



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

**Maakuntakenttien lentoliikenneyhteydet
(Joensuu, Jyväskylä, Kemi-Tornio, Kajaani ja
Kokkola-Pietarsaari)**

syyskuu 2020

Taustaa

- ▶ Koronaepidemia vähensi lentoliikenneyhteyksiä myös Suomen sisäisesti voimakkaasti maaliskuuhun 2020 Covid-19 epidemian seurauksena
- ▶ Myös lennot Helsinki-Vantaan ja Jyväskylän, Joensuun, Kajaanin, Kemin ja Kokkolan välillä lakkasivat. Toukokuussa 2020 Finnair ilmoitti julkisuuteen, etteivät lennot kyseisille lentokentille jatku myöskään syyskaudella 2020
- ▶ Tämän osion tarkoituksena tarkastella lentoja lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 1008/2008 (ns. lentoliikenneasetus)** valossa. Huomioon on myös otettu **Komission tiedonanto 2017/C 194/01**, joka käsittelee edellä mainitun asetuksen tulkintaa
- ▶ Erityisenä näkökulmana ovat asetuksessa edellytetyt alueellisen kehityksen näkökulma sekä matkaketjut
- ▶ Tarkastelussa on lisäksi pohjoismaisena vertailuna Ruotsin ja Norjan tilanteet

Lentoliikenneasetus 16 artiklan vaatimukset

- ▶ *Neuvoteltuaan muiden asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja ilmoitettuaan tästä komissiolle, asianomaisille lentoasemille ja kyseistä reittiä liikennöiville lentoliikenteen harjoittajille jäsenvaltio voi asettaa julkisen palvelun velvoitteen säännölliselle lentoliikenteelle yhteisössä sijaitsevan lentoaseman ja kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevan, **syrjäistä tai kehitysalueita palvelevan lentoaseman väliselle reitille taikka vähäliikenteiselle reitille** sen alueella sijaitsevalle lentoasemalle, jos tällaista reittiä pidetään **ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle**. Tällainen velvoite saadaan asettaa vain sikäli kuin tämä on tarpeen sen varmistamiseksi, että säännöllinen lentoliikenne tuolla reitillä täyttää sellaiset jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hinnoittelua tai vähimmäiskapasiteettia koskevat vahvistetut vähimmäisvaatimukset, joita liikenteenharjoittajat eivät täyttäisi, jos ne ottaisivat huomioon yksinomaan kaupalliset etunsa.*
- ▶ *Asianomaisten jäsenvaltioiden on arvioitava suunnitellun julkisen palvelun velvoitteen tarve ja riittävyys ottaen huomioon a) suunnitellun velvoitteen oikeasuhteisuus kyseisen alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden; b) mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja sekä se, kuinka hyvin nämä liikennemuodot vastaavat kyseessä olevia liikennetarpeita erityisesti siinä tapauksessa, että suunnitellulla reitillä harjoitetaan jo rautatieliikennettä, jota käyttäen matkustus aika on alle kolme tuntia ja jonka tiheys ja yhteydet ovat riittävät ja ajoitus sopiva;*
- ▶ **-> Edellytyksenä, että alue on joko syrjäistä tai kehitysalueita tai vähäliikenteinen reitti SEKÄ reitin ehdoton tärkeys liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle**
- ▶ **Tarkasteltavat seikat: 1) syrjäinen sijainti tai kehitysalue 2) vähäliikenteisyys 3) ehdoton tärkeys 4) oikeasuhteisuus**

Lentoliikenneasetus ja tiedonanto

- ▶ EU-lentoliikennelainsäädäntö (EU:n lentoliikenneasetus 1008/2008) lähtee siitä, että lentoliikenne on järjestettävä ensisijaisesti kaupallisin perustein. Lentoliikenne on kansainvälistä yritystoimintaa ja tuki voi vääristää kilpailua lentoyhtiöiden välillä. Lentoliikennettä voidaan tukea vain tarkkaan rajatuin edellytyksin, jos lentoreitin ylläpito katsotaan välttämättömäksi ja sitä ei kyetä hoitamaan riittävän tehokkaasti muilla joukkoliikennejärjestelyillä. Lentoliikenneasetuksen mukaisen tuen edellytys on, että kyseisen lentoliikenneyhteyden ylläpitoa varten asetetaan julkinen palveluvelvoite.
- ▶ Liikennepalvelulain mukaan toimivaltainen viranomaisen palveluvelvoitteen asettamiselle on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
- ▶ Komission tiedonannon mukaan *"Myös Suomen ja Ruotsin kaltaisissa harvaan asutuissa jäsenvaltioissa reiteille voidaan yleensä asettaa julkisen palvelun velvoitteita niissä tapauksissa, joissa alueiden väliset etäisyydet ovat erityisen pitkät eikä liikennevaihtoehtoja yleensä ole."*

Syrjäinen sijainti

- ▶ Syrjäinen sijainti on määritetty ensisijaisesti etäisyydellä Helsinkiin, muihin aluekeskuksiin tai muihin relevantteihin kohteisiin.
 - ▶ Kemi-Tornion lentokenttä- Helsinki 720 km
 - ▶ Kokkola-Kruunupyyn lentokenttä – Helsinki 500 km
 - ▶ Joensuun lentokenttä – Helsinki 430 km
 - ▶ Kajaanin lentoasema – Helsinki 570 km
 - ▶ Jyväskylän lentoasema – Helsinki 290 km
- ▶ Näistä yli 400 km:n päässä pääkaupungissa sijaitsevat kaikki muut paitsi Jyväskylä. Muun neljän kaupungin välittömässä läheisyydessä ei varsinaisesti sijaitse muuta isoa aluekeskusta tai liikenteen solmukohdetta, myöskään maan rajojen ulkopuolella.
- ▶ Jyväskylä pois lukien voitaisiin katsoa, että muut paikkakunnat ovat syrjäisiä sijainniltaan.

Kehitysalueet

Liitetaulukko 1. Maakuntien arvonlisäyksen kiinteähintainen muutos vuonna 2018, %

Maakunta	Muutos, %
Keski-Suomi	3,6
Pohjois-Pohjanmaa	2,7
Pohjois-Karjala	2,7
Varsinais-Suomi	2,6
Kymenlaakso	2,4
Pohjois-Savo	2,2
Kainuu	2,1
Pirkanmaa	2,0
Uusimaa	1,6
KOKO MAA	1,5
Etelä-Pohjanmaa	0,8
Satakunta	0,7
Päijät-Häme	0,5
Etelä-Savo	0,3
Keski-Pohjanmaa	0,2
Kanta-Häme	0,1
Pohjanmaa	0,0
Lappi	-0,2
Etelä-Karjala	-2,4
Ahvenanmaa - Åland	-3,3

- ▶ Tilastokeskus on julkaissut 12/2019 alueellisen arvonkehityksen tilastot. Tiedot perustuvat Tilastokeskuksen aluetilinpidon uusiin tietoihin vuosilta 2000-2018. Aluetilinpidon laskelmissa on käytetty syyskuun 2019 kansantalouden tilinpidon lukuja. Näiden perusteella on arvioitu alueen kehitysalue-statusta.
- ▶ Keski-Suomi on lukujen valossa eniten kehittynyt (suhteessa edelliseen ajanjaksoon), +3,6%. Koko maan kehitys 1,5%. Alueille jaoteltuna:
- ▶ Jyväskylä 3,6%, Joensuu 2,7%, Kainuu 2,1%. Kemi ja Kokkola olivat kehittyneet koko maan keskiarvoa heikommin, Keski-Pohjanmaa +0,2% ja Lappi -0,2%

Syrjäinen sijainti ja kehitysalueet/ päätelmät

Tarkasteltavana olevien lentokenttien maakuntien/ seutukuntien bruttokansantuote oli keskimäärin alhaisempi kuin koko maan bruttokansantuote. Tarkasteltavien lukujen valossa syrjäinen sijainti on neljällä viidestä paikkakunnasta, ja kaikkien alueiden aluekehityksen tunnusluvut poikkeavat alaspäin maan keskiarvosta. Kemi-Tornion seutukunta tekee tästä poikkeuksen, koska alueen bruttokansantuote ylittää maan keskiarvon.

Keski-Suomen osalta tulee kuitenkin ottaa huomioon, että alue on kehittynyt voimakkaasti viimeisimpien vuosien aikana eikä sen asema kehitysalueena ole kiistaton.

ALUE	BRUTTOKANSANTUOTE 2017	VERTAILULUKU
KOKO MAA	40 990,60	100
MK13 KESKI-SUOMI	34 046,90	83.1
MK12 POHJOIS-KARJALA	31 062,80	75.8
MK16 KESKI-POHJANMAA	37 028,00	90.3
MK18 KAINUU	31 166,90	76.0
SK192 KEMI-TORNIO	42.6247,20	104

Vähäliikenteisyys ja Matkustajamäärät v. 2019

- ▶ Taulukossa viimeisimmät matkustajamäärät

Lentoasema	Matkustajamäärä
Joensuu	126.613
Kajaani	87.307
Jyväskylä	66.572
Kemi	63.579
Kokkola	56.113

- ▶ Aikaisemmin mainittujen EU:n tulkintaohjeiden mukaan mikäli reitin matkustajamäärä on yli 100.000 henkilöä vuodessa, sitä ei voida enää pitää vähäliikenteisenä.
- ▶ Joensuun tapauksessa lentoaseman matkustajamäärä on ollut yli 120.000, ja kotimaan lennoilla (jotka suuntautuvat valtaosin Helsinkiin) kahtena viimeisenä vuotena yli 110.000 matkustajaa (vuonna 2019 112.564).

Matkaketjut

- ▶ Lentoliikenneasetuksen ohjeistuksen mukaan tulee tarkastella myös yhteyksiä muilta lentokentiltä. Kyseeseen voisivat tulla *Oulun*, *Vaasan* ja *Tampereen* lentokentät, joilta on suoria lentoja Helsinkiin.
- ▶ Helsinki-Oulu lennon pituus ~1 tunti, Helsinki-Vaasa 1 h, Helsinki-Tampere 35 min.

Matkaketjut

- ▶ **Jyväskylä – Helsinki** raideyhteys 3h30min. Etäisyys Tampereen kentästä on 160 km, ajoaika on noin kaksi tuntia. Raideyhteys kaupunki välillä kestää noin 1h30 min, mutta tämän lisäksi on laskettava myös siirtymä Tampereen lentokentälle (Pirkkalassa 15 km päässä). Yhdistelmä henkilöauto + lento teoreettinen matka-aika Helsinkiin on 2h35min, mutta tässä ei ole otettu huomioon lähtöselvitysaikaa.
- ▶ **Kajaani – Helsinki** raideyhteys 6h30min. Etäisyys Oulun lentokentälle 220 km ja ajoaika 2h20 min. Näillä edellytyksillä matkaketjuilla ei voida päästä kolmen tunnin matka-aikaan.
- ▶ **Joensuu-Helsinki** raideyhteys 4h30 min. Etäisyys Kuopion lentokentälle 125 km ja ajoaika 1h50min. Näillä edellytyksillä matkaketjuilla ei voida päästä kolmen tunnin matka-aikaan.
- ▶ **Kokkola-Helsinki** raideyhteys 4h. Etäisyys Vaasan lentokentälle 130 km ja ajoaika 1h30min. Vaasaan ajo-aika yhdistettynä lentoaikaan, jää teoreettinen matka-aika Helsinkiin 2h30min, mutta tässä ei ole otettu huomioon lähtöselvitysaikaa.
- ▶ **Kemi-Helsinki.** Etäisyys Oulun lentokentälle 120 km ja ajoaika 1h30min. Ouluun ajoaika yhdistettynä lentoaikaan, jää teoreettinen matka-aika Helsinkiin 2h30min, mutta tässä ei ole otettu huomioon lähtöselvitysaikaa.

Ehdoton tärkeys ja oikeasuhteisuus

- ▶ Ehdoton tärkeys on vaatimuksista subjektiivisin. Lentoyhteyden tärkeyttä alueelle on vaikeaa havainnoida minkään yksittäisen tai useammankaan tilastollisen mittarin kautta. Ehdottoman tärkeyden arvioinnissa alueilla itsellään on tietoa esimerkiksi siitä, mitä seurauksia lentoliikenteen puuttumisesta on aiheutunut seutukunnalle.
 - ▶ Kuuleminen on yksi keino arvioida asiaa
 - ▶ Puolueettoman konsulttiselvityksen teettäminen lentoreittien välttämättömyydestä voisi olla toinen keino arvioida ehdotonta tärkeyttä ja oikeasuhtaisuutta
- ▶ Lentoliikenneasetuksen mukaan huomioon tulee ottaa suunnitellun veloitteen oikeasuhteisuus kyseisen alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden
 - ▶ Mikäli joitakin negatiivisia seuraamuksia alueelle koituisikin, ovatko ne kuitenkin siinä määrin vähäarvoisia suhteessa veloitteen asettamisen kustannuksiin ja ympäristövaikutuksiin
 - ▶ Ovatko negatiiviset seuraamukset selvästi suurempia kuin veloitteen asettamisesta aiheutuvat kustannukset ja ympäristövaikutukset

Pohjoismainen vertailu: Ruotsi

- ▶ Ruotsissa oli lentoliikenneasetuksen perusteella hankittua reittiliikennettä jo ennen Covid-19 epidemiaa. Yhdeksältä paikkakunnalta on ostoliikennettä Tukholmaan, ja lisäksi Pajala-Luulaja reitti.
- ▶ Covid-19 epidemian johdosta Ruotsi hankki huhtikuussa 2020 joukon uusia yhteysvälejä. Alkuperäisen hallituksen linjauksen mukaan reitit tuli ostaa kahdeksalle paikkakunnalle budjetin ollessa 105 miljoonaa SEK (10,1 miljoona euroa). Asian käsittelyn aikana SAS aloitti kuitenkin kolmelle paikkakunnalle markkinaehtoiset lennot. Lentojen osalta korostettiin terveys- ja sairaalatoiminnan tarpeita ja muita yhteiskunnan kannalta oleellisia toimintoja.
- ▶ Koronatilanne on aiheuttanut myös Ruotsissa muutoksia jo aiemmin kilpailutettuun ostoliikenteeseen
- ▶ Ruotsilla v. 2019 laaja selvitys julkisen palveluvelvoitteen edellytyksistä

Pohjoismainen vertailu: Norja

- ▶ Norjan maantiede aiheuttaa korostetun tarpeen lentoliikenteelle
- ▶ Lennot ovat maassa välttämättömiä sekä terveydenhuollolle (esim. potilaskuljetukset) sekä elinkeinoelämälle
- ▶ Norjassa oli jo ennen Covid-19 epidemiaa laajalti ostolentoliikennettä
- ▶ Budjetti ilman Covid-19 aiheuttamia muutoksia 718 miljoonaa NOK (~69 miljoonaa euroa). Norjan ministeriö arvioi, että välillä huhti-elokuu 2020 kustannukset ovat viisinkertaistuneet koronakriisin takia
- ▶ Ostolentoliikenteeseen on tehty huhtikuun alusta alkaen lukuisa määrä muutoksia: on ostettu täysin uusia reittejä, olemassa olevien vuorotiheyttä on muutettu, reititystä on muutettu etc. Reitteinä on sekä suorja lentoja että nk. kolmiolentoja.
- ▶ Uudet sopimukset tällä hetkellä voimassa 30.9.20 saakka, heikentyneen tautitilanteen takia Norja harkitsee niiden jatkamista

Kiitokset

4.9.2020

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto