

Tmi: Klas Mattsson (Y –tunnus: 1809012-0)
Jurmon kylätie 152
21670 PÄRNÄINEN

13.12 2016

Liikenne ja viestintäministeriö
Liikenneneuvos Eeva Linkama

Lausunto koskien liikenne ja viestintäministeriön esityksestä muuttaa yhteysalusliikenne maksulliseksi.

Taustatietoja yrityksestämme ja Jurmon saaren olosuhteista:

Yrityksemme toiminta käsittää kesäkautena noin 80 venepaikkaisen vierasvenesataman ylläpidon palveluineen. Palveluita ovat kahvila, elintarvikemyymälä ja sauna. Palveluihin kuuluu myös kalastustoiminta ja saaliin jatkojalostus asiakkaille. Asiakkaiden käytössä on myös erillisen yrittäjän ylläpitämä Jurmo Inn –ravintola noin 1,2 km päässä satamasta.

Vierasvenesataman palveluita varten olemme työllistäneet noin 3-4 työntekijää juhannusviikosta eteenpäin koulujen kesälomien loppumiseen saakka.

Vierasvenesataman lisäksi vuokraamme ympärivuotisesti mökkejä, jotka sijaitsevat noin 1,5km päässä yhteysalus satamasta. Majoituksen lisäksi palveluihin sisältyy sauna, polttopuut ja asiakkaiden matkatavaroiden kuljetus yhteysalukselta mökkien luokse. Jurmo Inn:in palvelut ovat luonnollisesti myös mökkiasiakkaiden käytössä ympäri vuoden (kesäkauden ulkopuolella ennakkovarauksesta)

Mökkien käyttöaste on mielestämme suhteellisen hyvä ja on merkittävä osa liikevaihdosta. Varsinaista tilastoa käyttöasteesta ei ole, mutta jonkinlaisen kuvan saa vierailemalla kotisivullamme ja selailemalla varaustilannekalentereita: <http://www.jurmo.com/2>

Yrityksemme pyörittämisessä on yhteysaluksen, m/s Eivor, tarjoamat liikennepalvelut avainasemassa. Yhteysalus tuo asiakkaat mökkeihin ympärivuotisesti, saareen ja takaisin. Lisäksi yhteysaluksella kulkee kaikki materia mitä tarvitaan vuokramökkien ylläpitämisessä. Näitä ovat esimerkiksi: polttopuut, korjauksissa käytettävä puutavara, tiilet, betonit,

naulat, kattohuovat, maalit, kiuaskivet, eli ihan kaikki kuviteltavissa oleva tavara.

Vierassataman osalta yhteysaluksella kulkee ensinnäkin itse sataman tarpeet, eli venepojut, poijujen kettingit yms. välillä raskaskin kuorma. Palveluiden osalta yhteysalus tuo lähes päivittäin lisäyksiä myymälään elintarvikevalikoimaan. Valikoimasta suuri osa sisältää kylmäsäilytystä vaativia tuotteita, joista kriittisimmät ovat jäätelöt.

Elintarvikelainsäädäntö vaatii kylmäsäilytystä vaativien elintarvikkeiden kuljettamiseen katkeamattoman kylmäketjun, joka on järjestetty hyvin yhteysaluksen tilavilla pakastimilla reitin jokaiselle muullekin myyntipisteelle. Lisäksi Jurmo Inn –ravintolan vastaavat tuotteet vaativat katkeamattoman kylmäkuljetuksen noin 1,2km päähän yrityksen autolla.

Seuraukset mikäli esitys astuu voimaan sellaisenaan:

Mikäli emme pysty käyttämään yhteysaluksen tarjoamia kuljetuspalveluita esimerkiksi sen kalleuden takia, alkavat mökit ränsistyä ja satamasta loppua palvelut. Nyrkkisääntönä voi pitää, että kaikki ostettavan tavaran hinta tuplaantuisi rahtien myötä. Suursäkki betonia onkin asia erikseen: **Säkin arvo (1t) noin 100€, Rahti 960€!**

Vuokramökkien käyttöaste tulisi todennäköisesti laskemaan, kun osa asiakkaista valitsisi taloudellisesti houkuttelevamman vaihtoehdon.

Mikäli tavoitteena on siirtyä enemmän taksivene ja tilausliikennetyyppiseen liikenteeseen, niin herää kysymys, miten kylmäketjun vaativien elintarvikkeiden kuljetus järjestyy? Käytännössä taksiveneisiin on mahdoton järjestää riittävän kapasiteetin omaavat kylmäsäilytystilat.

Yritystoiminnan lisäksi on myös yksityiselämää ja esimerkiksi siihen liittyvien rakennusten korjauksia ja ylläpitoa, sekä ihmisten liikkuvuus. Koko nyt tunnettu saaristokulttuuri rakennuksineen ja miljööneineen saisi tämän esityksen voimaantultua ikävän käänteen kohti alkavaa rapistumista, josta olisi kokeilun jälkeenkin vaikea nousta varojen loputtua.

Jo pelkkä esityksen olemassaolo on pannut jäihin yrityksemme halun investoida tulevaan kesäkauteen, joten taloudellinen haitta on jo syntynyt.

Kun liikevaihto laskee tyrehtyneiden asiakasvirtojen seurauksesta, niin vierassatamassa kuin vuokramökeissä, pienenee myös yhteiskunnalle tilittävät verotuotot.

Pitää ottaa myös huomioon kiinteistöjen arvon lasku mahdollisessa myyntitilanteessa, niiden kiinnostavuuden pienentyessä pakon edessä laiminlyödyn huollon seurauksena.

On myös **turvallisuuspoliittisesti järkevää**, ettei kiinteistöjä jouduta myymään vapailla markkinoilla kenelle tahansa, vaan että ne **pysyvät jatkossakin saariston vesialueet ja väylät tuntevien hallussa.**

Ehdotus:

Puhuttaessa taloudellisista vaikutuksista oudoksumme liikenne ja viestintäministeriön näkemystä siitä, että yhteysalusliikenne aiheuttaa 17,5 miljoonan euron vuosittaisen kustannuksen yhteiskunnalle. Lisäksi tästä ”taakasta” syytetään saariston 500 asukasta, vaikka todellisuudessa yhteysalukset ovat koko kansan käytettävissä lapin tieverkon tapaan. Esimerkiksi Utön reitillä liikennöivä m/s Eivor kuljetti vuonna 2014 yli 20000 henkilöä ja vuonna 2015 yli 30000 henkeä (huomion arvoista on myös 50% nousu edellisvuoteen verrattuna!): <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/260830/Ut%C3%B6n+reitti+1998-2015.pdf/620fee99-a6b2-46bb-97d3-085012b8b4af>

Laskemattakin on selvää, että reitin varrella asuvat noin 50-60 asukasta eivät millään pystyisi aikaansaamaan noin suuria matkustustilastoja. Johtopäätöksenä voi vetää, että yhteysalusta käyttävät suurimmaksi osaksi muut kuin vakituiset asukkaat, joita kuitenkin ”syytetään” 17,5 m€ kustannuksista.

Tilastoissa on mukana paljon ammatin puolesta saaristossa liikkuvia yrittäjiä, mutta matkailuyrittäjänä uskallan väittää, että suurin osa matkustajista koostuu reitin varrella liikkuvista turisteista, joita erityisesti ilmainen pääsy saariston palveluiden luokse houkuttaa.

Näin ollen ehdottaisin liikenne ja viestintäministeriötä **muuttamaan kantaansa ja näkemään tuon 17,5m€ investointina koko kansan hyvinvoinnille.** Hektinen elämä asutuskeskuksissa kiireineen tarvitsee vastapainoksi mahdollisuuden rentoutumiseen, johon yhteiskunta on järjestänyt hienon mahdollisuuden tarjoamalla ilmaisen liikkuvuuden ainutlaatuisen saaristoomme aivan kuin tien pohjoisimpaan lappiin. Tämä valtion investointi ei vain palvele yhteysaluksilla liikkuvia, noin 200 000 matkustajaa, vaan vaikutukset ovat paljon laajemmat kattaen kaikki, jotka kesäisin veneilevät saariston palvelusatamiin. Olisi sääli supistaa kaikkien veneilijöiden palvelutarjontaa, mikäli saariston yrittäjillä ei olisi enää varaa ylläpitää niitä. Mitä tekisivät esimerkiksi moottoriveneilijät, jos

polttoaineiden toimittaminen heidän ulottuvilleen saaristoon kävisi kannattamattomaksi?

Myös muiden taksivenetyyppisten tilauskyytipalveluiden tarjonta pysyy yllä sillä, että saaristoon on valtion ylläpitämä peruslogistiikka. **Jos ei saaristolaisilla ole varaa ylläpitää palveluita ylihinnoitellun valtion tarjoaman liikenteen vuoksi, ei ole myöskään kohteita taksiveneiden asiakkaille ja taksiveneiden tarve supistuu entisestään.**

Jos liikenne ja viestintäministeriö jatkossa näkisi tuon 17,5m€ investointina, niin olisi myös mielekästä saada investointi tuottamaan parhaalla mahdollisella tavalla. Laajempi ratkaisu olisi muuttaa koulujen kesälomia tuonnemmaksi, eli alkamaan juhannusviikolta päättyen elokuun lopussa. Näillä toimenpiteillä saataisiin palvelut pysymään auki myös keskieurooppalaisille turisteille vastaamaan heidän lomakauttaan. Nyt Suomi tunnetaan palveluiden osalta suljettuna paikkana, jonne ei kannata mennä.

Lisäksi tulisi purkaa normeja ja elinkeinoelämää hankaloittavia säädöksiä, jotta saadaan saariston yritykset tuottavimmiksi.

Näiden menetelmien kokeileminen toisi koko maalle enemmän kuin nuo nyt kaavailut 4m€ säästöt saaristoliikenteessä. Ainakaan tämän tyyppisestä kokeilusta ei olisi kenellekään haittaa, niin kuin tällä esityksellä on.

Yhteenveto:

-Pidetään jatkossakin yhteysalukset maksuttomana kulkuväylänä teiden tapaan.

-Keskitytään yhteistyöhön muiden ministeriöiden kanssa ja aikaansaamaan nykyistä suurempi käyttöaste olemassa olevalle kalustolle, sekä muille saariston palveluille yllä olevien ehdotusten mukaisesti.