

TALOUSARVIOALOITE 911/2006 vp

Määrärahan osoittaminen saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostoihin ja kehittämiseen

Eduskunnalle

Saaristolaki (494/1981) asettaa valtiolle velvoitteen huolehtia saaristoliikenteestä. Budjettiesitys vaarantaa tämän velvoitteen toteutumisen. Saariston yhteysalusliikenteen käyttömäärärahojen riittämättömyys johtuu rakenteellisista ongelmista. Liikenteen määrärahoja ei ole korotettu henkilöstö- ja polttoainekustannuksia vastaavasti. Toinen syy on kilpailuttaminen, joka ei ole tuonut odotettuja säästöjä, vaan on päinvastoin johtanut olennaiseen menojen kasvuun tarjonnan vähäisyyden, sopimusaikojen lyhyiden ja esimerkiksi valtion Finstashipille asettamien tuottovaatimusten vuoksi. Kolmas syy on tilapäiseksi tarkoitettun EU-rahoituksen päättymisen eräillä reiteillä.

Rahoitusvajetta syventää jo lähitulevaisuudessa se, ettei uusiin aluksiin ole investoitu 13 vuoteen, ja uudet välttämättömät alukset merkitsevät korkeampia kilpailutushintoja. Sama ongelma koskee Tielaitoksen lauttoja.

Hallituksen toimeksiannosta liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt vuonna 2005 itäisen Suomenlahden liikenteen palvelutason turvaamistoimia, joista on tehty esitykset. Budjettiesitys merkitsisi työryhmän esitysten ja valtioneuvoston tahdon huomiotta jättämistä.

Kotkan—Pyhtään saaristoliikenteen kustannukset nousevat entisten liikennöitsijöiden lopettaessa liikennöinnin vanhalla kalustollaan osaksi ikäsyistä, osaksi kiristyneiden investointeja vaativien turvallisuusnormien vuoksi. Uusia liikennöitsijöitä ei vanhoilla hinnoilla löydy. Myös Porvoon, Tammisaaren ja Sipoon saaristoliiken-

teen turvaaminen vaatii rahoituspohjan varmistamista.

Saaristomeren merenkulkupiirin määrärahat ovat katkolla vuosittain, ja merenkulkupiirin merkitys alueellisena organisaationa on Merenkululaitoksen organisaatiomuutoksen yhteydessä heikentynyt oleellisesti. Pitkäaikaisten liikennesopimusten tekeminen on käytännössä mahdotonta, koska liikenteenharjoittajat eivät tästä syystä uskalla investoida alushankintoihin. Suomen suurin ja merkittävin saaristoalue, Varsinais-Suomen saaristo, ja sen elinvoima ovat keskeisesti riippuvaisia saariston liikenneyhteyksistä. Esimerkiksi läntisen Turunmaan neljä kuntaa ovat täysin riippuvaisia toimivista ja turvallisista lauttayhteyksistä. Asukkaita on noin 3 000, vapaa-ajan asuntoja noin 5 500 ja kesäasukkaita noin 10 000 sekä Saariston Rengastien turisteja tällä alueella noin 20 000.

Vaikka saaristoliikenteen kustannukset asukasta kohden näyttävät korkeahkoilta, ovat ne kohtuulliset, kun ottaa huomioon liikenteen järjestämisen poikkeukselliset olot laajoilla sirpaleisilla saaristoalueilla. Kalustolle aiheuttavat suuria vaatimuksia talviolot sekä laajemmat aluepoliittiset ja muut vaikutukset.

Merenkululaitoksen yhteysalusliikenneyhteyksien mukaan jakautuu lisärahan tarve hallituksen esitykseen verrattuna vuonna 2007 seuraavasti: Itäisen Suomenlahden lisämäärärahan tarve kilpailutuksen perusteella 307 000 euroa, Nauvo—Seili—Rymättylä-reitti 140 000 euroa, Iso Rengastie 120 000 euroa, polttoaineiden hinnankorotuk-

TAA 911/2006 vp — Mikaela Nylander /r ym.

set vuosina 2006—2007 Saaristomerellä 500 000 euroa ja rahtihintojen korotukset vuosina 2006—2007 kilpailutuksen perusteella Saaristomerellä 600 000 euroa.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2007 talousarvioon momentille 31.60.64 lisäyksenä 1 667 000 euroa saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostoihin ja kehittämiseen.

Helsingissä 22 päivänä syyskuuta 2006

Mikaela Nylander /r
Christina Gestrin /r
Pehr Löfv /r
Roger Jansson /r
Astrid Thors /r

Jyri Häkämies /kok
Inkeri Kerola /kesk
Markku Laukkanen /kesk
Pentti Tiusanen /vas
Mikko Immonen /vas