







Liikennejärjestelmä-suunnitelma

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta 30.4.2021

Lakimies, varatuomari Kai Massa

Työtä ja hyvinvointia koko Suomeen • Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Suunnitelmalla vaikutetaan matkailu- ja ravintolayritysten toimintaedellytyksiin ja kasvun mahdollisuuksiin

- **Liikennejärjestelmällä ja sen kehittämisellä on olennainen merkitys Suomessa toimiville matkailu- ja ravintola-alan yrityksille, ulkomaalaisten Suomeen suuntautuvalle matkailulle (matkailuvientiä) ja kotimaanmatkailulle.**
- Suomessa matkailu luo uusia yrityksiä, infrastruktuuria, työtä ja toimeentuloa koko Suomen alueella. Matkailu kasvaa myös rakennemuutosalueilla toisin kuin moni muu toimiala.
- Matkailuun kulutettiin Suomessa arvioiden mukaan vuonna 2019 noin 16,1 miljardia euroa. Ulkomaalaisten matkailijoiden osuus matkailun kokonaiskulutuksesta oli arviolta noin 31 prosenttia eli 5,0 miljardia euroa vuonna 2019.
- Suomessa matkailun kokonaiskysyntä oli usean vuoden ajan erinomaisessa nousukiidossa sekä ulkomaisen että kotimaisen matkailun kasvaessa. Vuonna 2020 koronapandemia kuitenkin lamaannutti matkailukysynnän. Arvion mukaan matkailun kokonaiskysynnän arvo jäi vuonna 2020 noin 9,3 mrd. euroon. Kehitysarvioiden mukaan matkailukysynnän arvo ei juuri nouse kuluvana vuonna, sillä se jää 8,3 – 9,8 mrd. euroon (Lähde: TEM 17.3.2021)

MA·RA

Suunnitelmalla vaikutetaan matkailu- ja ravintolayritysten toimintaedellytyksiin ja kasvun mahdollisuuksiin

- Matkailuala on yksi pahimmin koronaepidemiasta kärsineistä toimialoista. Alan yritysten toipuminen koronakriisistä kestää useita vuosia. Sen aiheuttamien tappioiden kattaminen kestää 5–10 vuotta.
  - Matkailualan toipumista kriisistä, kilpailukykyä ja kykyä työllistää ei tule heikentää uusilla veroilla ja maksuilla tai niiden korotuksilla, jotka kohdistuvat vain kotimaan matkailuun tai ulkomailta Suomeen suuntautuvaan matkailuun.
- **Matkailutulojen ja matkailumenojen epätasapaino on Suomen kansantalouden kannalta ongelma.** Suomen matkustustaseen alijäämä (=matkailutulot ovat matkailumenoja pienemmät) on kasvanut lähes miljardi euroa kuudessa vuodessa (2013-2019), mistä on seurannut verotulojen menetystä noin 0,3 miljardia euroa. Tilastokeskuksen mukaan matkustustaseen alijäämä vuonna 2019 oli noin 1,74 miljardia euroa.
- Koronakriisin jälkeinen aika näyttää, muuttuvatko matkailun trendit ja jatkavatko suomalaiset rajoitusten purkamisen jälkeen yhä innokasta ulkomaan matkailua lentäen ja laivoilla vai tehdäänkö matkoja enemmän kotimaassa. Tästä syystä tärkeää, että Suomessa ei tehdä sellaisia päätöksiä, jotka entisestään lisäävät suomalaisten intoa matkustaa kotimaan sijasta ulkomaille.

MA·RA

MaRan pääviestit

- **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 (kiertomatkailijat ja Venäjältä Suomeen saapuvat matkailijat). Erityisesti Venäjältä Suomeen suuntautuvaa matkailua palvelee myös junayhteys maiden välillä.

- **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 määränpäähän 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.**

MA·RA

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 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.

MA·RA

Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto

- Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että Finavian lentoasemaverkosto toimii ns. verkostoperiaatteella. Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentokenttien toimintaa varten on käytettävissä valtionavustukset.
- **MaRa katsoo, että 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 suuntautuvalle ulkomaan matkailulle ja kotimaan matkailulle.
- **MaRa pitää kannatettavana lentoasematukien jatkamista, koska Finavian verkoston ulkopuoliset lentokentät ovat tärkeitä alueen vapaa-ajan matkailun sekä elinkeinoelämän kannalta**.

Kotimaanmatkailussa tärkein kulkumuoto on henkilöauto

- Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia Ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.
- **MaRa toteaa, että sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty ja kattavalle tieverkosto tärkeää 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.**
- 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.

Kotimaanmatkailussa tärkein kulkumuoto on henkilöauto

- Suomalaisilla on paljon vapaa-ajan asuntoja muualla kuin vakituisella asuinpaikkakunnallaan. Monille vapaa-ajan asuinnoille pääsemisessä henkilöauto on ainoa käytännössä toimiva vaihtoehto. Vapaa-ajan asukkailla on suuri merkitys useille paikkakunnille, jotka kärsivät suurista muuttotappioista.
- **MaRa toteaa, että Suomen matkailuelinkeinon toimintaedellytykset ja kasvu edellyttävät, että tiestö pidetään hyvässä kunnossa. Tiestöön 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.

Perusväylänpidon rahoituksen taso suunnitelmassa

- **MaRa pitää maantieverkoston kunnossapidon rahoituksen nostoa tärkeänä toimenpiteenä**. Pääväylien lisäksi on rahoitusta kohdistettava myös matkailutoimialan kannalta tärkeään alemman asteiseen tieverkkoon, joka todetaan myös suunnitelmassa. Tieliikenteen sujuvuus ja päällysteiden kunto vähentävät myös tieliikenteen päästöjä.
- Tieliikenteen kokonaisverotuotto valtiolle on merkittävä, 8,1 miljardia euroa vuodessa ja ilman arvonlisävero noin 5 miljardia. Henkilöautoilijat maksavat jo nykyisin suurimman osan liikenteen veroista. Myös tästä näkökulmasta on perusteltua, että tieliikenteeltä kerättävien verojen vastineena turvataan riittävät määrärahat tieverkon kunnossapitoon ja sen vaatimiin investointeihin.

MA·RA

Pysäköintipolitiikka

- Pysäköintipolitiikkaa koskevana toimenpiteenä (sivulla 101-102) ehdotetaan suunnitelmassa, että valtio pyrkii edistämään kaupunkiseutujen siirtymistä markkinaehtoiseen pysäköintiin (käyttäjä maksaa – periaate)
- **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 kulutuskysyntää 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.

MA·RA