

Asia: VN/2646/2024

Lausuntopyyntö Pohjoisen Suomen ohjelmaluonnoksesta

3.1 Kestävä kasvu ja uudistavat investoinnit

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

3.2 Puhdas energia ja digitaalinen puhdas kasvu

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

3.3 Kestävä matkailu

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

3.4 Osaaminen ja työvoiman saatavuus

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

3.5 Turvallisuus, huoltovarmuus & omavaraisuus

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

3.6. Saavutettavuus

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

3.7 Pohjoinen yhteistyö

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

-

Muut huomiot ohjelmaluonnoksesta

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä "MaRa") kiittää pyynnöstä lausua luonnoksesta Pohjoisen Suomen ohjelmaksi ja toteaa siitä seuraavaa:

I Yleistä

Pohjoisen Suomen ohjelman hyväksyttävyyden kannalta on erittäin tärkeää, että ohjelman rahoitus ei ole pois Suomen muiden alueiden rahoituksesta. Ohjelman rahoittamiselle on siten varattava erillinen rahoitus.

Pohjoisen Suomen merkitys on kasvanut ja kasvaa myös tulevaisuudessa hyvinvointia luovana alueena. Ilmaston lämpeneminen vahvistaa Suomen houkuttelevuutta matkakohteena. Pohjois-Suomen talvimatkailun on mahdollista saada yhä enemmän esimerkiksi laskettelumatkailijoita, kun Alppien lumivarmuus vähenee. Suomen poliittisten päättäjien tulee pitää huolta erityisesti matkailualan kansainvälisestä hintakilpailukyvästä, saavutettavuudesta ja työvoiman saamisesta. Pohjoisen ohjelma ei vastaa riittävästi näihin tavoitteisiin. Ohjelmaluonnoksessa ehdotettu uusi matkailuvero päinvastoin heikentäisi Suomen matkailualan ennestäänkin heikkoa hintakilpailukykyä.

Ohjelmaluonnoksessa on paljon erilaisia toimenpiteitä, joiden hinnasta ei ole esitetty arvioita. On ilmeistä, että toimenpiteiden yhteenlaskettu hinta on korkea, eikä niitä voida toteuttaa valtion talouden heikon tilan takia. Olisi tärkeää priorisoida toimenpiteitä ja varmistaa niille rahoitus ja toteutuminen.

II Yksityiskohtaiset kommentit

2. Pohjoisen Suomen maakuntien laatima tilannekuva

Pohjois-Pohjanmaan vahvuuksina mainitaan biotalous, metalliteollisuus, puurakentaminen ja terveysteknologian TKI-osaaminen.

Pohjois-Pohjanmaalla on kolme vetovoimasta matkailukeskusta Ruka, Iso-Syöte ja Kalajoki. Myös Ouluun suuntautuvaa matkailua edistetään vahvasti.

MaRa esittää, että Pohjois-Pohjanmaan vahvuuksiin lisätään matkailu.

2.3. Osaaminen ja koulutus

Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että on ennakoitu, että 80 prosenttia vuoteen 2035 mennessä syntyvistä uusista työpaikoista edellyttää korkeakoulututkintoa. Luonnoksesta ei käy ilmi, missä näin on ennakoitu.

Suomi tarvitsee kaikenlaisia osaajia tulevaisuudessa. Myös ammattioppilaitoksista valmistuvat ovat oman alansa osaajia, ei pelkästään korkeakouluista valmistuvat. Matkailualalla on varsinkin Pohjois-Suomessa erinomaiset kasvumahdollisuudet ja mahdollisuus synnyttää uusia työpaikkoja. Kun lumettoman ajan matkailu vilkastuu, työpaikat ovat yhä useammin kokoaikaisia, jolloin työntekijät voivat muuttaa työtekemispaikkakunnalle. Matkailuala tarvitsee erityisesti ammattioppilaitoksista valmistuvia osaajia. Pääosaan alan uusista työpaikoista tarvitaan korkeakoulutettujen sijaan ammattioppilaitoksista valmistuneita.

MaRa toteaa, että Suomi tarvitsee kaikenlaisia osaajia. Suomen tulee panostaa vahvasti myös toisen asteen oppilaitoksiin ja erityisesti ammattioppilaitoksiin. Valitettavasti ammattioppilaitosten rahoitusta on leikattu tuntuvasti.

2.4. Liikenne- ja logistiikkayhteydet sekä digitaalinen saavutettavuus

Kyseisessä kohdassa ei käsitellä lainkaan saavutettavuuden merkitystä matkailulle, joka on varsinkin pohjoisen Suomen matkailun menestymisen ehdoton edellytys.

Suomi on matkailussa takamatkalla, koska Suomi on EU:n syrjäisin kolkka, jonne ei käytännössä pääse henkilöautolla ilman lauttayhteyttä. Kotimaan matkailussa etenkin Pohjois-Suomeen henkilöauto on nyt ja tulevaisuudessa ylivoimaisesti tärkein liikkumismuoto. Ilman toimivia lentoliikenneyhteyksiä ulkomaalaiset asiakkaat eivät pääsisi pohjoiseen Suomeen.

EU:n lentoliikenteen päästökauppa ja biopolttoaineen jakeluvuorituksen kasvu sekä tieliikenteen tuleminen päästökaupan piiriin heikentävät Suomen matkailualan hintakilpailukykyä suhteellisesti enemmän kuin minkään muun EU-valtion. Tämä aiheutuu Suomen sijainnista, pitkistä etäisyyksistä

manner-Euroopasta Suomeen, harvasta asutuksesta, kylmästä ilmastosta ja siitä, että Suomeen ei voida rakentaa niin kattavia nopeiden junien raideverkostoja kuin tiheästi asuttuun manner-Eurooppaan. Lento- ja autoliikenteen kustannukset Suomessa tulevat kasvamaan EU:n tekemien päätösten takia enemmän kuin missään muussa EU-valtiossa.

Junaliikenteen kehittäminen on myös matkailualan kannalta erittäin tärkeää. Junaliikenteen matka-aikoja on mahdollista nopeuttaa vähentämällä rataverkon 1,6 miljardin euron korjausvelkaa ja kohdentamalla investointeja matka-aikoja nopeuttaviin hankkeisiin kuten rataverkon pullonkauloihin.

MaRa esittää, että kohdassa käsitellään saavutettavuuden merkitystä myös matkailun näkökulmasta. Panostaminen tiestöön, raideverkostoon ja lentoliikenteeseen ovat matkailun kehittymisen välttämätön edellytys.

8. Kohdan mukaan edistetään tavoitetta kasvattaa Euroopan unionin kriittisten materiaalien omavaraisuustavoitetta ja ilmastotavoitteita. Huomioon tulee ottaa muun muassa paikallinen hyväksyttävyyden sekä yhteensovitus muiden elinkeinojen kanssa.

Monet pohjoisen Suomen mineraalivarannot ovat samoilla alueilla kuin matkailulle tärkeät maa- ja vesialueet. Paikallisen hyväksyttävyyden ja muiden elinkeinojen etujen huomioon ottaminen on välttämätöntä. Joskus muiden elinkeinojen pitkän aikavälin tuottomahdollisuudet ovat suuremmat kuin esimerkiksi kaivoksen. Kaivokset ja niistä välttämättömästi aiheutuva ympäristön pilaaminen voivat heikentää merkittävästi matkailun menestymistä. Huomioon tulee ottaa, että matkailu tuottaa tuloja ja työllisyyttä pitkälle tulevaisuuteen toisin kuin kaivos, jonka elinaika on aina ajallisesti rajoitettu. Toisaalta, jos kaivos ei sijaitse matkailulle tärkeillä alueilla, sen avaaminen vahvistaa myös matkailun toimintaedellytyksiä.

MaRa katsoo, ettei kaivosteollisuutta voida asettaa muita elinkeinoja tärkeämmäksi. Intressivertailu kaivoksen avaamisen ja muiden elinkeinojen välillä tulee tehdä puolueettomasti ja ottaen huomioon muiden elinkeinojen tuotto- ja työllisyyspotentiaali. Ne voivat olla muilla elinkeinoilla selvästi parempia kuin ajallisesti rajoitetun kaivoksen.

17. Toteutetaan pohjoisissa maakunnissa pilottikokeilu vaikutusarviointineen matkailuveron keräämiseksi

Ohjelmaluonnoksen sivuilla 8–9 käsitellään pohjoisen Suomen ohjelman asettamispäätöstä. Siellä todetaan muun muassa, että ohjelmassa esitetään toimia, joilla voidaan lisätä kestävä kasvun

mahdollisuuksia ja uusia investointeja sekä vahvistaa Suomen kilpailukykyä ja alueiden elinvoimatekijöitä ja joilla lisätään kestävä matkailun vetovoimaa.

Esitys matkailuveron pilottikokeilusta on asettamispäätöksen vastainen. Vero ei lisää kestävä kasvun mahdollisuuksia matkailussa, vaan heikentävät niitä. Se ei myöskään lisää investointeja, vaan heikentää yritysten taloudellisia mahdollisuuksia tehdä investointeja. Vero ei myöskään lisää Suomen matkailualan kilpailukykyä, alueiden elinvoimatekijöitä eikä kestävä matkailun vetovoimaa, vaan heikentävät niitä. Kyseessä on erittäin verotetun alan lisäverottaminen. Sen sijaan että yritykset voisivat investoida liiketoimintansa kehittämiseen, rahat menisivät veronsaajille.

Ohjelmaluonnoksessa ei oteta kantaa, kuka veron keräisi. On oletettavaa, että vero kohdistuisi majoitustoimintaan, käytännössä hotelli-, hostelli- ja leirintäaluemajoitukseen sekä sellaiseen mökkimajoitukseen, jossa mökkien välitysyritys huolehtii majoituksen verojen tilittämisestä valtiolle (jäljempänä majoitusyritys). Sitä olisi käytännössä mahdotonta periä esimerkiksi kerros- ja omakotitaloissa majoitusliiketoimintaa harjoittavilta ja yksittäisiltä mökkimajoitusliiketoimintaa harjoittavilta, jotka eivät tarjoa palveluja sellaisen välitysyrittäjän kautta, joka huolehtii verojen tilittämisestä valtiolle. Veron käyttöönotto vääristäisi kilpailua entisestään majoitusyritysten ja sitä myötä myös veronsaajien tappioksi.

Matkailun verotus Suomessa on jo nykyisin EU-maiden ankarampia. Majoitusyritysten arvonlisäverokertymä jakautuu seuraavasti: majoitus 43 prosenttia, alkoholin anniskelu 33 prosenttia ja ruokatarjoilu 24 prosenttia. Majoitustoiminnan arvonlisävero nousee ensi vuoden alussa 14 prosenttiin. Sen jälkeen vain Tanskassa on Suomea korkeampi majoituksen arvonlisävero. Uuden veron käyttöönotto juuri, kun majoituksen arvonlisäveroa on korotettu neljällä prosenttiyksiköllä, ei ole mahdollista.

Majoitusyritysten ravintoloissa nautitun alkoholin alkoholijuomaveron on kaikissa juomaryhmissä (olut, viini ja väkevät juomat) EU-maiden ankarimmin verotettua. Sen lisäksi siitä maksetaan EU-maiden toiseksi korkein (25,5 prosenttia) arvonlisävero. Ravintolaruoan arvonlisävero (14 prosenttia) on EU-valtioiden kuudenneksi korkein.

Matkailuvero on käytössä 21 EU-valtiossa. Ne eroavat Suomesta siinä, että niiden majoitustoiminnan verotus on kokonaisuutena huomattavasti lievempää kuin Suomessa.

Matkailuala on vasta toipumassa lähes kaksi vuotta kestäneistä koronarajoituksista. Korona velkaannutti pahasti monia majoitusyrityksiä. Yhtenä syynä tähän oli se, että Suomi tuki koronarajoituksista kärsineitä yrityksiä huomattavasti vähemmän kuin muut Pohjoismaat. Luonnonvarakeskus Luken ja REINU econin selvityksen mukaan erityisen heikosti tukea saivat suuret hotellialan yritykset. Majoitusyritysten konkurssien määrä on ollut viime ja kuluvana vuonna keskimääräistä korkeammalla tasolla.

Venäjän hyökkäyssota vei Suomen matkailualalta sijaintiin perustuvat ylivoimatekijät. Venäläisiä matkailijoita, jotka olivat ennen koronaa suurin ulkomaalainen matkailijaryhmä, ei enää ole eikä tule. Venäjän ylilentokielto vähensi merkittävästi kiinalaisten ja japanilaisten matkailijoiden määrää. Tämä iski merkittävästi etenkin Itä-Suomeen ja pääkaupunkiseutuun. Jos tällainen vero otettaisiin käyttöön, se koskisi koko Suomea eikä vain pohjoista Suomea.

Suomessa ei ole korvamerkittyjä veroja. Vero käytettäisiin valtion tai kuntien yleisten menojen kattamiseen.

Idea matkailuverosta on lähtöisin Rovaniemen kaupungilta. Kaupunki haluaa matkailualan yrityksiltä lisää rahaa matkailusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi. Haitat aiheutuvat asemakaavan ja rakennusluvan vastaisesti kerros- ja omakotitaloissa harjoitetusta majoitusliiketoiminnasta. Kaupunkilaiset eivät pidä siitä, että majoitusliiketoimintaa harjoitetaan heidän kodeikseen tarkoitetuissa kerrostaloissa. Kaupunki ei ole puuttunut kattavasti majoitusliiketoiminnan harjoittamiseen kerros- ja omakotitaloissa siihen velvoittavista korkeimman hallinto-oikeuden päätöksistä huolimatta.

Rovaniemen kaupungin ratkaisuehdotus on nurinkurinen: se ehdottaa uutta veroa, joka kohdistuisi käytännössä kaupungin alueella vain hotelleihin. Tämä vääristäisi vielä enemmän kilpailua hotellien ja kerros- ja omakotitaloissa majoitusliiketoimintaa harjoittavien kesken. Kaupungin kannattaa ratkaista yliturismiin liittyvät ongelmat lopettamalla asuintaloissa harjoitettava majoitusliiketoiminta, kuten Helsinki ja Espoo ovat tehneet.

MaRa vastustaa matkailuveron pilottikokeilua seuraavien syiden takia:

- Vero on Pohjoisen ohjelman asettamispäätöksen vastainen.
- Vero kohdistuisi käytännössä vain hotelli-, hostelli- ja leirintäaluemajoitukseen, mikä vääristäisi kilpailua niiden ja kerrostaloissa ja yksittäisissä mökeissä, jotka eivät kuulu veroista huolehtivaan varauspalveluun, majoitusliiketoimintaa harjoittavien välillä.
- Matkailualan ja majoitusyritysten verotus on jo nykyisin EU-maiden kireimpiä.
- Vero heikentäisi Suomen matkailualan entisestäänkin heikkoa hintakilpailukykyä. Yritysten tulee voida käyttää rahansa palvelujensa kehittämiseen uusien verojen sijaan.
- Matkailuala on vasta toipumassa koronarajoituksista. Valtio korvasi heikosti hotellien, erityisesti isojen hotellyritysten koronarajoituksista aiheutuneita tappioita.
- Venäjän hyökkäyssota heikensi merkittävästi etenkin Itä-Suomen ja pääkaupunkiseudun matkailijoiden määrää ja matkailutuloa.

- Suomessa ei ole alueellisia veroja eikä korvamerkittyjä veroja, jotka käytettäisiin vain tiettyihin tarkoituksiin.

,

18. Ympärivuotisen kansainvälisen lentosaavutettavuuden ja suurimpien kaupunkien päivittäisen kohtuuhintaisen lentotuotteen edistäminen

Ohjelmaluonnoksen tavoitteet ovat erittäin kannatettavia toimenpiteitä. Ohjelmaluonnoksessa esitetty vaatii valtion rahoitusta. Lentojen hintoihin valtion on vaikea vaikuttaa muuten kuin pitämällä huoli Suomen lentoliikenteen kansainvälisestä kilpailukyvystä. Valitettavasti näin ei ole toimittu, kun Suomi on ollut hyväksymässä EU:n lento- ja tieliikenteen päästökauppatavoitteita ja biopolttoaineen jakeluvaihtoehtojen lisäämistä. Ne heikentävät Suomen saavutettavuutta ja lento- ja henkilöautoliikenteen hintakilpailukykyä kuten kohdassa 2.4. on todettu.

EU:ssa on vireillä myös kansainvälisten lentojen arvonlisäverottomuuden poistaminen, mitä Suomen hallitus on vastustanut. Arvonlisäverottomuuden poistaminen vaikuttaisi Suomeen negatiivisemmin kuin muihin EU-maihin pitkien lentoetäisyyksien takia. Se myös heikentäisi Finnairin kilpailukykyä.

MaRa kannattaa toimenpiteitä ympärivuotisen saavutettavuuden parantamiseksi ja kohtuuhintaisten lentojen edistämiseksi. Suomen ei tule hyväksyä uusia kansainvälisiä kustannuksia aiheuttavia velvoitteita, jotka tosiasiansa asettavat Suomen lentoliikenteen muita EU-valtioita heikompaan asemaan.

19. Suorien kansainvälisten ympärivuotisten lentoyhteyksien avaaminen erityisesti kesäkauden matkailun lisäämiseksi pohjoiseen

Ajanmukaiset lentokentät ja riittävät lentoyhteydet ovat välttämättömiä Pohjoisen ohjelman kattamien maakuntien matkailuyrityksille. Matkailu ulkomailta pohjoiseen on kasvanut ja jatkaa kasvuaan. Nykyisten lentokenttien kapasiteetti ei ole riittävä.

Yritykset panostavat myös lumettoman ajan matkailun kasvattamiseksi. Tämä on tärkeää paitsi yritysten kannattavuuden, myös kokoaikaisten työpaikkojen luomiseksi. Muutama hyvän kysynnän lisäkuukausi mahdollistaisi kokoaikaisten ympärivuotisten työpaikkojen syntymisen, jolloin yhä useammat työntekijät voisivat muuttaa pohjoiseen asumaan ja tuomaan verotuloja alueen kunnille. Tämä mahdollistaisi myös asuntotuotannon lisäämisen.

MaRa kannattaa kansainvälisten ympärivuotisten lentoyhteyksien avaamista matkailun lisäämiseksi pohjoiseen. Tähän yhteistyössä Visit Finlandin kanssa tehtävään hankkeeseen tulee saada erillinen rahoitus eikä siihen voida käyttää ensi vuoden alusta rajusti leikatun budjetin rahaa.

20. Edistetään pohjoisen maakuntien merialueiden, suurjokien sekä virtaavien vesien ja purojen kunnostusta osana matkailun edistämistä

Ohjelmaluonnoksen tavoitteet ovat erittäin kannatettavia. Suomessa oli ennen vesivoimalaitosten rakentamista erinomaiset lohikalojen kalastusmahdollisuudet. Ilman voimalaitosten rakentamista Pohjois-Suomesta olisi voinut tulla kalastusmatkailussa merkittävä tekijä Norjan ja Islannin tapaan. Suomi teki aikoinaan ratkaisun vesivoimaloiden rakentamisen puolesta kalastusmatkailun tappioksi. Heikkotuottoisia voimalaitoksia tulee purkaa, ja joet kunnostaa kalastusmatkailun elvyttämiseksi.

Tämä tavoite on osittain ristiriidassa kaivosteollisuutta edistävien kirjausten kanssa.

MaRa kannattaa vesialueiden kunnostamista kalastusmatkailun elvyttämiseksi.

21. Maakuvatyön vahvistaminen ja uudistaminen

Maakuvatyön vahvistaminen vaatii valtiolta lisärahoitusta. Valitettavasti hallitus on vähentänyt olennaisesti Visit Finlandin rahoitusta.

MaRa kannattaa maakuvatyön vahvistamista, mutta se edellyttää lisärahoitusta Visit Finlandille.

Uusi kohta kestävään matkailuun: Lisätään luontoon perustuvasta matkailusta saatavia tuloja

Matkailuyritykset eivät pysty käyttämään valtion omistuksessa olevia (kansallis)puistoja ja retkeilyalueita tehokkaasti elinkeinotoiminnassaan. Annetaan Metsähallitukselle tehtäväksi ja varataan sille riittävät taloudelliset resurssit elinkeinotoimintaa tukevan infran rakentamiseksi puistoihin ja retkeilyalueille. Nykyisin esimerkiksi ohjelmopalveluyritysten on lähes mahdotonta toteuttaa ohjattuja retkiä puistoissa. Suomi ei hyödynnä täysimääräisesti potentiaalia puistoihin ja retkeilyalueille suuntautuvassa matkailussa. Yrityksiltä jää saamatta vientituloja ja veronsaajilta verotuloja.

MaRa esittää, että Metsähallitukselle annetaan tehtäväksi ja siihen osoitetaan erillinen rahoitus elinkeinotoimintaa tukevan infran rakentamiseksi puistoihin ja retkeilyalueille. Nämä toimet tulee toteuttaa muissakin kuin Pohjoisen Suomen ohjelman kattamissa maakunnissa.

Uusi kohta: Maankäytön sektoriajattelun lisääminen maakuntakaavatasolla

Useat matkailuinvestoinnit ovat pitkäkestoisia, ja perustuvat luontoon suuntautuvaan matkailuun. Investointeja tulee turvata jo maakuntakaavatasolla. Matkailukeskuksen tai muun luontomatkailulle tärkeän alueen läheisyyteen ei voida perustaa kaivosta, tuulivoimapuistoa tai tehdä avohakkuita. Nämä vievät matkailuinvestoinneilta pohjan. Kaikkien elinkeinon etujen mukaista on, että on selvää, mitä toimintoja missäkin voidaan harjoittaa. Tämä takia tarvitaan pitkän tähtäimen maakunta- ja kuntatasoinen suunnitelma, joissa eri toimialoja voidaan suunnata tietyille alueille ja turvata eri elinkeinon investointeja.

MaRa katsoo, että eri toimialojen investointeja tulee turvata luomalla pitkän aikavälin maakunta- ja kuntatasoisia suunnitelmia, joissa eri alueita on varattu muun muassa matkailun käyttöön niin, ettei alueelle avata esimerkiksi kaivoksia.

22. Pohjoisessa Suomessa vahvistetaan osaamis-, koulutus- ja työvoimatarpeiden ennakointia aktiivisessa vuoropuhelussa kaikkien toimijoiden kesken.

Kohdassa todetaan, että vahvistetaan työ- ja osaamisperusteista korkean osaamisen maahanmuuttoa ja kotoutumista. Korkealla osaamisella tarkoitetaan usein korkeakoulutasoisen koulutuksen saaneita henkilöitä. Myös ammatillisen koulutuksen saaneet ovat korkean tason osaajia omissa tehtävissään.

MaRa katsoo, että työ- ja osaamisperusteisen korkean osaamisen maahanmuuton ja kotoutumisen edistämisen tulee kattaa paitsi korkeakoulutetut henkilöt, myös ammatillisen koulutuksen saaneet.

23. Vahvistetaan osaavan työvoiman saatavuutta ja sitoutuneisuutta pohjoiseen Suomeen

MaRa kannattaa kohdassa ehdotettuja toimenpiteitä ottaen kuitenkin huomioon, mitä kohdissa 8.3 ja 22 on todettu.

26. Valmistellaan ja toteutetaan pohjoisen asunto-ohjelma, jolla vahvistetaan edellytyksiä elinvoimaa edistävien investointien kohdistumiseksi alueille.

Ohjelmaluonnoksen tavoite on erittäin kannatettava. Asuntojen puute on merkittävä este välttämättömän kausityövoiman saamiseksi matkailukeskuksiin. On kohtuutonta, että matkailualan yritykset joutuvat kantamaan kustannukset ja riskit asuntojen rakentamisesta oman liiketoimintansa ja kustannustensa riskien lisäksi. Jotta kirjaus ei jäisi tyhjiksi sanoiksi, asunto-ohjelmalle tulisi varmistaa riittävä rahoitus. Myös Airbnb:n kaltainen majoitusliiketoiminta asuintaloissa on heikentänyt kausityövoiman mahdollisuutta saada kohtuuhintaisia asuntoja pohjoisen matkailukeskuksista.

MaRa kannattaa pohjoisen asunto-ohjelmaa.

3.6. Saavutettavuus

Pohjoisen Suomen, niin kuin koko Suomenkin, matkailun ja sen kasvun elinehto ovat hyvät liikenneyhteydet teitse, rautateitse ja lentäen. Kohdassa kuvatut parantamistoimet vaativat suuren rahoituksen.

MaRa katsoo, että pohjoisen Suomen saavutettavuutta parannettaessa tulee huomioon ottaa myös matkailuelinkeinon tarpeet.

Suomen tulee panostaa raideliikenteeseen saavutettavuuden parantamiseksi. Rataosuuden sähköistys Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välillä valmistuu vuoden vaihteessa, mikä mahdollistaisi sähköisen henkilöjunaliikenteen avaamisen Suomen ja Ruotsin välille sekä siitä edelleen Ruotsin kautta keskiseen Eurooppaan ja takaisin. Ruotsissa ostoliikenne Luulajasta Haaparantaan on jo käynnissä. Suomessakin Oulu-Tornio/Haaparannan välinen henkilöjunaliikenne olisi ostoliikennettä, mutta siltä puuttuu rahoitus.

Suomen ja Ruotsin välinen matkustajajunaliikenne toisi ulkomailta saapuville matkailijoille uuden ympäristöystävällisen yhteyden ja lisäsi pohjoisen Suomen saavutettavuutta. VR olisi valmis aloittamaan liikennöinnin nopealla aikataululla, jos rahoitus järjestyisi.

MaRa esittää, että pohjoisen Suomen saavutettavuutta parannettaisiin aloittamalla henkilöjunaliikenne Suomen ja Ruotsin välille ja, että sille myönnettäisiin riittävä rahoitus.

41. Laajennetaan Kajaanin lentoaseman matkustajaterminaalia vastaamaan Schengen-alueen ulkorajatarkastusten vaatimia edellytyksiä

Ajanmukainen lentokenttä ja riittävät lentoyhteydet ovat välttämättömiä Kainuun matkailun kehittymiselle. Kun venäläisiä matkailijoita ei ole eikä tule näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa, Kainuussa olevat matkailukeskukset tarvitsevat ulkomaalaisia asiakkaita muualta Euroopasta ja sen ulkopuolelta.

MaRa kannattaa esitystä.

Hämäläinen Sami
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry