



20.12.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 16.11.2016, LVM/2009/03/2016

Lausunto saaristoliikennettä koskevista asetuseronnoksista

Liikenne- ja viestintäministeriö on 16.11.2016 pyytänyt Naantalin kaupungilta lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen kohtuullisista maksuista sekä luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n muuttamisesta.

Naantalin kaupunki on saanut lausunnon antamiselle lisäaikaa 20.12.2016 saakka.

Naantalin kaupunginhallitus on kokouksessaan 19.12.2016 päättänyt esittää lausuntonaan valtioneuvoston asetuksesta saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden kohtuullisista maksuista seuraavaa:

Asetuksen lähtökohdat

Asetusehdotus perustuu hallituksen digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristöä koskevaan kärkihankkeeseen, jossa tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Vaikka tavoitteet ovat hyviä ja ajankohtaisia, saariston todellisuus kuitenkin asettaa vakavia haasteita näiden tavoitteiden toteuttamiseksi.

Kokeilun tarkoituksena on edistää markkinaehtoisten liikennepalvelujen syntymistä. Saaristo-olosuhteet vaativat aluksilta merikelpoisuutta ja soveltuvuutta talviliikenteeseen. Esimerkiksi viime vuonna kelirikkoaikana asukkaat olivat pelkän yhteysalusliikenteen varassa lähes neljä kuukautta.

Yhteysaluksilta vaaditaan yhä suurempaa kantavuutta, koska maatalouden ja rakentamisen sekä muun elinkeinotoiminnan vaatiman raskaan kuljetuskaluston koko on suurentunut.

Markkinaehtoisten liikennepalvelujen syntyminen Naantalin alueelle on epätoiminnaköistä. Yhteysalusliikenteessä avoimille markkinoille on ollut vähän tulijoita, koska reittien käyttöasteet ovat olleet alhaiset ja kelirikkoaika syö toiminnan kannattavuutta. Esimerkiksi valtion tukeman saariston rengastien ja ns. pienen rengastien liikennöitsijöitä kilpailutettaessa on tarjouskilpailuun osallistunut vain kaksi liikennöitsijää, vaikka kyseessä on kesäsesonkina toimiva matkailun kärkituote. Pienellä rengastieillä liikennöivän aluksen lipputuotot eivät riitä kesäaikaisen liikenteen ylläpitämiseen, vaan valtio tukee liikennettä

K:\KANSL\2016\LAUSUNTO_LVM_SAAKISTOLIIKENTEEN_MAKSUT.DOCX

Postiosoite
PL 43
21101 NAANTALI

Käyntiosoite
Käsityöläiskatu 2
21100 NAANTALI

Puh. +358 2 434 5111
Telefax +358 2 435 3060

Sähköposti
kirjaamo@naantali.fi
etunimi.sukunimi@naantali.fi

20.12.2016

n. 200 000 eurolla. Ilman valtion tukea matkailureitin vaatima yhteysalusliikenne loppuisi välittömästi.

Digitaalisten palvelujen kehittämistä haittaa edelleen saariston verkkoyhteyksien puutteellisuus.

Naantalin kaupunki katsoo, että kokeilun lähtökohdat ovat epärealistiset eikä sitä voida toteuttaa esitetyssä muodossa saaristoliikenteessä, jonka keskeisimpänä tehtävänä on tukea ympärivuotisesti saariston vakituista asumista ja elinkeinotoimintaa. Matkailureittien osalta digitaaliset informaatoratkaisut sen sijaan tuovat lisäarvoa toimintaan. Korostamme, ettei saariston asukkaiden ja yrittäjien toimeentuloa eikä elämisen edellytyksiä saa vaarantaa suunnitellulla kokeilulla.

Elävä ja asuttu saaristo luo turvallisuutta saariston asukkaille ja siellä liikkuville, jota markkinaehtoisella palvelulla ei saavuteta.

Saaristoliikenteen maksut

Valtion yhteysalusliikenteellä on ollut merkittävä rooli saariston kehittämisessä ja elinvoimaisuuden turvaamisessa. Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981) mukaan saariston vakinaisen väestön liikenne- ja kuljetuspalvelujen tulee olla ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.

Naantalin saaristossa on koettu, että 2009 alkaneen maksuttoman yhteysalusliikenteen tuoneen lisää elinvoimaa saaristoon, esim. Rymättylän Pakinaisten saarella on vakituisesti asuvien määrä kasvanut 30 % viime vuosina sekä rakentamisen määrä on lisääntynyt. Matkailu on ollut kasvava elinkeino.

Asetusluonnoksessa esitetyt yhteysalusliikenteeseen suunnitellut maksut ovat saariston asukkaille epäoikeudenmukaisia ja täysin kohtuuttomia. Asia on järkyttänyt saariston asukkaita: miksi juuri heiltä viedään koti, työ ja elinkeinot. Nähtävissä on, että saariston asukkaiden ja yrittäjien suunnitelmat, esim. investointien suhteen, ovat keskeytyneet jo pelkän asetuseräluonnoksen johdosta.

Koska yhteiskunta hoitaa saaristoliikenteen kokonaisuutta, tulisi mielestämme maksuperusteiden olla edelleen yhdenmukaisia sekä yhteysaluksilla että maantielautoilla. Lossit ja maantielautat operoivat samankaltaisilla reiteillä eikä niissä ole eroja käyttäjien kannalta. Yhteysvälien hallinnollinen asema, joko tiepäästösten mukaisina yleisinä teinä tai yhteysalusliikenteenä, on historiallisen kehityksen tulos. Esimerkiksi Velkualla lautta ja yhteysalus liikennöivät samalta laituralueelta ja reitit ovat samankaltaiset. Miksi juuri yhteysalusliikenteen käyttäjien pitäisi joutua maksumiehiksi kokeiluhankkeessa?

Naantalin alueen matkustajat Velkuan ja Rymättylän reittialueella vuonna 2015 oli 30 400 henkilöä ja 15 541 ajoneuvoa, jolloin maksutuloa tulisi noin 1 milj. euroa vuodessa. Kaikki tämä on poissa saariston elinvoimaisuudesta.

Yhteysaluksen maksullisuus lisää yksityistä moottoriveneliikennettä ja vähentää yhteysaluksen käyttöä. Tämä on vastoin kestävän kehityksen periaatetta.

20.12.2016

On muistettava, että yrittäminen ja työssäkäynti saaristosta ovat muutenkin hankalaa ja kustannuksia aiheuttavaa, joten sitä ei tule entisestään hankaloittaa.

Naantalin kaupunki katsoo, että yhteysalusliikenne tulee edelleen säilyttää maksuttomana saaristossa.

Asetuksen vaikutukset saaristoon

Asetusluonnoksella on merkittävät vaikutukset saariston asumiseen ja elinkeinoihin. Asetusluonnoksen perusteluissa on optimistisesti arvioitu yhteysalusliikenteen maksutulojen kasvavan. Onko laskelma realistinen: kun saarien elinkeinotoiminta ajetaan alas ja asukkaat muuttavat mantereelle, loppuvat myös yhteysalusten käyttäjät ja sitä myötä maksutulot. Maksut lopettaisivat suuren osan nykyisistä yrityksistä, estäisivät maatilojen sukupolvenvaihdokset ja tyrehdyttäisivät täysin uusien yritysinvestointien suunnittelun ja toteuttamisen saaristoon.

On muistettava, että saariston asukkaat työllistävät välillisesti suuren määrälle yrityksiä (esim. alihankkijat, huoltomiehet, kuljetusyrittäjät, lihanleikkaajat, rakennusurakoitsijat), joiden liiketoiminta kärsii maksujen käyttöönotosta. Maksutuottoja arvioidessa on otettava huomioon myös kokeilun heikentävä vaikutus valtion talouteen verotulojen menetyksinä.

Saaristoliikenteen alasajo on ristiriidassa muiden valtakunnallisten tavoitteiden kanssa. Saaristo on nostettu Visit Finlandin kasvuhankkeeksi, jossa ollaan valtakunnallisesti tekemässä yhteistyötä saaristomatkoilun nostamiseksi matkoilun muiden kärkituotteiden rinnalle. Matkoilijat tarvitsevat yrittäjiä ja palveluja.

Eräältä naantalilaiselta matkoilyyritykseltä ovat loppuneet kaikki suomalaisten asiakkaiden kyselyt huviloista tulevalle kaudelle sen jälkeen, kun asetusesitys tuli julkisuuteen. Asiakkaat todennäköisesti valitsivat mökin mantereen puolelta välttääkseen mahdolliset ylimääräiset kulut.

Saariston pitäminen elinvoimaisena edellyttää pysyvää asutusta. Maanviljelyllä ja karjanhoidolla parannetaan ympäristön tilaa, mikä estää saaristoa rämettymästä. Vapaa-ajan asukkaat saavat suuren osan palveluista saaristolaisilta. Vapaa-ajan asuminen on muuttunut entistä enemmän ympärivuotiseksi eikä eroa vakituiseen asumiseen juurikaan ole. Vapaa-ajan asukkaiden merkitys saariston elävöittäjinä ja palvelujen käyttäjänä on merkittävä.

Maksujen vaikutukset saaristolaisien jokapäiväiseen elämään ovat kohtuuttomia. Saariston elinkeinonharjoittajien mukaan yritysten maksut saattavat olla jopa vuosittain yrityksen liikevaihdon suuruisia. Saaristolaisella ei ole enää varaa asua saaristossa korkeiden liikennemaksujen takia. Työssäkäynti ei enää saaresta onnistu, koska se esim. Ruotsalaisten saaresta maksaa 26 000 euroa vuosittain. Kalastajalle 500 kg:n ahvensaaliin rahti olisi 460 euroa, kun hän saa tästä määrästä n. 1 000 euroa. Lisäksi lasten päivähoitoon kuljettamisesta tai asioinnista mantereella joutuu maksamaan tuhansia euroja vuosittain. Eläkeläisen tulosta saattaa yli puolet kulua yhteysaluksen maksui-



20.12.2016

hin. Esimerkiksi, jos asioi kerran viikossa mantereelle, se maksaa 4 320 euroa vuodessa tällä suunnitellulla taksalla.

Miten toimitaan kokeilun jälkeen, jos huomataan sen epäonnistuneen? Miten saaristo asutetaan uudelleen? Vai onko tarkoitus, että saaristossa ei enää asu ketään, jolloin liikennöinnistä ei tule myöskään kustannuksia?

Naantalin kaupunki vetoaa ministeriöön, että asetuseräluonnoksesta luovutaan tai sen vaikutuksia saariston elinvoimaisuuteen vielä selvitetäisiin perusteellisesti. Kaupunki on valmis osallistumaan yhteistyöhön ja antamaan saariston erityisasiantuntemusta selvitystyössä.

Kunnan osallistuminen kustannuksiin

Liikennevirasto esittää asetuksen perusteluissa, että kunnat voisivat myöntää avustusta saaristoliikenteen maksuihin vakituisille asukkaille.

Kustannusten siirto valtiolta kunnille ei laske saaristoliikenteen kustannuksia eikä kehitä toimintaa. Saaristoliikenteen kokonaisuuden kannalta on selkeintä, että valtio vastaa edelleen kokonaisuudessaan saaristoliikenteestä.

Hallitusohjelmassa todetaan, että valtio ei anna kunnille lainkaan uusia tehtäviä tai velvoitteita vaalikaudelle 2015–2019. Saaristokunnille myönnettyt valtionosuuksien saaristolisät eivät kata edes kunnallisten peruspalveluiden kustannuksia, jotka aiheutuvat saaristoalueiden erityisolosuhteista. Saaristolisää ei pidä käyttää uusien kustannusten kattamiseen, vaan se tulee käyttää peruspalveluiden ylläpitämiseen saaristossa, joihin se on alun perin tarkoitettu.

Naantalin kaupunki vastustaa ehdottomasti uusien maksuvelvoitteiden siirtoa kunnille.

Naantalin kaupunki
Kaupunginhallitus


Jouni Mutanen
kaupunginjohtaja


Riitta Luotio
hallintojohtaja