

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Viite: Liikennejaosto torstai 16.10.2025 klo 11.00 / HE 99/2025 vp / Asiantuntijapyyntö

Lentoliikenteen tilannekuvakuva ja näkymät, ml. linjaukset lentoliikenteen ostoista sekä uusimmat tilastotiedot lentoliikenteen kehityksestä (erityisesti kotimaan reitit)

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta asiantuntijan kuulemista ja kirjallista asiantuntijalausuntoalausuntoa teemasta: Lentoliikenteen tilannekuvakuva ja näkymät, ml. linjaukset lentoliikenteen ostoista sekä uusimmat tilastotiedot lentoliikenteen kehityksestä (erityisesti kotimaan reitit).

Lisäksi pyydetään erikseen kirjallista lausuntoa teemasta: TAE 2026 tilannekuva käpy-avustuksista, yksityistieavustuksista sekä avustuksista Finavia-verkoston ulkopuolisille lentopaikoille.

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa kunnioittaen seuraavaa:

Lentoliikenteen tilannekuvakuva ja näkymät, ml. linjaukset lentoliikenteen ostoista. Uusimmat tilastotiedot lentoliikenteen kehityksestä (erityisesti kotimaan reitit)

Ennen koronaa ostolentoliikennettä hankittiin valtion toimesta vain Savonlinnaan yhteistyössä Savonlinnan kaupungin kanssa. Valtion osuus hankinnasta on ollut korkeintaan 50 % kustannuksista, kuitenkin korkeintaan 1 miljoonan euron (sisältäen alv. 10 %.) vuositasolla. Kilpailuttaminen Savonlinnaan on ollut pitkäjänteistä ja rahoitus on ollut valtion budjetin kehyksissä. Savonlinnan nykyinen ostolentoliikennesopimus on voimassa 31.12.2025 saakka ja uutta 15.12.2028 saakka kestävää sopimusta viimeistellään voittaneen operaattorin kanssa.

Koronan myötä lentoliikenteen hankinta laajeni viidelle uudelle alueelle, joilta markkinaehtoiset lennot päättyivät. Vuodesta 2021 valtio on ostanut lentoliikennettä Jyväskylään, Joensuuhun, Kajaaniin, Kemiin ja Kokkolaan. Tavoitteena näille yhteyksille on ollut alusta asti sekä valtiolla että alueilla, että yhteydet toimisivat markkinaehtoisesti. Tämänkin tavoitteen takia hankintakaudet ovat olleet liikenteen hankintaan nähden lyhyitä.

Syksyllä 2023 päätettiin rahoittaa näiden viiden yhteyden lisäksi vuoden 2025 ajaksi myös Porin ja Helsingin välistä lentoliikennettä. Porin liikenteen kilpailutus on valmistumassa lokakuussa 2024 ja liikenne alkoi vuoden 2025 alusta. Valtion osuus vuoden 2025 ostolentoliikenteen rahoituksesta Porin lentoihin on 50%, mikä tarkoittaa valtion osalta noin 1,6 M€ määrärahanpanosta. Vuoden 2026 alusta valtion osuus nousee 100% nykyisen sopimuskauden ajaksi.

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

Jyväskylän, Joensuun, Kajaanin, Kemin ja Kokkolan sekä Porin lentoliikenteen ostosopimus on tällä hetkellä voimassa 27.2.2028 saakka. Tämä kattavampi sopimuskausi on selkeyttänyt tilanteen pidemmäksi aikaa ja tehnyt lennoista myös operaattorien näkökulmasta houkuttelevampia.

Näiden viiden edellä mainitun maakuntakentän osalta matkustajamäärät nousivat edellisellä tarkastelukaudella, mutta sittemmin kasvu on taittunut. Lentojen tämän vuoden täyttöasteet eivät ole kehittyneet myönteisemmiksi viimevuotiseen tasoon verrattuna, vaan ovat jopa aavistuksen matalampia. Tällä hetkellä lentojen kuukausitasoinen keskimääräinen täyttöaste vaihtelee 30-56% välillä kaupungista riippuen. Traficomin arvio on, että markkinaehtoiseen kannattavuuteen pääseminen vuoteen 2028 mennessä on haastavaa.

Mikäli lentoliikenne ei vuoteen 2028 mennessä näiden yhteyksien osalta palaudu markkinaehtoiseksi ja yhteyksiä halutaan jatkaa ostolentoliikenteenä, on tätä varten järjestettävä uusi kilpailutus alkuvuonna 2027.

Budjetti kehityksessä olevan Savonlinnan reittiä lukuun ottamatta muiden ostoliikennereittien ostoliikennekaudet ovat olleet varsin lyhyitä. Epävarmuus tilanteesta on vaikeuttanut esimerkiksi tilauslentojen saamista kaupungeista muualle kuin Helsinkiin ja tätä kautta alueen matkailun kehittämistä. Tilauslentojen saaminen edellyttää kaupungeilta aktiivisuutta ja on pitkäjänteistä toimintaa.

Nykyisen tilastokehityksen valossa näyttää siltä, että mikään tällä hetkellä ostolentoliikenteenä toimivista reiteistä ei ole potentiaalinen toimimaan markkinaehtoisesti lähivuosina. Potentiaalisimmat reitit ovat Kajaanin ja Joensuun yhteydet, joissa myös matka-ajat muilla vaihtoehdoilla ovat pisimmät Helsinkiin.

Matkustajamäärät ja täyttöastekehitys

Lentomatkustajien määrä Suomessa kasvoi vuonna 2024 seitsemän prosenttia vuoteen 2023 verrattuna. Vuoden 2025 tammi-syyskuussa kasvu jatkui neljän prosentin vauhdilla.

Helsinki-Vantaan lentoasema vastaa edelleen suurimmasta osasta Suomen lentoliikennettä (80%). Sen matkustajamäärät kasvoivat tasaisesti sekä vuonna 2024 että vuoden 2025 alkupuolella.

Lapin lentoasemilla, erityisesti Rovaniemellä, kasvu oli koko maan voimakkainta. Myös Kittilässä ja Ivalossa matkustajamäärät nousivat selvästi, kun taas Kuusamossa kasvu pysyi vähäisenä.

Länsirannikon lentoasemilla kehitys oli kaksijakoista: Turun ja Vaasan kasvu vuonna 2024 kääntyi lievään laskuun vuoden 2025 alkupuolella. Kokkola-Pietarsaari ja Jyväskylä jatkoivat vakaassa kasvussa.

Oulussa ja Tampereella matkustajamäärät vähenivät vuoden 2025 aikana, mikä heikensi osaltaan suurten alueiden lentoyhteyksiä. Sen sijaan Kemi-Tornion ja Savonlinnan lentoasemilla nähtiin piristymistä.

Kokonaisuutena lentoliikenne kasvaa edelleen. Helsinki-Vantaan ja Lapin lentoasemien vahva kehitys pitää kokonaisluvut positiivisina, vaikka useilla maakuntakentillä kehitys on tasaantunut tai kääntynyt laskuun.

Taulukko. Matkustajamäärien kehitys lentoasemittain (Finavia). Vertailussa vuodet 2023 vs. 2024 sekä vertailussa tammi-syyskuu 2024 vs. tammi-syyskuu 2025.

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

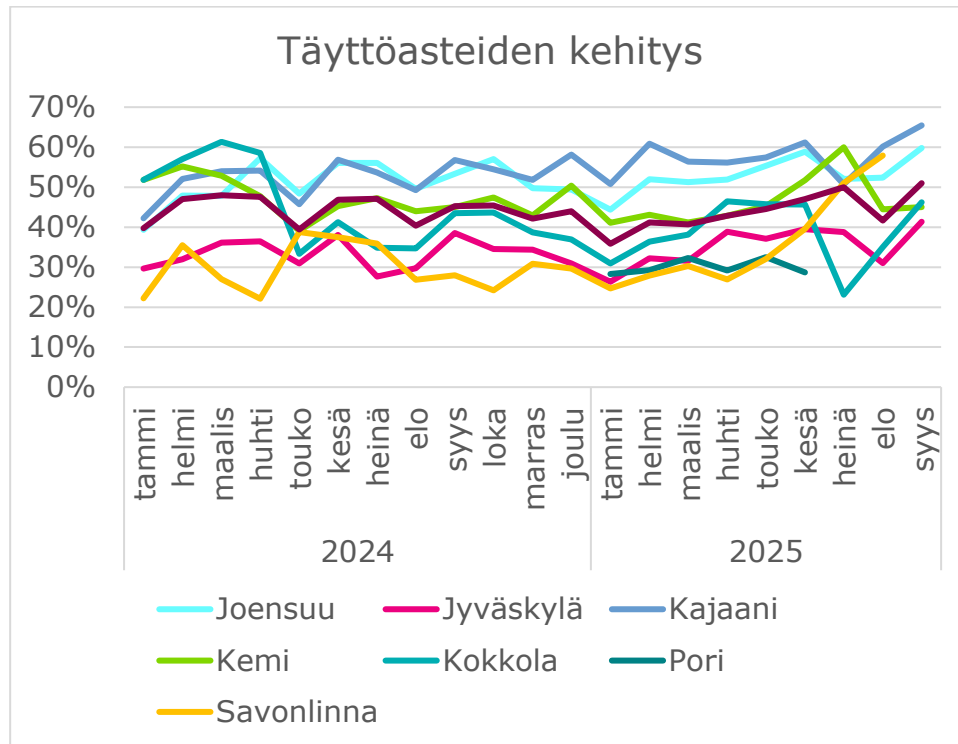
15.10.2025

Lentoasema	2023	2024	Muutos 2023 vs. 2024	1-9/2024	1-9/2025	Muutos 2024 vs. 2025
Helsinki	15 312 923	16 308 816	7 %	12 246 602	12 767 883	4 %
Rovaniemi	735 078	948 151	29 %	526 557	644 215	22 %
Oulu	554 096	579 862	5 %	425 575	394 392	-7 %
Kittilä	374 626	412 304	10 %	262 794	285 275	9 %
Turku	233 043	255 014	9 %	195 191	190 127	-3 %
Ivalo	220 718	249 319	13 %	150 931	154 541	2 %
Vaasa	153 781	177 592	15 %	130 078	126 230	-3 %
Tampere	213 699	161 747	-24 %	124 274	103 913	-16 %
Kuopio	146 847	132 264	-10 %	95 468	104 470	9 %
Kuusamo	120 551	126 313	5 %	80 963	81 461	1 %
Joensuu	38 714	39 956	3 %	28 693	30 225	5 %
Kajaani	40 520	39 761	-2 %	29 158	31 156	7 %
Maarianhamina	37 518	39 569	5 %	30 360	31 870	5 %
Kemi-Tornio	37 351	32 844	-12 %	22 029	23 717	8 %
Kokkola-Pietarsaari	29 272	30 779	5 %	20 709	21 632	4 %
Jyväskylä	23 492	25 765	10 %	18 036	19 816	10 %
Pori	12 077	12 482	3 %	7 811	8 054	3 %
Savonlinna	2 977	7 113	139 %	5 128	4 886	-5 %
YHTEENSÄ	18 287 283	19 579 651	7 %	14 400 562	15 023 863	4 %

Vuoden 2025 lennot alkoivat täyttöasteiltaan heikompina kuin 2024. Tammi-maaliskuussa täyttöaste jäi 36–41 %:iin, kun vuotta aiemmin oltiin 45–48 % tasolla. Keväällä (huhti-touko) kehitys kuitenkin parani. Täyttöasteet nousivat 43–45 %:iin, kun 2024 vastaava jakso oli 48 %. Kesällä 2025 nähtiin lievä vahvistuminen: kesä-heinäkuun keskiarvo nousi 49 %:iin, ja syyskuussa saavutettiin vuoden paras lukema 51 %, mikä on yhtä hyvä kuin 2024 syyskuussa.

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025



Kuva. Täyttöasteiden kehitys maakuntalennoilla 1/2024-9/2025.

Valtion keskimääräinen tuki tammi-syyskuussa 2025 lentoa kohden on ollut 3919 euroa, mikä on matkustajaa kohden laskettuna 116 euroa.

	Hinta 1-8/2025	Lentoa kohden laskettu tuki 1-8/2024	Lentoa kohden laskettu tuki 1-8/2025	Matkustajaa kohden las- kettu tuki 1- 8/2024	Matkustajaa kohden las- kettu tuki 1- 8/2025
Joensuu	1 903 188	2 841	2719	83	75
Jyväskylä	2 408 148	3 381	3584	150	155
Kajaani	1 675 956	3 729	2513	102	64
Kemi	2 576 451	3 378	3952	134	128
Kokkola	2 826 757	3 515	4225	169	156
Savonlinna	735 298	1 954	1956	209	189
Pori	1042447		1952		223
Kaikki tuetut	13 168 246	3 232	3919	124	116

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

TAE 2026 tilannekuva käpy-avustuksista

Kunnilla on merkittävä rooli kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisessä. Valtiolla on erityisesti valtionavustusten kautta tärkeä rooli tukea ja vauhdittaa kuntien edistämistyötä laajojen yhteiskunnallisten hyötyjen tuottamisessa. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisasiavustuksilla vaikutetaan positiivisesti muun muassa liikennejärjestelmän toimivuuteen ja turvallisuuteen, elinympäristön viihtyisyyteen, sosiaaliiseen tasa-arvoon sekä myös yksilöiden terveyteen ja kansanterveyteen.

Valtionavustuksia on myönnetty vuosittain lähinnä kuntien infrahankkeisiin (Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma) sekä vuosina 2020-2024 kuntien kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisasiohjelmien laatimiseen.

- Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksia on tähän mennessä myönnetty yhteensä 292 hankkeelle 96 kuntaan ympäri Suomen. Vuonna 2025 avustusta myönnettiin 13 hankkeelle yhteensä noin 3 miljoonaa euroa. Hankkeissa kehitetään ja parannetaan kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita, kuten väyliä ja pyöräpysäköintiä katuverkolla tai muissa kunnan maalla sijaitsevilla kohteissa. Alkuvuonna 2025 julkaistun [Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma-avustusten vai-
kutusten arvioinnin](#) perusteella avustuksella on ollut merkittävä vaikutus rakennetun infrastruktuurin määrään ja laatuun. Erityisesti pienemmissä kunnissa avustuksella on mahdollistettu ylipäättään olosuhteiden kehittäminen. Laadukas infrastruktuuri tekee kävelystä ja pyöräilystä turvallisempaa ja houkuttelevampaa, mikä mahdollistaa myös ihmisten kulkutapoihin vaikuttamisen.

- Valtionavustusta paikallisten kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisasiohjelmien laatimiseen on myönnetty viidellä hakukierroksella yhteensä 75 hankkeelle. Vuonna 2024 avustusta myönnettiin 13 hankkeelle yhteensä noin 284 000 euroa. Vuoden 2025 haku on parhaillaan avoinna. Traficomien vuonna 2023 teettämässä [vaikuttavuusselvityksessä](#) edistämisasiohjelma-avustus on arvioitu tehokkaaksi keinoksi kuntien pitkäjänteisen ja tavoitteellisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyön tukemisessa. Avustuksella on ollut keskeinen merkitys edistämisasiohjelmien maantieteelliselle kattavuudelle (ks. [avustetut hankkeet karttapalvelussa](#)) ja yhdessä kävelyn ja pyöräilyn investointiavustuksen kanssa kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkkosuunnitelmien laatimiselle.

Kuntien lisäksi kävelyn ja pyöräilyn määrärahoista on vuosina 2020-2025 rahoitettu Pyörämatkailukeskusta, mutta rahoituksen päättyessä kansallinen pyörämatkailun edistämis- ja koordinoititoiminta lakkaa loppuvuonna 2025. Pyörämatkailukeskuksen taustalla olevat järjestöt (Pyöräliitto ry ja Pyöräilykuntien verkosto ry) pyrkivät kuitenkin ylläpitämään pyörämatkailureitit ja -palvelut kokoavaa [Bi-
keland.fi](#) -sivustoa sekä pyöräily-ystävällisten yritysten Welcome Cyclist -tunnusta (osin maksullisena palveluna).

Kävelyn ja pyöräilyn määrärahataso on vuosina 2018-2025 vaihdellut 1,8 miljonnasta eurosta 32,9 miljoonaan euroon. Yksin kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa kuntien hakemat valtionavustukset ovat jokaisella hakukierroksella olleet 2-5-kertaiset myönnettyyn euromäärään verrattuna. Kunnille jo mahdollisuus hakea

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

valtionavustusta kasvattaa kävelyn ja pyöräliikenteen merkitystä liikennejärjestelmätöössä ja on saanut kuntia osoittamaan rahoitusta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen.

Hallituksen esityksessä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026 esitetään kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määrärahaksi 3 miljoonaa euroa. Määrärahassa on huomioitu hallitusohjelman mukainen säästö sekä Traficomien ehdotus vuosien 2026–2027 määrärahojen yhdistämisestä ja myöntämisestä kokonaisuudessaan vuonna 2026. Vuosittaisen määrärahan ollessa erittäin pieni valtionavustusten myöntämisellä vain joka toinen vuosi tehostetaan sekä avustuksen myöntäjän että hakijoiden resurssien käyttöä ja parannetaan valtionavustustoiminnan vaikuttavuutta.

Nykyinen määrärahataso tarkoittaa kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden pisteistä ja hidasta kehittämistä. Määräraha ei mahdollista suurimpien ja vaikutuksiltaan merkittävämpien hankkeiden avustamista ja aidosti vaikuttavien verkollisten kokonaisuuksien kehittäminen kunnissa tulee etenemään erittäin hitaasti.

Infrahankkeiden lisäksi alhainen määrärahataso vaikuttaa merkittävästi mahdollisuuksiin tukea kuntia myös kävelyn ja pyöräliikenteen kokonaisvaltaisessa edistämisessä. Määrärahatason voi arvioida suoraan vaikuttavan niiden kuntien määrään, joissa on ajantasainen edistämishjelma. Vaikutus kohdentuu luultavimmin eniten pieniin ja keskisuuriin kuntiin, joissa ei ole resursseja laatia edistämishjelmia omarahoitteisesti. Valtionavustusten vähyys tulee todennäköisesti näkymään myös edistämishjelmien sisällöissä ja laadussa, kun omarahoitteisesti laadittavissa ohjelmissa ei tarvitse noudattaa valtionavustuksen kriteerejä edistämistyön kokonaisvaltaisesta ja poikkihallinnollisesta tarkastelusta tai vuorovaikutteisesta prosessista.

Tämä kehityssuunta ei palvele parhaalla mahdollisella tavalla muun muassa hallitusohjelmassa mainittuja tavoitteita lisätä fyysistä aktiivisuutta jokaisessa ikäryhmässä ja parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta ja turvallisuutta.

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

TAE 2026 tilannekuva yksityistieavustuksista

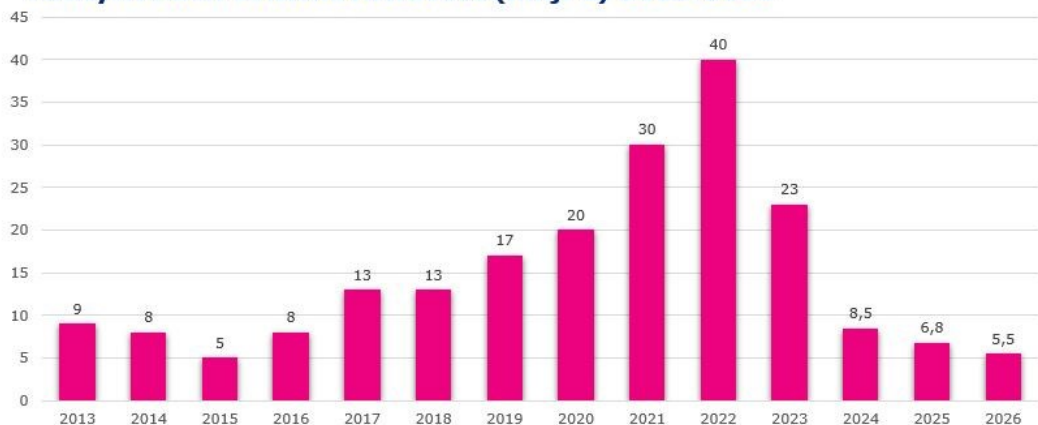
Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla on ollut 1.1.2020 alkaen kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtia yksityistieihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastata yksityistieavustusten kohdentamisesta valtion talousarvion puitteissa.

Yksityisteiden valtionavustustoimintaa säätelee yksityistielaki ja valtioneuvoston asetus yksityisteistä. Tie kunta voi hakea avustusta yksityistien parantamiseen tai erityiskohteen kuten lossin tai talvitien ylläpitoon ja kunnostamiseen. Avustukset ovat harkinnanvaraisia ja myöntämisestä päättää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Valtioneuvosto antoi v. 2022 joulukuussa asetuksen yksityistieasetuksen väliaikaisesta muuttamisesta vuosille 2023 - 2025. Asetusmuutoksen tavoitteena oli kannustaa tiekuntia parantamaan yksityisteitä, ja asetusmuutos sisältää korotuksia parantamiskohteiden valtionavustuksen enimmäismääriin. Tavanomaisissa tien parantamiskohteissa avustus nousi 50 %:sta 70 %:iin ja merkittävässä siltakohteissa 75 %:sta 85 %:iin. Vuoden 2026 alusta lähtien määräaikaisen asetuksen voima-
saolon päättyy ja palataan pysyvän asetuksen mukaisiin avustusprosentteihin.

Viime vuosina, aina vuoteen 2024 saakka avustusmäärärahaa on ollut hyvin käytettävissä. Vuosina 2022 ja 2023 valtionavustus sisälsi 10 miljoonan erillisrahoituksen huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi. Nykyisellä hallituskaudella määräraha on pienentynyt hallitusohjelman mukaisesti. Vuonna 2024 yksityisteiden määräraha oli 8,5 miljoonaa euroa ja edelleen tänä vuonna 6,8 miljoonaa euroa. Vuoden 2026 talousarvioesityksessä yksityistieavustuksiin on kohdennettu 5,5 miljoonaa euroa. Yksityisteiden avustuksella katetaan myös yksityistielossien (20 kpl) vuotuiset käyttö- ja kunnossapitokustannusten avustukset. Vuonna 2025 näitä avustuksia maksettiin 3,5 miljoonaa euroa.

Yksityisteiden valtionavustukset (milj. €) 2013-2026



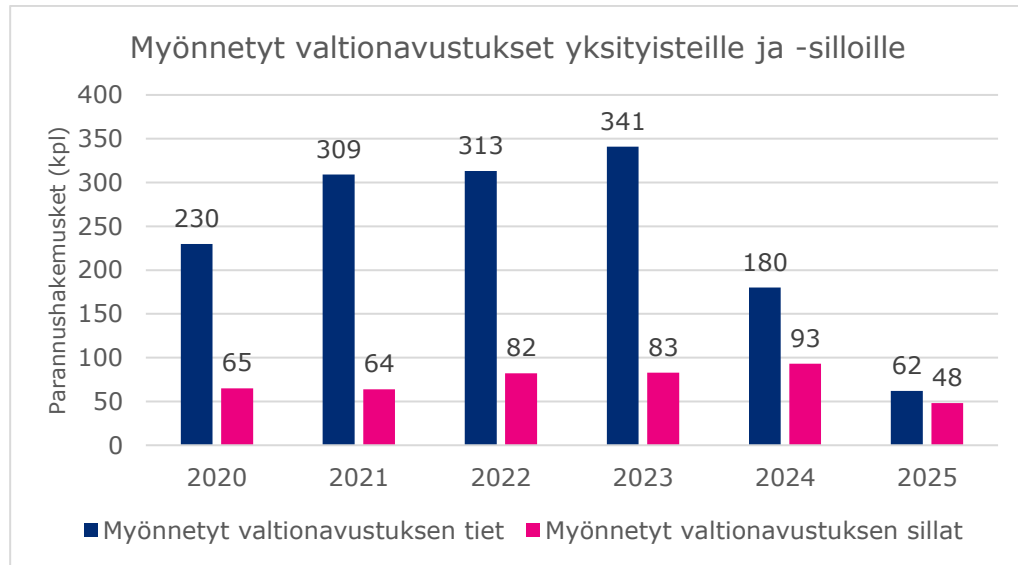
Vuoden 2022 ja 2023 summat sisältävät 10 milj. €/v. erillisrahoituksen huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi.

Avustuksella katetaan myös yksityistielossien vuotuiset käyttö- ja kunnossapitokustannusten avustukset. 2025 avustuksia maksettiin 3,5 milj. €.

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

Vuosina 2020-2023 yksityisteiden valtionavustusta myönnettiin keskimäärin 300-400 parannushankkeelle vuodessa, joista siltahankkeita oli noin 80. Vuonna 2024 avustettiin 273 hanketta, joista siltahankkeita oli 93. Kuluvana vuonna avustuksen turvin on voitu tukea 110 parannushanketta, joista siltahankkeita oli 48. Näiden lisäksi avustettiin vuosittain erityiskohteiden (lossit) käyttö- ja kunnossapitoa n. 3,5 miljoonalla eurolla.



Määrärahan vähetessä avustettavia hankkeita on jouduttu priorisoimaan ja karsimaan, jotta on voitu varmistaa mm. liikennöinnin kannalta kriittisten siltakohteiden eteneminen. Vuonna 2024 kielteisiä päätöksiä tehtiin 257 ja kuluvana vuonna tähän mennessä jo 338 kappaletta.

Virasto katsoo, että yksityisteiden parantamishankkeiden tukeminen on entistä haasteellisempaa talousarvioesityksen mukaisella määrärahasolla. Tällä hetkellä haettavien avustusten määrä ylittää selvästi käytettävissä olevan määrärahan ja kielteisiä päätöksiä joudutaan tekemään enemmän kuin myönteisiä. Vuodelle 2026 esitetyn määrärahan puitteissa on mahdollista avustaa lähinnä yksittäisiä kiireellisiä siltakohteita. Suurin osa avustusta hakevista hankkeista jää ilman rahoitusta.

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

TAE 2026 tilannekuva avustuksista Finavia-verkoston ulkopuolisille lentopaikoille

Lentopaikkojen avustusta voidaan myöntää lentoaseman- tai lentopaikan taloudelliseen toimintaan (toimintatuki), investointeihin, sekä ei-taloudelliseen toimintaan. Toimintatuen määrä ei saa ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämätöntä määrää kyseisen ajanjakson aikana.

Investointien osalta tukikelpoisia kustannuksia ovat lentoaseman infrastruktuuriin tehtyihin investointeihin liittyvät kustannukset, mukaan lukien suunnittelukustannukset. Investointituen määrä ei voi ylittää 75 prosenttia hankkeen tukikelpoisista kokonaiskustannuksista, jolloin loppuosa kustannuksista tulee kattaa muulla kuin julkisella tuella (huom. De minimis -tuki investointeihin voi olla 100 %). Avustusta ei ole mahdollista myöntää takautuvasti, eli ennen hakemuksen jättämistä syntyneisiin kustannuksiin.

Ei-taloudellisella toiminnalla tarkoitetaan toimintaa, joka tavallisesti kuuluu julkista valtaa käyttävän tahon vastuulle. Tällaisia toimintoja ovat poliisi, tulli ja palontorjunta, sekä investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin.

Vuonna 2022 Traficom myönsi valtionavustusta Enontekiön lentoasema Oy:lle yhteensä 631 802€.

Vuonna 2023 Traficom myönsi valtionavustusta:

Enontekiön Lentoasema Oy:lle 759 700 €

Lappeenrannan Lentoasema Oy:lle 250 000 €

Seinäjoen Lentoasema Oy:lle 97 500 €

Mikkelin kaupungille (Mikkelin lentoasema) 60 998 €

Vuonna 2024 Traficom myönsi valtionavustusta:

Redstone AERO Oy:lle (Helsinki-East Aerodrome/Pyhtään lentopaikka) 375 000 €

Enontekiön Lentoasema Oy:lle 75 000 €

Lappeenrannan Lentoasema Oy:lle 86 250 €

Seinäjoen Lentoasema Oy:lle 205 000 €

Mikkelin kaupungille (Mikkelin lentoasema) 105 000 €

Vuonna 2025 Traficom on myöntänyt valtionavustusta:

Enontekiön Lentoasema Oy:lle 395 000 €

Lappeenrannan Lentoasema Oy:lle 225 000 €

Redstone AERO Oy:lle (Helsinki-East Aerodrome/Pyhtään lentopaikka) 142 500 €

Seinäjoen Lentoasema Oy:lle 50 000 €

Mikkelin kaupungille (Mikkelin lentoasema) 37 500 €

Nummelan Lentokenttäyhdistys ry:lle 58 600 €

Hyvinkään Ilmailukerho ry:lle (Hyvinkään lentopaikka) 41 250 €

Vuoden 2025 valtionavustushaun lisäksi Traficom on myöntänyt talousarvion momentin kirjauksien mukaisesti alla oleville saajille osoitetut erät seuraavasti:

Enontekiön Lentoasema Oy 240 000 €

Haapaveden kaupunki (Haapaveden Kytökylän lentokenttä) 200 000 €

Rengonharju-säätiö sr (Seinäjoen lentoasema) 100 000 €

Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

15.10.2025

Pääosin hakukierrosten kriteerit ovat pysyneet joka vuosi samoina. Säännöllisen liikenteen vaatimuksesta on kuitenkin luovuttu, koska matkustajaliikennettä on hyvin harvalla Finavian ulkopuolisella lentopaikalla. Tukikierroksilla on huomioitu myös matkustajaliikenteen mahdollistavat investoinnit ja kustannukset. On myös tuettu muuta ilmailun liiketoimintaa palvelevia ja mahdollistavia investointeja.

Hakukierroksilla ei ole tuettu sähkölentämiseen liittyviä kustannuksia. Sähkölentämisen tukemiseen tarvittaisiin konkreettisempaa kehitystä, hankkeita ja kysyntää. Hakukriteereiden mukaisesti ei ole myönnetty avustusta alueellisen lentoasematoiminnan suunnitteluun tai aloittamiseen, vaan jo käynnissä olevan toiminnan kehittämiseen.

Jotta avustusta voidaan myöntää lentopaikalle pitää täytyä seuraavat kriteerit: avustettavan toiminnan on täytettävä ei-taloudellisen toiminnan kriteerit (tulkintaa on rajattu vuoden 2023 jälkeen), hakijan on täytettävä ryhmäpoikkeusasetuksen vaatimukset ja De minimis -tuen osalta huomioitava max. 300 000 € kertymä kolmen vuoden osalta.

Vuoden 2025 kierroksella kahden lentoaseman osalta ei voitu myöntää avustusta ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla, koska lentoasemat eivät täyttäneet asetuksen vaatimuksia yhtiön taloudellisesta tilanteesta. Näissä tapauksissa avustus voitiin kuitenkin myöntää De minimis -tukena.

Suurimmaksi osaksi lentopaikat ovat raportoineet myönnetyt avustukset käytetyksi. Muutamia käyttämättömiä avustuksia on palautettu Traficomille.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Emil Asp
Ylijohtaja

Elo Ruutu
Erityisasiantuntija