

TALOUSARVIOALOITE 594/2010 vp

Määrärahan osoittaminen saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostoihin ja kehittämiseen

Eduskunnalle

Laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981) todetaan, että valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakituksella asutuksella on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikennepalvelut sekä että ne ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnoitellaan kohtuulliset. Suomenlahden alueella Merenkulkulaitos ei itse vastaa liikenteen hoidosta, kuten tapahtuu Saaristomerellä, vaan valtio avustaa sitä. Suomenlahden saariston vakituksella asutuksen liikennepalvelujen saattaminen saaristolain mukaiselle tasolle edellyttää lainsäädännön kehittämistä, liikenteen hoidon pitkäjänteistä kehittämistä sekä valtion avustuksen lisäämistä kustannuksia vastaavasti.

Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostoon ja kehittämiseen on esitetty hallituksen vuoden 2011 talousarvioesityksessä 7 867 000 euroa, mikä on n. 1,1 milj. euroa vähemmän kuin arvio vuoden 2010 käytöstä. Esitetyllä määrärahalla ei pysty turvaamaan edes nykyistä palvelutasoa, puhumattakaan palvelutasoluokituksen edellyttämistä parannuksista ja sopimusmuutosten aiheuttamista rahoitustarpeista.

Jotta kuljetusmaksut saadaan poistettua myös avustettavana hoidetuilta yhteysalusreiteiltä, on sopimukset muutettava palvelusopimuksiksi, mikä taas merkitsee lisärahoituksen tarvetta perittyjen lipputulojen verran. 1.9.2010 muutettiin Kotka-Pyhtään sopimus, jossa lipputulojen osuus oli vuonna 2009 noin 85 000 euroa. Varsinais-Suomen saaristoliikenteessä lipputuloja peritään

edelleen Saariston Rengasteillä ja Suomenlahdella Tammisaaren ja Sipoon yhteysalusliikenteessä. Paineita on aiheuttanut etenkin avustettuna hoidetun Pienen Rengastien (Nauvo—Seili—Hanka) lipputulojen perintä, koska Seilin saareen liikennöidään talviaikana yhteysaluksella, jossa kuljetusmaksut on poistettu. Tällä reitillä lipputulojen osuus oli vuonna 2009 noin 95 000 euroa. Suurta Rengastietä (Iniö—Houtskari) ollaan muuttamassa maantiekseksi (arvio 2012 alkaen), joten liikenne voitaneen hoitaa avustettuna siihen saakka.

Nykyisten aikarahaussopimusten muuttaminen pitkäkestoisiksi palvelusopimuksiksi, joissa edellytetään joko uutta tai uudenveroista kalustoa, nostattaa tulevana vuosina kustannuksia huomattavasti, samoin sopimuksiin sisältyvä 23 %:n alv, jonka menot tulee kohdistaa talousarviomomentille. Esim. Nauvon pohjoisen reitin kilpailuttaminen palvelusopimukseksi toukokuussa nosti kyseisen reitin hoitokustannuksia arvonnalisämenot huomioiden 320 000 euroa, eikä reitillä edellytetty edes uutta alusta, koska sopimus on ainoastaan kolme- ja puolivuotinen. Parhaillaan on kilpailutuksessa Nauvon eteläinen reitti ja lisäksi kilpailutukseen tulee tänä vuonna Hiittisten keli- ja kulkoliikenne, joista on odotettavissa Nauvon pohjoisen reitin mukaista kustannusnou-sua.

Noin sadan vanhan yhteysaluslaiturin kunnostukseen tarvitaan myös vuosittain rahaa.

Saaristoliikenteen yhteysalusmäärärahan pitkäjänteinen jatkuminen vuosittain alimitoitus varsinais-

sisä talousarvioehdotuksissa on luonut epävarmuutta saaristoyritysten toimintaan ja haitannut saariston kehitystä. Tämä on ristiriidassa saaristolain kanssa, joka asettaa valtiolle velvoitteen huolehtia saaristoliikenteestä. Mari Kiviniemen 1. hallituksen hallitusohjelman mukaan saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusien palvelukyky turvataan vähintään nykytasolla.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2011 talousarvioon momentille 31.30.64 lisäyksenä 1 633 000 euroa saariston yhteysalusliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen.

Helsingissä 20 päivänä syyskuuta 2010

Mikaela Nylander /r
Christina Gestrin /r