

Asia: VN/18780/2023

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa (jäljempänä MaRa) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

#### 1. Suomen kansainvälinen saavutettavuus

Arviointiohjelmassa saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten palvelun osana arvioidaan Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

Arviointiohjelman mukaan Suomen kansainvälisellä saavutettavuudella tarkoitetaan sitä, kuinka hyvin liikenne- ja digitaaliset yhteydet ja palvelut mahdollistavat Suomen yritysten, kansalaisten ja julkishallinnon muihin maihin kohdistuvien liikkumis-, kuljetus- ja yhteydenpitotarpeiden toteutumisen.

MaRa toteaa, että luonnoksessa kuvattu kansainvälinen saavutettavuuden sisältö on liian suppea ja yksipuolinen. Kansainvälistä saavutettavuutta on täydennettävä niin, että sisältää myös Suomeen ulkomailta saapuvan tavara- ja henkilöliikenteen. Kansainvälinen saavutettavuus ei ole vain Suomesta ulkomaille suuntautuvaa liikennettä vaan myös ulkomailta Suomeen suuntautuvaa liikennettä.

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 lentoyhteyksistä.

Arviointiohjelman mukaan Suomen kansainvälisen liikenteellisen saavutettavuuden merkittävimmät tarpeet syntyvät vienti- ja tuontikuljetusten tarpeista, kansainvälisen työasioinnin tarpeista, ulkomaisen työvoiman liikkumistarpeista sekä logistiikan digitalisaatiosta.

MaRa toteaa, että kansainvälisen liikenteellisen saavutettavuuden tarpeisiin on sisällytettävä matkailuelinkeinon tarpeet.

Suomessa matkailu luo uusia yrityksiä, infrastruktuuria, työtä ja toimeen-tuloa koko Suomen alueella. Matkailu kasvaa myös rakennemuutosalueilla toisin kuin moni muu toimiala. Vuonna 2019 matkailuun kulutettiin Suomessa 16,3 miljardia euroa. Siitä kotimaisen matkailukulutuksen osuus oli 11 miljardia euroa ja ulkomaisen 5,3 miljardia euroa. Matkailun osuus Suomen kokonaisviennistä oli ennen koronaepidemiaa 5,2 % ja palveluviennistä noin 16 % (Tilastokeskus). Suomessa matkailun kokonaisvaikutus bruttokansantuotteeseen on noin 8 prosenttia vuonna 2019 (World Travel & Tourism Council). Matkailu on palveluviennin kolmanneksi suurin toimiala. Matkailuviennin luomasta arvonlisästä jää Suomeen enemmän kuin tavaraviennistä.

Koronapandemia romahdutti matkailun kokonaiskysynnän. Vuonna 2020 matkailun kokonaiskysyntä laski 10,1 miljardiin euroon, ja siinä oli pudotusta 6,2 miljardia euroa edellisvuodesta. Yhteensä vuoteen 2019 nähden matkailukysyntä menetti vuosina 2020-2022 arviolta 13,8 miljardia euroa.

MaRa toteaa, että 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 suoria, 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 lentoasemalle saapuvien ja sieltä jatkolentoina muualle Suomeen tulevien lentojen lisäksi Suomeen suuntautuvan matkailun kannalta tärkeitä ovat myös suorat lennot matkakohteeseen. Esimerkiksi Pohjois-Suomeen saapuu talvisesongilla 2023-2024 suoria viikoittaisia reittilentoyhteyksiä kaikkiaan yli 20:sta Euroopan kohteesta. Tämän lisäksi Pohjois-Suomen kentille lennetään suorilla tilauslennoilla useista Euroopan kohteista. Suorien ympärivuotisten lentoyhteyksien ja saavutettavuuden kehittäminen onkin Pohjois-Suomen matkailutoimialan tärkeimpiä tulevaisuuden painopistealueita.

## 2. Alueiden välinen saavutettavuus

Arviointiohjelman mukaan alueiden välinen saavutettavuus tarkoittaa maakuntakeskusten ja kaupunkikeskusten välistä saavutettavuutta. Alueiden välisen saavutettavuuden liikenteelliset tekijät ovat päätietyt ja niiden palvelutaso sekä linja-autojen kaukoliikenteen yhteydet, rataverkko ja junayhteydet, lentoasemat ja kansalliset lentoyhteydet. Muutokset valtakunnallisissa väyläverkoissa ja liikenneyhteyksissä vaikuttavat alueiden väliseen liikkumiseen ja kuljettamiseen ja niillä voi olla vaikutusta työmarkkina-alueiden laajuuteen sekä yritysten hankinta- ja markkina-alueiden laajuuteen.

MaRa toteaa, että alueiden välisessä saavutettavuudessa ei ole huomioitu matkailun synnyttämiä tarpeita. Muutokset valtakunnallisissa väyläverkoissa ja liikenneyhteyksissä vaikuttavat suoraan myös matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiin.

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

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein ainoa realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Monet matkailu- ja ravintola-alan yritykset palvelevat asiakkaita ympäri-vuorokautisesti ja ainakin niin, ettei julkinen liikenne toimi tai sitä ei ole. Henkilöauto on tällöin usein ainoa keino päästä työpaikalle.

Suomalaisilla on paljon vapaa-ajan asuntoja muualla kuin vakituisella asuinpaikkakunnallaan. Tilastokeskuksen mukaan Suomessa on noin 512000 kesämökkiä. Monille vapaa-ajan asuinnoille pääsemisessä henkilöauto on ainoa käytännössä toimiva vaihtoehto. Kesämökeille ajetaan pääteillä, alemman asteisella tieverkostolla ja yksityisteitä pitkin. Vapaa-ajan asukkailla on suuri merkitys useille paikkakunnille, jotka kärsivät suurista muuttotappioista.

Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa työntekijöille ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpäähän kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla.

Sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty ja kattava tieverkosto on tärkeää matkailuelinkeinolle. Tiestöllä on merkitystä matkailijoille ja matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri puolilta maata kaikkina vuodenaikoina. Tieverkoston tärkeä merkitys tulee tunnistaa myös liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä.

Tiestö on pidettävä hyvässä kunnossa ja siihen on myös tehtävä investointeja. Pääteiden ohella on huomioitava myös alempiasteinen tieverkosto. Suomen yksi vahvuus matkailumaana on luonnossa olevat nähtävyydet, elämykset ja aktiviteetit. Nämä kohteet sijaitsevat usein etäällä kasvukeskuksista ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta autolla.

Kotimaan matkailu on myös riippuvainen kattavasta lentoasemaverkostosta ja lentoyhteyksistä. Finavian ylläpitämään lentoasemaverkoston kuuluvat ja verkoston ulkopuoliset lentokentät ovat elintärkeitä matkailulle ja koko elinkeinoelämälle. Riittävän kattava lentoasemaverkosto on maan sisäisen ja Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta elintärkeä. MaRa katsoo, että matkustajien, lentoyhtiöiden ja elinkeinoelämän tarpeita vastaava Finavian pääosin ylläpitämä verkostomalli on Suomelle paras vaihtoehto lentoasematoimintojen järjestämiseksi.

Juna on ympäristöystävällinen ja tehokas tapa matkustaa. Rautatieyhteyksissä tulee ottaa huomioon matkailun tarpeet esimerkiksi Pohjois-Suomessa.

Rautatieverkosto ja olemassa olevat junayhteydet eri puolille Suomea ovat tärkeitä Suomen eri alueiden ja paikkakuntien saavutettavuudelle, elinvoimaisuudelle ja matkailulle.

### 3. Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Hyvä saavutettavuus kaikilla liikkumismuodoilla kaupunkiseuduilla ja alueiden sisällä on matkailu- ja ravintola-alan yritysten kannalta erittäin tärkeää. Saavutettavuutta tulee edistää ilman vastakkainasettelua eri liikkumismuotojen välillä. Osassa kaupunkeja (esimerkiksi Helsinki) saavutettavuutta henkilöautolla on vaikeutettu, mikä on osaltaan johtanut muun muassa Helsingin ydinkeskustan elinvoiman heikkenemiseen.

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

---

Timo Lappi

Kai Massa

toimitusjohtaja

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongresseja, messuja ja tapahtuma-alan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

**Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).**

-

**Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?**

-

Massa Kai  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry