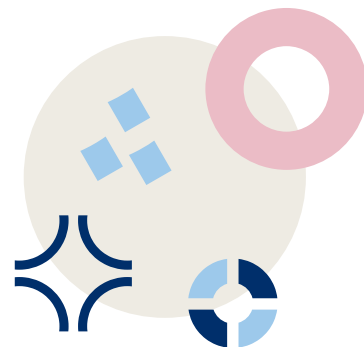


# LVM:n työryhmän Jyväskylän alueen esittely 10.9.2020

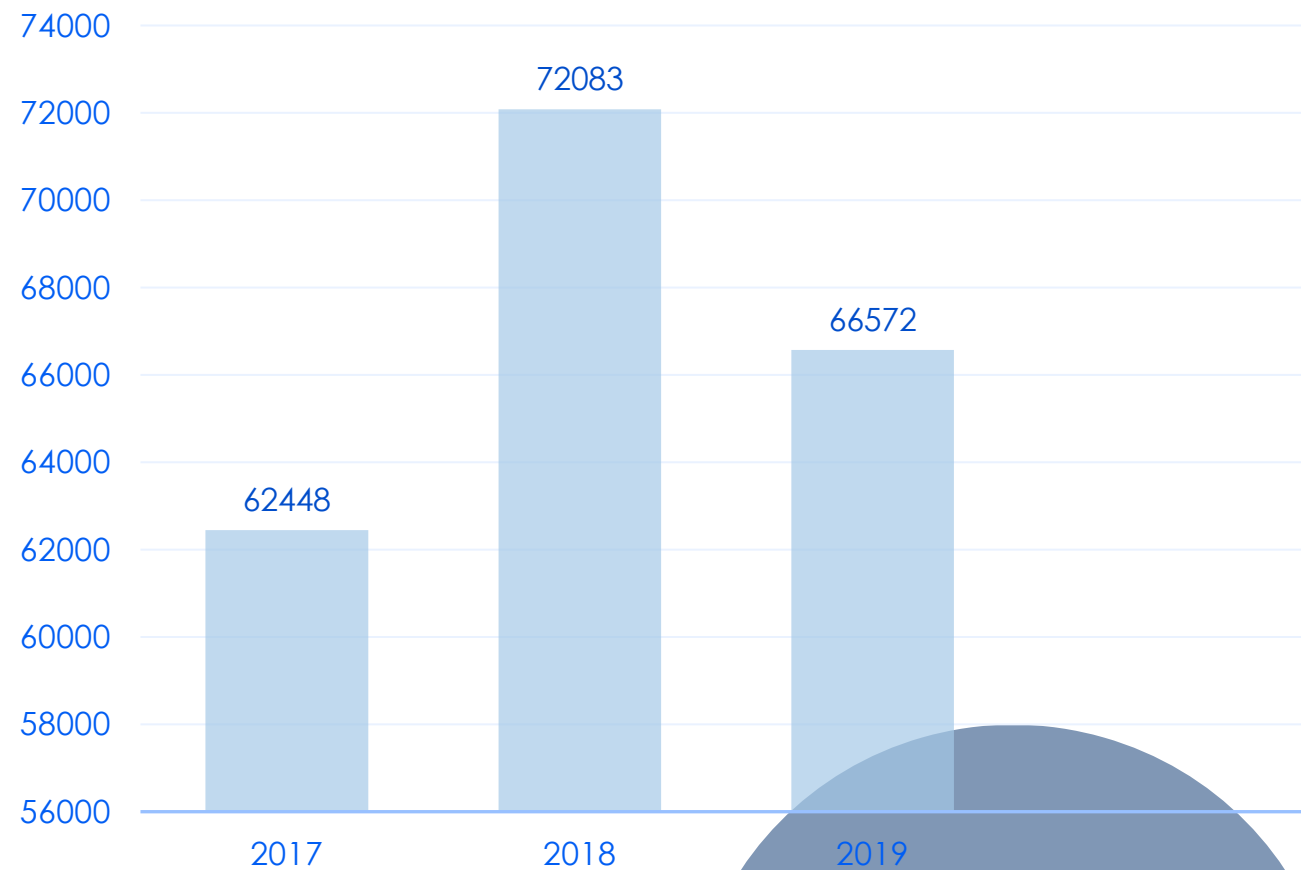
Ari Hiltunen, Keski-Suomen kauppakamari

**KAUPPAKAMARI**



# 1. Kaupungin/alueen lentoliikennetilastot viime vuosilta

Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärät



# Ennusteet ennen koronaa ja nyt, sekä mikä osuus on kotimaan asiointimatkoja ja mikä Helsinki-Vantaalta jatkomatkustajia

Jatkomatkustajien osuus on noin 85 %, joista Keski-Suomen kauppakamarin kesäkuussa 2020 tehdyn kyselyn mukaan 80 % jatkaa Finnairilla.

Kolmiolennot vaikuttivat alentavasti matkustajamääriin vuonna 2019.

Ennuste oli, että vuodelle 2020 matkustajamäärät olisivat olleet vuoden 2019 tasoa.

Keski-Suomessa on potentiaalia suurempiinkin lukuihin, kunhan jatkuvuus, luotettavuus ja pitkäjänteisyys toteutuvat.



## 2. Kaupungin/alueen lentoliikennekysyntäarviot a) tulevan 1-3 vuoden aikana

- Korona vaikuttaa kysyntään ainakin 1-2 vuotta ja IATA on arvioinut, että kv-matkustaminen vaatii jopa 3-4 vuotta toipuakseen vuoden 2019 tasolle.
- Kyseessä on kasvava kaupunkiseutu ja paljon kv-yrityksiä, joten arvio siitä, että lentomatikustajamäärät palautuvat vuoden 2019 tasolle, on realistinen. Tämä vaatii pitkäjänteisen ratkaisun, arviolta 2-4 vuotta.
- Matkustusrajoitukset rajoittavat vientiteollisuutta ja kv-yhteyksiä ja siksi niitä täytyy arvioida pikaisesti uudelleen. Muutoin kv-matkustajat eivät lennä miltään kentältä siten, että se olisi kannattavaa. Lisäksi matkailutoiminta kärsii. Kun rajoitukset höllentyvät tai poistuvat, matkustus elpyy kyselymme mukaan nopeasti.

- 
- Vaatii pikaisia ja pitkäjänteisiä päätöksiä ja linjauksia.

## 2. b) 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman puitteissa

- 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun lentoliikenteen avaaminen ja ylläpitäminen Jyväskylästä sopii hyvin.
- Lentäminen on ainoa keino Keski-Suomen kansainväliseen saavuttamiseen: ulkomaille ja takaisin ei ole mahdollista liikkua nopeasti muutoin kuin lentämällä.

### 3. Huomiot kaupungin/alueen ja Helsinki-Vantaan saavutettavuudesta kaikki liikennemuodot huomioiden a) tulevan 1-3 vuoden aikana



1-4 vuoden kuluessa saavutettavuuden suhteen ei tule kovinkaan paljon muutoksia verrattuna tähän vuoteen. Vientiteollisuuden osalta ainoa matkustusmuoto on edelleen lentomatkustus.



Junayhteys ei toimi jatkomatkustajia ajatellen kovinkaan hyvin ja on myös ajallisesti pitkä, eli noin 3,5 tuntia ja lisäksi tulee lentokentällä tehtävät lähtöselvitys- ym. toimet.



Bussi ja juna eivät siis ole vaihtoehtoja (ei aikataulujen eikä toimivuuden osalta) lentomatkustamiselle, kun tarvitaan siirtyminen Jyväskylästä Helsinki-Vantaalle. Julkisen liikenteen yhteyksiä Helsinki-Vantaan aamuaaltoon ei Keski-Suomesta ole.

## b) 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman puitteissa



- 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta ratayhteyksien parantaminen välillä Jyväskylä-Orivesi auttaa ajallisesti jonkin verran, mutta ei ratkaise aikaongelmaa. Siihen vaikuttaa myös rataverkkoon tehdyt toimenpiteet välillä Tampere-Helsinki. Lisäksi investoinnin toteutusaika on pitkä eikä merkittäviä toteuttamispäätöksiä raideverkon kehittämiseksi ole tehty.

## 4. Aluetalouden ja -työllisyyden tunnusluvut ja yhteyksien merkitys

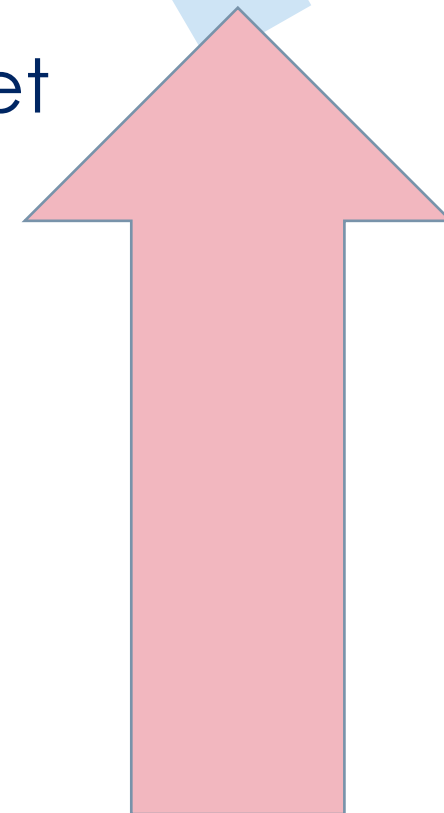
Keski-Suomi on vientiyritysten maakunta ja kärkiyrityksiä ovat mm. **MetsäGroup, UPM, Valmet, Valtra, Moventas** sekä lukematon määrä **pk-yrityksiä** ja **laaja alihankintaverkosto**.

Näiden keskeisten toimijoiden vaikutus ja panos koko maakunnan elinvoimaisuuteen ja työllisyyteen on merkittävä. Ne kokevat lentoyhteyden kriittisenä toiminnan kehittämiseksi ja tulevaisuuden investoinneille.





- Jyväskylä on Suomen viidenneksi suurin kongressikaupunki ja Jyväskylän yliopisto maamme neljänneksi suurin yliopisto. Lisäksi Keski-Suomessa järjestetään kansainvälisiä tapahtumia, kuten Neste Rally. Lentoyhteydet ovat myös näille ensiarvoisen tärkeitä.
- Keski-Suomen liiton julkaiseman Keski-Suomen aikajanan mukaan liikevaihdon muutos Jyväskylän seudulla oli vuonna 2019 +4,2 %, joka oli samansuuruinen Helsingin seudun kanssa. Edellä olivat ainoastaan Oulun ja Kuopion seudut. Kyseessä siis elinvoimainen ja kasvava kaupunkiseutu.
- Vientiteollisuus työllistää noin 25 % Keski-Suomen kaikista työpaikoista.





Keski-Suomi on ollut korkean työttömyyden maakunta jo varsin pitkään. Osittain se johtuu rakenteellisesta työttömyydestä, mutta osittain myös teollisten työpaikkojen vähenemisestä.

Viimeisimmät uutiset ovat UPM:n Säynätsalon sahan sekä Kaipolan tehtaan lopettamispäätökset. Lisäksi myös valtionhallinto on keskittämistoimillaan vähentänyt työpaikkojaan Keski-Suomessa.

Vaikka teolliset sekä valtionhallinnon työpaikat ovat vähentyneet, niin yksityisten työpaikkojen määrä on etenkin Jyväskylän seudulla kasvanut koko 2000-luvun. Myös uutta liiketoimintaa on syntynyt merkittävästi ns. vanhan teollisuuden rinnalle.

- Kasvava ja kehittyvä sekä viidenneksi suurin maakunta tarvitsee lentoyhteydet nimenomaan ulkomaille ja ne toteutuvat käytännössä ainoastaan Helsingin kautta.
- Jos kenttä pysyy pitkään kiinni kaupalliselta liikenteeltä ja matkustusrajoitukset pysyvät tiukkoina, niin vaikutukset ovat koko talousalueelle kohtalokkaat ja vaikuttavat pitkällä aikavälillä yritysten kehittämistoimenpiteisiin, rekrytointeihin ja investointeihin sekä luonnollisesti myös matkailuun, konferensseihin, tapahtumiin jne.



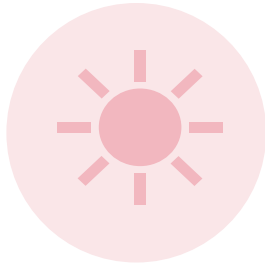
## 5. Kaupungissa/alueella hahmotellut mallit, jolla markkinaehtoinen lentoliikenne voisi toteutua a) tulevan vuoden aikana b) pidemmällä aikavälillä sekä millä aikavälillä koronan jälkeen matkustajamäärät voisi olla mahdollista nostaa sellaiselle tasolle, että markkinaehtoinen liikenne voisi toteutua



Alueella on kokeiltu aiemmin erilaisia malleja eri toimijoiden kanssa. Viimeksi silloin, kun Finnair edellisen kerran lopetti lennot Jyväskylään. Yhteistyökumppanina oli tuolloin FlyBe.

Tuo kokeilu osoitti, että tärkeä asia lentoliikenteen pysymiseen ja turvaamiseen ovat säännölliset ja luotettavat yhteydet, jotka toteutetaan pitkäjänteisesti.

Aiempien vuosien ja kumppaneiden epäluotettavuus siirsi matkustajia maanteille.



Kolme lentoyhteyttä on ollut frekvenssi viime vuosina ja palaute on ollut sen suhteen varsin hyvää.



Ns. kolmiolennot sen sijaan tyrmätään Keski-Suomen kauppakamarin kyselyssä ja etenkin siten, kun ne on viimeksi toteutettu eli HEL-KAJ-JYV.



Jos kolmiolentoja harkitaan, niin HEL-JYV-KAJ toimisi paremmin, kuten Nordican ehdotuksessa olikin.



Kalustona ATR tai vastaava konetyyppi on varmasti sopivin.



Koronan aiheuttama tilanne vaatii kuitenkin pikaisesti lentojen aloittamisen, jotta kun matkustusmääräykset höllentyvät olisi yhteydet heti saatavilla.



Alkuun riittäisi yksi vuoro/päivä eli ns. yöpyvä kone eli aikainen aamuyhteys Helsinkiin ja sitä kautta maailmalle ja myöhäinen lento Helsingistä, jotta se keräisi maailmalta tulevat matkustajat. Tämä nousi suosituimmaksi myös kyselyssämme.



Tässä kuntien ja kaupunkien taloudellisessa tilanteessa, ei niillä ole mahdollista lähteä lentoliikennettä tukemaan.

Ainoa realistinen vaihtoehto ja ratkaisu on Traficom/valtion kautta tehty järjestely sekä mahdollinen ostopalvelusopimus. Tämä pitäisi olla riittävän pitkä (2-4 vuotta), jotta näkisimme, mille tasolle volyymit palautuvat. Tämä ratkaisu siis ainoastaan tähän poikkeusoloon ja siirtymäajaksi.

Tulevan vuoden aikana ei lentoliikenne markkinaehtoisesti varmaan ole toteutettavissa. Kukaan ei tiedä, kuinka kauan kentät maailmalla ovat kiinni. Koronaikana markkinaehtoinen liikennöinti ei liene realistista, oikein missään.

2-4 vuoden sisällä markkinaehtoisuus on realistista ja silloin voisi 3 lentoa/päivä olla sopiva frekvenssi.

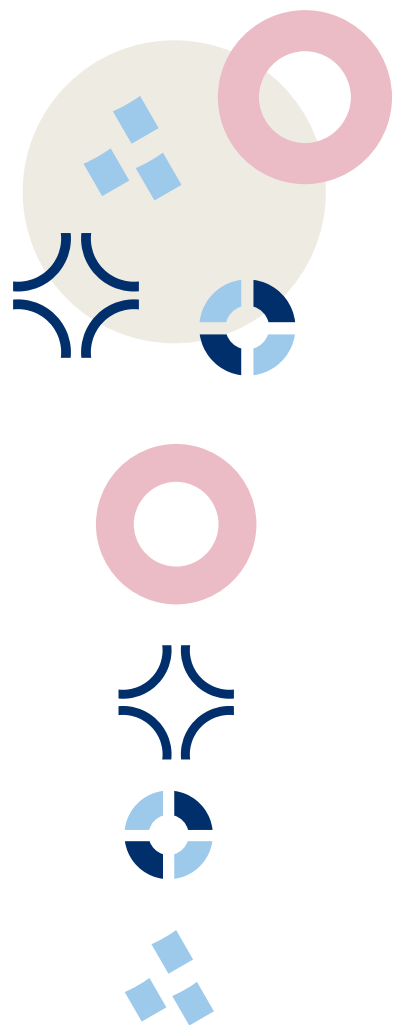


## 6. Muut huomiot



- Jyväskylän ja Keski-Suomen osalta lentoliikenne kulminoituu jatkomatkustajiin → siksi Finnair paras vaihtoehto tai sitten toimija, joka saa ja pystyy tekemään yhteistyötä Finnairin kanssa. Tällöin Finnairin täytyy olla avoin kumppanille.
- Lentoliikenne on elintärkeää nimenomaan elinkeinoelämän ja vientisektorin näkökulmasta.
- Finavia on kesällä 2020 investoinut mittavasti lentokenttään noin 10 miljoonaa euroa, joten se on tällä hetkellä moderni ja hyvin toimiva kenttä. Tätä investointia kannattaa ja pitää hyödyntää. Kiinteitä kustannuksia sekä em. investointia olisi hyvä saada jakamaan myös kaupallinen toimija. Muutoin se jää kokonaan ilmavoimien ja sitä kautta veronmaksajien hoidettavaksi.
- Jyväskylän lentokentän toiminta on jatkunut ja jatkuu koronasta riippumatta koko ajan ilmavoimista johtuen.





- Jos lentoyhteydet päättyvät lopullisesti, niin Säynätsalon ja Kaipolan kaltaisia uutisia on tulevaisuudessa odotettavissa.
- Lentokenttä on myös sotilaskenttä eli täällä ei ole realistista, että lentokenttä siirtyisi esim. Jyväskylän kaupungin omistukseen.
- Juna ja bussi eivät ole vaihtoehto kv-matkustajalle. Tällöin joutuisi aina yöpymään Helsingissä mennessä ja tullessa.
- Jyväskylän lentokentälle ei ole vaihtoehtoisia lentokenttää sopivan etäisyyden päässä.
- Lentoliikenne on ainoa ratkaisu kansainvälisen saavutettavuuden varmistamiseksi.