

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö (VN/7835/2019)

VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA VUOSILLE 2021 - 2032

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:ltä (jäljempänä MaRa) on pyydetty lausuntoa asiassa. MaRa toteaa lausuntonaan seuraavan.

1. Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta. Saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta koskevat tavoitteet ovat rinnakkaisia ja ne pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.

MaRa ottaa kantaa suunnitelmaan ja sen toimenpiteisiin, joilla on erityisesti vaikutusta matkailu- ja ravintola-alan yritysten toimintaedellytyksiin ja Suomessa tapahtuvaan matkailuun (kotimaan matkailijat ja ulkomaan matkailijat).

2. Matkailun merkityksestä

Suunnitelmaluonnoksen toimintaympäristön muutoksia käsittelevässä kohdassa todetaan, että matkailuala on Suomessa kasvava toimiala.

MaRa toteaa, että Suomessa matkailu luo uusia yrityksiä, infrastruktuuria, työtä ja toimeentuloa koko Suomen alueella. Matkailu kasvaa myös raken-nemuutosalueilla toisin kuin moni muu toimiala. Matkailuun kulutettiin Suomessa arvioiden mukaan vuonna 2019 noin 16,1 miljardia euroa. Summa sisältää suomalaisten ja ulkomaisten matkailijoiden kulutusmenot Suomessa. Ulkomaalaisten matkailijoiden osuus matkailun kokonaiskulutuksesta oli arviolta noin 31 prosenttia eli 5,0 miljardia euroa vuonna 2019. Matkailun osuus Suomen kokonaisviennistä on 5,2 % ja palveluviennistä noin 16 %. Suomessa matkailun kokonaisvaikutus bruttokansantuotteeseen on noin 8 prosenttia vuonna 2019. Kokonaisvaikutukseen sisältyvät suorat, epäsuorat ja välilliset (sellaisten henkilöiden kulutus, jotka ovat suoraan tai epäsuorasti matkailualan palveluksessa) vaikutukset (lähde: Tilastokeskus ja World Travel & Tourism Council 2020).

Suomessa matkailun kokonaiskysyntä oli usean vuoden ajan erinomaisessa nousukiidossa sekä ulkomaisen että kotimaisen matkailun kasvaessa. Kuluvana vuonna olisi ylitetty reippaasti 16 mrd. euron raja matkailun kokonais-kysynnässä ilman kysynnän lamaannuttanutta koronapandemiaa. Tämänhetkisten tietojen valossa matkailun kokonaiskysynnän arvo jää vuonna 2020 noin 7 mrd. euroa normaalitilannetta pienemmäksi (lähde: TEM - Koronapandemian vaikutukset Suomen matkailukysyntään – kehitysarvio, 9.9.2020).

MaRa katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä on pidettävä huolta Suomen kansainvälisestä saavutettavuudesta.

Suomi on henkilöliikenteen kansainvälisen saavutettavuuden osalta riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä. Suomeen autolla saapuvat matkailijat ovat myös tärkeä ja iso matkailijaryhmä (kiertomatkatilijat ja Venäjältä Suomeen saapuvat matkailijat). Erityisesti Venäjältä Suomeen suuntautuvaa matkailua palvelee myös junayhteys maiden välillä.

MaRa toteaa, että kotimaanmatkailussa korostuu maantieverkoston merkitys, joka mahdollistaa matkailun eri puolelle Suomea. Kotimaanmatkoista suurin osa tehdään omalla autolla (esimerkiksi Pohjois-Suomeen suuntautuvista matkoista 90 %). Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpään kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla. Tiestö on pidettävä hyvässä kunnossa ja siihen on myös tehtävä investointeja.

Henkilöautoilun kustannuksia ei saa nostaa, koska tämä vähentäisi kotimaanmatkailua ja siirtäisi matkailua ulkomaille lentäen tai viihderisteilijöillä. Kotimaan automatkailun korvaantuminen ulkomaan matkoilla lisäisi matkailun päästöjä ja vähentäisi Suomen verotuloja ja matkailun työpaikkoja Suomessa.

3. Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto

Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Venäjää, Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta. Suomen kansainvälinen saavutettavuus matkustajaliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä.

Finnair on ollut Suomen matkailualan strateginen kumppani. Finnair on olennaisen tärkeä Suomen matkailun kilpailukyvyllä ja Suomen saavutettavuudelle. Finnair pystyy hyödyntämään Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suoria, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä Aasiaan. Finnair on vuosikymmenten aikana rakentanut Suomeen ulkomaanreittiverkoston, joka on merkittävästi parempi kuin monessa muussa vastaavankokoisessa maassa. Vaikka Suomi on syrjäinen EU – maa, Suomeen on erinomaiset lentoyhteydet ja Suomi on helposti kansainvälisten matkailijoiden saavutettavissa. Finnairin strategian ansiosta on pystytty kehittämään ja ylläpitämään yhteyksiä Eurooppaan ja myös kotimaassa. Suomen on pidettävä huolta Finnairin kilpailukyvyistä ja lentoliikenteen päästöjen vähentämisestä tulee päättää kansainvälisellä tasolla.

Lentoliikenteen palautuminen koronakriisistä vie muutamia vuosia, jonka jälkeen kansainväliset matkustajamäärät palaavat taas kasvu-uralle. Kotimaan lentoliikenteen määrät ovat pysyneet vuosikaudet suurin piirtein samalla tasolla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että Finavian lentoasemaverkosto toimii ns. verkostoperiaatteella. Tämä tarkoittaa sitä, että kannattavien lentoasemien (lähinnä Helsinki-Vantaan lentoasema) tuotoilla katetaan muiden lentoasemien ylläpito ja investoinnit. Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentokenttien toimintaa varten on käytettävissä valtionavustukset.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteenä todetaan, että valtio, kunnat ja yritykset yhdessä kehittävät Helsinki-Vantaan lentoaseman toimivuutta ja toi-mintaedellytyksiä. Helsinki Vantaan lentoaseman kehittymisedellytyksistä huolehtiminen mahdollistaa myös toiminnan muilla lentoasemilla. Valtio vaikuttaa EU:ssa siihen, että lentoasemat voivat jatkaa verkostoperiaatteella. Tämän lisäksi kehitetään matkaketjuja lentoasemille koko maassa.

MaRa pitää Finavian lentoasemaverkostoa koskevaa toimenpidettä kannatettavana. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja muiden Finavian operoimien lentokenttien kehittämisen lisäksi on tärkeä varmistaa lentoasemien verkostoperiaatteen jatkuminen. Suomen lentoasemaverkoston ylläpito ja kehittäminen on ensiarvoisen tärkeää Suomeen suuntautuvalla ulkomaan matkailulle ja kotimaan matkailulle.

Finavian ulkopuolisen lentoasemaverkoston osalta toimenpiteenä todetaan, että valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja – paikoille tulevina vuosina. Tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa myös elinkeinoelämän tarpeisiin. Finavian ulkopuolisia kenttiä ovat Lappeenrannan, Mikkelin ja Seinäjoen lentoasemat.

MaRa pitää kannatettavana lentoasematukien jatkamista, koska Finavian verkoston ulkopuoliset lentokentät ovat tärkeitä alueen vapaa-ajan matkailun sekä elinkeinoelämän kannalta.

4. Tieverkoston ja henkilöautoilun merkitys matkailulle

Kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisessä toimenpiteet on kohdistettu tieliikenteeseen ja erityisesti henkilöautoiluun. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ”liikenteen päästöjen väheneminen edellyttää käyttövoimavalintojen lisäksi etenkin henkilöautoliikenteen liikennesuoritteiden vähentymistä”.

MaRa toteaa, että matkailuala haluaa olla mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa ja on tärkeää, että päästöjä vähennetään tavalla, joka ei heikennä kotimaisen matkailun toimintaedellytyksiä tai lisää kotimaan matkailun kustannuksia.

Taakka tulee jakaa oikeudenmukaisesti niin, että päätöksillä ei suosita ulkomaille matkustamista kotimaanmatkailun kustannuksella. Jos liikenteen päästöjen vähentämisessä nostetaan henkilöautoilun kustannuksia nykyisestä, tämä suosii ulkomaille matkustamista. Tästä seuraa, että matkailun tulot, verot ja työpaikat menevät ulkomaille samalla kun suomalaisten matkailusta aiheutuvat liikenteen kokonaispäästöt kasvavat.

MaRa viittaa tältä osin tarkemmin fossiilittomasta liikenteestä antamaansa lausuntoon liikenne- ja viestintäministeriölle.

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

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein 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 ympärivuorokautisesti 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 512 000 ke-sämökkiä. 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 ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpähän kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla.

MaRan näkemyksen mukaan näköpiirissä ei ole sellaisia muutoksia, että henkilöauton asema suosituimpana liikennevälineenä kotimaanmatkailussa muuttuisi ottaen huomioon liikkumistarpeet ja alueiden ja kohteiden saavutettavuus eri liikennevälineillä.

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 kasvukeskuksesta ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta autolla.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan perusväylänpidon (hoito, korjaukset ja parannukset) rahoituksen taso on noin 1,4 miljardia vuodesta 2025 lähtien. Perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 % (keskimäärin 765 M euroa vuodessa), radoille 39 % ja vesiväylillä 9 %. Kunnossapidon määrärahojen pitkäjänteinen lisääminen vähentää vähitellen väyläverkon korjausvelkaa 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Määrärahojen nostamisella myös maanteiden korjausvelka vähenee.

MaRa pitää maantieverkoston kunnossapidon rahoituksen nostoa tärkeänä toimenpiteenä. Pääväylien lisäksi on rahoitusta kohdistettava myös matkailutoimialan kannalta tärkeään alemman asteiseen tieverkkoon. Tieliikenteen sujuvuus ja päällysteiden kunto vähentävät myös tieliikenteen päästöjä.

MaRa huomauttaa, että tieliikenteen kokonaisverotuotto valtiolle on merkittävä, 8,1 miljardia euroa vuodessa. Henkilöautoilijat maksavat jo nykyisin suurimman osan liikenteen veroista. Tieliikenteeltä kerättävien verojen vastineena valtion on kohdistettava riittävät määrärahat tieverkon kunnossapitoon ja sen vaatimiin investointeihin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa liikenneverkon kehittämisessä rahoitusta siirrettäisiin tiestöltä raideliikenteeseen. Suunnittelukaudella (kehittämisrahoitusta annettaisiin yhteensä 6,1 miljardia euroa). Vuosina 2015–2021 tiestön osuus rahoituksesta on ollut keskimäärin 65 % ja osuus laskisi noin 40 %:iin vuoteen 2032 mennessä. Samaan aikaan raideliikenteen osuus kaksinkertaistuisi nykyisestä noin 30 %:sta lähelle 60 %:ia. Raideliikenteen osuuden kasvattaminen mahdollistaa raideliikenteen kehittämisen millä on myös positiivisia vaikutuksia matkailulle.

Tieliikenteen osalta investointisuunnitelma vaikuttaa kuitenkin riittämättömältä ottaen huomioon miten tärkeä merkitys maantieverkoston kehittämisellä ja investoinneilla on elinkeinoelämälle, eri alueiden kehittymiselle ja elinvoimaisuudelle, matkailulle ja logistiikan toimivuudelle.

5. Matkaketjujen edistäminen

Matkailualalle sujuvat matkaketjut ovat erittäin tärkeitä. Eri liikennemuotojen aikataulujen yhteensovittaminen matkailuliikennettä edistäväksi on tärkeää. Valtakunnallisessa liikennesuunnitelmassa tulee määrätietoisesti kehittää sujuvia matkaketjuja.

6. Pysäköintipolitiikka

Pysäköintipolitiikkaa koskevana toimenpiteenä ehdotetaan, että valtio pyrkii edistämään kaupunkiseutujen siirtymistä markkinaehtoiseen pysäköintiin (käyttäjä maksaa – periaate) ja osallistuu kuntien pysäköintistrategioiden rahoittamiseen osana liikkumisen ohjauksen valtioavustushankkeita.

MaRa toteaa, henkilöautoilijat maksavat jo nykyisin suurimman osan liikenteen veroista ja verotus on kireää. Henkilöautoilun kustannuksien korottaminen ruuhkamaksuilla tai pysäköinnin hinnoittelulla vaikuttaa kulutuskysynnän kohdistumiseen.

Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ja monissa muissa kaupungeissa varsinkin keskusta-alueen kadunvarsipysäköinnin korkea hinta on ohjannut kulutus-kysyntää alueille, joihin henkilöauton voi jättää maksutta tai edullisesti parkkiin asioinnin ajaksi. Pysäköinnin hinnalla on suora vaikutus keskusta-alueen elinvoimaisuuteen ja siellä toimivien yritysten palvelujen kysyntään.

Lisätietoja antaa lakimies Kai Massa, 09-6220 2047, kai.massa@mara.fi

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi

toimitusjohtaja

Veli-Matti Aittoniemi

varatoimitusjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongresseja, messuja ja ta-pahtuma-alan yrityksiä, ravinto-loita, catering-yrityksiä,

eines- ja valmistus-keittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, 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.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Ks yllä.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistellessa on järjestetty yleisiä kuulemistilaisuuksia, sidosryhmien kuulemisia ja lausuntokierroksia. Vuorovaikutus on ollut hyvää.

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry