

## **Maakuntalennot turvaavat koko Suomen elinvoimaa**

Finavian lentoasemaverkoston johtaja Jani Jolkkonen kritisoi maakuntalentoja ja otti kantaa maakuntalentojen kilpailutukseen puheenvuorossaan (28.06.2022, HS 1.7.2022). Jolkkonen kirjoittaa Finavian mielipiteenä, että lentojen rahoittaminen julkisella tuella on kallista, tehotonta ja aiheuttaa turhia päästöjä. Virkamies on oikeutettu mielipiteeseensä, mutta lentoasemayhtiön edustajan näkemyksenä kirjoitus on erikoinen.

Jolkkonen on perustellut näkemystään sillä, että tällä hetkellä koneiden täyttöaste ostolennoilla on keskimäärin 25 prosenttia, eli joka neljännellä penkillä on matkustaja, ja että välillä reiteillä on lentänyt jopa tyhjiä koneita. Lausunto on harhaanjohtava yleistys. Esimerkiksi Kajaanin reitillä oli toukokuussa jo 3250 matkustajaa, mikä tarkoittaa reilusti yli 60 % täyttöastetta. Joukossa on ollut jo loppuunmyytyjä lentoja, minkä monet ovat huomanneet joutuessaan vaihtamaan matkasuunnitelmaansa. Myös muilla maakuntakentillä matkustajamäärät ovat lähteneet pandemian jälkeen nousuun.

Koronapandemian näyttäessä viime syksynä taittuvan yritysten matkustusrajoitukset poistuivat ja lentomatkustus lähti hyvään kasvuun. Omikronin ilmestyessä rajoitukset palasivat. Kasvu alkoi uudestaan helmikuussa ja on jatkunut siitä lähtien. Uuden notkahduksen tulee aiheuttamaan polttoainekustannusten kasvu, jonka vuoksi lentoja joudutaan kesän aikana leikkaamaan. Tämä tarkoittaa matkustuskapasiteetin - ja lentomäärien - pienenemistä.

Kirjoituksessaan Jolkkonen väittää, että lentomatkan kustannuksista keskimäärin noin 30 prosenttia matkustajaa kohti jää Finavian tappioksi. Finavia ei osallistu lentojen kustantamiseen, vaan siitä vastaa Traficom. Jo ennen pandemiaa Finavian maakuntakenttien kustannukset katettiin Helsinki-Vantaan lentoaseman tulovirralla osana lentoasemien kansallista verkostomallia. Lentoasemathan ovat rakentuneet verovaroin ja ovat osa kansallista liikenneinfraa, riippumatta rahoitetaanko niitä suoraan verovaroin. Helsinki-Vantaan kasvukin on ollut mahdollista vain valtion rahoituksen turvin.

Jolkkonen nostaa esille valtion 40 miljoonan euron satsauksen ostoliikenteeseen turhana ja kalliina. Tuen ei ole tarkoitus olla pysyvä, kuten esimerkiksi VR:n vuotuinen junien ostoliikenteen 40 miljoonan euron tuki tai bussiliikenteen joukkoliikennetuet. Sen tarkoituksena on olla silta takaisin markkinaehtoiseen liikenteeseen, joka on täysin mahdollista oikein operoituna.

Koronakriisi on takana ja maakuntien liikematkailu kasvaa nopeasti. Maakuntien lentokentillä on olennainen merkitys, jotta liike-elämän edustajat pääsevät tekemään vientiin tähtäävää kauppaa maailman metropoleihin. Suomen viennistä iso osa tulee maakunnista, eikä yritysten lentomatkustaminen ole loppumassa etäyhteyksien yleistymisen vuoksi. Myös kansainvälinen matkailu Suomeen elpyy ja kasvaa, mikä on myös toivottavaa alue- ja kansantaloudellisesti. Ilman pysyviä lentoyhteyksiä se ei kuitenkaan ole mahdollista.

Käytännössä lentoliikenteen loppuminen maakuntakentiltä tarkoittaisi negatiivista ilmastovaikutusta autoliikenteen kasvuna matkustuksen siirtyessä henkilöautoihin. Maakuntakentillä ollaan jo nyt varautumassa päästöttömyyteen. Meneillään on esimerkiksi Kokkola-Pietarsaari lentokentällä hankkeita, jotka toteutuessaan mahdollistavat lähivuosina siirtymiseen päästöttömän lentobensiinin käyttöön samalla, kun maakuntakenttien kesken sekä Ruotsin puolelle luodaan sähkölentokoneisiin perustuvaa lähiliikennettä 2020-luvun loppupuolelta alkaen.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, Liikenne 12-ohjelmassa, todetaan, että kaikkien lentoasemien merkitys kansainväliselle saavutettavuudelle tunnustetaan. Valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Valtio sitoutuu tarvittaessa turvaamaan lentoliikennettä erillispäätöksillä tukemalla tarvittaessa lentoreittejä alueellinen yhdenvertaisuus ja saavutettavuus sekä elinkeinoelämän tarpeet huomioiden. Tämä päätös on selvä ja tukee Suomen elinvoiman kasvua.

Vastoin Liikenne 12 -ohjelman kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta ja sen oikeaa tavoitetta nykymuotoisesta lentoasemaverkostosta Finavian virkamies esittää, että matkustuskysyntä ohjataan maakuntakentiltä suuremmille lentoasemille muilla liikennemuodoilla. Tämä heikentäisi saavutettavuutta ratkaisevasti tavalla, joka ei voi olla vaikuttamatta alueiden ja niiden elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Tämä esitys ei myöskään ota huomioon ratkaisujen vaikutusta tuleviin suuriin investointeihin eikä myöskään esimerkiksi sairaanhoidon tai turvallisuuden ja huoltovarmuuden tarpeisiin. Matkaketjuihin perustuva ehdotus on täysin vastoin valtakunnallisia aluekehityksen tavoitteita sekä liikennepoliittisia linjauksia.

Toteutuessaan epärealistinen ja täysin toimimaton matkaketjuajattelu johtaisi alueiden ja niiden elinkeinoelämän kilpailukykyyn heikkenemiseen ja kurjistumiseen valtion toimesta samaan aikaan, kun EU ja valtiot toteuttavat historiallisen suuria toimenpiteitä koronapandemian ja sodan vahinkojen korjaamiseksi. Tulevaisuudessa maakuntien yritysmaailma tarvitsee vakautta saavutettavuuteen, ei yksittäisten virkamiesten repiviä kannanottoja.

Maakuntalentojen puolesta maakuntajohtajat

Markus Hirvonen, Pohjois-Karjala

Pekka Hokkanen, Keski-Suomi

Pentti Malinen, Kainuu

Jyrki Kaiponen, Keski-Pohjanmaa

Mika Riipi, Lappi