

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

##### 1.1 Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset

Luonnos: olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa, että olemassa olevan verkon korjausvelka on kasvanut huolestuttavan suureksi. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä on noin 4,2 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistuu noin 2,55 ja rautateille noin 1,64 miljardia euroa, ja vesiväyliin 30 miljoonaa euroa.

MaRa kannattaa, että olemassa olevien verkkojen ja palvelujen toimivuuden varmistaminen on valittu strategiseksi linjaukseksi. Korjausvelan pienentäminen olemassa olevalla verkolla edellyttää perusväylänpidon vuosittaisen määrärahan korottamista. Strategisessa linjauksessa on tunnistettava, että myös lentoasemaverkosto Suomessa on kriittistä infraa tiestön ja rautateiden ohella. Nykyinen pääosin Finavian ylläpitämä lentoasemaverkosto tulee säilyttää ja Finavian ulkopuolisille kentille tulee antaa rahoitusohjelmassa valtion tukea kuntien ja kaupunkien tuen lisäksi.

## 1.2 Lentoliikennestrategian laatiminen

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan heti hallituskauden alussa laaditaan kansallinen lentoliikennestrategia, jossa linjataan Suomen lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyyn vahvistamisesta muuttuneessa maailmassa.

Lentoliikenteen toimintaympäristö on muuttunut dramaattisesti koronaviruksen ja Venäjän hyökkäyssodan jäljiltä. Lentoliikenteen kilpailukykyyn vaikuttaa keskeisesti myös lentoliikenteen kiristynyt päästökauppa ja kestävien polttoaineiden jakeluvelvoite, jotka nostavat merkittävästi lentoliikenteen kustannuksia.

MaRa toteaa, että vaikka Liikenne 12 - suunnitelma sisältää lentoasemaverkostoa lukuun ottamatta hyviä kirjauksia lentoliikenteen kilpailukyvästä, se ei sellaisenaan korvaa strategisen tason dokumenttia ja erillistä lentoliikennestrategiaa.

Lentoliikennestrategiassa on tunnistettava lentoliikenteen rooli Suomen saavutettavuudelle, elinkeinoelämälle ja matkailulle ja laadittava konkreettiset ja selkeät tavoitteet lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyyn vahvistamiseksi. Lentoliikennestrategian laatimisen merkitys korostuu, kun Suomi neuvottelee lentoliikenteeseen vaikuttavista päätöksistä EU:ssa ja kansainvälisillä foorumeilla. Suomen kansallinen etu vaatii, että lentoliikenteen kilpailukyky ja Suomen saavutettavuus turvataan nyt ja tulevaisuudessa.

## 1.3 Alueelliset painotukset

Luonnos: Liikennejärjestelmää kehitetään varmistuen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen. Lisäksi liikenneturvallisuutta parannetaan koko maassa. Tämä tehdään tietopohjaisesti toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyysissä havaittujen tarpeiden pohjalta

Luonnos: Kansainvälinen saavutettavuus sisältää niin alueiden sisäisen saavutettavuuden kuin alueiden välisen saavutettavuuden yhdistettynä kansainvälisiin toimiviin yhteyksiin. Mikäli matkat ja kuljetukset eivät toimi maan sisällä, ei myöskään kansainvälinen saavutettavuus ole riittävällä tasolla.

Suomessa tavaraliikenteestä 86 % on tieliikennettä ja elinkeinoelämän kuljetukset keskittyvät pääteille. Henkilöliikenteestä tieliikenteen osuus on vielä suurempi, noin 90 %. Peräti 70 prosenttia

Suomen pinta-alasta on sellaista, että maantiet ovat ainut käytettävissä oleva liikkumisen alusta. Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa.

MaRa korostaa, että alueellisten painotuksissa huolehditaan maantieverkon kunnossapidosta koko maassa ja alemmanasteinen tieverkko huomioiden.

MaRa toteaa, että rautatieverkosto ja olemassa olevat junayhteydet ovat tärkeitä Suomen eri alueiden ja paikkakuntien saavutettavuudelle, elinvoimaisuudelle ja matkailulle. Alueellisilla lentokentillä Itä-Suomessa, Etelä-Suomessa, Länsi-Suomessa ja Pohjois-Suomessa on tärkeä merkitys Suomen kansainväliselle ja alueiden saavutettavuudelle, elinkeinoelämälle ja matkailulle.

Suunnitelman mukaan alueellisilla painotuksilla varmistetaan, että alueelliset näkökulmat tulevat tarkastelluiksi ja huomioituiksi osana suunnitelman valtakunnallista toimeenpanoa. Alueelliset painotukset eivät poissulje muita alueellisia näkökulmia tai kehittämistarpeita.

MaRa pitää tärkeänä, että matkailun merkitys on tunnistettu ja sisällytetty Itä-Suomen ja Pohjois-Suomen alueellisiin painotuksiin.

MaRa esittää, että matkailu sisällytetään myös Etelä-Suomen ja Länsi-Suomen alueellisiin painotuksiin (alueet esitetty kuviossa 3).

Vuoden 2022 ennakkotiedon mukaan Suomen matkailun kokonaiskysyntä oli 14,8 miljardia euroa ja siitä peräti 41 prosenttia kohdistuu Uudellemaalle (noin 6 miljardia euroa). Länsi-Suomen maakunnista suurin matkailukysyntä kohdistuu Pirkanmaalle (noin miljardi euroa vuonna 2022), joka on matkailukysynnässä kolmanneksi suurin maakunta Lapin jälkeen. Etelä-Suomessa ja Länsi-Suomessa myös paljon tunnettuja matkailukohteita ja -alueita, joihin saapuvat sekä ulkomaiset että kotimaiset matkailijat. Matkailun toimintaedellytykset ja kasvu edellyttää, että matkailun tarpeet huomioidaan näillä alueilla niin kotimaissa kuin kansainvälisissä liikenneyhteyksissä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Kohta 4.5.3 Kansainvälinen yhteistyö

Suunnitelmaluonnoksen mukaan tapahtuneiden muutosten takia kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävässä työssä.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että meri- ja lentoliikennettä säännellään EU- ja kansainvälisellä tasolla ja tämä sääntely saatetaan kansallisesti voimaan. Sääntelyllä on suuri merkitys näiden liikennemuotojen turvallisuuteen ja kilpailukykyyn. On tärkeää vaikuttaa sääntelyn syntyyn siellä, missä sitä tehdään muiden samanmielisten maiden tuella.

Luonnos: Valtio tiivistää yhteistyötä valtioneuvostotasolla kansainväliseen saavutettavuuteen liittyvissä kysymyksissä ja sidosryhmäyhteistyötä kehitetään vaikuttavammaksi.

Luonnos: Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä ja valtiosopimuksia valmisteltaessa sekä kansainvälisissä sääntelyä tuottavissa järjestöissä, Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO), aktiivisesti siten, että se tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä parantaa erityisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä ottaen huomioon Suomen sijainti unionin reunalla ja pitkät etäisyydet merkittävälle markkina-alueille Euroopan sisällä. Puhtaaseen siirtymään sekä tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin liittyvää sääntelyä tulee tarkastella pienten toimijoiden ja jäsenmaiden näkökulmasta.

MaRa pitää kansainvälistä saavutettavuuden ja lentoliikenteen kilpailukykyyn turvaamista koskevia toimenpiteitä kannatettavina.

EU:n lentoliikenteen päästökaupasta ja asteittain kiristyvästä kestävien polttoaineiden jakeluvaihtoehdoista aiheutuu Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille (pääosin Finnair) vuodesta 2026 alkaen yli sadan miljoonan euron vuosittaiset lisäkustannukset.

Suomen kansallinen etu vaatii, että lentoliikenteelle ei aiheuteta jo näiden toimien päälle lisäkustannuksia, esimerkiksi laajentamalla EU:n lentoliikenteen päästökauppaa ETA alueen ulkopuolisiin lentoihin tai luopumalla kv. lentopolttoaineiden valmisteverottomuudesta. EU:n alueen ulkopuolisten lentojen osalta päästöjen vähentämisestä tulee päättää kv. tasolla (Corsia).

MaRa pitää tärkeänä, että Suomi käyttää kaikki EU:n lentoliikenteen huutokaupasta saadut tulot lentoliikenteen kilpailukykyyn ja vihreän siirtymän edistämiseen esimerkiksi tukemalla SAFin käyttöä Suomessa.

Kohta 4.6 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

Kohta 4.6.1.1 Perusväylänpito

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä on noin 4,2 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistuu noin 2,55 ja rautateille noin 1,64 mrd. euroa, ja vesiväyliin 30 milj. euroa.

Luonnos: Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029-2037.

Luonnos: Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoo osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa.

MaRa kannattaa perusväylänpidon tason nostamista. Tiestön korjausvelan pienentäminen vaatii lisäpanostuksia useiden vuosien ajan.

Hyvin kunnossa pidetty ja kattava tieverkosto on tärkeä matkailijoille ja matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri puolilta maata kaikkina vuodenaikoina. Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpäähän kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla. Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Myös ulkomaiset matkailijat tukeutuvat Suomessa matkaillessaan lento-asema- ja junaverkon lisäksi maantieverkkoon (henkilöautot, matkailuautot ja linja-autot). Tiestön kunnossapito on tärkeää myös tavarakuljetusten toimivuudelle.

MaRa pitää tärkeänä, että perusväylänpidossa ja sen rahoituksessa huomioidaan myös olemassa oleva rautatieverkko. Rautatieverkosto ja olemassa olevat junayhteydet eri puolille Suomea ovat tärkeitä Suomen eri alueiden ja paikkakuntien saavutettavuudelle, elinvoimaisuudelle ja matkailulle.

Luonnos: Väylänpidon rahoituksella varmistetaan esisijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto.

MaRa toteaa, että loma-, vapaa-ajan- ja luontokohteisiin sekä mökeille ajetaan alemman asteista tieverkkoa pitkin. Matkailualan kannalta on tärkeää, että myös alempiasteisen verkon kunnosta pidetään Suomessa huolta.

Luonnos: Valtio selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti.

MaRa toteaa, että liikenteen verotus Suomessa on kansainvälisesti korkea (autovero, polttoainevero, ajoneuvoverot). Tieliikenteen päästökaupan alkaessa ja jakeluvuorituksen kiristyessä autoilun kustannukset nousevat entisestään. Uudet mahdolliset rahoitusmuodot eivät voi olla liikenteeltä kerättäviä uusia veroja tai maksuja.

MaRa vastustaa kilometriveroja tai tiemaksuja, jotka tulisivat nykyisten verojen ja maksujen päälle ja nostaisivat kotimaassa liikkumisen kustannuksia ja heikentäisivät kotimaan matkailun hintakilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun. Tämä vähentäisi palvelujen kysyntää kotimaassa, työllisyyttä ja valtion verotuloja.

#### 4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen

Suomen väyläverkkoa (maantieverkko, rautatieverkko ja muut verkot) on tärkeä kehittää. Kehittämiseen on kohdennettava riittävät määrärahat. huomioimalla julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.

Muuttunut turvallisuustilanne Euroopassa edellyttää, että Suomi orientoituu vahvemmin länteen myös liikenneyhteyksillä. Kiinteiden yhteyksien selvittämisestä ja aktivoimisesta on julkaistu tuore raportti ”Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle”. Raporttia on tärkeä hyödyntää, kun Suomen liikennejärjestelmän kehittämistä suunnitellaan lyhyemmällä ja pitkällä aikavälillä. EU - rahoituksen saaminen isoille liikennehankkeille on välttämätöntä.

#### Kohta 4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot: lentoasemaverkosto ja lentopaikat

Luonnos: valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina.

MaRa toteaa, että Helsinki–Vantaan lentoaseman kilpailukyky on turvattava hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti.

Finnair on Suomen matkailualan strateginen kumppani. Ilman vahvaa Finnairia ja sen kattavaa ulkomaanreittiverkostoa Suomen matkailuelinkeinolla ei ole toimintaedellytyksiä. Finnair on Venäjän ylilentokiellon takia menettänyt strategisen etunsa, kun se ei voi enää hyödyntää Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suorita, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä

Aasiaan. Kansainväliseen lentoliikenteeseen ja Finnairin toimintaan ja kilpailuasemaan vaikuttavilla päätöksillä on erittäin suuri merkitys matkailutoimialalle ja sen kasvun edellytyksille Suomessa.

Valtion tulee huolehtia siitä, että Finnairilla on kilpailukykyiset toimintaedellytykset sen kilpailijoihin verrattuna ottaen vielä huomioon Suomen maantieteellinen asema.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyky turvataan EU-päätöksenteossa sillä, että Suomi ottaa EU:ssa kielteisen kannan lentoliikenteen päästökaupan laajentamiseen EU:n alueen ulkopuolelle. Suomen tulee ottaa myös kielteinen kanta kv. lentoliikenteessä käytettäviin polttoaineiden verottamiseen. Suomen valtion saamat EU:n lentoliikenteen päästökauppatulot on myös kohdistettava täysimääräisesti lentoliikenteen kustannuskilpailukykyyn vahvistamiseen. Esimerkiksi SAF-hankintatuki Helsinki-Vantaalle vahvistaisi lentoaseman hub-asemaa ja houkuttelisi sinne lisää kansainvälisiä lentoja.

Jos Venäjän ylilentokielto päättyy turvallisella tavalla, Helsinki-Vantaan lentoasema on mahdollista palauttaa Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen solmukohdaksi. Tämä edellyttää, että valtio tunnistaa globaalien lentoyhteyksien ja kyvykkyyksien ylläpitämisen tärkeyden Suomelle. Lentoliikenteen kustannuskilpailukykyä täytyy pitää erityistä huolta, kun EU- ja kv. tasolla päätetään lentoliikenteeseen kohdistuvista päästövähennystoimista.

Luonnos: Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027.

Luonnos: Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Laadittujen kriteerien perusteella samaiset tahot määrittävät kansallisesti strategiset lentoasemat ja muodostavat niistä uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määraikaiseen valtionavustukseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspolut tulee varmistettua (tiivistettynä luonnoksesta)

Suunnitelmassa todetaan, että ennen kriisejä valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustaja-määrän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille.

MaRa toteaa, että suunnitelmaluonnoksen perusteella lentoasemaverkoston ei esitetä muutoksia tämän vaalikauden aikana. Kirjaus strategisten kenttien määrittelystä tarkoittaisi kuitenkin Finavian lentoasemaverkoston supistamista tämän vaalikauden jälkeen.

MaRa katsoo, että Finavian lentoasemaverkostoa ei tule supistaa.

Lentoliikenteen merkitys korostuu Suomen sijainnin ja pitkien etäisyyksien takia. Lentoliikenteen merkitys matkailun kannalta on suurempi kuin millään muulla EU-maalla Välimeren pieniä saarivaltioita lukuun ottamatta. Lentoliikenteen elintärkeä merkitys Suomeen suuntautuvalla matkailulla ei tule muuttumaan pitkälläkään aikavälillä.

Maan sisäistä ja kansainvälistä lentoliikennettä palvelevat lentokentät ovat osa välttämätöntä infrastruktuuria tiestön ja rautateiden ohella. Lentoasemaverkoston merkitystä tulee tarkastella Suomen kansainvälisen ja maan sisäisen saavutettavuuden näkökulmasta. Lentoasemalla on merkittävä vaikutus aluetaloudelle, elinkeinoelämälle ja matkailulle. Lentokentän lakkauttaminen johtaisi alueen matkailupotentiaalin ja matkailualan investointien ja työpaikkojen menetyksiin. Ilman lentokenttää ulkomaalaisten matkailijoiden saaminen vaikeutuisi merkittävästi.

Finavia tarkastelee lentokenttien kannattavuutta erittäin suppeasti, vain lentokentän operatiivisten tulojen ja menojen näkökulmasta. Kun lentoasemien kannattavuudessa huomioidaan niiden vaikutukset aluetalouteen, lähes kaikki lentoasemat ovat kannattavia. Lentoasematoiminnan järjestämisen vaihtoehtoja koskevassa selvitysraportissa (29.1.2024) todetaan, että lakkauttamalla alijäämäisiä lentoasemia voidaan säästää lentoasematoimintojen järjestämisen suorissa operointi- ja investointikustannuksissa. Kansainvälisten tutkimusten mukaan lentoasemien aluetaloudelliset vaikutukset voivat kuitenkin olla moninkertaiset niiden operointi- ja investointikustannuksiin verrattuna. Suurimmat aluetaloudelliset vaikutukset syntyvät kansainvälistä kauppaa tekevien yritysten matkustamisesta sekä alueelle saapuvista kansainvälisistä matkailijoista.

Myös kauppakamarien tekemän selvityksen (4.9.2024) tulokset vastaavat raportin johtopäätöksiä lentoasemien aluetaloudellisista vaikutuksista. Sen mukaan kaikki selvitysten kohteena olevat 13 lentoasemaa, joiden yhteenlaskettu alijäämä oli 21 miljoonaa euroa, ovat kaikki Suomelle vahvasti kannattavia, kun huomioidaan niiden vaikutukset kansantalouteen.

MaRa vastustaa Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston supistamista.

Valtion tulee sitoutua nykyisen lentoasemaverkoston säilyttämiseen pitkäjänteisesti ja yli vaalikauden. Kirjaukset kansallisesti strategisten kenttien määrittelystä tulee poistaa suunnitelman jatkovalmistelussa. Kaikki lentoasemat ovat Suomelle taloudellisesti kannattavia ja tärkeitä. Kattavaa



lentoasemaverkostoa Etelä-Suomessa, Itä-Suomessa, Pohjois-Suomessa ja Länsi-Suomessa tarvitaan, jotta matkailuala Suomessa voi kasvaa, investoida ja työllistää. Alueelliset lentokentät ovat välttämättömiä, jotta Suomi voi vastaanottaa yhä enemmän matkailijoita suorilla reittilennoilla ja tilauslennoille suoraan kohteeseen eri puolelle Suomea.

Luonnos: Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.

MaRa kannattaa matkaketjuja, jotka yhdistävät lentämisen muihin liikkumismuotoihin (esimerkiksi juna- ja bussiliikenne). Matkaketjuja tulee lentoasemaverkostoa heikentämättä kehittää markkinaehtoisesti toimijoiden välisiin sopimuksiin perustuen niin, että matka lähtöpisteestä saapumispaikkaan muodostaa eri liikkumisvälineitä yhdistämällä saumattoman ja helpon kokemuksen.

Luonnos: valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. Lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin

MaRa toteaa, että myös Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentokentät ovat elintärkeitä matkailulle ja koko elinkeinoelämälle. Riittävän kattava lentoasemaverkosto on maan sisäisen ja Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta elintärkeä. Verkostoon kuulumattomien lentokenttien operoinnista vastaavat kunnat, joiden ylläpitoon valtion on annettava riittävä tuki myös jatkossa.

MaRa esittää, että toimenpidettä muutetaan niin, että lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reitti- ja tilauslentoliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän ja matkailun tarpeisiin.

#### Kohta 4.6.2 Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Luonnos: valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

MaRa katsoo, että päästökauppatulojen käyttöä koskevaa toimenpidettä tulee muuttaa velvoittavaksi niin, että Suomi kohdentaa lentoliikenteen päästökaupasta saatavia huutokauppatuloja lentoliikenteen kilpailukyvyn vahvistamiseen. Päästökauppatuloilla voidaan vauhdittaa lentopolttoaineiden jakelua Suomessa ja pienentää kestävien polttoaineiden hintaeroa verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen.

Esimerkiksi Helsinki-Vantaalla tankattavan lentokerosiinin ja siihen sekoitettavan biopolttoaineen (SAF) välistä hintaeroa voitaisiin pienentää antamalla tukea biopolttoaineen kustannuksiin. SAF hankintatuki on käytössä jo (tai ainakin niitä suunnitellaan) monelle EU:n lentokentälle. SAFin hankintatuki otettaisiin huomioon, kun lentoyhtiöt ja polttoainetoimittajat neuvottelisivat, missä EU:n alueella lentoyhtiöt tankkaavat SAFia. SAFin tankkausmahdollisuus auttaisi lentoyhtiöitä saavuttamaan päästövähennystavoitteitaan sekä parantaisi Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukykyä ja houkuttelisi sinne lisää kansainvälisiä lentoja. Tämä parantaisi myös Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

MaRa toteaa, että lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatuloja tulee käyttää myös muihin vaikuttaviin ja kustannustehokkaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrahankkeisiin huomioiden lentoliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden tarpeiden kehitys. Biopohjaisen SAFin lisäksi erityisesti synteettiset polttoaineet ja myöhemmin myös vety ovat merkittävimmissä roolissa lentoliikenteen vihreässä siirtymässä.

Luonnos: Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa.

MaRa toteaa, että kestävien polttoaineiden jakeluelvoitteesta ja EU:n lentoliikenteen päästökaupasta aiheutuu merkittäviä lisäkustannuksia Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille (pääosin Finnair). Yksistään Finnairin lisäkustannusten on arvioitu olevan vuonna 2026 noin 140 miljoonaa euroa. Polttoaineiden jakeluelvoitteen noustessa kahdesta prosentista 34 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä kustannukset nousevat merkittävästi nykyisestä.

Pidemmät lentomatkat ETA:n sisällä aiheuttavat lentoyhtiöille korkeampia kustannuksia lyhyempiin lentomatkoihin nähden. EU:ssa maantieteellisesti syrjässä olevan Suomen ja muiden Euroopan maiden väliseen lentoliikenteeseen kohdistuu näin ollen korkeampi kustannusrasitus verrattuna keskemällä Eurooppaa olevaa lentoliikennettä, jossa matkat ovat lyhyempiä ja jossa lentoliikennettä voidaan korvata nopeilla junayhteyksillä.

Lentoliikenteen päästökauppaa sovellettaisiin päästökauppadirektiivin nojalla vuoden 2026 loppuun saakka ETA-alueen sisäisillä lennoilla sekä lähtevillä lennoilla Sveitsiin ja Iso-Britanniaan nykyiseen

tapaan. EU:ssa neuvotellaan tulevalla kaudella EU:n lentoliikenteen päästökaupan mahdollisesta laajentamisesta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on päästökauppalakia koskevasta hallituksen esityksestä (HE 71/2023) antamassaan lausunnossa todennut, että valiokunta pitää globaaleja ratkaisuja ensisijaisina lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Kansainvälisesti sovittujen sääntöjen, kuten CORSIA:n yhdenmukainen toimeenpano on globaalien lentoliikennetoimialan tasavertaisten toiminta- ja kilpailuedellytysten ylläpitämiseksi keskeistä.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on oltu huolissaan muun muassa mahdollisesta päästökaupan soveltamisalan laajentamisesta jatkossa vuoden 2027 alusta lähtien myös ETA-alueen ulkopuoli-siin lentoihin. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota siihen, että mahdollisen soveltamisalan laajentumisen on asiantuntijakuulemisessa katsottu voivan vaikuttaa negatiivisesti CORSIA:n globaalien toimeenpanon tehokkuuteen ja lisäävän lentoliikenteen päästökaupan kustannuksia kaksin- tai kolminkertaiseksi nyt arvioidusta tasosta.

Talousvaliokunta on yhtynyt liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntoon ja todennut, että päästökaupan laajentumisen riskinä olisi myös EU:n ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen ohjautuminen EU:n ulkopuolisten hubien kautta EU:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien sijaan (TaVM 11/2023 vp).

EU:n päästökauppadirektiivin laajentaminen aiheuttaisi Finnairille soveltamisalasta riippuen 200–300 miljoonan euroa lisäkustannukset. Tämä rapauttaisi huomattavasti yhtiön kilpailukykyä. Suomen kansainvälinen saavutettavuus heikkenisi, millä olisi erittäin kielteiset vaikutukset Suomen matkailualalle.

MaRa katsoo, että Suomen kansallinen etu vaatii sitä, että Suomi ottaa kielteisen kannan EU:n lentoliikenteen päästökaupan laajentamiseen. ETA-aluetta laajemmasta päästökaupasta tulee neuvotella kansainvälisellä tasolla (CORSIA).

MaRa toteaa, että lentoliikenteen kustannuksia ei voida lisätä kansainvälisen lentoliikenteen polttoaineiden verottomuuden poistamisella EU:ssa jo päätettyjen toimien lisäksi. MaRa pitää erittäin tärkeänä, että energiaverodirektiiviä koskevissa neuvotteluissa Suomi kannattaa kaupallisen lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden säilyttämistä.

Kohta 4.7.1 julkisesti tuettu henkilöliikenne

Luonnos: turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä. (päätökset puoliväliriihestä otetaan mukaan suunnitelman viimeistelyssä)”

MaRa kannattaa toimenpidettä. Ostoliikenteen turvaaminen on myös jatkossa tärkeää matkailulle ja alueiden elinkeinolle. Lentoliikenne Helsinki-Vantaan ja alueellisten kenttien välillä ei toimi yksinomaan markkinaehtoisesti.

Finavia on todennut, että ostoliikenteestä aiheutuu sille tappioita, kun se joutuu ylläpitämään vähäliikenteisiä kenttiä. MaRa toteaa, että lentoasemien kannattavuutta ei voi arvioida yksistään Finavian lentoaseman ylläpitokulujen näkökulmasta. Kun huomioidaan lentokenttien aluetaloudelliset vaikutukset, myös vähäliikenteiset lentokentät ovat Suomelle taloudellisesti kannattavia.

Kohta 4.81. Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että toimintaympäristössä tapahtuneet suuret muutokset edellyttävät, että Suomi tarkastelee kansainvälistä logistista asemaansa uudelleen ja parantaa sitä vaikuttavasti,

Luonnos: Valtio arvioi ja selvittää raidelevyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raidelevyden muutossuunnitelman. Raidelevyttä koskeva pitkän aikavälin tavoitekuva koko rataverkon osalta on muodostettu ja raidelevyden kehittämistä koskeva valtakunnallinen näkemys muodostetaan vuonna 2026.

Luonnos: Valtio (Traficom ja Väylävirasto) kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, selvitettävänä oleva Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys Rail Balticaan, ml. juna-lauttayhteys. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky (toimenpide).

MaRa esittää, että raideleveyden muutosta koskevaa toimenpidettä täydennetään niin, että sitä arvioidaan myös matkailun näkökulmasta.

MaRa toteaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tärkeää hyödyntää helmikuussa 2025 julkaistua raporttia ”Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle”, johon on haastateltu laaja joukko yrityksiä ja elinkeinoelämän järjestöjä. Raportti tarjoaa hyvän tietopohjan länsiyhteyksien jatkoselvittämiseksi ja aktivoimiseksi. Raportissa todetaan muun muassa, että Perämerenkaari on luontaisin alue aloittaa eurooppalaisen raideleveyden toteuttaminen Suomessa. EU-raideleveys ulotettaisiin aluksi Haaparannasta Oulun hubiin, Raaheen ja Rovaniemelle. Seuraavassa vaiheessa tulee tarkastella eurooppalaisen raideleveyden laajentamista muulle rataverkolle, kuten pääradalle, sekä Tallinnan ja Tukholman suuntiin. Haetaan EU:lta sitoutumista ja rahoitusta eurooppalaisen raideleveyden rakentamiseen Suomessa. Esim. Rail Baltican EU-rahoituksen osuus on yli 80 %.

Luonnos: valtio pyrkii pitkäjänteisesti matkailun edellytysten ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen muun muassa kansainvälisin lentoliikennesopimuksin.

MaRa kannattaa toimenpidettä.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Perusväylänpidon priorisointi on tärkeää

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarvioinnissa todetaan, että maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, jonka vuosittainen taso nousee vuodesta 2029 alkaen 1,74–1,85 miljardiin euroon. Kokonaisuutena perusväylänpidon rahoitus on noin 20 miljardia euroa vuosina 2026–2037. Lisärahoituksen tavoitteena on varmistaa koko väyläverkon liikennöitävyys ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille että elinkeinoelämälle. Tavoitteena on myös pysäyttää korjausvelan kasvu ja kääntää sen määrä laskuun.

Väyläverkon kehittämiseen suunnataan rahoitusta yhteensä yli 6 miljardia euroa vuosina 2026–2037, josta toistaiseksi sitomatonta rahoitusta on 2,7 miljardia euroa. Päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia (ml. Digirata). Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttämisen koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Rataverkolla voidaan huomioida Suomen erillisverkkoasemasta johtuvat poikkeukset ja tieverkolla tunnistetaan poikkeuksen piirissä olevat maantiet. Erityistä huomiota kiinnitetään kuitenkin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä kuin radoilla.

MaRa pitää perusteltuna, että rahoitusohjelmassa ja suunnitelmassa priorisoidaan perusväylänpitoa ja olemassa olevan verkon kunnon ylläpitämistä. Korjausvelan pienentäminen vaatii lisäpanostuksia useiden vuosien ajan.

Suunnitelman vaikutusarviossa todetaan, että perusväylänpidon lisärahoituksen vaikutus on suurin alemmalla tieverkolla, jossa matka-aika- ja kuljetuskustannukset pienenevät suhteellisesti eniten.

MaRa toteaa, että alemman asteisella tieverkolla on tärkeä merkitys matkailualalle. Matkailu- ja luontokohteisiin sekä mökeille ajetaan pääteitä, alemman asteista tieverkkoa ja yksityisteitä pitkin. Matkailu- ja ravintola-alan yritysten häiriötön liiketoiminta edellyttää, että kuljetukset liikkuvat sujuvasti riippumatta siitä, missä yrityksen toimipaikka sijaitsee. Alemman asteiseen tieverkkoon kohdistuvan perusväylänpidon rahoituksen lisäksi yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon esitetyt lisärahoitukset ovat kannatettavia.

Perusväylänpidon lisärahoituksen ansiosta väyläverkon korjausvelan kasvu hidastuu suunnitelmakauden alkuvuosina, mutta sen määrä ei kuitenkaan käänny laskuun. Vuonna 2037 korjausvelan määrän arvioidaan olevan noin 6 050 miljoonaa euroa, joka on noin 2 100 miljoonaa euroa vähemmän kuin vertailuvaihtoehdossa (noin 8 150 miljoonaa euroa). Eniten pienenee tieverkon korjausvelka (noin 1 250 miljoonaa euroa). Rataverkon korjausvelka pienenee noin 850 miljoonaa euroa. Suunnitelmakauden lopulla korjausvelka kasvaa jälleen lähes yhtä nopeasti.

Tiestön korjausvelkaa pienennetään maantieverkolla euromääräisesti enemmän kuin rataverkolla. MaRa pitää rahoituksen painotusta perusteltuna, koska suurin osa tavara- ja henkilöliikenteestä tapahtuu tieverkolla ja peräti 70 prosenttia Suomen pinta-alasta on sellaista, että maantiet ovat ainut käytettävissä oleva liikkumisen alusta. Rataverkon peruskorjauksiin tarvitaan myös panostuksia, koska toimiva rataverkko ja junayhteydet ovat tärkeitä matkailualalle ja alueiden väliselle saavutettavuudelle.

#### Lentoasemaverkosto ja lentoliikenteen ostot

Suunnitelman vaikutusarvioinnissa todetaan, että lentoasemaverkon laajuutta arvioidaan matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Jos lentoasemaverkkoa supistetaan, syntyy julkiselle taloudelle säästöjä.

MaRa toteaa, että lentoasemien aluetaloudelliset vaikutukset ovat moninkertaiset lentoasemien ylläpitämisestä syntyviin kustannuksiin nähden. Finavian ylläpitämisen ja sen ulkopuolisen lentoasemaverkoston supistaminen toisi säästöjä lentoaseman operointikustannuksissa, mutta samalla valtio menettäisi lentoaseman aluetaloudellisista vaikutuksista syntyvät hyödyt julkiselle

taloudelle, joita ovat elinkeinoelämän ja matkailun investoinnit, työpaikat ja siitä syntyvät verotulot. Lentoasemaverkostoa ei tule supistaa.

Palveluihin (ostot ja tuet henkilöliikenteelle) on vuosiksi 2026-2037 varattu 105 – 117 miljoonaa euroa per vuosi. Lentoliikenteen ostoihin on rahoitusohjelmassa varattu 4 miljoonaa euroa vuodelle 2026. Vuosina 2027–2037 lentoliikenteen ostojen määrä olisi vain miljoona euroa vuodessa.

MaRa toteaa, että lentoliikenne ei kaikilla yhteysväleillä toimi pelkästään markkinaehtoisesti. Lentoliikenteen ostoihin on varattava riittävä määräraha. Ehdotettu miljoonan euron määräraha on suhteessa nykytasoon ja muihin ostoihin ja tukiin nähden alimitoitettu ja se lakkauttaisi lentoyhteyksiä Helsinki-Vantaan ja alueellisten kenttien välillä. Tällä olisi kielteisiä vaikutuksia alueen elinkeinoelämälle ja saavutettavuudelle.

Rahoitusohjelmassa Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemille kohdennetaan valtion tukea 0,9 miljoonaa euroa vuosittain suunnitelmakauden ajan. MaRa toteaa, että valtion tukea lentokentille tarvitaan sen lisäksi, että kunnat ja kaupungit tukevat alueellisia kenttiään. Lentokentät ovat välttämätöntä infraa tiestön ja rautateiden ohella.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

MaRa viittaa edellisessä kohdassa todettuun.

#### **Muut huomiot?**

Suunnitelma luonnoksen kohta 2.1: Liikennejärjestelmän nykytila

Luonnoksessa todetaan, että Suomen kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta haastavat pysyvästi pienet markkinat ja Suomen sijainti etäällä keskeisistä markkinoista. Myös lentoyhteyksien määrä on vähentynyt pandemian, Venäjän hyökkäyssodan ja taloustilanteen jäljiltä. Lentoliikenteessä Suomessa, toisin kuin muualla Euroopassa, ollaan matkustajamäärissä sekä ulko- että kotimaanlennoilla pääosin vielä jäljessä vuoden 2019 tasosta. Kaikissa muissa EU-maissa Suomea ja Baltiaa lukuun ottamatta matkailussa tehdään ennätysjä. Suomen heikkous johtuu Venäjän sodasta.

MaRa katsoo, että liikennejärjestelmän nykytilaa koskevaa kuvausta on täydennettävä lentoliikenteen osalta.

Lentoliikenteen merkitys kansainvälisessä henkilöliikenteessä korostuu Suomen sijainnin ja pitkien etäisyyksien takia. Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Euroopasta Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta, kun matkailua Venäjältä ei ole tulossa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä globaaleista lentoyhteyksistä. Lentoliikenteen merkitys matkailun kannalta on suurempi kuin millään muulla EU-maalla Välimeren pieniä saarivaltioita lukuun ottamatta.

Lentoliikenteen hubina toimivalla Helsinki Vantaan lentoasemalla ja pää-osin Finavian ylläpitämällä lentoasemaverkostolla on merkittävä rooli Suomen kansainväliselle ja alueiden välisen saavutettavuudelle. Nykyisen pääosin Finavian ylläpitämä lentoasemaverkoston ylläpitäminen Etelä-Suomessa, Itä-Suomessa, Länsi-Suomessa on välttämätöntä, jotta eri alueille saadaan lisää ulkomaisia matkustajia. Ilman lentokenttää ulkomaa-laisten matkailijoiden saaminen vaikeutuu merkittävästi. Lentoasemilla on merkittävä rooli eri alueiden elinkeinoelämälle, työllisyydelle ja investoinneille. Kattava lentoasemaverkosto Suomessa on välttämätöntä infra tiestön ja rautateiden ohella.

Suunnitelmassa on myös kuvattava kattavammin tieverkoston merkitystä alueiden väliselle saavutettavuudelle. Suomessa tavaraliikenteestä 86 prosenttia on tieliikennettä ja elinkeinoelämän kuljetukset keskittyvät pääteille. Henkilöliikenteestä tieliikenteen osuus on vielä suurempi, noin 90 prosenttia. Peräti 70 prosenttia Suomen pinta-alasta on sellaista, että maantiet ovat ainut käytettävissä oleva liikkumisen alusta. Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Suomeen ei ole taloudellisesti mahdollista rakentaa niin kattavaa rautatieverkostoa kuin Keski-Euroopan maihin. Sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty ja kattava tieverkosto on tärkeää matkailuelinkeinolle.

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Veli-Matti Aittoniemi	Kai Massa
varatoimitusjohtaja	lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhteyksiä, leirintäalueita,



kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Massa Kai  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry