

PAO / PMA

Muistio
4.9.2023
VN/495/2023

Julkinen

Lentoliikenteen ostot ja julkiset palveluvelvoitteet

1 Muistion tausta ja tarkoitus

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 24.8.2020 työryhmän arvioimaan Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin ja Kokkolan lentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisen lentoliikenteen tarvetta, kun markkinaehtoinen lentoliikenne oli loppunut ja muutenkin Covid-19-pandemian aikana lentoliikenteen toimintaedellytykset olivat heikentyneet. Työryhmä teki esityksen siitä, että lentoliikennettä kyseisiltä lentoasemilta tuettaisiin lyhyellä kuuden kuukauden siirtymäajalla, jonka jälkeen lentojen toivottiin palautuvan markkinaehtoisena maakuntalentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välille. Työryhmässä mukana olleet kuntien ja maakuntien edustajat pitivät erittäin tärkeänä sitä, että alueellinen saavutettavuus turvattaisiin myös poikkeusolosuhteiden aikana. Lisäksi jo aiemmin on julkisin varoin ostettu lentoja Savonlinnaan sekä Poriin, ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus on hankkinut yhteyden Maarianhaminan ja Tukholman välille.

Vuosia 2021-2032 koskevan parlamentaarisesti valmistellun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) mukaan ”valtio tukee koronatilanteen vuoksi väliaikaisesti lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille vuoden 2021 loppuun asti alueiden työllisyyden, vientiteollisuuden elpymisen ja alueellisen saavutettavuuden varmistamiseksi. Tuen tavoitteena on mahdollistaa paluu markkinaehtoiseen reittilentoliikenteeseen vuoden 2022 alusta alkaen.” Lisäksi Liikenne 12 –suunnitelman mukaan ”(v)altio voi ostaa EU:n lentoliikenneasetuksen mukaisesti lentoliikennettä paikkakunnille, joilta matka-aika Helsinkiin on junalla yli 3 tuntia. Tuen edellytyksenä on, että kyseisen lentoliikenneyhteyden ylläpitoa varten asetetaan julkinen palveluvelvoite sekä kuntien tai muiden alueellisten toimijoiden osallistuminen rahoitukseen. Valtion kustannukset ovat noin 1 milj. € vuodessa.”

Yhteyksien tukemista on jatkettu erillisillä päätöksillä.

Viiden maakuntakentän (Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi ja Kokkola) nykyinen tukikausi jatkuu 28.4.2024 saakka. Maakuntien mukaan päivittäiset lennot katsotaan edelleen välttämättömiksi alueen elinkeinoelämän toimintaedellytysten jatkuvuuden kannalta. Porin liikenne on kilpailutettu 31.12.2024 saakka (optiokausi 31.12.2026 loppuun saakka). Ahvenanmaan maakuntahallituksen tekemän viimeisimmän sopimuksen sopimuskausi on ajalle 29.10.2022 – 30.9.2024. Savonlinnan yhteyden kilpailutus vuoden 2025 loppuun saakka on ollut parhaillaan käynnissä. Tarjouskilpailun voitti Budapest Aircraft Service Ltd. eli BAsE Airlines Ltd.

Sopimusneuvottelut pyritään saamaan valmiiksi mahdollisimman pian. Sopimus on voimassa vuoden 2025 loppuun asti.¹

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa Vahva ja välittävä Suomi (20.6.2023) linjataan, että

- lentoyhteyksien kehittämistä koko Suomessa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteuttamiseksi edistetään.
- Säilytetään Finavian nykymuotoinen lentoasemaverkko.
- Kehitetään Suomen sisäistä lentoliikennettä ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mutta turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä. Tarkastellaan asiaa budjettiriihessä 2023.
- Muuta lentoasemaverkosta kehitetään osana väyläverkkoa.

Tässä muistiossa on esitetty budjettiriihen päätöksenteon tueksi tietoa, kokonaiskuvaa lentoliikenteen ostoista sekä arvioita yhteyksien vaikutuksista ja jatkonäkymistä. Muistiossa on huomioitu erityisesti edellä mainitut hallitusohjelman linjaukset. Muistio on tehty virkатыönä liikenne- ja viestintäministeriössä, yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Selvityksessä tarkastellaan erityisesti Manner-Suomen lentoyhteyksiä, jotka on tällä hetkellä hankittu ostoliikenteenä. Ahvenanmaan maakunnan hallituksella on toimivalta hankkia lentoyhteyksiä Maarianhamina–Tukholma-välille.

2 Tiivistelmä eri lentoyhteyksien tilanteesta

Ohessa on esitetty tiivistetyt havainnot eri lentoyhteyksien tilanteesta muistiossa tehtyjen tarkastelujen pohjalta.

2.1 Joensuu – Helsinki

Joensuun lentoyhteydellä on potentiaalia toimia markkinaehtoisesti. Yhteyden suosio on kasvanut tuettujen kausien myötä ja täyttöasteet ovat parantuneet. Lisäksi ennen koronaa Joensuu on tässä muistiossa käsiteltävistä yhteyksistä ainoa, jossa matkustajamäärä vuositasolla ylitti 100 000 matkustajaa. Hitaiden tai puutteellisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien on aiemmin katsottu puoltaneen osittain myös Joensuun lentoyhteyksiä kotimaan liikenteen osalta. Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä linja-autolla toiselle lentokentälle, jolta on liikennettä Helsinkiin, hankkimalla liityntäyhteys toiselle lentokentälle (Kuopio) olisi matka-aika Helsinkiin yhteensä arviolta noin 3 tuntia 25 minuuttia (sisältäen 45 minuutin vaihtoajan). Liityntäliikenteen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvitettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Kiteellä sijaitsevan Syrjäsalmen sillan yli kulkee Joensuun ja Imatran välinen vilkas rataosuus. Vanha silta on elinkaarensa loppuvaiheessa. Tarkoituksena olisi vaihtoehtoisesti joko rakentaa kesän 2024 aikana

¹ <https://www.savonlinna.fi/base-airlines-valittu-hoitamaan-savonlinnan-reittilentoja/>

vanhan sillan viereen apusilta rakennustöiden ajaksi taikka sillan rakentaminen uudelle linjaukselle vuonna 2025. Näissä vaihtoehdoissa junaliikenne keskeytyy arviolta noin muutamaksi kuukaudeksi (apusilta) tai viikoksi (siirto uuden sillan linjaukselle). Väyläviraston on tarkoitus tehdä asiasta päätös syksyn 2023 aikana. Sillan kautta kulkeva liikenne ohjataan mahdollisuuksien mukaan korvaaville reiteille.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvitettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.2 Jyväskylä – Helsinki

Matkustajamäärät ovat olleet ostoliikenneaikana vähäiset, mutta parantuneet viime aikoina. Jyväskylän yhteyden ominaispiirre on se, että lähtökohtaisesti kaikki matkustajat ovat vaihtomatkustajia eikä lentoliikennettä käytetä kotimaan sisäiseen liikenteeseen. Viidellä maakuntakentällä keskimääräinen tuki matkustajaa kohden on ollut suurin lennoilla Jyväskylään. Reitillä harva lento on ylittänyt yli 50 prosentin täyttöasteen, joten arviolta reitti ei ole ainakaan tällä konekoolla lähellä markkinaehtoista kannattavuutta.

Kaiken kaikkiaan Jyväskylän saavutettavuus on kohtalaisen hyvä eri liikennevälineillä, johtuen sen keskeisestä sijainnista. Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikenteen tukemista, kannattaisi yhteys hankkia suorana yhteytenä Helsinki-Vantaalle. Suoran yhteyden ajoaika Helsinki-Vantaalle olisi noin 3 tuntia. Nopein junayhteys Jyväskylästä Helsinkiin on noin 3 tuntia 15 minuuttia. Mikäli liityntäliikennettä harkittaisiin, olisi sen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia selvitettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvitettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.3 Kajaani – Helsinki

Tuettujen kausien matkustajamäärän ja täyttöasteen keskiarvon perusteella lähimpänä markkinaehtoisen liikenteen vaatimaa matkustajamäärää on ollut Kajaani. Yhteys Kajaaniin lienee melko lähellä markkinaehtoista kannattavuutta. Esimerkiksi polttoaineiden hinnan nousu ja epävarma maailmantilanne ovat haitanneet markkinaehtoiseen liikenteeseen siirtymistä. Kajaanin kentällä Suomen sisäisen liikenteen osuus on isoin ja tämä selittää yhteyden tasaista suosiota.

Läheisimmät lentoasemat (Oulu ja Kuopio) ovat molemmat yli kahden tunnin maantie-etäisyyden päässä. Junayhteys Helsinkiin kestää noin 6 tuntia. Hitaiden tai puutteellisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien on aiemmin katsottu puoltaneen erityisesti mm. Kajaanin lentoyhteyksiä kotimaan liikenteen osalta. Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä linja-autolla toiselle lentokentälle, jolta on liikennettä Helsinkiin, hankkimalla liityntäyhteys Oulun lentokentälle matka-aika

Helsinkiin olisi arviolta noin 4 tuntia 5 minuuttia (sisältäen 45 minuutin vaihtoajan). Liityntäliikenteen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvitettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvitettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.4 Kemi-Tornio – Helsinki

Lentojen ostoliikenne Kemiin on toteutettu Kemi-Kokkola kolmiolentona. Suurin osa matkustajista kolmiolennolla on tullut Kemistä. Viiden maakuntakentän yhteyksistä keskimääräinen tuki matkustajaa kohden on ollut alhaisin lennoilla Kemiin. Lienee mahdollista, että Kemin lentoyhteys voisi toimia markkinaehtoisesti muutamana päivänä viikossa suoralla yhteydellä. Esimerkiksi polttoaineen hinta ja maailman tilanne voivat vaikuttaa tähän. Kemissä alku- ja loppuviikon lentojen matkustajamäärissä on näkynyt syksyllä 2023 valmistuvan biotuotetehdashankkeen aiheuttama matkustajakysyntä.

Aiemmin tehtyjen selvitysten yhteydessä hitaat tai puutteelliset joukkoliikenteen runkoyhteydet ovat puoltaneet erityisesti mm. Kemi-Tornion lentoyhteyksiä kotimaan liikenteen osalta.

Tiheän vuorotarjonnan Helsinkiin tarjoava Oulun lentokenttä on melko lähellä (n. 120 km). Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä linja-autolla toiselle lentokentälle, jolta on liikennettä Helsinkiin, hankkimalla liityntäyhteys Kemistä Oulun lentokentälle olisi matka-aika Helsinkiin (sisältäen 45 minuutin vaihtoajan) suunnilleen noin 3 tuntia 20 minuuttia. Liityntäliikenteen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvitettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvitettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.5 Kokkola-Pietarsaari – Helsinki

Kokkolan ostoliikenne on toteutettu Kemi-Kokkola kolmiolentona. Kokkolan matkustajamäärä on ollut melko pientä.

Vaasan lentokenttä on melko lähellä (n. 120 km). Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä linja-autolla toiselle lentokentälle, jolta on liikennettä Helsinkiin, hankkimalla liityntäliikenne lähimmälle lentokentälle Vaasaan olisi muodostuva matka-aika Helsinkiin (sisältäen 45 min vaihtoajan) suunnilleen 3 tuntia 25 minuuttia. Liityntäliikenteen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvitettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvitettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.6 Maarianhaminan lentoyhteydet

Lentoliikenne Maarianhaminasta Tukholmaan on Ahvenanmaan maakunnan hallituksen hankkimaa ja maakunnan toimivallassa. Viimeisimmän sopimuksen hankintakausi on 29.10.2022 – 30.9.2024. Tukholmasta on jatkoyhteyksiä muun muassa pohjoismaihin ja Eurooppaan. Helsingistä Maarianhaminaan on markkinaehtoista liikennettä. Ahvenanmaan maakunnan hallitus on esittänyt, että olisi tarvetta saada nostettua nykyisen markkinaehtoisen lentoliikenteen palvelutasoa ostoliikenteenä Maarianhaminan ja Helsingin välillä hankkimalla lisälentoyhteyksiä Helsinkiin. Mikäli Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle perustettaisiin toimivalta myös Maarianhamina – Helsinki -välille, tulisi tämä tehdä tasavallan presidentin asetuksella.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvítettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.7 Pori – Helsinki

Porin yhteys on ollut kaupungin omaa ostoliikennettä. Porin liikenne on kilpailutettu 31.12.2024 saakka (optiokausi 31.12.2026 loppuun saakka).

Reitin markkinaehtoinen kannattavuus on ollut heikko. Reitillä ei ole selkeää liityntäliikennevaihtoehtoa toiselta lentokentältä Helsinkiin suuntautuvaan lentoyhteyteen. Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä, mahdollinen lentoliikenteen korvaava yhteys kannattaisi rakentaa suorana liityntäliikenteenä Helsinki-Vantaalle, jonne ajoaika olisi vähän yli 3 tuntia. Liityntäliikenteen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvítettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa. Junayhteydet Helsinkiin ovat olleet suunnilleen 3 tunnin 15 minuutin ja 3 tunnin 35 minuutin välillä. Kaupungin teettämien selvityksen (2022) mukaan aikaisimmallakaan junayhteydellä ei ole ollut mahdollista tavoittaa Helsinki-Vantaan lentoaseman aamun kansainvälistä aaltoa.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvítettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin.

2.8 Savonlinna – Helsinki

Savonlinnan reitin osalta on aiemmin katsottu, että liikenne ei ole markkinaehtoisesti kaupunkiin kannattanut. Yhteyden matkustajamäärät ovat olleet kaikkein pienimpiä. Hitaiden tai puutteellisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien on katsottu puoltavan erityisesti mm. Savonlinnan lentoyhteyksiä kotimaan liikenteen osalta. Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä, mahdollinen lentoliikenteen korvaava yhteys kannattaisi rakentaa suorana liityntäliikenteenä Helsinki-Vantaalle. Jos kaupungista olisi liityntäyhteys lähimmälle kentälle, josta olisi säännöllistä markkinaehtoista lentoliikennettä Helsinkiin, olisi kokonaismatka-aika Helsinkiin arviolta noin neljä tuntia.

Savonlinnasta ajoaika Helsinki-Vantaan lentokentälle on noin 3 tuntia 40 minuuttia. Liityntäliikenteen hankkimisen edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvitettävä erikseen tarkemmin yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Mikäli lentoja tuetaan, lentoliikenneasetuksen edellytykset yhteyden tukemiselle on selvitettävä hankinnan yhteydessä tarvittaessa erillisin selvityksin

3 Lentojen ostoliikenne tällä hetkellä

Finnairin lopetettua koronan myötä viiden maakuntakentän (Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola-Pietarsaari) liikenteen, on niiden lentoja tuettu vuosina 2021 ja 2022 yhteensä noin 40 miljoonalla eurolla. Näiden lentojen tukemisen tarkoitus on ollut toimia siltaratkaisuna markkinaehtoiseen liikenteeseen. Tukien perusteena on ollut erityisesti alueiden saavutettavuus sekä elinkeinoelämän tarpeet koronatilanteessa. Covid-19-pandemian rajoituksista on käytännössä luovuttu kaikilla yhteiskuntaelämän sektoreilla ja matkustaminen on ylipäänsä elpymässä. Maakuntalentojen tukea ei voi perustella enää pandemialla ja siihen liittyvällä siltaratkaisulla. Maakunnat pitävät päivittäisiä lentoja välttämättöminä alueen elinkeinoelämän toimintaedellytysten jatkuvuuden kannalta.

Lentoliikennettä on ennestään hankittu Savonlinnaan ja Poriin, sekä Maarianhaminasta Tukholmaan. Lentojen ostoliikenne Savonlinnaan on valtion ja Savonlinnan kaupungin yhdessä hankkimaa siten, että valtio maksaa puolet kustannuksista ja Savonlinna puolet (50%/50%), valtio kuitenkin enintään miljoona euroa. Myös Poriin lentoliikenne on ostoliikennettä, mutta Porin yhteys puolestaan on täysin Porin kaupungin maksamaa. Porin kaupunki on ilmeisesti sopinut mm. eräiden lähialueen kuntien osallistumisesta pienemmällä panostuksella hankinnan kustannuksiin². Yhteys Maarianhaminasta Tukholmaan on Ahvenanmaan maakuntahallituksen hankkimaa ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen kustantamaa. Maarianhamina – Tukholma -yhteysvälin sopimuskauden 29.10.2022 – 30.9.2024 hankinnan arvo noin 4 miljoonaa euroa (ilman arvonnisäveroa). Savonlinnan, Porin ja Maarianhaminan yhteyksien rahoitusmalli on ollut erilainen kuin viiden kentän (Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola-Pietarsaari), joiden osalta valtio on maksanut kaikki lentojen hankintakustannukset.

Yhteensä valtio on tukenut lentojen ostoliikennettä vuosina 2021-2023 yli 42 miljoonalla eurolla. Määräraha on kattanut 1 miljoonan euron määrärahan Savonlinnan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisen lentoliikenteen sekä edellä mainittujen muiden maakuntalentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välistä lentoliikennettä varten. Lentoliikenteen ostot nousivat merkittävästi vuodesta 2021 alkaen, kun valtio ryhtyi ostamaan lentoliikennettä viidelle maakuntakentälle. Aiempina vuosina valtion

²

https://www.lentoposti.fi/uutiset/pori_jatkaa_lentoliikenteen_tukemista_valtiolta_miljoona_euroa_porin_elinvoiman_vahvistamiseen

lentoliikenneostot olivat olleet noin 1 miljoonaa euroa vuosittain. Kaupungit ovat käyttäneet lentoliikenteen ostoihin noin 4-5 miljoonalla euroa vuosittain³.

Lentoliikenteen ostojen tukitaso matkustajaa kohden on ollut korkea verrattuna muihin liikennepalveluihin. Myös päästöt per matkustaja ovat olleet suuria. Valtio on normaalitilanteessa käyttänyt joukkoliikenteen rahoitukseen viime vuosina (2020-2021, sisältäen ilmastotoimenpiteet 20 miljoonaa euroa) noin 108 miljoonaa euroa vuodessa. Esimerkiksi henkilöjunien ostoliikenteen budjetti on vuodessa ollut noin 34 miljoonaa euroa.

Tilastojen mukaan tuettujen lentoyhteyksien matkustajamäärät ovat olleet vähäisiä ja tukitasot lentoa ja matkustajaa kohden näin ollen suuria, vaikkakin matkustajamäärät ovat viime aikoina kasvaneet. Tuki matkustajaa kohden vuosina 2021-2022 on ollut keskimäärin noin 200-680 euroa, riippuen reitistä. Viimeisimmän kilpailutuksen kaudella yhteyskohtainen tuki on ollut alhaisempi mm. aiempaa parempien tarjousten ja matkustajamäärien lisääntymisen vuoksi. Maakuntalentojen matkustajaa kohden laskettu tuki on ollut meneillään olevalla kilpailutuskaudella keskimäärin 96 euroa matkustajaa kohden (perustuen tähän mennessä kaudelta saatavilla oleviin tietoihin). Tuen suuruuteen per matkustaja vaikuttaa matkustajamäärien lisäksi selkeästi tehdyn lentotarjouksen hinta. Erityisesti Joensuun tarjous oli viime kierroksella edullinen verrattuna esim. Kajaanin tarjoukseen. Jyväskylän tarjous on ollut edullisin, johtuen lyhyimmästä lentomatkasta ja aikataulurakenteesta. Matkustajakohtainen hinta on myös laskenut matkustajamäärien myönteisen kehityksen seurauksena. Alla olevassa taulukossa on kuvattu lentoliikenteen ostojen matkustajakohtaista tukea:

Lentojen hintojen tarkastelua 10/2022-6/2023 välillä

Reitti	Lentokohtainen valtion tuki keskimäärin, €		Valtion keski-			
	2021	2022 10/2022-6/2023	määräinen tuki, €/matkustaja	2021		2022 10/2022-6/2023
Joensuu	3677	3724	2068	332	278	59
Kajaani	4696	5507	4358	199	229	111
Jyväskylä	2432	3006	2639	677	606	111
Kemi-Kokkola -kolmiolento	3474	3429	4530	237	274	100
Savonlinna	1933	1235	1874	630	636	495
Kaikki yht.	3508	3480	3375	264	282	97

TRAFICOM

18.8.2023

15

³ <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kotimaan-lentoliikenteen-jarjestaminen-ja-rahoitus>

Verrattuna muiden liikennemuotojen tukitasoon, alla on suuntaa antava esimerkkilaskelma tukitasoista eräillä eri liikennemuodoilla:

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenne (HSL, Tampere), 2023 arvio	0,6-0,7 €/matka (0,3-0,5€/matka 2019)
Keskisuurten MAL-seutujen joukkoliikenne, 2023 arvio	1,11 – 1,39€/matka (0,61-1,00€/matka 2019)
Muut keskisuuret kaupunkiseudut, joukkoliikenne, 2023 arvio	2,17-4,33 €/matka (1-2,46€/matka 2019)
Kutsuliikenne	15-30 €/matka tietyn tyyppisellä liikenteellä
Henkilökuljetusmatkat, yhdistelytoiminta, Pirkanmaa 2022	30€/matka
KELA sairausvakuutuslain mukaiset matkat, KELASTO 2022	64€/matka
<i>Saariston yhteysalusliikenne</i>	<i>n. 100€/matka</i>
<i>Valtion lentoliikenteen ostot (2023)</i>	<i>96€/matka</i>

Laskelma: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Huom: Esimerkiksi lentojen matkustajamäärien muutokset vaikuttavat laskelmaan. Lentoliikenteen osalta luku on laskettu korkeimpien matkustajamäärien mukaan lentojen hankintakustannuksista. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen kustannukset on otettu valtionavustustiedoista ja niissä on mukana pelkästään liikenteen hankinnan kustannukset vähennettynä (lippu)tuloilla. Tukitasossa on sekä valtion että kaupungin oma rahoitus yhteyksien ostoihin. Kutsuliikenne on arvio vapaasti kutsussa olevasta pikkubussiliikenteestä. Täsmällistä arviota on vaikea antaa, koska liikenne voi olla hyvin eri tyyppistä. Laskelma 2-4 matkaa /ajoneuvotunti. Lähteitä esim. Kutsukytyt saumattomaksi osaksi joukkoliikennettä (Matkahuolto 2023). Henkilökuljetusmatkat, lähde: <https://tuomilogistiikka.fi/palvelut/henkiloliikenne/tilastot/> . KELA:n matkat: <https://tietotarjotin.fi/tilastodata/2051231/tilastotietokanta-kelasto> => "Sairaanhoitokorvausten saajat / Matkat 2006–" Yhteysalusliikenne lähteet: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/125876/Raportteja%2099%202016_2.pdf?sequence=10&isAllowed=y , s. 15. Lisäksi: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163387/MMM_2021_16.pdf?sequence=8&isAllowed=y , s. 89, taulukko 3.

Viiden kentän (Kajaani, Kemi, Kokkola-Pietarsaari, Joensuu ja Jyväskylä) tämän hetken sopimuksen optiokausi operaattori Finnairin kanssa on voimassa 28.4.2024 saakka. Voimassaolevaan 9 kuukauden sopimukseen varattiin noin 17 miljoonaa euroa. Sopimusta ei voi jatkaa ilman uutta kilpailutusta. Tehdyt päätökset ostoista ja optiokausien käytöstä ovat tulleet viime tipassa ja sopimuskaudet ovat olleet hyvin lyhyitä, mikä on todennäköisesti nostanut hankintojen hintaa. Lyhyet sopimuskaudet näkyvät korkeiden hintojen lisäksi tiheästi toistuvina kilpailutuksina, jotka vaativat resursseja. Operaattoreille lyhyet kaudet näyttäytyvät myös epävarmana liiketoimintana, eivätkä lyhyet tukikaudet ole kannustaneet liikenteen kehittämiseen ja markkinointiin, kun näkymä jatkosta on ollut pahimmillaan vain joidenkin kuukausien päähän. Lyhyet sopimuskaudet eivät myöskään palvele matkustajia, koska ne aiheuttavat epävarmuutta aikatauluihin ja siihen, onko palvelua jatkossa saatavilla. Savonlinnan kilpailutus on parhaillaan meneillään, Porin liikenne on kilpailutettu 31.12.2024 saakka (optiokausi 31.12.2026 loppuun saakka).

Maarianhamina–Tukholma -yhteysvälin sopimuskausi on 29.10.2022 – 30.9.2024.

Kaikkien palveluiden kysyntä ei välttämättä palaa samalle tasolle kuin mitä se oli ennen pandemiaa.

Eri alueita kohdellaan tällä hetkellä eri periaattein, eikä tilanne ole yhdenvertainen. Porille ei ole kohdennettu lentoliikenteen ostoihin osoitettua tukea, Savonlinnan osalta valtio on rahoittanut 50 % ja enintään miljoona euroa vuodessa, ja viiden kentän osalta valtio on maksanut kaikki kustannukset. Lisäksi Ahvenanmaan maakunnan hallitus maksaa kokonaan lennot Maarianhaminasta Tukholmaan. Ahvenanmaan maakunnan hallitus on tuonut esiin tarpeen myös lisälentoyhteyksille Helsinkiin sekä kiinnostuksen jatkokeskusteluille lentojen rahoituksen osalta jatkossa, mikäli valtio harkitsee lentoyhteyksien rahoituksen jatkamista muiden maakuntien osalta. Samoin Pori on tuonut esille, että nykyinen malli ei ole sen näkökulmasta tasapuolinen.

Päätöksen tuettavista palveluista tulisi perustua yhdenvertaisiin kriteereihin, eri alueiden yhdenvertaiseen kohteluun ja saavutettavuuden sekä vaikutusten kokonaisarvioihin. Arvioinnissa tulisi huomioida myös saavutettavuus muiden liikennemuotojen avulla ja palvelutasotavoitteet. Useat tuetuista kentistä sijaitsevat sellaisella etäisyydellä muista kentistä, että esimerkiksi myös toimiva liityntäliikenne voisi tarjota vaihtoehtoisia ratkaisuja.

4 Lentoliikenteen ostoihin sovellettava lainsäädäntö ja hankintaprosessi

Lentoliikenne on lähtökohtaisesti Euroopan unionin näkökulmasta markkinaehtoista toimintaa. EU-sääntelyn mukaisesti lentoja ei voi ostaa muuten kuin poikkeuksellisesti. Julkisen palvelun velvoitteita tulisi asettaa vain, jos muilla liikennemuodoilla ei pystytä täyttämään kyseisen alueen liikennetarpeita. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä suunnitellun reitin junayhteyksiin, joissa matka-aika on alle kolme tuntia.

Jos markkinaehtoisia yhteyksiä ei ole ja jäsenvaltio katsoo yhteyden olevan välttämätön, jäsenvaltio voi määrätä julkisen palveluvelvoitteen ja kilpailuttaa yhteysvälille operaattorin. Yhteys voidaan katsoa välttämättömäksi, jos alue on joko syrjäistä tai kehitysalueetta tai reitti vähäliikenteinen, minkä lisäksi reitin tulee olla ehdottoman tärkeä liikennöntialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle. Näiden lisäksi tulee huomioida matkaketjut muilla liikennemuodoilla tai läheisten lentoasemien kautta. Syrjäinen sijainti määritetään suhteessa maan pääkaupunkiin tai muihin Euroopan unionin suuriin kaupunkeihin. Käytännössä Suomen osalta syrjäisyyden katsotaan täyttyvän, kun etäisyys on yli 400 km Helsingistä. Alueen kehittyneisyyttä voidaan arvioida vertaamalla mm. maakunta- ja seutukohtaisia BKT-arvoja ja niiden kehitystä koko Suomen keskiarvoon. Vähäliikenteinen reitti on alle 100 000 matkustajan reitti. Raideliikenteen matkaketjut ovat korvaavia lentoliikenteelle, jos matka-aika on alle 3 tuntia. Muiden lentoasemien yhteyksien katsotaan vastaavasti palvelevan aluetta riittävästi, jos matkaketjun kokonaisaika jää alle 3 tuntiin. Julkisen palveluvelvoitteen

asettamisessa on huomioitava muun muassa velvoitteen oikeasuhteisuus alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin, mahdollisuus muiden liikennemuotojen käyttämiseen sekä lentohinnat ja ehdot, joita käyttäjille voidaan tarjota.

Komission lentoliikenneasetusta koskevissa tulkintaohjeissa on todettu, että julkisen palvelun velvoite voidaan määrätä vain sellaisille reiteille, joita pidetään elintärkeänä alueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle. Ohjeistuksessa todetaan, että alueen, kuten pienen saaren tai syrjäisen alueen, kannalta välttämätön reitti on selvästi elintärkeä.⁴ Ohjeistuksen reittien tarpeellisuutta ja riittävyyttä käsittelevässä kohdassa on todettu, että kokemus osoittaa, että PSO-reiitit saarille saattavat useimmissa tapauksissa olla tarpeellisia ja perusteltuja silloin, kun ei ole tarpeeksi matkailukysyntää tukemaan kaupallista toimintaa ympäri vuoden.⁵

EU:n lentoliikenneasetuksen valossa muilla liikennevälineillä alle 3 tunnin matka-ajan päässä olevaa kohdetta ei voida ostaa. Asetuksessa ei toisaalta ole velvoitetta tukea liikennettä, mikäli 3 tuntia täyttyy. Komission on hyväksyttävä jäsenmaiden ostojärjestelyt.

Oikeus asettaa julkinen palveluvelvoite lentoliikenteeseen on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla ja Maarianhamina–Tukholma yhteyden osalta Ahvenanmaan maakunnan hallituksella.

Lentoliikenteen hankinta vie arviolta noin kahdeksan kuukautta, mikäli valtio on ainoa hankkiva osapuoli. Mikäli kunnat ovat mukana hankinnassa, tulee aikatauluun lisätä pari kuukautta lisää, jotta tarvittavat rahoitus- ja hankintapäätökset pystytään käsittelemään kunnallisessa päätöksenteossa. Optimitilanteessa päätös kilpailutuksen voittajasta tehtäisiin vuotta ennen liikenteen aloittamista, jotta operaattorilla olisi kunnolla aikaa valmistautua operointiin. Näin ollen optimitilanteessa kilpailutuksen valmistelu tulisi aloittaa noin kaksi vuotta ennen liikenteen alkamista.

Mikäli lentoja hankittaisiin jatkossakin, jokaiseen kilpailutukseen olisi hankintakustannusten lisäksi varattava myös rahaa kilpailutuksen kustannuksiin. Yhden kilpailutuksen kustannukset ovat liikenne- ja viestintävirasto Traficomille arviolta 40 000 euroa. Mikäli tarjouspyynnön ehtoja suunniteltaisiin uusiksi esimerkiksi niin, että lentoyhtiöt voisivat tarjota edullisemmin useampaa kohdetta ja konetta ja miehistöä voisi käyttää ristiin, olisivat arvioidut kustannukset suuremmat, arviolta 80 000 kilpailutusta kohden. Tällöin myös tarjouspyynnön suunnittelu vaatisi enemmän aikaa, jolloin koko kilpailutuksen läpivientiin tulisi varata aikaa noin vuosi, mikäli valtion olisi ainoa hankkija. Mikäli hankinnassa olisi mukana muita, kestäisi prosessi vähintään 14 kuukautta.

⁴Commission Notice — Interpretative guidelines on Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council — Public Service Obligations (PSO) (europa.eu), kohdat 25.-26.

⁵ Commission Notice — Interpretative guidelines on Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council — Public Service Obligations (PSO) (europa.eu), kohta 36.

Tässä muistiossa on myös tarkasteltu vaihtoehtoa, jossa lentoyhteyksien sijaan hankittaisiin liityntäyhteys lähimmälle markkinaehtoiselle kentälle. Muistiossa on arvioitu karkeat arviot matka-ajoista liityntäliikenteellä sekä liityntäliikenteen hankinnan kustannuksista. Muita seikkoja ei ole tässä yhteydessä tarkasteltu tarkemmin. Liityntäliikenteen hankinnan osalta pitäisi selvittää tarkemmin mm. toimivaltakysymyksiä, hankinnan yksityiskohtia, hankinnan juridisia ja muita edellytyksiä, rahoitukseen liittyviä kysymyksiä ja muita seikkoja yhteistyössä eri viranomaisien kanssa. Mikäli hankinta olisi mahdollinen, tarjouspyynnön suunnittelu vaatisi arviolta mukaan vähintään 6 kuukautta. Hankinnan kustannukset olisivat karkean arvion mukaan noin 25 000 euroa per yhteysväli sillä oletuksella, että jokaisella yhteysvälillä olisi eri toimivaltainen viranomainen, jolloin kilpailutuksia ei voisi kilpailuttaa yhdellä kilpailutuksella.

Lentoliikenteen kilpailuttamisen ehtoja ja edellytyksiä sääntelevää EU:n lentoliikenneasetusta oli tarkoitus uudistaa, mutta uudistukset eivät etene enää tämän komission aikana. On epävarmaa, tuleeko uudistamishanke seuraavan komission ohjelmaan. Lentoliikenneasetuksen sisältö vaikuttaa kriteereihin, joiden puitteissa lentoja on mahdollista tukea (mm. matka-ajat). Euroopassa on ollut yleisesti painetta lyhyiden lentojen siirtämiseen esimerkiksi raiteille ympäristösyistä.

Yleisesti on hyvä tunnistaa, että julkinen hankinta on kankea tapa tarjota lentoliikennettä. Palvelutasona tulee olla ns. perustasoinen liikenne, jolloin joudutaan tekemään kompromisseja tarpeiden suhteen. Lisäksi sujuvat vaihdot jatkoyhteyksille (ns. interline sopimus) ovat tärkeitä. Tarjolla olevien jatkoyhteyksien määrä Helsinki-Vantaalta vaihtelee operaattori-kohtaisesti. Tarjouspyyntöön ei voida asettaa vaatimukseksi esimerkiksi interline-sopimusta tietyn operaattorin kanssa, koska se olisi syrjivä ehto. Interline-sopimukset ovat aina kaupallisia sopimuksia yhtiöiden välillä ja yhtiöt itse päättävät, kenen kanssa tekevät yhteistyötä. Interline-sopimuksella tarkoitetaan sopimusta, joka takaa esimerkiksi matkalaukkujen siirtymisen jatkolennotte sekä jatkolennon samalle lipulle.

5 Muita mahdollisen julkisen palvelun veloitteen asettamisessa huomioitavia näkökohtia

5.1 Tukikauden pituus ja ajankohta

EU:n lentoliikenneasetuksen mukaan julkisen palvelun veloitteeseen perustuvaa tukikautta tulee tarkastella vähintään neljän (4) vuoden välein. Tukikautta määriteltäessä tulee arvioida, ovatko perusteet hankinnalle voimassa koko tukikauden kestäväälle ajanjaksolle.

Vaikka enimmillään neljän (4) vuoden tukikausi olisi tietyin edellytyksin mahdollinen, pitkä tukikausi kuitenkin sementtoisi tilanteen hyvin pitkäksi aikaa. Lyhyempi tukikausi, esimerkiksi 1,5 – 2 vuotta, olisi parempi, jos tavoitellaan liikenteen markkinaehtoisuutta. Lyhyemmät, esimerkiksi 9 kuukauden tukikaudet taas nostavat todennäköisesti hankintakustannuksia. Verrattuna erittäin lyhyisiin sopimuskausiin, noin 1,5-2 vuoden sopimuskausi todennäköisesti laskisi jonkin verran hankintojen hintoja ja toisi hieman pidemmän ajan näkyvyyttä kaikille.

Mikäli tukea lentoliikenteen ostoille harkittaisiin jatkossakin, kannattaisi tukikausi ajoittaa niin, että se vastaa lentoliikenteessä käytössä olevia liikennöintikausia. Lentoyhtiöt yleensä muuttavat aikataulujaan ja avaavat uusia reittejä tiettyjen liikennöintikausien mukaisesti (lähtö- ja saapumisaikojen eli ns. slottien jaksotukset huhtikuussa ja marraskuussa). Näin olisi periaatteessa mahdollista, että markkinaehtoinen liikenne voisi tukikauden jälkeen alkaa. Tämä luontainen tapa jaksottaa lentoliikenteessä liikennöintikaudet tulisi siten mahdollisuuksien mukaan huomioida, mikäli tukea päätettäisiin jatkaa.

Myös lentoliikenteen lähtö- ja tuloaikoja eli ns. slotteja sääntelevää EU:n slottiasetusta on ollut tarkoitus uudistaa, mutta uudistukset ovat lykkäytyneet. On epäselvää, tuleeko asetuksen uudistaminen uuden komission ohjelmaan. EU:n slottiasetus koskee mm. liikennöintikausia.

5.2 Reittien ja palvelutason määrittely

Päätöksen tuettavista palveluista tulisi perustua yhdenvertaisiin kriteereihin, eri alueiden yhdenvertaiseen kohteluun ja saavutettavuuden sekä vaikutusten kokonaisarvioihin. Arvioinnissa tulisi huomioida myös saavutettavuus muiden liikennemuotojen avulla ja palvelutasotavoitteet. Myös esimerkiksi toimiva liityntäliikenne voisi tarjota vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Mikäli lentoliikennettä tuettaisiin, tuettavan liikenteen taso tulee määritellä siten, että se on oikeatasoinen. Oikeatasoisuudella tarkoitetaan pääasiassa vuoromäärää, vuorojen ajankohtia, konekokoa sekä lipun maksimihintaa. Ostettavan lentoliikenteen tulisi palvella alueiden tarpeita, mutta sen ei tule ylittää riittävää palvelutasoa tai markkinaehtoisien liikenteen palvelutasoa. Ennen kuin julkisen palvelun velvoite asetetaan, toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava tarvittaessa erillisin selvityksin hankinnan oikeatasoisuudesta.

Komission kilpailutusohjeen mukaan lentoliikenteen tulisi olla perustasoista, eli maksimissaan kaksi edestakaista lentoa päivässä. Perustasoiseksi liikenteeksi on tulkittu 10 edestakaista lentoa viikossa suorille yhteyksille ja 15 edestakaista lentoa kolmio-yhteyksissä viikossa. Yhdensuuntaisilla lennoilla palvelutaso on pääsääntöisesti heikompi kuin markkinaehtoisilla yhteyksillä, joilla on usein vähintään kolme edestakaista lentoa päivässä.

Palvelutason määrittelyyn vaikuttavat myös matkustajamäärät sekä polttoaineen hinta. Esimerkiksi keväällä 2022 polttoaineen hinta nousi merkittävästi, minkä takia Traficom päätti laskea kesän ajaksi lentojen palvelutasoa, jotta lentoliikenteen hankinta pysyi sille myönnettyssä 13,8 miljoonan euron kokonaisbudjetissa.

Liityntäliikenteen hankkiminen muodostaa oman kokonaisuutensa, jota olisi selvitettävä erikseen.

5.3 Muuta

On hyvä huomioida, että yksikään yhtiö ei todennäköisesti aloita markkinaehtoista liikennettä, mikäli ilmassa on tieto, että valtio saattaisi

tukea jotakin reittiä jatkossa. Tuetun reitin lentäminen on yrityksille kannattavaa ja vähäriskistä toimintaa. Viestinnässä olisi parasta olla selkeä ja johdonmukainen sen suhteen, miten lentoliikenteen hankintojen kanssa on tarkoitus toimia jatkossa.

Päätös aloittaa liikenne markkinaehtoisesti on kunkin yhtiön oma päätös.

Suomessa valtion kokonaan omistama Finavia Oyj ylläpitää valtion lentoasemaverkkoa. Finavia vastaa Suomessa seuraavista kentistä: Helsinki-Vantaa, Oulu, Rovaniemi, Turku, Vaasa, Kittilä, Tampere-Pirkkala, Kuopio, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kokkola-Pietarsaari, Maarianhamina, Savonlinna, Pori, Kemi-Tornio, Kuusamo, Halli ja Utti. Lentoasemaverkosta- ja maksuista annetun lain (2011/210) mukaan lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää, järjestää ja kehittää lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentoasemaverkkoon kuuluu säännöllisen reittiliikenteen lentoasemia ja yhteistoimintalentoasemia. Lisäksi lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää ja kehittää sotilaslentoasemia.

Lentoasemaverkoston piirissä olevilla lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua siten, että samasta palvelutuotteesta peritään yhtä suuria maksuja jokaisella lentoasemalla. Verkosto on kattanut kustannuksensa asiakastuloilla. Finavia Oyj:n lentoasemaverkon ylläpito ja kehittäminen ovat kokonaisuudessaan valtion budjettitalouden ulkopuolella.

LVM on tilannut selvityksen lentoasematoiminnan järjestämisen vaihtoehdoista sekä mahdollisuuksista Suomessa. Taustalla on tarve laajentaa lentoliikenteeseen liittyvää tietopohjaa Liikenne12 -suunnitelman sekä lentoliikennestrategian taustalle erityisesti lentoasemien ylläpidon vaihtoehdoista ja niiden hyödyistä ja haitoista sekä kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin. Hanke on parhaillaan käynnissä.

Finavian mukaan mikäli ostoliikenne jatkuu nyky muodossaan kaikilla seitsemällä lentoreitillä, tulevat yhteiskunnan maksettavaksi lentoreitin suoran tuen lisäksi Finavian tappiot ja investointitarpeet kyseisillä lentoasemilla, yhteensä noin 20 miljoonaa euroa vuositasolla. Finavian mukaan Finavia on edelleen tappiollinen yritys lentoliikennettä kohdanneiden peräkkäisten kriisien seurauksena, mikä vaikuttaa yhtiön pääomatarpeisiin ja osingonmaksukykyyn. Finavian mukaan ostoliikennekenttien tappiot ovat merkittävä osa Finavian tappioista.⁶

Finavia on lisäksi esittänyt, että kun liikenne ei ole markkinaehtoista, matkustaja käytännössä maksaa vain osan lentojen todellisista kustannuksista, ja matkustajien tottuessa alhaisiin lentojen hintoihin kynnys markkinaehtoisesti toimivan lentoliikenteen paluuseen nousee.⁷

Lentoasemaverkosta ja lennonvarmistusjärjestelmää koskevassa päätöksenteossa tulee huomioida maanpuolustuksen tarpeet.

⁶ <https://www.finavia.fi/fi/ uutishuone/2023/finavian-liiketoimintakatsaus-h123-lentoasemaverkoston-rahoitus-turvattava>

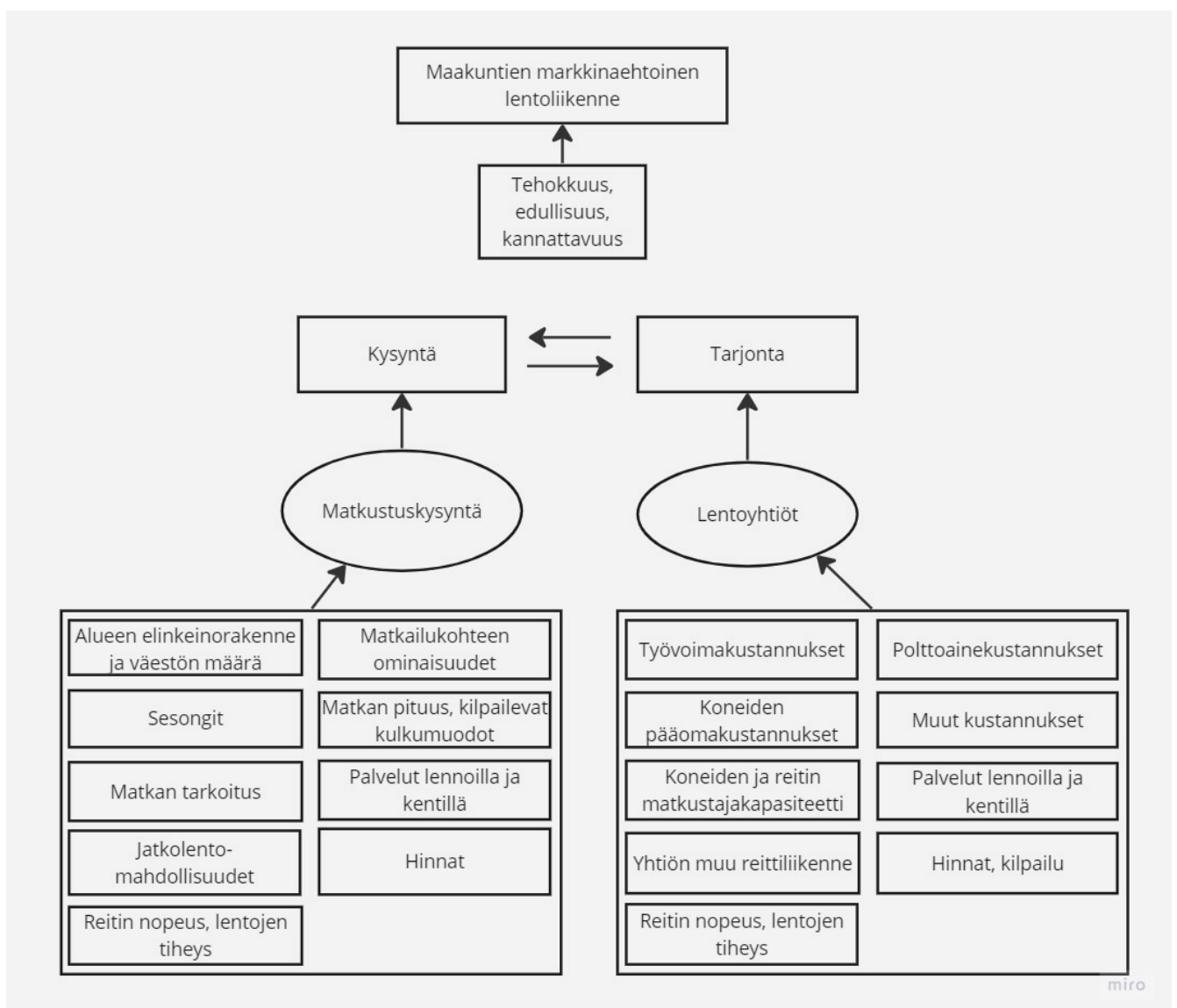
⁷ <https://www.finavia.fi/fi/ uutishuone/2022/puheenvuoro-lentojen-rahoittaminen-julkisella-tuella-kallista-ja-aiheuttaa-paastoja>

6 Arvioita markkinaehtoisen liikenteen mahdollisuuksista

6.1 Yleistä

Lentoliikenteessä markkinaehtoisen liikenteen toteutumiseksi reitin liikennöintiä koskevien markkinoiden kysynnän ja tarjonnan on oltava tasapainossa. Liikennöity reitti voi toteutua markkinaehtoisesti, mikäli liikennöivän lentoyhtiön toiminta reitillä on kannattavaa kokonaisuuden kannalta⁸. Kannattavuuden edellytyksinä ovat reitin liikennöinnin tehokkuus ja edullisuus sekä riittävä matkustajakysyntä.

Kuva: Maakuntien markkinaehtoisen lentoliikenteen taustalla vaikuttavia tekijöitä



⁸ Lentoyhtiön näkökulmasta yksittäinen reitti ei välttämättä ole täysin kannattava itsenäisesti, mutta kokonaisuuden kannalta (mm. jatkolennot huomioiden) reitin operointi voi olla kannattavaa.

Eri reiteillä voivat vaikuttaa erilaiset kysyntä- ja tarjontatekijät, riippuen esimerkiksi reitin matkailukohteen ominaisuuksista, elinkeinorakenteesta, alueen väestöstä ja taloudellisesta aktiivisuudesta. Osa tekijöistä on pitkällä aikavälillä ennustettavissa, kuten väestön kehitys. Toiset tekijät, kuten matkustusrajoitukset, voivat muuttua nopeasti. Matkustuskysyntään vaikuttaa muun muassa matkojen määrät, sesongit, matkustusetäisyys, kilpailevat kulkumuodot ja matkan tarkoitus. Tarjontaan vaikuttavat eniten lentoyhtiöiden toimet, jotka ovat riippuvaisia lentoyhtiön kustannusten lisäksi muun muassa koneiden ja reitin matkustajakapasiteetista, reitin nopeudesta, lentojen tiheydestä, hinnoista sekä palveluista lentojen aikana ja kentillä. Jos reitillä matkustavat asiakkaat ovat halukkaita maksamaan matkoistaan korkeamman hinnan, myös korkeammalla kustannusrakenteella toimiminen on mahdollista.⁹ Tarjontaan vaikuttaa myös markkinoilla olevien toimijoiden määrä sekä saatavilla oleva kapasiteetti eli markkinoilla toimivien yhtiöiden käytössä olevien lentokoneiden saatavuus.

Markkinaehtoisessa lentoliikenteessä kysyntä ja tarjonta määrittyvät vuorovaikutteisessa suhteessa toisiinsa. Mitä liikennöidympi jokin reitti on¹⁰, sitä alhaisemmiksi reitin liikennöimisestä koituvat kustannukset voidaan saada. Tällöin voidaan myös nostaa palveluiden tasoa ja lisätä liikennöitäviä vuoroja sekä mahdollisesti laskea hintoja, mikä osaltaan lisää matkustuskysyntää matkustamisen ollessa houkuttelevampaa.¹¹ Äkillisissä kysyntäshokeissa kuten matkustusrajoituksista johtuvassa äkillisessä kysynnän heikkenemisessä myös tarjonta mukautuu muuttuneeseen kysyntään. Toisaalta lentoyhtiöiden voi olla vaikeaa mukauttaa tarjontaa nopeasti muuttuneisiin olosuhteisiin ja niiden tuomiin kustannuksiin ja tällöin lentoyhtiöt voivat tehdä lyhyessäkin ajassa suuria tappioita.¹²

Työvoimakustannukset, polttoainekustannukset ja koneiden pääomakustannukset ovat merkittävässä roolissa lentoliikenteen kustannusrakenteessa. Pidemmällä matkoilla erityisesti polttoainekustannusten rooli korostuu. Lentoyhtiöillä on erilaisia keinoja keventää kustannusrakennettaan. Näitä ovat muun muassa code share-lennot ja liikennöintiin liittyvien toimintojen ulkoistaminen.¹³ Kustannuksiin vaikuttaa myös käytetty konekoko. Tyypillisesti suuremmilla koneilla operointi alentaa kustannuksia per matkustajapaikka, mikäli kone on riittävän täysi.

Suomen lentoliikennemarkkinoilla on erityispiirteitä, jotka liittyvät erityisesti maantieteeseen, ilmastoon ja demografiaan. Koska Suomesta on maantieteellisesti pitkä etäisyys Keski-Eurooppaan, ajankäytöllisesti kilpailukykyisiä vaihtoehtoja lentoliikenteelle esimerkiksi Keski-Euroopan

⁹ Liikenne- ja viestintävirasto Trafi, 2012. Suomen lentoliikenne vuoteen 2025 - Neljä skenaariota.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/9909-Trafin_julkaisu_12-2012_-_Lentoliikenne2025.pdf

¹⁰ Poikkeuksena tähän halpalentoyhtiöt, jotka operoivat reittejä myös harvalla vuorovälillä, mutta silti alhaisella kustannusrakenteella. Tämäkin malli pohjautuu kaluston tehokkaaseen operointiin.

¹¹ Zou, Bo, and Mark Hansen. "Flight Delays, Capacity Investment and Social Welfare Under Air Transport Supply-Demand Equilibrium." *Transportation research. Part A, Policy and practice* 46.6 (2012): 965–980. Web.

¹² Liikenne- ja viestintävirasto Trafi, 2012. Suomen lentoliikenne vuoteen 2025 - Neljä skenaariota.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/9909-Trafin_julkaisu_12-2012_-_Lentoliikenne2025.pdf

¹³ Liikenne- ja viestintävirasto Trafi, 2012. Suomen lentoliikenne vuoteen 2025 - Neljä skenaariota.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/9909-Trafin_julkaisu_12-2012_-_Lentoliikenne2025.pdf

suurten kansainvälisten lentokenttien ja keskusten saavuttamiseksi ei ole. Tämän vuoksi myös maakunnallisten lentoyhteyksien merkitys Helsinki-Vantaalle korostuu. Lisäksi Suomessa lentämiseen liittyvän infrastruktuurin kunnossapitotarve on suurempi talvisin, jonka vuoksi myös lentoreittien operointien kustannukset vaihtelevat ja ovat muuta Eurooppaa suurempia.¹⁴ Suomessa on lisäksi eurooppalaisittain pieni väestö, joka tarkoittaa myös pieniä matkustajavirtoja, jotka osaltaan aiheuttavat tarpeen lentoyhteyksien alueelliselle tukemiselle.¹⁵ Pienet matkustajavirrat vähentävät mahdollisuuksia hyödyntää liikennöinnissä suurempaa konekalustoa, jolla liikennöimällä kustannusrakennetta olisi mahdollista alentaa. Suomessa myös tukipalveluilla (esim. maahuolinta) on melko pienet markkinat, mikä vaikuttaa kustannustasoon.

Jotta voitaisiin arvioida, milloin lentoliikenteen kysyntä ei riitä kattamaan tuotantoa Suomen tapauksessa, tarvittaisiin tarkempaa tietoa siitä, mitä lentoreittien operaattorien näkökulmasta vaadittaisiin, jotta reittien liikennöinti olisi markkinaehtoisesti kannattavaa. Lisäksi operaattorin olemassa olevat omat jatkoyhteydet Helsingistä muualle vaikuttanevat siihen, milloin reitit nähdään markkinaehtoisesti kannattaviksi.

Myös öljyn globaali markkinatilanne polttoaineen hintojen merkittävän nousun myötä on vaikuttanut lentoyhtiöiden polttoainekustannuksiin ja täten toiminnan kannattavuuteen. Tämä johtuu siitä, että polttoainekustannukset ovat työvoimakustannusten ja koneiden pääomakulujen ohella lentoyhtiöille yksi merkittävimmistä kustannustekijöistä. Voidaan kuitenkin olettaa, että lentoliikenteen päästöihin kohdistuvat sääntelytoimet (kuten esimerkiksi päästökauppa ja tuleva ReFuelEU Aviation -sekoitevelvoite) vaikuttavat kustannusten muodostumiseen polttoaineiden osalta, jolloin kestävän polttoaineen käyttö vähentää tarvetta ostaa päästöoikeuksia ja täten lentoyhtiön olisi mahdollista alentaa toimintansa kustannuksia. Uusiutuvan lentopolttoaineen kysyntä on tällä hetkellä kuitenkin tarjontaa suurempaa, jolloin myös kyseisen toimenpiteen kustannusvaikutus on rajattu. Lisäksi kestävien lentopolttoaineiden hinta verrattuna fossiiliseen kerosiiniin on tällä hetkellä vähintään kaksinkertainen, tai jopa moninkertainen raaka-aineesta ja tuotantotavasta riippuen.

Juuri tällä hetkellä (elokuu 2023) lentoliikenteessä kärsitään maailmanlaajuisesti kalusto- ja osin miehistöpulasta. Koronapandemian aikana kaikkia koneita ei huollettu ja tällä hetkellä huoltoajat ovat pitkiä mm. varaosien heikon saatavuuden takia. Myöskään miehistön pätevyyyksiä ei pidetty yllä, joten niiden voimaan saattaminen vie aikaa. Kun tilanne tasoittuu oletettavasti vuoden 2024 aikana voisi sen jälkeen myös Suomen maakuntalentojen liikennöinti kiinnostaa operaattoreita markkinaehtoisestikin, mikäli tilanne maailmassa on sellainen, että se kannustaa laajentamaan liiketoimintaa. Suomen maakuntalentojen kannattavuudelle olennaista on myös jatkolentomahdollisuudet eteenpäin Helsinki-Vantaan lentokentältä, mikä riippuen reitin operoijasta edellyttää lentoyhtiöiden välistä yhteistyötä.

¹⁴ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2012. Suomen lentoliikenne vuoteen 2025 - Neljä skenaariota. https://www.traficom.fi/sites/default/files/9909-Trafin_julkaisu_12-2012_-_Lentoliikenne2025.pdf

¹⁵ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2012. Suomen lentoliikenne vuoteen 2025 - Neljä skenaariota. https://www.traficom.fi/sites/default/files/9909-Trafin_julkaisu_12-2012_-_Lentoliikenne2025.pdf

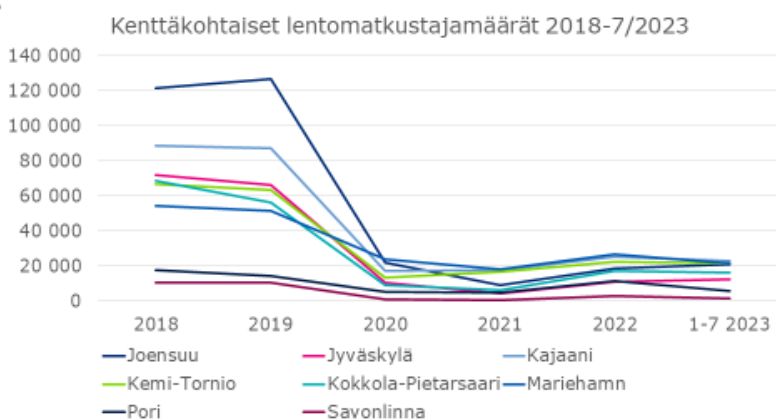
6.2 Yhteyksien matkustajamäärät ja täyttöasteet

Alla olevissa taulukoissa on havainnollistettu tarkasteltavana olevien lentoyhteyksien matkustajamääriä vuodesta 2018 alkaen heinäkuuhun 2023 asti sekä kuukausittaisia matkustusmääriä. Lisäksi alla on tarkasteltu yhteyksien täyttöasteita. Liitteenä on lisäksi taulukoita, joista voi tarkastella kenttäkohtaisia, vielä tarkempia lukuja.

Oheisessa taulukossa on esitetty kenttäkohtaiset matkustajamäärät vuosina 2018-2022 ja tammikuun ja heinäkuun 2023 välisenä aikana:

Kenttäkohtaiset lentomatkustajamäärät 2018-2022 ja alkuvuosi tammi-heinäkuu 2023

Data: FINAVIA



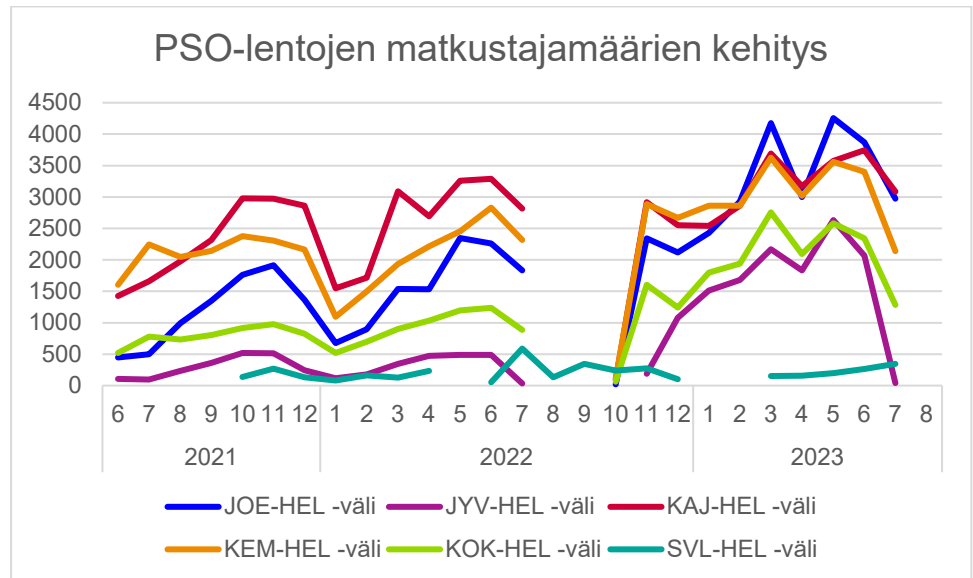
TRAFICOM

18.8.2023

2

Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, data: Finavia

Oheisessa taulukossa näkyvät lisäksi Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi – Kokkolan ja Savonlinnan yhteyksien kuukausittaiset matkustajamäärät vuosien 2021-2023 aikana:



Tuetuilla lennoilla matkustajamäärät ja täyttöasteet ovat vaihdelleet lennoittain merkittävästi: osa vuoroista on ollut täysiä ja osa tyhjiäkin. Lentomatkustajamäärissä on kuitenkin myös luontaista vuodenaikaista vaihtelua. Esimerkiksi kesä on liikematkustukseen perustuvilla markkinaehtoisillakin reiteillä luonnostaan huonompi, kuten myös esimerkiksi alkuvuosi.

Yhteyksiä on lennetty Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi – Kokkolan ja Savonlinnan yhteyksillä vuosien 2021-2023 aikana seuraavilla koneilla:

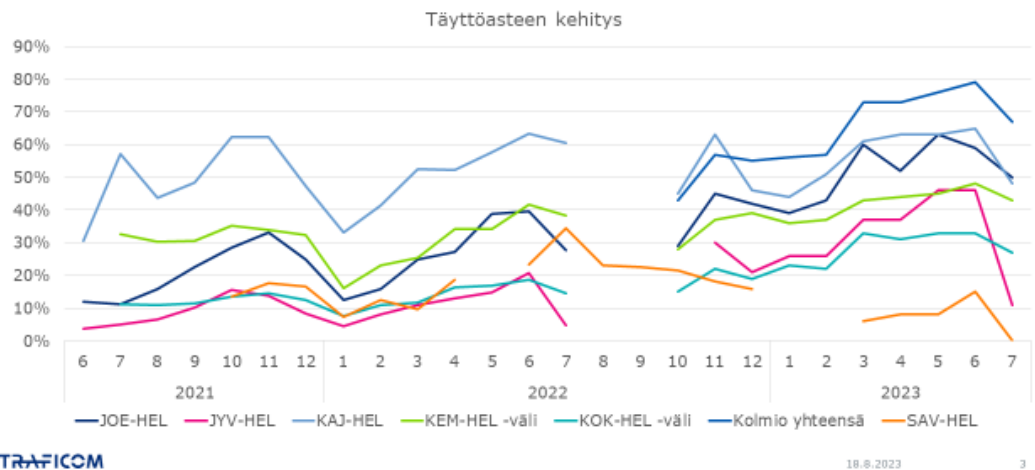
Reitti	Lentoyhtiö		Kone		Paikkamäärä	
	2021-22	2022-23	2021-22	2022-23	2021-22	2022-23
Joensuu	Amapola Flyg AB	Finnair/Norra	Fokker-50, turbo	ATR72	50	68
Kajaani	DAT A/S	Finnair/Norra	ATR42-500	ATR72	44	68
Jyväskylä	NyxAir OÜ	Finnair/Norra	Saab 340	ATR72	33	68
Kemi-Kokkola - kolmiolento	NyxAir OÜ	Finnair/Norra	Saab 2000	ATR72	50	68
Savonlinna	Transaviabaltica	NyxAir OÜ	JS32	ATR42/SF	19	48/33

Lentojen täyttöasteet kuvaavat, kuinka monta matkustajaa lennolla on ollut suhteessa koneen istumapaikkoihin, eli kuinka tuettuja lentoja on hyödynnetty. Alla olevissa taulukoissa on tarkasteltu lentojen täyttöasteita. Liitteenä on lisäksi taulukoita, joista voi tutkia kenttäkohtaisia täyttöasteita ja niiden tarkempaa jakautumista tarkemmin.

Esimerkiksi vuodesta 2021 vuoden 2023 kesäkuuhun ulottuvana aikana lennettyjen lentojen keskimääräiset täyttöasteet ovat vaihdelleet seuraavasti:

- Jyväskylän ja Helsingin välisellä yhteydellä 4-48 %
- Joensuun ja Helsingin välisellä yhteydellä 12-63 %
- Kajaanin ja Helsingin välisellä yhteydellä 31-65 %.
- Kokkolan ja Helsingin välisellä yhteydellä 11- 33 %
- Kemin ja Helsingin välisellä yhteydellä 28% - 48%
- Kokonaisuutena Kemi-Kokkola-Pietarsaari kolmiolennot Helsinkiin 43-79 %
- Savonlinnan ja Helsingin välisellä yhteydellä n. 7 % - n. 19 % välillä.

Täyttöasteiden kehitys 2021-2023 valtion tukemat lennot

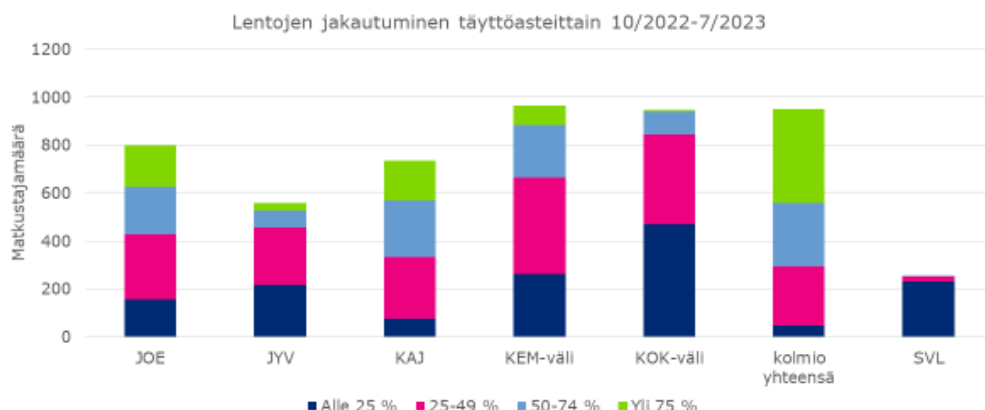


Taulukko: Täyttöasteiden kehitys 2021-2023. Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Vuoden 2023 puolella Jyväskylän lennoista 46%:lla on ollut yli puolet istuimista tyhjinä siten, että merkittävän vajaita koneita (alle 25 % istuimista käytössä) on ollut kaikkiaan 34 % lennoista. Kajaanin ja Joensuun lennoista neljännnes on ollut täydehköjä ja neljännnes täysiä. Kajaanilla merkittävän vajaita on ollut vain joka kymmenes lento. Kemin ja Kokkolan lentojen erillistarkastelut eivät täyttöasteessa tule kysymykseen sen vuoksi, että ne on lennetty kolmiolentoina. Kolmiolentojen tarkastelussa Kemin ja Kokkolan yhteislukuna 46 % lennoista on ollut täysiä (75 %-100 % istuimista käytössä) ja 28% täydehköjä (50 %-75 % istuimista käytössä). Savonlinnan lennot ovat olleet 99 %:sti vajaita siten, että 91 % on ollut merkittävän vajaita ja 8 % vajaita lentoja.

Lentojen jakautuminen täyttöasteittain, Kausi 10/2022 – 7/2023 yhteensä

-Savonlinnan kausi 3/2023-7/2023



TRAFICOM

18.8.2023

4

Taulukko: Lentojen jakautuminen täyttöasteittain, Kausi 10/2022-7/2023 yhteensä, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Ahvenanmaan maakunnan hallitus ostaa Maarianhamina–Tukholma välille lentoliikennettä n. 50-paikkaisella koneella. Yhteyttä operoidaan 11 vuoroa viikossa. Täyttöaste on ollut keskimäärin noin 43 % (tieto vuodelta 2019).¹⁶

Tilastoja Porin ostoliikenteen täyttöasteista ei ole ollut käytettävissä.

6.3 Kenttäkohtaiset karkeat arviot markkinaehtoisuudesta

Alla on esitetty joitakin karkeita arvioita mahdollisuuksista markkinaehtoiselle liikenteelle eri reiteillä. Tarkat arviot vaativat kokonaisuuden arviointia laajemmin eri tekijöihin ja tarkempiin tietoihin pohjautuen. Esimerkiksi joillakin yhteyksillä markkinaehtoinen liikenne saattaisi toteutua merkittävästi pienemmällä konekoolla ja nykyistä merkittävästi suppeammilla/heikommilla aikatauluilla.

Joensuun kentällä lienee potentiaalia toimia markkinaehtoisesti ja Joensuun kenttä lienee tarkastelluista reiteistä toiseksi lähimpänä markkinaehtoisuutta. Joensuun kenttä on ainoa tuettu maakuntakenttä, jossa matkustajamäärä vuositasolla ylitti 100 000 ennen koronaa, vaikkakaan kysyntä ei välttämättä palaa pandemiaa edeltävälle tasolle.

Jyväskylän yhteyden matkustajamäärät ovat olleet alhaisia ostoliikenneaikana ja tukitasot ylipäätään korkeita ja kaikista tuetuista lentoreiteistä korkeimmat. Arvion mukaan reitti tuskin on lähellä markkinaehtoista kannattavuutta. Jyväskylään on olemassa kohtuullisen hyvät vaihtoehtoiset yhteydet (katso tarkemmin kohta 7).

¹⁶ https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raportti_Savonlinna_oikeatasoisuus.pdf, s. 18.

Arviolta lähimpänä markkinaehtoisen lentoliikenteen vaatimaa matkustajamäärää on Kajaani. Kajaanin kentällä Suomen sisäisen liikenteen osuus on isoin ja tämä selittää yhteyden tasaista suosiota. Matkustajia on siinä määrin, että kenttä lienee arviolta lähellä markkinaehtoista kannattavuutta. Esimerkiksi polttoaineiden hinnan nousu ja epävarma maailmantilanne on haitannut markkinaehtoiseen liikenteeseen siirtymistä.

Lentojen ostoliikenne Kemiin on toteutettu Kemi-Kokkola kolmiolentona. Suurin osa (60 %) matkustajista kolmiolennolla on tullut Kemistä. Lienee mahdollista, että Kemin kenttä voisi toimia markkinaehtoisesti muutamana päivänä viikossa suoralla yhteydellä. Esimerkiksi polttoaineen hinta voi vaikuttaa asiaan. Oulun lentokenttä on melko lähellä Kemiä, n. 120 km päässä (saavutettavuudesta katso tarkemmin kohta 7).

Myös Kokkolan ostoliikenne on toteutettu Kemi-Kokkola kolmiolentona. Kokkolan matkustajamäärä ollut melko pientä. Vaasan lentokenttä on melko lähellä Kokkolan kenttää, n. 120 km päässä (saavutettavuudesta katso tarkemmin kohta 7).

Helsingistä Maarianhaminaan on markkinaehtoista liikennettä. Ahvenanmaan maakunnan hallitus on esittänyt, että olisi tarvetta hankkia lisälentoyhteyksiä ja parantaa palvelutasoa Maarianhaminasta Helsinkiin.

Porin kaupunki on hankkinut Poriin lentoyhteydet. Porin liikenne on kilpailutettu 31.12.2024 saakka (optiokausi 31.12.2026 loppuun saakka). Viimeisimmän kilpailutuksen yhteydessä teetetyssä arviossa on todettu, että markkinaehtoista liikennettä ei odotettu syntyvän ja viimeisin väliä markkinaehtoisesti operoinut lentoyhtiö NextJet meni konkurssiin vuonna 2018.

Savonlinnan reitin lentoliikennepalvelun hankinnan on katsottu olevan normaaliolojen ratkaisu, koska liikenne ei ole markkinaehtoisesti kaupunkiin kannattanut. Vuonna 2022 Helsingin ja Savonlinnan välinen lentoyhteys keräsi vähiten matkustajia kotimaan säännöllisistä lentoyhteyksistä. Kotimaan matkustajia lentoasemalla oli n. 2 400, minkä lisäksi kansainvälisiä matkustajia oli n. 700.¹⁷

7 Tarkasteltavien alueiden saavutettavuus

7.1 Yleistä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 – suunnitelma) tavoitteena on lisätä pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen koko Suomessa. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä

¹⁷ Savonlinnan lentoaseman yhteydet olivat tauolla alkukesällä noin kahden kuukauden ajan Savonlinnan lentoaseman remontin vuoksi ja jäivät uudelleen tauolle joulukuun puolivälissä, mikä on hieman pienentänyt matkustajamääriä muihin vuosiin verrattuna. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasaisuuden arviointi – Savonlinna Loppuraportti 21.3.2023, s. 17, saatavilla:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raportti_Savonlinna_oikeatasaisuus.pdf

takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Ihmisillä tulisi olla mahdollisuus valita kestävämpiä liikkumismuotoja erityisesti kaupunkiseuduilla. Lisäksi tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eräinä joukkoliikenteeseen kohdentuvina toimenpiteinä ovat olleet maakuntakeskusten välisten työssäkäynti- ja työasiamatkojen sekä merkittävien henkilöliikenteen solmujen palvelutasomäärittelyt. Tarkoitus on ollut, että näin määritellyt palvelutasotavoitteet toimisivat apuvälineenä suunniteltaessa kaukoliikenteen hankintoja. Palvelutasotavoitteet eivät kuitenkaan synnytä velvoitteita hankintoihin, vaan niistä päätetään erikseen huomioiden myös muita seikkoja, kuten toteutunut kysyntä.¹⁸ Palvelutasomäärittelyssä on katsottu tiivistetysti, että kaikista maakuntakeskuksista Helsinkiin tulisi olla mahdollista tehdä arkisin yhden päivän aikana työssäkäyntimatka tai työasiamatka. Yhteyksiä tarvitaan työhön liittyvien matkojen osalta aamulla ja alkuillasta sekä lyhyemmällä yhteysväleillä myös päivällä. Helsingistä maakuntakeskuksiin tulisi olla mahdollista tehdä arkisin yhden päivän aikana työasiamatka. Yhteyksiä tarvitaan aamulla ja alkuillasta sekä lyhyemmällä yhteysväleillä myös päivällä. Matka-aika on katsottu kohtuulliseksi, jos se mahdollistaa työasiamatkan tekemisen yhden päivän aikana. Matka-aikatavoitteeksi runkomatkalle on määritetty enintään 3,5 tuntia.¹⁹ Valtakunnallisten matkaketjujen palvelutason kannalta merkittäviä solmukaupunkeja ovat selvitysten mukaan olleet mm. Jyväskylä, Kokkola, Pori, Joensuu, Kemi, ja Kajaani.²⁰ Tavoitteena on, että tärkeimmiksi tunnistetut palvelusokriteerit toteutuvat kaikissa valtakunnallisesti merkittävissä solmupisteissä. Tekijöitä myös seurataan kaikissa valtakunnallisesti merkittävissä solmupisteissä. Laajempi kriteeristö on tavoitteellinen ja toteutumista seurataan suurten kaupunkien vilkkaimmissa solmupisteissä.²¹

¹⁸ Valtakunnallinen julkisen liikenteen palvelutason määrittely 16.12.2022. Maakuntakeskusten väliset työssäkäynti ja työasiamatkat, s. 6:

[file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20kaukoliikenne%20\(2\).PDF](file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20kaukoliikenne%20(2).PDF)

¹⁹ Valtakunnallinen julkisen liikenteen palvelutason määrittely 16.12.2022. Maakuntakeskusten väliset työssäkäynti ja työasiamatkat, s. 6, 12 ja 22:

[file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20kaukoliikenne%20\(2\).PDF](file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20kaukoliikenne%20(2).PDF). Selvityksen mukaan työhön liittyvissä matkoissa on tunnistettu tärkeimmiksi tekijöiksi aikataulujen sopivuuteen ja matkan nopeuteen liittyvät tekijät, eli yhteyksien saapumisaika, yhteyksien lähtöaika tai perilläoloaika ja runkomatkan matka-aika. Työasiamatkojen näkökulmasta on lisäksi tärkeää, että matka voidaan tehdä yhden työpäivän aikana ilman yöpymistä. Yhteystarve on pääosin arkisin aamuisin ja iltapäivisin tai iltaisin. Työssäkäyntimatkoilla matkan nopeus, yhteyden sopiva saapumisaika ja mahdollisuus hyödyntää matka-aikaa ovat tärkeitä. Matka-ajan ennakoitavuus ja luotettavuus korostuvat. Pitkillä työssäkäyntimatkoilla liikennepalvelun tarve on ympärivuotinen ja yhteyksien tulee toimia myös kesällä. Matkan hinta ei työasiamatkoilla ole kaikista merkityksellisin tekijä. Sen sijaan säännöllisesti toistuvilla työssäkäyntimatkoilla hinta on keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä, ks Valtakunnallinen julkisen liikenteen palvelutason määrittely 16.12.2022. Maakuntakeskusten väliset työssäkäynti ja työasiamatkat, s. 11: [file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20kaukoliikenne%20\(2\).PDF](file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20kaukoliikenne%20(2).PDF)

²⁰ Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävät henkilöliikenteen solmupisteet, 21.10.2022, s. 9, saatavilla:

[file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20solmupisteet%20\(1\).PDF](file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20solmupisteet%20(1).PDF)

²¹ Ks Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävät henkilöliikenteen solmupisteet, 21.10.2022, saatavilla:

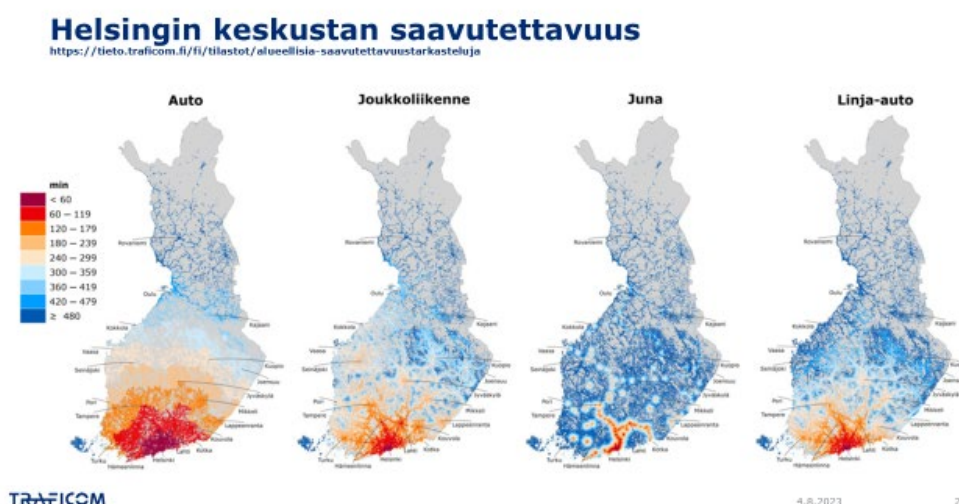
[file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20solmupisteet%20\(1\).PDF](file:///C:/Users/03188895/Downloads/Palvelutaso%20solmupisteet%20(1).PDF)

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa Vahva ja välittävä Suomi (20.6.2023) linjataan muun ohella, että ”lentoyhteyksien kehittymistä koko Suomessa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteuttamiseksi edistetään”.

7.2 Tarkasteltavana olevien alueiden saavutettavuus eri kulkumuodoilla

Alueista, joille on tällä hetkellä lentoliikenteen ostoliikennettä, toiset ovat syrjäisempiä kuin toiset, joten niiden saavutettavuudessakin on eroja. Vaihtoehtoisilla joukkoliikenteen muodoilla alueiden matka-ajat ylittävät useimmiten selkeästi 3 tuntia. Jyväskylän saavutettavuus sen sijaan on kohtalaisen hyvä eri liikennevälineillä, johtuen sen keskeisestä sijainnista.

Alla on kuvattu Helsingin keskustan saavutettavuutta autolla, joukkoliikenteellä (nopein joukkoliikenneväline-yhdistelmä), junalla ja linja-autolla:



Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Seuraavassa on esitetty kootusti esimerkkinä joitakin eri liikennemuotojen suuntaa-antavia arvioituja matka-aikoja alueilta, joille on tällä hetkellä ostoliikennettä (toteutuvat ja arvioidut matka-ajat voivat vaihdella mm. eri aikoina):

Kaupunki	Arvioitu lentoaika Helsinkiin	Arvioitu junayhteyden nopein matka-aika Helsinkiin	Arvioitu linja-autoyhteyden nopein matka-aika Helsinkiin	Arvioitu ajoaika Helsinkiin	Lähin muu lentoasema	Arvioitu ajoaika lähimmälle muulle lentoasemalle
Joensuu	noin 1 h	4 h 27 min	6 h 25 min	noin 5 h	Kuopio	1 h 40 min
Jyväskylä*	noin 50 min	3 h 15 min	3 h 30 min	noin 3 h		
Kajaani	noin 1 h 20 min	6 h 00	8 h 15 min	6 h 22 min	Kuopio Oulu	n. 2 h n. 2 h 20 min
Kemi	noin 1 h 35 min	6 h 36 min	10 h	8 h 16 min	Oulu	n. 1 h 35 min
Kokkola	noin 1 h	3 h 54 min	7 h 10 min	5 h 44 min	Vaasa	n. 1 h 40 min
Pori*	noin 45 min	3 h 13 min	3 h 55 min	noin 3 h		
Savonlinna*	noin 1 h	4 h 10 min	4 h 40 min	3 h 55 min		

Taulukko: Arvioidut matka ajat. Datan lähteet: Matka-ajat eri kulkuvälineillä tarkasteltavana oleviin maakuntakeskuksiin (Lähde: Lentopaikkojen valtionavustusten vaikuttavuuden arviointi/2021), aikataulusivustot. Ajat voivat vaihdella mm. eri ajankohtina. *Huomio: Tampereelta (Jyväskylän muu lähin lentoasema) ja Turusta (Porin muu lähin lentoasema) ei ole suoria lentoja Helsinkiin. Porin ja Savonlinnan osalta liityntäyhteys linja-autolla suoraan Helsinki-Vantaalle olisi nopeampi kuin yhteys lähimmälle toiselle lentokentälle ja sieltä lentäen Helsinkiin. Ks tarkemmin alempana.

Viimeisimmässä lentoliikenteen ostojen oikeatasoisuuden arvioinnissa (vuosi 2020) viiden maakuntakentän osalta on todettu muun ohella, että Jyväskylän osalta junaliikenne korvaa lentoliikenteen yhteyspuutteita pääkaupunkiseudulle ja myös muuhun Suomeen.²² Edelleen tuolloin on arvioitu, että junaliikenne ei mahdollista runkoliikenteen yhteyksiä Pohjois-Karjalalle²³, Kainuulle²⁴ eikä Kemi-Tornion seudulle²⁵. Junaliikenteen ja muiden mahdollisten liikennemuotojen palvelutaso Joensuun seudulta pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle on ollut arvion mukaan heikko. Junayhteydet kestävät 4–5 tuntia eikä vuorotarjonta palvele varhaisaamun ja myöhäisillan matkustustarvetta.²⁶ Kajaanin osalta läheisimmät lentoasemat (Oulu ja Kuopio) ovat molemmat yli kahden tunnin maantie-etäisyyden päässä. Junayhteys Helsinkiin kestää yli 6 tuntia.²⁷ Kemi-Tornion osalta junayhteys Helsinkiin kestää tuolloisen arvion mukaan yli 7 tuntia, kuten myös matka henkilöautolla.²⁸ Kokkola-Pietarsaaresta

²² Liikenne- ja viestintävirasto Traficom: Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 43.

²³ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 42

²⁴ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 44.

²⁵ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 45.

²⁶ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 64.

²⁷ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 72.

²⁸ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 76.

junaliikenteen palvelutaso Helsingin suuntaan on matka-ajallisesti nopeutunut viime vuosina, mutta on silti merkittävästi yli 3 tuntia. Muiden kuin Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuutta nykyiset junayhteydet eivät tue.²⁹

Kiteellä sijaitsevan Syrjäsalmen sillan yli kulkee Joensuun ja Imatran välinen vilkas rataosuus. Vanha silta on elinkaarensa loppuvaiheessa. Tammikuussa 2023 käynnistettiin uuden sillan rakentamistyöt vanhan sillan viereen. Rakennustöiden yhteydessä vanhassa sillassa havaittiin liikettä ja sillalle asetettiin nopeusrajoitus. Turvallisuussyistä arvioitiin uuden sillan olevan mahdollista rakentaa vain liikenteen täyskatkossa, joka olisi nopeimmillaan ollut 8-9 kuukautta. Samalla kuitenkin käynnistettiin laaja selvitys vaihtoehtojen, vähemmän liikennettä haittaavien ratkaisujen löytämiseksi. Tarkoituksena olisi vaihtoehtoisesti joko rakentaa kesän 2024 aikana vanhan sillan viereen apusilta rakennustöiden ajaksi taikka sillan rakentaminen uudelle linjaukselle vuonna 2025. Näissä vaihtoehdoissa junaliikenne keskeytyy arviolta noin muutamaksi kuukaudeksi (apusilta) tai viikoksi (siirto uuden sillan linjaukselle). Väyläviraston on tarkoitus tehdä asiasta päätös syksyn 2023 aikana. Sillan kautta kulkeva liikenne ohjataan mahdollisuuksien mukaan korvaaville reiteille.

Vuonna 2020 tehdyssä arvioinnissa on katsottu, että Savonlinnasta juna- tai linja-autoliikenne eivät tarjoa alle 3 tunnin matkaketjuja Helsinkiin, eikä vaihdotonta junayhteyttä ole tarjolla.³⁰ Savonlinnan ja Helsingin välillä operoidaan päivittäin 4–5 junavuoroa suuntaansa. Nopeimmillaan kaupunkien välinen matka-aika on 4 tuntia ja 10 minuuttia. Kaikki vuorot sisältävät vaihdon Parikkalassa. Savonlinnan on aiemmin arvioitu olevan yksi selkeimpiä alueita Suomessa, jossa junaliikenteen palvelutaso ei pysty korvaamaan lentoliikennettä.³¹

Porin kaupungin teettämässä lentoliikenteen hankintaa varten tehdyssä selvityksessä (2022) on katsottu, että Pori–Helsinki -välillä alle 3 tunnin yhteys ei toteudu millään joukkoliikennevälineillä (pl. lentoyhteys), ja yksityisautollakin ruuhkattomina ajankohtina kesäaikaan. Porin teettämän selvityksen mukaan aikaisimmallakaan junayhteydellä ei ole ollut mahdollista tavoittaa Helsinki-Vantaan lentoaseman aamun kansainvälistä aaltoa.

Helsingistä Maarianhaminaan on markkinaehtoista liikennettä. Ahvenanmaan maakunnan hallituksella on toimivalta hankkia ja se on hankkinut lentojen ostoliikennettä Tukholmaan. Tukholman kautta on jatkoyhteyksiä muualle. Ahvenanmaan maakunnan hallitus on esittänyt, että olisi tarvetta hankkia lisälentoyhteydet Maarianhaminasta Helsinkiin.

²⁹ : Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 80.

³⁰ : Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi, raportti 17.12.2020, s. 47 ja vastaavasti Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi – Savonlinna Loppuraportti 21.3.2023, s. 34, saatavilla:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raportti_Savonlinna_oikeatasoisuus.pdf

³¹ Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi – Savonlinna Loppuraportti 21.3.2023, s 27.

7.3 Alueiden saavutettavuus hankkimalla liityntäliikenneyhteys toiselle lentokentälle

Eräs vaihtoehtoinen tapa lentoliikenteen tukemiselle olisi järjestää laadukas liityntäyhteys bussilla sellaiselle lähimmälle toiselle lentokentälle, jolta on lentoyhteys Helsinkiin.

Jos tarkastellaan arvioituja matka-aikoja liityntäliikenteellä lähimmälle toiselle lentokentälle sekä muodostuvaa arvioitua kokonaismatka-aikaa liityntäliikenteellä ja lennolla lähimmältä kentältä Helsinkiin käyttäen laskennallista 45 minuutin vaihtoaikaa vaihdossa bussista lentokoneeseen, arvioidut matka-ajat ovat suunnilleen seuraavat:

	Reitti	Vaiheet	Matka-aika yhteensä
Joensuu	Joensuu–Kuopio–Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika 1 h 40 min lentoaika 1 h vaihtoaika 45 min	3 h 25 min
Jyväskylä	Jyväskylä–Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika noin 3 h (suora yhteys Helsinki-Vantaalle)	noin 3 h
Kajaani	Kajaani–Oulu–Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika 2 h 20 min lentoaika 1 h vaihtoaika 45 min	4 h 5 min
Kemi	Kemi–Oulu–Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika 1 h 35 min lentoaika 1 h vaihtoaika 45 min	3 h 20 min
Kokkola	Kokkola–Vaasa–Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika 1 h 40 min lentoaika 1 h vaihtoaika 45 min	3 h 25 min
Pori	Pori – Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika noin 3 h (suora yhteys Helsinki-Vantaalle)	noin 3 h
Savonlinna	Savonlinna – Helsinki–Vantaa	suoran bussin ajoaika noin 3 h 40 min (suora yhteys Helsinki-Vantaalle)	3 h 40 min

Taulukko: Matka-ajat liityntäyhteydellä.

Jyväskylän saavutettavuus on kohtalaisen hyvä eri liikennevälineillä. Mikäli harkittaisiin lentoyhteyksien tukemisen sijasta liityntäliikennettä lentokentälle, kannattaisi yhteys hankkia suorana yhteytenä Helsinki-Vantaalle. Suoran yhteyden ajoaika Helsinki-Vantaalle olisi noin 3 tuntia.

Myös Porin osalta mahdollinen lentoliikenteen korvaava yhteys kannattaisi rakentaa suorana liityntäliikenteenä Helsinki-Vantaalle, jonne ajoaika olisi vähän yli 3 tuntia.

Samoin yhteyden nopeuden puolesta Savonlinnasta kannattaisi liityntäyhteys järjestää suoraan Helsinki-Vantaalle. Ajoaika Helsinki-Vantaan lentokentälle olisi noin 3 tuntia 40 minuuttia.

7.4 Yhteenveto vaihtoehtoisista matka-ajoista eri liikennemuodoilla

Arvioidut matka-ajat eri liikennemuodoilla sekä arvioitu matka-aika järjestämällä liityntäyhteys toiselle lentokentälle (oletetulla 45 min vaihtoajalla) ovat tiivistetysti seuraavat:

Kaupunki	Arvioitu lentoaika Helsinkiin	Arvioitu nopein junayhteys Helsinkiin	Arvioitu nopein linja-auto yhteys Helsinkiin	Arvioitu ajoaika Helsinkiin	Vaihtoehtoinen lentoasema liityntä-liikenteellä	Arvioitu ajoaika vaihtoehdoiselle lentoasemalle	Arvioitu lentoaika lähimmältä vaihtoehtoiselta lentoasemalta Helsinkiin	Arvioitu matkustusaika tilausliityntä-yhteydellä yhteensä (liityntäyhteys+ mahd. vaihto 45 min +lento)
Joensuu	noin 1 h	4 h 27 min	6 h 25 min	noin 5 h	Kuopio	1 h 40 min	1 h	3 h 25 min
Jyväskylä	noin 50 min	3 h 15 min	3 h 30 min	noin 3 h	Helsinki-Vantaa	noin 3 h		noin 3 h (ajokaika suora liityntäyhteys Helsinki-Vantaalle)
Kajaani	noin 1 h 20 min	6 h 00	8 h 15 min	6 h 22 min	Oulu	2 h 20 min	1 h	4 h 05 min
Kemi	noin 1 h 35 min	6 h 36 min	10 h 00	8 h 16 min	Oulu	noin 1 h 35 min	1 h	3 h 20 min
Kokkola	noin 1 h	3 h 54 min	7 h 10 min	5 h 44 min	Vaasa	1 h 40 min	1 h	3 h 25 min
Pori	noin 45 min	3 h 13 min	3 h 55 min	noin 3 h	Helsinki-Vantaa			noin 3 h (ajokaika suora liityntäyhteys Helsinki-Vantaalle)
Savonlinna	noin 1 h	4 h 10 min	4 h 40 min	3 h 55 min	Helsinki-Vantaa			3 h 40 min (ajokaika suora liityntäyhteys Helsinki-Vantaalle)

7.5 Muita vaihtoehtoja

Markkinoille on ilmaantunut ja saattaa ilmaantua toimijoita, joiden tavoitteena on liikennöidä lentoreittejä esimerkiksi kaupunkikeskusten väleillä mm. pienemmillä koneilla, erilaisilla liiketoimintamalleilla ja tulevaisuudessa mahdollisesti sähkölentokoneilla lyhyemmällä reiteillä. Riippuen mm.

palveluiden tarjonnasta, lentoja tarvitsevat yritykset saattaisivat voida hankkia esimerkiksi lentoja pienemmillä koneilla esimerkiksi tilausyhteyksillä.

8 Lentoyhteyksien vaikutuksista aluetaloudelle, matkailulle, yritystoiminnalle ja huoltovarmuudelle

Tässä osiossa arvioidaan lentoliikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia matkailun, yritystoiminnan ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Reittikohtaisia arvioita euromääräisistä vaikutuksista ei ole tässä yhteydessä mahdollista esittää, sillä ajantasaisia lukuja ja selvityksiä ei ole muistion valmistelun hetkellä kattavasti saatavilla.

Kansainvälinen liikenne Suomesta ja Suomeen on keskittynyt Helsinki-Vantaan lentoasemalle, minkä takia sillä on merkittävä rooli koko Suomen kansainvälisen saavutettavuuden osalta. Vaikka suorat kansainväliset reittiyhteydet ovat yleistyneet muillakin lentoasemilla, ovat ne usein kausittaisia ja palvelevat ensisijaisesti vapaa-ajan matkailua (pl. lentoasemat, joilta päivittäinen yhteys ulkomaiselle hub-lentoasemalle, esimerkiksi Tukholmaan). Helsinki-Vantaan lentoasemalle suuntautuvat kotimaan lentoliikenneyhteydet palvelevat sekä joukkoliikenteen runkoyhteyksinä että jatkoyhteyksinä liikematkustukselle ja vapaa-ajan matkustukselle. Liikematkustajille muiden liikkumismuotojen kilpailukyky heikkenee merkittävästi matka-ajan ylittäessä kolme tuntia, vapaa-ajan matkustajien osalta kipuraja on usein neljän ja kuuden tunnin välillä. Mitä enemmän juna- tai automatka ylittää 3 tunnin rajan, sitä enemmän nousee lentoliikenteen kulkutapaosuus kyseisellä yhteysvälillä. 6 tunnin kohdalla lentoliikenne on yleensä huomattavasti junaliikennettä suositumpaa. Lentoliikenteen tärkeys korostuu etenkin pitkillä kotimaan matkoilla, silloin, kun maa- tai laivaliikenne ei pysty kilpailemaan sen kanssa matkustusajassa.³²

Yleisellä tasolla Suomen talouselämän ja matkailun kannalta lentoliikenteen epävarmuus ei ole hyvä asia³³. Aluetaloudellisesta näkökulmasta lentoliikenteen merkittävyys on nostettu esille muun muassa Alueiden kilpailukyky 2016 -selvityksessä³⁴ ja työ- ja elinkeinoministeriön alueellisia kehitysnäkymiä tarkastelevassa selvityksessä vuodelta 2023³⁵. Näissä korostuu säännöllisen lentoliikenteen rooli erityisesti vientivetoisten alojen ja alueiden vetovoimatekijänä. Keskuskauppakamarin selvityksessä suurin osa haastatelluista yritysjohtajista arvioi hyvien liikenneyhteyksien olevan toiseksi merkittävin tekijä alueen kilpailukyvyllä heti sopivan työvoiman saatavuuden jälkeen. Lentoliikenne näytti kyselyn perusteella olevan vähiten tärkeä tekijä kaupan alalle ja rakennusalalle, mutta tärkein teollisuudelle ja palvelualalle sekä yrityksille, joilla oli ulkomaantoimintoja. Kansainväliset lentoliikenneyhteydet vaikuttavat merkittävästi yritysten investointipäätöksiin.

³² Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasaisuuden arviointi.

³³ Huoltovarmuusorganisaatio, Ilmakuljetuspooli, 2022. Lentokuljetusten merkitys Suomen huoltovarmuudelle.

³⁴ Keskuskauppakamari. 2016. Alueiden kilpailukyky 2016. <https://kauppakamari.fi/julkaisu/alueiden-kilpailukyky-2016/>

³⁵ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967>

Kansainvälisissä kyselytutkimuksissa osa yrityksistä pitää lentoyhteyksiä tärkeänä tekijänä myös työntekijöiden asuinpaikan ja työpaikan valitsemisessa. Lentoliikenteen merkitys korostuu erityisesti ammattitaitoisempien ja kokeneempien työntekijöiden saamisessa sekä alueen pitovoiman parantamisessa. Lisäksi kansainvälisten kyselyjen mukaan monet yritykset pitävät lentoliikennettä tärkeänä tuotannon tehokkuuden parantamisessa sekä näkevät että lentoliikenne vaikuttaa yrityksen innovaatioiden syntymiseen.³⁶

Liikenne- ja viestintäviraston selvityksessä³⁷ on myös vedetty yhteen kotimaan lentoyhteyksille tunnistettuja tarpeita. Näihin kuuluu vientiyritysten ja julkisten toimijoiden kuten yliopistojen kansainväliset matkustustarpeet (sekä alueelta matkustaminen kansainvälisiin kohteisiin että asiakkaiden matkustaminen alueelle), yritys- ja hallintotoiminnan matkustustarpeet pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta, matkailutoiminnan tarpeet, joukkoliikenteen peruspalvelutason ylläpito kotimaan matkoilla sekä tapahtumiin kuten konferensseihin ja urheiluun liittyvät kuljetustarpeet. Muita tunnistettuja elinkeinojen lentoliikennetarpeita on mm. sosiaali- ja terveyspalveluissa (lääkäreiden keikkatyö, erikoissairaanhoidon potilaat), energianhuollossa ja prosessiteollisuudessa (huolto- ja asennushenkilöstö) sekä yliopistoissa ja tutkimuslaitoksissa (tutkimus- ja opetushenkilöstö, kansainväliset opiskelijat).

Videokokousten yleistyminen on todennäköisesti jo korvannut ja tulee korvaamaan osan fyysisen matkustamisen tarpeesta. Fyysisen matkustuksen tarve myös vaihtelee riippuen matkan tarkoituksesta, kuten korvaako etätyöskentely päivittäisen työmatkan työpaikalle vai työasiamatkan (esim. asiakastapaaminen, kokousmatka). Valtioneuvoston tutkimuksessa tehdyn arvion mukaan koronapandemian aikana toteutunut etätyön määrä arvioidaan suurimmaksi mahdolliseksi, mitä nykyisellä alue- ja työpaikkarakenteella voi toteutua³⁸. Tutkimuksessa tosin keskitytään päivittäisiin työ- ja muihin matkoihin eikä työasiamatkoihin ja matkailuun, jotka ovat merkittävämpiä lentoliikenteen kannalta. Turun yliopiston ja Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksessakin arvioitiin, että työmatkaliikenne vähenisi Suomessa noin 13 % viikossa, mikäli etätyössä jatkavat kaikki henkilöt, jotka ovat halukkaita tekemään etätöitä myös pandemian jälkeen³⁹.

Lentoliikenteen toimintamalli perustuu suuriin volyyymeihin ja Suomessa niitä ei kaikilla yhteysväleillä ole. Suomen vientiteollisuuden kannalta tärkeitä alueita on juuri niiden lentokenttien ympäristössä, joilta ei ole saatu aikaan suuria matkustajavolyymeja. Tällaisia ovat mm. Porin ja Rauman alue, Kokkolan ja Pietarsaaren alue sekä Kemin ja Tornion alueet. Myös Jyväskylän ja Kajaanin ympäristössä on vahvaa ja monipuolista

³⁶ Lentoasematoiminnan järjestämisen vaihtoehtoja - Eurooppalaisia esimerkkejä ja mahdollisia suuntia Suomelle. Väliraporttiluonnos 15.8.2023. Sitowise.

³⁷ Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasaisuuden arviointi.

³⁸ Metsäranta et al., 2021. Etätyön vaikutukset liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Valtioneuvoston selvitys 2021:4

³⁹ Kovalainen A., Poutanen S. & Arvonen J. (2021). Covid-19, luottamus ja digitalisaatio. Tutkimus etätyöstä ja sen järjestämisestä Suomessa keväällä ja syksyllä 2020. Turku: Turun yliopisto, Turun työtieteiden keskus TCLS, Johtamisen ja yrittäjyyden laitos, Turun kauppakorkeakoulu.

vientiteollisuutta.⁴⁰ Osalla alueista lentoliikenteen aluetaloudellinen merkitys kytkeytyy myös matkailuun. Esimerkiksi Saimaan alueella lentoyhteyksillä on tärkeä rooli Saimaan alueen matkailustrategian tukemisessa ja matkailun kehittämisessä⁴¹. Vilkkaiden yliopisto- ja tapahtumakaupunkien osalta tärkeää on myös yhteistyökumppanien kansainvälinen saavutettavuus. Täten myös lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset eroavat alueittain. Alla olevissa aluekohtaisissa kuvauksissa on kuvailtu alueiden elinkeino- ja toimialarakenteita ostoliikenteen merkityksen näkökulmasta:

Joensuu – Helsinki (Pohjois-Karjala)⁴²

- Joensuun seudun talous on yritysvetoista. Teollisuus sekä tukku- ja vähittäiskauppa tärkeitä toimialoja. Alueen toimialoista metsä- ja biotalous hyötyvät vihreästä siirtymästä. Joensuu on Euroopan Metsäinstituutin (EFI) päätoimipaikka.
- Alue on kärsinyt kansainvälisen ja Venäjän viennin romahduksesta. Puunjalostusteollisuuden liikevaihto on laskenut. Alueen matkailu edelleen palautumassa pandemian jäljiltä. Metalliteollisuuden viennin kehitys kuitenkin positiivista.
- Pohjois-Karjalan saavutettavuus on heikentynyt johtuen Saimaan kanavan liikenteen loppumisesta ja lentoliikenteen katkoksista.
- Lentoliikenteen jatkuminen alueelle nähdään kriittisenä. Teollisuudessa ja tukkukaupassa toimivat yritykset pitävät toiminnan perusedellytyksenä, että Joensuu on saavutettavissa jatkossakin lentäen.

Jyväskylä – Helsinki (Keski-Suomi)⁴³

- Keski-Suomi on tunnettu bio- ja kiertotaloudesta, ICT-alasta ja kyberosaamisesta sekä liikunta-alasta. Alueella on paljon metsä- ja konepajateollisuutta. Jyväskylä on lisäksi merkittävä kansainvälinen kongressikaupunki.
- Jyväskylälle ja Keski-Suomen maakunnalle vientiteollisuuden merkitys on työpaikkojen ja liikevaihdon perusteella merkittävä. Jyväskylässä merkittävänä työllistäjänä ovat myös hallintopalvelut.
- Kuluneina vuosina Keski-Suomen vienti on ollut ahdingossa.
- Teollisuudessa ja kansainvälisessä vientiliiketoiminnassa toimivat yritykset pitävät lentoliikennettä perusedellytyksenä toiminnan kehittämiselle.

Kajaani – Helsinki (Kainuu)⁴⁴

⁴⁰ Huoltovarmuusorganisaatio, Ilmakuljetuspooli, 2022. Lentokuljetusten merkitys Suomen huoltovarmuudelle.

⁴¹ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967>

⁴² Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi. & Pohjois-Karjalan trendit 1/2023. Tilastokatsaus. Pohjois-Karjala Maakuntaliitto.

⁴³ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Keski-Suomen Liitto, 2023. Keski-Suomi ennakoi: Elinkeinoelämä. <https://info.keskisuomi.fi/elinkeinoelama/>

⁴⁴ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi. & Kainuun Liitto. 2023. Elinkeinot ja aluekehitys sekä Tietopalvelut Kajaanin kaupunki. 2023. & Tiedotteet: Kainuun suhdannekatsaus: Kainuu ui vastavirtaan kriisien aallokoissa – aluetalous kasvaa kärkitoimialojen vetämänä. <https://www.kajaani.fi/tiedotteet/kainuun-suhdannekatsaus-kainuu-ui-vastavirtaan-kriisien-aallokoissa-aluealous-kasvaa-karkitoimialojen-vetamana/>.

- Kainuussa keskeisiä teollisuuden toimialoja ovat kaivos- metsä- ja metalliteollisuus.
- Alueen investoinnit ovat kasvaneet maan keskiarvoa nopeammin. Investointien näkökulmasta merkittävimmät toimialat biotalous, kaivannaistoiminta, teknologioteollisuus ja matkailu.
- Alueen vienti ollut kasvussa vuoden 2022 aikana. Matkailun osalta Kainuussa on väkilukuun suhteutettuna moninkertainen määrä yöpymisiä maan keskiarvoon verrattuna.
- Saavutettavuuden kehittyminen nähdään Kainuussa entistä tärkeämpänä alueen kilpailukyvyn säilyttämiseksi sekä toimintaedellytyksenä alueen kehittyville yrityksille.
- Pysyvä lentoliikenneyhteys maakuntaan nähdään alueen vetovoimaa lisäävänä sekä vahvistavan matkailutoimialaa ja yritysten kasvu- ja kehitysnäkymiä. Teollisuudessa ja kansainvälisessä vientiliiketoiminnassa toimivat yritykset pitävät lentoliikennettä perusedellytyksenä toiminnan kehittämiseksi. Kehittämishankkeita käynnissä charter-lentojen ja ulkomaalaisten matkailijoiden lisäämiseksi alueella.

Kemi-Tornio – Helsinki (Lappi)⁴⁵

- Kemi-Tornio alueen keskeiset toimijat ovat isoja metsä- ja metalliteollisuuden yrityksiä. Myös matkailu kehittyvä toimiala. Alue on monella mittarilla yksi Suomen viennin vetureista.
- Kemi-Tornion alueella syntyy lähes 10 % Suomen viennistä ja alueen investoinnit ovat kasvaneet nopeimmin koko maassa.
- Koko Lapin alueella matkailussa kansainvälisten asiakkaiden määrät ovat lisääntyneet uusien suorien lentoyhteyksien myötä.
- Teollisuudessa ja kansainvälisessä vientiliiketoiminnassa toimivat yritykset pitävät lentoliikennettä perusedellytyksenä toiminnan kehittämiseksi.

Kokkola-Pietarsaari – Helsinki (Keski-Pohjanmaa)⁴⁶

- Keski-Pohjanmaalla on vientipainotteinen ja monipuolinen elinkeinorakenne sisältäen muun muassa vahvaa teollisuutta, monipuolista alkutuotantoa ja merkittävän palveluiden toimialan. Kokkolassa sijaitsee Pohjoismaiden suurin epäorgaanisen kemianteollisuuden keskittymä.
- Kokkolan ja Pietarsaaren seutujen talous on yritysveitoista aluetta. Viennin arvolla alue erottuu yhtenä koko Suomen talousmoottorina ja on kansainvälisesti verkottuneimpia alueita Suomessa taloudellisella toimeliaisuudella mitattuna.
- Liikenneyhteyksien osalta korostuu mm. Kokkolan satama, joka palvelee alueen vientiteollisuutta.
- Teollisuudessa, tukkukaupassa ja kansainvälisessä logistiikassa toimivat yritykset pitävät lentoliikennettä perusedellytyksenä toiminnan kehittämiseksi.

⁴⁵ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi.

⁴⁶ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi.

Pori – Helsinki (Satakunnan alue)⁴⁷

- Satakunnan teollinen rakenne on monipuolinen. Vahvoja teollisuuden aloja ovat metallien jalostus, teknologiateollisuus, elintarviketeollisuus ja metsäteollisuus. Alue on teollisuuden palveluksessa olevalla henkilöstöllä ja vientiosuudella mitaten Suomen teollisuusvaltaisimpia maakuntia.
- Vienti on maakunnan vahvuus. Vienti suhteutettuna BKT:hen maan korkeimpia, viennin arvo maakunnista 4. korkein, henkeä kohti laskettu vienti lähes kaksinkertainen maan keskiarvoon verrattuna.
- Vientimaakunnalle hyvien liikenne- ja kuljetusyhteyksien turvaaminen yksi kilpailukyvyn avainkysymys.
- Lentoliikenneyhteydet Porista Helsinkiin nähdään tärkeänä

Savonlinna – Helsinki (Etelä-Savo)⁴⁸

- Etelä-Savon merkittävimpiä työllistäjiä ovat mm. metsäteollisuus ja teknologiateollisuus. Savonlinnan alueella on erityisesti prosessiteollisuuden kansainvälisiä yrityksiä
- Alueen metalliteollisuuden yritykset investoivat kasvuun ja kansainvälistymiseen. Lisäksi matkailu keskeinen toimiala.
- Saimaa nähdään kasvavana matkailukohteena Lapin ja Helsingin rinnalla. Saimaan matkailun pitkän aikavälin näkymät nähdään positiivisiksi.
- Savonlinnan lentokenttä yksi pääväylistä. Teollisuudessa ja kansainvälisessä vientiliiketoiminnassa toimivat yritykset pitävät lentoliikennettä perusedellytyksenä toiminnan kehittämiseksi. Lentoyhteydet Savonlinnaan tukevat matkailun kehitystä.

Lentoaseman ja lentoyhteyksien vaikutukset aluetalouteen etenevät seuraavien kanavien kautta⁴⁹ :

- Lentoaseman, lentoyhteyksien ja muiden ilmailutoimintojen suorat ja välilliset vaikutukset työvoiman kysyntään, arvonlisään ja veroihin.
- Lentoyhteyksien myötä alueelle tulevien matkustajien rahankäytön suorat ja välilliset vaikutukset palveluiden ja tuotteiden kysyntään ja näitä tuottavien yritysten työllisyyteen, arvonlisään ja veroihin.
- Lentoaseman ja lentoyhteyksien merkitys yritysten sijainti- ja investointipäätöksiin alueella, ja näistä edelleen seuraava vaikutus aluetalouden työllisyyteen, arvonlisään ja veroihin.

Suurimman osan edellä listatuista aluetaloudellista vaikutuksista syntyminen edellyttää, että lentoasemalta on lentoyhteyksiä. Myös

⁴⁷ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Satakuntaliitto. 2023. Satakunnan talous – Nykytila ja lähiajan näkymät. <https://satakunta.fi/wp-content/uploads/2023/05/Satakunnan-talous-40-toukokuu-2023.pdf>

⁴⁸ Työ- ja elinkeinoministeriö. 2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164967> & Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasaisuuden arviointi. & Etelä Savo. 2023. Strategia – Ihmisten toimeentulo ja vahva aluetalous. <https://strategia.esavo.fi/toimeentulo-ja-aluealous>

⁴⁹ Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasaisuuden arviointi.

lentoaseman työllistämien henkilöiden lukumäärä ja lentokenttätoimintojen välituotekysyntä riippuvat lentoasemalle tulevien lentojen määrästä.

Lentoliikenteen merkitys aluetalouden kehitykselle on sitä suurempi, mitä syrjäisempi alue on kyseessä. Syrjäisillä alueilla lentoliikenne ruokkii aluetaloudellista kehitystä, kun taas suurilla kaupunkialueilla taloudellinen kasvu lisää lentoliikenteenkin kysyntää.⁵⁰ Soveltaen tietoja alueellisista pienemmistä lentoasemista Euroopassa Liikenne- ja viestintäviraston esittämän arvion mukaan 1000 matkustajaa vastaa noin 4 työpaikkaa Suomessa⁵¹.

Koko Suomessa lentoliikenteen vaikutus BKT:n on 8,8 miljardia dollaria eli 3,3 % BKT:stä. Suomessa on tällä hetkellä 79 000 lentoliikenteen synnyttämää työpaikkaa, joista 71 % sijoittuu muille toimialoille. Lentoliikenne tuottaa Suomessa verotuloja suoraan, epäsuoraan, välillisesti ja matkailun kautta yhteensä 1,3 miljardia €, joka on 2,3 % Suomen valtion verotuloista vuonna 2022.⁵² Tässä muistiossa tarkasteltujen yhteysvälien lentojen vaikutuksien osuus koko maan vaikutuksista on pieni, mutta voi alueellisesti olla merkittävä.

Selvityksessä lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista Satakunnassa todettiin, että Porin lentoasematoiminnan osalta matkustajaliikenteen loppuminen merkitsisi kaikkiaan noin 20 henkilötyövuoden vuotuista menetystä ja 0,23 miljoonan euron vuotuista menetystä kunnallisveroissa. Lisäksi matkustajaliikenteen loppumisella olisi oletettavasti negatiivisia vaikutuksia myös lentoaseman muihin päätoimintoihin, mikä merkitsisi 2,5 kertaa suurempia työllisyys- ja veromenetyksiä maakunnassa (50 htv ja 0,6 miljoonaa euroa). Selvityksessä arvioitiin yritysvaikutusten osalta henkilöstön ja rekrytointien vähenemisen vuoksi vuotuisiksi menetyksiksi 450 - 750 henkilötyövuotta ja lähes 2,3 - 4 miljoonan euron vähennys kunnallisverotuloissa (realistisempi arvio ja bruttovaikutus). Lisäksi selvityksessä todetaan, että lentoliikenne nähdään alueen imagon kannalta merkittävänä asiana kilpailtaessa yrityksistä ja että uusien kansainvälisten yritysten sijoittuminen alueelle edellyttää toimivia yhteyksiä niin Helsinkiin kuin ulkomaille.⁵³

Huoltovarmuuden näkökulmasta lentokuljetuksen ensisijaisuutta verrattuna muihin kuljetusmuotoihin tulisi voida perustella kokonaismatka-ajalla, jonka arvioinnissa otetaan huomioon myös lentoliikenteen frekvenssi. Huoltovarmuustoimenpiteillä turvataan ja varmistetaan yhteiskunnan toiminnalle välttämättömien toimintojen jatkuvuus riittävällä tasolla mahdollisimman lähellä normaalitilaa kaikissa olosuhteissa.⁵⁴ Suomen sisäisissä lentokuljetuksissa

⁵⁰ Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi.

⁵¹ Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi.

⁵² Lentoasematoiminnan järjestämisen vaihtoehtoja - Eurooppalaisia esimerkkejä ja mahdollisia suuntia Suomelle. Väliraporttiluonnos 15.8.2023. Sitowise.

⁵³ Storhammar, 2011. Selvitys lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista Satakunnassa. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu/ Prizztech.

⁵⁴ Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi.

huoltovarmuuden kannalta merkittävimpiä ovat terveydenhuoltoon liittyvät kuljetukset. Normaalioloissa näitä ovat muun muassa lääketieteelliset näytteet, verituotteet ja siirtoelimet.⁵⁵ Huoltovarmuuden kannalta pinta-alaltaan suuressa maassa laaja lentokenttäverkko on tärkeä tekijä. Lentokuljetukset ovat osana logistiikan huoltovarmuutta varmistamalla tärkeitä logistisia toimintoja, joita tarvitaan kotimarkkinoiden, ulkomaankaupan ja kansainvälisten yhteyksien turvaamiseksi. Alueellisten lentokenttien lentorahti on kuitenkin sidoksissa reittiliikenteeseen, mikä asettaa rajoituksia lentorahdille. Osa lentoyhtiöistä ei kuljeta lentorahtia reittilennoillaan. Sen vuoksi suuri osa Suomen eri alueiden ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisestä lentorahdista kulkee maakuljetuksina.⁵⁶

Liikenne- ja viestintäviraston selvityksessä julkisen palveluvelvoitteen lentoliikenteen oikeatasoisuudesta Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien osalta todettiin, että tarkastelun kohteina olevien seutujen sijainti on sellainen, että maaliikenneyhteys paremman frekvenssin lentoasemalle ei ole kohtuuttoman pitkä eikä lentokuljetusmahdollisuuden olemassaoloa voida pitää välttämättömänä. Selvitykseen ei sisällynyt huoltovarmuuskäytökulmien arviointi Savonlinnan ja Porin lentoliikenteen osalta. Ihmishenkeen liittyvät erittäin kiireelliset henkilökunnan, siirrettävien elinten tai potilaiden kuljetukset eivät voi olla riippuvaisia lentoliikenteen vuorotarjonnasta, vaan ne järjestetään räätälöidysti.⁵⁷ Suomen lentokenttäverkosto, joka mahdollistaa pääsyn lentämällä eri puolille Suomea, on sen sijaan erittäin tärkeä terveydenhuollon lentokuljetuksille.⁵⁸

Teollisuuden kuljetusten näkökulmasta kotimaisen lentorahdin määrä on ollut jo pitkään laskussa ja valtaosa kotimaassa tapahtuvasta lentorahdin kuljetuksesta tapahtuu maanteitse Helsinki-Vantaan lentoaseman ja muun Suomen välillä. Teollisuutta sijaitsee eri puolilla Suomea ja sen nopeat toimitustarpeet koskevat muun muassa varaosia tai kriittisiä komponentteja. Lentoyhteyksien epävarmuus on omiaan heikentämään pienieräisten mutta teollisuudelle tärkeiden tuotteiden lentokuljetuksia. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen on tärkeä osa huoltovarmuuden turvaamista.⁵⁹ Toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi tarvittavien varaosien kuljetuksissa muutaman tunnin aikaero toimitusnopeudessa ei ole kuitenkaan huoltovarmuuden kannalta kriittistä, jolloin näissä kuljetuksissa riippuvuus kotimaan sisäisistä lentoyhteyksistä ei ole ehdoton.⁶⁰

9 Kustannusten jako ja rahoitusosuus

Tällä hetkellä alueet osallistuvat lentoliikenteen ostojen kustannuksiin erilaisilla rahoitusmalleilla. Päätöksen tuettavista palveluista tulisi perustua yhdenvertaisiin kriteereihin ja eri alueiden yhdenvertaiseen kohteluun.

⁵⁵ Huoltovarmuuskeskus, 2013. Suomen sisäiset lentokuljetukset ja niiden merkitys huoltovarmuudelle.

⁵⁶ Huoltovarmuusorganisaatio, Ilmakuljetuspooli, 2022. Lentokuljetusten merkitys Suomen huoltovarmuudelle.

⁵⁷ Traficom, 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi.

⁵⁸ Huoltovarmuusorganisaatio, Ilmakuljetuspooli, 2022. Lentokuljetusten merkitys Suomen huoltovarmuudelle.

⁵⁹ Huoltovarmuusorganisaatio, Ilmakuljetuspooli, 2022. Lentokuljetusten merkitys Suomen huoltovarmuudelle.

⁶⁰ Huoltovarmuuskeskus, 2013. Suomen sisäiset lentokuljetukset ja niiden merkitys huoltovarmuudelle.

Mikäli valtio rahoittaa lentoyhteyksiä tulevaisuudessa, olisi tasapuolisuuden vuoksi hyvä, jos lentoliikenteen hankinnoilla olisi yhtenäinen rahoitusmalli. Näitä lähtökohtia vasten yksi malli voisi olla se, että valtio osallistuisi 50 % panostuksella työmatkaliikennettä tukevaan, enintään 10 edestakaista lentoa viikossa mahdollistamaan liikenteeseen, ja mahdollisesti tämän ylittävän palvelutason maksaisi alue täysimääräisesti. Tämä malli olisi lähellä nykyistä Savonlinnan lentoliikenteen ostojen mallia. Palvelutason taso ja muut seikat on joka tapauksessa aina tarkasteltava ja perusteltava kilpailutuksen aikana ja varmistuttava, että hankinta täyttää EU:n lentoliikenneasetuksen vaatimukset.

Hankintahintaan vaikuttavat ostettavien reittien lukumäärän ohella esimerkiksi matkustajamäärät ja hankittu konetyyppi/koneen koko. Tarpeet voivat vaihdella reiteittäin.

Kaupungin osallistuminen rahoitukseen vaatisi myös kaupungin oman päätöksen osallistua rahoitukseen.

Mahdollisen bussiliityntäliikenteen ostot lentokentille vaatisivat edellytysten ja yksityiskohtien tarkempaa selvittämistä yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

10 Arvio lentojen ostoihin vaadittavista määrärahoista erilaisille tukikausille

Mikäli lentoja päätettäisiin tukea jatkossakin, on alla esitetty arvioita ostoihin vaadittavista määrärahoista. Tässä esitetyt arviot on tehty perustuen nykyiseen palvelutasoon ja hintoihin. Muutokset palvelutasoon vaikuttavat hintoihin. Lisäksi muutokset polttoainekustannuksiin vaikuttavat siihen, minkä palvelutason hankintaan määrärahat riittävät.

Arvioissa käytetyt tukikaudet alkavat siitä, mihin nykyiset tukikaudet loppuvat.

Tässä tarkastellut hinta-arviot on laskelmissa pyritty pääosin jaksottamaan lentoliikenteen liikennöintikausien mukaan (IATA:n liikennöintikaudet), joiden mukaisesti lentoyhtiöt yleensä muuttavat aikataulujaan ja avaavat uusia reittejä. IATA:n liikennöintikausien jaksotukset ovat huhtikuussa ja marraskuussa.

Hankintojen suunnitteluun ja kilpailuttamiseen tarvitaan lisäksi resursseja, joista koituvat kustannukset tulevat arvioitujen hankintakustannusten lisäksi.

Yhden kilpailutuksen kustannukset ovat liikenne- ja viestintävirasto Traficomille arviolta 40 000 euroa. Mikäli tarjouspyynnön ehtoja suunniteltaisiin uusiksi esimerkiksi niin, että lentoyhtiöt voisivat tarjota edullisemmin useampaa kohdetta ja konetta ja miehistöä voisi käyttää ristiin, olisivat arvioidut kustannukset suuremmat, arviolta 80 000 kilpailutusta kohden.

10.1 Joensuu, Jyväskylä, Kajaani ja Kemi–Kokkola-Pietarsaari

Alla olevat hintatasot Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin ja Kemi-Kokkolan yhteyksille on laskettu siten, että suorilla lennoilla olisi 10 edestakaista lentoa ja kolmiolennoilla 15 edestakaista lentoa. Arvioidut hankintakustannukset(100 % rahoitusosuus):

Mahdolliset tukikaudet	kk määrä	Joensuu	Kemi-Kok	Kajaani	Jyväskylä	Yhteensä
29.4.2024-31.12.2024	8	1 883 930	5 149 774	3 614 482	1 886 895	12 535 081
29.4.2024-29.3.2025	11	2 590 404	7 080 939	4 969 912	2 594 480	17 235 736
29.4.2024-25.10.2025	18	4 238 844	11 586 992	8 132 583	4 245 513	28 203 932
29.4.2024-28.3.2026	23	5 416 300	14 805 600	10 391 634	5 424 822	36 038 357
29.4.2024-31.10.2026	30	7 064 739	19 311 653	13 554 306	7 075 855	47 006 553
29.4.2024-27.03.2027	35	8 242 196	22 530 262	15 813 357	8 255 164	54 840 978
29.4.2024-30.10.2027	42	9 890 635	27 036 314	18 976 028	9 906 197	65 809 174

Mikäli rahoitusosuus olisi enintään 50 % kustannuksista, olisivat arvioidut hankintakustannukset vastaavasti arviolta seuraavat:

Mahdolliset tukikaudet	kk määrä	Joensuu	Kemi-Kok	Kajaani	Jyväskylä	Yhteensä
29.4.2024-31.12.2024	8	941 965	2 574 887	1 807 241	943 447,5	6 267 541
29.4.2024-29.3.2025	11	1 295 202	3 540 469,5	2 484 956	1 297 240	8 617 868
29.4.2024-25.10.2025	18	2 119 422	5 793 496	4 066 291,5	2 122 756,5	14 101 966
29.4.2024-28.3.2026	23	2 708 150	7 402 800	5 195 817	2 712 411	18 019 179
29.4.2024-31.10.2026	30	3 532 369,5	9 655 826,5	6 777 153	5 537 927,5	23 503 277
29.4.2024-27.03.2027	35	4 121 098	11 265 131	7 906 678,5	4 127 582	27 420 489
29.4.2024-30.10.2027	42	4 945 317,5	13 518 157	9 488 014	4 953 098,5	32 904 587

10.2 Pori

Porin lentoliikenne on kilpailutettu 31.12.2024 saakka (optiokausi 31.12.2026 loppuun saakka). Nykyisin välillä liikennöi 10 edestakaista lentoa viikossa.

Porin kaupunki on varannut Pori-Helsinki yhteysvälin rahoitukseen viime vuosina 3 miljoonan euron suuruisen määrärahan erikseen vuosittain. Hankintahinta on ollut viime vuosina noin kolme miljoonaa euroa vuodessa.

Mikäli valtio tulisi jatkossa maksajaksi Savonlinnan tapaan (50% kustannuksista), kustannusten valtiolle arvioidaan olevan noin 1,8 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on asettanut toimivaltaisena viranomaisena Porin lentoliikenneyhteydelle julkisen palvelun veloitteen, mutta Pori on hoitanut rahoituksen ja varsinaisen kilpailutusprosessin itse. Hankkijana on Porin kaupunki, ei valtio. Mikäli hankintataho muuttuisi, hankintatahon olisi tehtävä mm. oma palvelutasomääritelmä.

Porilla on optiokaudet olemassa olevassa sopimuksessa 31.12.2026 saakka.

10.3 Savonlinna

Valtio on yhteistyössä Savonlinnan kaupungin kanssa kilpailuttanut reittiliikenteen Helsinkiin ajalle 04.10.2021 - 20.12.2024. Savonlinnan yhteyden kilpailutus vuoden 2025 loppuun saakka on ollut parhaillaan käynnissä. Tarjouskilpailun voitti Budapest Aircraft Service Ltd. eli BAsE Airlines Ltd. Sopimusneuvottelut pyritään saamaan valmiiksi mahdollisimman pian. Sopimus on voimassa vuoden 2025 loppuun asti.⁶¹

Valtion talousarvion kehyksessä on osoitettu LVM:n hallinnonalan momentille 31.20.55 "Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen" 1 miljoonaa euroa lentoliikenteen ostoihin, joka kohdistuu Savonlinna-Helsinki yhteysvälille. Eduskunnan on hyväksyttävä määräraha vuosittain. Savonlinnan kaupungilla on ollut vuosittainen määrärahavaraus ko. yhteysvälille vuosille Savonlinnan kaupunginvaltuuston päätöksellä. Sopimukset on tehty ehdollisena edellyttäen, että tarvittava määräraha myönnetään.

10.4 Maarianhaminan yhteydet

Ahvenanmaan maakunnan hallitus on lisäksi esittänyt lisälentoyhteyksien hankkimista Maarianhaminasta Helsinkiin. Ahvenanmaan maakunnan hallitus on myös ilmaissut kiinnostuksensa rahoituskysymyksistä keskusteluun jatkossa, mikäli tuki muiden maakuntien osalta jatkuu. Ahvenanmaan maakunnan hallituksella on toimivalta hankkia lentoyhteyksiä

⁶¹ <https://www.savonlinna.fi/base-airlines-valittu-hoitamaan-savonlinnan-reittilentoja/>

Maarianhamina–Tukholma -välille. Maarianhamina – Tukholma -yhteysvälin sopimuskauden 29.10.2022 – 30.9.2024 hankinnan arvo noin 4 miljoonaa euroa (ilman arvonlisäveroa), ja se on ollut täysin Ahvenanmaan maakunnan hallituksen maksamaa.

11 Liityntäliikenteen järjestämisen arvioidut kustannukset

Lentoliikenteen tukemisen sijaan yksi vaihtoehtoinen malli voisi olla tarjota laadukas liityntäyhteys niiltä maakuntakentiltä, jonne liikenne ei synny markkinaehtoisesti. Tässä mallissa lentoyhteyden sijaan järjestettäisiin toimiva ja laadukas liityntäliikenne lähimmälle markkinaehtoiselle lentokentälle. Malli olisi valtiolle edullisempi kuin lentoliikenteen tukeminen, koska bussiliikenteen hankkimisen tukeminen on edullisempaa kuin lentoliikenteen. Tällainen malli olisi myös ympäristövaikutuksiltaan parempi. Tällaisen mallin voidaan ajatella osaltaan myös tukevan osaltaan markkinaehtoista liikennettä.

Liityntäliikenteen järjestämisestä valtiolle aiheutuvia kustannuksia on vaikea täysin arvioida oikein, sillä niihin vaikuttavat ratkaisevasti matkustajien määrä ja käytettävä kalusto (tilataksi vs. 52 paikkainen bussi), työvoimakustannukset sekä polttoaineen hinta. Kilometrihinnan on arvioitu liikkuvan välillä 3-6 €/km. Varovaisesti arvioituna vuosikustannusten on arvioitu olevan eräillä yhteysväleillä noin:

- Joensuu-Kuopion kenttä 0,6-1,2 M€ / vuosi
- Kajaani-Oulun kenttä 1,4-2,7 M€ / vuosi
- Kemi-Oulun kenttä 1,1-2,2 M€ / vuosi
- Kokkola-Vaasan kenttä 0,5-1,0 M€ / vuosi

Hintaan vaikuttaisivat kuitenkin paljon mm. valittu kalusto, vuorotiheys, palvelutaso, sopimuskauden pituus, rahoituksen taso ja malli, sekä muut seikat, joten kustannusarvioita olisi tarkennettava. Samoin juridisia ja muita edellytyksiä ja yksityiskohtia tulisi selvittää. Näitä ei ole tässä selvityksessä tarkasteltu.

Hankinnan kustannukset olisivat arviolta 25 000 euroa per yhteysväli sillä oletuksella, että jokaisella yhteysvälillä olisi eri toimivaltainen viranomaisen, eikä kilpailutuksia voisi kilpailuttaa yhdellä kilpailutuksella. Myös toimivaltakysymyksiä olisi muun ohella selvitettävä lisää.

Toinen liityntäliikenteen sisältävä vaihtoehto saattaisi olla hankkia alhaisempi lentoliikenteen palvelutaso keskittyen esimerkiksi vain tiettyihin tavoitteen kannalta keskeisiin vuoroihin, ja järjestää muuna ajankohtana yhteydet toimivalla liityntäliikenteellä toiselle lentokentälle, jolta on markkinaehtoisia yhteyksiä. Tällainen malli vaatisi suunnittelua, sillä koneiden kysyntään syntyisi piikit tiettyihin vuoroihin. Malli olisi valtiolle edullisempi kuin pelkän lentoliikenteen hankkiminen, koska bussiliikenteen hankkimisen tukeminen on edullisempaa kuin lentoliikenteen. Tällainen malli olisi myös ympäristövaikutuksiltaan parempi. Tällaisen mallin kustannukset valtiolle riippuisivat siitä, missä määrin tuettaisiin lentoyhteyksiä ja missä määrin liityntäyhteyttä. Bussiliikenteen hankinta on kuitenkin halvempaa kuin lentojen hankinta. Myös tämän mallin edellytyksiä ja yksityiskohtia olisi selvitettävä tarkemmin.

12 Yhteenveto

Jatkoa varten tulisi linjata valtion osallistuminen ja tuen taso, tuen kohteet sekä tukikauden pituus, jos tukea päätetään jatkaa.

Kilpailutukseen olisi myös varattava tarvittavat resurssit liikenne- ja viestintävirasto Traficomille.

Liitteet

Taulukot yhteyksien matkustajamääristä ja täyttöasteista

Maakuntalentojen matkustajamäärät ja täyttöasteet

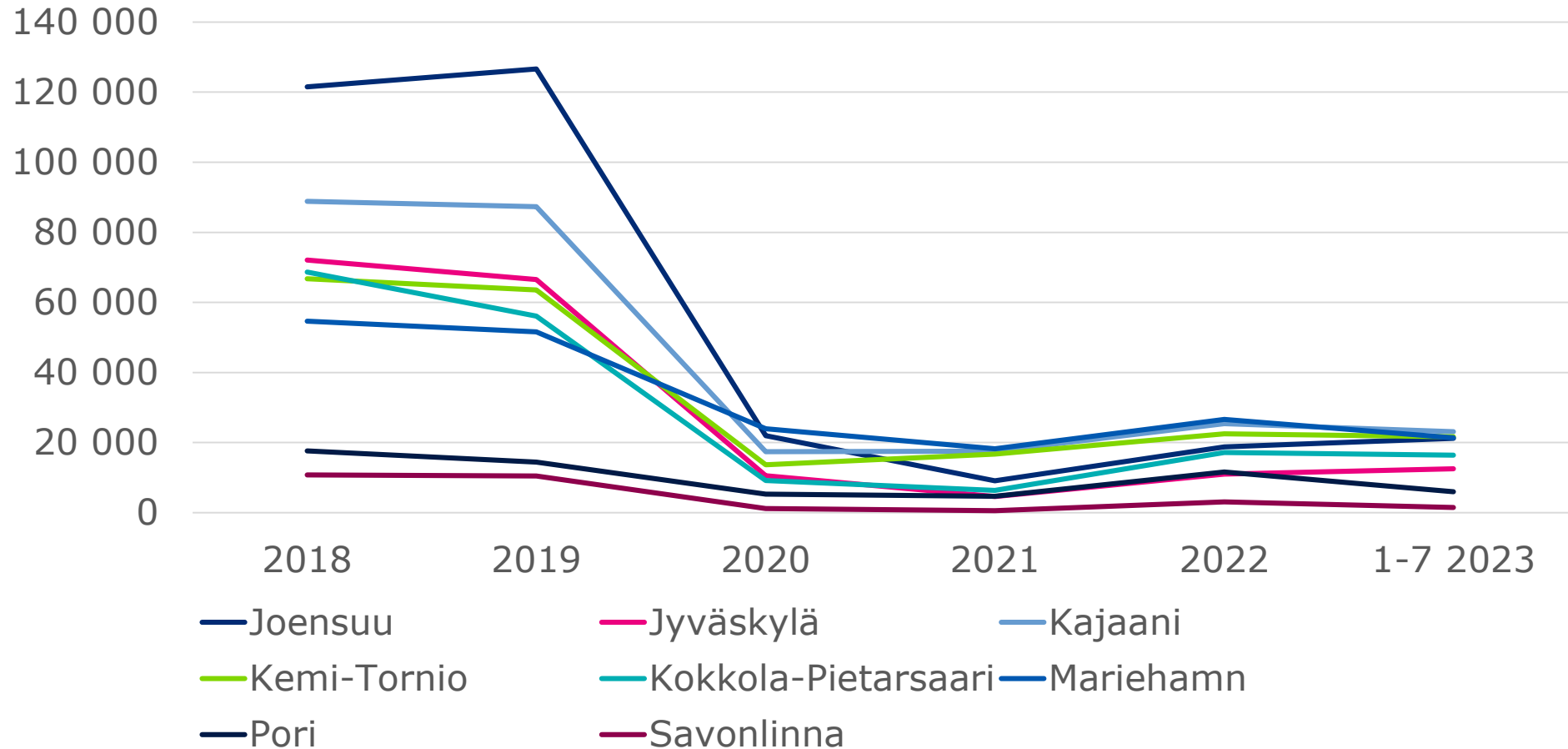


Kenttäkohtaiset lentomatkustajamäärät 2018-2022

ja alkuvuosi tammi-heinäkuu 2023

Data: FINAVIA

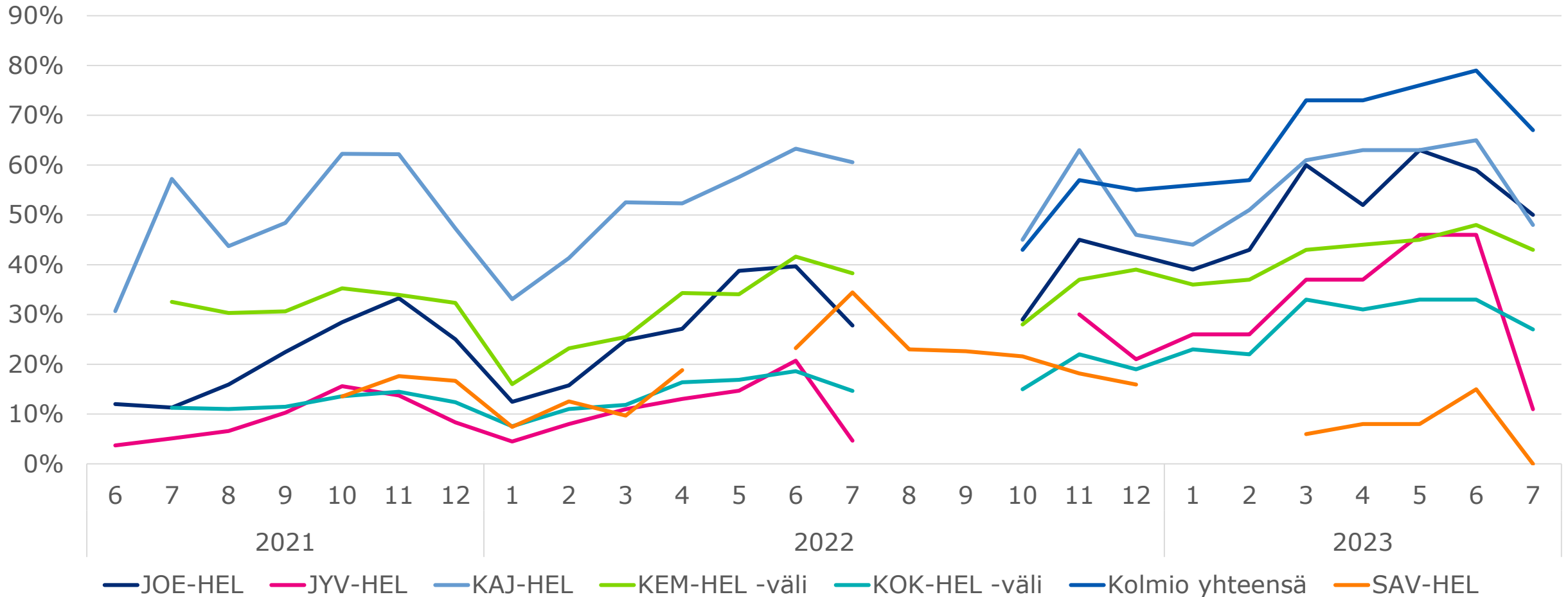
Kenttäkohtaiset lentomatkustajamäärät 2018-7/2023



Täyttöasteiden kehitys 2021-2023

valtion tukemat lennot

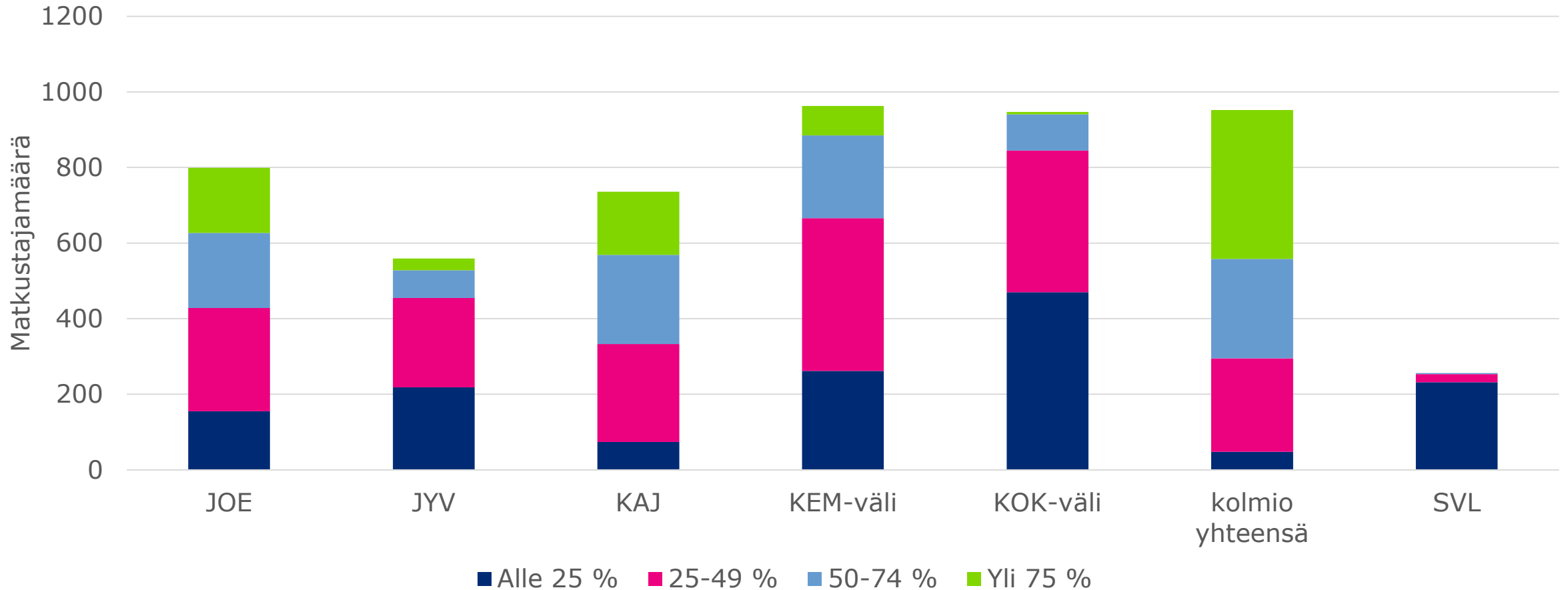
Täyttöasteen kehitys



Lentojen jakautuminen täyttöasteittain, Kausi 10/2022 – 7/2023 yhteensä

-Savonlinnan kausi 3/2023-7/2023

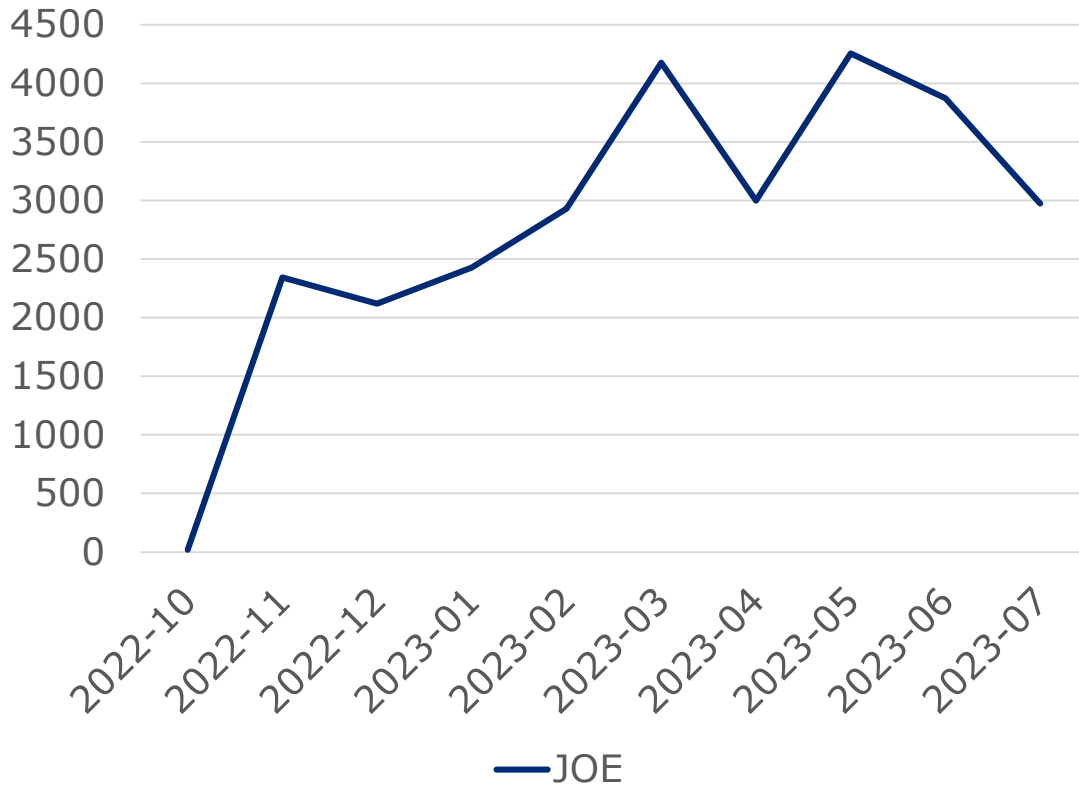
Lentojen jakautuminen täyttöasteittain 10/2022-7/2023



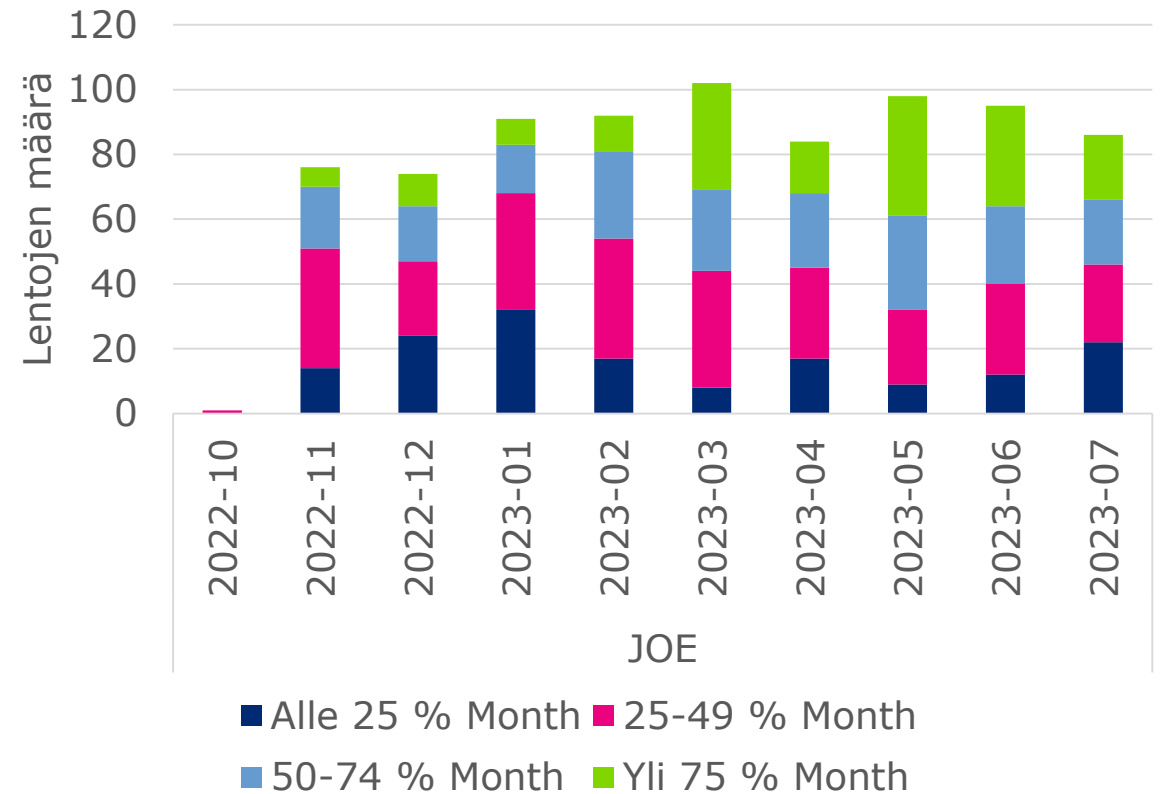
JOE-HEL

matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat

Matkustajia kuukaudessa

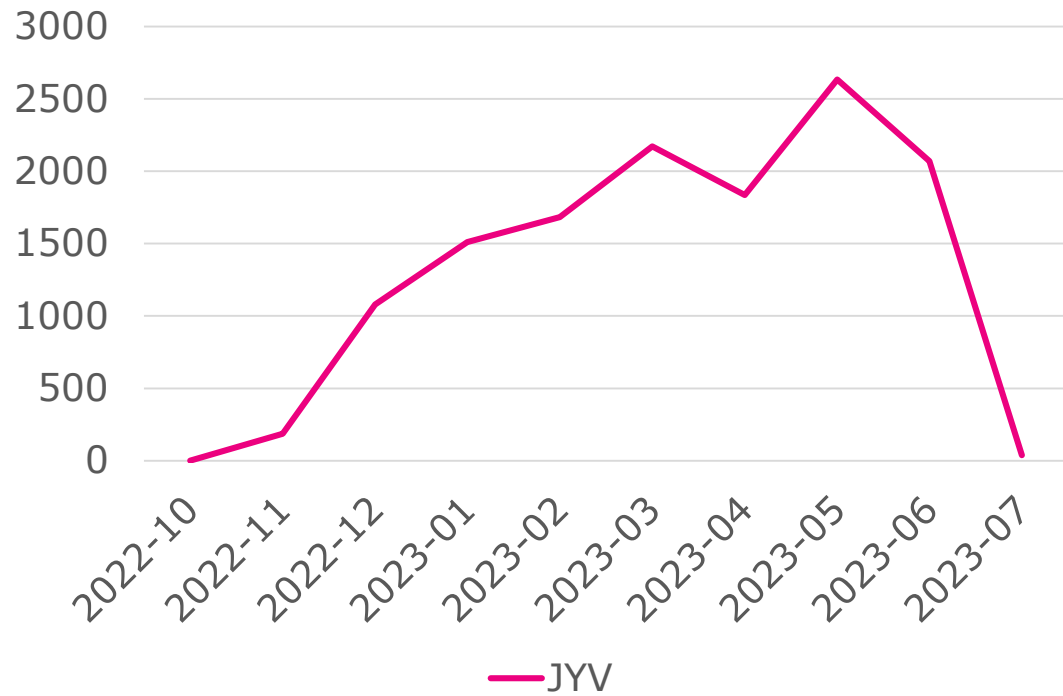


Täyttöaste

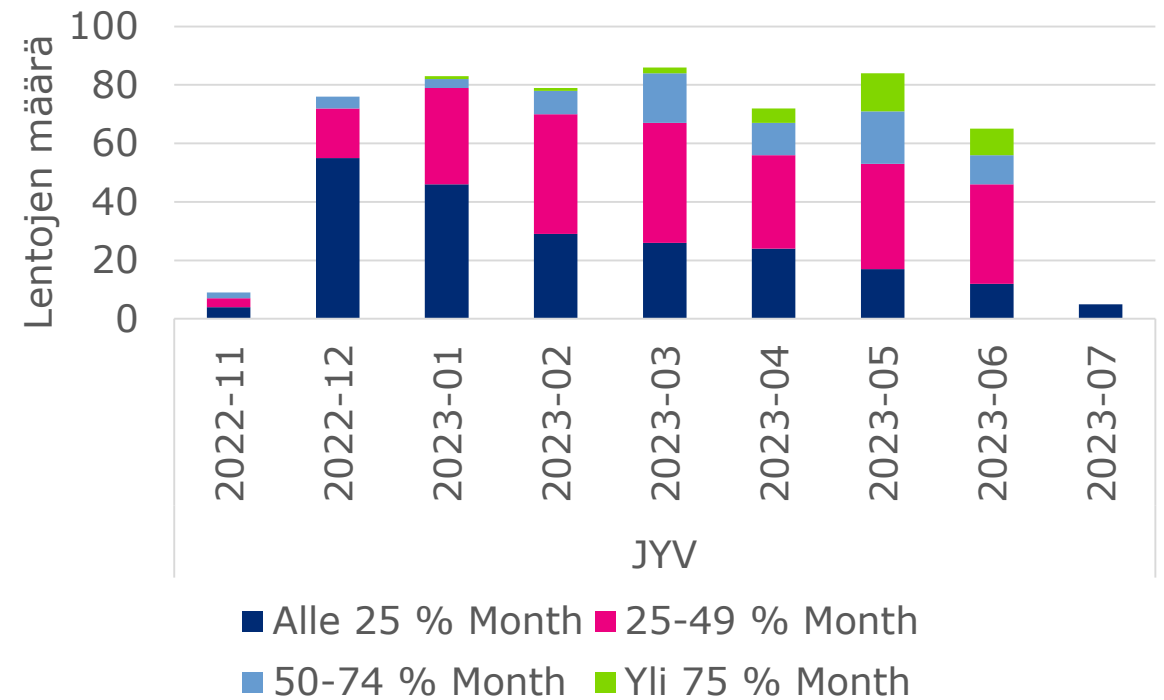


JYV-HEL matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat

Matkustajia kuukaudessa

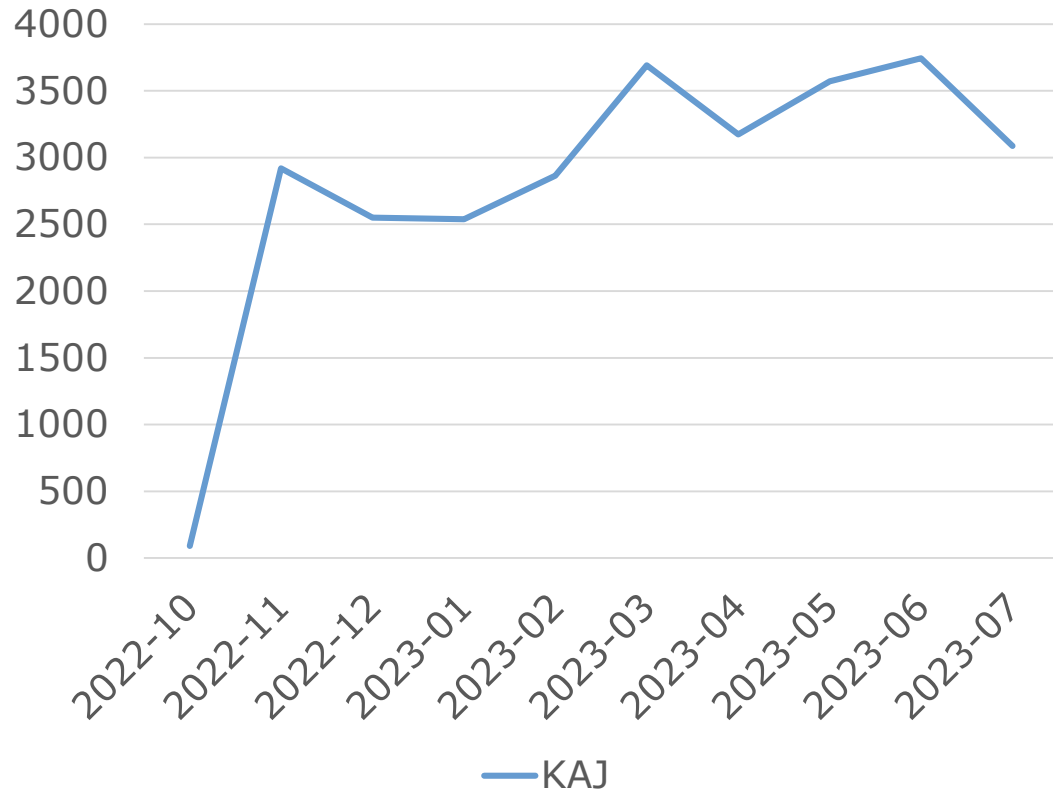


Täyttöaste

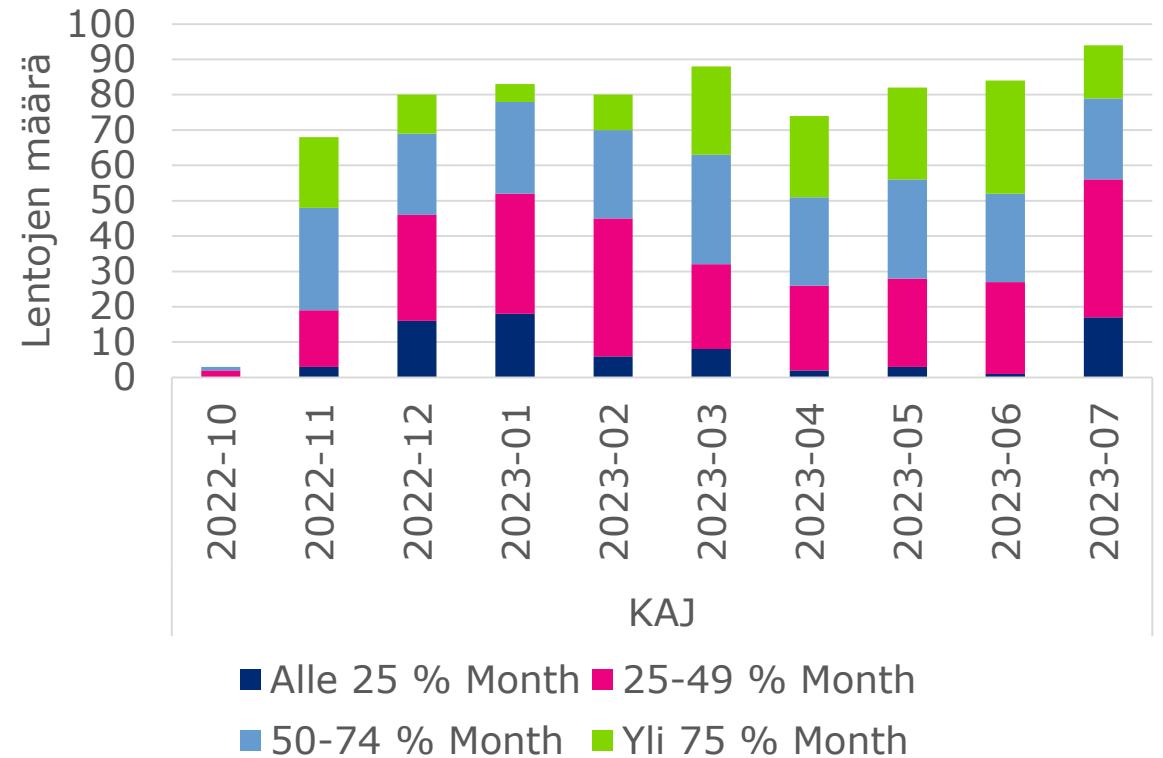


KAJ-HEL matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat

Matkustajia kuukaudessa

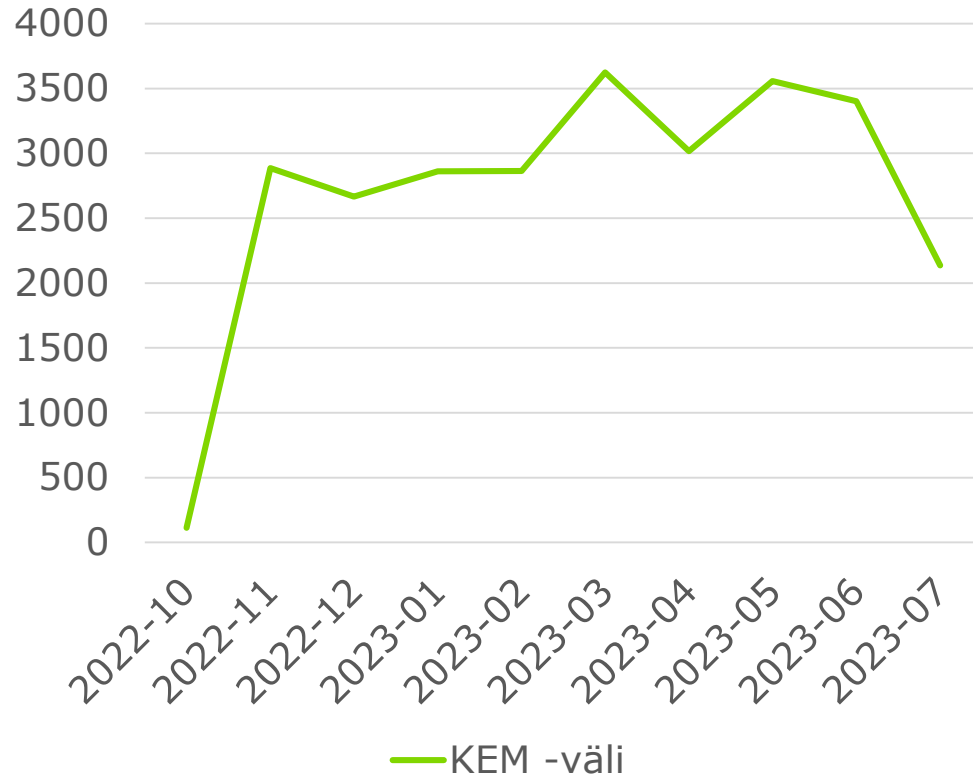


Täyttöaste

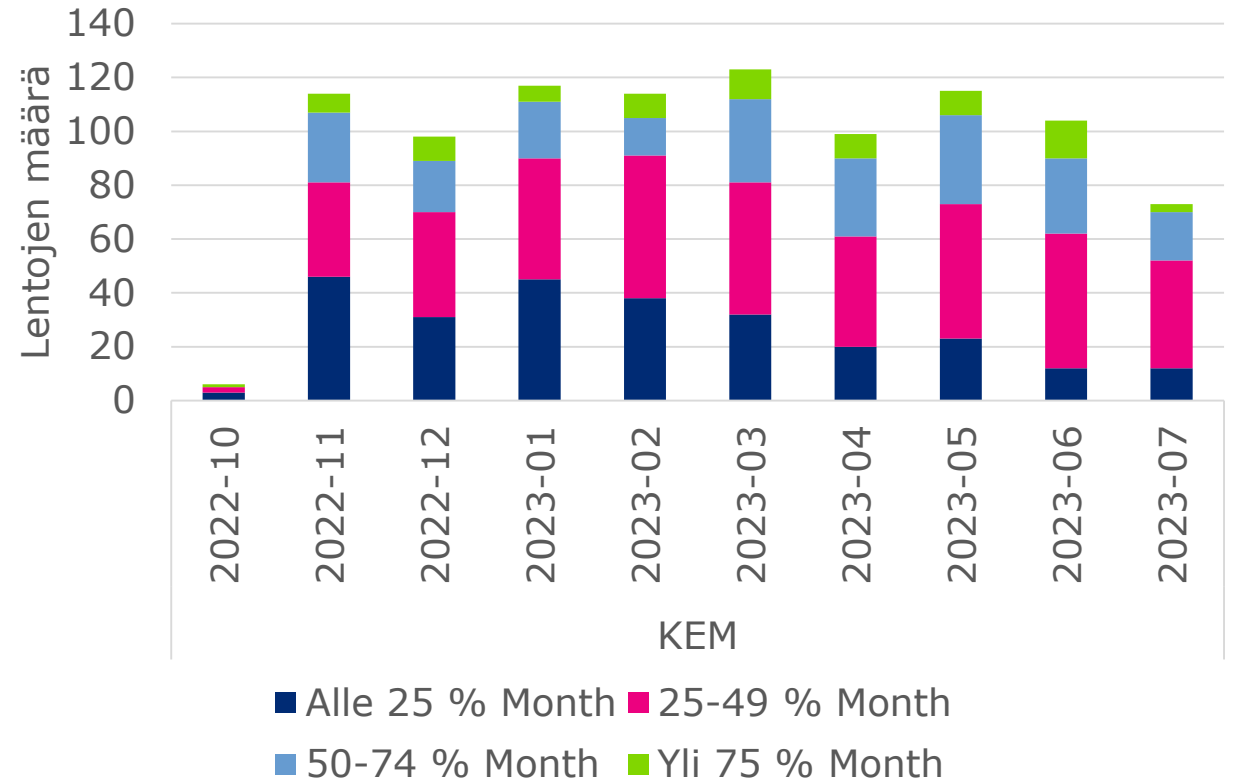


KEM-HEL -väli eroteltuna matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat

Matkustajia kuukaudessa

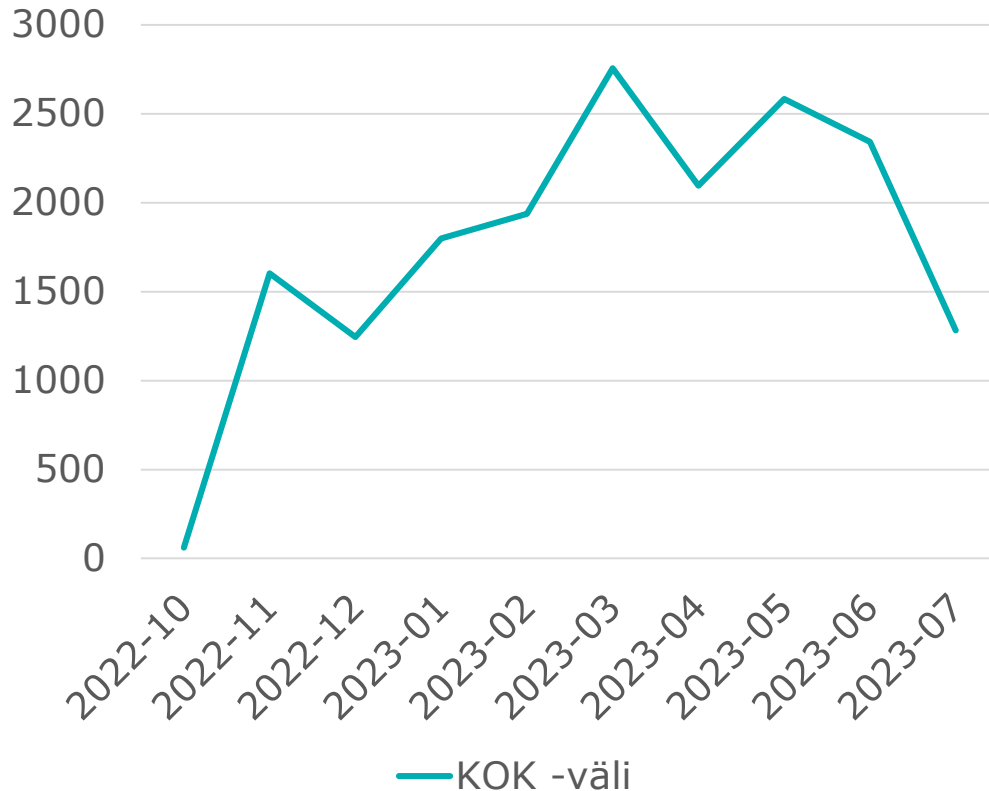


Täyttöaste

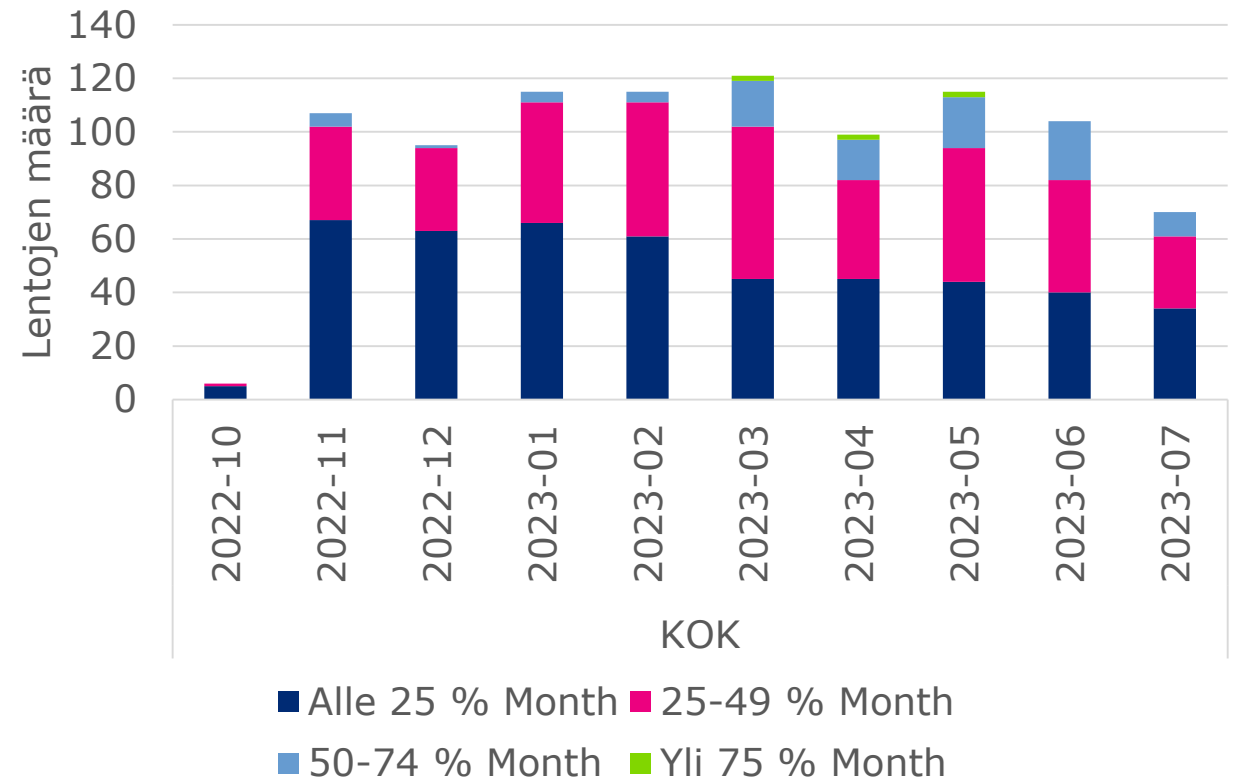


KOK-HEL -väli eroteltuna matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat

Matkustajia kuukaudessa



Täyttöaste

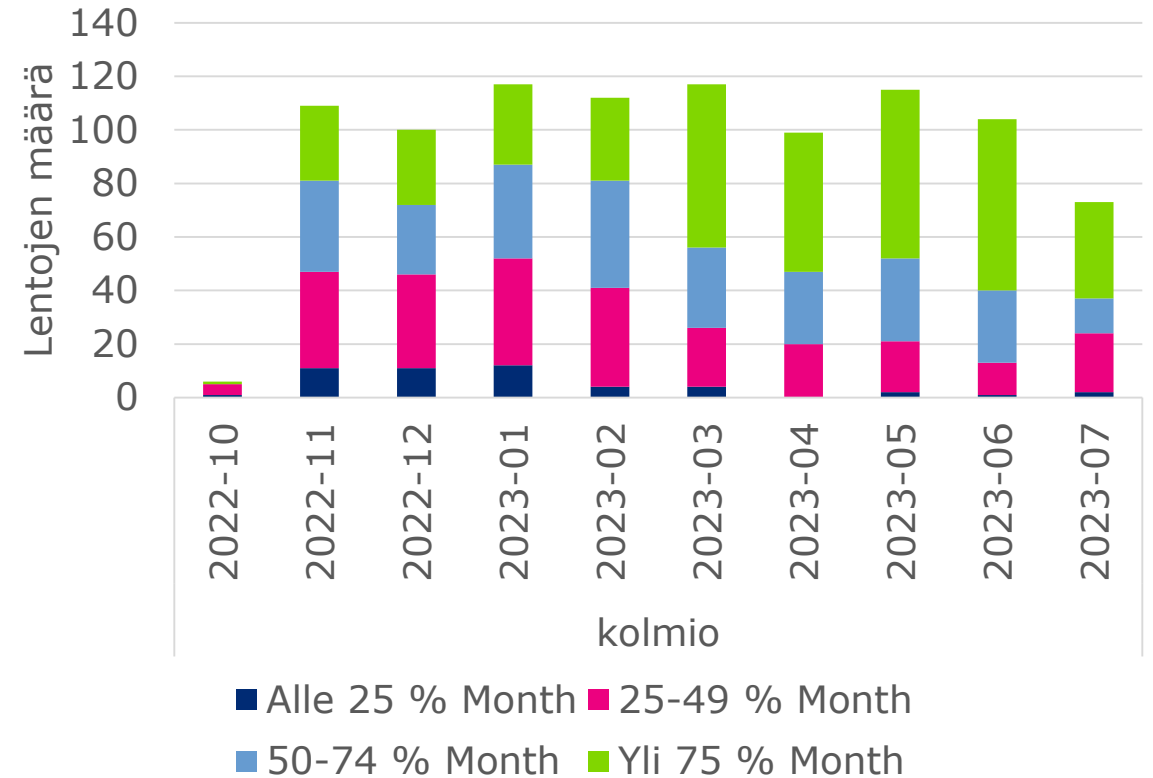


Kolmio yhteensä matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat

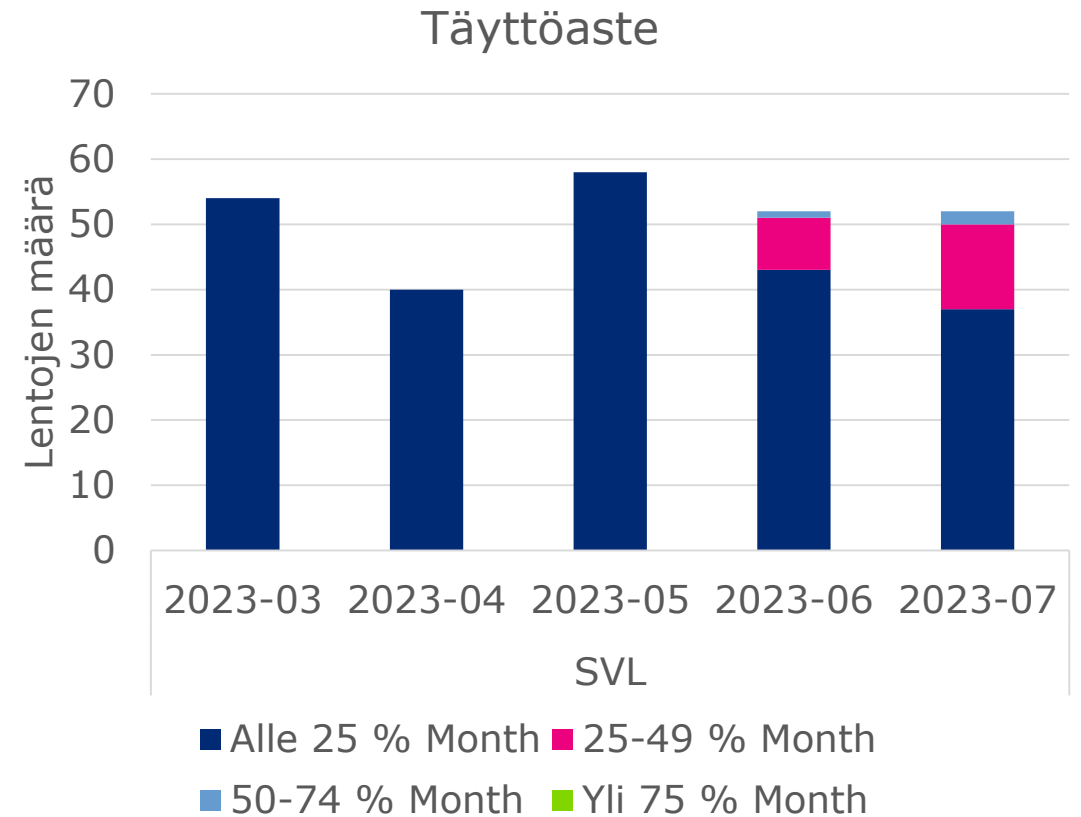
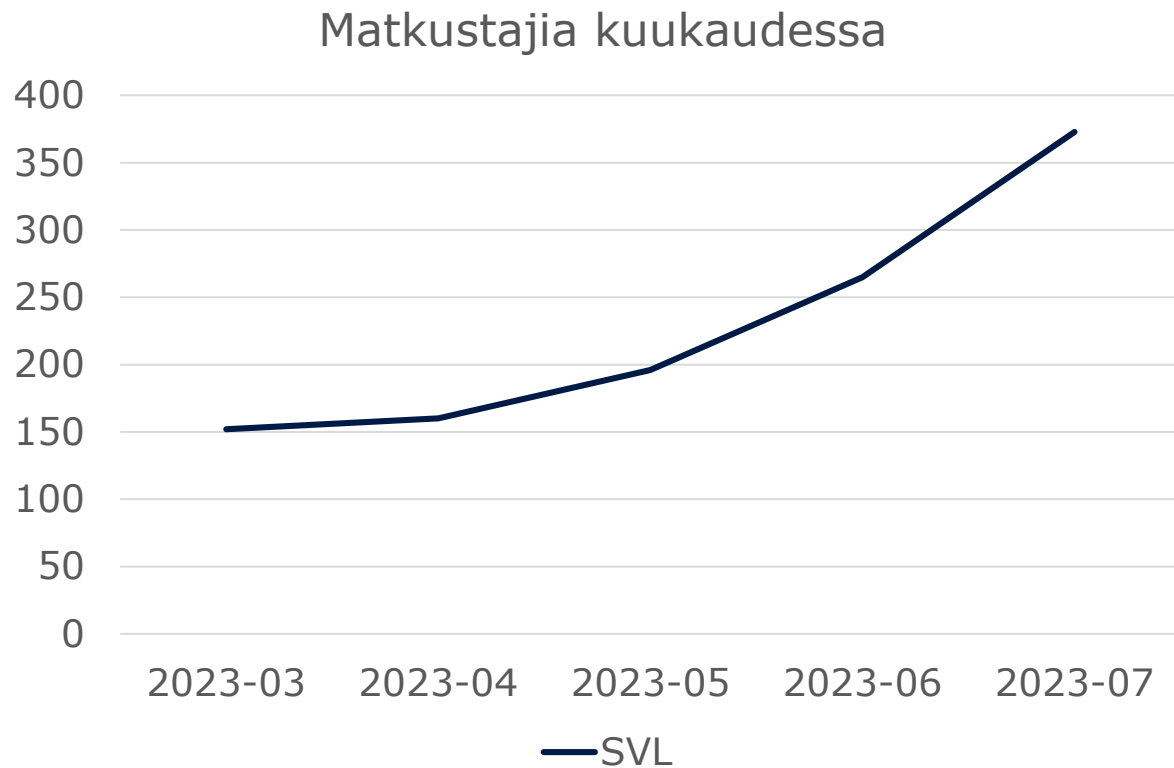
Matkustajia kuukaudessa



Täyttöaste



SVL-HEL matkustajamäärät ja lentojen täyttöastejakaumat



	Kuukausi	Matkustajamäärä				Istuimia		Täyttöaste			Lentoja
		Min	Max	Keskiarvo/lento	yhteensä	yhteensä	Min	Max	Keskiarvo		
JOE	2022-10		20	20	20,0	20	68	0,29	0,29	0,29	1
	2022-11		8	67	30,8	2343	5220	0,11	0,99	0,45	76
	2022-12		2	63	28,6	2119	5072	0,03	0,93	0,42	74
	2023-01		4	65	26,7	2429	6238	0,06	0,94	0,39	91
	2023-02		7	66	31,9	2930	6310	0,1	0,97	0,46	92
	2023-03		6	70	40,9	4176	7012	0,09	1,00	0,6	102
	2023-04		9	70	35,7	2999	5744	0,13	1,00	0,52	84
	2023-05		11	70	43,4	4255	6728	0,16	1,00	0,63	98
	2023-06		0	70	40,8	3872	6538	0	1,00	0,59	95
	2023-07		4	70	34,6	2974	5900	0,06	1,00	0,5	86
JYV	2022-11		5	41	20,8	187	622	0,07	0,59	0,3	9
	2022-12		0	40	14,2	1080	5204	0	0,59	0,21	76
	2023-01		1	61	18,2	1510	5708	0,01	0,90	0,26	83
	2023-02		3	54	21,3	1682	5400	0,04	0,79	0,31	79
	2023-03		7	54	25,2	2171	5880	0,1	0,79	0,37	86
	2023-04		6	67	25,5	1835	4946	0,09	0,99	0,37	72
	2023-05		6	69	31,4	2633	5772	0,09	0,99	0,46	84
	2023-06		6	69	31,8	2069	4462	0,09	1,00	0,46	65
KAJ	2022-10		18	44	30,3	91	204	0,26	0,65	0,45	3
	2022-11		8	70	42,9	2920	4658	0,12	1,00	0,63	68
	2022-12		5	69	31,9	2551	5496	0,07	0,99	0,46	80
	2023-01		6	68	30,6	2539	5722	0,09	0,97	0,44	83
	2023-02		11	70	35,8	2863	5484	0,16	1,00	0,52	80
	2023-03		11	69	42,0	3692	6028	0,16	1,00	0,61	88
	2023-04		14	69	42,9	3174	5066	0,21	0,99	0,63	74
	2023-05		12	69	43,6	3572	5644	0,18	1,00	0,63	82
	2023-06		16	70	44,6	3744	5762	0,24	1,00	0,65	84
	2023-07		7	66	32,8	3086	6442	0,1	0,97	0,48	94
SVL	2023-03		0	9	2,8	152	2592	0,00	0,19	0,06	54
	2023-04		0	10	4,0	160	1920	0,00	0,21	0,08	40
	2023-05		0	11	3,4	196	2454	0,00	0,23	0,08	58
	2023-06		0	17	5,1	265	1716	0,00	0,52	0,15	52
	2023-07		1	20	7,2	373	1716	0,03	0,61	0,22	52

	Kuukausi	Matkustajamäärä				Istuimia		Täyttöaste			Lentoja
		Min	Max	Keskiarvo/lento	yhteensä	yhteensä	Min	Max	Keskiarvo		
KEM	2022-10		5	56	18,8	113	410	0,07	0,82	0,28	6
	2022-11		2	65	25,3	2887	7838	0,03	0,96	0,37	114
	2022-12		3	66	27,2	2666	6750	0,04	0,94	0,39	98
	2023-01		2	60	24,5	2862	8040	0,03	0,88	0,36	117
	2023-02		1	63	25,1	2863	7818	0,01	0,90	0,37	114
	2023-03		4	61	29,5	3625	8478	0,06	0,90	0,43	123
	2023-04		2	63	30,5	3017	6830	0,03	0,90	0,44	99
	2023-05		2	62	30,9	3558	7884	0,03	0,91	0,45	115
	2023-06		9	65	32,7	3401	7134	0,13	0,93	0,48	104
KOK	2023-07		9	55	29,3	2137	5008	0,13	0,81	0,43	73
	2022-10		2	20	10,3	62	410	0,03	0,29	0,15	6
	2022-11		1	50	15,0	1602	7352	0,01	0,71	0,22	107
	2022-12		1	38	13,1	1244	6538	0,01	0,56	0,19	95
	2023-01		1	44	15,6	1798	7900	0,01	0,65	0,23	115
	2023-02		1	45	16,9	1938	7884	0,01	0,66	0,25	115
	2023-03		1	55	22,8	2756	8340	0,01	0,81	0,33	121
	2023-04		1	57	21,2	2095	6830	0,01	0,84	0,31	99
	2023-05		2	58	22,5	2583	7884	0,03	0,85	0,33	115
kolmio	2023-06		1	47	22,5	2343	7134	0,01	0,69	0,33	104
	2023-07		1	50	18,3	1282	4798	0,01	0,71	0,27	70
	2022-10		9	60	29,2	175	410	0,13	0,88	0,43	6
	2022-11		1	70	38,9	4245	7500	0,01	1,00	0,57	109
	2022-12		0	68	38,2	3816	6878	0	1,00	0,55	100
	2023-01		7	68	38,7	4533	8048	0,10	0,99	0,56	117
	2023-02		15	68	41,9	4693	7688	0,22	1,00	0,61	112
	2023-03		0	70	50,1	5863	8074	0	1,00	0,73	117
	2023-04		19	70	50,7	5020	6834	0,27	1,00	0,73	99
2023-05		4	71	52,2	5999	7890	0,06	1,00	0,76	115	
2023-06		16	70	54,1	5629	7138	0,24	1,00	0,79	104	
2023-07		12	68	46,1	3365	5007	0,17	1,00	0,67	73	

Maakuntalentojen yhteyksien hoito

Reitti	Lentoyhtiö		Kone		Paikkamäärä	
	2021-22	2022-23	2021-22	2022-23	2021-22	2022-23
Joensuu	Amapola Flyg AB	Finnair/Norra	Fokker-50, turbo	ATR72	50	68
Kajaani	DAT A/S	Finnair/Norra	ATR42-500	ATR72	44	68
Jyväskylä	NyxAir OÜ	Finnair/Norra	Saab 340	ATR72	33	68
Kemi-Kokkola -kolmiolento	NyxAir OÜ	Finnair/Norra	Saab 2000	ATR72	50	68
Savonlinna	Transaviabaltica	NyxAir OÜ	JS32	ATR42/SF34	19	48/33

Lentojen hintojen tarkastelua 10/2022-6/2023 välillä

Reitti	Lentokohtainen valtion tuki keskimäärin, €			Valtion keski- määräinen tuki, €/matkustaja		
	2021	2022	10/2022-6/2023	2021	2022	10/2022-6/2023
Joensuu	3677	3724	2068	332	278	59
Kajaani	4696	5507	4358	199	229	111
Jyväskylä	2432	3006	2639	677	606	111
Kemi-Kokkola -kolmiolento	3474	3429	4530	237	274	100
Savonlinna	1933	1235	1874	630	636	495
Kaikki yht.	3508	3480	3375	264	282	97

Valtion tuen ajallinen vertailu

Reitti	Lentojen hankintahinta, €			Lentomäärä			Matkustajamäärä			Lentokohtainen valtion tuki keskimäärin, €			Valtion keskimääräinen tuki, €/matkustaja		
	2021	10/2022- 20226/2023	10/2022- 20226/2023	2021	10/2022- 20226/2023	10/2022- 20226/2023	2021	10/2022- 20226/2023	10/2022- 20226/2023	2021	10/2022- 20226/2023	10/2022- 20226/2023	2021	10/2022- 20226/2023	10/2022- 20226/2023
Joensuu	2765134	3079647	1474524	752	827	713	8329	11092	25143	3677	3724	2068	332	278	59
Kajaani	3226336	4224062	2797640	687	767	642	16190	18421	25146	4696	5507	4358	199	229	111
Jyväskylä	1398255	1446119	1461805	575	481	554	2065	2387	13167	2432	3006	2639	677	606	111
Kemi-Kokkola - kolmiolento	4849406	5692519	3982050	1396	1660	879	20442	20808	39973	3474	3429	4530	237	274	100
Savonlinna	340276	795200	382272	176	644	204	540	1251	773	1933	1235	1874	630	636	495
Kaikki yht.	12579407	15237547	10098292	3586	4379	2992	47566	53959	104202	3508	3480	3375	264	282	97



Kiitos