5.3.2026

**Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle**

**Asia: Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp)**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä ”MaRa”) kiittää kutsusta tulla liikenne- ja viestintävaliokunnan kuultavaksi ja toteaa asiasta seuraavaa:

## 1. Lentoliikenteellä ja sen kustannuskilpailukyvyllä on ratkaisevan tärkeä merkitys Suomelle

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 Suomen matkailun kannalta on suurempi kuin millään muulla EU-maalla Välimeren pieniä saarivaltioita lukuun ottamatta.

Lentoliikenteen toimintaympäristö on muuttunut dramaattisesti koronakriisin ja Venäjän hyökkäyssodan jäljiltä. Suomi menetti strategisen asemansa Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen solmukohtana Venäjän ilmatilan sulkemisen vuoksi. Tämä vaikutti erittäin kielteisesti Suomen kansainvälisiin lentoyhteyksiin. Lentoliikenne ei ole vieläkään palautunut koronakriisiä edeltävälle tasolle. Vuoden 2025 matkustajamäärä Finavian lentoasemilla oli noin 80 prosenttia vuoden 2019 tasoon verrattuna. Helsinki-Vantaan matkustajamäärä oli vuonna 2019 noin 21,86 miljoonaa, kun vuonna 2025 matkustajamäärä oli noin 16,98 miljoonaa. Suomessa vain Rovaniemi, Kittilä, Ivalo ja Kuusamo ovat ylittäneet vuoden 2019 matkustajamääränsä.

EU:n lentoliikenteen päästökaupasta ja asteittain kiristyvästä kestävien polttoaineiden jakeluvelvoitteesta aiheutuu Suomen hallinnoimille ilmaalusten käyttäjille, pääosin Finnairille, vuodesta 2026 alkaen lähes 100

miljoonan euron vuosittaiset lisäkustannukset. Kun otetaan huomioon ilmailualan kilpailutilanne ja näkymät EU:ssa ja Suomessa sekä alan yleisesti matalat katteet, kustannustason nousu on merkittävä.

Pidemmät lentomatkat ETA-alueen sisällä aiheuttavat päästökaupassa lentoyhtiöille korkeampia kustannuksia lyhyempiin lentomatkoihin nähden. EU:ssa maantieteellisesti syrjässä olevan Suomen ja muiden Euroopan maiden väliseen lentoliikenteeseen kohdistuu näin ollen korkeampi kustannusrasitus verrattuna keskemmällä Eurooppaa olevaan lentoliikenteeseen, jossa matkat ovat lyhyempiä. Yksistään tämä heikentää lentoyhtiöiden halukkuutta avata reittejä Suomeen ETA-alueen sisällä. Uhkana on myös, että Suomen lentoyhteydet vähenevät, kun jo tällä hetkellä heikosti kannattavien ohuiden volyymien reittien kustannukset nousevat.

Toimenpideohjelmassa todetaan, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

**Suomi saa päästökauppatuloja lentoliikenteestä arviolta 45 miljoonaa euroa vuodessa. MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi käyttää lentoliikenteeltä kerättävät huutokauppatulot täysimääräisesti lentoliikenteen vihreän siirtymän edistämiseen ja kilpailukyvyn vahvistamiseen. Lentoliikenteen kustannuksia hillitsevä ja kestävien polttoaineiden käyttöä edistävä toimenpide on tukea SAF:n käyttöä Suomessa.**

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

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 globaalin lentoliikennetoimialan tasavertaisten toiminta- ja kilpailuedellytysten ylläpitämiseksi keskeistä.

**MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi ottaa kielteisen kannan EU:n lentoliikenteen päästökaupan (ETS 1) laajentamiseen ETA-alueen ulkopuolisiin lentoihin**. Päästökaupan laajentaminen aiheuttaisi Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille (käytännössä Finnairille) soveltamisalasta riippuen 200–300 miljoonan euron lisäkustannukset. Tämä rapauttaisi huomattavasti yhtiön kilpailukykyä ja Suomen kansainvälinen saavutettavuus heikkenisi, millä olisi erittäin kielteiset vaikutukset Suomen

matkailualalle. Matkustajavirtoja siirtyisi EU:n ulkopuolisiin hubeihin ja se myös ohjaisi lentoliikennettä pidemmille ja vähemmän polttoainetehokkaille reiteille, joita ETS1 ei koske. Laajennus lisäisi näin ollen myös hiilivuotoa. **MaRa katsoo, että ETA-aluetta laajemmasta päästökaupasta tulee neuvotella kansainvälisellä tasolla (CORSIA), jolloin säilytetään tasapuoliset toiminta- ja kilpailuolosuhteet.**

## 2. Kattavan lentoasemaverkoston ylläpitäminen Suomessa

Lentoliikenteen hubina toimivalla Helsinki Vantaan lentoasemalla ja pääosin Finavian ylläpitämällä lentoasemaverkostolla on merkittävä rooli Suomen kansainväliselle ja alueiden väliselle saavutettavuudelle.

Toimenpideohjelman perusteella Finavian lentoasemaverkostoon ei esitetä muutoksia tämän vaalikauden aikana. Kirjaus valtakunnallisesti tärkeiden lentoasemien määrittelystä aiheuttaa kuitenkin uhan Finavian lentoasemaverkoston supistamisesta tämän vaalikauden jälkeen.

Esitys lentoasemaverkoston supistamisesta on tullut valtion omistamalta Finavialta. Finavia tarkastelee lentokenttien kannattavuutta erittäin suppeasti vain lentokentän operatiivisten tulojen ja menojen näkökulmasta huomioimatta lentokenttien aluetaloudellisia vaikutuksia. Aluetaloudelliset vaikutukset syntyvät kansainvälistä kauppaa tekevien yritysten matkustamisesta sekä alueelle saapuvista kansainvälisistä ja kotimaisista matkailijoista.

MaRa toteaa, että maan sisäistä ja kansainvälistä lentoliikennettä palvelevat lentokentät ovat osa välttämätöntä infrastruktuuria tiestön ja rautateiden ohella. 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 tilauslennoilla suoraan kohteeseen eri puolelle Suomea. Lentokentän lakkauttaminen johtaisi alueen matkailupotentiaalin ja matkailualan investointien ja työpaikkojen menetyksiin. Ilman lentokenttää ulkomaalaisten matkailijoiden saaminen vaikeutuisi merkittävästi.

**MaRa vastustaa Finavian lentoasemaverkoston supistamista. Valtion tulee sitoutua nykyisen Finavian lentoasemaverkoston säilyttämiseen pitkäjänteisesti ja yli vaalikauden.**

Toimenpideohjelmassa todetaan, että valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina.

**MaRa toteaa, että Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentokentät ovat elintärkeitä matkailulle ja koko elinkeinoelämälle.**

**Verkostoon kuulumattomien lentokenttien operoinnista vastaavat kunnat, joiden ylläpitoon valtion on annettava riittävä tuki myös jatkossa.**

## 3. Tie- ja rataverkko

Olemassa olevan tie- ja rataverkon korjausvelka on kasvanut huolestuttavan suureksi. Suunnitelmassa todetaan, että vuoden 2025 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa ja rautateiden 1,6 miljardia euroa. Korjausvelan kasvu saatiin pysäytettyä vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta, mutta korjausvelan hidas kasvu on jatkumassa. Vuoteen 2029 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset.

Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksenvuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 miljardista eurosta 1,86 miljardiin euroon.

Toimenpideohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Tieverkolla käytettävissä oleva tienpidon rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle tieverkolle, joten korjausvelka kasvaa pääosin vähäliikenteisellä tieverkolla. Tiestön heikon kunnon vaikutukset korostuvat alueilla, jossa vähäliikenteistä verkkoa on paljon, kuten itäisessä Suomessa.

Suunnitelmassa todetaan, että pääosa kaikista kotimaanmatkoista tehdään edelleen henkilöautolla. Vuodesta 2000 vuoteen 2024 henkilöautojen määrä on kasvanut merkittävästi, noin 2,1 miljoonasta 2,8 miljoonaan eli noin 30 prosenttia. Uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 prosenttia vuoteen 2060 mennessä.

MaRa toteaa, että 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 lentoasema- ja junaverkon lisäksi maantieverkkoon (henkilöautot, matkailuautot ja linja-autot). Tiestön kunnossapito on tärkeää myös tavarakuljetusten toimivuudelle. Loma-, vapaa-ajan- ja luontokohteisiin sekä mökeille ajetaan alemman asteista tieverkkoa pitkin. Matkailualan kannalta on tärkeää, että myös alempiasteisen verkon kunnosta pidetään Suomessa huolta. Peräti 70 prosenttia Suomen pinta-alasta on sellaista, että maantiet ovat ainoa käytettävissä oleva liikkumisen alusta.

**MaRa esittää huolensa tiestön korjausvelan kasvusta. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttäisi, että perusväylänpidon rahoitusta nostettaisiin myös vuosille 2027–2029. Pääväylien lisäksi myös alempiasteisen tieverkon kunnosta tulee pitää huolta.**

Rautatieverkosto ja olemassa olevat junayhteydet eri puolille Suomea ovat tärkeitä Suomen eri alueiden ja paikkakuntien saavutettavuudelle, elinvoimaisuudelle ja matkailulle. Valtion on rataverkon omistajana huolehdittava siitä, että raiteet pidetään kunnossa, rataverkkoa käytetään eikä henkilöjunaliikenne kuihdu pois tietyiltä osuuksilta.

**MaRa toteaa, että noin 1,6 miljardiin euroon kasvanut rataverkon korjausvelka heikentää rataverkon palvelutasoa ja toimivuutta. Riittävät ja oikein kohdennetut uudet infrainvestoinnit sekä korjausvelan taittaminen ovat perusedellytys raideliikenteen toimivuudelle ja kasvulle.**

Venäjän hyökkäyssota vei Itä-Suomesta matkailun terävimmän kärjen. Yritykset Itä-Suomessa ovat investoineet matkailun kehittämiseen, yhtenä tukijalkanaan venäläiset matkailijat. Kun heitä ei nykyisin eikä nähtävissä olevassa tulevaisuudessa siellä ole, kotimaisten asiakkaiden merkitys on kasvanut. Moni matkailualan yritys Itä-Suomessa on tämän takia suurissa vaikeuksissa.

**MaRa toteaa, että toimialalta saatujen tietojen mukaan Pieksämäki – Joensuu -radan sähköistäminen ja sen myötä kaluston nykyaikaistaminen ja kasvattaminen lisäisivät merkittävästi Pohjois-Karjalan saavutettavuutta. Nykyinen kiskobussi ei palvele alueen matkailua edes tyydyttävästi. Radan sähköistäminen palvelisi myös Suomen huoltovarmuutta.**

## 4. Kiinteät yhteydet länteen

MaRa toteaa, että suunnitelmassa on tunnistettu hyvin toimintaympäristön muutokset. Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia kiinteitä yhteyksiä länteen. Suunnitelman mukaan eurooppalaisen raideleveyden ulottamista Suomeen edistetään ensi vaiheessa yleissuunnittelulla Haaparanta-Tornio rajanylityspaikalta Kemiin. Suunnittelun laajentamisesta Pohjois-Suomessa päätetään vuoden 2026 aikana. Lisäksi valtio varautuu 2030-luvulla eurooppalaisen raideleveyden rinnakkaisraiteen rakentamiseen.

**MaRa toteaa, että Suomen liittäminen Ruotsin rataverkkoon parantaisi Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja toisi Suomeen myös lisää kansainvälisiä matkailijoita.**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Sami Hämäläinen
lakimies, varatuomari

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, 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.