FINAVIA

23.2.2026

FINAVIAN AINEISTOA

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Lausuntopyyntönne 9.2.2026:

VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Finavia Oyj:ltä valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

- Finavia pitää hyvänä, että suunnitelmassa on huomioitu Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys. Kannatamme kirjausta Helsinki-Vantaan hub-aseman kehittämisestä sekä markkinaehtoisen lentoliikenteen syntymisen edistämisestä. Lentoliikenteessä, myös Suomen sisäisessä, lähtökohtana tulee olla markkinaehtoisuus.

- Finavia kannattaa L12-suunnitelman mukaista valtakunnallisesti tärkeiden lentoasemien kriteerien määrittelyä ja kansallisesti tärkeiden lentoasemien määrittelyä laaditun kriteeristön perusteella.

    - Finavian lentoasemaverkosto on väestöpohjaan suhteutettuna EU-maiden laajin. Kansallisesti tärkeiden lentoasemien määrittely ja siihen perustuva lentoasemaverkoston rakenteen tarkastelu erityisesti vähäliikenteisten ja tappiollisimpien lentoasemien osalta mahdollistaisi Finavialle lentoasemien pitämisen kilpailukykyisinä kansainvälisessä kilpailussa, investoimisen asiakastarpeiden ja regulaation vaatimusten mukaisesti, suuremman omistaja-arvon tuottamisen valtio-omistajalle sekä keskeisten alueellisten lentoasemien elinvoiman kasvun.
    - Valtakunnallisesti tärkeiden lentoasemien määrittely yhdessä olennaisten sidosryhmien kanssa ja parhaaseen mahdolliseen tietoon ja dataan perustuen (L12-suunnitelman selvitykset lentoliikenteen liikennetaloudellisista vaikutuksista, keinoista, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille lentoasemille, sekä vaihtoehtoisista tavoista ylläpitää valtakunnallista lentoasemaverkostoa nykyisen Finavian ylläpitämän lentoasemaverkoston lisäksi) mahdollistaa pitkäjänteisen päätöksenteon ja kansallisesti tärkeiksi määriteltyjen lentoasemien kehittämisen nykyisen ostoliikenteeseen perustuvan lyhytjänteisen päätöksenteon sijaan.
    - Aikataulun osalta Finavia pitää tärkeänä, että kriteerien määrittely ja siihen liittyvät selvitystyöt tehdään mahdollisimman pitkälle jo ennen kevään 2027

hallitusneuvotteluja. Näin myös hallitusohjelman laatijoilla on käytössään mahdollisimman ajantasainen, datapohjainen tieto lentoasemaverkoston tilanteesta.

- Yhtiö kiinnittää huomioita siihen, että L12-suunnitelman perusteella kriteeristössä mahdollisesti tarkasteltavat seikat eivät ole painoarvoltaan keskenään tasavertaisia. Tärkeimpänä kriteerinä tulee pitää asiakastarvetta (matkustajamääriä) ja potentiaalia siirtyä markkinaehtoiseen lentoliikenteeseen lähitulevaisuudessa. Finavia pitää tärkeänä, että L12-suunnitelman mukaisesti tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä.
- Taloudellisessa tarkastelussa tulee ottaa huomioon aluetaloudellisten vaikutusten lisäksi vaikutus Finavian talouteen ja huomioida liikennejärjestelmä ja valtion talous kokonaisuutena – esimerkiksi tällä hetkellä monille paikkakunnille tuetaan samanaikaisesti sekä juna- että lentoliikennettä, joiden molempien kustannukset ovat nousussa.
- Finavia pitää erityisesti kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta epätarkoituksenmukaisena kriteerinä. Suomi on harvaan asuttu maa, jossa on pitkät välimatkat, mikä tekee kolmen tunnin tavoitteesta monen alueen osalta epärealistisen. Liian tiukaksi rajattu saavutettavuustavoite saattaa jopa estää liikennejärjestelmän kehittämistä tulevaisuudessa. Mikäli kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta hieman väljennettäisiin, se voisi vauhdittaa liikenteen palvelujen kehittymistä, sillä jo jokainen puolen tunnin lisäys saavutettavuustavoitteeseen avaisi merkittävästi uusia eri liikennemuotoja yhdistäviä mahdollisuuksia sujuvien ja toimivien matkaketjujen kehittämiselle. Alueiden saavutettavuus voisi tämän johdosta matka-ajan pienestä lisääntymisestä huolimatta parantua monipuolistuvien yhteyksien myötä. Lisäksi yhtiö huomioi, että saavutettavuustavoitteen ei lähtökohtaisesti tarvitse suuntautua Helsinkiin, vaan se voisi suuntautua myös keskeisiksi määritellyille alueellisille lentoasemille, vahvistaen näiden keskusten elinvoimaa.

- Finavia kannattaa L12-suunnitelman kirjauksia selvityksistä lentoliikenteen liikennetaloudellisista vaikutuksista sekä keinoista, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille, sekä matkaketjujen kehittämistä lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.

  - Matkaketjujen nykyistä parempi hyödyntäminen parantaisi suuremman joukon suomalaisia saavutettavuutta kestävästi.
  - Lentoliikenteen keskittäminen keskeisille lentoasemille parantaisi niiden elinvoimaa ja voisi tuoda niille lisää lentoyhteyksiä ja -vuoroja, mikä hyödyttäisi laajasti koko aluetta.

  - Alueellisesta saavutettavuudesta huolehtiminen matkaketjuilla suuremmilta lentoasemilta olisi sekä julkisen talouden että ympäristön näkökulmasta kestävä ratkaisu.

- Suunnitelmassa linjataan, että valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. Finavia korostaa, että mikäli lentojen ostoliikennettä Finavian lentoasemille jatketaan, tulee myös kyseisten lentoasemien toimintaan osoittaa valtionavustusta.

Vaikutukset julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon

- Valtion määräraha lentoliikenteen ostoihin on 19,5 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja arviolta 20,6 miljoonaa euroa vuonna 2027. Liikenne 12 -suunnitelman toimilla, eli määrittelemällä valtakunnallisesti tärkeät lentoasemat ja päättämällä tarvittavista muutoksista lentoasemaverkostoon, siirtymällä mahdollisimman pitkälti markkinaehtoiseen lentoliikenteeseen, ja edistämällä matkaketjuja, määräraha voidaan lopettaa tai sitä voidaan pienentää merkittävästi nykyisen ostoliikennekauden jälkeen (3/2028 alkaen).
- Vähäliikenteisimmät, tappiolliset lentoasemat, joille ei ole muuta reittiliikennettä kuin valtion ostoliikenne, aiheuttavat Finavialle noin 20 miljoonan euron vuosittaisen tappion. Tappio heijastuu julkiseen talouteen suoraan yhtiön heikentyneenä osingonmaksukykynä. Edellä mainituilla L12-suunnitelman toimilla sekä erikseen päätettävillä lentoasemaverkoston muutoksilla tappiota voidaan vähentää merkittävästi, mikä parantaa myös Finavian osingonmaksukykyä, kansallisesti tärkeiksi määriteltyjen lentoasemien kilpailukykyä ja täten Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja matkailun ja liikematkustuksen kasvua.

Lisätietoja: Finavian lentoasemien matkustajamäärien kehitys 2000-luvulla

Matkustajamäärien kehitys lentoasemittain

	2000	2019	2020	2021	2024	2025
Helsinki-Vantaa	10 009 954	21 861 082	5 053 206	4 261 535	16 308 816	16 980 287
Rovaniemi	344 133	661 124	268 122	254 890	948 151	1 120 022
Oulu	732 848	1 057 355	312 892	300 390	579 862	545 034
Kittilä	170 082	363 161	206 251	182 487	412 304	445 766
Turku	368 022	452 927	112 585	51 086	255 014	278 503
Ivalo	132 590	239 753	114 922	110 520	249 319	249 056
Vaasa	326 374	303 911	59 712	19 231	177 592	169 431
Kuopio	288 077	243 529	57 599	36 407	132 264	144 119
Tampere-Pirkkala	256 378	222 390	35 950	8 391	161 747	140 664
Kuusamo	96 723	113 993	70 943	74 209	126 313	129 373
Kajaani	125 606	87 307	17 379	17 600	39 761	43 116
Maarianhamina	98 105	51 597	23 962	18 247	39 569	42 062
Joensuu	185 943	126 613	21 954	9 090	39 956	41 302
Kemi-Tornio	124 643	63 579	13 661	16 738	32 844	34 624
Kokkola-Pietarsaari	128 088	56 113	9 168	6 357	30 779	32 131
Jyväskylä	235 229	66 572	10 590	4 592	25 765	28 321
Pori	68 955	14 415	5 314	4 702	12 482	12 856
Savonlinna	39 868	10 495	1 202	560	7 113	6 792
YHTEENSÄ	**13 742 963**	**25 995 916**	**6 395 412**	**5 377 032**	**19 579 651**	**20 443 459**