

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 14/2005 vp

### Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2006

*Valtiovarainvaliokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunnan pääsihteeri on kirjeellään 22 päivänä syyskuuta 2005 saattanut valiokunnan tietoon, että eduskunta on 22 päivänä syyskuuta 2005 lähettänyt hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2006 (HE 119/2005 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta on eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentin nojalla päättänyt antaa asiasta lausunnon valtiovarainvaliokunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- valtiosihteeri Perttu Puro, talousjohtaja Marja Heikkinen-Jarnola ja hallitusneuvos Kaisa-

Leena Välipirtti, liikenne- ja viestintäministeriö

- budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö
- investointijohtaja Kari Ruohonen, Ratahallintokeskus
- johtaja Jukka Hirvelä ja apulaisjohtaja Timo Hiltunen, Tiehallinto
- toimitusjohtaja Matti Vainio, J. Vainion Liikenne Oy
- toimitusjohtaja Raimo Vuorela, Liikenne Vuorela Oy
- pääjohtaja Henri Kuitunen, VR-Yhtymä
- johtava asiantuntija Raimo Mansukoski, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- viestintäpäällikkö Juha Norppa-Rahkola, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

#### VALIOKUNNAN KANNANOTOT

##### *Yleistä*

Valiokunta kiinnittää huomiota edellisten vuosien talousarvioista antamissaan lausunnoissa LiVL 14/2004 vp — HE 151/2004 vp ja LiVL 15/2003 vp — HE 55/2003 vp tie- ja rataverkon investoinneista ja eri rahoitusmuodoista sekä perustienpidosta ja perusradanpidosta esittämiinsä näkökohtiin.

##### **Perustienpito ja perusradanpito**

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään alempi kuin liikenne- ja viestintäministeriö ja väylävirastot ovat perustellusti esittäneet. Asiantuntijakuulemisen mukaan perustienpidossa ero on 35 miljoonaa euroa ja perusradanpidossa 52 miljoonaa euroa. Perusväylänpidolla tulee taata olemassa olevan väyläverkon palvelutaso

ja liikenneturvallisuus. Valiokunta pitää tilannetta huolestuttavana, koska rahoitusvajeen pitkään jatkuessa on uhkana, että ajaututaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuuseongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin.

#### *Perustienpito*

Talousarvioesityksessä todetaan, että tieverkon rakenteellinen kunto ei heikkene. Valiokunta painottaa, että se ei ole riittävä tavoite. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kunnoltaan huonoja päällystettyjä teitä on 4 100 km, sorateitä 3 000 km ja huonossa kunnossa olevia siltoja 1 200 kappaletta. Tienpidon valtionavut laskevat 14 %, mikä on alemmanasteisen tieverkon kannalta huolestuttavaa. Yhteiskunnan ja tienpidon kannalta optimaalinen tieverkon kunto edellyttää merkittävää rahoitustason nostoa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valtakunnallisesti tärkeä on myös alemmanasteisen tieverkko. Se ei ole sitä vain asutuksen ja asukkaiden kannalta vaan myös elinkeinoliikenteen ml. teollisuuden toimitusten kannalta. Valiokunta pitää tärkeänä, että perustienpidossa pidetään huolta alemmanasteisen tieverkon yleiskunnosta ja erityisesti tierunkojen kunnosta. Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota myös yksityisteiden hallintoon ja ylläpitoon, koska yksityistiet muodostavat Suomessa tärkeän osan alemmanasteista tieverkosta. Yksityisteitä ei ole vain haja-asutusalueilla vaan myös taajaan asutuilla alueilla ja kasvualueilla, joilla asukasmäärät ovat huomattavia. Näitä teitä käytetään säännöllisesti työmatkaliikenteeseen. Näiden alueiden teiden heikentynyt kunto on monin paikoin johtanut laskettuihin nopeusrajoituksiin, jotka hankaloittavat elinkeinoliikennettä ja kansalaisten työmatkoja. Valiokunta korostaa, että alemmanasteisen tieverkoston ylläpitoon on varattava riittävät määrärahat ja että yksityistiemäärärahoja on lisättävä vähintään 4 miljoonalla eurolla.

Korjausta vaativien siltojen määrä on noin 300–500, ja näistä pystytään nykyrahoituksella korjaamaan vain osa. Valiokunta ilmaisee huolestumisensa sen johdosta, että siltojen kuntoa ei pystytä korjaamaan tarvittavassa määrässä.

Valiokunta katsoo, että perustienpidon nykyinen rahoitus on riittämätön ja se tulee nostaa vähintään ministerityöryhmän esittämälle tasolle 630 miljoonaa euroa (vuoden 2004 kustannustasossa). Tämä rahoitustaso mahdollistaisi jo hyväksytyjen teemaohjelmien jatkamisen ja monien tiepiirien toteutusohjelmissa kiireellisiksi koettujen maankäyttöä ja liikenneturvallisuutta parantavien investointien käynnistämisen, joita on rahoitussyistä jouduttu lykkäämään epämääräiseen tulevaisuuteen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kestävän perustienpidon rahoitustaso on noin 710 miljoonaa euroa.

#### *Perusradanpito*

Valiokunta toteaa, että radan huonosta kunnosta johtuvien rajoitusten määrä koko rataverkolla kasvaa ja rataverkon kuntoindeksi laskee. Rataverkon ylläpitäminen turvallisena liikenneväylänä edellyttää selvästi esitettyä korkeampaa korvausinvestointien tasoa. Tavaraliikenteen kehittämisen kannalta on tärkeää laajentaa 25 tonnin akselipainon rataverkkoa sekä huolehtia rataverkon sähköistyksestä kaikilla pääraodoilla.

Rataverkon säilyttäminen liikennöitävyydeltään ja turvallisuudeltaan riittävässä kunnossa edellyttää vuosittain 170 miljoonan euron korvausinvestointeja. Kuluvana vuonna korvausinvestointeihin arvioidaan käytettävän siirtyvät varat ja lisäbudjetti mukaan lukien noin 168 miljoonaa euroa. Vaikka summa onkin lähellä pitkäaikaista tarvetta, parannus koskee vain yhtä vuotta, sillä talousarvioesityksessä 2006 korvausinvestointien kokonaissumma on vain 137,8 miljoonaa euroa. Tästäkin summasta merkittävä osa menee Ratahallintokeskuksen mukaan välttämättömiin suunnittelu- ym. kustannuksiin siitäkin huolimatta, että Ratahallintokeskus on oman ilmoituksensa mukaisesti suunnitellut säästää näitä kustannuksia äärimmilleen ja ottaa loput pakolliset suunnittelukustannukset muihin käyttöihin aiotuista rahoista.

Valiokunta toteaa, että korvausinvestointitason jäädessä jatkuvasti vähimmäistason alapuolelle eri yhteyksissä asetetut radanpidon tavoitteet jäävät saavuttamatta. Uudelleen alkanut

korvausinvestointien kasautuminen kiihtyy ja liikennerajoitusten määrä kasvaa muutamassa vuodessa noin 300 km:stä jopa 750 km:iin. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nykyistä rataverkkoa ei voida pitää tehokkaasti ja turvalisesti liikennöitävässä kunnossa esitetyllä rahoitustasolla. Heikkokuntoinen rataverkko sisältää myös piileviä turvallisuusriskejä. Riskeihin kuuluu myös tasoylikäytävien suuri määrä.

Valiokunnan huomiota on edelleen kiinnitetty siihen, että heikkokuntoisen radan taloudelliset rasitteet VR:lle ovat huomattavat. Tavaraliikenteen alhaiset akselipainot johtavat myös liikennerajoituksiin ja lisäkustannuksiin VR:lle. Myös henkilöliikenteelle aiheutuu kustannuksia ratojen heikosta kunnosta. Välittömien kustannusten lisäksi VR arvioi välillä Jämsä—Jyväskylä sattuneen kiskokatkeaman aiheuttaneen kuluun vuoden huhti—syyskuun välisenä aikana noin 8 prosentin matkustajakadon eli n. 600 000 euron suuriset menetykset. Aikaisempien kokemusten perusteella matkustajamäärien palaamisen entiselle tasolle arvioidaan vievän useita vuosia. Rautatieliikenne menettää näin luontaisen vahvuutensa pystymättä toisaalta kilpailemaan niillä erityistekijöillä, joita kuorma-auto-liikenteellä on. Heikentyvän rataverkon aiheuttamia lisäkustannuksia tai menetyksiä VR:lle ja yhteiskuntataloudelle ei voida laskea tarkasti, mutta tilanteen jatkuessa VR:n mahdollisuudet selviytyä taloudellisesti ovat vakavasti uhattuina. Valiokunta kiinnittääkin tässä yhteydessä huomiota siihen, että VR:n voitonpalautus valtiolle tulee käyttää täysimääräisenä radanpitoon.

### Investoinnit ja kehysmenettely

Valtiovarainministeriö on esittänyt valiokunnalle laskelman vuoden 2006 talousarvioesityksessä pääluokan 31 selvitysosassa (s. 373) lueteluista vaalikauden 2004—2007 aikana hyväksytyistä ja hyväksyttäväksi esitettävistä 13 uudesta liikennehankkeesta. Laskelman mukaan 13 hankkeen asianomaisilla momenteilla päätettävä määrärahavaltuus on yhteensä 1 527,7 miljoonaa euroa. (Hankkeiden 22 %:n alv-menojen kanssa yhteensä 1 863,8 milj. euroa). Vaalikau-

den 2004—2007 aikana em. hankkeista aiheutuu määrärahatarvetta yhteensä 190,6 miljoonaa euroa, mikä otetaan huomioon kehysäännön mukaisesti kehyslaskelmassa. Kehyslaskelmassa otetaan huomioon myös alv-menot, jolloin kokonaismäärärahatarve on 232,5 miljoonaa euroa. Vaalikauden jälkeinen määrärahatarve on yhteensä 1 337,1 miljoonaa euroa (alv:n kanssa 1 631,3 miljoonaa euroa).

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mietinnössä "Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla" (Julkaisuja 3/2003) on liitteessä 5 (s. 59—61) lueteltu kolmen edeltävän hallituksen päättämät uudet liikennehankkeet. Näiden määrärahatarpeet (kustannusarvio/sopimusvaltuus) yhteensä ovat olleet (ilman alv) pääministeri Ahon hallituksen osalta 1 012 miljoonaa euroa, pääministeri Lipposen I hallituksen osalta 967 miljoonaa euroa ja pääministeri Lipposen II hallituksen osalta 1 408 miljoonaa euroa.

Pääministeri Lipposen II:n hallituksen hanke-luettelossa työryhmä oli ennakooinut myös Muurla—Lohja-moottoritien 279 miljoonan euron normaalina hankkeena. Kun se kuitenkin siirtyi eduskunnan päätettäväksi Vanhasen hallituksen aikana vuoden 2004 lisätalousarviossa 700 miljoonan euron elinkaarihankkeena, vertailussa 1 408 miljoonan euron tilalla valtiovarainministeriö ehdottaa lukua 1 129 miljoonaa euroa. Valiokunta katsoo kuitenkin, että vertailulukuun tulee sisällyttää vain hankkeen rakennuskustannukset, jotka ovat n. 335 miljoonaa euroa.

Valiokunta kiinnittää huomiota valtiovarainvaliokunnan valtioneuvoston valtionalouden kehysistä vuosille 2006—2009 antamasta selonteosta laatimaan mietintöön VaVM 4/2005 vp — VNS 1/2005 vp, jossa todetaan, että kehysmenettely on vaikeuttanut erityisesti liikenneväylien tarkoituksenmukaista ylläpitoa ja kehittämistä. Keskeisenä ongelmana mietinnössä pidettiin liikenne- ja viestintäministeriön väyläverkon kehittämistarpeisiin nähden selvästi alimitoitettua menokehystä. Liikenne- ja viestintävaliokunta paheksuu, että valtioneuvosto ei eduskunnan edellyttämällä tavalla ole laatinut

väyläinvestointiohjelman toteuttamisen mahdollistavaa rahoitussuunnitelmaa eikä ole kehyspäätöksen yhteydessä ottanut huomioon liikenneväylätyöryhmän esityksiä.

Valtiovarainvaliokunta piti merkittävänä epäkohtana myös sitä, että liikennehankkeet ovat eriarvoisessa asemassa keskenään riippuen niiden budjetointitavasta. Liikenne- ja viestintävaliokunta ei myöskään pidä nykyistä kehysmenettelyä tarkoituksenmukaisena. Siitä aiheutuu ongelmia varsinkin elinkaarimallin mukaan rakennettaville hankkeille, koska niihin on jo laskettu mukaan hoitokulut, jotka näin rasittavat kehyksiä kahteen kertaan. Tämän vuoksi valiokunta pitää välttämättömänä, että kehysten laskutapaa tarkistetaan varsinkin elinkaarihankkeiden osalta.

Valiokunta kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota siihen, että valtioneuvosto ei ole eduskunnan hyväksymän lausuman mukaisesti muuttanut kehysmenettelyn tulkintaa niin, että se mahdollistaisi elinkaarimallin ja muiden uusien rahoitusmallien käyttämistä yhtäläisesti perinteisen rahoitustavan kanssa. Valiokunta katsoo, että on tarkoituksenmukaista, että liikennemäärärahoihin ei sovelleta kehysmenettelyä. Joka tapauksessa tulee soveltaa erilaisia kehyksiä kehittämishankkeille ja perusväylänpidolle. Valiokunta pitää välttämättömänä, että kehysmenettelyyn saadaan muutos jo tällä hallituskaudella. Tämän vuoksi valiokunta esittää valtiovarainvaliokunnalle, että se ensi vuoden talousarviosesityksestä annettavassa mietinössään ehdottaisi hyväksyttäväksi aikaisemman lausumansa

*että hallitus muuttaa kehysmenettelyä välittömästi niin, että se mahdollistaa elinkaarimallin ja muiden uusien rahoitusmallien käyttämisen yhtäläisesti perinteisen rahoitustavan kanssa.*

### Joukkoliikenne

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että hallitusohjelman mukaan hallitus pyrki parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua, lisäämään joukkoliikenteen rahoitusta

ja kehittämään henkilökuljetusten yhdistelyä ja uusia liikenteen hoitotapoja. Edelleen työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön. Valiokunta katsoo, että tavoitteellisen joukkoliikenteen peruspalvelutason lähtökohtana tulee olla kahden miljoonan ajokortittoman suomalaisen jokapäiväisen arkielämän liikkumisen turvaaminen. Valiokunta pitää hyvänä uutta työsuhdelippujärjestelmää ja katsoo, että sen vaikutuksia tulee seurata ja järjestelmää edelleen kehittää.

Suomessa linja-autoliikenteen palveluverkosto on viime vuosiin saakka ollut kansainvälisesti korkeatasoinen. Kuntarajat ylittävä linja-autojen linja- ja ostoliikenne on ollut niin kattava, että sitä on voitu hyödyntää myös kuntien sisäisten kuljetustarpeiden tyydyttämiseksi. Talousarviossa joukkoliikenteen palvelujen ostoihin, korvauksiin ja tukiin esitetään yhteensä 74 575 000 euroa, mikä asiantuntijakuulemisen mukaan johtaa linja-autoliikenteen palveluverkon supistamiseen ja lipun hintojen nostamiseen. Asiantuntijakuulemisen mukaan määräraha-leikkausten seurauksena jouduttaisiin lopettamaan noin 1 400 linja-autovuoroa ja kaupunkijä seutulippujen hintoja nostamaan rajusti.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että joukkoliikennemäärärahojen leikkaukset koskevat myös taajamien liikennettä ja lisäävät kuntien velvollisuutta järjestää korvaavia kuljetuksia niihin oikeutetuille niistä tarvitseville kansalaisille. Valiokunta katsoo, että on tarkoin harkittava kuljetusverkoston kokonaiskehittämistä huomioon ottaen joukkoliikenne ja muut sitä korvaavat kuljetusmuodot, kuten kutsujoukkoliikenne. Valiokunta pitää kutsuohjattua joukkoliikennettä mahdollisuutena säilyttää ja parantaa joukkoliikennepalveluja haja-asutusalueilla. Runkoliikenteen palvelujen lopettaminen muodostaa ongelman myös kutsujoukkoliikenteelle, koska silloin ei ole riittävästi vuoroja, joihin syöttöliikennettä voitaisiin yhdistää. Valiokunta korostaa, että kutsujoukkoliikenteen järjestäminen tulee perustaa kilpailuttamiselle, jotta sitä hoitamaan saadaan ne liikennöitsijät, jotka pystyvät toteuttamaan sitä kulloinkin tarkoituksen-

mukaisella kalustolla ja tavalla mm. aikataulu-  
tuksen osalta.

Asiantuntijakuulemisen mukaan vuoden 2006 budjettiesityksessä joukkoliikennemäärärahoja leikataan liikenne- ja viestintäministeriön esittämästä 17,1 miljoonaa euroa. Linja-autojen alueellisen liikenteen palvelujen ostoista ja paikallisliikenteen valtionavustuksista leikkaus on 3,8 miljoonaa euroa ja kaupunki- ja seutulippujen valtionavustuksista 1,3 miljoonaa euroa. Kehittämisen-, suunnittelun- ja tutkimushankkeista sekä matkojen yhdistelytoiminnasta leikkaus on lisäksi 4 miljoonaa euroa.

Talousarvioesityksessä todetaan, että joukkoliikenteen palvelutasoa turvataan ja joukkoliikenteen osuutta erityisesti työmatkaliikenteessä pyritään lisäämään myöntämällä kunnille valtionavustusta kaupunkimaisen paikallisliikenteen ylläpitämiseen sekä kaupunki-, seutu- ja työmatkalippujen hinnanalennuksiin. Esityksen mukaan joukkoliikennetavoitteiden saavuttamista loppuhallituskauden aikana arvioinut työryhmä on ehdottanut valtion suoran joukkoliikennerahoituksen uudistamista. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan työmatkaliikenteen peruspalvelutaso on tässä yhteydessä määritelty yhdeksi edestakaiseksi vuoropariksi (tulo keskukseen kello kahdeksaksi ja lähtö kello kuudentoista jälkeen). Valiokunta katsoo, että työmatkaliikenteen peruspalvelutasoa ei voi rajoittaa näin suppeaan työssäkäyntiaikaan vaan että peruspalvelutaso tulee suhteuttaa työelämän realiteetteihin.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että työmatkaliikkumista myös muutoin kuin joukkoliikenteen turvin tulee tukea varsinkin haja-asutusalueilla ja niillä kasvualueilla, joilla ei ole toimivia tarkoituksenmukaisia joukkoliikennepalveluja.

Vuoden 2005 valtion henkilöliikenneostot VR:ltä ovat 39,7 miljoonaa euroa, joka on noin 12 % VR:n henkilöliikenteen liikevaihdosta. Näillä ostoilla on katettu kohteena olevien juna-  
vuorojen tappio lähes kokonaan. Summa on VR:n selvitysten mukaan kansainvälisesti erittäin alhainen. Tämä korostuu vielä, kun otetaan huomioon maamme pieni väestömäärä, laaja

pinta-ala sekä suuri henkilöautotiheys. Maassamme on pystytty pitämään yllä olosuhteisiin nähden varsin laaja valtakunnallinen rautatieliikenne.

Vuoden 2006 talousarvioesityksessä junaliikenteen ostoille on varattu 36 miljoonaa euroa. Mainittu summa on merkittävästi pienempi kuin vuoden 2005 taso, puhumattakaan ko. liikenteen aiheuttamista kustannuksista VR:lle.

VR:n lähtökohta ongelman ratkaisulle on se, että ns. sisämaan yöjunaliikenne väleillä Helsinki—Kuopio—Oulu ja Turku—Joensuu lakkautetaan tammikuussa 2006. Tämän supistustoimenpiteen jälkeen puuttuva määräraharake on 2 miljoonaa euroa. Siinä tapauksessa, että junaliikenteen ostoihin osoitettua määrärahaa ei saada korotettua 2 miljoonalla eurolla, joutuu VR neuvottelemaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa jatkosupistusten toteuttamisesta. Valiokunta katsoo, että tämä ei ole sopusoinnussa hallitusohjelman ja kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun kanssa.

Talousarvioesityksessä todetaan, että Kera-  
va—Lahti-oikoradan valmistumisen yhteydessä VR Oy on uudistamassa liikennerahteensa. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä VR:n kanssa pitää huolen siitä, että oikoradan taajamaliikenne on riittävän tiheä hyvin palvelevan joukkoliikenteen toteuttamiseksi. Valiokunta korostaa, että oikoradan liikenteen toteuttaminen ei saa vähentää muuhun VR:n liikenteeseen tarkoitettuja joukkoliikenteen palvelujen ostoihin varattuja määrärahoja.

Valiokunta katsoo, että tulee selvittää joukkoliikenteen merkitys yhteiskuntasuunnittelulle ja sen hyödyt ja hyötyjä alueellisesti ja kansalaisryhmittäin. Tässä yhteydessä tulee myös selvittää joukkoliikennettä täydentävien kuljetusmuotojen, kuten kutsujoukkoliikenteen kehittäminen. Valiokunta katsoo, että toimivan turvallisen koko maata hyödyntävän runkoverkon lisäksi tulee kehittää tarkoituksenmukaista liityntäliikenneverkkoa.

Valiokunta painottaa, että joukkoliikenteen määrärahoja ensi vuoden talousarviossa tulee lisätä esityksessä mainitusta määrästä, jotta halli-

tusohjelman mukaisesti voidaan parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua, lisätä joukkoliikenteen rahoitusta ja kehittää henkilökuljetusten yhdistelyä ja uusia liikenteen hoitotapoja. Ellei joukkoliikennettä pidetä yllä tarkoituksenmukaisella tavalla, kuntien rahoitusvastuu lisääntyy sen kautta, että ne joutuvat järjestämään korvaavia kuljetusmuotoja niihin oikeutetuille kansalaisryhmille. Valiokunta ei pidä tarkoituksenmukaisena, että kuntien taloudellista rasitusta lisätään entisestään. Valiokun-

ta pitääkin nyt ehdotettua korkeampaa rahoitustasoa välttämättömänä joukkoliikenteen turvaamiseksi.

### **Lausunto**

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.*

Helsingissä 21 päivänä lokakuuta 2005

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Markku Laukkanen /kesk  
vpj. Matti Kangas /vas  
jäs. Leena Harkimo /kok  
Saara Karhu /sd  
Inkeri Kerola /kesk  
Risto Kuisma /sd  
Erkki Pulliainen /vihr  
Eero Reijonen /kesk

Pertti Salovaara /kesk  
Arto Seppälä /sd  
Timo Seppälä /kok  
Harry Wallin /sd  
Lasse Virén /kok  
vjäs. Reijo Paajanen /kok  
Lyly Rajala /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.