Viitasaari	2	3	3	5	
	Sulkava	4	Ohonsaari	2		2	2	
Saaristo-osakunnat	Hirvensalmi	5	Halmesaari	2		2		
		6	Kenkunsaaari	1		1		
		7	Kuivasaari	3		3		
		8	Mielevänsaari	2		2		
		9	Puukonsaari	23	22	22		
		10	Pääskynsaari	2		2		
		11	Saari-Kuitunen	16	11	11		
		12	Soisalon saari	3		3		
		13	Säkkisalo	9	9	9		
		14	Ulppa	2		2	57	
	Mikkeli	15	Paajalansaari	4		4		
		16	Petäjäsaari	1		1		
		17	Porosaari	1		1		
		18	Pulmusaari	1		1	7	
	Savonlinna	19	Härkinsalo	1	0	0		
		20	Karistaansaari	1	0	0		
		21	Korkiasaari	1	0	0		
		22	Makkarsaari	1	0	0		
		23	Pesolansaari	1	0	0		
Muut kunnat								
	Joroinen	24	Kostonsaari	7		7	7	
	Kangasniemi	25	Iso-Mökärä	1		1		
		26	Iso-Sarvuli	2		2		
		27	Rämiäinen	2		2	5	
	Kerimäki	28	Hevossalo	4	4	4		
		29	Vehkasalo	3		3	7	
	Rantasalmi	30	Kumpunen	1		1		
		31	Kuokansalonsaari	2		2		
		32	Pitkäsaari	3		3	6	
	Ristiina	33	Kaijasaari	4	1	1		
		34	Kaitasaari	2	2	2	3	101
Etelä-Karjala								
Saaristo-osakunnat	Taipalsaari	35	Pieni Jänkäsalo	2		2	2	
Muut kunnat	Parikkala	36	Kotasaari	3		3	3	
	Savitaipale	37	Lehtisensaari	2		2	2	
	Suomenniemi	38	Salosaari	1		1	1	8
Pohjois-Savo								
Saaristo-osakunnat	Tervo	39	Honkasaari	2		2	2	
Muut kunnat	Iisalmi	40	Iisaari	1	0	0		
		41	Koivusaari	2	0	0	0	
	Juankoski	42	Kallinsalo	4		4	4	
	Kangaslampi	43	Petkelsaari	2		2		
		44	Ruotimonsaari	7		7	9	
	Karttula	45	Hirvonsaari	2		2		
		46	Mammonen	3		3		
		47	Uittosaari	2		2	7	
	Kiuruvesi	48	Lapinsaari	4		4		
		49	Tursansaari	2		2	6	
	Lapinlahti	50	Harkonsaari	1	1	1		
		51	Viitasaari	1	2	2	3	
	Leppävirta	52	Hevossaari	1		1		
		53	Kasinsalo	2		2		
		54	Pouhansaari	1		1		
		55	Tanskansaari	1		1		
		56	Tervassalo	5		5		
		57	Timonsalo	2		2		
		58	Vasikkasaari	3		3		
		59	Vilponsaari	4		4		
		60	Virtasaari	5		5	24	
	Nilsä	61	Aholansaari	1		1		
		62	Hietasalo	1		1		
		63	Keinolansaari	1		1		
		64	Kerssinsaari	2		2		
		65	Pieni-Virkki	3		3	8	
	Pielavesi	66	Hiidensaari	2		2		
		67	Iso-Kaitamo	3		3		
		68	Kusiaissaari	5		5		
		69	Peltosaari	2		2		
		70	Salonsaari	6		6		
		71	Suursaari	1		1	19	
	Suonenjoki	72	Ärjänsaari	1		1	1	

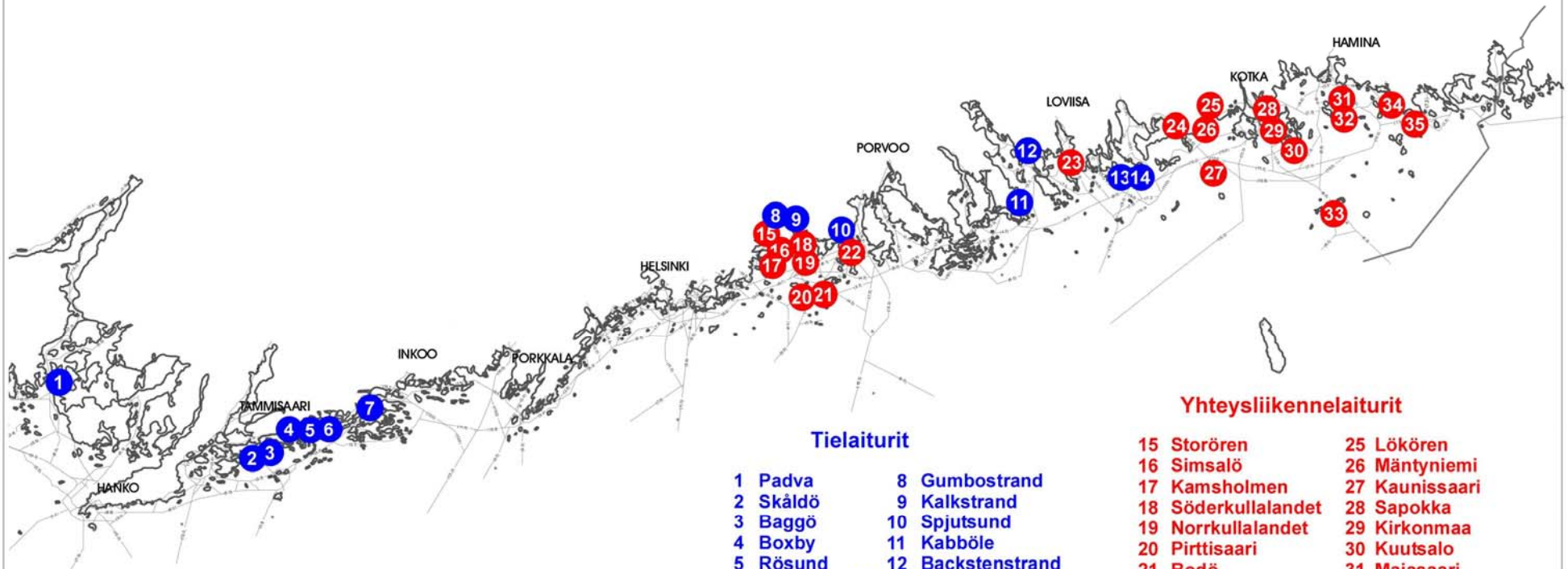
	Varkaus	73	Immosen saari	2	2	2	
	Vesanto	74	Pängätsalo	14	14	14	
	Vieremä	75	Vitikkasaari	9	9	9	
	Rautalampi	76		4	4	4	112
Pohjois-Karjala							
Saaristo-osakunnat	Kesälahti	77	Ketolansaari	3	3		
		78	Sorsansaari	2	2		
		79	Suitsansaari	1	1	6	
	Lieksa	80	Kelvänsaari	4	4		
		81	Kutkutsaari	1	1	5	
	Liperi	82	Karjalansaari	4	4		
		83	Kuusisaari	1	1		
		84	Lapinsaari	2	2		
		85	Matinsaari	1	1		
		86	Pesolansaari	1	1		
		87	Rauvansaari	3	3		
		88	Suursaari	3	3		
		89	Telmo	1	1		
		90	Tikansaari	2	2	18	
	Rääkkylä	91	Iso-Häkkö	2	2		
		92	Kultasaari	2	2	4	
Muut kunnat	Kontiolahti	93	Teerisaari	9	9	9	
	Nurmes	94	Lautiaussaari	6	6		
		95	Porosaari	1	1	7	
	Polvijärvi	96	Teerisaari	1	1	1	50
Keski-Suomi							
Saaristo-osakunnat	Joutsa	97	Joussaari	2	2		
		98	Konnassaari	1	1	3	
	Korpilahti	99	Jänissaari	1	1		
		100	Kilvensalo	4	3	3	
		101	Pieni-Palavas	1	1	5	
	Kuhmoinen	102	Mustasalo	1	1		
		103	Uotilansaari	4	4	5	
	Luhanka	104	Avosaari	2	2		
		105	Onkisalo	10	10	12	
Muut kunnat	Hankasalmi	106	Tuomarinsaari	2	2	2	
	Jämsä	107	Karhusalo	4	4		
		108	Taivassalo	3	3	7	
	Keuruu	109	Palosaari	1	1	1	
	Laukaa	110	Tuomarinsaari	2	2	2	
	Saarijärvi	111	Pappilansaari	3	3		
		112	Salosaari	8	8	11	
	Äänekoski	113	Jänissaari	3	3	3	
	Jyväskylä	114		4	4	4	55
Pirkanmaa							
Saaristo-osakunnat							
Muut kunnat	Hämeenkyrö	115	Isosaari	1	1	1	
	Kangasala	116	Vänninsalo	2	3	3	
	Pälkäne	117	Karhusalo	2	2		
		118	Ratasaari	1	1	3	
	Vesilahti	119	Salonsaari	3	3	3	
	Virrat	120	Oikansaari	1	1	1	11
Päijät-Häme							
Saaristo-osakunnat							
Muut kunnat	Hartola	121	Kotisalo	1	1		
		122	Urhonsaari	1	1	2	
	Sysmä	123	Salonsaari	2	5	5	7
Kainuu							
Saaristo-osakunnat							
Muut kunnat	Sotkamo	124	Haaposaari	2	2	2	2
Pohjois-Pohjanmaa							
Saaristo-osakunnat							
Muut kunnat	Kuusamo	125	Kaaperinsaari	2	2	2	
	Pudasjärvi	126	Partasensaari	8	8	8	10
Lappi							
Saaristo-osakunnat							
Muut kunnat	Inari	127	Jyllinsaaret	2	2	2	
	Muonio	128	Jerisjärven Saari	7	7	7	9
				371	365	365	365
x) tiedot kunnille keväällä 2005 osoitetusta kyselystä							



Merenkulkuaitos

Liite 5

Suomenlahden tie- ja yhteysliikennelaiturit



Tielaiturit

- | | |
|--------------|-------------------|
| 1 Padva | 8 Gumbostrand |
| 2 Skåldö | 9 Kalkstrand |
| 3 Baggö | 10 Spjutsund |
| 4 Boxby | 11 Kabböle |
| 5 Rösund | 12 Backstenstrand |
| 6 Sandnäsudd | 13 Tallbacka |
| 7 Barösund | 14 Söderby |

Yhteysliikennelaiturit

- | | |
|---------------------|----------------|
| 15 Storören | 25 Lökören |
| 16 Simsalö | 26 Mäntyniemi |
| 17 Kamsholmen | 27 Kaunissaari |
| 18 Söderkullalandet | 28 Sapokka |
| 19 Norrkullalandet | 29 Kirkonmaa |
| 20 Pirttisaari | 30 Kuutsalo |
| 21 Bodö | 31 Majasaari |
| 22 Svedjehamn | 32 Ulko-Nuokko |
| 23 Svartholma | 33 Haapasaari |
| 24 Keihässalmi | 34 Kuorsalo |
| | 35 Tammio |

14.4.2005



Merenkululaitos

1
Liite 6

SUOMENLAHDEN YHTEYSLIIKENNE- JA TIELAITURIT

14.4.2005

(Numerointi viittaa liitteenä olevaan karttaan)

Laituri	Tyyppi	Valmistumis p:vä	Luovutettu / aika	Vesisyvyys m	Pituus m	Laiturirakenne	Huom.
1. Padva	tie- ja yht.liik.lait.	1990	tiepiiri	2,4	12	bet. ponttoni	
2. Skåldö	tie- ja yht.liik.lait.	1995	kunnalle		31	bet. ponttoni	
3. Baggö	tielaituri						
4. Boxby	tielaituri						
5. Rösund	tie- ja yht.liik.lait.	1989	tiepiiri	3	20	paalulaituri	
6. Sandnäsudd	tielaituri						
7. Barösund	tielaituri						
8. Gumbostrand	tielaituri						
9. Kalkkiranta	tielaituri	80 luvulla	tiepiiri	3		kulmatukimuuri	
10. Spjutsund	tielaituri						
11. Kabböle	tielaituri	30.6.1989	tiepiiri	2,4	12,3	kasuuni+bet.ponttoni	
12. Backstenstrand	tielaituri						
13. Tallbacka	tielaituri						
14. Söderby	tielaituri						
15. Storören	yht.liik. ja kal.lait.	6.5.1986	kunnalle	3	47	teräsp.+betonipalk.	
16. Simsalö	yht.liik.laituri	30.6. -83	Kunnalle	2,0	13,0	bet. ponttoni	
17. Kamsholmen	yht.liik.laituri	16.12. -83	Kunnalle	2,0	13,0	bet. ponttoni	
18. Söderkullalande	yht.liik.lait	15.11.1988	kunnalle	2	12,3	bet. ponttoni	
19. Norkullalandet	yht.liik.lait.	syksy -95	kunnalle	2,6	12	bet. ponttoni	
20. Pirttisaari	yht.liik.lait.	7.8.1990	kunnalle	3	2,4	kulmatukimuuri	
21. Bodö	yht.liik.lait.						
22. Svedjehamn	yht.liik.lait.	1993	kunnalle	3	12	bet. ponttoni	
23. Svartholma	yht.liik.laituri	7.2. -74	kunnalle / -74	1,9		paalulaituri	lisätty ponttoni

SUOMENLAHDEN YHTEYSLIIKENNE- JA TIELAITURIT

(Numerointi viittaa liitteenä olevaan karttaan)

Laituri	Tyyppi	Valmistumis p:vä	Luovutettu / aika	Vesisyvyys m	Pituus m	Laituriakenne	Huom.
24. Keihässalmi	yht.liik. ja kal.lait.	21.5.1987	-	2,4 / 4,2	30	bet. kasuuni	lisätty ponttoni - 95
25. Lökören	laituri	-91	kunnalle	2,4	12	bet. ponttoni	
26. Mäntyniemi	laituri	-91	kunnalle	2,4	12	bet. ponttoni	
27. Kaunissaari	yht.liik. ja venesat.	.9.1989	-	1,9/ 2,4/ 3,1	15 + 47	teräspukiponttonit	
28. Sapokka	yht.liik.lait.	30.5. -90	kunnalle	2,4	15	kulmatukimuuri	
29. Kirkonmaa	laituri	10.12.1987	PLM	2,3 / 4,5		hirsiaark./ teräspontti	peruskorjaustyö
30. Kuutsalo	yht.liik.lait	19.12.1986	kunnalle/19.12 -86	2,1	12,3	bet. ponttoni	
31. Majasaari	yht.liik.lait.	touko.95	kunnalle	2,4		bet. ponttoni	
32. Ulko - Nuokko	yht.liik.lait.	syys.96	kunnalle		12	bet. ponttoni	
33. Haapasaari	yht.liik.lait.	.5.1989	kunnalle	1,8	15,4	bet. ponttoni	
34. Kuorsalo	yht.liik.lait.	11.-92	kunnalle / -93	2,4	12	bet. ponttoni	
35. Tammio	yht.liik.lait	17.11.1988	kunnalle/17.11 -88	3	15	bet. kasuuni	

Kunnille osoitettu saaristokysely

Liite 7

1

Kysely postitettiin 13.5.2005, vastaukset pyydettiin viimeistään 31.5.2005.
Kyselyjä lähetettiin kaikkiaan 173 kunnalle. Vastausprosentti 12,1.
Vastauksia saatiin määräaikaan mennessä 21 kpl. Lisääaikaa ei pyytänyt kukaan.

Kunta	Asutus	Ya-liikenne	Avustus					
Enonkoski	2 vak., 4 vap.aika	Asukkaat itse	425,- (kunta maksaa)					
Evijärvi	Loma-asutusta	Asukkaat itse	0					
Hirvensalmi, Iso-Säkkisalo Puulavede	9 vak., 5 vap.aika	kunta asiointimatkakorv. kesällä ja talviteistä 75 %						
H-salmi, Puukonsaari Puulavedellä	22 vak., 45 vap.aika	kunta asiointimatkakorv. kesällä ja talviteistä 75 %						
H-salmi, Saari-Kuitunen Puulavedellä	11 vak., 50 vap.aika	kunta asiointimatkakorv. kesällä ja talviteistä 75 %						
Hämeenkyrö	1 vak.	Asukkaat itse	0					
Iisalmi	ei vak. asukk.	-	0					
Inari:								
Tsumnuvuono	1 asumus	-						
Syrminiemi	6 vak., 10 vap. aika	Asukkaat itse	0					
Jyväskylä	4 vak. (1 perhe)	Asukkaat itse	0					
Jänissaari	1 vak., 3 vap. aika	Asukkaat itse	0					
Kangasala	3 vak., 50 vap. aika	Asukkaat itse	0					
Kerimäki ¹	4 vak., 43 vap. aika	Asukkaat itse + tiekunta	490,- (kunta maksaa talvitien)					
Korpilahti	3 vak., 27 vap.aika	Asukkaat itse	0					
Kotka:			Valtio 207899 €					
Kirkonmaa	3 vak., 60 vap. aika	Saarella varuskunta ³	0					
Kuutsalo	45 vak., 438 vap. aika	Sahalaitos, rak. liike	Kunta omistaa laiturin ja vastaa korjauksista.					
Haapasaari	23 vak., 94 vap. aika,	Kauppa, kioski, matkailu/kalastus	Kunta omistaa ja vastaa korjauksista. Uusi ya-laiturin rakentaminen kiirellisenä.					
Kuopio		Pysyviin asututtuihin saariin kiinteä tieyhteys tai lossi						
Lapinlahti:								
Horkonsaari	1 vak., 3 vap. aika	-	0					
Viitasaari	2 vak., 1 vap.aika	-						
Lappeenranta	0	-	0					
Lohja	0	-	0					
Puumala:								
Kurensaari	2 vak., 20 vap. aika	Asukkaat itse	0					
Viitasaari	3 vak.	Asukkaat itse	0					
Rautalampi ²	4 vak., 2 koul.	Asukkaat itse, talvitie						

Liite 7

2

Ristiina:								
Kaita	2 vak.	Asukkaat itse	Kunta avustaa jätteiden ylläpitoa Kaitaan, Kaijatsalo ei hae avustusta.					
Kaijatsaari	1 vak., 3 vap. aika	Asukkaat itse						
Savonlinna	5 vap. aika	Asukkaat itse	0					
Sipoo	87 vak. (arvio), koul. 12		Kunta avustaa jätteiden (1-4) ylläpitoa. Kunta ei avusta liikennöitsijöitä, jotka saavat lipputulot					
Sysmä	5 vak., 23 vap. aika	Asukkaat itse	0					

1

Syksy- ja kevätajat ongelmallisia, samoin myrskyiset säät avoveden aikaan!

Kunnan/kuntien ja valtion yhdessä järjestämät ja rahoittamat ya-palvelut. Kustannukset 50%/50%.

2

Kehittämistarve: Riippusilta

3

Puolustusvoimat hoitavat oman liikenteensä. Yhteysalusliikenne tulisi laajentaa Kirkonmaahan. Armeijalla ns. länsilaituri, johon voisi sopimalla saada tukikohdan yhteysalusliikenteelle.

Hirvensalmi kehittämistarve: Raskaskuljetusten järjestäminen

Valtioneuvoston asetus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista

Annettu Helsingissä päivänä kuuta 20

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä, säädetään valtion talousarviosta 27 päivänä heinäkuuta 2001 annetun valtionavustuslain (688/2001) 8 §:n nojalla:

1 § Soveltamisala

Merenkulkulaitos voi myöntää valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetusta määrärahas- ta avustuksia saaristoliikenteen hoitamisesta aiheutuviin kustannuksiin siten kuin tässä asetuksessa säädetään.

2 § Saaristoliikenneavustuksen myöntämisen pe- rusteet

Saaristoliikenteellä tarkoitetaan tässä asetuk- sessa vesiteitse hoidettua liikennettä, joka palvelee saaristossa pysyvästi asuvia henkilöi- tä sellaisilla saariston sisäisillä tai saariston ja mantereen välisillä reiteillä, joilla ei ole muu- ta säännöllistä liikennettä tai tieyhteyksiä. Saaristoliikenteellä voidaan tarkoittaa vastaa- vasti myös sellaista saaristossa pysyvästi asu- via henkilöitä palvelevaa vesiteitse tapahtuvaa liikennettä, kun muun liikenteen tai tieyhtey- den käyttö on kohtuuttoman hankalaa.

Lisäksi saaristoliikenteellä tarkoitetaan tässä asetuksessa 1 momentissa tarkoitettuun sään- nölliseen tai epäsäännölliseen liikenteeseen liittyvää tai sen tarpeita palvelevaa

- 1) jääsiltojen rakentamiseen, käyttämiseen ja ylläpitämiseen;
- 2) talviliikenteen avustamista, tai

[3) yhteysaluslaitureiden rakentamista tai kor- jaamista].¹

3 § Avustuksen enimmäismäärä

Edellä 2 §:n 1 momentissa ja 2 §:n 2 momen- tin 1 ja 2 kohdissa tarkoitettua avustusta voi- daan myöntää yleisavustuksena sen verran kuin toiminnan harjoittamisen katsotaan edel- lyttävän.

Edellä 2 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitet- tuun toimintaan avustusta voidaan myöntää erityisavustuksena enintään puolet arvioiduis- ta kustannuksista edellyttäen, että hanketta ei toteutettaisi ilman valtionavustusta.

Jääsillan rakentamiseen, käyttämiseen ja yllä- pitämiseen avustusta voidaan myöntää vain sellaisen liikenneyhteyden turvaamiseen, jon- ka hoitaminen 2 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla olisi kalliimpaa kuin jääsillan raken- taminen.

4 § Avustuksen saajat

Avustusta voidaan myöntää yksityiselle lii- kenteenharjoittajalle tai kunnalle. Jääsiltojen käyttämiseen tai ylläpitämiseen avustusta voidaan kuitenkin myöntää vain kunnalle.

¹ Työryhmä on esittänyt, että laiturien kunnostukseen osoitetaan erillinen määräraha. Jos tämä ei olisi mah- dollista, avustusta tulisi myöntää myös laiturien kun- nostamiseen siten kuin tämän alustavan asetusluonnok- sen hakasulkeissa olevissa säädöskohdissa säädettäi- siin.

5 §

Kuljetusmaksujen suuruus

Avustuksen saajalla on oikeus periä asiakkailtaan kuljetusmaksuja tilittämättä niitä Merenkululaitokselle.

6 §

Vapautus kuljetusmaksuista

Saaristoliikenteessä perittävistä maksuista vapautettuja ovat saaristoliikenteeseen käytettävien alusten reitin varrella sijaitsevassa saarissa pysyvästi asuvat henkilöt, heidän omistamansa ajoneuvot, heidän tavaratoimituksensa sekä heidän tavarantoimitustensa kuljetuksia suorittavat henkilöt ja ajoneuvot siten kuin Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä säädetään.

7 §

Avustuksista ilmoittaminen

Merenkululaitos julkaisee ilmoituksen haettavana olevista avustuksista seuraavan vuoden liikennettä varten sopivalla tavalla sanomalehdissä kesäkuun loppuun mennessä. Lisäksi Merenkululaitos ilmoittaa avustuksista kotisivuillaan internetissä vähintään kuukautta ennen avustuksen hakuajan loppumista. Eri-tyisestä syystä Merenkululaitos voi julkaista ilmoituksen haettavana olevista avustuksista tiettyä reittiä varten myös muuna ajankohtana.

8 §

Avustushakemuksessa esitettävät tiedot

Liikenteenharjoittajan on esitettävä avustushakemuksessaan:

- 1) haettavan avustuksen määrä ja sen arvioitu osuus toiminnasta saatavista kokonaistuloista sekä toiminnasta aiheutuvista menoista;
- 2) oikeat ja riittävät tiedot aluksesta ja sen jäissäkulkuominaisuuksista, tiedot suurimmasta sallitusta matkustaja- ja lastimäärästä

- sekä jäljennös aluksen katsastustodistuksesta, miehitystodistuksesta ja todistus varustamalla olevasta ISM-säännösten mukaisesta turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, joka on auditoitu varustamojohdolle ja alukselle, jos alus kokonsa puolesta on ISM-säännösten alainen;
- 3) oikeat ja riittävät aluksen käyttöä kuvaavat taloudelliset tiedot;
- 4) tarjottavan liikennepalvelun vuorotiheys ja muut laatua kuvaavat tiedot;
- 5) perittävien kuljetusmaksujen suuruus;
- 6) tiedot muusta mahdollisesta toimintaansa saamastaan julkisesta tuesta;
- 7) mahdollisuudestaan tarjota palvelujaan myös hälytystilanteissa;
- 8) selvitys liikenteenharjoittajan paikallistuntumuksesta sekä työntekijöiden pätevyydestä ja kielitaidosta; sekä
- 9) aika, jona liikenteenharjoittaja tulisi kyseisellä reitillä liikennettä hoitamaan, jääsiltaa [tai yhteysaluslaituria] ylläpitämään taikka liikennettä avustamaan.

9 §

Lausunnot

Ennen kuin Merenkululaitos tekee tässä asetuksessa tarkoitetun valtionavustuspäätöksen, sen tulee pyytää saamastaan avustushakemuksesta lausunto saaristoasiain neuvottelukunnalta sekä kunnilta, joiden alueella liikennöintiä harjoitettaisiin.

10 §

Jääsilta

Jos Merenkululaitoksen tarkoituksena on tehdä myönteinen päätös avustuksen myöntämiseksi jääsillan rakentamisen, käytön ja ylläpidon osalta, Merenkululaitoksen on varmistettava avustuksen hakijan oikeus rakentaa, käyttää ja ylläpitää jääsiltaa.

[11 §

Yhteysaluslaituri

Jos Merenkululaitoksen tarkoituksena on tehdä myönteinen päätös avustuksen myöntämiseksi yhteysaluslaiturin rakentamiseksi,

Merenkulkulaitoksen on varmistettava avustuksen hakijan oikeus rakentaa, käyttää ja ylläpitää kyseistä yhteysaluslaituria.]

12 §

Avustuspäätöksen voimassaolo ja raukeaminen

Merenkulkulaitos voi myöntää avustuksen enintään vuodeksi kerrallaan ehdolla, että valtion talousarviossa on kyseessä olevaksi varainhoitovuodeksi osoitettu tähän tarkoitukseen riittävä määräraha.

Avustuspäätös katsotaan rauenneeksi, jos liikenteenharjoittaja lopettaa toimintansa ennen avustuspäätöksessä määrätyn kauden päättymistä.

13 §

Olosuhteiden muutos

Liikenteenharjoittajan tulee välittömästi ilmoittaa Merenkulkulaitokselle huomattavasta toiminnassaan tai toimintaoloissa tapahtuvasta tai tapahtuneesta muutoksesta sekä toimintansa tai sen osan lopettamisesta.

14 §

Liikenne- ja viestintäministeriön selvitys liikennöinnistä

Merenkulkulaitos maksaa 1 momentissa tarkoitetun liikenteen järjestämiseksi myönnettävän avustuksen kuukausittain jälkikäteen tehtyä liikenne- ja viestintäministeriön raporttia vastaan. Raportin muodon ja siinä ilmaistavat tiedot vahvistaa Merenkulkulaitos.

Liikenteenharjoittajan tulee liikenteenharjoittamisvuotta seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä antaa Merenkulkulaitokselle selvitys liikenteenharjoittamisvuonna harjoitetusta liikenteestä. Selvityksen muodon ja siinä ilmaistavat tiedot vahvistaa Merenkulkulaitos.

15 §

Muut säännökset

Saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista on voimassa, mitä valtionavustuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella (688/2001).

16 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä asetuksella kumotaan saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista 26 päivänä huhtikuuta 2001 annettu valtioneuvoston asetus (371/2001).

Ennen tämän asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä päivänä kuuta 20

Liikenne- ja viestintäministeri

Esittelijä