



# Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke

Koosteraportti 2017

**Rauno Kurtti**  
projektipäällikkö

**Jukka Himanen**  
lentoliikenneasiantuntija

**Tommi Mäkelä**  
liikenneasiantuntija

**Kirsi Salla**  
projektikoordinaattori

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020





# Alkusanat

Lentoliikenne toimii aluetalouden moottorina: lentoliikenteen vaikutukset koko Suomen kansantalouteen ovat 8 mrd. euroa vuodessa, jonka lisäksi lentoliikenteellä on merkittävät katalyyttiset vaikutukset eri elinkeinoalojen kautta. Katalyyttisten ominaisuuksiensa lisäksi lentoliikenne on edullinen ja tehokas tapa järjestää saavutettavuus kaikkialle Suomeen. Lentoliikenne on kansantalouden ja yhteiskuntaelämän näkökulmasta erittäin kustannustehokas ratkaisu, joka pitää maamme kiinni kansainvälisessä kehityksessä.

Suomen kansantalouden etu on kehittää maakuntien vientiedellytyksiä ja yritysten kilpailukykyä edullisella ja tehokkaalla liikennemuodolla. Nykyisen lentoasemaverkoston toiminnan jatkuvuudesta tulisi saada varmuus pitkällä aikajänteellä, jotta alueen elinkeinoja ja lentoyhteyksiä voidaan kehittää suunnitelmallisesti. Tarvitaan hinnaltaan kilpailukykyisiä kotimaan yhteyksiä, jotka kytkeytyvät hyvin Helsinki-Vantaan kansainvälisiin yhteyksiin. Tarvitaan suoria kansainvälisiä yhteyksiä Euroopan liikenteen solmukohtiin sekä yhteyksiä niistä kohteista joista on voimakasta incoming-matkailukysyntää.

Kohtuuhintaiset lennot eri maakuntien välillä voidaan turvata luomalla riittävästi kysyntää sekä aktivoimalla lentoyhtiöiden välistä kilpailua. Maakuntakenttien lentoliikennemaksut on säilytettävä kilpailukykyisellä tasolla ja uusien reittien syntymistä on edelleen edistettävä kilpailukykyisillä tarjouksilla. Yhteiskunta voi myös halutessaan täydentää ostoliikenteellä markkinaehtoisten toimijoiden tarjoamia palveluita.



# Lukijalle

Tämä raportti on tiivistelmä hankkeen aikana tuotetusta aineistosta ja päätelmistä. Laajasta materiaalityöstä olemme projektiryhmässä pyrkineet valitsemaan mukaan niitä keskeisimpiä asia kokonaisuuksia, joita hankesuunnitelmassa on mainittu.

Projektin aikana syksyllä 2016 projektiryhmä vaihtui ja aineiston tuottamiseen ja kokoamiseen ovat nykyisen projektiryhmän lisäksi osallistuneet aiempi projektiryhmä ja sen projektipäällikkö Hanne Junnilainen ja analyytikko Katja Kaartinen. Osa sisällöstä ja materiaalista on tuotettu hankkeen ostamina konsulttipalveluina. Hankeyhteistyötä on tehty myös muiden alueella käynnissä olevien hankkeiden kanssa.



# Sisällysluettelo

1. [Hankkeen lähtökohdat ja tavoitteet](#)
2. [Lentoliikenne liikennemuotona ja osana liikennejärjestelmää](#)
3. [Lentoliikenteen pohjoismainen vertailu](#)
4. [Lentoasemien taloudellisten vaikutusten arviointi alueille](#)
5. [Lentoliikenteen kehittämisen lainsäädäntö ja rahoitusmahdollisuudet](#)
6. [Alueellisten lentoasemakohtaisten kehittämissuunnitelmien lähtökohdat](#)
7. [Lentoasemien ja alueiden profiili ja kehitys](#)
8. [Lentoliikenne osana matkaketjuja ja liikennemuotojen kilpailua](#)
9. [Kehittämisen tarpeet, tavoitteet ja toimenpiteet lentoasemittain](#)
10. [Maakunnittaiset koosteet lentoliikenteen kehittämisestä](#)
11. [Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämisen riskit ja mahdollisuudet](#)
12. [Keskeiset viestit](#)
13. [Hankkeen tuloksia](#)





# 1. Hankkeen lähtökohdat ja tavoitteet

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma





# Hankkeen lähtökohdat

Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke on seitsemän maakunnan yhteishanke, joka on tähdännyt ymmärryksen lisäämiseen lentoliikenteestä sekä paremman kansainvälisen saavutettavuuden mahdollistamiseen, erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta. Hanke on kestänyt kesästä 2014 vuoden 2017 loppuun, ja se on rahoitettu Euroopan aluekehitysrahaston varoista (EAKR-osuus 95 %). Hankkeessa ovat olleet mukana Etelä-Karjalan, Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin liitot. Hankkeen koordinointia ja hankehallintoa on hoitanut Lapin liitto.

Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke – tuttavallisemmin IP-hanke – sai alkusysäyksensä syksyllä 2013, kun liikenneministeri Merja Kyllönen ehdotti ylimaakunnallisen lentoliikenteen kehittämissankkeen aloittamista. Kun vuosina 2012–2015 valmistellussa lentoliikennestrategiatyössä keskustelu painottui alueellisten lentoasemien kannattamattomuuteen ja lakkauttamisuhkaan, liikenneministeri näki keskeiseksi, että hankkeessa keskityttäisiin lentoliikenteen kehittämispotentiaaliin.

Globaalisti lentoliikenne on vahva kasvuala, joka viisaasti käytettynä toimii halpana elinkeinoelämän moottorina. Lentoliikenne toimii muista liikennemuodoista poiketen lähes omarahoitteisesti, mutta sen kansantaloudellinen merkitys esimerkiksi Suomessa on noin 8 miljardia euroa vuodessa. Sen lisäksi, että lentoasemat ovat mittaamattoman arvokasta perusinfrastruktuuria, 10 prosentin lisäys lentomatkuksessa kasvattaa bruttokansantuotetta 0,5 prosenttiyksiköllä (lähde: ACI Europe). Suorien lentojen vaikutus talouteen (bkt) on huomattavasti suurempi kuin vaihdollisten lentojen. Lentoliikenteellä on myös merkittävä työllistävä vaikutus, 1000 lentomatkestajaa tuo keskimäärin yhden uuden työpaikan. Epäsuorat, välilliset ja katalyyttiset vaikutukset huomioon ottaen 1000 lentomatkestajan myötä Suomeen syntyy neljä uutta työpaikkaa. Huomioitavaa on myös, että eniten uusia työpaikkoja uusien matkustajien myötä synnyttävät alle miljoonan matkustajan lentoasemat, jollaisia ovat lähes kaikki Itä- ja Pohjois-Suomen lentoasemat.



# Hankkeen tavoitteista ja työskentelystä

Hankkeen yhtenä tavoitteena on muistuttaa, että lentoliikenne on kansantalouden ja yhteiskuntaelämän näkökulmasta erittäin kustannustehokas ratkaisu, joka pitää maamme kiinni kansainvälisessä kehityksessä. Siksi hankkeen tavoitteeksi asetettiin ratkaisujen löytäminen Suomen alueellisen lentoliikenteen kehittämiseen juuri elinkeinoelämän ja kansantalouden näkökulmista.

Tavoitteet tarkentuivat koskemaan Suomen alueellisten lentoasemien käyttämättä jäänyttä potentiaalia, kun alueellisten lentoasemien matkustajamäärävertailut Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä oli julkaistu keväällä 2014 hankesuunnittelun ollessa käynnissä. Vuonna 2015 hankkeessa analysoitiin syitä maiden välisten erojen taustalla ja huomattiin, että suorat kansainväliset reittilennot alueellisilta lentoasemilta sekä niiden mukanaan tuoma kilpailu käytännössä selittävät naapurimaissamme tapahtuneen kehityksen.

Hankkeen tavoitteista on liikkunut käsitys, jonka mukaan hankkeen tarkoituksena on lisätä lentoliikenteen valtion tukia. Päinvastoin, hankkeen kulmakivenä toimii lentoliikenteen perimmäinen ominaisuus kansainvälisenä, vahvasti kilpailtuna liikennemuotona. Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta on nimenomaan tärkeää, että Suomen alueellinen lentoliikenne pääsisi mukaan eurooppalaiseen kasvukehitykseen, joka pohjautuu 1990-luvulla alkaneeseen sääntelyn vapautumiseen.

Vuoden 2016 aikana siirryttiin aluekohtaisempaan työskentelyyn. Hanke on kannustanut toimijoita yhteistyöhön ja määrätietoiseen alueelliseen kehittämiseen. Alueiden kansainvälisen saavutettavuuden kehittäminen on koko Suomen elinkeinoelämän ja yhteiskunnan etu. Jokainen alue on valinnut toimenpidepoluista itselleen sopivimman, jonka pohjalta kehittämistyötä jatketaan.



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

# Itä- ja Pohjois-Suomen ja lähialueen lentoasemat



Ympyrän pinta-ala on  
suhteessa matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija



# Itä- ja Pohjois-Suomen haasteet ja näkymät

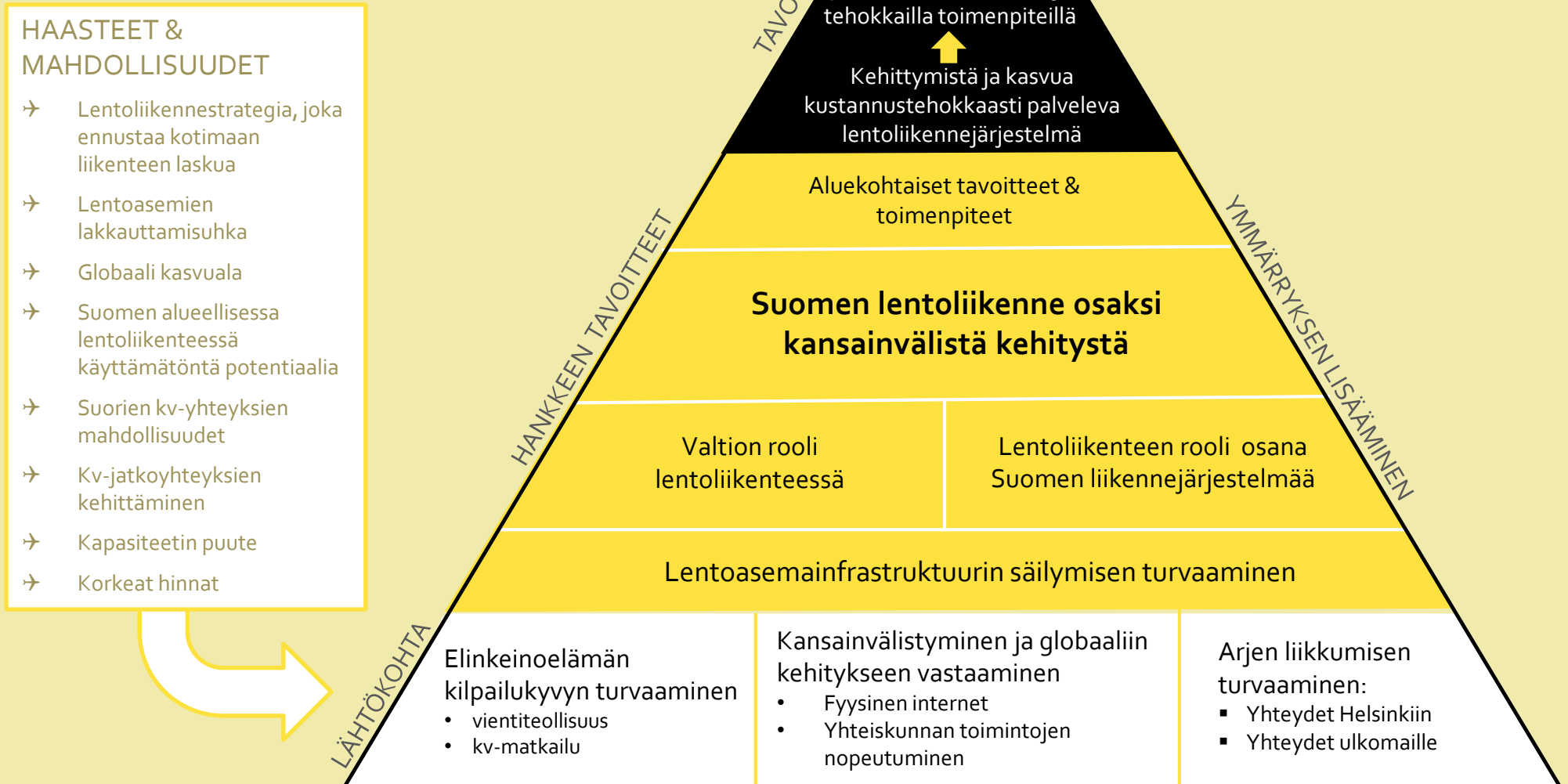
Itä- ja Pohjois-Suomella on yhteisiä saavutettavuuteen ja alueen ominaispiirteisiin liittyviä **haasteita**, kuten pitkät välimatkat, harva asutus, pienenevät lentoliikenteen matkustajamäärät ja kansainvälisen saavutettavuuden ongelmat.

Haasteista huolimatta alueella on tällä hetkellä hyvät **kasvunäkymät** mm. biotalouden, kaivostoiminnan, teknologia- ja energiatoimialojen, kansainvälisen matkailun, arktinen kehityksen ja älykkään erikoistumisen ansiosta. Kaikki kasvussa olevat toimialat edellyttävät kansainvälisiä liikenneyhteyksiä. Erityisesti kaupan, vientiyritysten ja matkailualan näkökulmasta sujuvat lentoyhteydet ovat toiminnan perusedellytys. Kaikki kasvussa olevat toimialat ovat kansainvälisiä ja vaativat kansainvälisiä liikenneyhteyksiä sekä vahvaa yhteistyötä.

Tutkimusten mukaan 56 prosenttia yrityksistä pitää kansainvälisiä liikenneyhteyksiä välttämättöminä yrityksen sijaintia valittaessa. 18 prosenttia yrityksistä on jättänyt investoimatta kohteeseen, josta puuttuvat kansainväliset lentoyhteydet. Erityisesti lentoyhteyksien puuttuminen vaikutti korkean teknologian yritysten päätöksiin. Täytyy muistaa, että 2/3 Suomen viennistä syntyy Uudenmaan ulkopuolella.



# Hankkeen tavoitteiden muodostuminen





Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämissuunnitelma  
2015–2017

# Hankkeen viitekehys ja työskentely- kehikko

Keskeiset viestit

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8

## IP-alueen lentoliikenteen tilanne

**lentoasemittain/alueittain (13)**

miten tähän on tultu – missä ollaan nyt – minne ollaan menossa – minne halutaan mennä

ominaispiirteet, toimintaympäristö, profiili

kysyntä vs. tarjonta, käyttäjät, asiakkaat, markkinatilanne, kilpailukyky, tarpeet, potentiaali, näkymät

kehittämistoiminta, yhteistyö

## IP-alueen lentoliikenteen tavoitteet ja kehittämissuunnitelmat

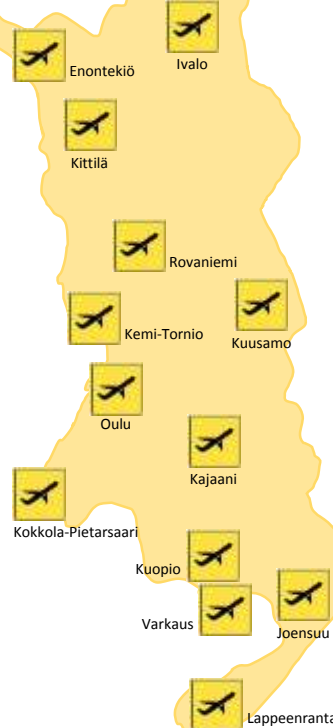
**lentoasemittain/alueittain (13)**

kehityspolut, vaihtoehdot

tavoitteiden tarkentaminen, profilointi

kehittämissuunnitelma

sitoutuminen ja sitouttaminen



## Alueet ja lentoliikenne

lentoliikenne ja aluekehitys

elinkeinoelämän toimintaedellytykset

lentoliikenne ja matkailu (in&out)

lentoliikenteen ja lentoaseman (alue)taloudellinen merkitys

potentiaali, mahdollisuudet

benchmarking

## Toimijat ja roolit

kysyntä – tarjonta – toimintaympäristö

matkustajat, elinkeinoelämä asiakkaana ja kumppanina, alueelliset toimijat, lentoyhtiöt, lentoasemat, valtio, hallinto, Suomi, EU, maailma

mikä keskeistä kunkin toimijan näkökulmasta,

mitkä ovat toiminnan ja liiketoiminnan lähtökohdat, reunaehdot, logiikka

## Toimintamallit ja -tavat

miten lentobusiness toimii ja mitä se tarkoittaa alueilla

lento-yhteydet, reittikehitys

'oman' lentoaseman kehittäminen, lentoaseman omistus

toimijaverkostot ja yhteistyömallit

benchmarking

## Lentoliikenne liikennemuotona ja osana liikennejärjestelmää

ominaispiirteet, käyttöalueet, markkinat, toimintaympäristö

kehitysnäkymät: toimintamallit, talous, tekniikka, ympäristö

liiketoiminta, lentoyhtiöt, lentoasemat

yhteiskunnan rooli, linjaukset ja aktiivisuus

kansainvälinen ja eurooppalainen ohjaus ja sääntely

lentoliikenne Suomessa

Suomi vs. muut maat

Alueellinen taso

Järjestelmätaso

Hankkeen  
tavoitteet  
ja toimet







# Työn painopisteet alkuperäisen suunnitelman mukaan



**Huom.** Hankkeen aikana painopisteitä ja lähestymistapaa on tästä muutettu, koska toimintaympäristö ja markkinatilanne ovat muuttuneet.

Helmikuussa 2015 julkaistu lentoliikenne-strategia ei etene toteutukseen, ja samalla alueelliseen kehittämiseen vaikuttaneet akuuteimmat uhkat lentoasemien lakkauttamisesta ja lentoasemaverkoston purkamisesta ovat väistyneet.

Välitöntä tarvetta ”uuden lentoliikennejärjestelmän” muodostamiseen ei tällä hetkellä ole, mutta edunvalvontaa ja kehittämistä on jatkettava määrätietoisesti. Tarvitaan yhteistyötä. Tarvitaan yhteinen visio ja strategia yhteiskunnan, alueiden, elinkeinoelämän ja liikennejärjestelmän – ja niiden osana myös lentoliikenteen – tulevaisuudesta.





# Toimijat ja toimintaympäristö

Alueellinen lentoliikenteen kehittäminen kytkeytyy oleellisesti alueen vetovoiman, näkyvyyden, kiinnostavuuden ja saavutettavuuden kehittämiseen. Näiden kautta muodostuvat **syyt matkustaa alueille**. Keskiössä ja lähtökohtana on asiakas – ihmisten tarve ja halu matkustaa, on kyse sitten liikematkustajasta tai matkailijasta, alueelle saapuvasta tai paikallisesta matkustajasta.

Lentoliikenne määrittää yhdessä muiden liikennemuotojen kanssa **alueen saavutettavuuden**. Saavutettavuuteen vaikuttavat lentoliikenteessä erityisesti aikataulut, frekvenssi, hinta ja kapasiteetti (konetyyppi).

Toiminnan ja kehittämisen **reunaehdot** asettaa ulkoinen toimintaympäristö, johon kuuluvat mm. poliittinen päätöksenteko, kansallinen ja kansainvälinen ohjaus ja sääntely sekä yleinen taloudellinen ja poliittinen tilanne. Lentoliikenteen markkinoilla palvelutaso määrittyy kysynnän ja tarjonnan kohtaamisesta.

**Tässä hankkeessa** on keskitytty toisaalta alueen toimijoiden ja lentoliikenteen välisen vuorovaikutuksen kehittämiseen ja toisaalta alueiden tarpeisiin ja keinoihin vaikuttaa ulkoiseen toimintaympäristöön, erityisesti kansalliseen päätöksentekoon.



# Toimijat ja toimintaympäristö

## Ulkoinen toimintaympäristö

poliittinen ohjaus

*'iso kuva'*

kansainvälinen ja kansallinen sääntely

lentoliikenteen markkinat

lentoyhtiöt

lentoasemat

ilmatilan hallinta

yleinen taloustilanne

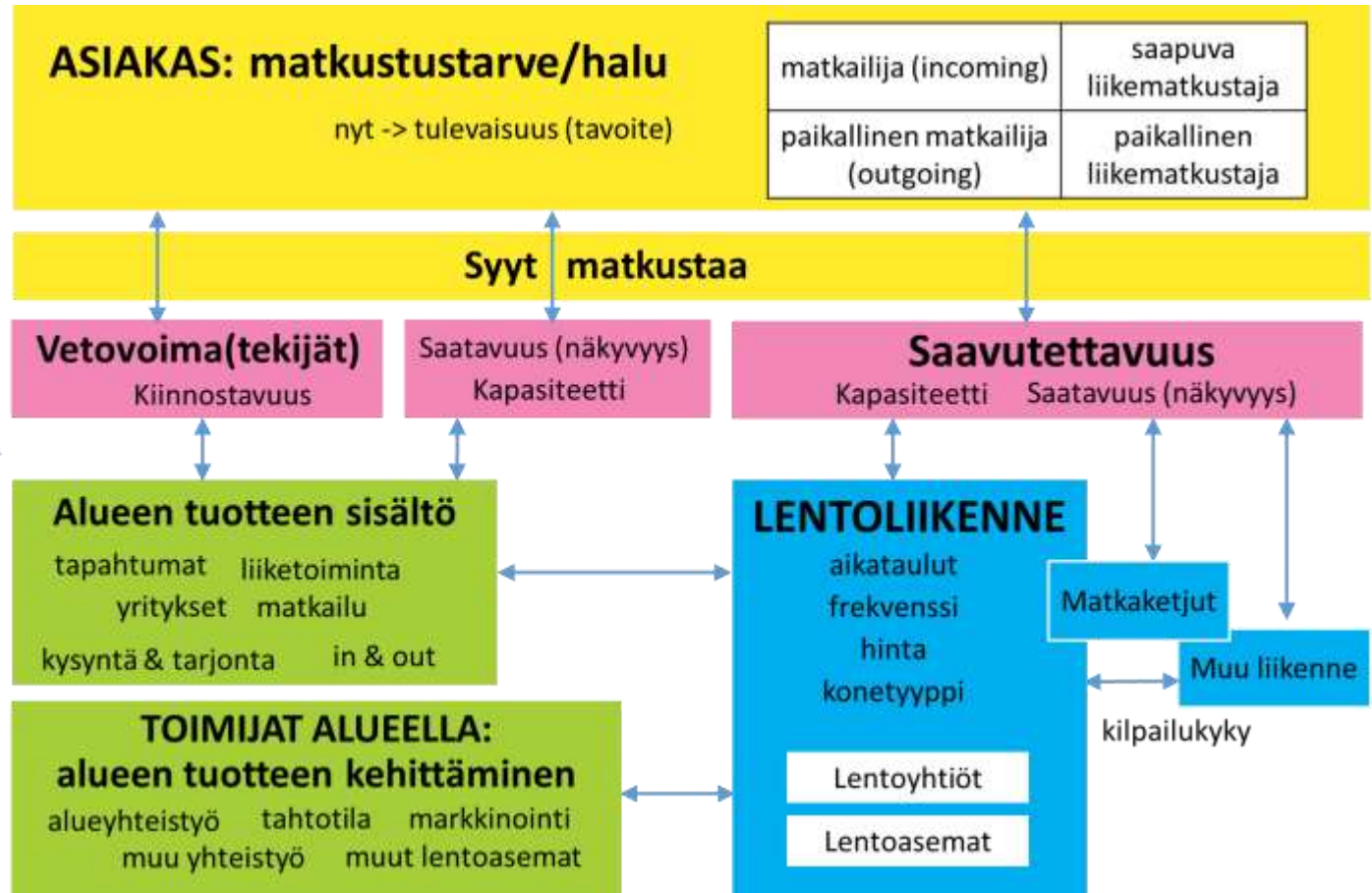
kansainvälinen poliittinen tilanne

geopolitiikka

turvallisuusympäristö

ympäristö ja energia

*Mihin voidaan vaikuttaa?  
Mihin kannattaa vaikuttaa?  
Millä keinoin?  
Kuka tekee ja mitä?*





# Tavoitteena yhteistyö ja valmius toimia

alueen sisällä – ja alueiden välillä

Hankeen tavoitteena on **aktivoida ja sitouttaa** toimijoita yhteistyöhön lentoliikenteen kehittämisessä ja edistämässä erityisesti alueellisesti kunkin lentoaseman vaiktusalueella, mutta myös alueiden välillä

- Lisätä tietoa ja ymmärrystä lentoliikenteen merkityksestä elinkeinoelämän ja hyvinvoinnin kehityksessä ja aluekehityksessä sekä osana saavutettavuutta
- Lisätä ymmärrystä paikallisen ja alueellisen tason toimien merkityksestä ja välttämättömyydestä
- Saattaa yhteen ja aktivoida alueellisia elinkeinoelämän, kehittämisen ja ilmailualan toimijoita
- Luoda ja syventää vuoropuhelua alueen ja ilmailualan kesken
- Luoda ja syventää vuoropuhelua alueiden yhdessä ja kansallisten päätöksentekijöiden kesken
- Auttaa muodostamaan kullakin alueella yhteiset tavoitteet ja systemaattinen toimintasuunnitelma tulevaisuuden vaihtoehtoineen

Hankkeeseen **ei sisälly** liiketoimintasuunnitelmien tekemistä eikä rahoitusta lentoliikenteen operointiin tai markkinointiin



## 2. Lentoliikenne liikennemuotona ja osana liikennejärjestelmää

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Lentoliikenteen näkymät

Lentoliikenne on kasvanut koko historiansa ajan noin 5 prosenttia vuosittain ja kasvun ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Syitä kasvun taustalla ovat taloudellisen hyvinvoinnin lisääntyminen, globalisaatio ja maailmankaupan kasvu, teknologinen kehitys sekä lentoliikenteen vapautuminen kilpailulle. Erityisesti Euroopassa markkinoiden avautuminen kiihdytti lentoliikenteen kehittymistä.

Lentoliikenne on globaali ja muutosherkkä toimiala, jonka kehitys on ollut nousujohteista koko sen historian ajan. Lentoliikenteen kasvu korreloi vahvasti taloudellisen hyvinvoinnin kehittymisen kanssa, ja pitkään lentoliikenteen kasvuprosentit ovat olleet kaksinkertaisia bruttokansantuotteen kasvuun nähden. Suuresta kasvusta huolimatta toimiala on reagoinut vahvasti ulkoisiin kriiseihin. Kriiseistä huolimatta trendi on säilynyt ja kasvu palautunut uralleen jo muutamassa vuodessa.

Tulevaisuudessa lentoliikenteen uskotaan jatkavan kasvuaan vastaavalla tavalla. Suurinta kasvun ennustetaan olevan Aasian maissa, joissa kasvun pääasiallisena lähteenä toimivat vaurastuva keskiluokka (vapaa-ajan matkustus) sekä kansainvälisen liiketoiminnan kasvu (liikematkustus). Lentokonevalmistaja Airbusin mukaan lentoliikenne henkilökilometreissä mitattuna kaksinkertaistuu 15 vuoden välein.

Euroopassa lentoliikennemarkkinat ovat hieman saturoituneemmat kuin kehittyvissä maissa, joissa vuosittaisen kasvun ennustetaan olevan jopa 7 prosenttia. Tästä huolimatta Euroopan sisämarkkinoiden ennustetaan kasvavan noin 3 prosenttia vuosittain ja kaukoliikenteen 4–5 prosenttia.

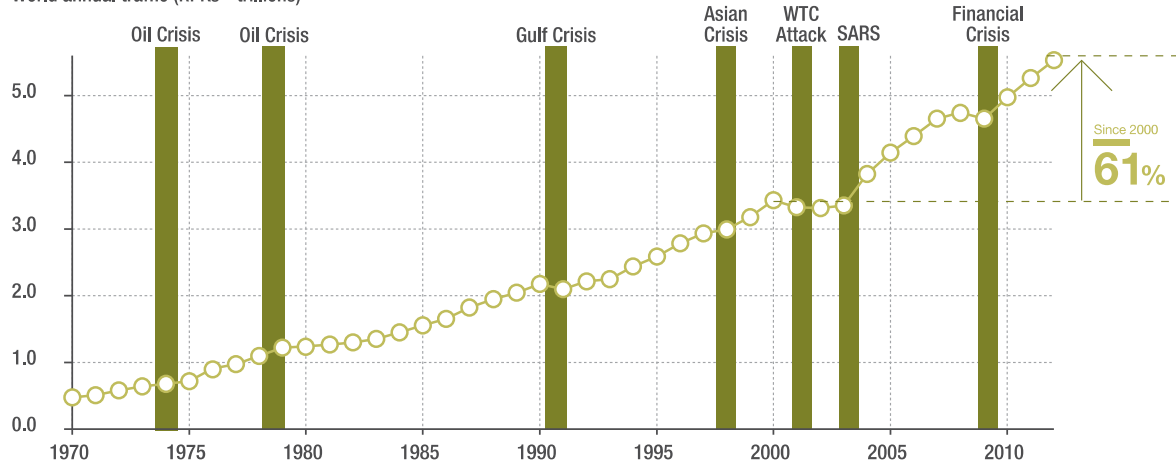


# LENTOLIIKENNE ON KASVUALA (n. 5% vuodessa)

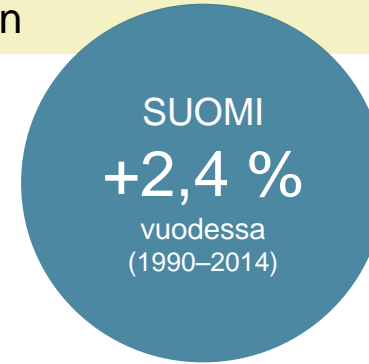
## AIR TRAVEL HAS PROVED TO BE RESILIENT TO EXTERNAL SHOCKS

Source: ICAO, Airbus

World annual traffic (RPKs - trillions)

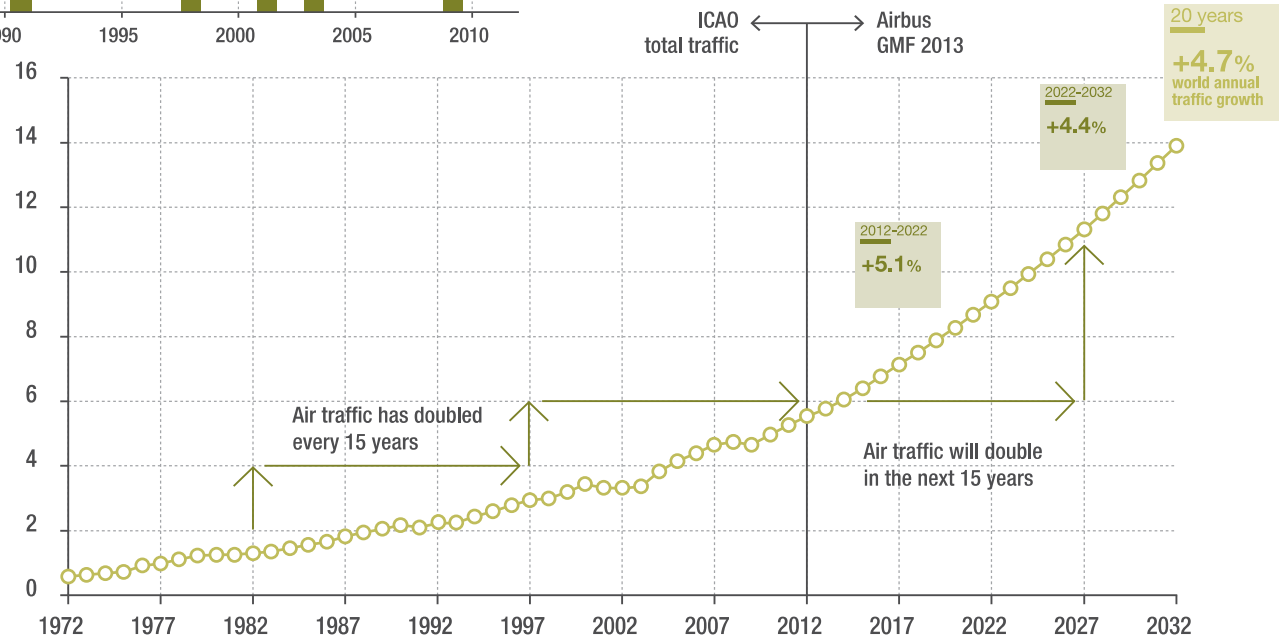


Suomessa lentoliikenteen kasvu on jäänyt alle globaalin keskiarvon



### Syytä globaalin kasvun taustalla:

- Taloudellisen hyvinvoinnin lisääntyminen
- Globalisaatio ja maailmankauppa
- Teknologinen kehitys
- Kilpailun vapautuminen







# Lentoliikenteen merkitys

Lentoliikenne on ollut koko historiansa ajan kasvuala: lentoliikenne on kasvanut globaalisti lähes 5 prosenttia vuodessa ja sillä on ollut vahva yhteys bruttokansantuotteen kehitykseen. Suomen lentoliikenteen kasvu on perustunut 1990-luvun alusta alkaen kansainväliseen matkustamiseen ja pääasiassa Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittymiseen. Muiden kotimaan lentoasemien matkustajamäärät ovat sen sijaan olleet jopa laskevia. Suomen alueellisten lentoasemien matkustajamäärät jäävät jälkeen sekä globaalista keskiarvosta että naapurimaiden maakuntakenttien kehityksestä.

Itä- ja Pohjois-Suomella on yhteisiä saavutettavuuteen ja alueen ominaispiirteisiin liittyviä haasteita: mm. pitkät välimatkat, harva asutus, pienenevät lentoliikenteen matkustajamäärät, hajanainen elinkeinorakenne sekä erityisesti kansainvälisen saavutettavuuden ongelmat. Haasteista huolimatta alueella on tällä hetkellä hyvät kasvunäkymät mm. kaivos-, teknologia ja energiatoimialojen, kansainvälisen matkailun ja arktinen kehityksen ansiosta. Kaikki kasvussa olevat toimialat ovat kansainvälisiä ja vaativat hyvän saavutettavuuden, joka vain lentoliikennettä kehittämällä voidaan turvata.

Kansainvälistyvien yritysten näkökulmasta toimivat lentoliikenneyhteydet ovat toiminnan perusedellytys: yritysten tuoman vientitulon kasvattaminen on käytännössä mahdotonta ilman sujuvia, kestävällä pohjalla kehitettäviä lentoyhteyksiä. Erityisesti kansainvälinen matkailu ja muut palvelualat, jotka edistävät rakennemuutokseen sopeutumista, ovat erityisen riippuvaisia kansainvälisestä saavutettavuudesta. Myös markkina-alueiden ja elinkeinorakenteen monipuolistaminen vaativat sujuvia kansainvälisiä lentoyhteyksiä. Keskuskauppakamarin tekemän tutkimuksen mukaan liikenneyhteydet ovat yrityksen toiseksi tärkein kilpailukykytekijä ja lentoliikenteen ja kansainvälisten lentoyhteyksien merkitys yrityksille on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana merkittävästi. Tutkimuksen mukaan 70 % yrityksistä indikoi, että eivät investoi alueelle, jossa ei ole sujuvia lentoyhteyksiä. Samoin uusien, etenkin kansainvälisten investointien saaminen sellaisille alueille, joilla ei ole sujuvia lentoyhteyksiä, on lähes mahdotonta.



# Alueellisen lentoliikenteen kehittämisellä vahvistetaan koko maan talouskasvua ja alueiden kansainvälistä saavutettavuutta

Lentoasemat eivät ole pelkästään arjen liikkumista helpottavaa infrastruktuuria, sillä lentoliikenteellä on suuret katalyyttiset vaikutukset alueen elinkeinoelämälle. Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta on tärkeää, että alueellinen lentoliikenne kasvaa ja monipuolistuu.

**Lentoliikenne on fyysinen internet**, jonka avulla olemme kiinni maailmassa ja yhteiskunnan toimintojen nopeutumisessa. Yritysten kilpailukyvyn näkökulmasta saavutettavuus on toiseksi tärkein kilpailutekijä, ja on tärkeää muistaa, että 2/3 Suomen viennistä syntyy Uudenmaan ulkopuolella.

Lentoliikenne on kansantalouden ja yhteiskuntaelämän näkökulmasta erittäin kustannustehokas ratkaisu, joka pitää maamme kiinni kansainvälisessä kehityksessä. Kohtuullisen pienillä investoinneilla voidaan saada aikaan merkittävää talouskasvua. Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset Suomelle ovat noin 8 miljardia euroa/vuosi\*.





# Lentoliikenne = fyysinen internet

## Investoinnit

**56 %** yrityksistä pitää kansainvälisiä liikenneyhteyksiä välttämättöminä yrityksen sijaintia valittaessa

**18 %** yrityksistä on jättänyt investoimatta kohteeseen, josta puuttuvat kansainväliset lentoyhteydet

Erytisesti lentoyhteyksien puuttuminen vaikutti korkean teknologian yritysten päätöksiin

## Kilpailukyky

Liikenne, hyvä saavutettavuus, on toiseksi tärkein yrityksen kilpailukykytekijä Suomessa

**45 %** suomalaisista yrityksistä arvioi, että lentoliikenneyhteyksien kehittäminen parantaisi yrityksen kilpailukykyä

## Työpaikat

**1000** lentomatkestajaa tuo keskimäärin **yhden** uuden työpaikan

Epäsuorat, välilliset ja katalyyttiset vaikutukset huomioon ottaen Suomeen syntyy **neljä** uutta työpaikkaa

Eniten uusia työpaikkoja uusien matkustajien myötä synnyttävät alle miljoonan matkustajan lentoasemat

## Talouden kehitys

**10 %** lisäys lentomatkestuksessa kasvattaa bruttokansantuotetta **0,5** prosenttiyksiköllä

Suorien lentojen vaikutus talouteen (bkt) on huomattavasti suurempi kuin vaihdollisten lentojen



# Sääntelyn vapautuminen

Sääntelyn vapautuminen on merkittävä syy lentoliikenteen kasvun takana. Erityisesti sen mukanaan tuomasta kilpailun lisääntymisestä ovat hyötäneet

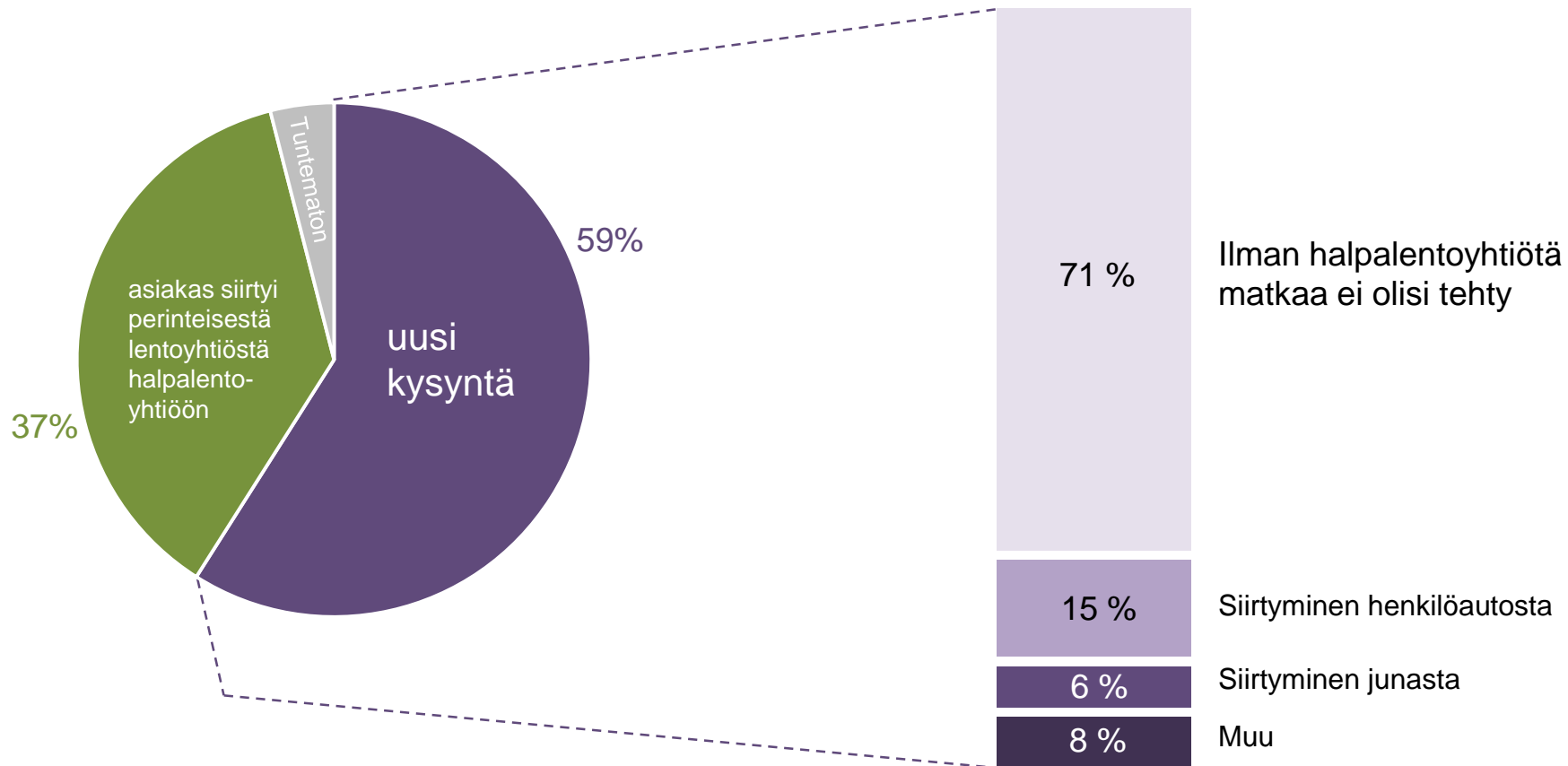
- alueelliset lentoasemat, joiden reittiyhteyksien tarjonta on monipuolistunut
- alueellisia lentoasemia ympäröivät alueet, jotka ovat hyötäneet saavutettavuuden parantumisesta niin matkailun kuin kansainvälisen liiketoiminnan mahdollisuuksien parannuttua
- kuluttajat, joille kilpailun lisääntyminen on näkynyt reittitarjonnan lisääntymisenä ja lentolippujen hintojen laskuna

Lentoliikenteen vapautumiskehitys lähti liikkeelle Yhdysvalloista ja 1990-luvulla Euroopan sisämarkkinat vapautettiin. Tällä hetkellä lentoliikennemarkkinat ovat avautuneet Pohjois-Amerikassa ja Euroopassa. Muualla maailmassa avautuminen on vasta käynnissä. Yhtenä suurena tekijänä Aasian lentoliikenteen kasvun taustalla ennustetaan olevan juuri sääntelyn purkautuminen, sillä se mahdollistaa tarjonnan lisääntymisen.



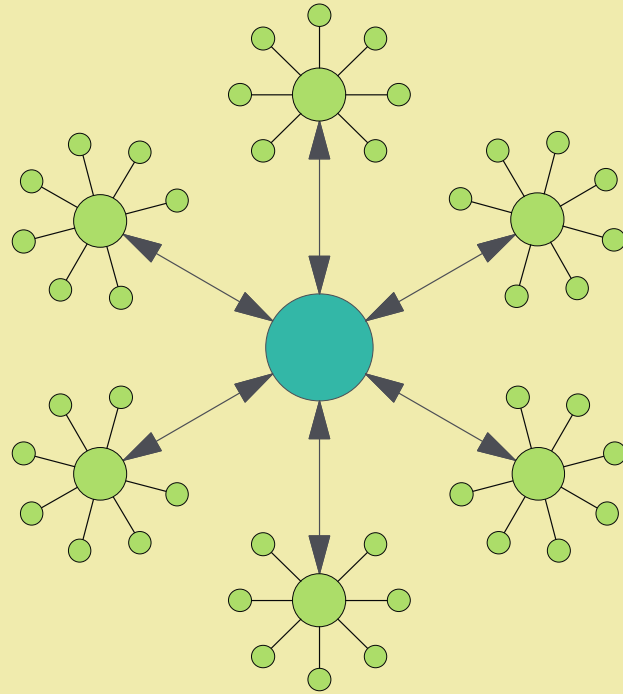
# Halpalentoyhtiöt synnyttivät nopeasti uutta kysyntää

KYSYNNÄN JAKAANTUMINEN HALPALENTOYHTIÖSSÄ:

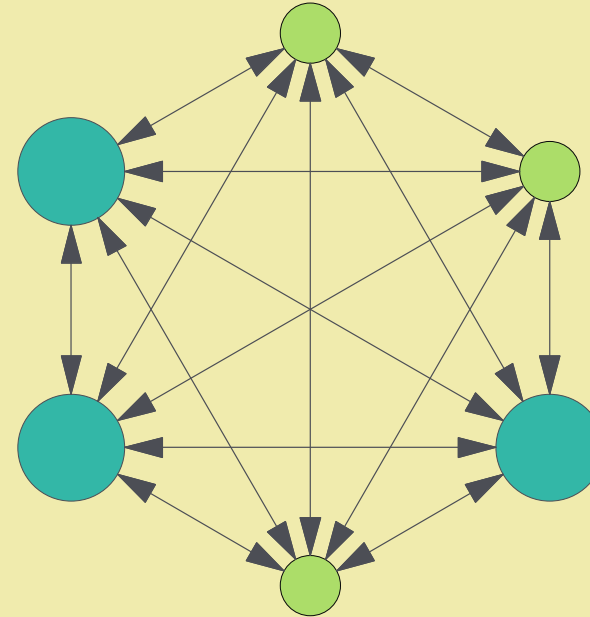




## HUB AND SPOKE VS. POINT-TO-POINT



Perinteiset verkostolentoyhtiöt, kuten Finnair, toimivat **hub-and-spoke** -mallilla, jolloin liikenne keskitetään yhden pisteen kautta kulkeväksi. Lentoyhtiöillä voi olla myös useampi hub-lentoasema, kuten Lufthansalla Frankfurt ja München. Tässä mallissa lentoajat pyritään optimoimaan koko verkoston kannalta sopiviksi ja hub lentoasemalle muodostuu ruuhkaisempia ajankohtia vaihtoliikenteen takia.



**Point-to-point** -mallia hyödyntävät halpalentoyhtiöt sekä charterliikenne. Malli mahdollistaa konekannan tehokkaamman käytön sekä nopeammat käännoajat. Kohdetarjonta on mallissa rajatumpi, mutta se mahdollistaa useamman suoran yhteyden.



# Lentoasemat ja verkstoperiaate

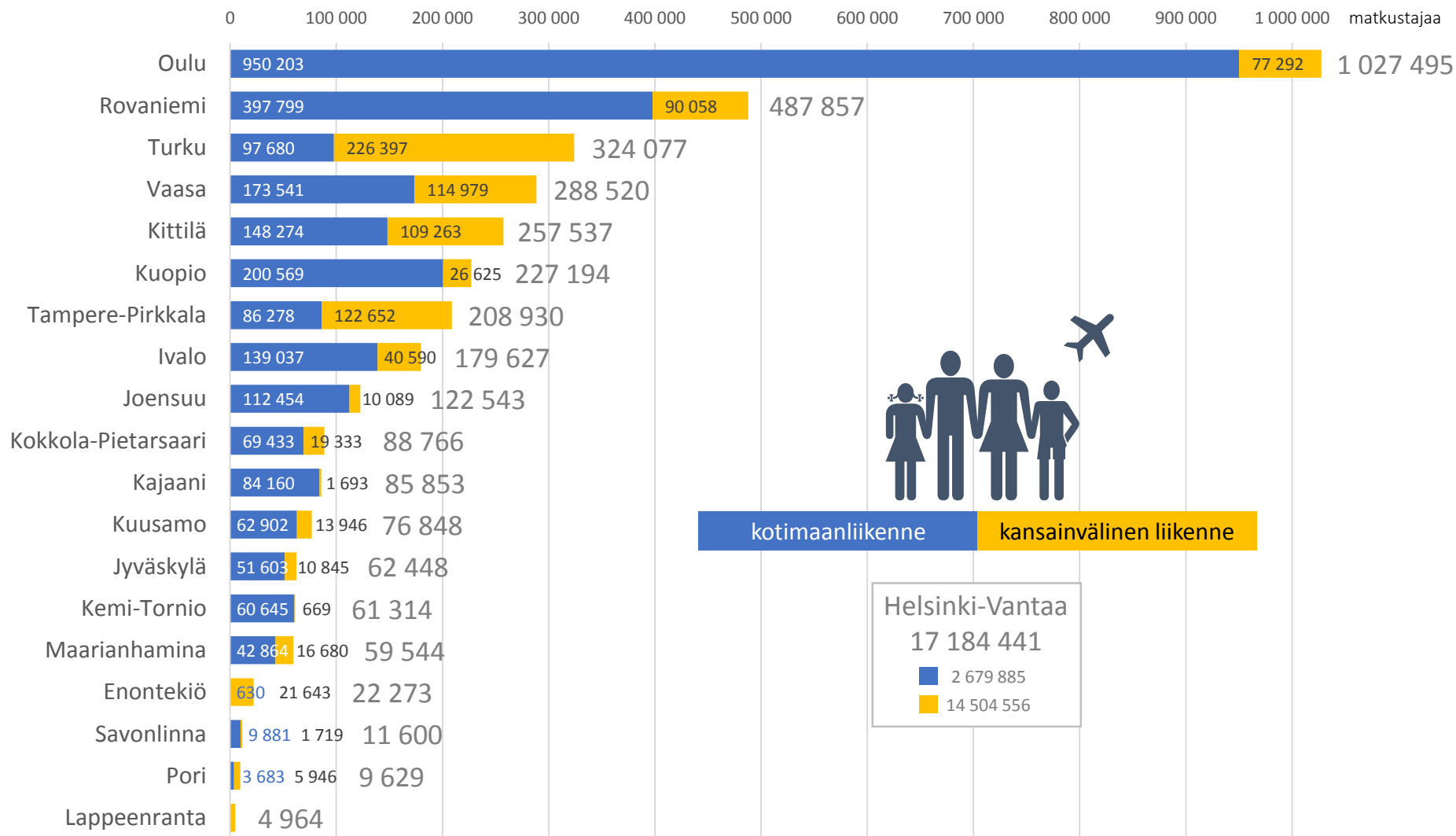
Finavia operoi lentoasemiaan verkstoperiaatteella, joka on EU:n mahdollistama tapa siirrellä kustannuksia lentoasemien välillä. Suomen lisäksi verkstoperiaate on käytössä mm. Norjassa, Espanjassa, Virossa ja Islannissa. Esimerkiksi Portugalin lentoasemaverksto on siirtynyt kokonaan yksityiseen hallintaan ja Ruotsissa valtion verkstoon kuuluu enää vain osa lentoasemista.

Verkstoperiaate mahdollistaa kustannusten sisäisen siirtämisen ilman, että sitä katsotaan valtion tueksi. Pääsääntöisesti valtion tuet lentoliikenteelle ovat kiellettyjä, koska niiden katsotaan vääristävän markkinatilannetta. Tämä lähestymistapa koskee kuitenkin vain suuria ja kansainvälisiä hub-lentoasemia, ei pienempiä alueellisia lentoasemia; yleensä alueellisina lentoasemina pidetään alle miljoonan matkustajan lentoasemia. EU suhtautuu alueellisiin lentoasemiin liiketoimintayksikköjen sijaan perusinfrastruktuurina, jonka rahoittaminen on mahdollista samalla tapaa kuin muunkin liikenneinfrastruktuurin, kuten teiden tai rautateiden. Rahoitus edellyttää useissa tapauksissa notifikaation tekemistä EU:lle.

Verkstoperiaatteen soveltaminen ei edellytä lentoasemien yhtenäistä hinnoittelua, mutta se mahdollistaa sen. Suomessa on päätetty käyttää yhtenäistä hinnoittelua, mutta esimerkiksi Espanjan valtiollinen lentoasemaoperaattori AENA on luonut kuusi eri hinnoittelukategoriaa, joiden sisällä on vaihtelua sen suhteen, onko kyseessä kansainvälinen reitti, kotimaan reitti vai saarten välinen reitti. Erot kalliimman ja halvimman kategorian välillä ovat moninkertaisia.



# Matkustajat lentoasemittain Suomessa 2016





18 000 000  
matkustajaa

# Suomen lentoasemien matkustajaliikenne

16 000 000

14 000 000

12 000 000

10 000 000

8 000 000

6 000 000

4 000 000

2 000 000

0

1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016

Helsinki-Vantaa

muut lentoasemat yhteensä

Oulu

Rovaniemi

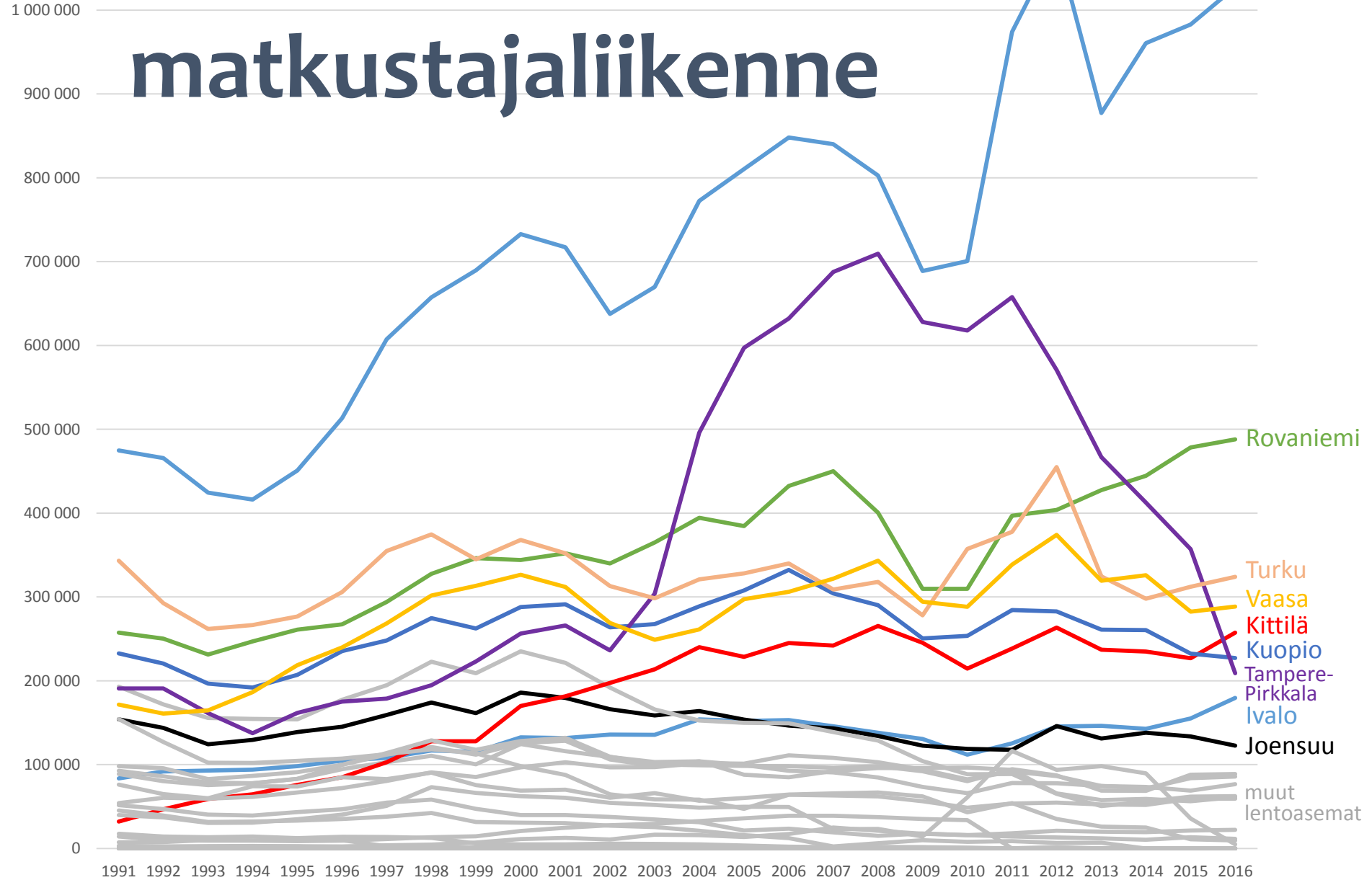
muut

lentoasemat



1 100 000  
matkustajaa

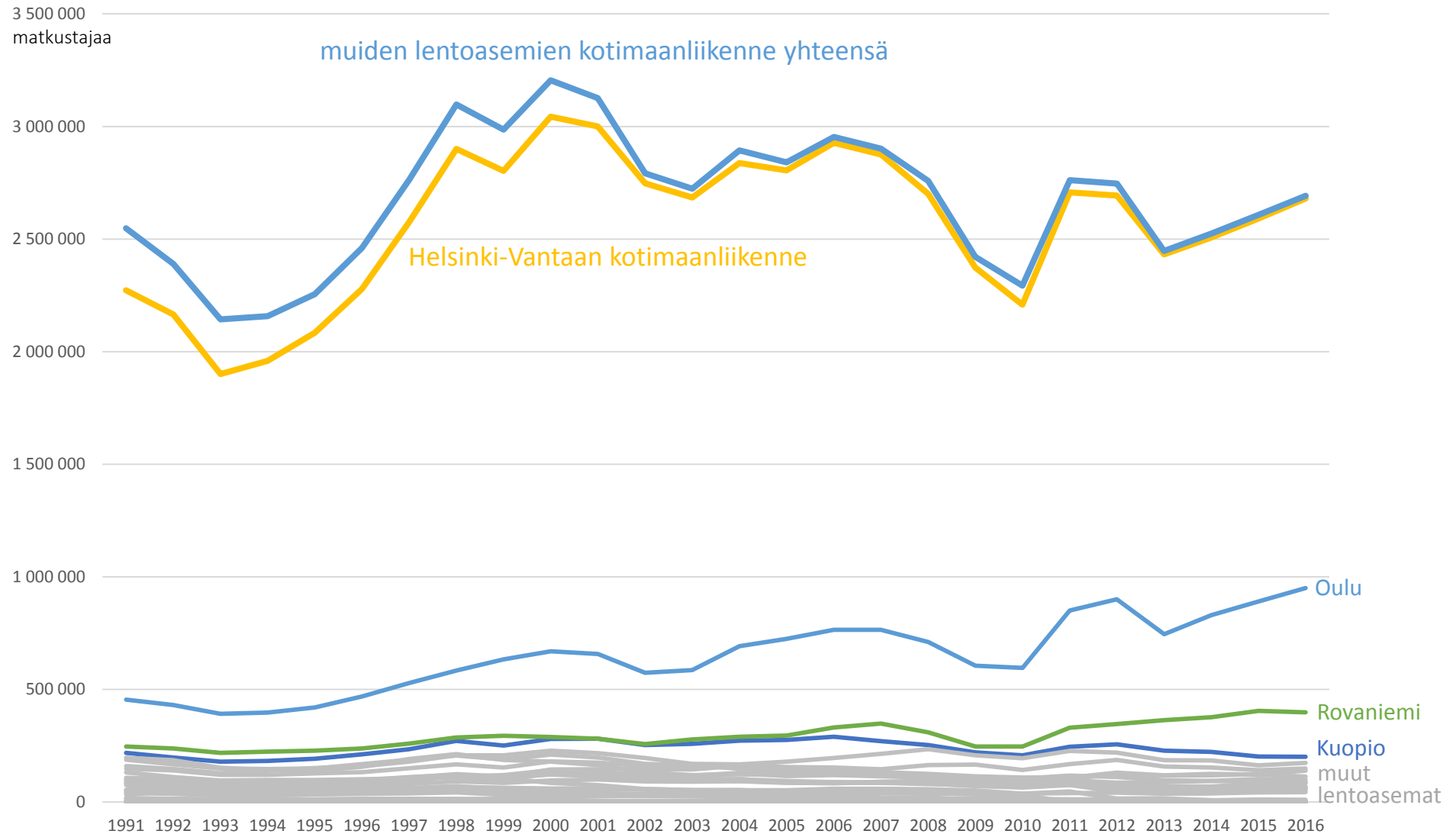
# Lentoasemien matkustajaliikenne







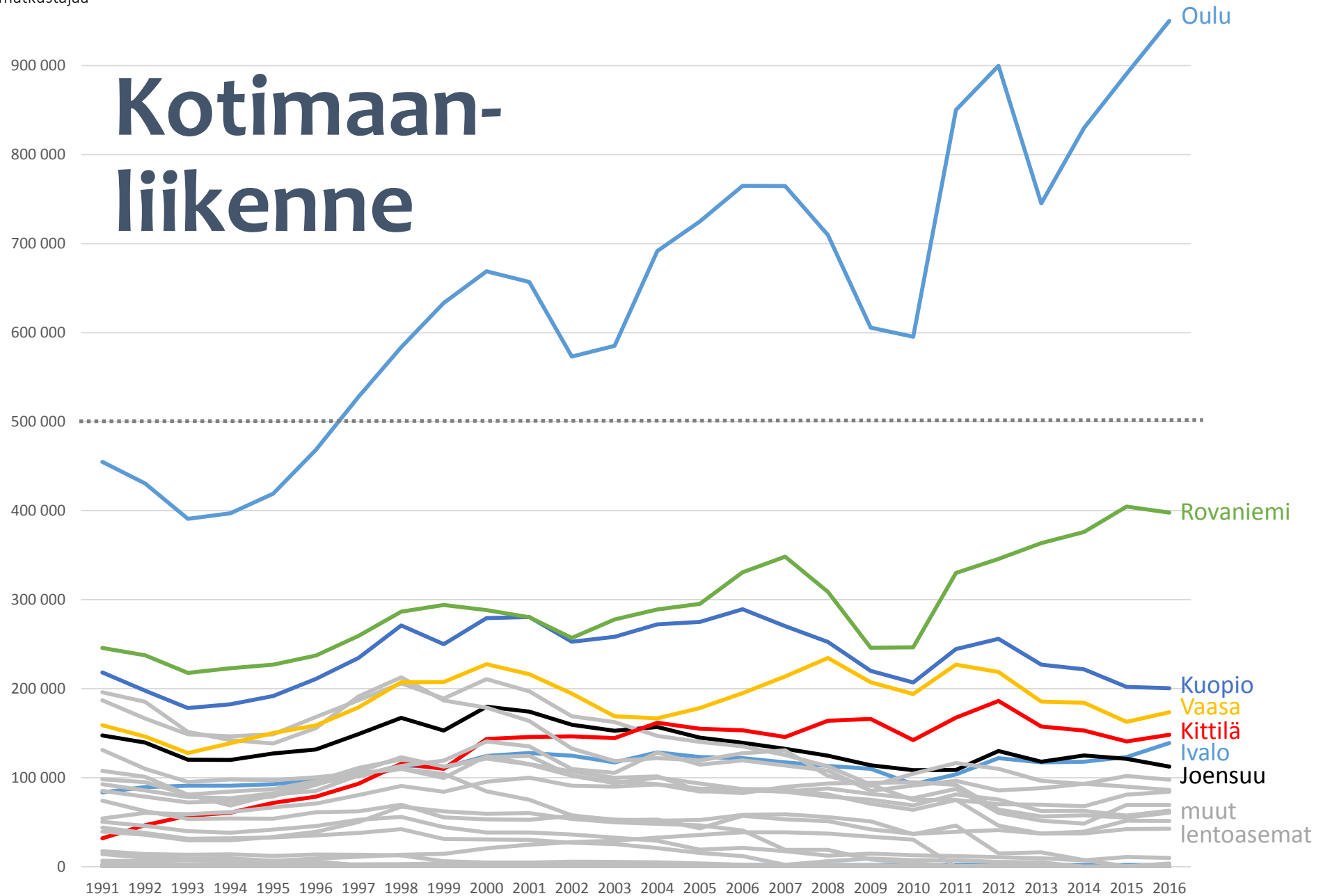
# Kotimaan lentoliikenne Suomessa





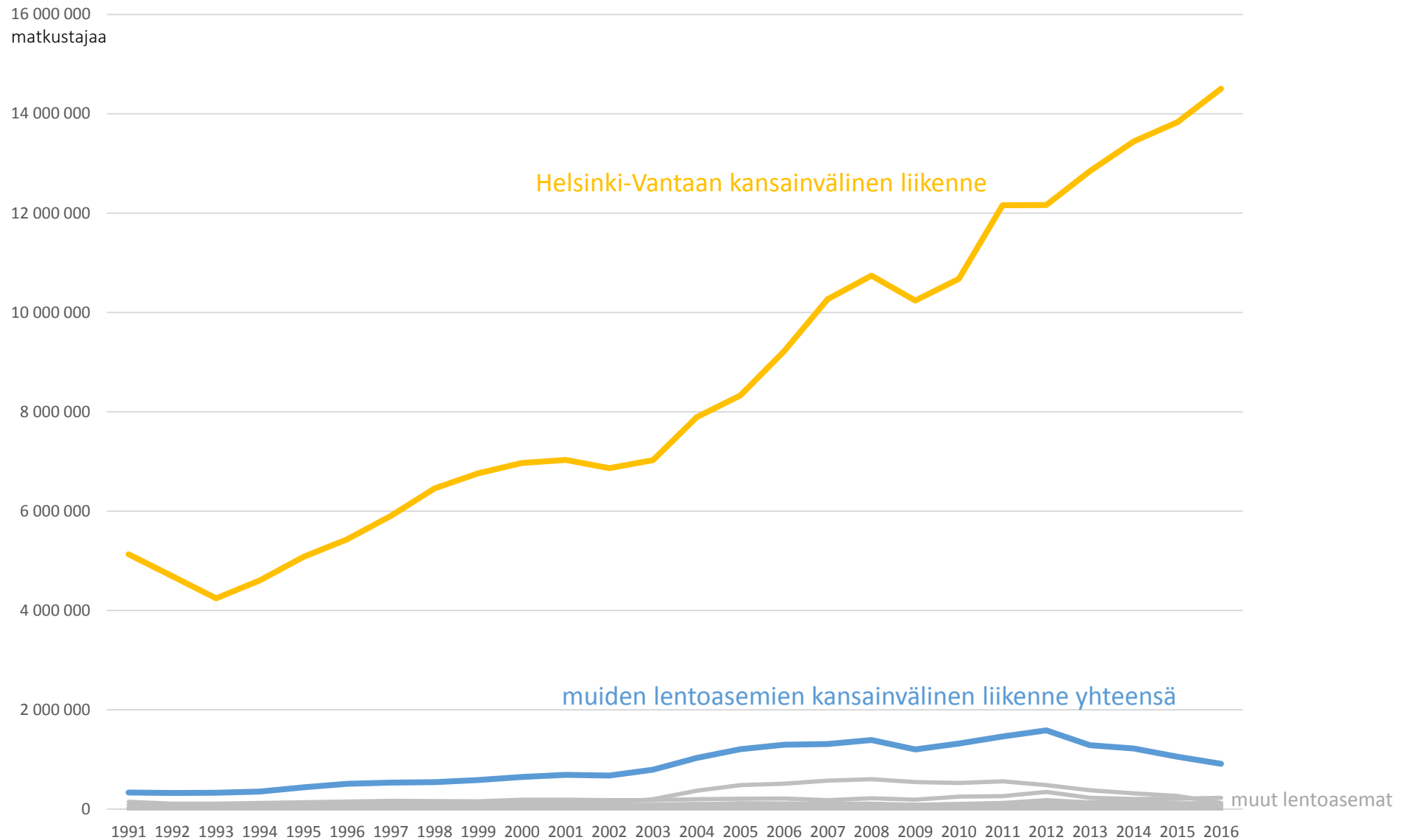
1 000 000  
matkustajaa

# Kotimaan- liikenne



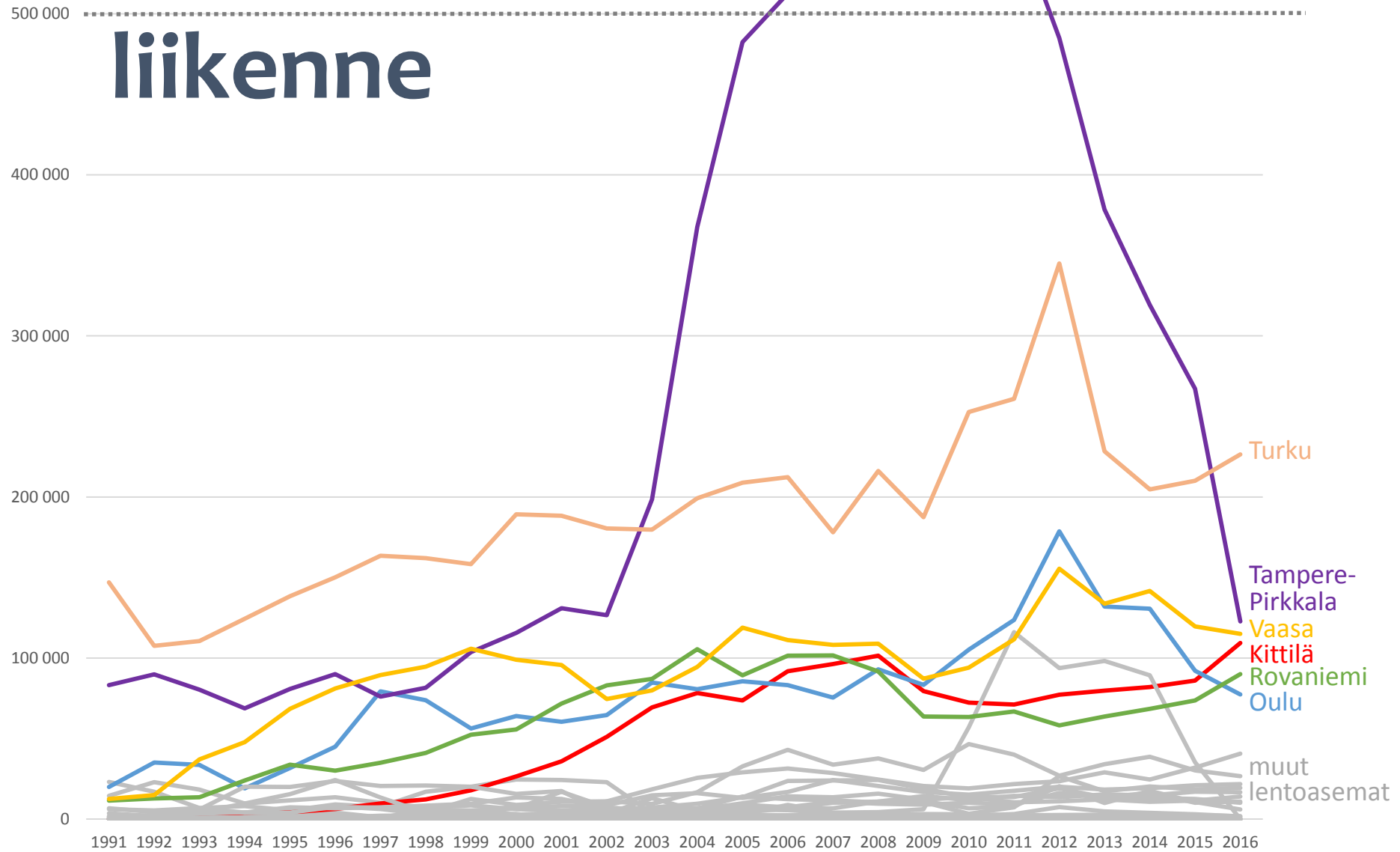


# Kansainvälinen lentoliikenne Suomessa



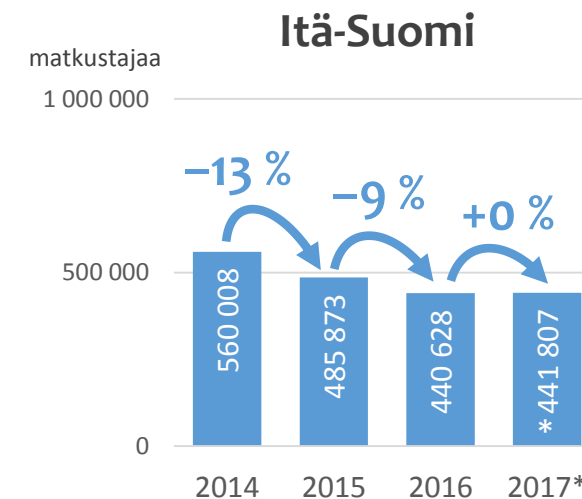
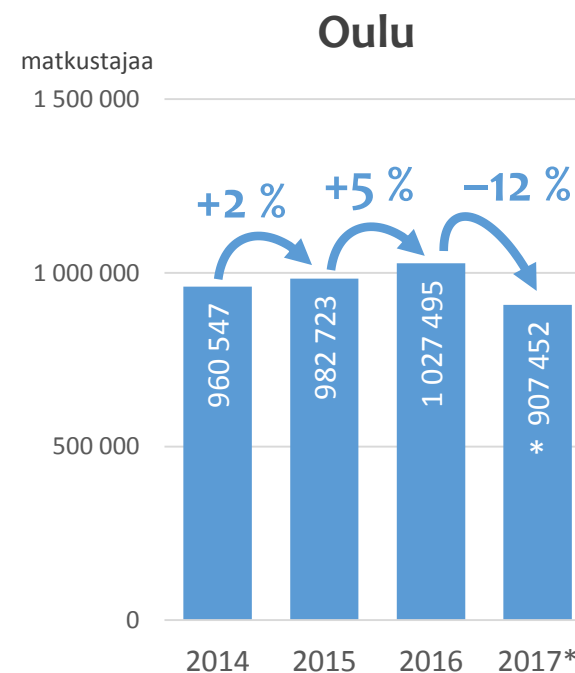
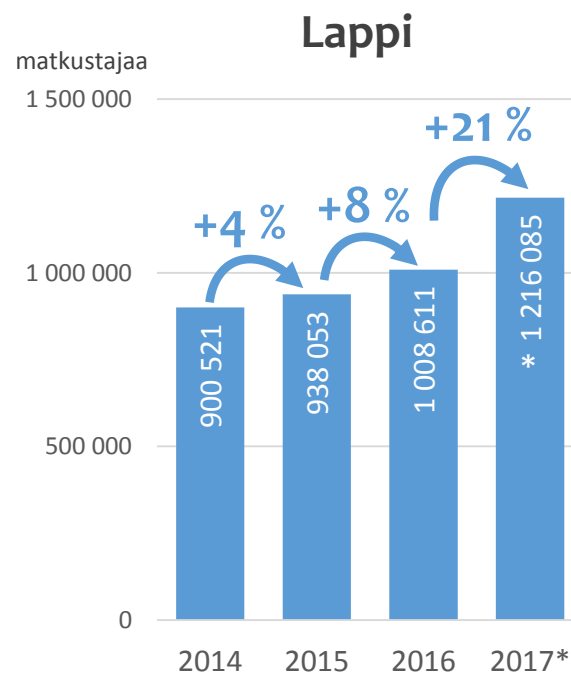
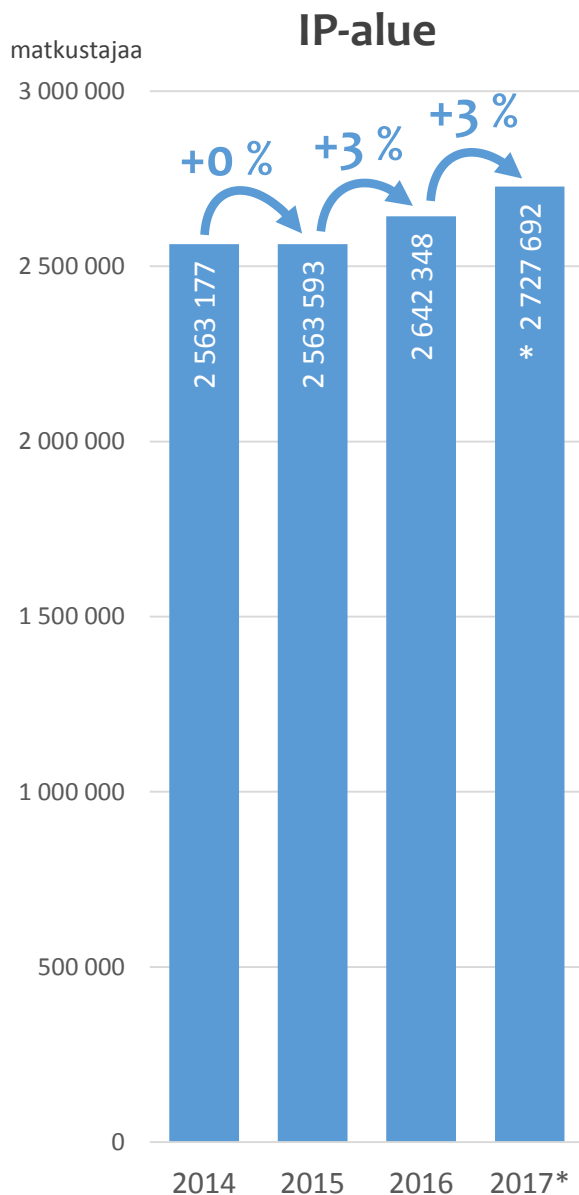
600 000  
matkustajaa

# Kansainvälinen liikenne





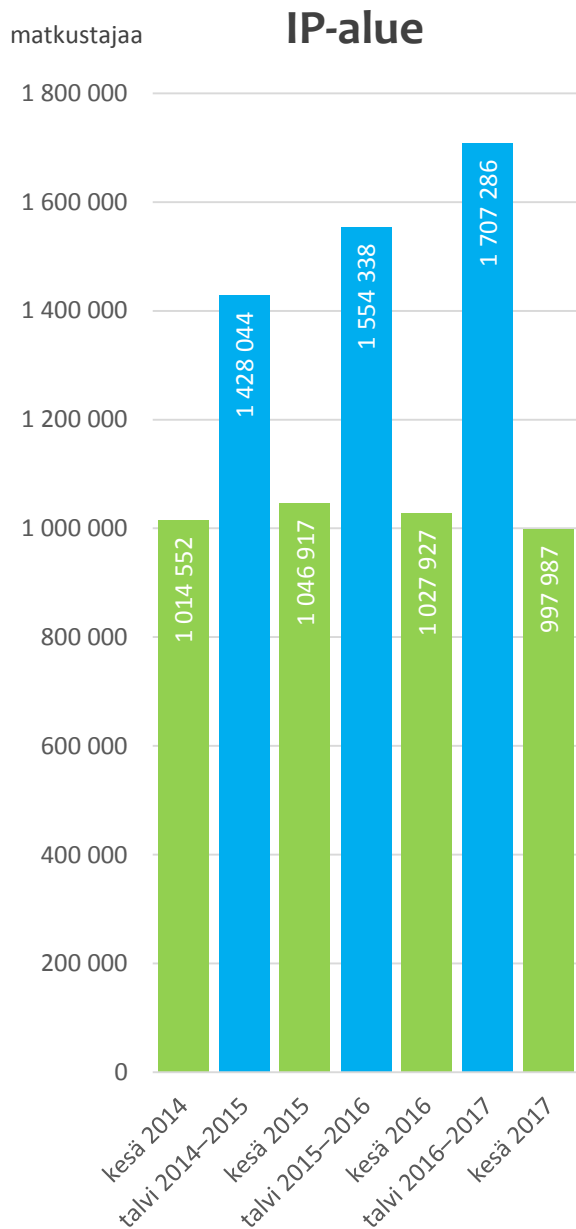
# Lentomatkustuksen kehitys Itä- ja Pohjois-Suomessa



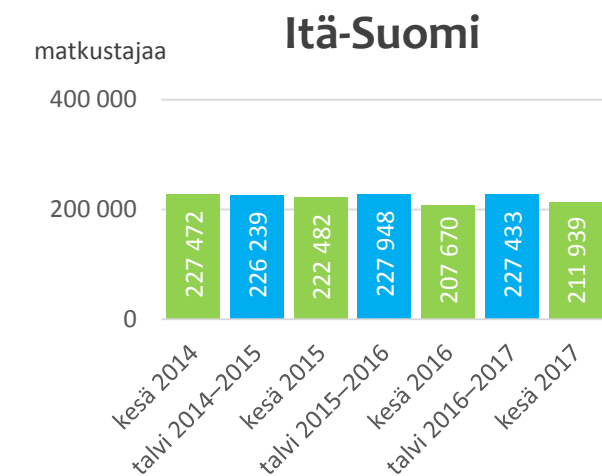
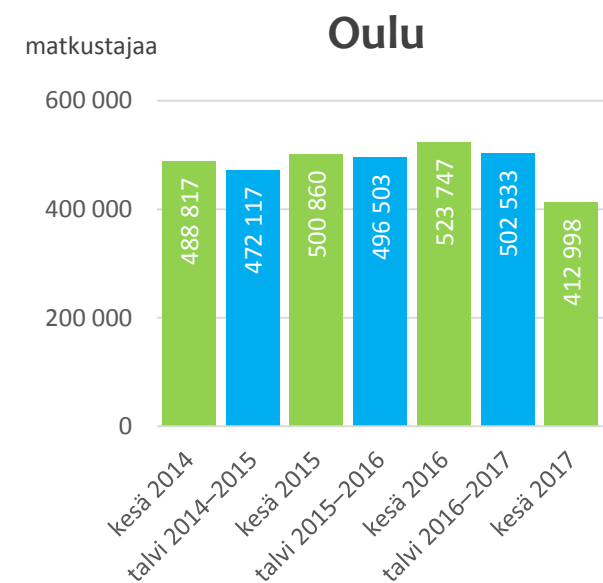
Kesällä 2017 Oulun lentoasemalla tehtiin kiitoradan päällystystöitä. Lentoasema oli heinäkuussa suljettu.



# Lentomatkustuksen kehitys Itä- ja Pohjois-Suomessa



Kesällä 2017 Oulun lentoasemalla tehtiin kiitoradan päällystystöitä. Lentoasema oli heinäkuussa suljettu.

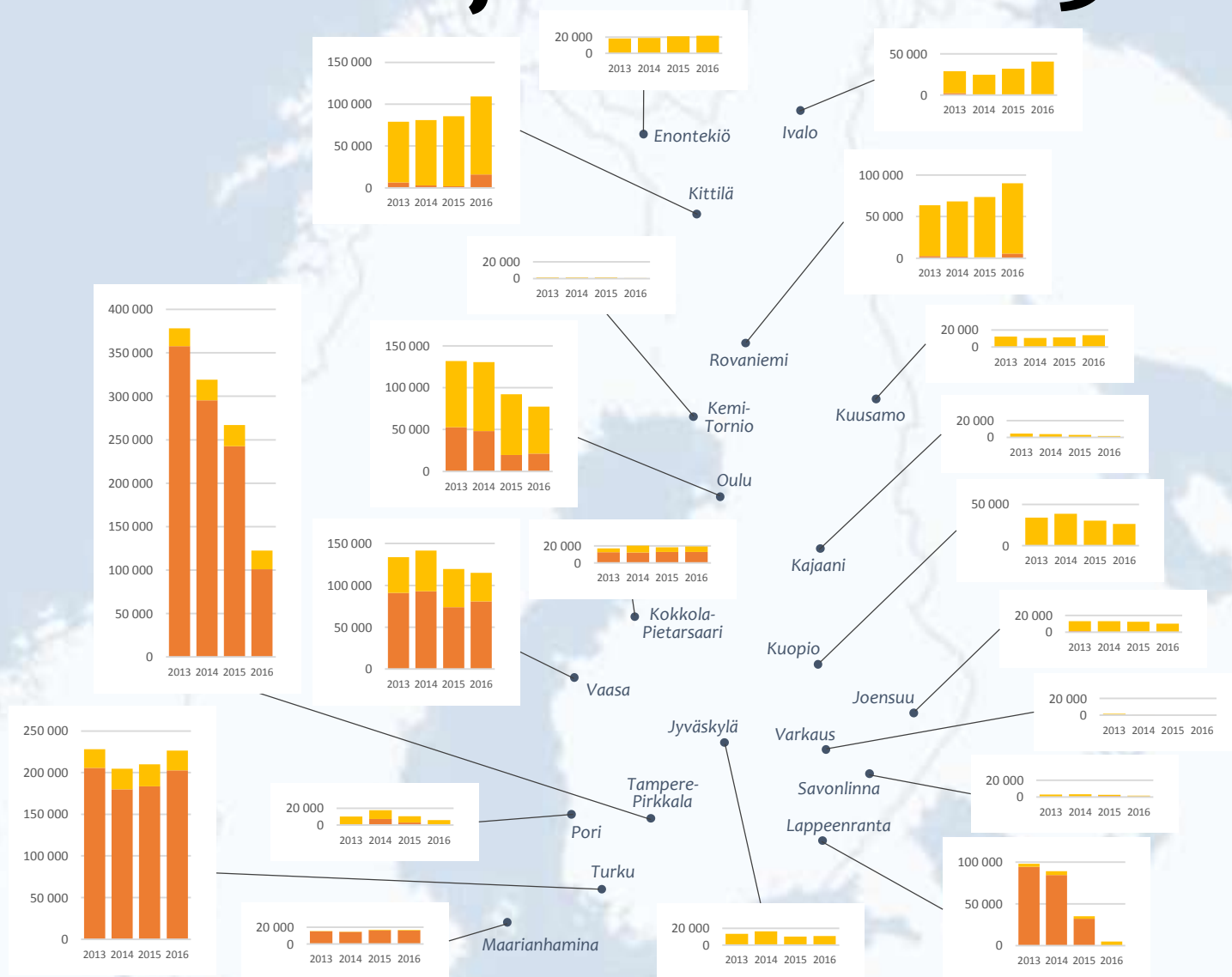


**IP-alue:** mukana 11 lentoasemaa, ilman Varkauden ja Lappeenrannan lukuja; **Lappi:** Ivalo, Enontekiö, Kittilä, Rovaniemi, Kemi-Tornio; **Itä-Suomi:** Kajaani, Kuopio, Joensuu  
**kesä:** toukokuu–lokakuu; **talvi:** marraskuu–huhtikuu; Tietojen lähde: Finavia

# Suorien kansainvälisten lentojen matkustajamäärät 2013–2016



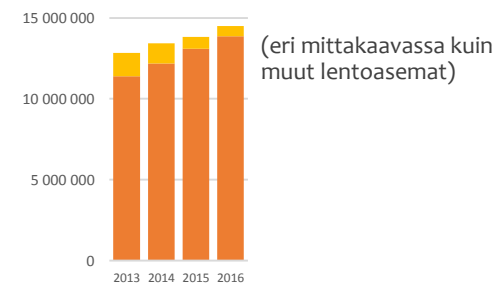
Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke 2015–2017



■ tilausliikenteen matkustajat  
■ reittiliikenteen matkustajat

Huom. lomalentoja lennetään sekä tilaus- että reittiliikenteenä

Helsinki-Vantaa: 14,5 milj. matkustajaa kansainvälisillä lennoilla v. 2016



Tietojen lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport

# Suorat kansainväliset lennot alueellisilta lentoasemilta 2016/2017/2018



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017



- ☀ kesäkaudella tai -sesonkina
- ❄ talvikaudella tai -sesonkina
- ✈ (saapuvia) lomalentoja pohjoiseen
- 🌴 (lähteviä) lomalentoja etelään





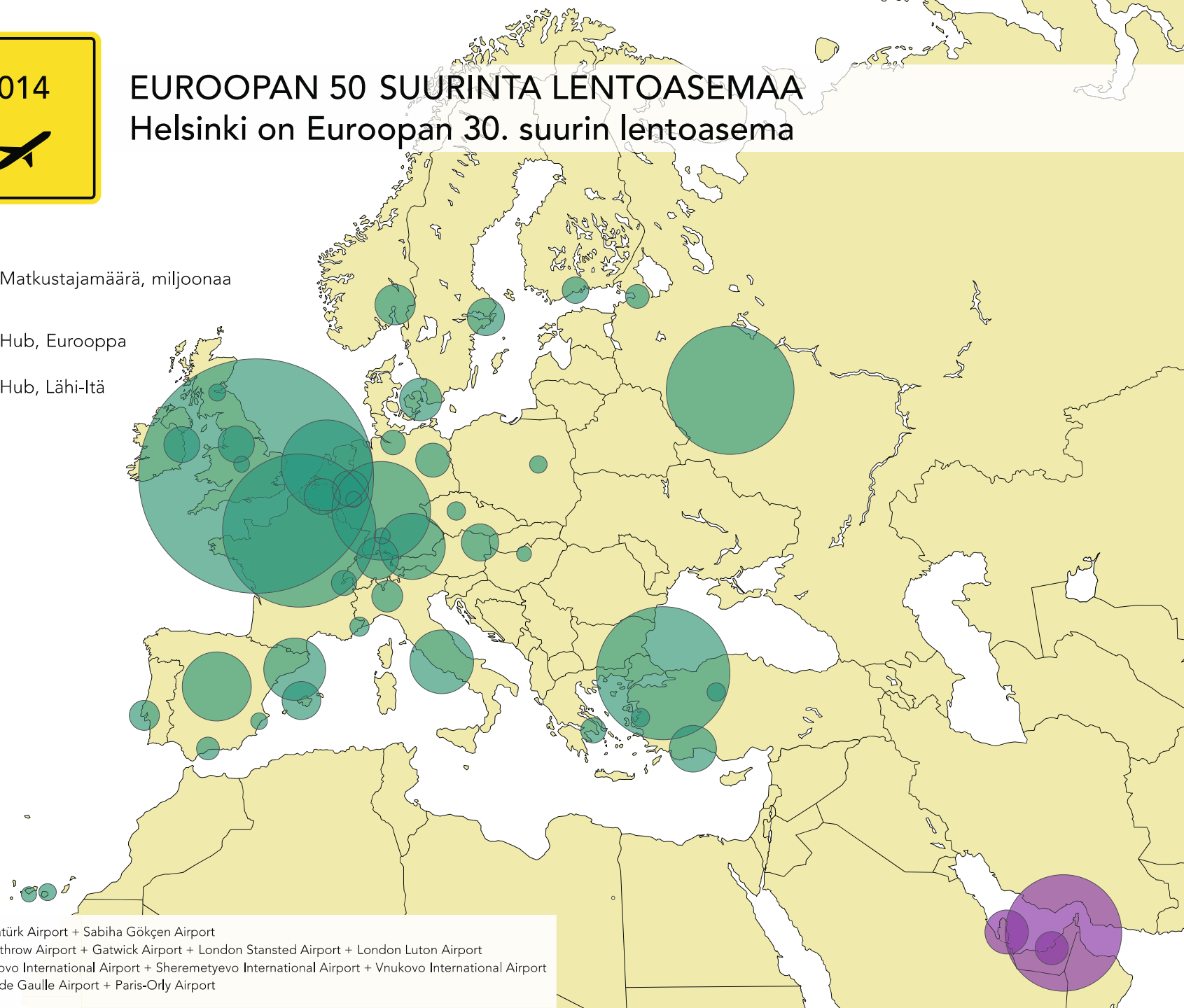
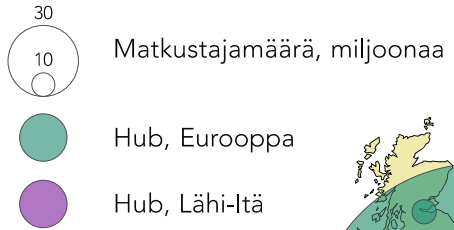
# PÄÄTELMIÄ EUROOPPALAISESTA VERTAILUSTA

- Suomessa valtion rooli lentoliikenteessä on hallitseva
  - Kaikki matkustajalentoasemat ovat valtion verkostomonopolin alla
  - Päälentoyhtiö on kansallisessa omistuksessa yli 50 %:sti
  - Lennonvarmistus ja sääpalvelut on sidottu lentoasemaoperaattorin toimintaan
  - Alueellisten lentoasemien maahuolinta tehdään lähes kokonaisuudessaan lentoasemaoperaattorin alla.
  
- Lennonvarmistuksen eriyttäminen ja kilpailun avaaminen ovat yleiseurooppalaisia tapoja, jotka mahdollistavat reilun kilpailun lentoasemien välillä.
  - Yleisesti ottaen aluelennonjohto nähdään viranomaistehtävänä, mutta siinäkin kilpailun tulisi olla mahdollista.
  - Lähestymis- ja lähilennonjohdon yksityistämisessä ei ole esteitä. Tämä kehitys on alkanut tai on alkamassa mm. Ruotsissa, Norjassa, UK:ssa ja Espanjassa.
  
- Euroopassa lentoasemien omistuksessa, erityisesti alueellisten lentoasemien osalta, on monipuolinen omistusrakenne, mikä on edistää tervettä kilpailua.
  
- Markkinatilanteella ja päälentoyhtiön omistussuhteella on selkeä korrelaatio. Maissa, joissa yhden yhtiön markkinaosuus on huomattavan korkea, on keskimäärin valtio-omisteinen lentoyhtiö. Poikkeuksena on Slovenia, jossa markkinajohtajan paikan on ottanut Ryanair.



# EUROOPAN 50 SUURINTA LENTOASEMAA

## Helsinki on Euroopan 30. suurin lentoasema






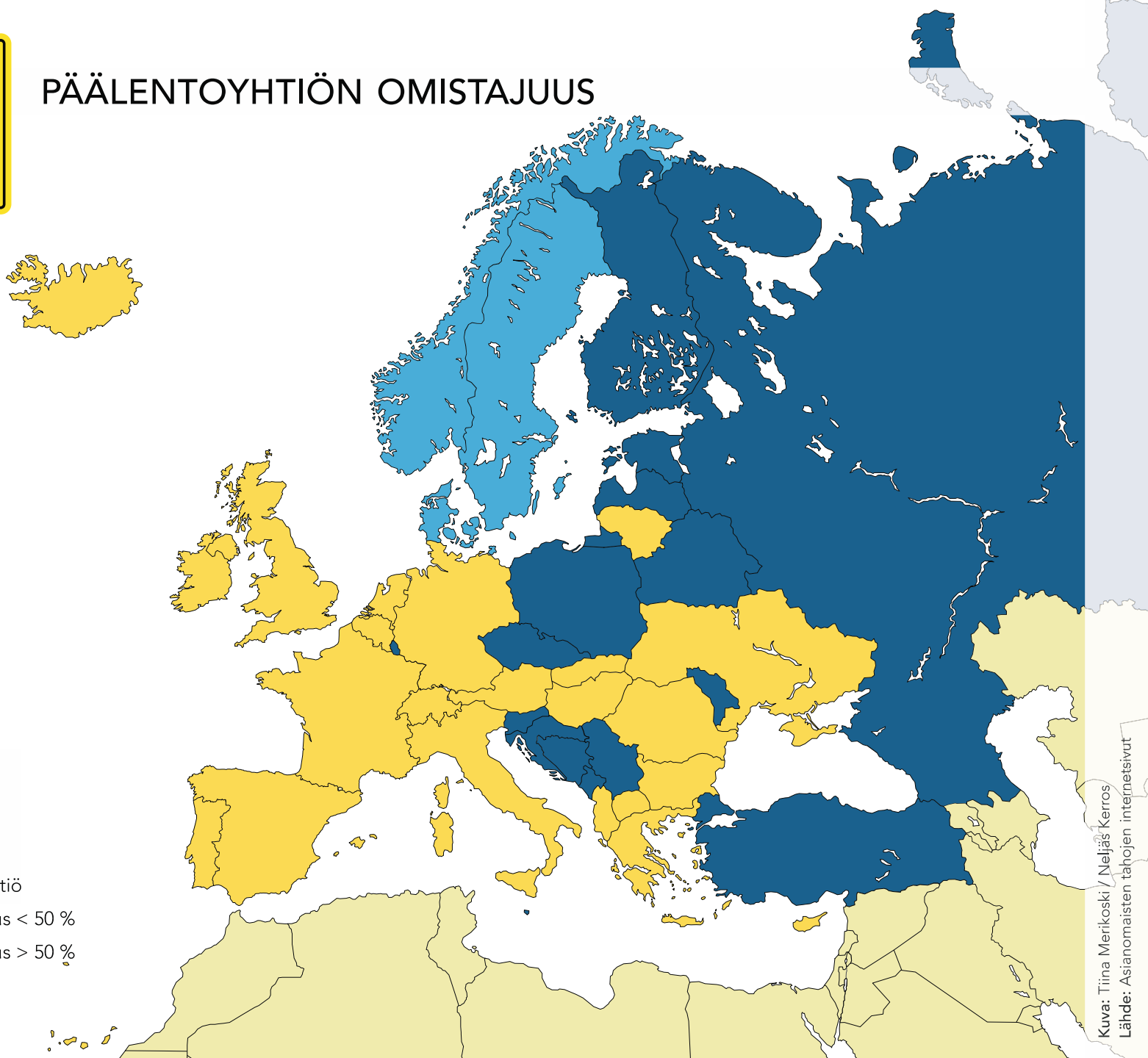
Kuva: Tiina Merikoski / Neljäs Kerros  
Lähde: ACI Europe

Istanbul = Istanbul Atatürk Airport + Sabiha Gökçen Airport  
Lontoo = London Heathrow Airport + Gatwick Airport + London Stansted Airport + London Luton Airport  
Moskova = Domodedovo International Airport + Sheremetyevo International Airport + Vnukovo International Airport  
Pariisi = Paris-Charles de Gaulle Airport + Paris-Orly Airport



## PÄÄLENTOYHTIÖN OMISTAJUUS

-  Yksityinen yhtiö
-  Valtio-omistus < 50 %
-  Valtio-omistus > 50 %

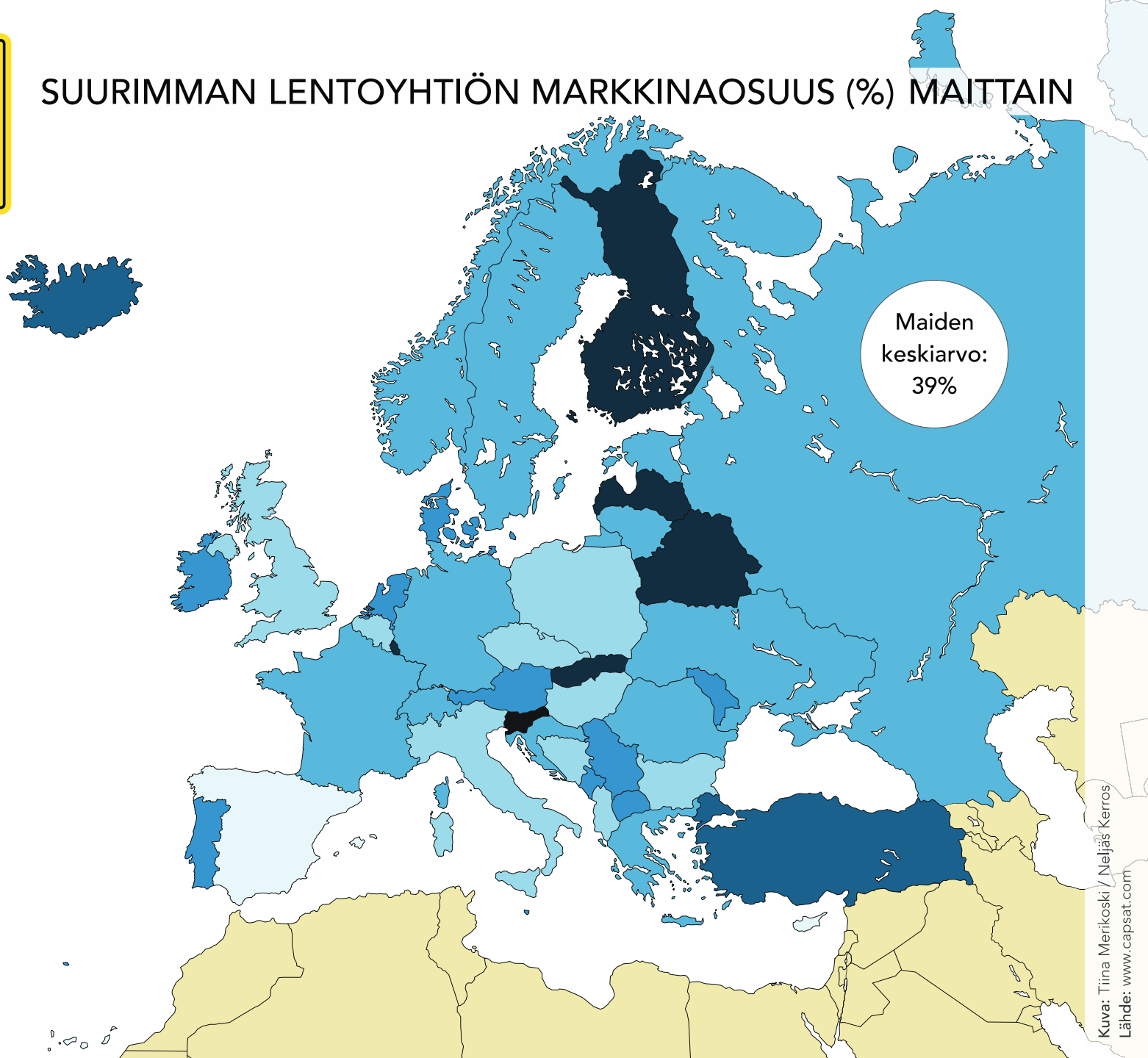




# SUURIMMAN LENTOYHTIÖN MARKKINAOSUUS (%) MAITTAIN

## Markkinaosuus:

- 10 - 19 %
- 20 - 29 %
- 30 - 39 %
- 40 - 49 %
- 50 - 59 %
- 60 - 69 %
- 70 - 79 %





## LENNONVARMISTUKSEN OMISTUS






**Huom.** Suomessa lennonvarmistustoiminta on eriytetty Finaviasta omaksi yhtiöksi 1.4.2017 alkaen.

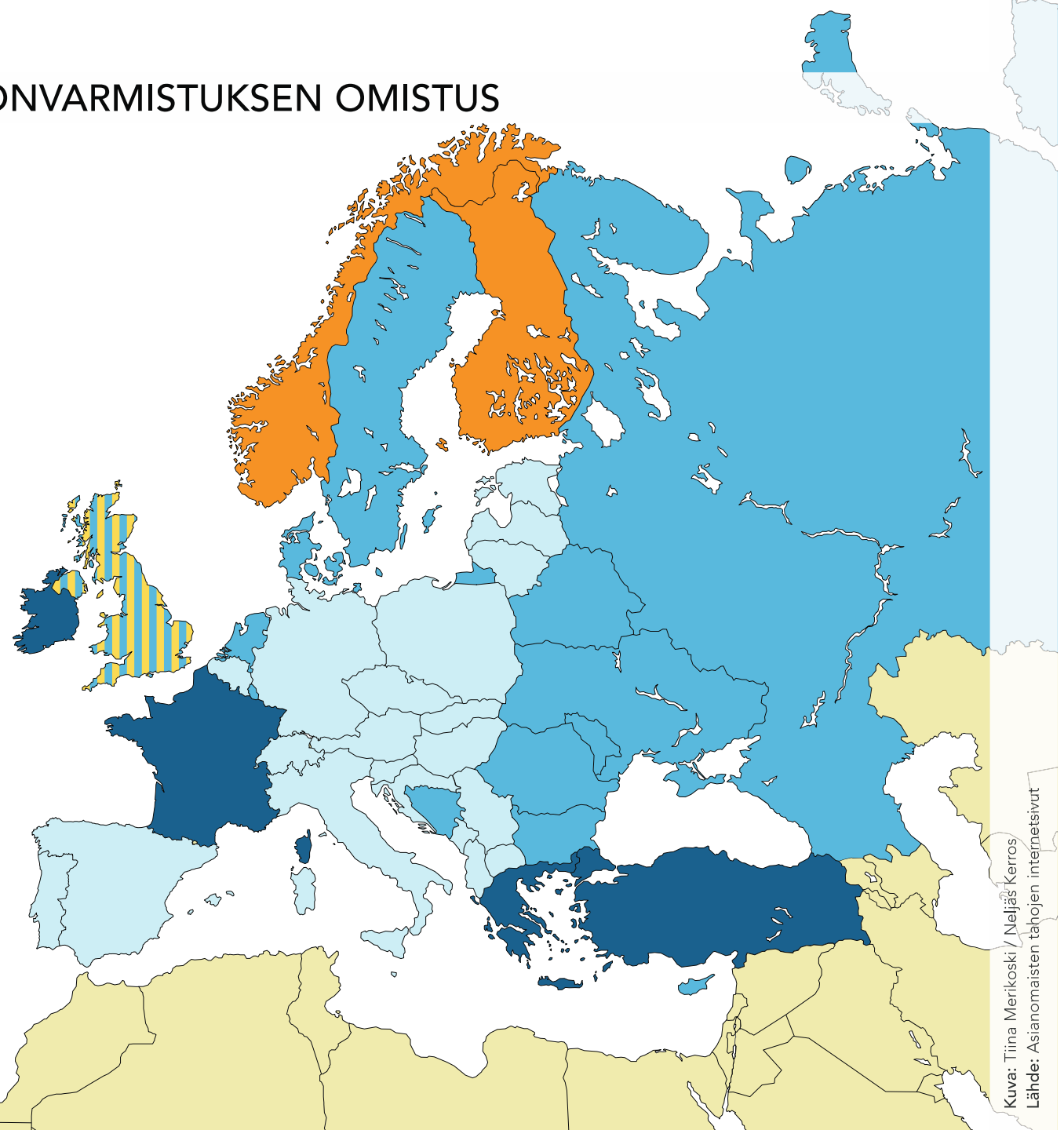
Lennonvarmistuksesta vastaa Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland), joka on valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, kartan luokittelulla 'erillinen valtionyhtiö'.

Vuoden 2019 alusta alkaen ANS Finland on osa valtion liikenteenohjauskonsernia, jossa tytäryhtiöt vastaavat liikennemuotokohtaisesti liikenteenohjauspalveluista.

Kartassa on esitetty perinteisen valtiollisen lennonvarmistustoimijan tarkempi omistus.

Ruotsissa lähilennonjohdossa on valtiollinen toimijan rinnalla yksityinen toimija ACR.

-  Erillinen valtionyhtiö
-  Osa valtion hallintoa (esim. liikenneministeriö tai liikennehallintio)
-  Osa ilmailuviranomaisen toimintaa
-  Samassa yhtiössä lentoasemaoperaattorin kanssa
-  Yhdistelmä valtiollista ja yksityistä omistusta



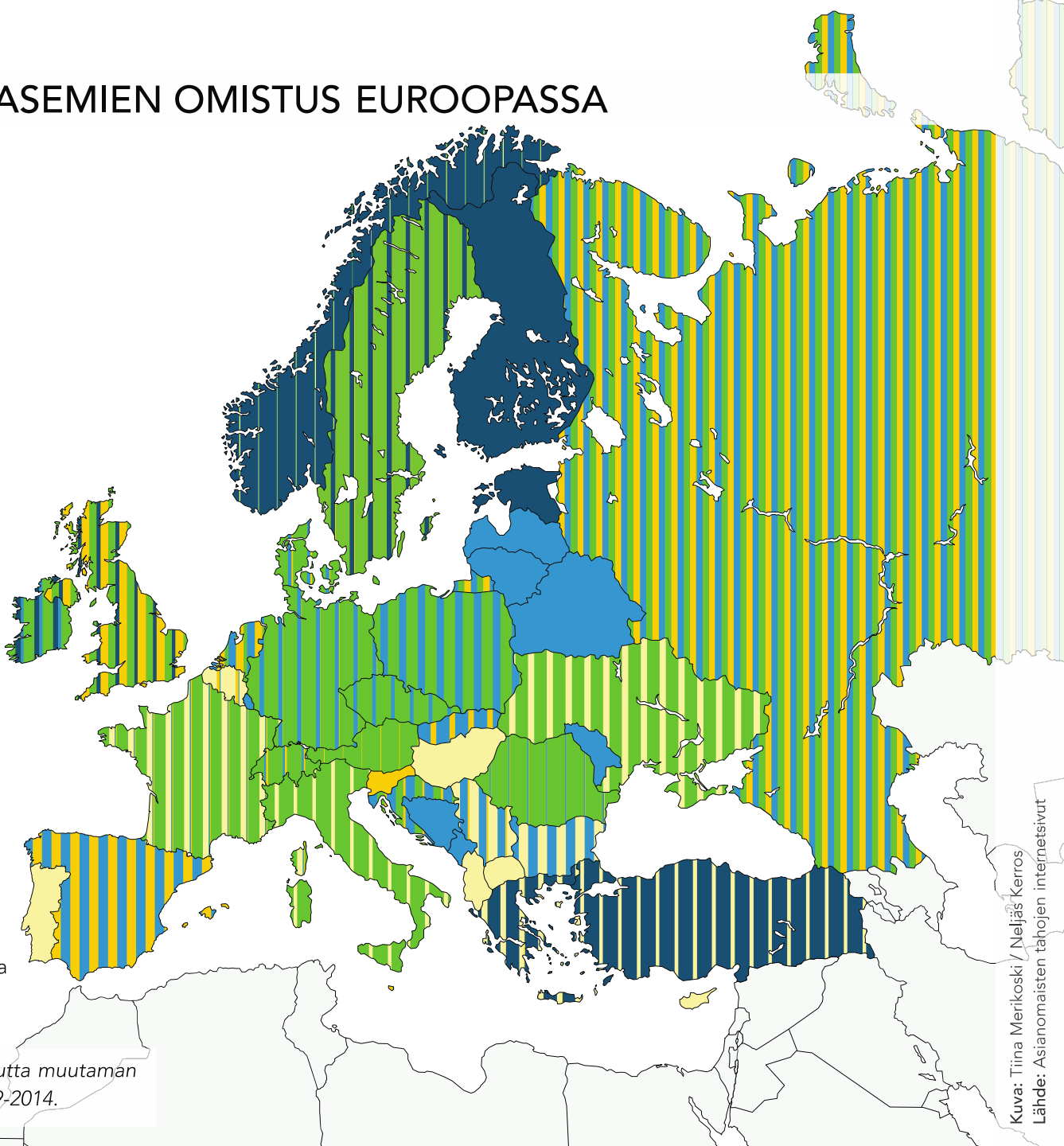


# LENTOASEMIEN OMISTUS EUROOPASSA

Suomen mallin kaltainen  
monopoliomistus on  
harvinainen malli  
Euroopassa.

- Valtion verkosto
- Valtio
- Alueellinen
- Yksityinen
- Vuokrattu yksityiselle
- Omistusmuotojen yhdistelmä;  
raidan väri kuvaa omistusmuotoa  
ja leveys omistussosuutta

Pääosin tiedot ovat vuodelta 2015, mutta muutaman  
lentoaseman tiedot ovat vuosilta 2009-2014.



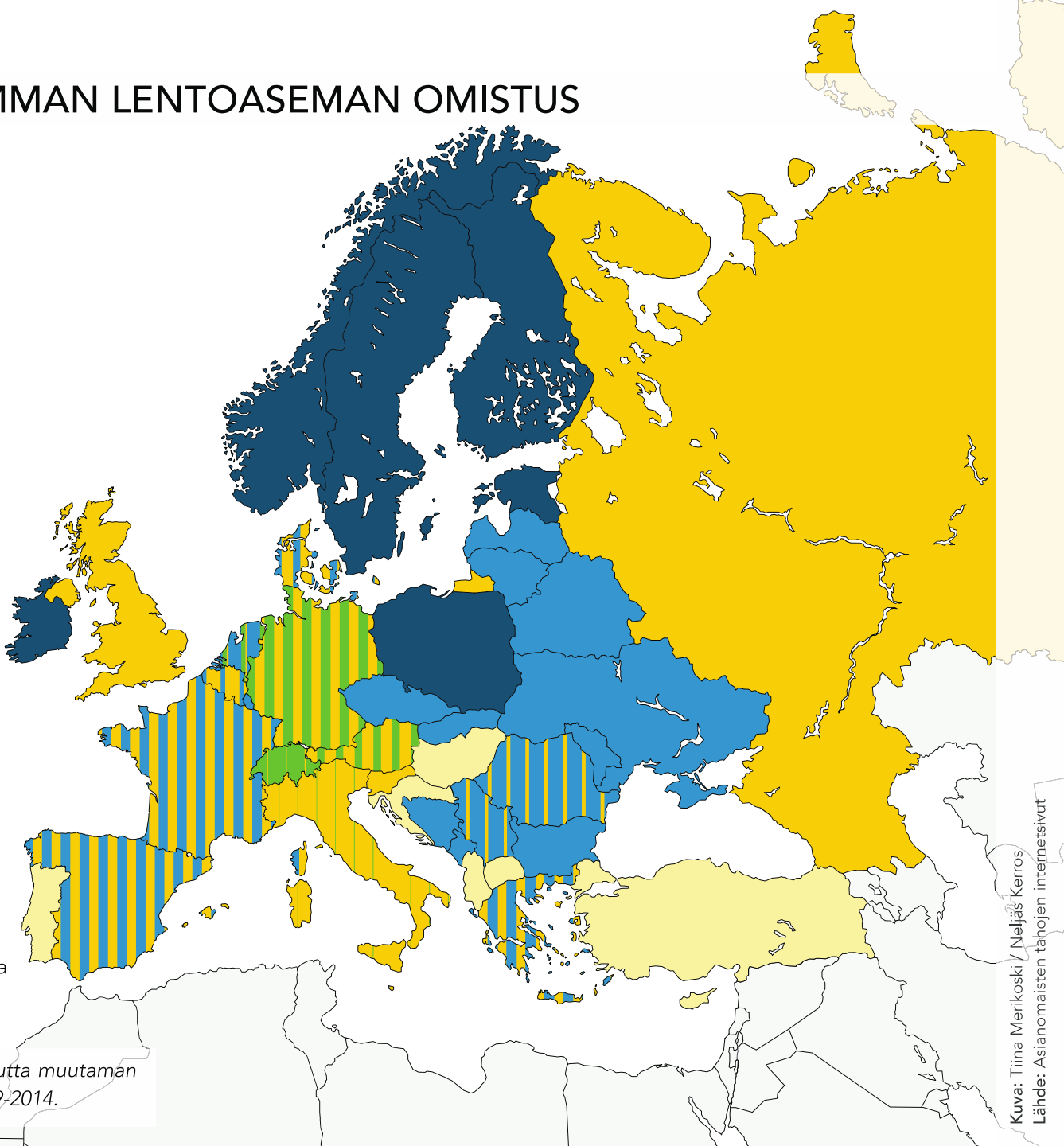


## SUURIMMAN LENTOASEMAN OMISTUS

Päälentoasemien  
omistuksessa korostuvat  
valtion omistus ja  
yksityinen omistus.

- Valtion verkosto
- Valtio
- Alueellinen
- Yksityinen
- Vuokrattu yksityiselle
- Omistusmuotojen yhdistelmä;  
raidan väri kuvaa omistusmuotoa  
ja leveys omistussosuutta

Pääosin tiedot ovat vuodelta 2015, mutta muutaman  
lentoaseman tiedot ovat vuosilta 2009-2014.





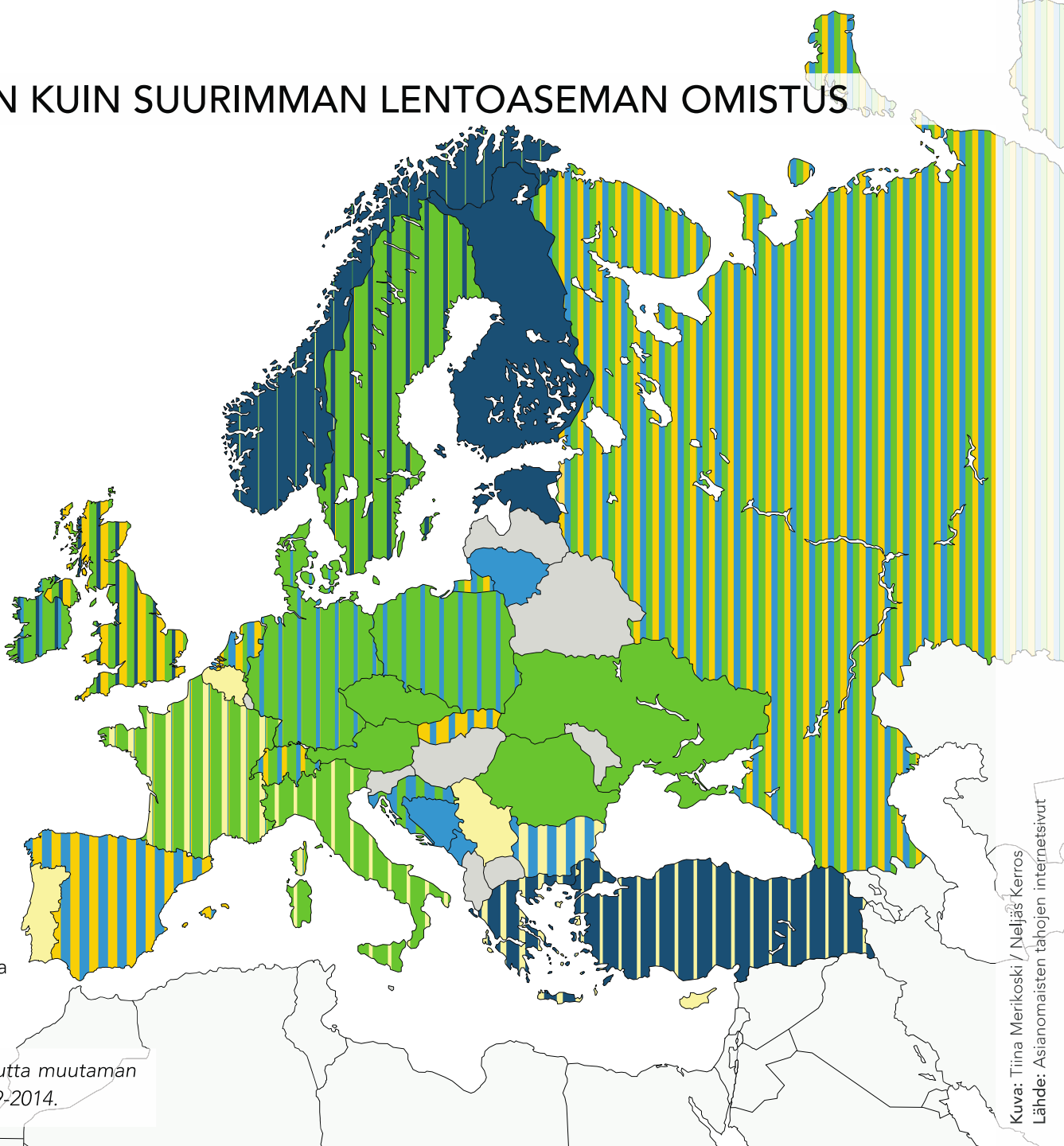


## MUIDEN KUIN SUURIMMAN LENTOASEMAN OMISTUS

Muiden lentoasemien  
omistuksessa korostuu  
alueellinen omistus.

- Valtion verkosto
- Valtio
- Alueellinen
- Yksityinen
- Vuokrattu yksityiselle
- Ei lentoasemia, joille liikennettä tai omistus ei tiedossa
- Omistusmuotojen yhdistelmä;  
raidan väri kuvaa omistusmuotoa  
ja leveys omistusosuutta

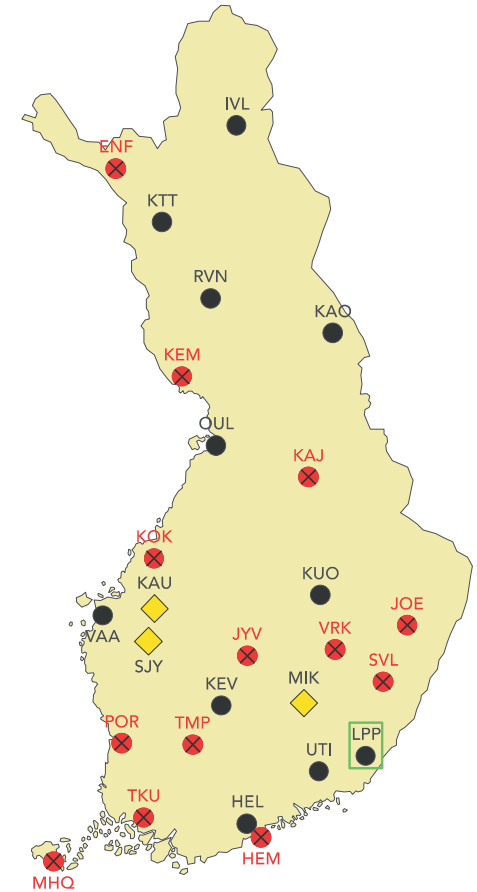
Pääosin tiedot ovat vuodelta 2015, mutta muutaman  
lentoaseman tiedot ovat vuosilta 2009-2014.





# Analyysi kansallisesta lentoliikennestrategiasta

- Lentoliikenteen merkitystä elinkeinoelämää, mm. vientiteollisuutta ja kansainvälistä matkailua palvelevana liikennemuotona ei ole otettu huomioon. Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu vain Helsinkiin ja Helsingin kautta tapahtuvan liikkumisen osalta.
- Esitetyt lentoasemien lakkauttamisen kansantaloudelliset vaikutukset ovat ristiriidassa muiden tutkimustulosten kanssa. Strategian mukaan lentoasemien lakkauttaminen on Suomessa kannattavaa, vaikka muut tutkimukset osoittavat lentoaseman lakkauttamisen tuottavan selkeää kansantaloudellista tappiota.
- Lentoasemien yksityistäminen on ollut yleinen trendi Euroopassa kilpailun avautumiskehityksen jälkeen. Laajamittaista lentoasemien sulkemista – ilman korvaavaa ratkaisua – ei sen sijaan ole tapahtunut.
- Lentoasemaverkkoa koskevan lain nojalla Finavia ylläpitää lentoasemia, joille on säännöllistä reittiliikennettä, valtion ilmailua tai sotilasilmailua. Uudessa lentoliikennestrategiassa lentoaseman ylläpitämisen ehdoksi rajattiin markkinaehtoinen reittiliikenne maakunnan ja Helsingin välille.
- Lentoasemat ovat valtion kannalta kriittistä infrastruktuuria, jonka kehittämisestä ja ylläpitämisestä tehtävät päätökset tulisi olla – markkinoiden päätösten sijaan – poliittisia. Esimerkiksi Norjassa lentoaseman lakkauttamisesta päättää eduskunta.
- Myös sotilasilmailu, valtion ilmailu, tuettu reittiliikenne sekä kansainväliset suorat yhteydet tulisi huomioida lentoaseman ylläpitämisessä.
- Nykyisenkaltaisen lentoasemaverkoston ylläpitäminen on edullista, mutta kerran suljetun lentoaseman uudelleen käynnistäminen maksaisi moninkertaisesti nykyiseen alijäämään verrattuna. Uudelleen avaaminen voi lupaprosesseista ja aikatauluista johtuen olla jopa mahdotonta.
- Strategiapaperi ei selkeytä lentoaseman yksityistämisprosessia.



- ✘ Lentoasemat, joiden siirtämistä verkoston ulkopuolelle esitetään lentoliikennestrategiassa
- LPP Lentoasema, jonka yksityistämistä esitetään lentoliikennestrategiassa
- ◆ Kunnallisessa/yksityisessä omistuksessa oleva lentoasema



# 3. Lentoliikenteen pohjoismainen vertailu

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



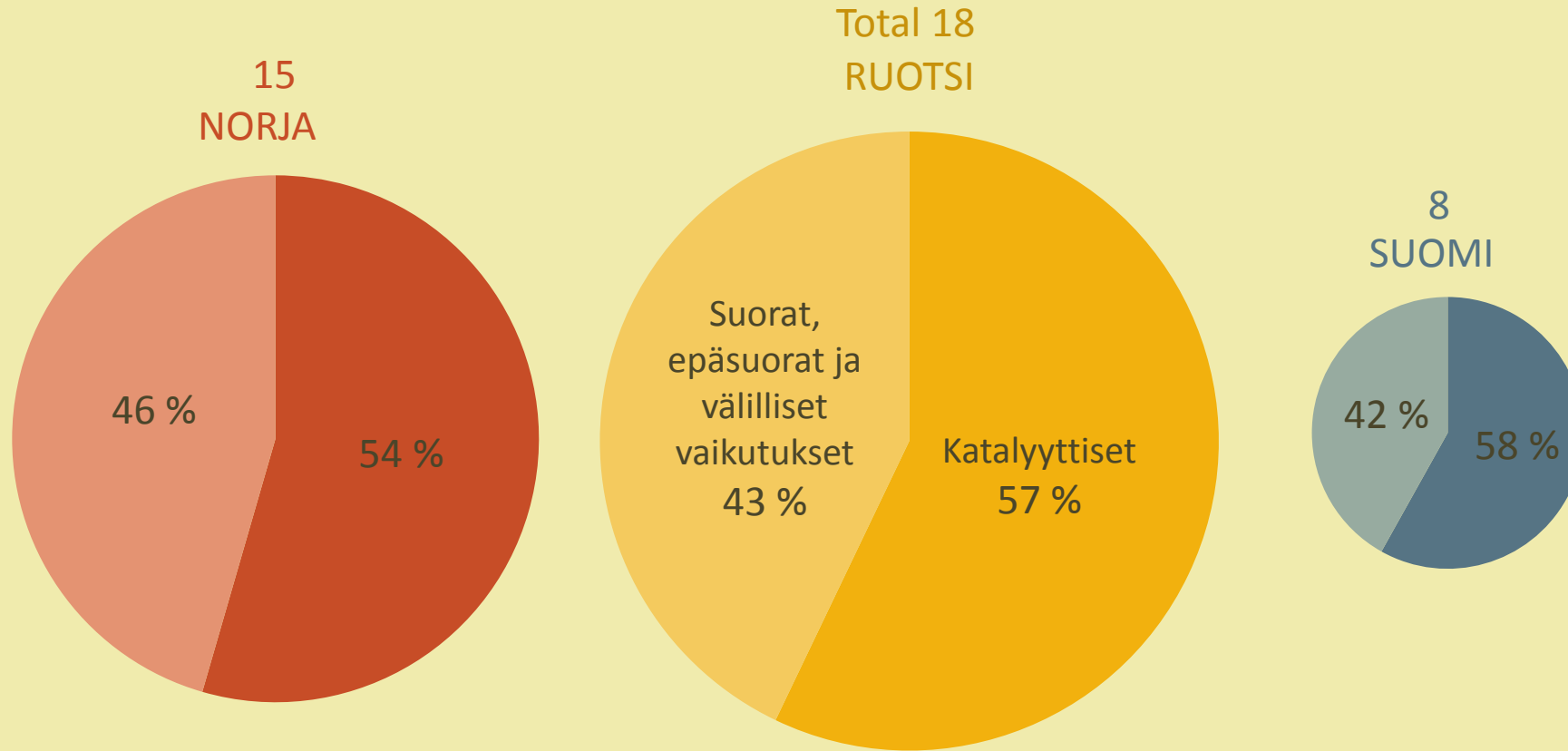
# Pohjoismainen vertailu

Hankkeessa on kevään 2015 aikana tehty analyysi Suomen, Ruotsin ja Norjan lentoliikenteestä sekä syistä erojen taustalla. Analyysistä on kirjoitettu seuraavat artikkelit:

- Matkustajamäärien kehitys
- Sosioekonomiset tekijät
- Lentoliikennemarkkinoiden toiminta
- Kansalliset strategiat ja tulevaisuuden ennusteet
- Muut tutkitut tekijät



# LENTOASEMIEN KANSANTALOUDELLINEN VAIKUTUS (miljardia € vuodessa)



10 % lisäys lentoyhteyksissä kasvattaa bruttokansantuotetta 0,5 %-yksikköä



# JOS SUOMEN ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN KANSAINVÄLINEN LIIKENNE OLISI RUOTSIN JA NORJAN TASOLLA...



SUHTEUTETTUNA  
BKT:EEN JA VÄESTÖÖN:

Kv-lentomatkustajia olisi...

...4,7 kertaa  
nykyistä enemmän

...2,4 kertaa  
nykyistä enemmän

Uusia kv-lentomatkustajia olisi...

...6 miljoonaa

...3 miljoonaa

Uusia työpaikkoja syntyisi...\*

...24 000

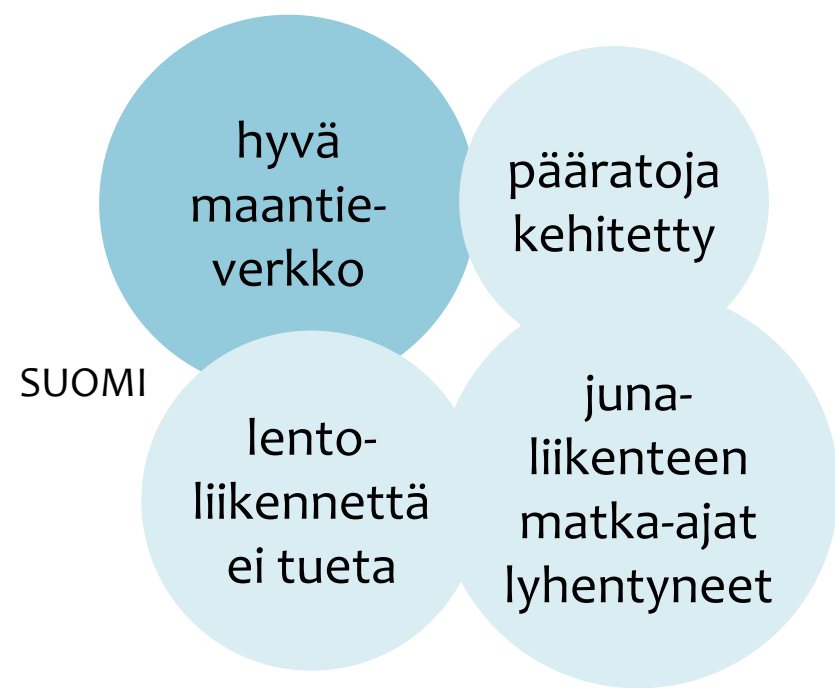
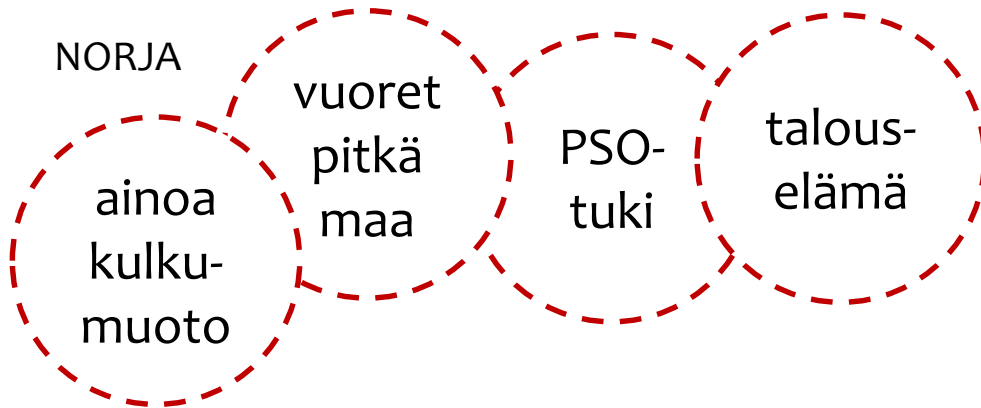
...13 000

Lentoliikenteen kansantaloudellisen  
vaikutuksen lisäys olisi...\*

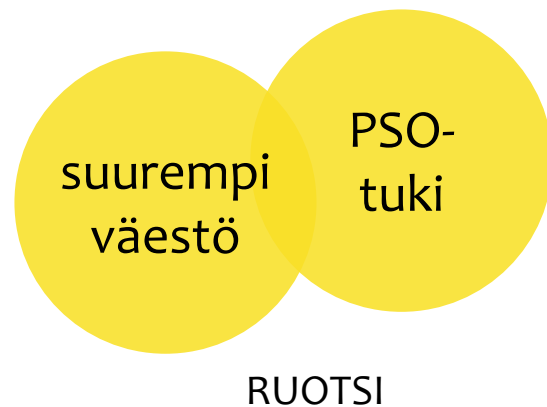
...1,8 miljardia €

...0,9 miljardia €

\*Sillä oletuksella, että matkustajien profiili pysyisi samana. Kansainvälisen matkailun kansantaloudellinen ja työpaikkoja lisäävä vaikutus on merkittävästi suurempi.



# Miksi Suomi on jäänyt jälkeensä?



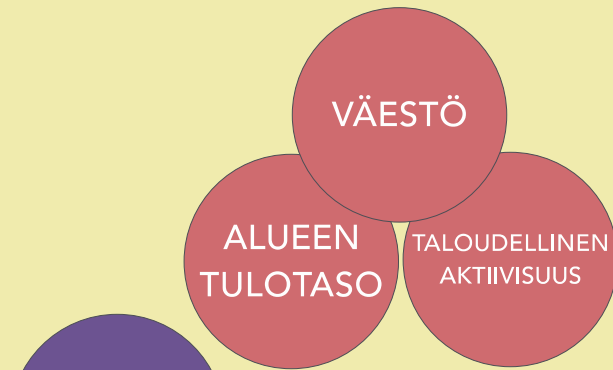


# MIKSI SUOMI ON JÄÄNYT JÄLKEEN POHJOISMAISESTA KEHITYKSESTÄ? TUTKITUT TEKIJÄT

## KYSYNTÄ

## TARJONTA

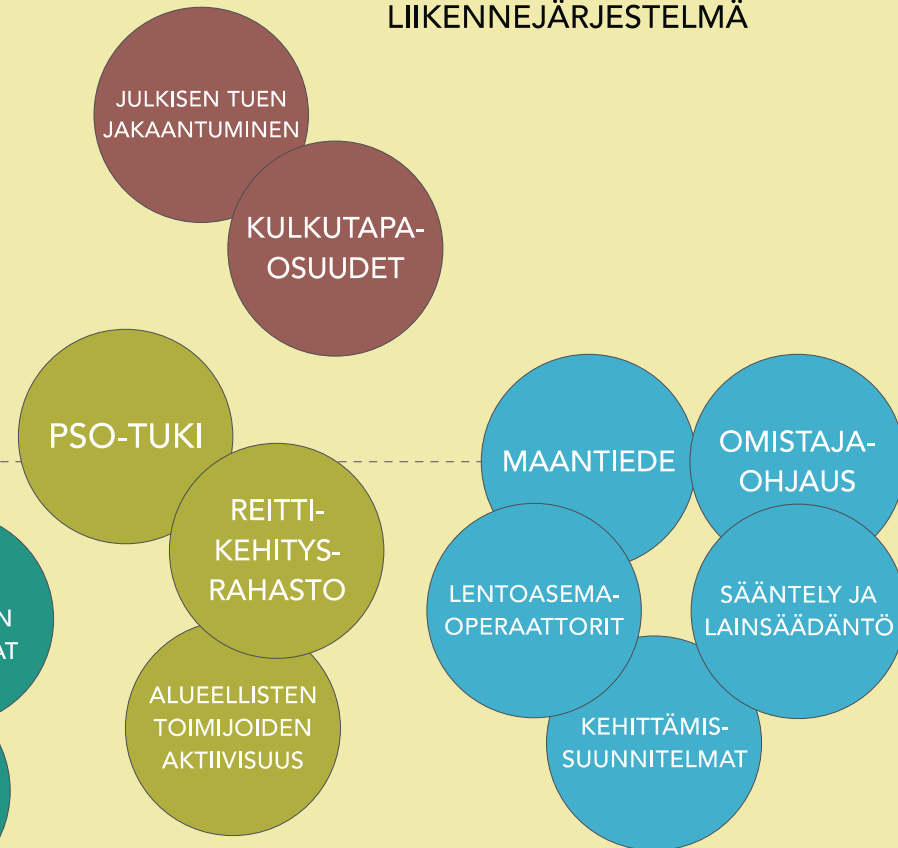
### SOSIO-EKONOMISET TEKIJÄT



### LENTOLIIKENNEMARKKINAT



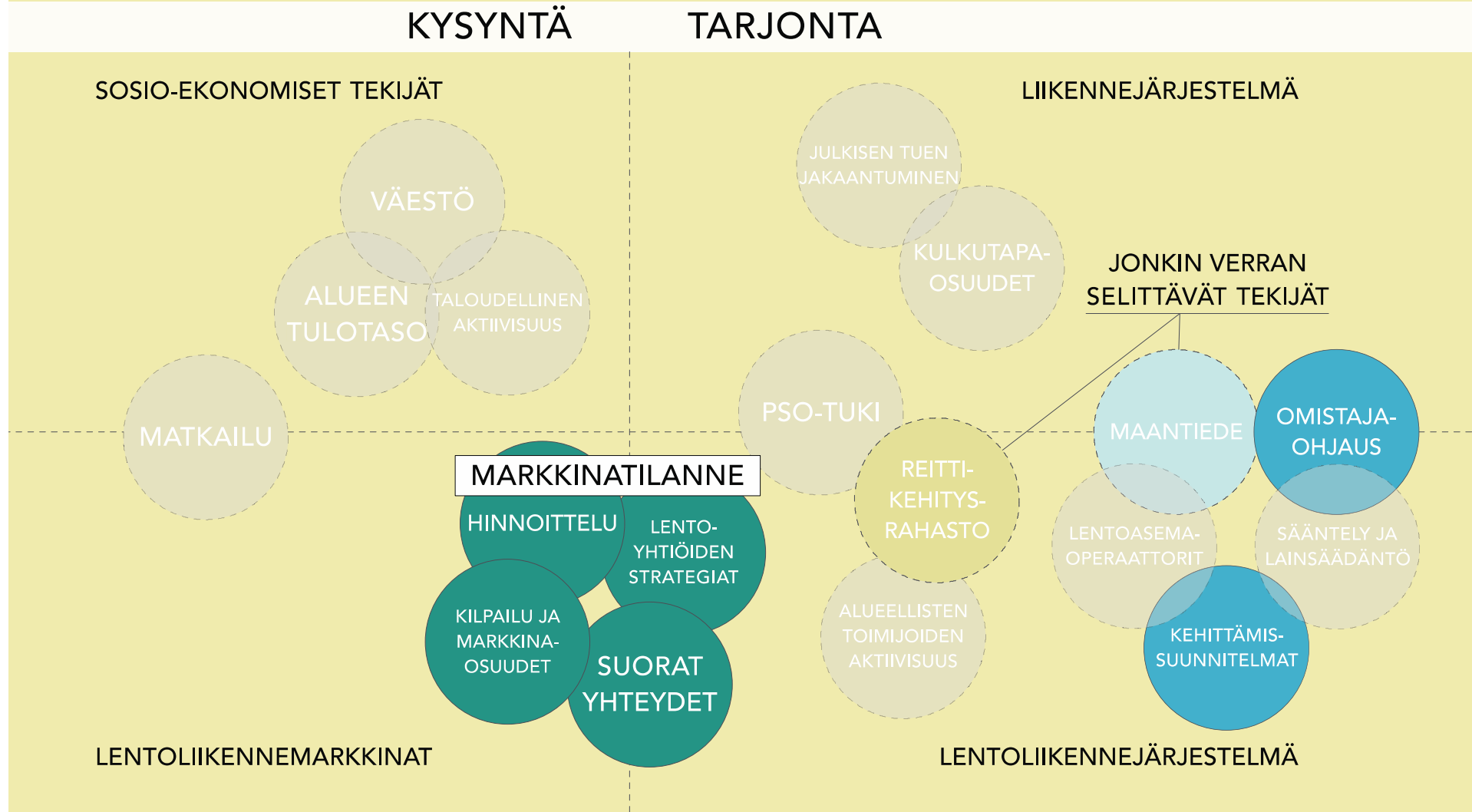
### LIIKENNEJÄRJESTELMÄ



### LENTOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ



# MIKSI SUOMI ON JÄÄNYT JÄLKEEN POHJOISMAISESTA KEHITYKSESTÄ? SELITTÄVÄT TEKIJÄT







# Matkustajamäärien kehitys

Ruotsissa ja Norjassa alueellisten lentoasemien matkustajamäärät ovat kasvaneet vuodesta 1999 samaan tahtiin hub-liikenteen kanssa.

Suomessa sen sijaan lentoliikenteen kehitys on jakaantunut vahvasti kahtia: kasvavaan Helsinki-Vantaan liikenteeseen ja jo 25 vuotta samassa tilassa olleeseen alueellisten lentoasemien liikenteeseen.

Erojen syyksi on esitetty lentoliikennestrategiassa mm. Norjan erilaista maantiedettä ja maan vaurautta sekä Ruotsin suurempaa asukaslukua. Vaikka näillä tekijöillä on vaikutusta kotimaan lentoliikenteen matkustajamääriin, yksinkertainen tilastollinen tarkastelu osoittaa, että suurimmat erot maiden välillä johtuvat kansainvälisestä liikenteestä.



# Kansainvälisen liikenteen kehitys

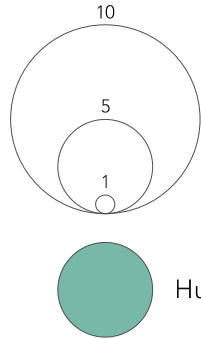
Erisuuntainen kehitys on johtanut siihen, että Ruotsista ja Norjasta alueellisten lentoasemien kansainvälinen matkustajamäärä oli vuonna 2013 molemmissa maissa 9,0 miljoonaa, kun se Suomessa oli 1,3 miljoonaa.

Erot kansainvälisessä liikenteessä selittyvät pelkistetysti sillä, että Ruotsissa ja Norjassa on aktiivisesti pyritty saamaan alueellisille lentoasemille kansainvälistä reittiliikennettä. Suomessa on sen sijaan keskitytty Helsinki-Vantaan kautta lennettäviin jatkoyhteyksiin ja alueellisten lentoasemien charter-liikenteeseen.

Suurimmat selittävät tekijät sille, miksi alueellisten lentoasemien kansainvälinen reittiliikenne on kehittynyt Norjassa ja Ruotsissa Suomea huomattavasti nopeammin, ovat markkinatilanne, kansallinen kehittämisasenne sekä erot omistajaohjauksessa.

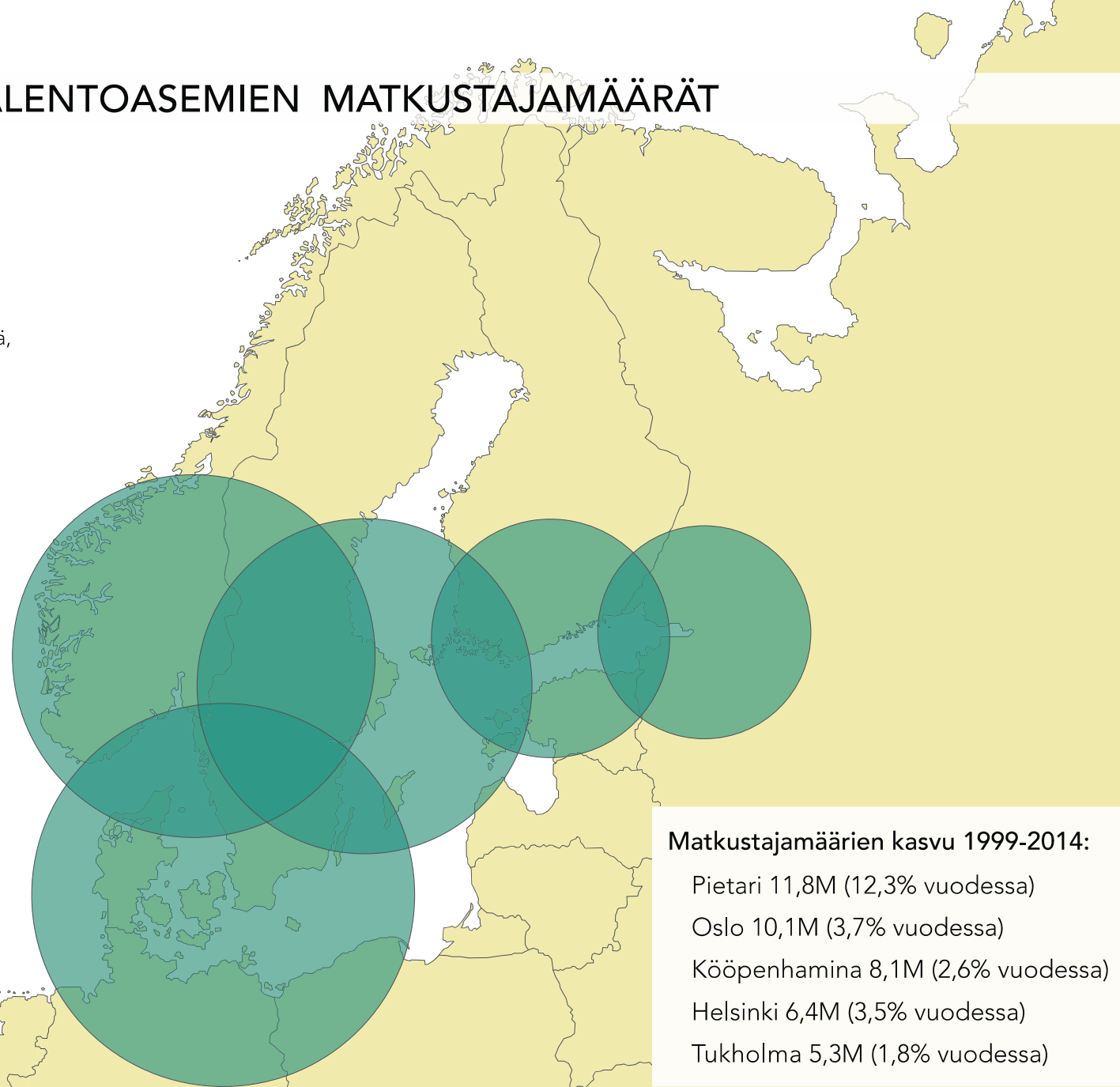


## PÄÄLENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT



Matkustajamäärä,  
miljoonaa

Hub




### Matkustajamäärien kasvu 1999-2014:

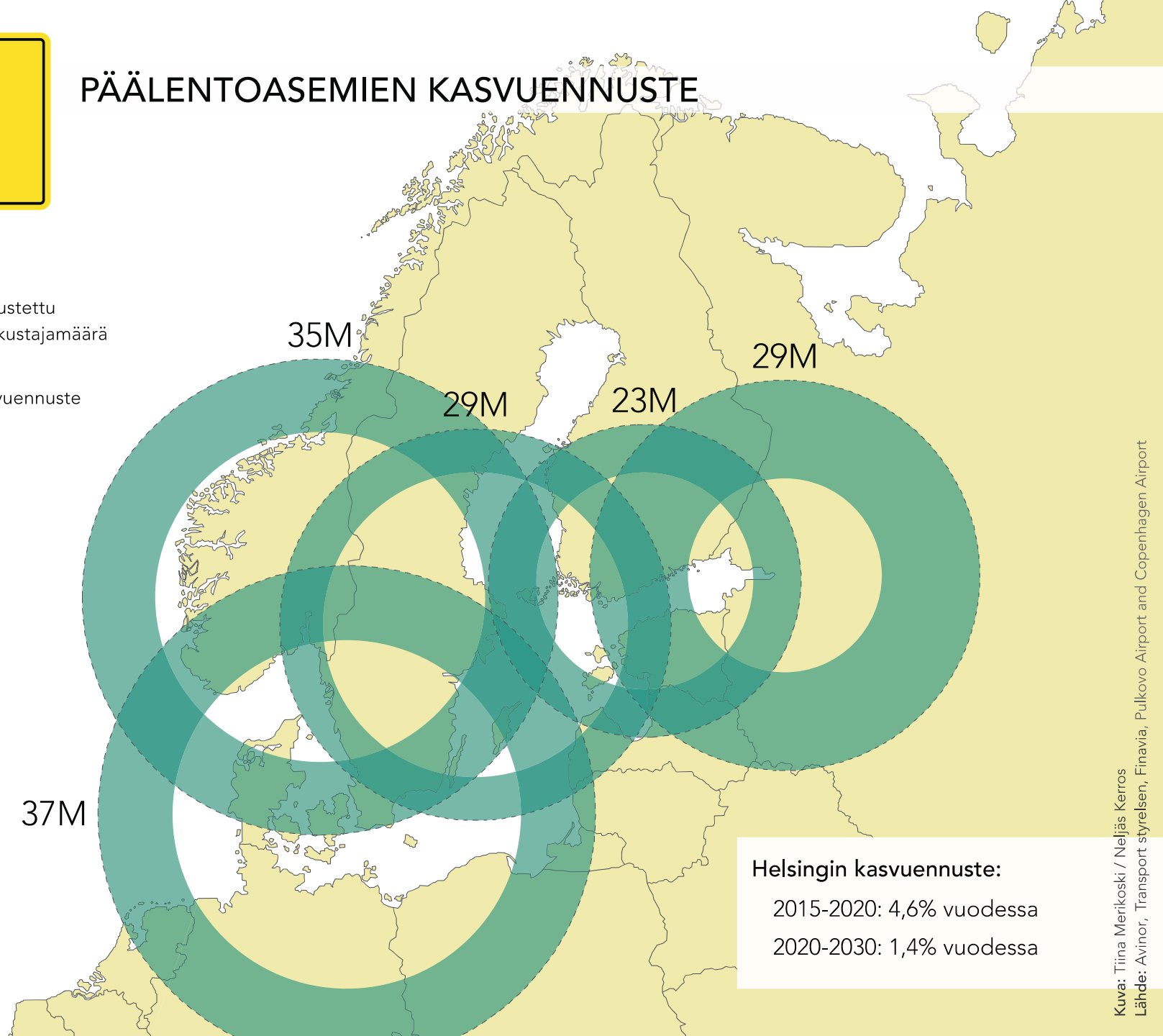
- Pietari 11,8M (12,3% vuodessa)
- Oslo 10,1M (3,7% vuodessa)
- Kööpenhamina 8,1M (2,6% vuodessa)
- Helsinki 6,4M (3,5% vuodessa)
- Tukholma 5,3M (1,8% vuodessa)



## PÄÄLENTOASEMIEN KASVUENNUSTE

23M Ennustettu  
matkustajamäärä

 Kasvuennuste



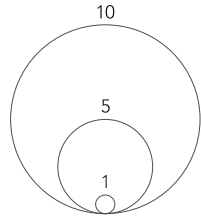
Helsingin kasvuennuste:

2015-2020: 4,6% vuodessa

2020-2030: 1,4% vuodessa



## KOTIMAAN LIIKENTEEN OSUUS PÄÄLENTOASEMAN LIIKENTEESTÄ



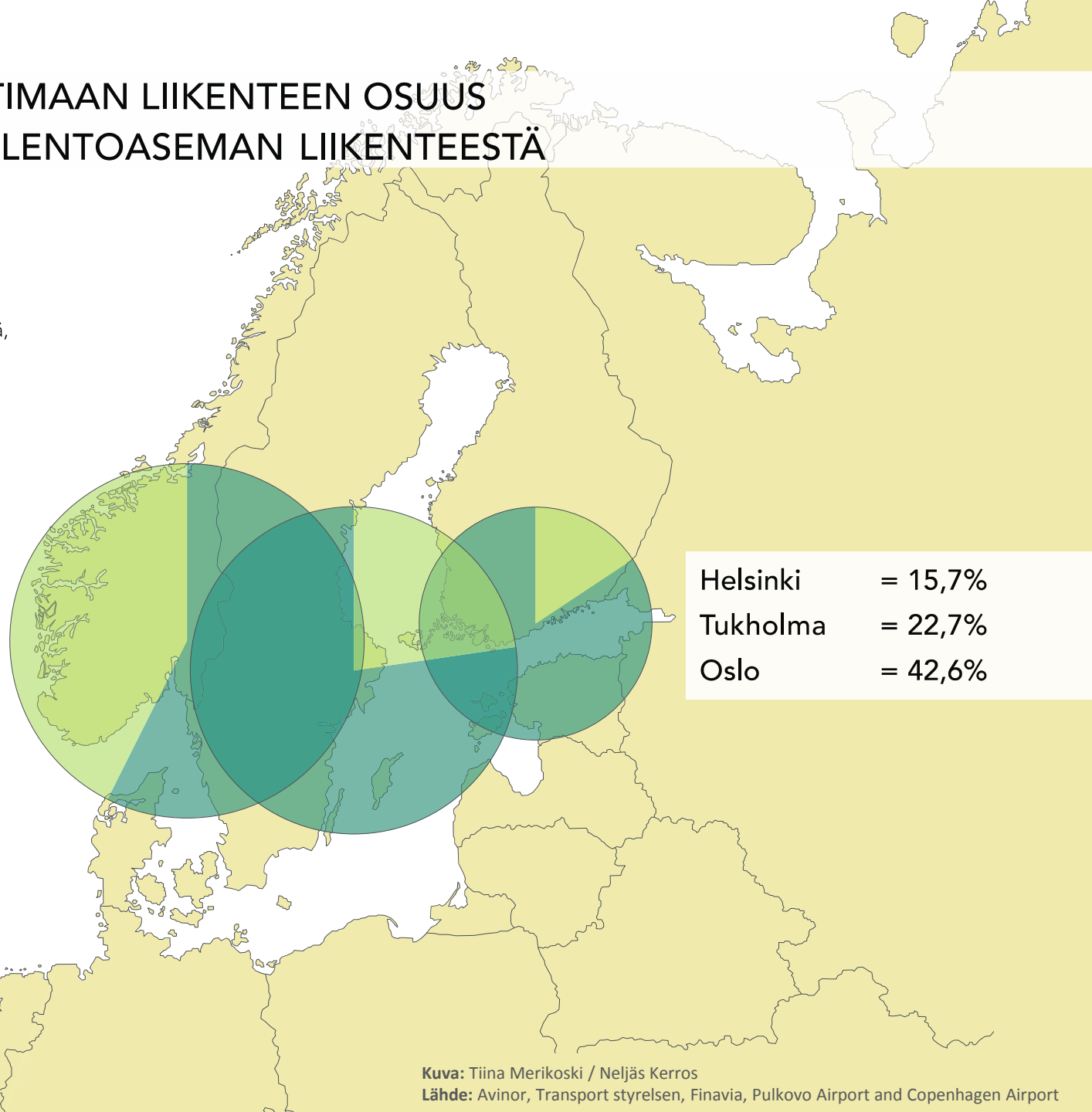
Matkustajamäärä,  
miljoonaa



Hub

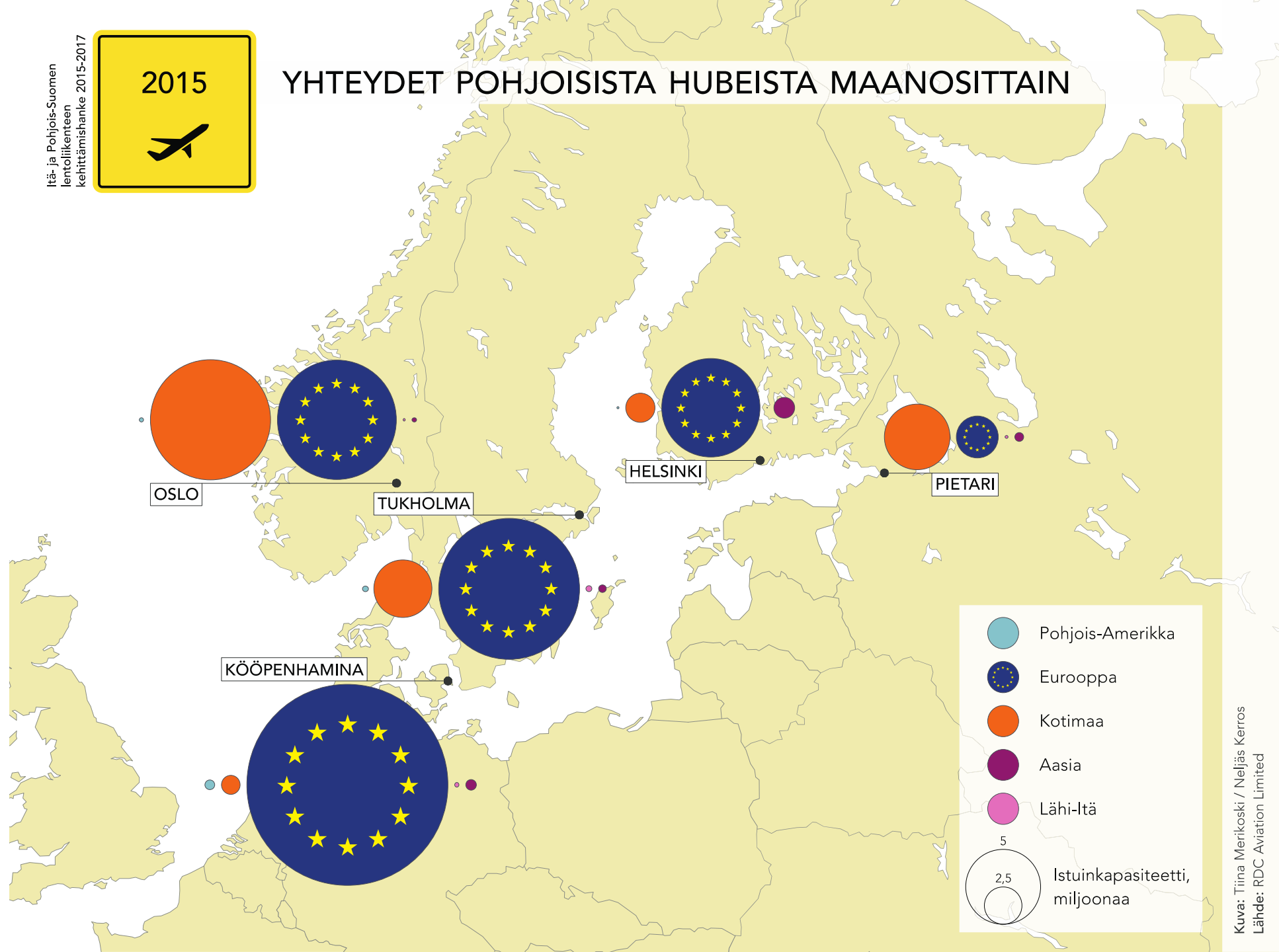


Kotimaan liikenteen  
osuus



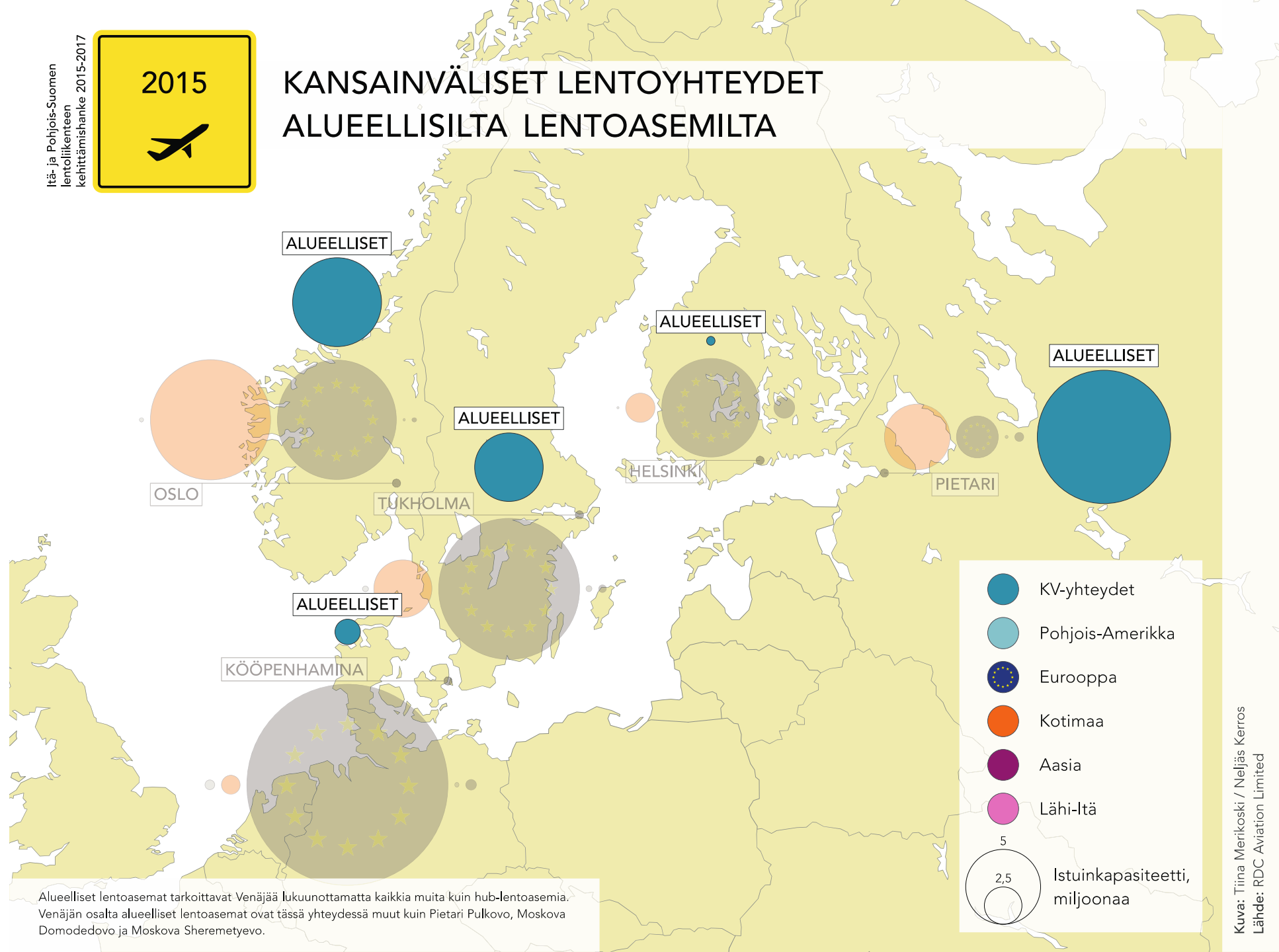


# YHTEYDET POHJOISISTA HUBEISTA MAANOSITTAIN





# KANSAINVÄLISET LENTOYHTEYDET ALUEELLISILTA LENTOASEMILTA

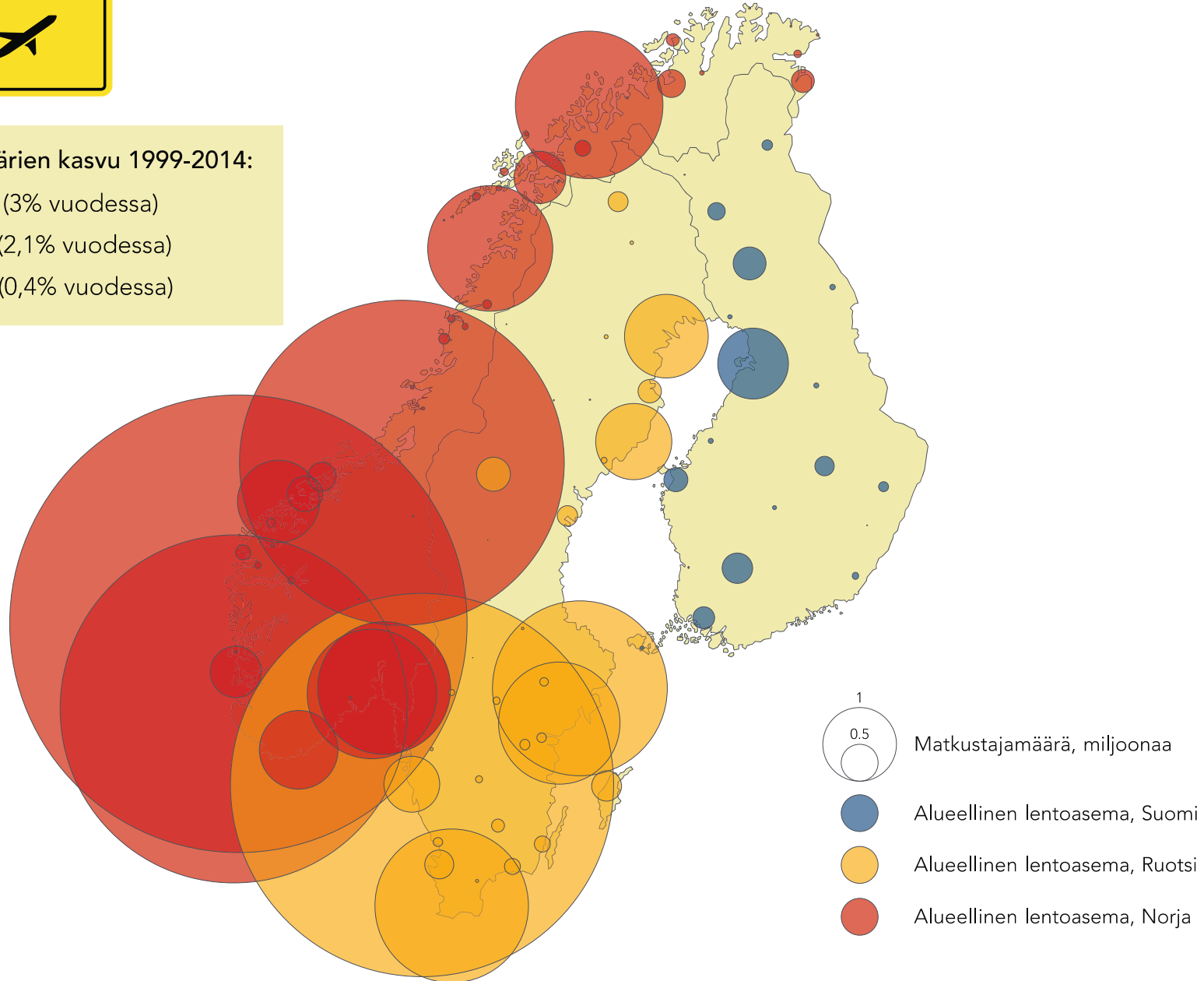




# ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT

## Matkustajamäärien kasvu 1999-2014:

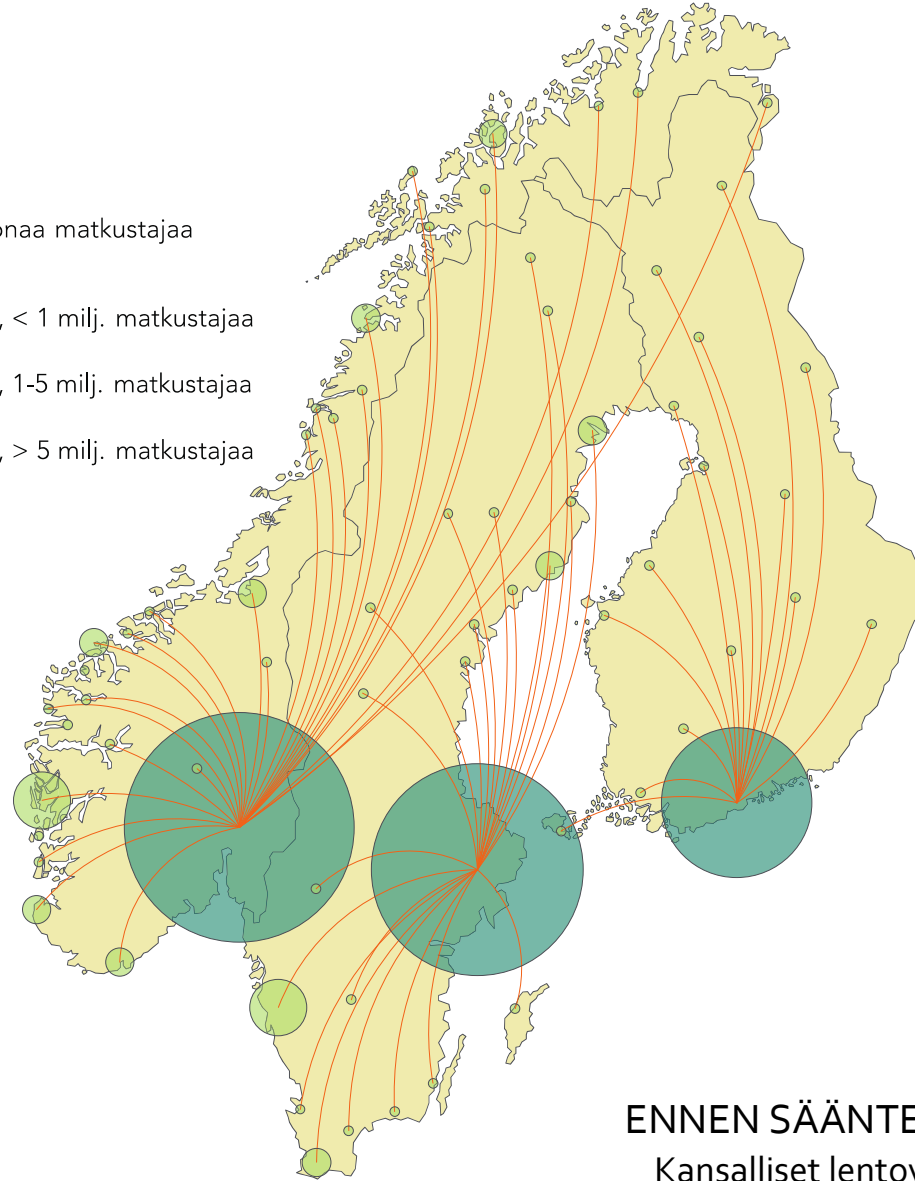
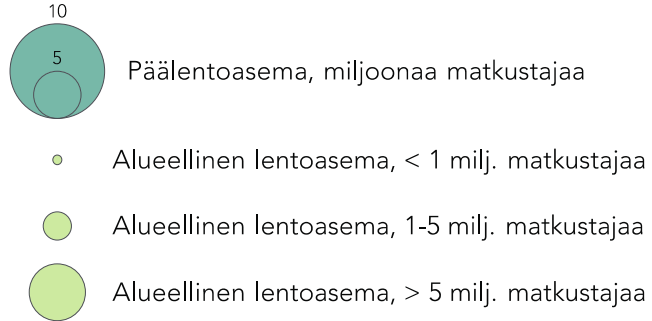
Norja 10,8M (3% vuodessa)  
Ruotsi 4,8M (2,1% vuodessa)  
Suomi 0,2M (0,4% vuodessa)







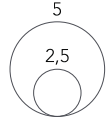
## KOTIMAAN LIIKENNE PÄÄLENTOASEMILTA



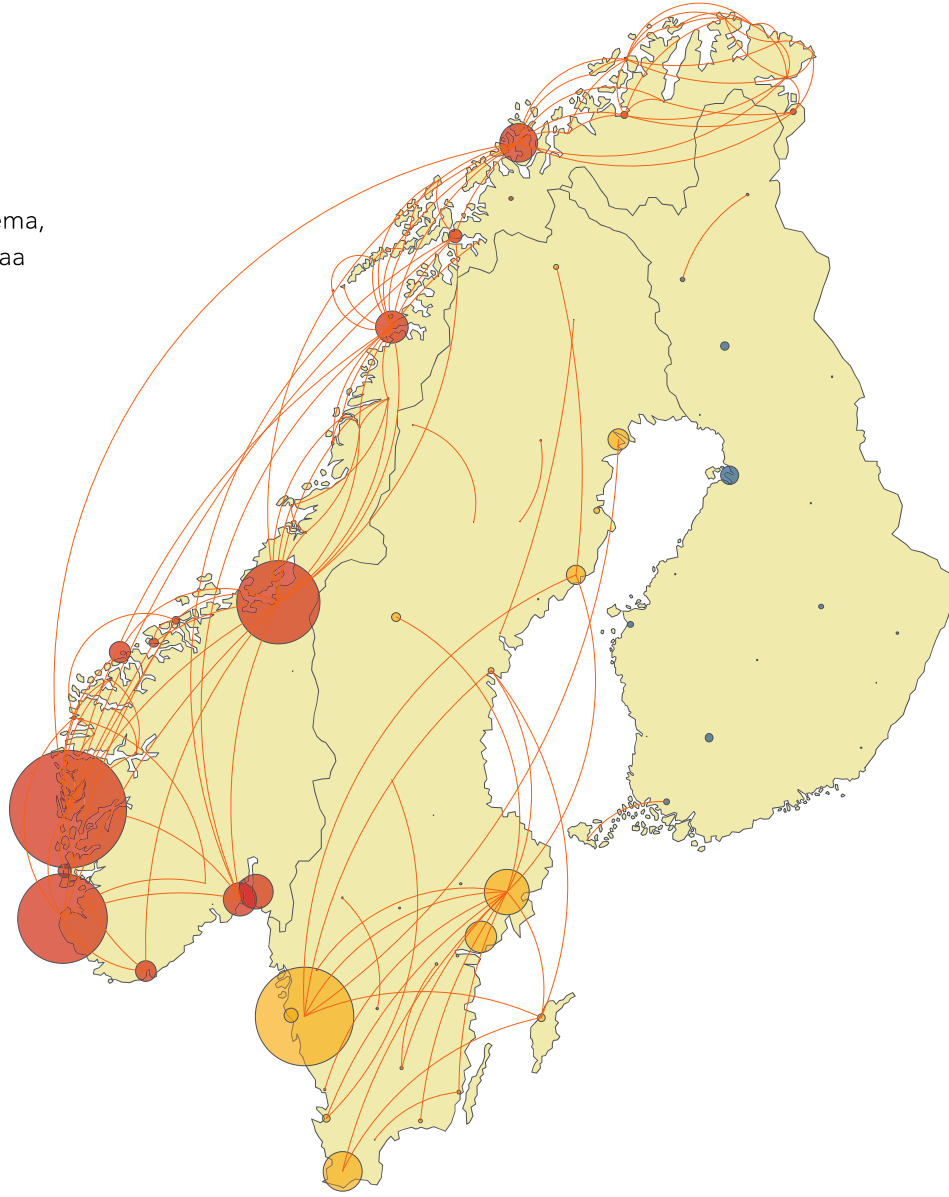
**ENNEN SÄÄNTELYN VAPAUTUMISTA:**  
Kansalliset lentoyhtiöt lensivät kotimaan  
liikennettä pää lentoasemilta



# KOTIMAAN LIIKENNE ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN VÄLILLÄ



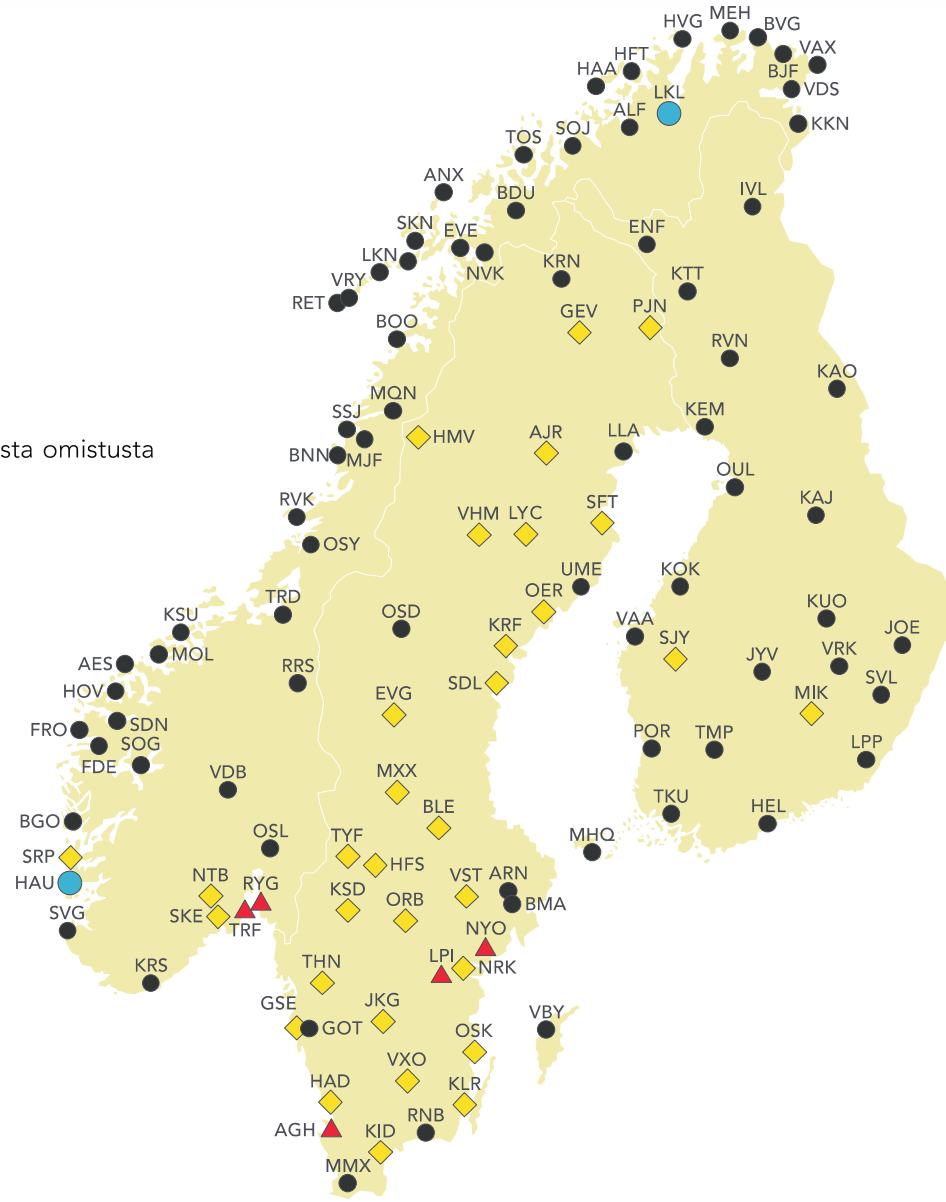
Alueellinen lentoasema,  
miljoonaa matkustajaa





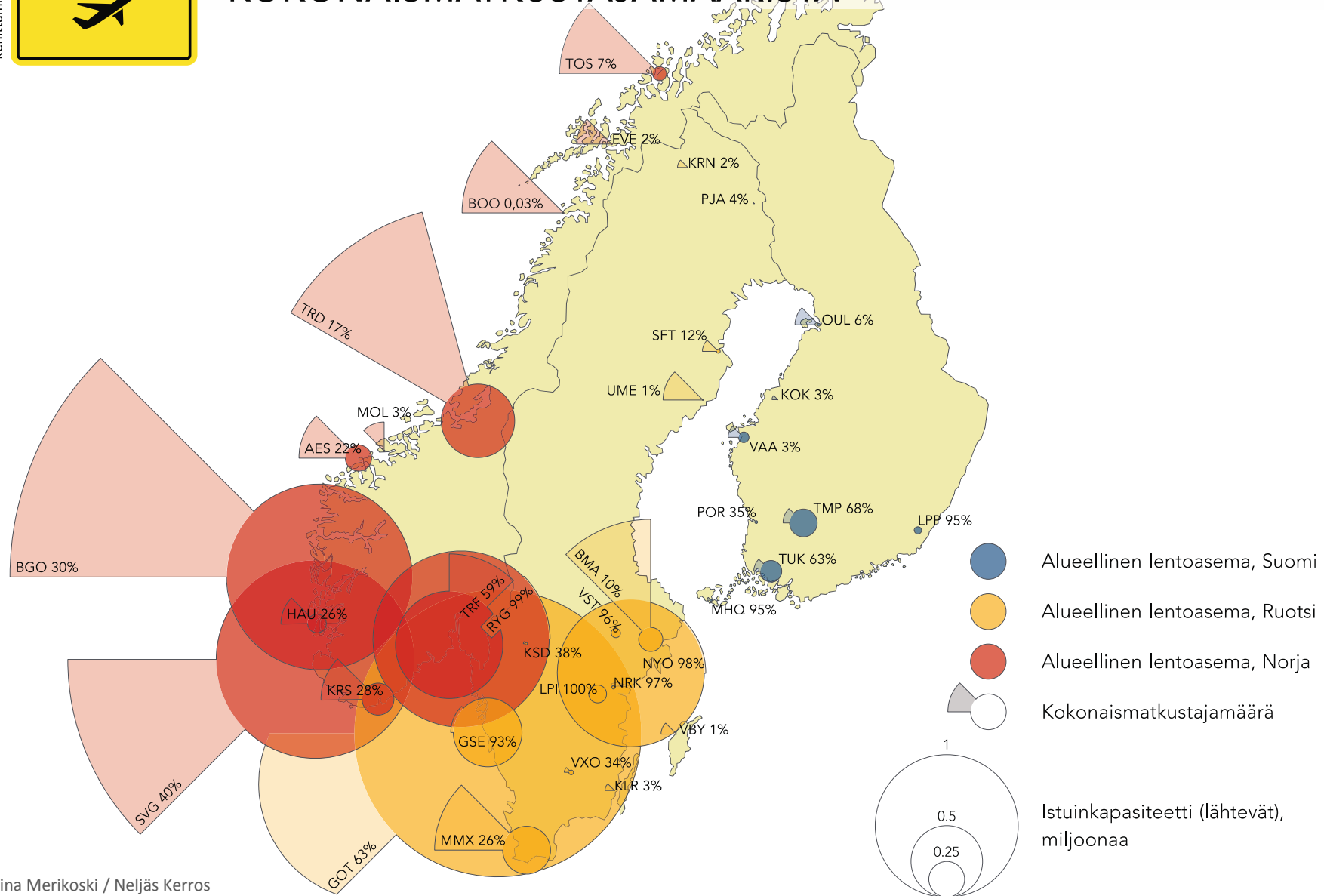
# MATKUSTAJALENTOASEMIEN OMISTAJUUS

- Valtiollinen
- ◆ Kunnallinen
- ▲ Yksityinen
- Muu, lähellä valtiollista omistusta





# SUORIEN REITTILENTOJEN OSUUS KOKONAISMATKUSTAJAMÄÄRISTÄ





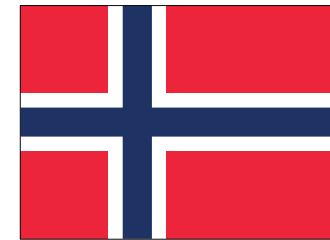
# KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT ALUEELLISILTA LENTOASEMILTA.



1,3



9,0



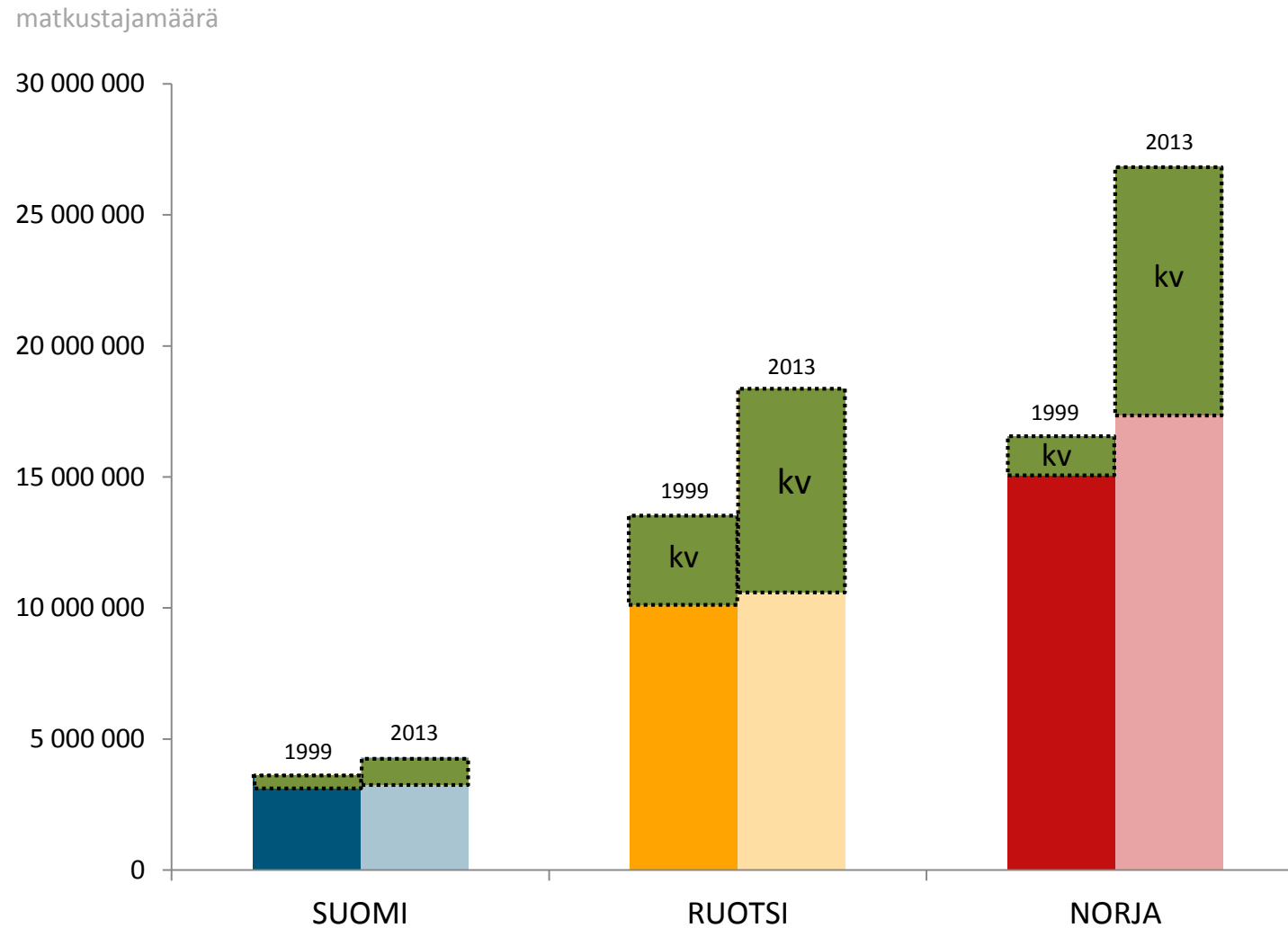
9,0

miljoonaa matkustajaa vuodessa (2013)



Alueellisten lentoasemien matkustajamäärät 1999 ja 2013 & kansainvälisen liikenteen osuus

# ALUEELLISEN LENTOLIIKENTEEN KASVU ON PERUSTUNUT PÄÄOSIN SUORIIN YHTEYKSIIN



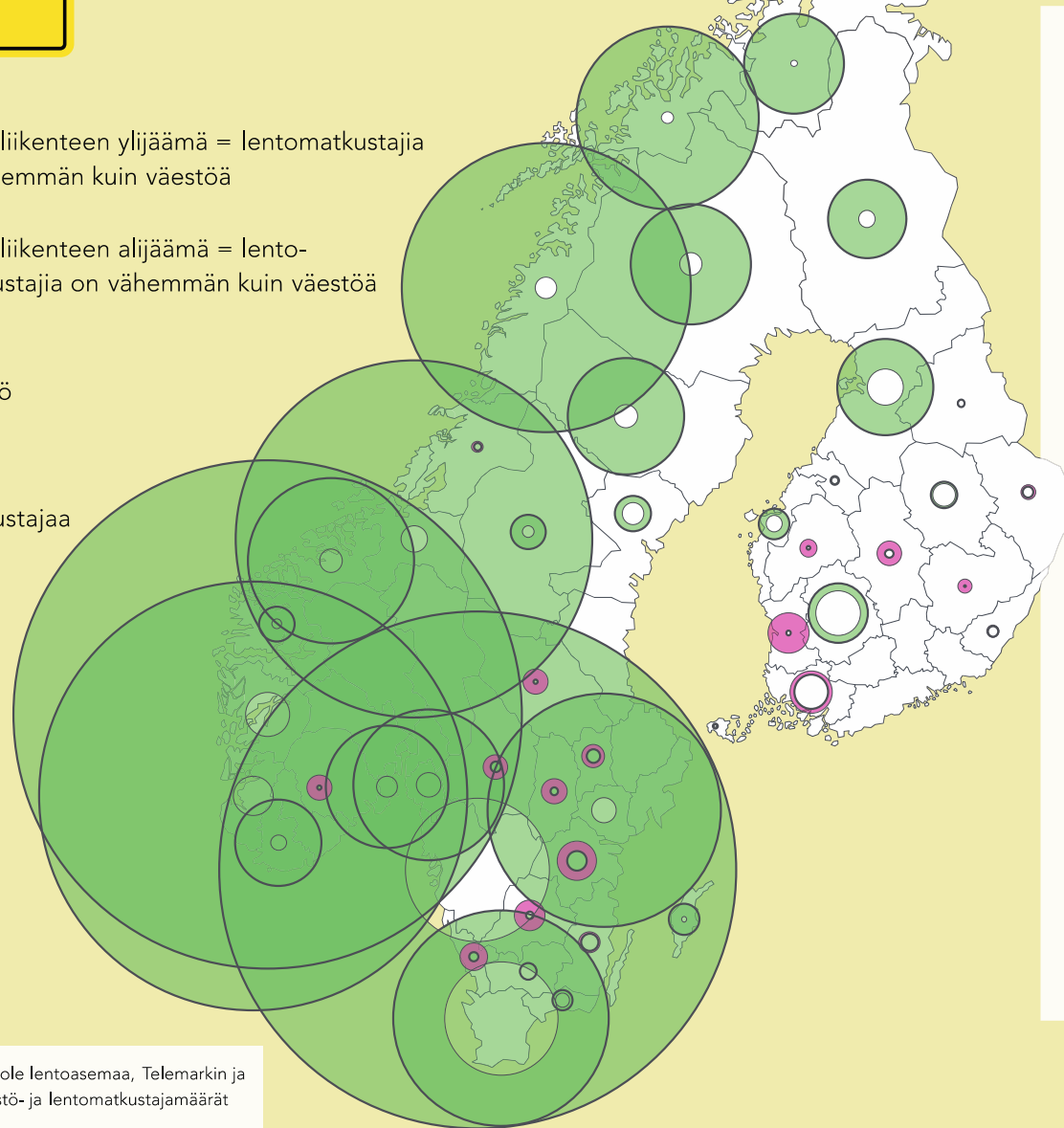
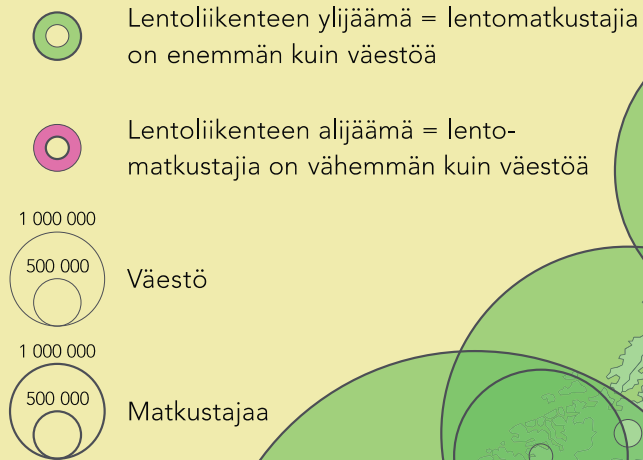


# Sosioekonomiset tekijät

Sosioekonomisista tekijöistä on analysoitu maakuntatasolla väestömääriä, bruttokansantuotetta, käytettävissä olevia tuloja sekä viennin arvoa. Mikään näistä tekijöistä ei selitä eroja Suomen, Ruotsin ja Norjan alueellisten lentoasemien matkustajamäärissä kokonaisuutena, mutta ne ovat voineet vaikuttaa yksittäisten lentoasemien matkustajamääriin.



## VÄESTÖ / LENTOMATKUSTAJAT (pl. Uudenmaan, Tukholman ja Oslon seudut)



Lentoliikenteen ja väestömäärän välillä oleva korrelaatio ei selitä Suomen alueellisen lentoliikenteen jälkeenjääneisyyttä.

Ruotsalaiset ja norjalaiset matkustavat suomalaisia enemmän väestömäärään suhteutettuna:

- Norja 10,
  - Ruotsi 3,
  - Suomi 2,
- matkaa vuodessa asukasta kohden.

Pohjoisnorjalaiset matkustavat jopa enemmän kuin oslolaiset.

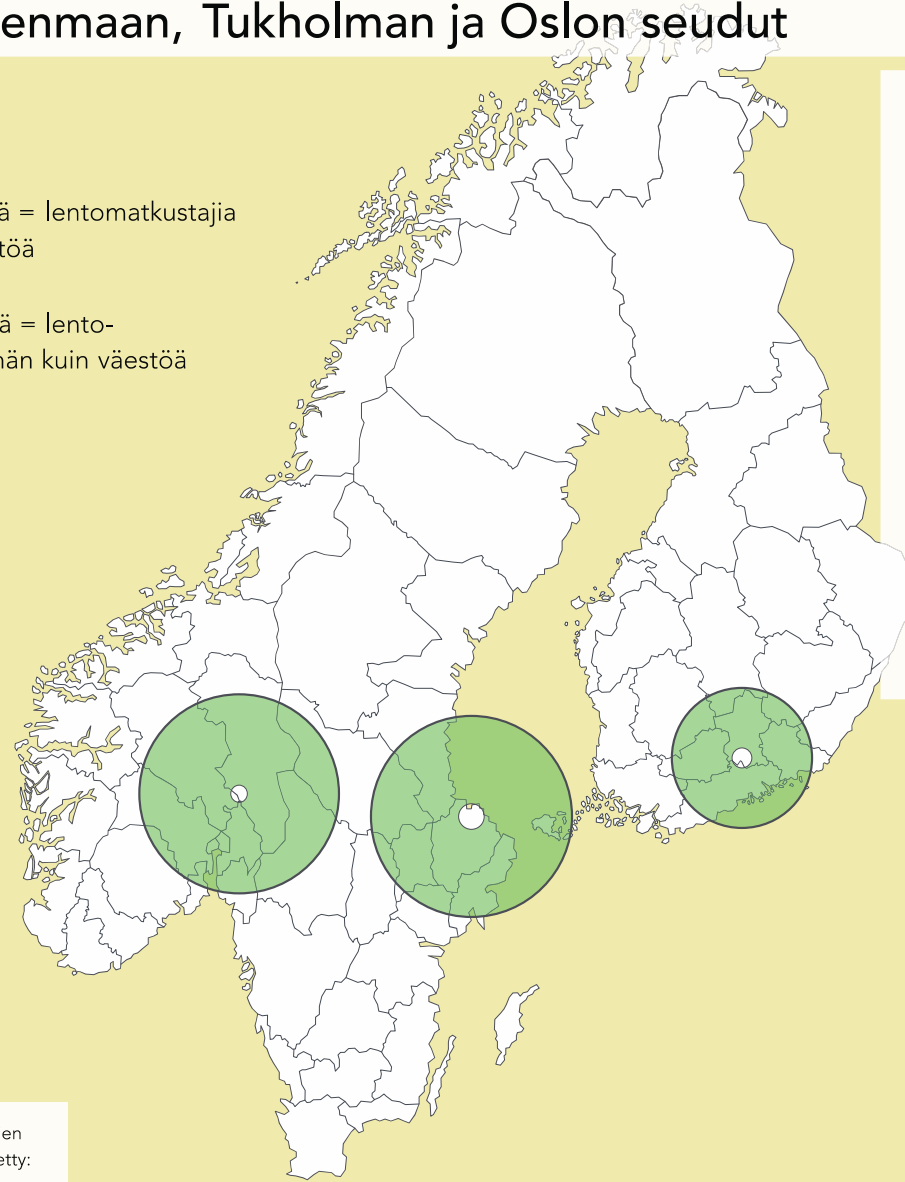
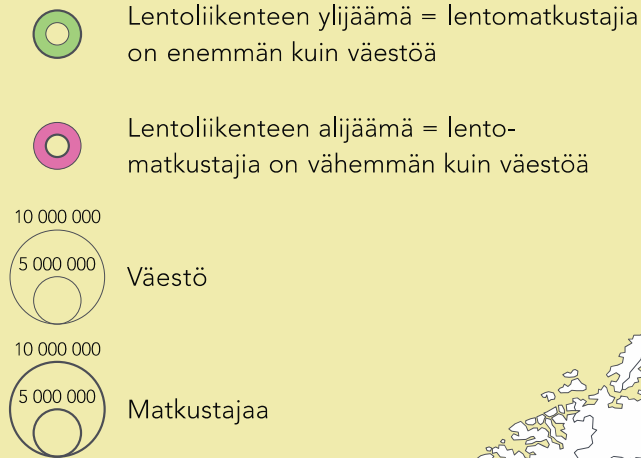
Suomen maakunnista lentomatkustetaan keskimäärin 1,3 lentoa vuodessa - Uudeltamaalta 7 kertaa.

Koska kaikissa maakunnissa ei ole lentoasemaa, Telemarkin ja Aust-Agderin maakuntien väestö- ja lentomatkustajamäärät on yhdistetty.





## VÄESTÖ / LENTOMATKUSTAJAT: Uudenmaan, Tukholman ja Oslon seudut



Oslo alueelta lentomatkustetaan väestömäärään suhteutettuna eniten:

- Oslo alue 12 matkaa vuodessa
- Tukholman alue 8
- Helsingin alue 7

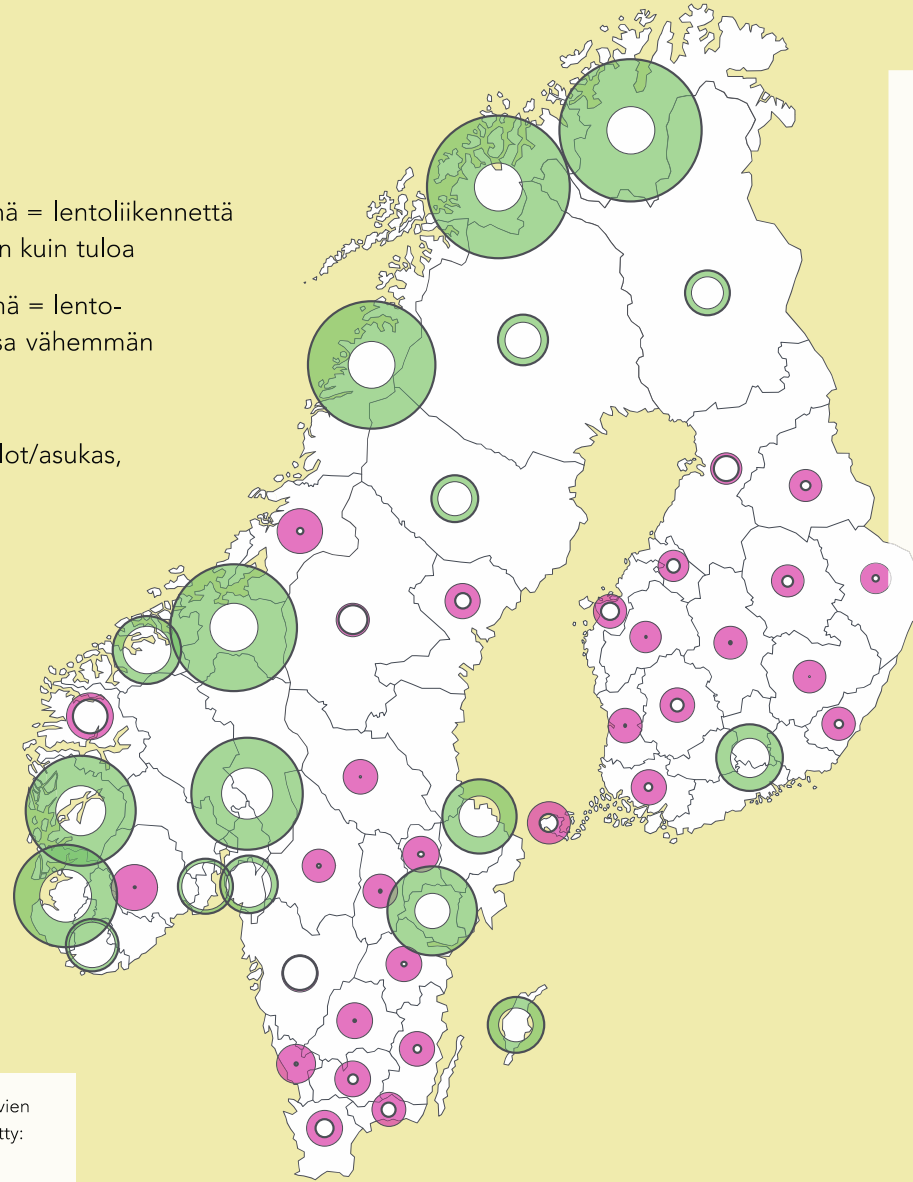
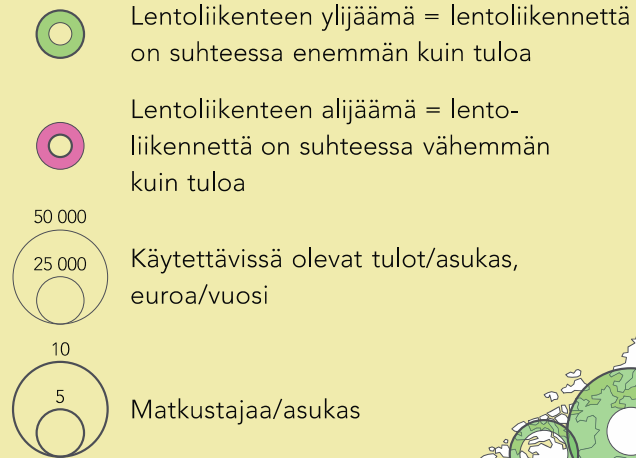
Alueellisen lentoliikenteen heikosta tilasta huolimatta Suomessa ei vuodessa maakunnista matkustajia Helsinki-Vantaan lentoasemalle naapurimaita enempää.

Koska kaikissa maakunnissa ei ole lentoasemia, seuraavien maakuntien väestö ja lentomatkustajamäärät on yhdistetty:

- Uusimaa, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Päijät-Häme
- Stockholms län, Gävleborgs län ja Uppsala län
- Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud ja Oppland



## TULOT / LENTOMATKUSTAJAT (väestömäärän vaikutus poistettu)



Lentoliikenteen ja käytettävissä olevien tulojen välillä ei ole selkeää korrelaatiota: tulojen määrä ei selitä Suomen alueellisen lentoliikenteen jälkeenyysyyttä.

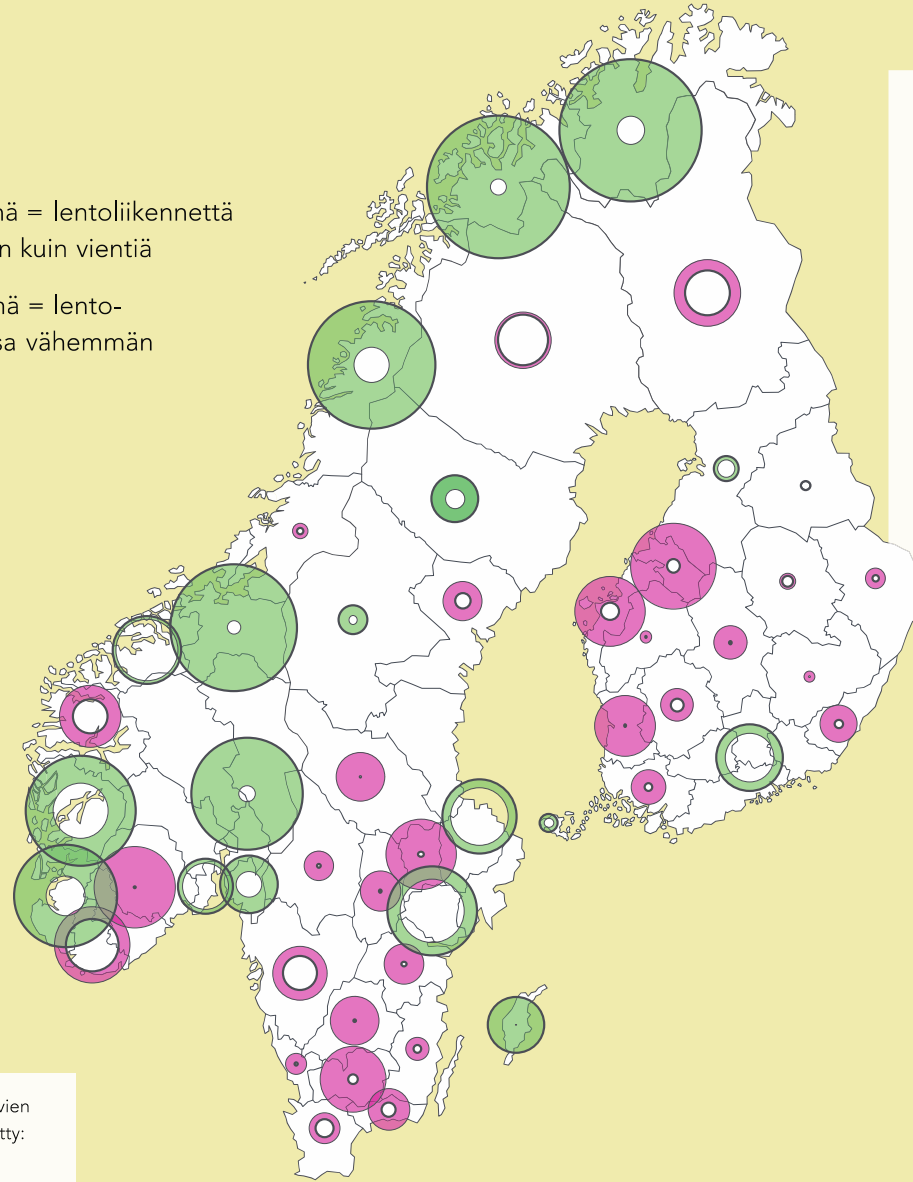
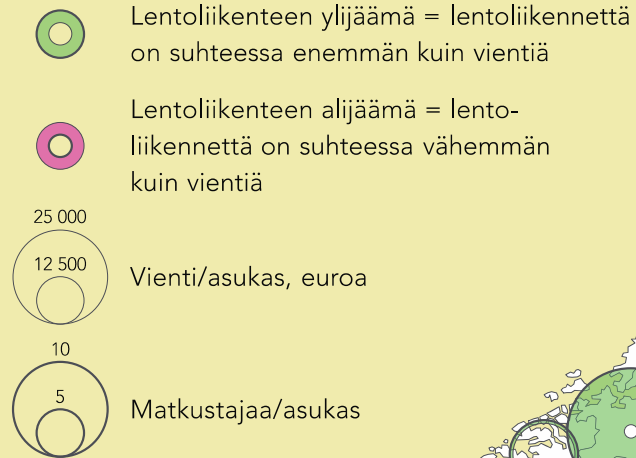
Norjalaiset matkustavat naapurimaitaan enemmän myös käytettävissä oleviin tuloihin suhteutettuna.

Koska kaikissa maakunnissa ei ole lentoasemia, seuraavien maakuntien tulot ja lentomatkustajamäärät on yhdistetty:

- Uusimaa, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Päijät-Häme
- Stockholms län, Gävleborgs län ja Uppsala län
- Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud ja Oppland
- Telemark ja Aust-Agder



## VIENTI / LENTOMATKUSTAJAT (väestömäärän vaikutus poistettu)



Lentoliikenteen ja vientitulon välillä ei ole selkeää korrelaatiota. Viennin määrä ei selitä Suomen alueellisen lentoliikenteen jälkeenyysyyttä.

Norjassa matkustetaan naapurimaita enemmän myös suhteutettuna vientituloon.

Koska kaikissa maakunnissa ei ole lentoasemia, seuraavien maakuntien vienti ja lentomatkustajamäärät on yhdistetty:

- Uusimaa, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Päijät-Häme
- Stockholms län, Gävleborgs län ja Uppsala län
- Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud ja Oppland
- Telemark ja Aust-Agder



# Markkinatilanne

Lentoliikenteen sääntelyn vapautuminen ja halpalentoyhtiöiden markkinoille tulo on lisännyt alueellisten lentoasemien suoria kansainvälisiä yhteyksiä. Tämä on lisännyt lentoyhtiöiden välistä kilpailua, mikä on osaltaan stimuloinut markkinaa. Ruotsissa ja Norjassa tämä kehitys on ollut Suomea nopeampaa.

Ennen lentoliikenteen sääntelyn vapautumista Euroopassa kansainvälistä liikennettä oli pääasiassa vain pääkaupunkien välillä. 1990-luvun puolivälistä alkanut sääntelyn vapautuminen toi mukanaan halpalentoyhtiöt ja tätä kautta suorat kansainväliset reittiyhteydet alueellisille lentoasemille. Viimeisen 15 vuoden aikana sekä Suomessa, Ruotsissa että Norjassa alueellisten lentoasemien kasvu on tullut kansainvälisestä liikenteestä. Ruotsissa ja Norjassa suoran kansainvälisen reittiliikenteen kasvu on ollut Suomea nopeampaa.

Ruotsin ja Norjan alueellisilla lentoasemilla on huomattavasti enemmän kilpailua kuin Suomen alueellisilla lentoasemilla. Lentoliikenne – ja liikenne yleisesti – ovat hintaherkkiä toimialoja, jolloin kilpailun lisääntymisen mukanaan tuomat alemmat kuluttajahinnat stimuloivat markkinaa ja näin luovat lisää kysyntää.



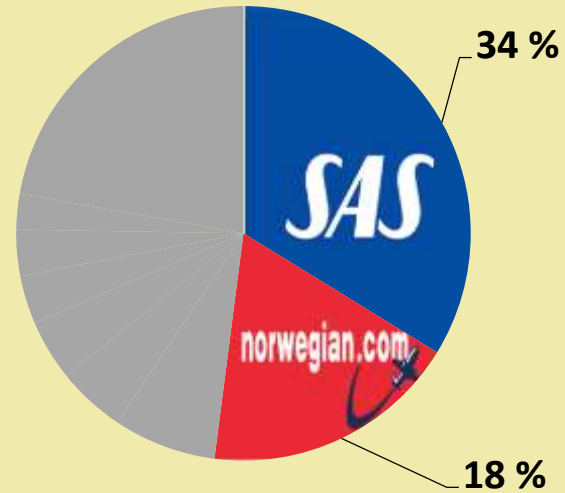
# MARKKINAOSUUDET: kaikki liikenne 2014



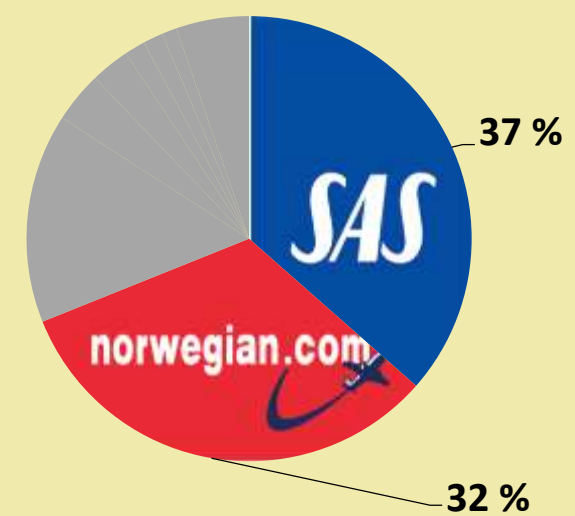
44 lentoyhtiötä



71 lentoyhtiötä



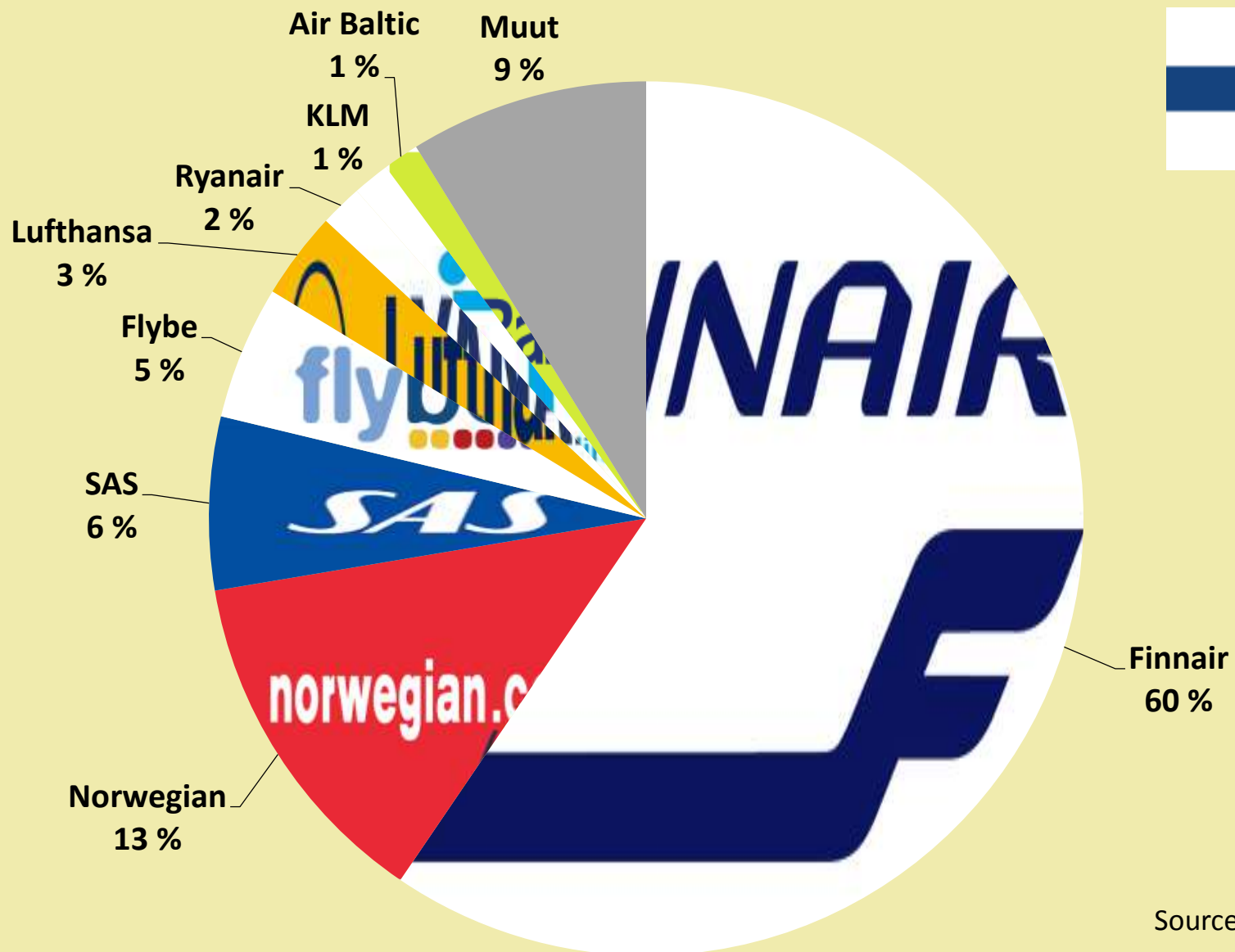
49 lentoyhtiötä





# KAIKKI LIIKENNE 2014

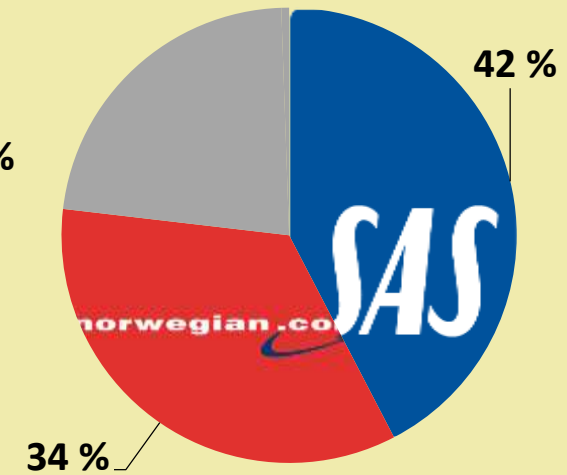
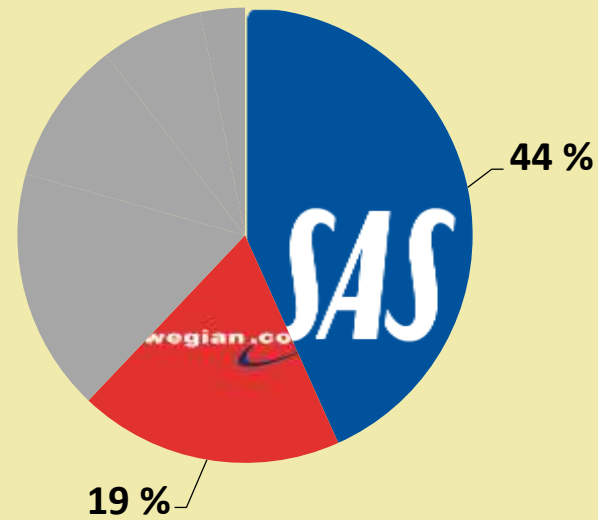
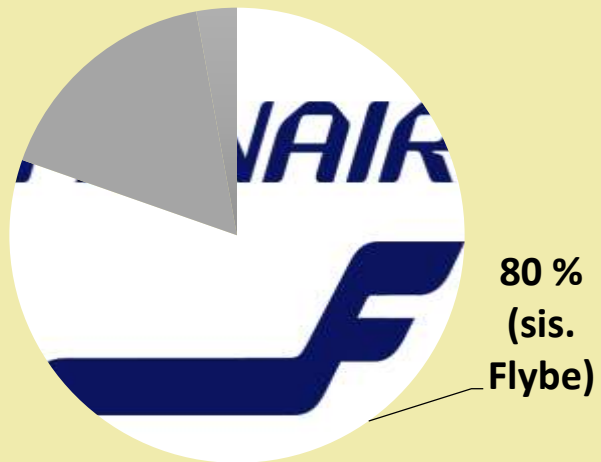
44 lentoyhtiötä



Source: capstats.com

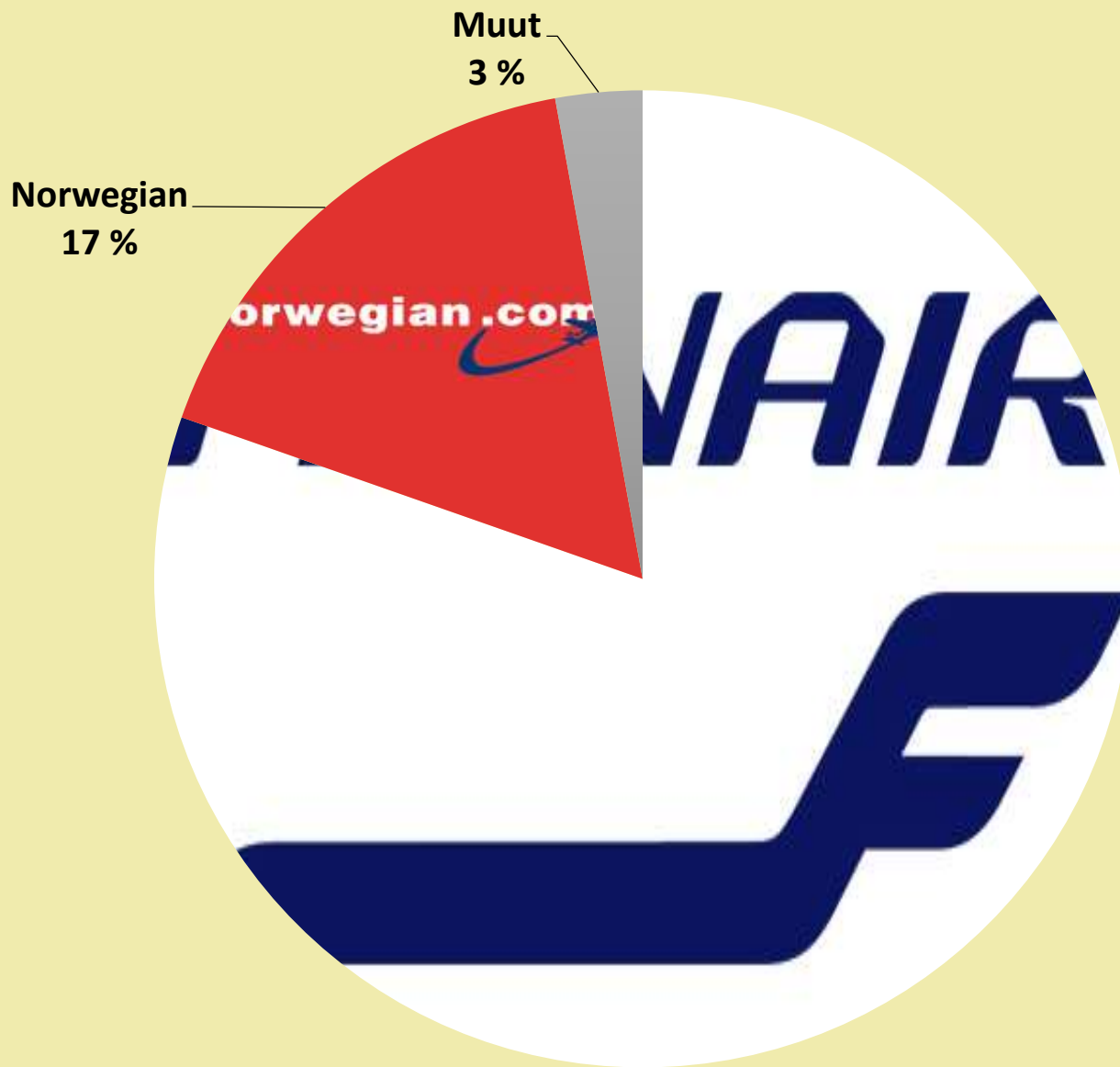


# MARKKINAOSUUDET: kotimaan liikenne 2014





# KOTIMAAN LIIKENNE 2014



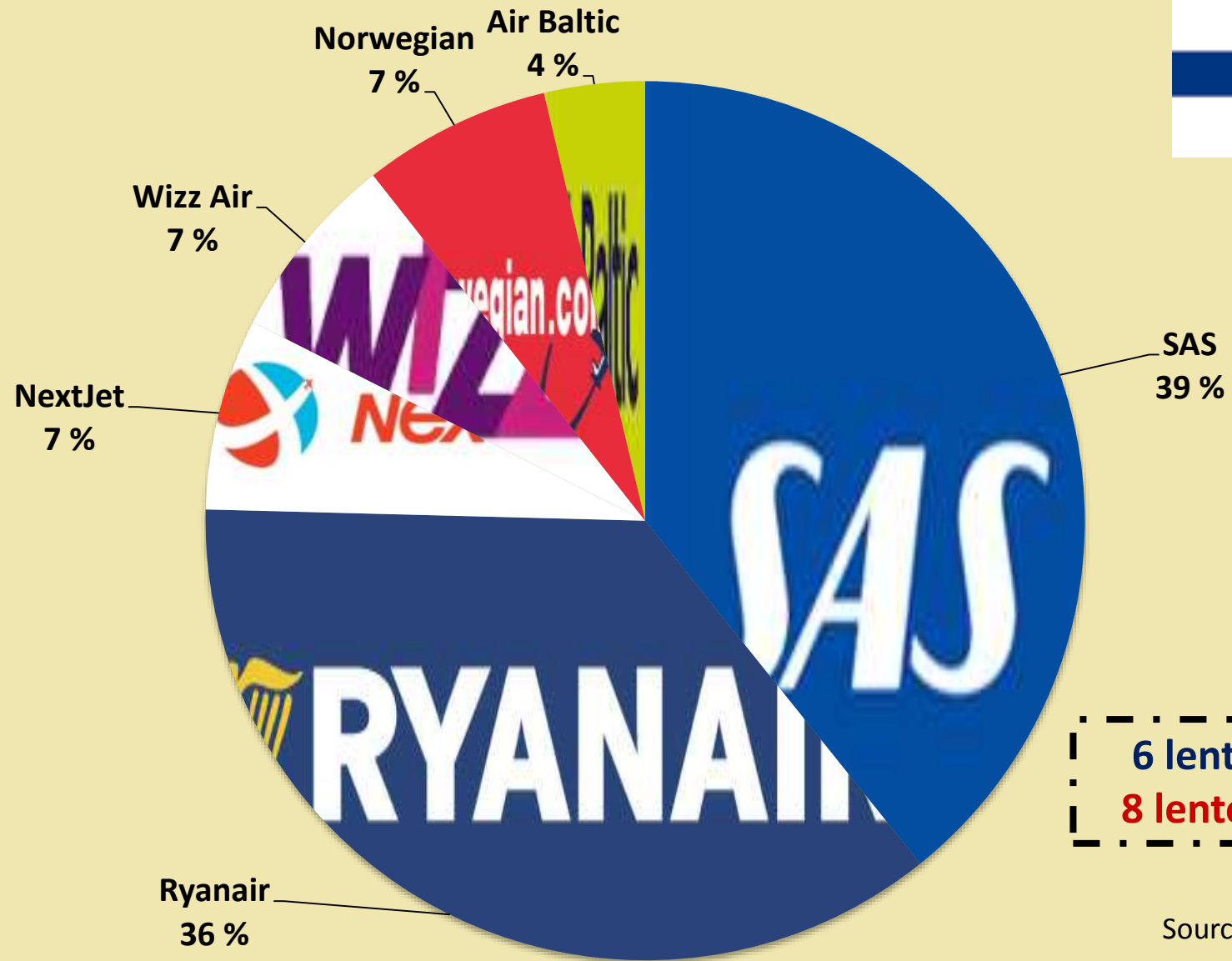
**Finnair (sis. Flybe)**  
**80 %**

Source: capstats.com





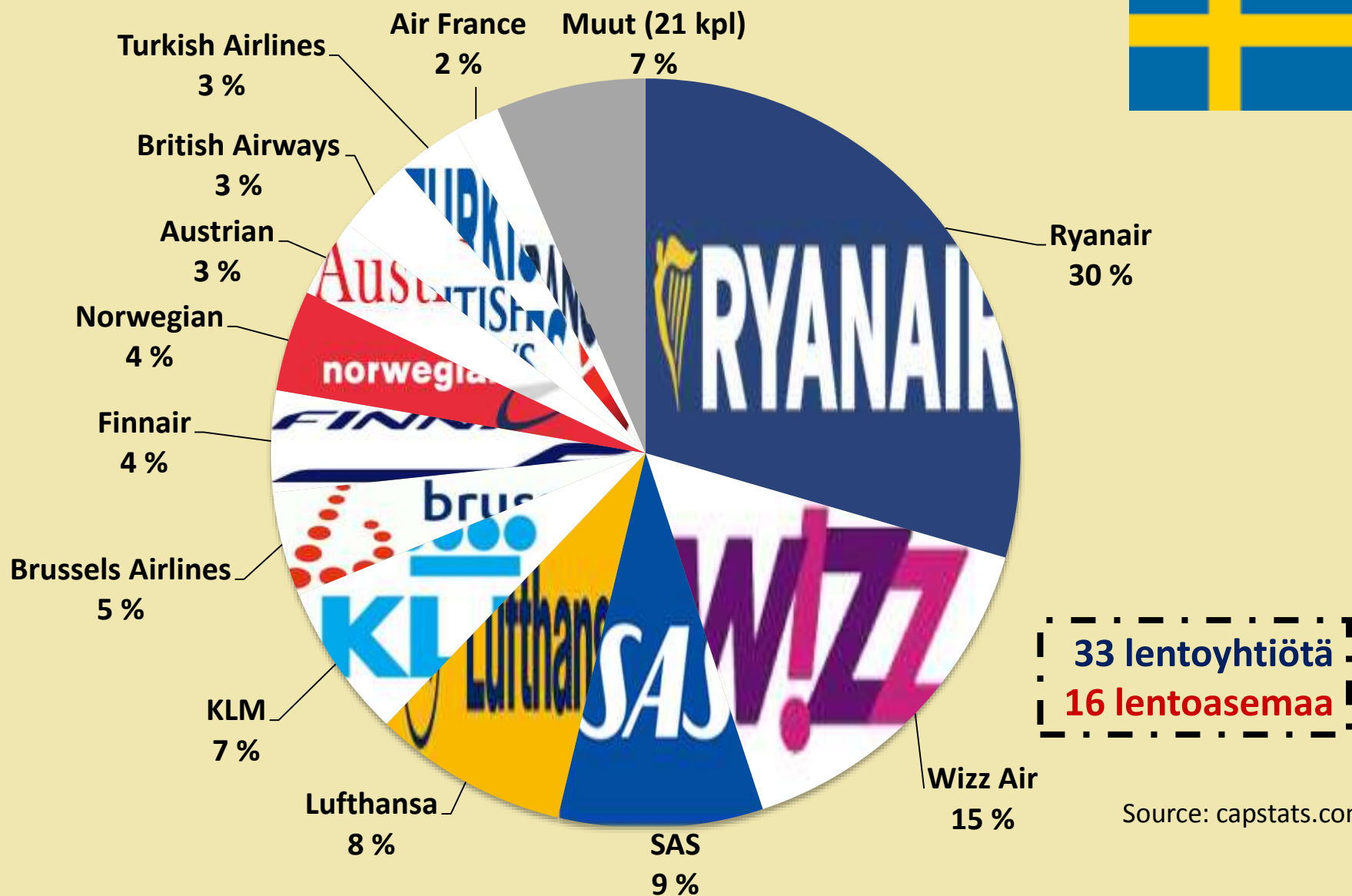
# ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN KANSAINVÄLINEN REITTiliikenne 2014



Source: capstats.com

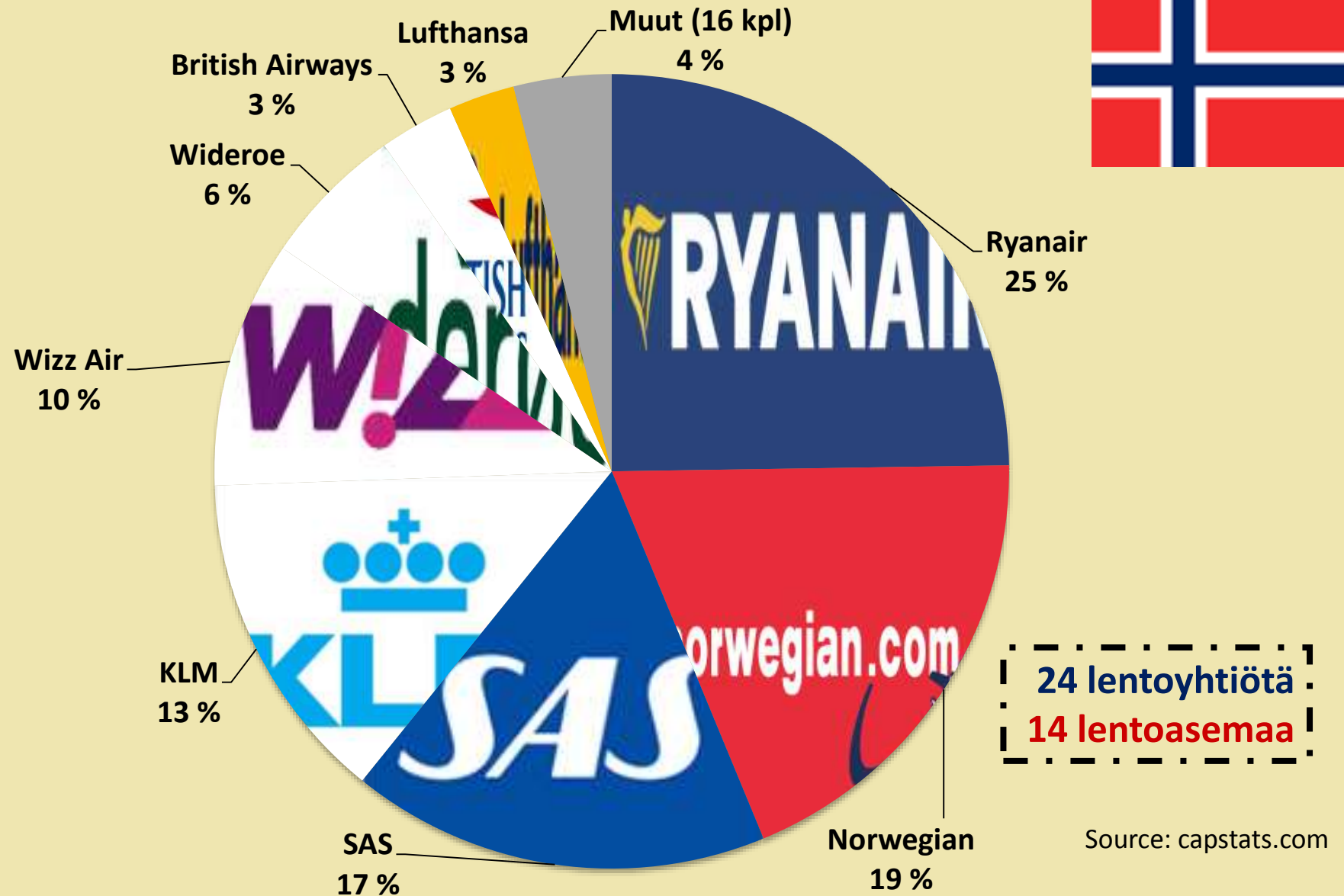


# ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN KANSAINVÄLINEN REITTIILIIKENNE 2014





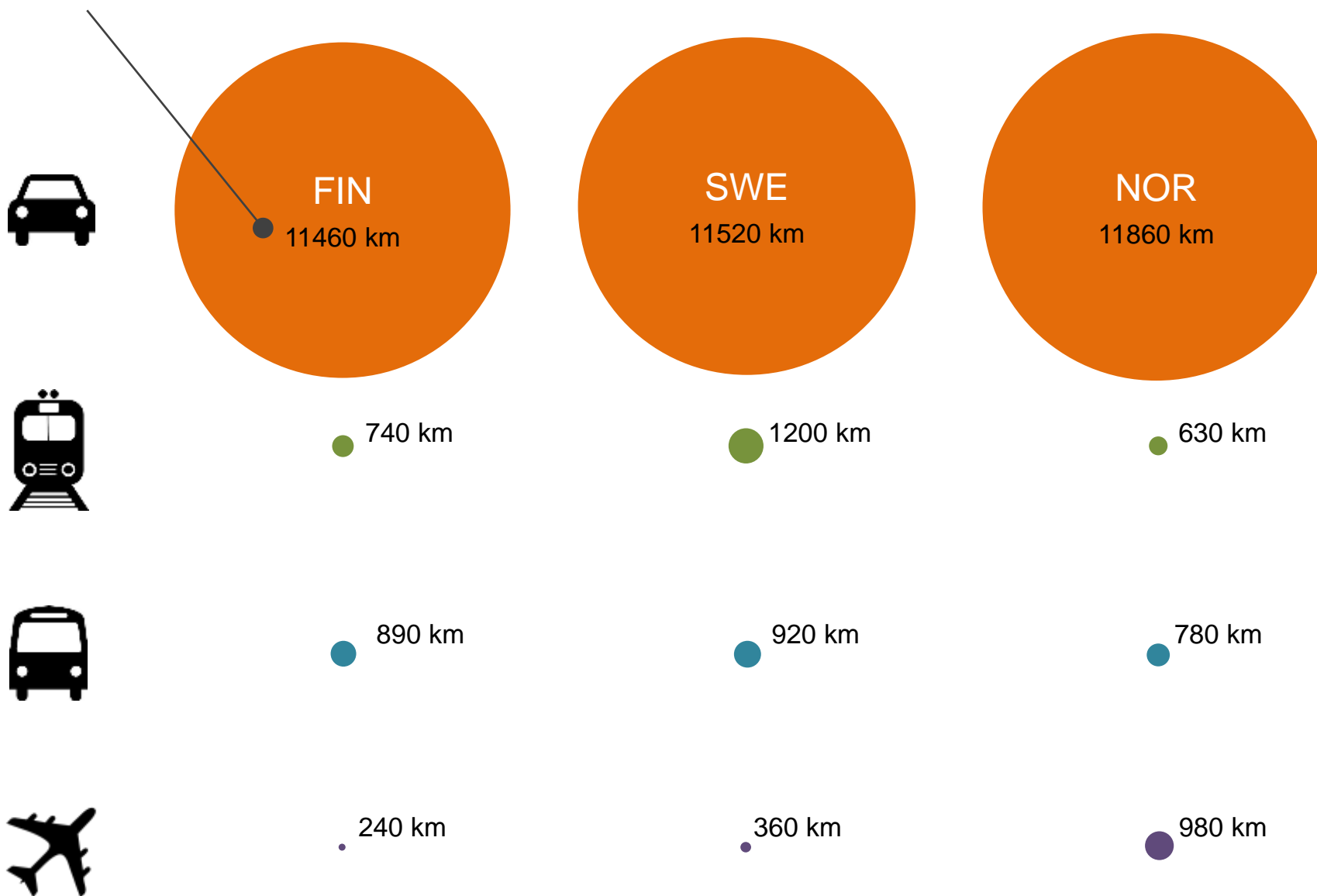
# ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN KANSAINVÄLINEN REITTIILIIKENNE 2014





# ERI LIIKENNEMUODOT

yhden henkilön kulkemat  
kilometrit vuodessa





# LENTOLIIKENTEEN JULKINEN TUKI VUODESSA (PSO)



**2,4 M€**

1 reitti

2,4 M€/reitti

1%

0,2%



**7,5 M€**

5 reittiä

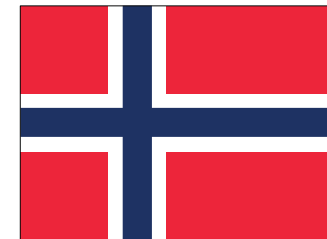
1,5 M€/reitti

2%

*osuus kotimaan liikenteestä*

1,6%

*osuus kaikesta liikenteestä*



**80 M€**

40-50 reittiä

1,7 M€/reitti

10%

4%



# REITTIKEHITYSRAHASTOT



- Ei järjestäytyntä toimintaa, silti joillakin alueilla tuettu esimerkiksi Ryanairin, Norwegianin ja Finnairin reittejä. Markkinointitukea on käytetty myös kotimaan lentojen tukemiseen.



- Swedavialla toiminta järjestäytyn, markkinointitukea myöntävät pääasiassa VisitSweden ja ConnectSverige



- Muilla lentoasemilla on myös tuettu uusia reittejä, mutta toiminta ei kovin järjestäytyntä



- 100 miljoonan euron rahasto (valtio)
- Useilla alueilla reittikehitysrahastot, joita Avinor markkinoi
- Charter-rahasto Pohjois-Norjan kentille (alue rahoittaa)



# 2013

FINAVIA

swedavia  
SWEDISH AIRPORTS

AVINOR

<b>Maan väkiluku M</b>	5,5	9,5	5,1
<b>Lentoasemat</b>	24 kpl	10 kpl	46 kpl
<b>Alueellisten lentoasemien matkustajat M</b>	3,7	12,7	26,6
<b>Pääkaupunkikentän matkustajat M</b>	15,3	20,7	24,3
<b>Matkustajat yhteensä</b>	19,0	33,4	50,9
<b>Maakuntakenttien osuus matkustajista %</b>	19 %	38 %	52 %
<b>Työntekijät</b>	2 392 hlö (31.12)	2 369 hlö keskimäärin	n. 3 300 hlö
<b>Liikevaihto M€</b>	350	560	1200
<b>Tulos €</b>	15	54	105



# Kansalliset strategiat

Suomessa lentoliikenteen kasvulle on nähty potentiaalia vain päälentoasemalla. Alueellisten lentoasemien liikenteen uskotaan keskittyvän kotimaan reitteihin, joiden matkustajamäärien ennustetaan olevan laskevia trendiltään.

Ruotsissa lentoasemien välillä on kilpailua useista eri omistajista johtuen ja valtion verkoston rooli nähdään liike-elämää palvelevana.

Norjassa valtion verkoston toiminta on vahvasti poliittisesti ohjattua ja Avinorin tarkoitus on tukea elinkeinoelämän sekä julkisten palveluiden, mm. terveydenhuollon, toimintaedellytyksiä.





# FINAVIA



## Strategiamme nojaa vaihtomatкуванняn kasvattamiseen

Strategiamme ytimenä on Helsinki-Vantaan aseman kehittäminen johtavana vaihtoasemana.

Strategisesti tärkeää on myös varmistaa kustannustehokas ja kilpailukykyinen lentoasemaverkosto.



### TÄRKEIMMÄT TEOT

- Helsinki-Vantaa - Pohjolan vaihtokenttien ykkönen
- Kilpailukykyinen lentoasemaverkosto
- Lentoasemat haluttuja kauppapaikkoja
- Tehokas ja turvallinen ilmatila



#### Task

Swedavia is a state-owned company that owns, operates and develops Sweden's national basic infrastructure of airports – a system of airports that connects all of Sweden to the rest of the world. Our role is to create the access Sweden needs to facilitate travel, business and meetings.



## ▶▶ Access is the main benefit we contribute to society

Swedavia's vision is to bring the world closer. Together with our partners, we are an essential requirement for Sweden's prosperity and growth.

Our  
airports shall be hubs for growth and meetings. In this way, we  
contribute to Sweden's economic and social development



## AVINOR'S SOCIAL BENEFIT

Aviation is of great social benefit in Norway.

Aviation is of great importance to regional growth and accessibility to regional centres.

There are over 200 direct connections between Avinor's airports and international destinations, and the number of direct intercontinental routes is expected to treble over the next ten years.

The importance of aviation to Norwegian tourism is substantial and increasing: Of all tourists who visit Norway 34 per cent arrive by air, and this is the form of transport that is increasing the most. Spending by air tourists in Norway amounts to around NOK 13 billion.



# LENTOASEMAVERKKOTARKASTELU, case Norja




- Avinor on ministeriön aloitteesta arvioinut pienempien lentoasemien tarpeellisuutta.
- Arvioinnin pohjana käytettiin seuraavia kriteerejä:
  - Ajoaika lähimmälle lentoasemalle pienempi kuin 1,5 tuntia
  - Ajoaika lähimmälle suurelle (= pitkä kiitotie) lentoasemalle pienempi kuin 2,5 tuntia
  - Kokonaismatka-aika Osloon pienempi kuin 4 tuntia
  - Alueen tiet ovat suljettuna huonon sään takia vähemmän kuin 15 päivää vuodessa
  - Lentoaseman tappio jaettuna PSO-tuen määrällä pienempi kuin 1000 NOK
  - Lentoaseman vaikutusalue käyttää toista lentoasemaa yli 50 prosenttisesti
- Analyysin perusteella päädyttiin lopputulokseen, ettei yhtään lentoasemaa suljeta.
- Seuraava tarkastelu tehdään vuonna 2019.
- Kahden lentoaseman osalta Avinor ilmoitti, että sulkeminen myöhemmin voisi olla mahdollista ja näiden kahden alueen kanssa on käynnistetty yhteistyö lentoliikenteen ja kustannustehokkuuden kehittämiseksi. Esimerkiksi mahdollisuuksia hyödyntää kuntien henkilökuntaa lentoasemalla on tutkittu, sillä pienempien lentoasemien on haastavaa tarjota työntekijöille kokoaikaista työtä.



# NORJASSA LENTOASEMIEN OMISTAMINEN NÄHDÄÄN STRATEGISESTI TÄRKEÄNÄ

## Government ownership and strategic importance to Norwegian infrastructure

Category 1: Commercial objectives	Category 2: Commercial objectives and domestic headquarter	Category 3: Commercial and other defined objectives	Category 4: Regulatory and political objectives
Baneservice	DNB	Eksporkreditt	 AVINOR
Entra	Kongsberg	NSB	Norsk Tipping
SAS	Norsk Hydro	Posten	NRK
Flytoget	Statoil	Statkraft	Petoro
Mesta	Telenor		Statnett
	Yara		Statskog
			Vinmonopolet

Importance of «government related entity»

*A Category 4 company\* fulfils national sectorial political objectives. The Norwegian government sets guidelines for a number of conditions, including airport structure, emergency preparedness, aviation fees and duties imposed by society.*

\* Norsk Tipping (state lottery); NRK (national broadcaster); Petoro (government ownership in oilfields); Statnett (grid owner); Statskog (forestry); Vinmonopolet (wholly owned by the state and has a monopoly of sale of wine, spirits and strong beer)





# YHTEISKUNNALLINEN TEHTÄVÄ PÄÄROOLISSA KANNATTAMATTOMIEN KENTTIEN RISTISUBVENTOINTI OK 120 M € vuodessa

The very strong performance of Oslo and other Large Airports allows to fund the deficit of smaller airports and support the system and societal objectives of the government.

Radisson Blu hotel at Oslo Airport is sold to strengthen equity for the Avinor while building a new terminal at Bergen airport.

## AVINORIN TEHTÄVÄ

- 2/3 norjalaisista asuu tunnin päässä lentoasemasta.
- 99,5 % väestöstä pystyy matkustamaan päivän aikana Osloon ja takaisin.
- Lentoliikenne on erityisen tärkeää syrjäseuduille.
- Avinorin kentiltä on 227 kansainvälistä yhteyttä.
- Lentoliikenteen osuus BKT:stä on 4%.
- Vahva elinkeinokytkentä, esim. oma High North -strategia
- 30 000 ambulanssilentoa ja 300 000 – 400 000 potilaskuljetusta.
- Mahdollistavat urheilu- ja kulttuuritapahtumat



# Omistajajäräportti: AVINORIN TEHTÄVÄT

Avinorin sosiaalisesta vastuuta on tehty omistajajäräportti: St.meld.nr. 48 (2008-2009)

- Avinorin päätavoitteet tulevat poliittisista päämääristä, eikä yrityksen tarkoituksena ole tuottaa voittoa. Avinorille annetaan poliittisesti yhteiskuntavastuuseen liittyviä tehtäviä, joita kaupallisin perustein ei toteutettaisi.
- Avinorin kannattamattomia liiketoimia tulee tukea kannattavien yksiköiden tuotoilla.
- Avinorin tehtävänä on operoida ja kehittää **maanlaajuista lentoasemaverkkoa** ja hoitaa **lennonvarmistusta** sekä siviili- että sotilasilmailulle. **Tavoitteena on täyttää yhteiskunnan tarpeet ja tukea koko Norjan taloudellista kehitystä.**
- Avinorin tehtäviin kuuluu myös mm. ilmailun tutkimustoiminta kansallisia liikennestrategioita varten, lentoliikennetilastojen ylläpitäminen kaikille Norjan lentoasemille (ml. yksityiset), ambulanssilentojen mahdollistaminen, pelastustoiminta ja lentoasemien matkaketjujen kehittäminen.



# Omistajajraportti: OMISTAJAOHJAUS

Avinorin sosiaalisesta vastuuta on tehty omistajajraportti: St.meld.nr. 48 (2008-2009)

- Liikenneministeriö on vastuussa siitä, että Avinor toimii eduskunnan linjausten mukaisesti. Ministeriöllä on laaja ohjausvalta, koska Avinorin merkitystä ja toimia halutaan tarkastella kokonaisvaltaisesti.
- Eduskunta ja hallitus päättävät lentoasemien ylläpidosta.
- Ministeriö määrittää lentoasema- ja navigointimaksut
  - Yleensä kerran vuodessa
  - Mahdollista myös yksityisille lentoasemille
  - Näin pidetään huoli siitä, että Avinor kykenee tekemään yhteiskuntavastuun alle kuuluvat tehtävät, voidaan estää monopoliaseman väärinkäyttö ja kannustetaan yhtiötä kustannustehokkaaseen toimintaan.
  - Kaikki kaupallisesta liiketoiminnasta saatavat tulot korvamerkitään lentoasemaksujen alentamiseen
- Ministeriö päättää mahdollisesta lentoaseman yksityistämisestä.
- Ministeriö päättää tulotustavoitteet (500 M NOK vuodessa), ylittävä osuus jää insentiivinä Avinorille.
- On myös tutkittu Avinorin organisaation rakennetta ja toimivuutta (2006). Päädyttiin siihen, että Avinor jatkaa julkisena yrityksenä, jota Liikenneministeriö ohjaa.

Shareholder financial policy and objectives

Objective	St.meld.nr.36 (2003-2004)	St.meld.nr.15 (2006-2007)	St.meld.nr.48 (2008-2009)	St.meld.nr.38 (2012-2013)
Return on average capital employed after tax	7.0%	6.45%	7.6%	6.1%





# 4. Lentoasemien taloudellisten vaikutusten arviointi alueille

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

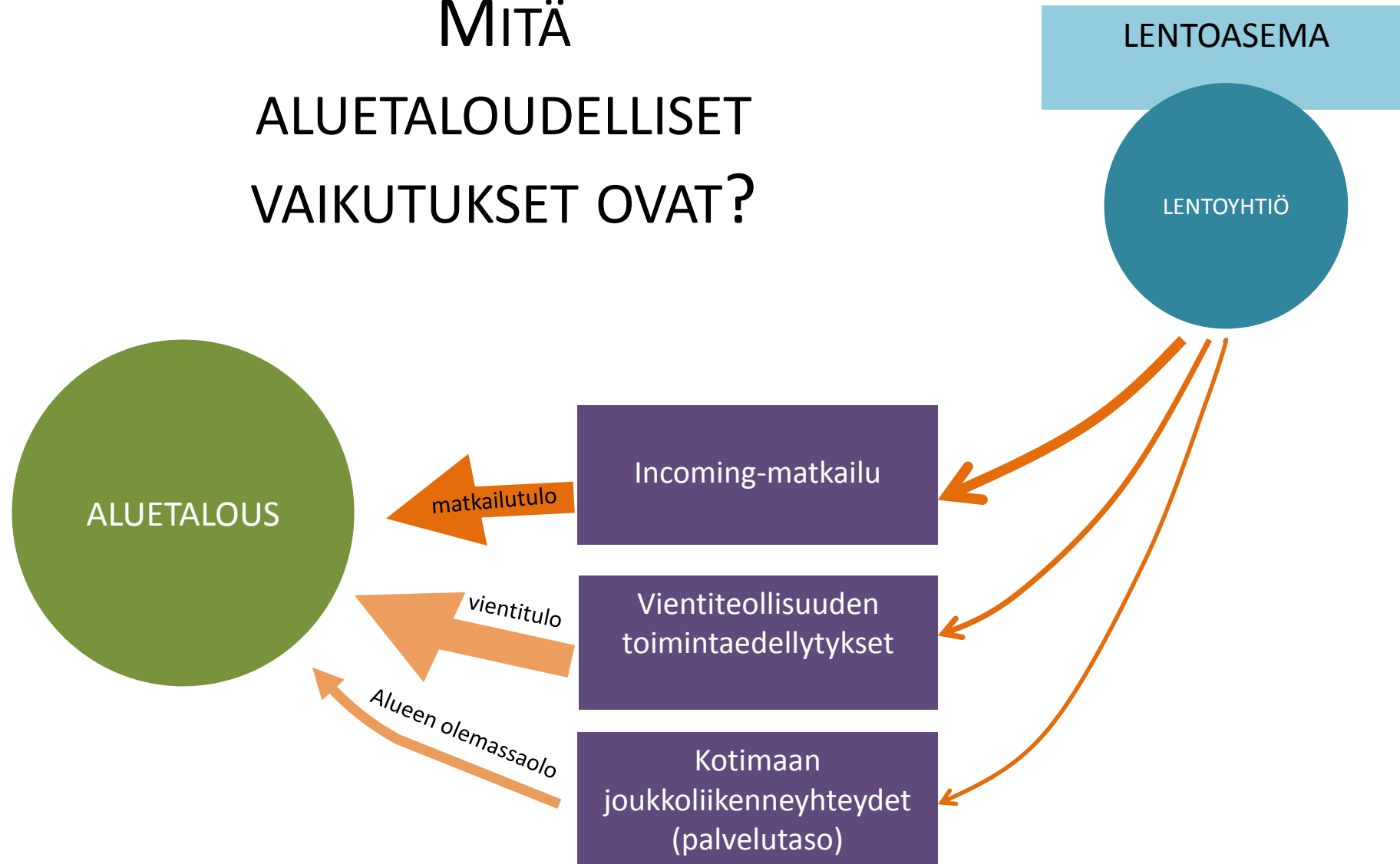
Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# MITÄ ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET OVAT?





80%

**ULKOMAANKAUPAN**  
OSUUS SUOMEN  
BKT:N ARVOSTA



2/3

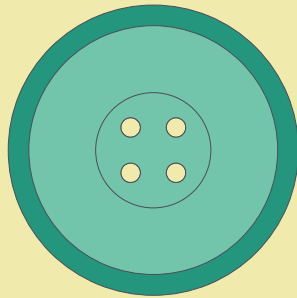
SUOMEN VIENNISTÄ  
SYNTYY UUDENMAAN  
**ULKOPUOLELLA**



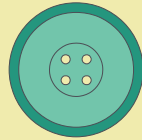


## MATKAILU NAPPIKAUPPAA?

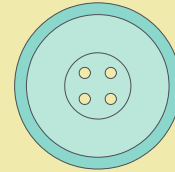
Suomen matkailutulo verrattuna joihinkin viennin tunnuslukuihin



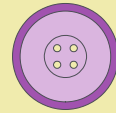
Kaupan alan  
tavaravienti  
9,6 mrd €



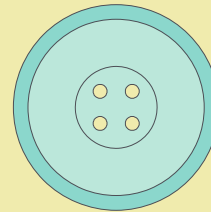
MATKAILU  
4,43 mrd €



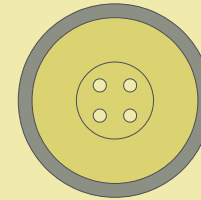
Kulutustavarat  
5,5 mrd €



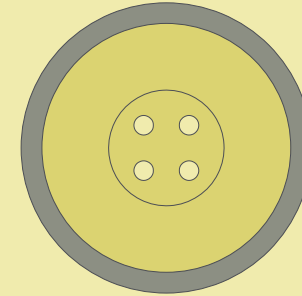
Korkean  
teknologian  
tuotteet  
3,5 mrd €



Energiatuotteet  
6,8 mrd €



Sähkötuotteet  
ja elektroniikka  
6,4 mrd €



Koneet, laitteet  
ja kulkuneuvot  
9,6 mrd €



Vientitavaran arvo  
toimialoittain



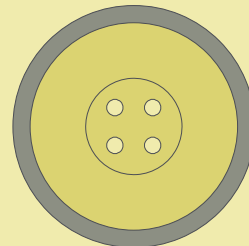
Vientitavaran arvo pääasiallisen  
käyttötavan mukaan



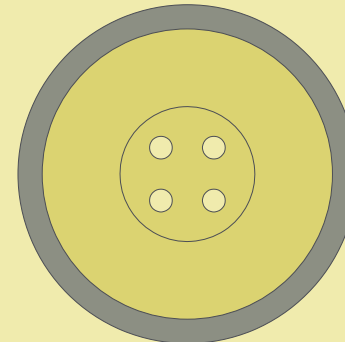
Vientitavaran arvo  
tavaralajeittain



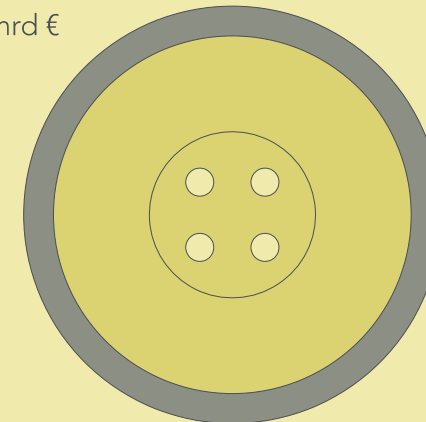
Vientitavaran arvo  
tuoteluokittain



Metallit ja  
metallituotteet  
8 mrd €



Metsäteollisuuden  
tuotteet  
11,2 mrd €



Kemianteollisuuden  
tuotteet  
13,8 mrd €



# TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOIMINEN

## 1. Suorat vaikutukset (direct)

- Lentoliikenteen suoraan työllistävä vaikutus, esim. lentoasema, lennonvarmistus, maahuolinta, lentoyhtiöt...

## 2. Epäsuorat vaikutukset (indirect)

- Toimitusketjujen työllistävä vaikutus, esim. lentokoneiden valmistus, polttoaineen tuotanto, aterioiden valmistus...

## 3. Välilliset vaikutukset (inducted)

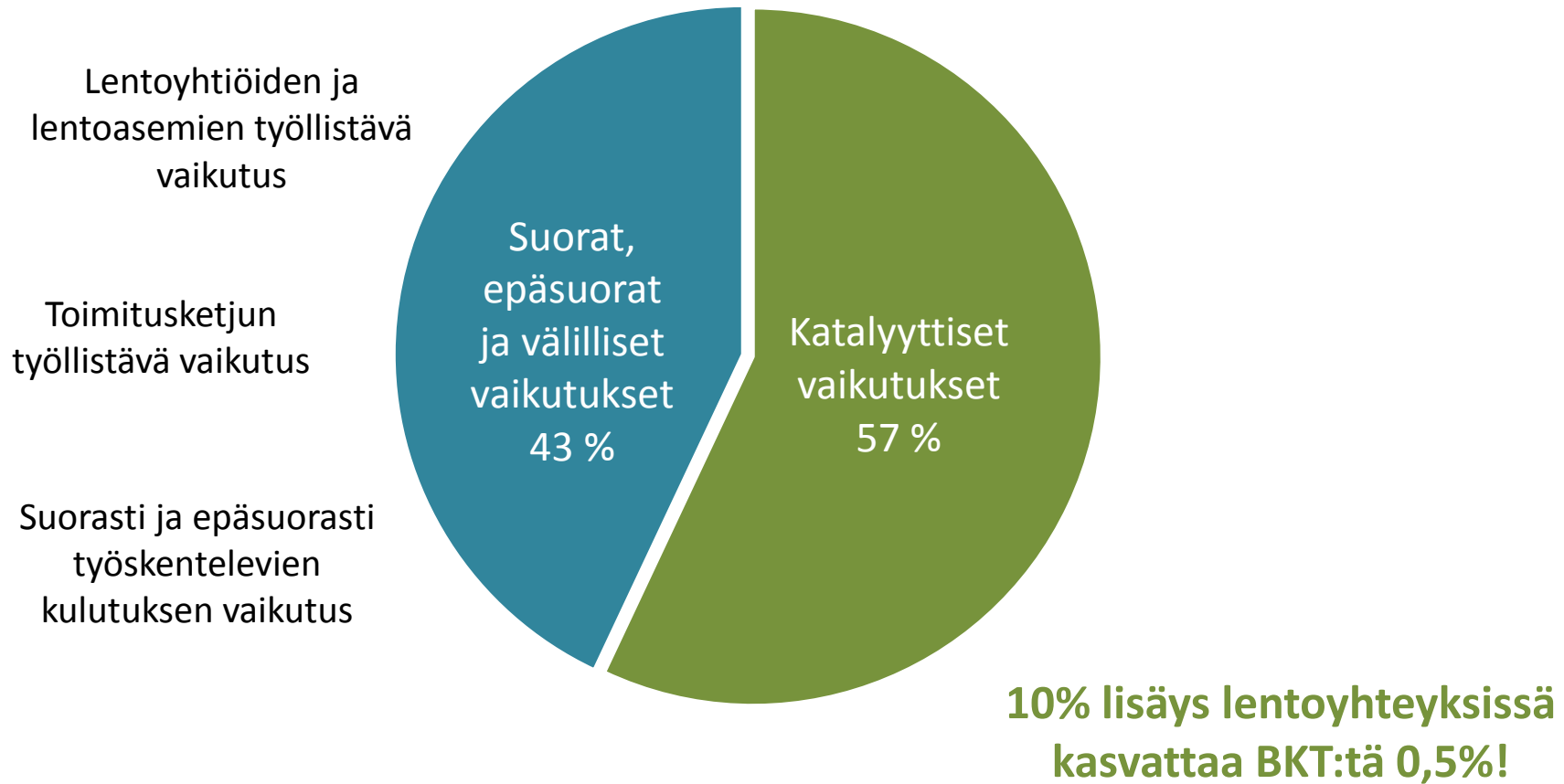
- Suorasti ja epäsuorasti työllistyvien käyttämä raha tavaroihin ja palveluihin lisää välillisesti muiden alojen työllisyyttä

## 4. Katalyyttiset vaikutukset (catalytic)

- Niiden toimialojen, joiden toiminta on riippuvaista lentoliikenteestä, työllistävä vaikutus, esim. matkailu ja vientiteollisuus



# LENTOLIIKENTEEN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET SUOMELLE: 8 MRD € VUODESSA





# Lentoliikenne aluetalouden moottorina

Parhaimmillaan lentoliikenne toimii aluetalouden moottorina: lentoliikenteen vaikutukset koko Suomen kansantalouteen ovat 8 miljardia euroa vuodessa, jonka lisäksi lentoliikenteellä on merkittävät katalyyttiset vaikutukset eri elinkeinoalojen kautta.

On esimerkiksi laskettu, että kaksi viikottaista lentoa Lontoosta Rovaniemelle synnyttäisi 5 miljoonan euron matkailutulon ja 200 uutta työpaikkaa vuodessa.

Katalyyttisten ominaisuuksiensa lisäksi lentoliikenne on halpa ja tehokas tapa järjestää haja-asutusalueen saavutettavuus.



# LENTOASEMIEN ALUETALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOIMINEN

- Lentoasemien aluetaloudellisia vaikutuksia on arvioitu mm. alueen palkkasummaan, alueelliseen BKT:hen, työpaikkojen ja yritysten määrään, väestönkehitykseen sekä ulkomaalaisten turistien määrään ja kulutukseen sekä vaikutukseen alueen työllisyyteen ja verotuloihin.

**Lentoaseman kannattavuus =  
sosioekonominen nettohyöty –  
lentoaseman operatiivinen alijäämä**

**Västeråsin lentoaseman  
sulkeminen:  
33,2 milj. kruunun  
tulonmenetys incoming-  
matkailusta**

**Jönköpingin lentoaseman  
säilyttämisen arvioidaan  
synnyttävän vaikutusalueelle  
vuosina 2010-2020 yli 6000  
uutta työpaikkaa ja yli 300  
uutta yritystä**

**Kalmarin lentoaseman  
sulkeminen hävittäisi  
saman tien 70-100  
työpaikkaa**



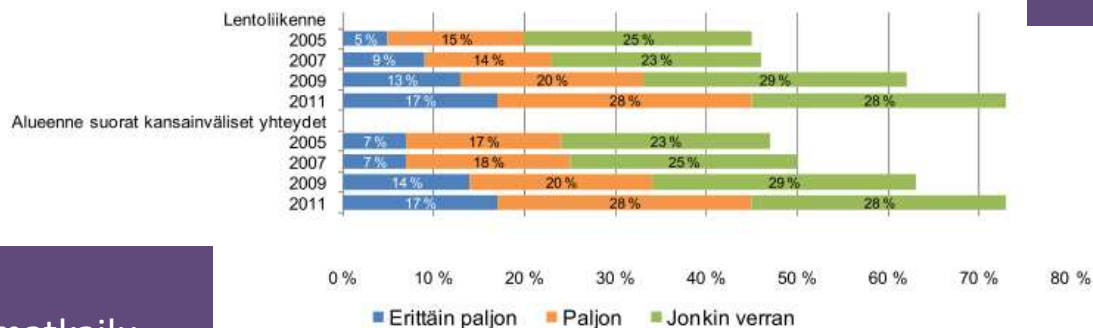


# ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET, ESIMERKKEJÄ:



**Kuinka paljon seuraaviin asioihin pitäisi alueellanne panostaa yrityksenne kilpailukyyn parantamiseksi?**

-2011 n=1280

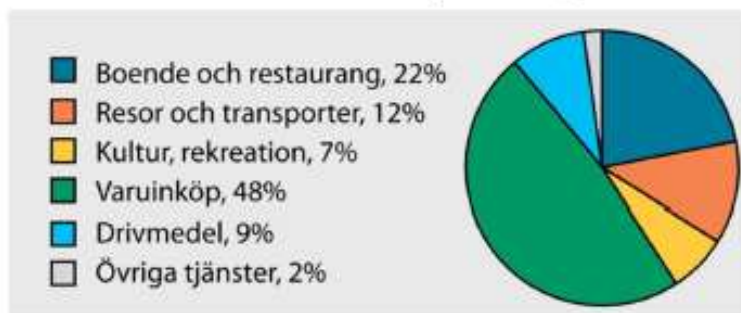


Vientiteollisuuden  
toimintaedellytykset

Incoming-matkailu

**Ulkomaalaisten matkailijoiden alueella käyttämän rahan jakaantuminen eri toimialoille:**

Utländska besökares konsumtion fördelad på olika utgifter 2010



(Källa: Tillväxtverket/SCB)

Kotimaan  
joukkoliikenneyhteydet  
(palvelutaso)

Alueet, joita pääkaupunkiseutu on mahdollista saavuttaa kolmessa tunnissa





# CASE: KALMAR



Tutkittiin kolmen eri skenaarion vaikutusta aluetalouteen:

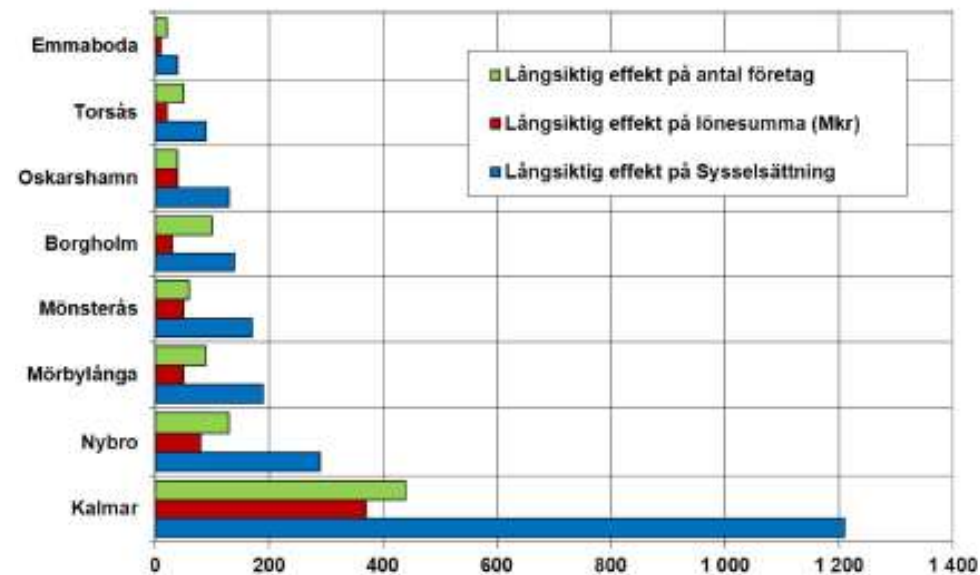
1. BAU – ei tehdä mitään ja toiminta jatkuu nykyisellään
2. Lentoasema lakkautetaan
3. Lentoaseman matkustajamäärä kasvaa 50 %

Tutkimuksen mukaan Kalmarin lentoasema tuo aluetalouteen tällä hetkellä **vuosittain 56 miljoonaa kruunua**.

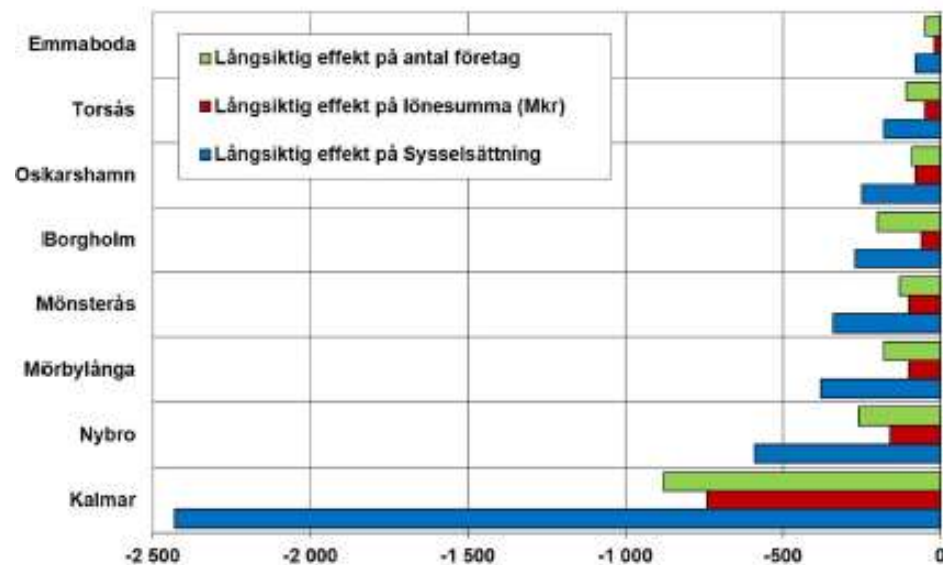
Lentoaseman sulkeminen **hävittäisi 70-100 työpaikkaa** ja aiheuttaisi aluetalouteen **47 miljoonan kruunun tappiot**

Lähde: Regionförbundet i Kalmar län

## Matkustajamäärän 50 % kasvun vaikutukset lentoaseman lähikunnissa:



## Lentoaseman sulkemisen taloudelliset vaikutukset lentoaseman lähikunnissa:





## CASE: VÄSTERÅS

- Vuonna 2009 tehdyn tutkimuksen mukaan lentoaseman sulkeminen toisi noin 33,2 miljoonan kruunun tulonmenetyksen alueelle tulevien matkailijoiden vähentymisen myötä.
- Vuonna 2010 tehdyn tutkimuksen mukaan lentoaseman tuomista ulkomaalaisista matkailijoista alueelle jää noin 4 500 henkilö, jotka tuovat aluetalouteen vuosittain suoraan 7,6 Mkr. Epäsuorien ja välillisten vaikutusten kanssa tämä on noin 9 Mkr vuosittain.
- Lentoaseman työllistävä vaikutus alueelle ja sen lähiympäristöön on noin 60,3 miljoonaa kruunua





# CASE: VÄXJÖ

Tutkittiin lentoaseman aluetaloudellisia vaikutuksia sekä erilaisten skenaarioiden vaikutuksia eri liikennemuotojen käyttäjäkantaan alueella:

0. Lähtötilanne
1. Bensiinin hinta 2020: +50%
2. Lentoasema: +25 % lähteviä lentoja
3. Juna: 250 km/h (Växjö/Alvesta – Tukholma)
4. Lentoasema: lennonhinta + 50 %
5. ”Jos lentoasemaa ei enää olisi”

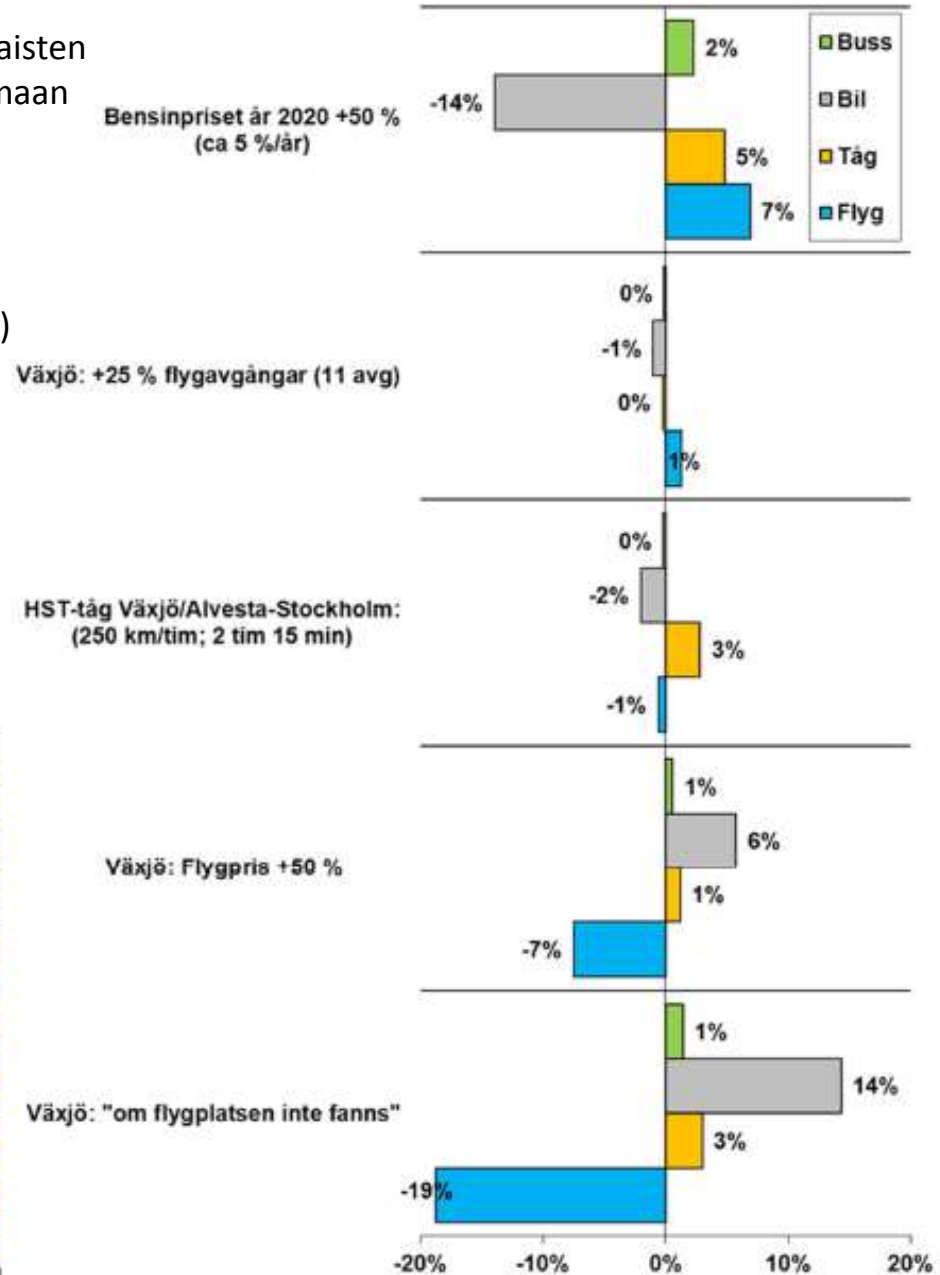
## Lentoaseman sulkemisen taloudelliset vaikutukset lentoaseman lähikunnissa:

Figur 3-5. Långsiktiga tillväxteffekter om 25 år för upptagningsområdets kommuner i det fallet att Småland Airport inte funnits.



Lähde: WSP

Figur 2-19. Förändringar av marknadsandelar vid olika scenarier (procentenheter)







# CASE: JÖNKÖPING

Lentoaseman vaikutusta eri tekijöiden kehittymiseen seuraavan 10 vuoden ajan arvioitiin tilastollisin menetelmin vuonna 2010. **Lentoasema nähtiin merkittävänä tekijänä kasvun takana.**

Tutkimuksen mukaan ***Flygplatseffekten*** eli lentoaseman vaikutus Jönköpings länin väestöön, alueen BKT:n, palkkasummaan, työpaikkojen määrään ja yritysten määrään on 1,67 – 2,71 prosenttia kymmenen vuoden ajanjaksolla.



**Tabell 17: Totala prognosticerade effekter i Jönköpings län av Jönköpings flygplats**

	Läge 2010	Tillväxt Prognos	Procentuell tillväxt Prognos
Befolkning	336866	9133	2,71
BRP	106762	2109	1,98
Lönesumma	43981	891	2,03
Antal jobb	164688	3248	1,97
Antal företag	38617	645	1,67



# CASE: SKELLEFTEÅ

Tutkittiin kustannus-hyötysuhteen avulla onko Skellefteån kunnalle kokonaistaloudellisesti hyötyä **omistaa ja ylläpitää** Skellefteån lentoasemaa 20 vuoden aikajaksolla.

## Lentoasemat investointimenot:

- Terminaalin parannus 3,5 milj. kruunua
- Turvatarkastuksen parannus 4,4 milj. kruunua
- Kiitotien parannus 40 milj. kruunua
- Muu maankäytön arvo 4 miljoonaa kruunua

**YHTEENSÄ: 51,9 milj. kruunua**

## Lentoaseman tulot:

- Kaupungin tuki 9,3 milj. kruunua
- Ilmailutulot 17,7 milj. kruunua
- Kaupalliset tulot 12,8 milj. kruunua

**YHTEENSÄ: 39,8 miljoonaa kruunua**

## Aluetaloudelliset vaikutukset:

- Työllisyys 11,8 milj. kruunua
- Turismi 8,1 milj. kruunua
- Kuluttajajäämä 24,7 milj. kruunua

**YHTEENSÄ: 44,6 milj. kruunua**



## Lentoaseman operatiiviset kulut:

- Ostot jälleenmyyntiä varten 1,3 milj. kruunua
- Ulkoiset käyttökustannukset 17,9 milj. kruunua
- Henkilöstökustannukset 20,4 milj. kruunua
- Sisäiset kustannukset 0,23 milj. kruunua

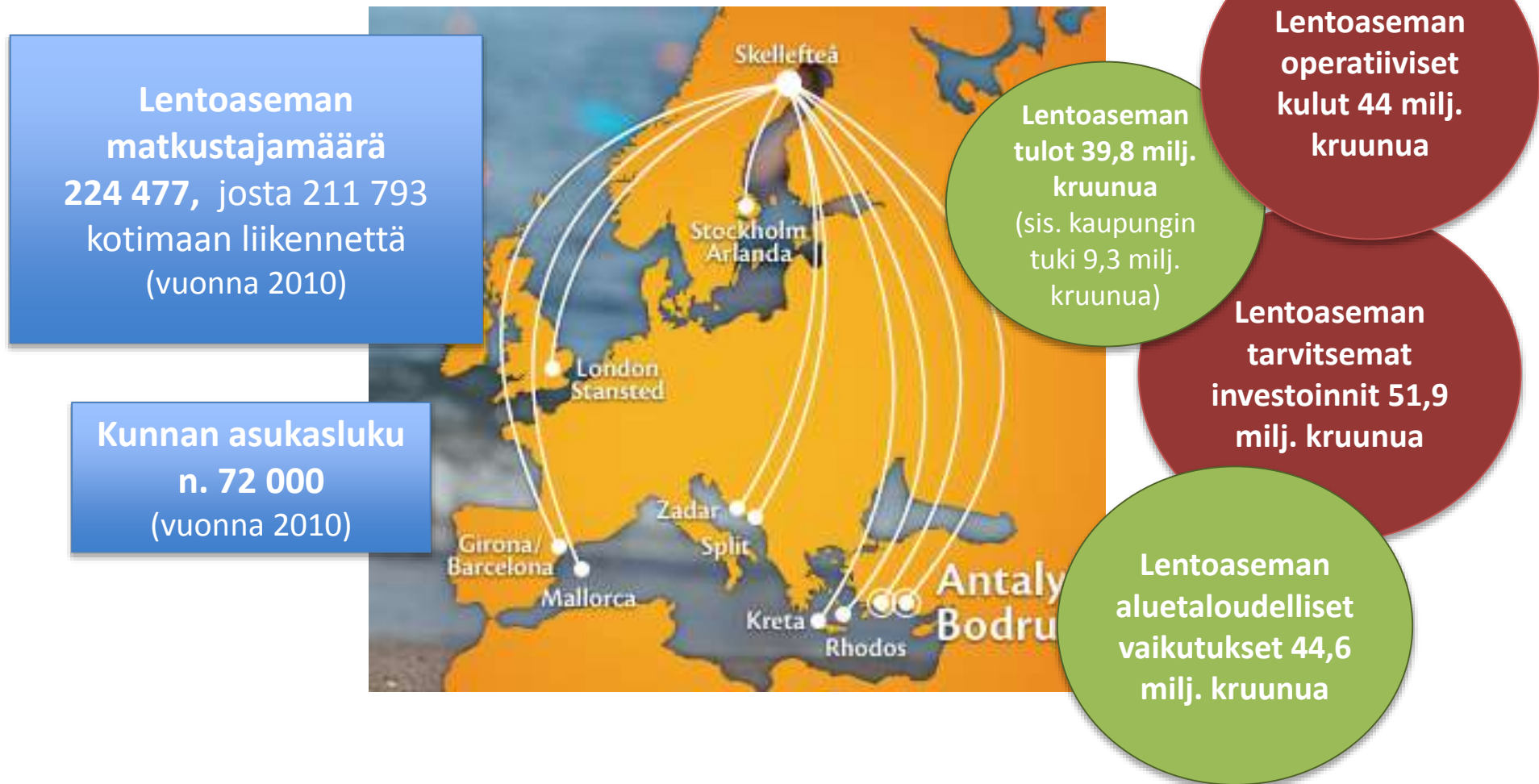
Lisäksi melu- ja ympäristömaksut 4,3 milj. kruunua

**YHTEENSÄ: 44 milj. kruunua**

**Investoinneista huolimatta lentoaseman takaisinmaksuaika on 2 vuotta.**

**Vuonna 2 kokonaistaloudellinen hyöty on 24 milj. kruunua.**

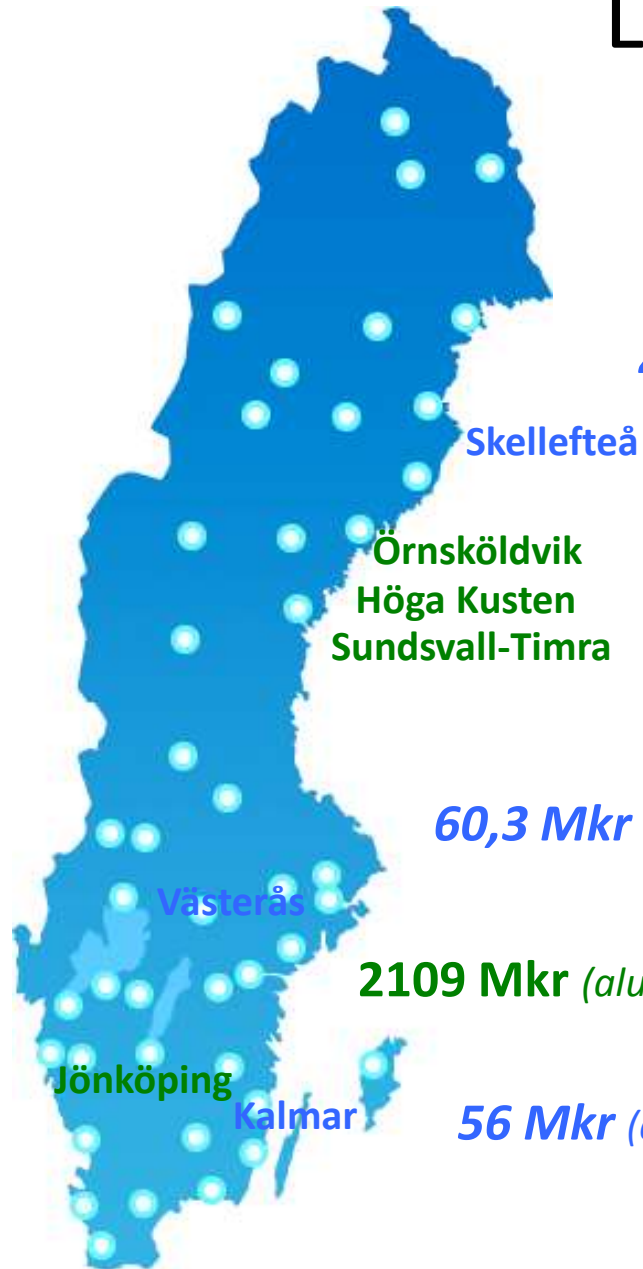
# SKELLEFTEÅSSA TUTKITTIIN VUONNA 2012, KANNATTAAKO ALUEEN LENTOASEMAA YKSITYISTÄÄ



**Huomattiin, että lentoaseman takaisinmaksuaika on alle 2 vuotta!**



# LENTOASEMIEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET



**44,6 Mkr** (työllisyys, turismi ja kuluttajaylijäämä vuodessa)

Skellefteå

Örnköldvik  
Höga Kusten  
Sundsvall-Timra

**537 Mkr** (alueen palkkasummaan vuodessa)

**60,3 Mkr** (työllistävä vaikutus vuodessa)

Västerås

**2109 Mkr** (alueen bruttokansantuotteeseen kymmenen vuoden aikana)

Jönköping

Kalmar

**56 Mkr** (alueen bruttokansantuotteeseen vuodessa)





# LENTOLIIKENTEEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET

CASE: VÄSTERNORRLAND / RUOTSI

Tutkittiin 3 lentoaseman (Höga Kusten, Sundsvall Timrå ja Örnsköldsvik) sulkemisen vaikutuksia aluetalouden näkökulmasta.

Lentoaseman kannattavuus =  
sosioekonominen nettohyöty –  
lentoaseman operatiivinen alijäämä

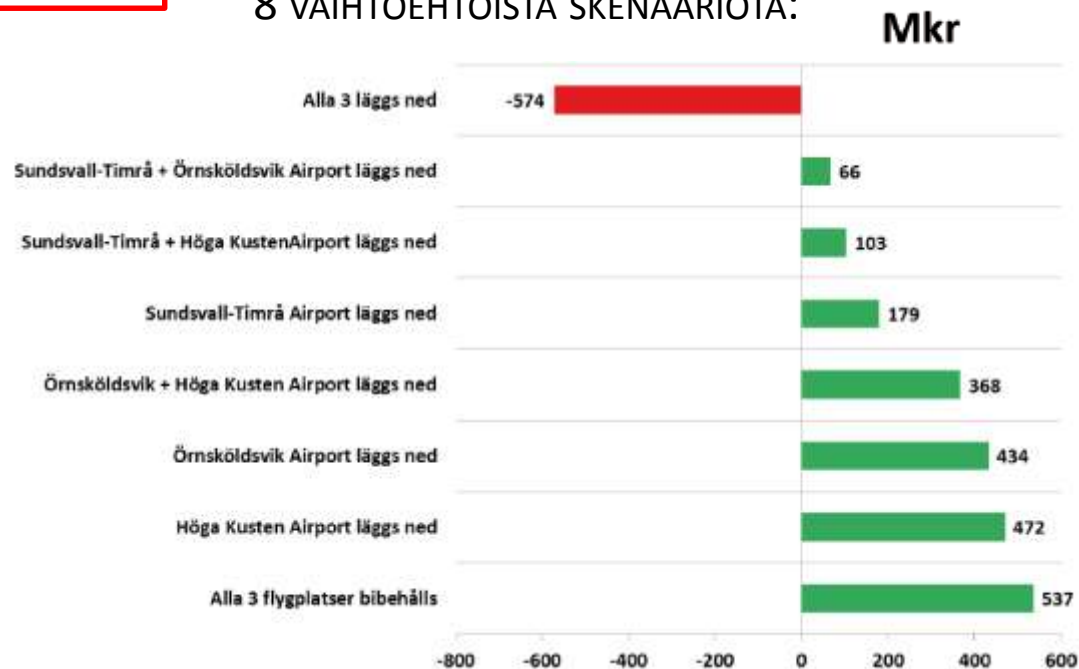


Lähde: Länsstyrelsen

## TULOS:

- 3 lentoaseman kannattavuus on yli puoli miljardia kruunua vuodessa.
- Jokainen investoitu kruunu tuottaa 15 kruunua vuodessa.
- Kaikkien lentoasemien ylläpitäminen on kannattavaa.
- Jos 3 kenttää suljettaisiin, kokonaistappiollisuus olisi 574 M kruunua vuodessa.

8 VAIHTOEHTOISTA SKENAARIOTA:





# LENTOASEMIEN SULKEMISEN VAIKUTUKSET ALUETALOUTEEN



Lentoliikennestrategian skenaariot	Kansantaloudellinen vaikutus Suomen BKT:hen
1: nykytila	0 €
2: suljetaan 12 lentoasemaa	+ 1 185 M €
3: suljetaan 6-9 lentoasemaa	+ 60 M €
4: suljetaan 12 lentoasemaa	+ 1 080 M €
5: suljetaan 4 lentoasemaa	- 5,5 M €



Ruotsissa lentoaseman aluetaloudellinen vaikutus on sitä suurempi, mitä syrjäisempi sijainti sillä on.

Lentoasema	Vaikutus-alueen väkiluku	Lentoaseman matkustajamäärä	Lentoaseman sulkemisen vaikutus vuodessa (palkkasummaan*)
Sundsvall Timra 2013	223 000	272 000	- 41 M €
Höga Kusten 2013	43 000	16 890	- 9 M €
Örnsköldvik 2013	60 000	80 123	- 12 M €
Kalmar 2010	162 000	166 000	- 6 M €
Västerås 2009	250 000	173 187	- 1 M €
Växjö 2010	740 000	163 000	- 9 M €

Lentoliikennestrategian mukaan lentoasemien lakkauttaminen on Suomessa kannattavaa, vaikka muut tutkimukset osoittavat lentoaseman lakkauttamisen tuottavan selkeää kansantaloudellista tappiota. Lentoliikennestrategiassa esitetyt tulokset ovat päinvastaisia ruotsalaisiin tutkimuksiin verrattuna ja ristiriidassa Suomesta tehtyjen Oxford Economicsin ja ACI European tekemien tutkimuksien kanssa.

\*Palkkasumma on työntekijöille maksettujen bruttopalkkojen summa ilman työsuhdeoptioita



## LENTOLIIKENTEEN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Jyväskylän yliopiston tekemä tutkimuksen mukaan lentoliikenteen kasvu kasvattaa alueellista BKT:tä Euroopassa erityisesti syrjäisillä seuduilla. Sen sijaan BKT:n kasvu ei kasvattanut lentoliikennettä samassa suhteessa.<sup>1</sup>

ACI Europen mukaan 1 000 lentomatkustajaa tuovat keskimäärin yhden uuden suoran työpaikan. Epäsuorat, välilliset ja katalyyttiset vaikutukset huomioiden Suomessa uusia työpaikkoja syntyy noin neljä.<sup>2</sup>

Frontier Economicsin tekemän tutkimuksen mukaan suorien lentojen vaikutus talouteen (BKT) on huomattavasti suurempi kuin vaihtolentojen. EU-alueen lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista (BKT) 85 prosenttia syntyy point-to-point -liikenteestä.<sup>3</sup>

### Lähteet:

<sup>1</sup> Mukkula, K. & Tervo, H. 2013. Air transportation and regional growth: which way does the causality run?

<sup>2</sup> ACI Europe. 2015. Total impact of an airports.

<sup>3</sup> Frontier Economics.2015. Measuring the economic contribution of air travel in the EU. A report prepared for easyjet



## LENTOLIIKENTEEN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Carcassone-Limouxin alueella Ranskassa tehdyn tutkimuksen mukaan halpalentoyhtiöiden tuomat 253 000 matkailijaa vuodessa toivat alueelle suoraan 8,4 miljoonan euron tulot. Epäsuorat ja välilliset vaikutukset huomioiden matkustajien arvo oli 272,4 miljoonaa euroa.<sup>4</sup>

Kölnin alueella Saksassa tehdyn tutkimuksen mukaan halpalentoyhtiöiden tuomat matkailijat käyttivät alueella keskimäärin 285,42 € per matka. Valtiolle ja paikallishallinnolle verotuloja halpalentoliikenteestä kertyi yhteensä 91 miljoonaa euroa vuonna 2002.<sup>4</sup>

### Lähteet:

<sup>4</sup> ELFAA. 2004. Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment



## MUITA HYÖDYLLISIÄ TUTKIMUSTULOKSIA

Valmius matkustaa ulkomaille on sitä suurempi, mitä enemmän suoria kansainvälisiä yhteyksiä lähilentoasemalla on. <sup>4</sup> Voidaan kääntää myös niin päin, että valmius matkustaa Suomeen on suurempi, mitä enemmän suoria yhteyksiä on.

Halpalentoyhtiöt lisäävät lentoaseman vaikutusalueita sekä vahvistavat kilpailua kansallisilla lentoliikennemarkkinoilla. <sup>5</sup>

Olipra: Halpalentoyhtiöt ovat olleet merkittävä tekijä vähemmän tunnettujen turismikohteiden kehittämisessä.

### Lähteet:

<sup>4</sup> Halpern, N & Bråthen, S. 2011. Impact of airports on regional accessibility and social development.

<sup>5</sup> Pantazis. 2006. The impact of low-cost carriers on catchment areas of established international airports: The case of Hanover Airport, Germany



# TARJONTA VAIKUTTAA KYSYNTÄÄN

- Norjalainen tutkimus osoittaa, että lentoaseman suorien kansainvälisten yhteyksien määrä vaikuttaa asukkaiden matkustusintensiteettiin

”Trip frequency for holidays is significantly higher in the region that has an airport with direct international air services”

- Sama tutkimus osoittaa myös, että lentoasemat ja lentoyhteydet ovat huomattavasti tärkeämpiä mitä syrjäisemmästä alueesta on kysymys



# Saavutettavuus ja lentoliikenne oleellisia matkailulle

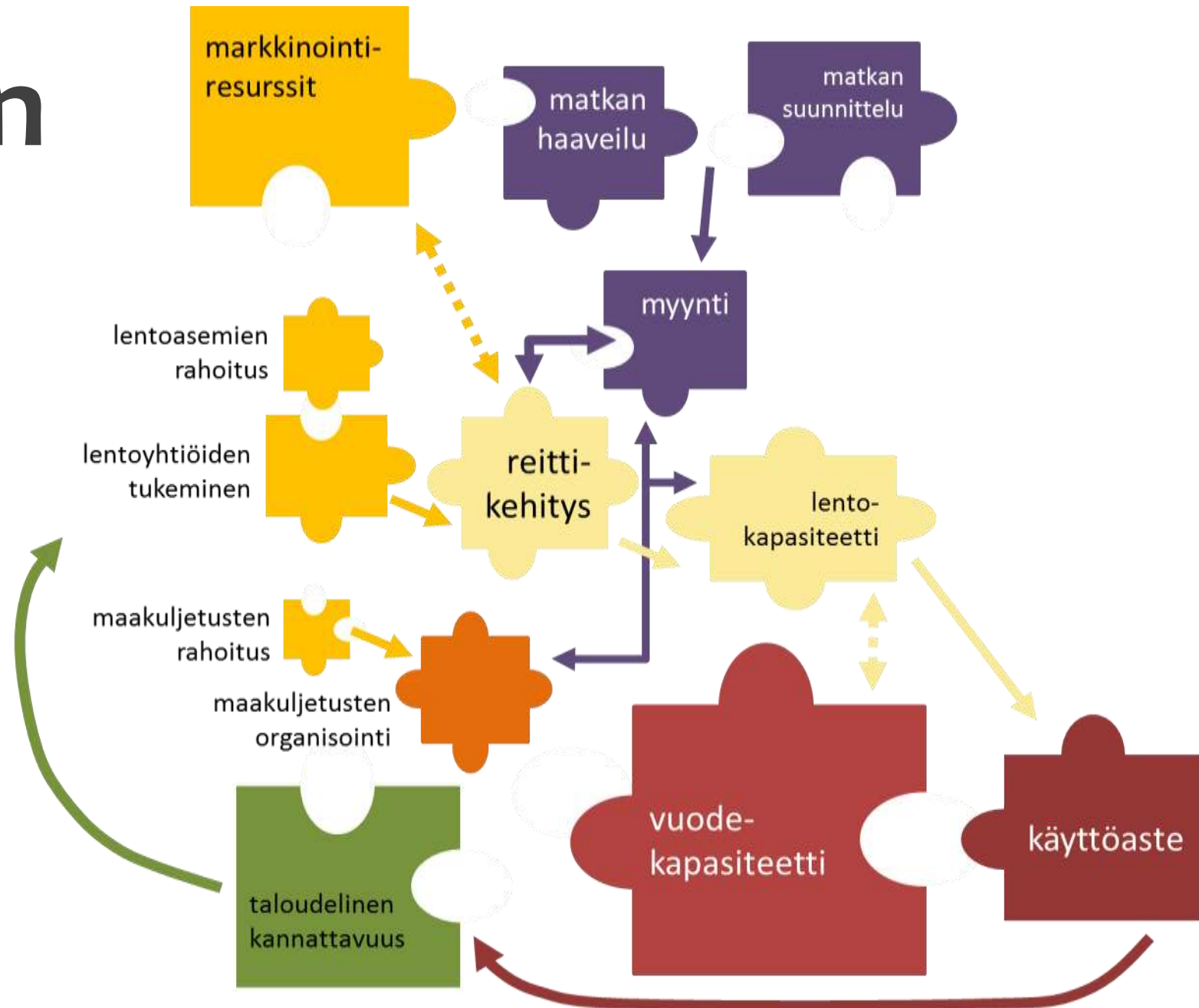
Matkailutoimiala on erittäin monitahoinen palapeli, joka ei toimi ilman vahvaa eri toimintojen linkittymistä. Saavutettavuus on avainasemassa matkailun kehittämisen suhteen: vaikka muut asiat olisivat kunnossa, ei matkailulla ole toimintaedellytyksiä ilman hyvää saavutettavuutta.

Ideaalitilanteessa matkailumarkkinoinnin kohdemarkkinoiden valinta ja lentoliikenteen kehittäminen tehdään vahvassa ja pitkäjänteisessä yhteistyössä. Tämän linkittämisen kautta matkailumarkkinointiin tehtyjen panostusten on mahdollista konkretisoida liiketoiminnan tuloksiksi. Toisaalta kohdemarkkinoiden valinta ja kehittäminen lentoliikenteen kannalta järkevästi lisäävät kustannustehokkuutta. Investoitu raha palautuu aluetalouteen moninkertaisena.

Markkinointipanostuksiin verrattuna lentoliikenteen kehittäminen on kohtuullisen edullista.



# Matkailun palapeli







# 5. Lentoliikenteen kehittämisen lainsäädäntö ja rahoitusmahdollisuudet

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# EU-säännökset

Lähtökohtaisesti yritystoiminnan tukeminen julkisella rahalla vaatii notifiointin EU-komissiossa, yhteismarkkinoiden vapaata kilpailua ei saa vääristää. Poikkeuksen tähän muodostaa vuonna 2014 julkaistu General Block Exemption Regulation (GBER), joka mahdollistaa laajan kirjon julkista tukea ilman notifiointia.

Tavoitteena helpottaa julkisia investointeja, luoda työpaikkoja ja kasvua – vääristämättä silti kilpailua. GBER:n piirissä ovat nyt myös satamat ja lentokentät. GBER helpottaa ja nopeuttaa merkittävästi lähes kaikkien projektialueen lentoasemien tukemista ja selkiyttää erityisesti Lappeenrannan osalta pelisääntöjä. Valtiolla on monitorointivollisuus asian osalta. Mikäli tukea on myönnetty 1.6.2014 jälkeen näiden ehtojen mukaisesti, se katsotaan takautuvasti notifikaatiovapaaksi.

Tarkempia tietoja:

*KOMISSION ASETUS (EU) 2017/1084, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2017, asetuksen (EU) N:o 651/2014 muuttamisesta satama- ja lentoasemainfrastruktuurille myönnettävän tuen, kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen ja urheiluinfrastruktuurille ja monikäyttöiselle vapaa-ajan infrastruktuurille myönnettävään tukeen sovellettavien ilmoituskyynnysarvojen sekä syrjäisimmillä alueilla sovellettavien alueellisten toimintatukiohjelmien osalta ja asetuksen (EU) N:o 702/2014 muuttamisesta tukikelpoisten kustannusten laskennan osalta.*



# GBER-laajennus 17.5.2017

- Tavoitteena helpottaa julkisia investointeja, luoda työpaikkoja ja kasvua – vääristämättä silti kilpailua
- GBER:n piirissä ovat nyt myös satamat ja lentokentät
- Ennakkonotifiointia ei tarvita
- Valtioilla on laillinen selvyys etukäteen
- Vähentää hallinnollista taakkaa sekä jäsenvaltioissa että komissiossa



# Uudet poikkeukset lentoasemille

- Alle 3 miljoonan matkustajan kentille sallitaan **investointituki**
- Ei mikäli lentokenttä on alle 100km etäisyydellä toisesta (reitti)lentokentästä
- Ei uuden kentän rakentamiseen tai uudelleensijoittamiseen
- Max 50 % mikäli alle 3 miljoonaa matkustajaa
- Max 75 % mikäli alle miljoona matkustajaa
- Voidaan korottaa 20 % mikäli syrjäseudulla



# Lentokentän toimintatuki

- Vain mikäli enintään 200 000 matkustajaa vuodessa
- Tappioiden kattamiseen
- Ei saa tehdä ehdolliseksi eli sitoa esimerkiksi uusien lentoyhtiöiden saamiseen



# Muita kevennyksiä

- EU outermost regions: 100 % tuki sallittua
- Pienet lentoasemat eivät vääristä kilpailua
- Mikäli tuettu lentoasema tekee järjestelyjä lentoyhtiön kanssa, tämä voi jossain olosuhteissa johtaa notifikaatiotarpeeseen
- Helpotuksia myös satamille sekä kulttuurin ja kulttuuriperinnön vaalimiseen



# Lentoyhteysien tukeminen julkisin varoin

Lähtökohtaisesti julkisen rahan käyttäminen lentoyhtiöiden tukemiseen on Euroopan unionin sisämarkkinoilla kiellettyä, koska valtiontukien katsotaan vääristävän kilpailua. Komissio on määrittänyt tähän kaksi poikkeusta: julkisen palvelun velvoite sekä käynnistämistuki uudelle reitille.

Näiden lisäksi yleisenä tapana Euroopassa on ollut maksaa lentoyhtiöille *markkinointitukea*, joka kuitenkin nimensä mukaisesti tulisi olla suunnattu reitin markkinointiin eikä operatiivisten kustannusten kattamiseen.

Julkisten varojen käyttö on myös sallittua, jos ns. markkinataloustoimijatestin ehdot täyttyvät eli yksityinen sijoittaja olisi valmis tekemään vastaavan sijoituksen jättäen kaikki yhteiskunnalliset, aluepoliittiset ja alakohtaiset näkökohdat huomiotta. Rajoitukset lentoyhtiöiden tukemiselle eivät koske yksityisiä yrityksiä.



# Julkisen tuen muodot

**Julkisen palvelun velvoite** (public service obligation, PSO) voidaan asettaa yhteysvälille, jota yksikään lentoyhtiö ei ole valmis operoimaan kaupallisin perustein. Velvoitetta asettaessa tulee huomioida alueen kehitystarpeet sekä mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja, erityisesti suurnopeusjunia. Velvoitteen nimeämälle yhteysvälille tulee kilpailuttaa lentoyhtiö Euroopan parlamentin laatimien ohjeiden mukaisesti. Julkisen palvelun velvoitetta käytetään pääasiassa kotimaan liikenteeseen.

**Käynnistämistuki uudelle reitille** (start-up aid) voi olla korkeintaan 50 prosenttia lentoasemamaksuista enintään kolmen vuoden ajan ja se voidaan antaa vain alle 3 miljoonan matkustajan lentoasemalle avattavalle uudelle reitille. Aikeista myöntää tukea tulee ilmoittaa ajoissa, jotta kaikki kiinnostuneet lentoyhtiöt voivat esittää tarjouksensa palveluistaan.

**Markkinointituki** on yleisesti käytetty, joskin harmaalla alueella oleva tukimuoto. Mahdollisia tarkastuksia varten alueen tulisi pystyä osoittamaan, että rahat on käytetty markkinointiin, esimerkiksi lentoyhtiön nettisivuilla. Markkinointitukia on käytetty pääasiassa kansainväliseen liikenteeseen, koska kotimaan liikenteeseen on mahdollista käyttää myös julkisen palvelun velvoitetta.





# Riskin- ja voitonjakomalli

Jos julkista tukea päätetään antaa lentoyhtiölle, tulisi alueen odottaa lentoyhtiöltä *vastavuoroisuutta* eli omien kustannustensa sekä reitistä ennustettavissa olevien tulojen avaamista mahdollisimman yksityiskohtaisella tasolla. Annettavan tuen tulisi olla suhteutettuna todellisiin kustannuksiin mahdollisimman hyvin.

Yleisesti uuden reitin kannattavaksi saaminen kestää jopa kolme vuotta ja vaatii aktiivista työtä niin alueelta kuin lentoyhtiöltäkin. Tällaiseen pidempiaikaiseen yhteystyöhön sopii käytettäväksi riskin- ja voitonjakomalli, jolloin lentoyhtiö avaa kuukausittain reitin kustannukset ja tulot. Tappiollisina kuukausina alue maksaa lentoyhtiölle tappion kokonaisuudessaan ja voitollisina kuukausina alue ja lentoyhtiö jakavat voiton. Tavoitteena on, että lopulta reitistä saadaan kannattava.



# Lentoliikenteen tukemisen kaksi mallia

EU:n uudet säädökset 02/2014 selkeyttivät julkisen tuen käyttöä: PSO- ja markkinointituen käyttäminen on mahdollista. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-172\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm)

## **Kotimaan reitit:** julkinen PSO-tuki (Public Service Obligation)

- Tuetaan kotimaan liikennettä reittiväleillä, joilla lentoliikenne ei ole kannattavaa, mutta se nähdään tarpeellisena peruspalveluna
- Lentoyhtiö täytyy kilpailuttaa

## **Suorat kv-reitit:** alueiden markkinointituki

- Esim. Ryanairin tuloista 22% (Scribid 2012)
- Norjassa 100 M € fund
- Case Karlstad-Frankfurt: voiton- ja riskinjakomalli



# PUBLIC SERVICE OBLIGATIONS (PSO's)

## JULKISEN PALVELUN VELVOITE

- Säätelyn purkautumisen jälkeinen tapa tukea lentoliikennettä julkisella tuella
- EY N:o 1008/2008 mahdollistaa julkisen palvelun velvoitteen:
  - Jos reittiä pidetään ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöntialueen **taloudelliselle ja sosiaaliselle** kehitykselle
  - Velvoite voidaan asettaa vain jos säännöllinen lentoliikenne **kaupallisin ehdoin** ei ole kyseisellä reitillä mahdollista
  - Suunnitellessa velvoitetta on huomioitava (1) oikeasuhteisuus kyseisen alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden, (2) mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja, erityisesti jos reitillä harjoitetaan rautatieliikennettä, jota käyttäen matkustusaika on alle kolme tuntia ja jonka tiheys ja yhteydet ovat riittävät ja ajoitus sopiva, (3) lentohinnat ja ehdot, joita käyttäjille voidaan tarjota sekä (4) reittiä liikennöivien ja sitä suunnittelevien lentoyhtiöiden toiminnan yhteisvaikutus.
- Velvoite asetetaan tiedottamalla Komissiota



# PUBLIC SERVICE OBLIGATIONS (PSO's)

## JULKISEN PALVELUN VELVOITE

EU Komissiolle tiedoksi annettuja PSO-reittejä  
12/2014 (kaikkia reittejä ei välttämättä operoida):

Maa	Reittien lkm
Espanja	18
Irlanti	3
Iso-Britannia	21
Italia	20
Kreikka	28
Norja	49
Portugali	24
Ranska	42
Ruotsi	10
Suomi	3
Viro	4

**Vuonna 2010 arvioitiin, että PSO:n osuus kotimaan tarjotuista istuimista oli:**

- 40 % Portugalissa
- 23 % Irlannissa
- 10 % Ranskassa
- 10 % Norjassa

**Keskimäärin julkista rahaa käytettiin per matkustaja:**

- Saksassa 120 euroa
- Norjassa 60 euroa
- Ruotsissa 60 euroa
- Skotlannissa 60 euroa
- Ranskassa 20 euroa
- Portugalissa 20 euroa

Helsinki – Savonlinna  
Helsinki – Varkaus  
Maarianhamina - Tukholma



# VERKSTOPERIAATE EI VAADI SAMAA HINNOITTELUA KAIKILLA LENTOASEMILLA

Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY lentoasemamaksuista,  
*4 artikla: Lentoasemaverkko*

*”Jäsenvaltiot **voivat sallia**, että lentoasemaverkon pitäjä ottaa käyttöön yhteisen ja avoimen lentoasemamaksujärjestelmän, jota sovelletaan koko lentoasemaverkossa.”*

Laki lentoasemaverkosta ja –maksuista:

*”Lentoasemamaksujen taso voidaan eriyttää 1 momentissa tarkoitettujen palvelujen laadun ja laajuuden sekä niiden kustannusten tai **muunlaisten** puolueettomien, tasapuolisten ja avoimien perusteiden mukaisesti”*

*”Tätä lakia sovelletaan lentoasemaan, jolla voidaan harjoittaa kaupallista liikennettä ja: 1) jonka vuotuinen liikennemäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa”*



# Valtion tuet lentoaseman siirrossa

Tarkoituksena on ollut selvittää millaisissa olosuhteissa lentoaseman siirtäminen valtionyhtiö Finaviaalta alueelliseen omistukseen sisältää komissiolle ilmoitettavaa valtion tukea, kuten liikenne- ja viestintäministeriö on todennut.

Kyseessä ei ole valtion tuki, jos voidaan osoittaa, että yksityinen toimija olisi valmis tekemään vastaavanlaisen siirron (ns. MEO-testi, market economy operator). Jos siirrosta ei järjestetä julkista tarjouskilpailua, paras tapa osoittaa tämä on tehdä liiketoimintasuunnitelma, joka osoittaa siirron kannattavaksi uudelle omistajalle. Jos riski viivästyksistä myöhemmissä vaiheissa halutaan eliminoida, voidaan komissiolle tehdä ilmoitus ”ei-valtion tueksi” katsottavasta tuesta, jolloin saadaan komission vahvistus sille, ettei kyseessä ole valtion tuki.

Kun huomioidaan IP-alueen lentoasemien sijainti, matkustajamäärä, vähäinen kilpailu muiden lentoasemien kanssa sekä mahdollisen valtion tuen pienuus, on oletettavissa että komissio käsittelisi asian suhteellisen nopeasti ja vaivattomasti.



# Tukiprosessiin liittyvät kysymykset ja vaiheet

1. Onko kyseessä valtion tuki?
2. Voiko tuki olla Altmark Criterian mukaista tai SGEI-tukea?
3. Onko kyse valtiolle kuuluvien tehtävien rahoittamisesta?
4. Jos todetaan tueksi, olisiko se de minimis -periaatteen mukaista?
5. Investointi- ja opertointituki 2014 ohjeiden mukaan
6. Notifikaation tekeminen komissiolle ”ei-valtion tuesta”



# Valtion tuet lentoaseman siirrossa

Jos lentoaseman osalta voidaan rakentaa liiketoimintasuunnitelma, joka osoittaa, että kauppa tapahtuu markkinahintaan, on olemassa kaikki perusteet sille, että siirto täyttää MEO-testin ja siitä johtuen kyse ei ole valtion tuesta. Jos liiketoimintasuunnitelmalla ei saada laskettua riskiä riittävän alhaiselle tasolle, on notifikaation tekeminen komissiolle ”ei-valtion tueksi” katsottavasti tuesta vaihtoehto. On oletettavaa, että komissio hyväksyy tuen suhteellisen helposti ja nopeasti.

Suurimmat riskit viivästyksiin komission taholta liittyvät siihen, haluaako joku haastaa lentoaseman siirtoprosessin. Tällainen taho voisi olla esimerkiksi joku lähellä sijaitsevasta lentoasemista tai niille liikennöivistä lentoyhtiöistä, jotka kokevat tuen hyödyntävän Ryanairia. Mahdollisesti myös lentoaseman ympäristössä toimivat tahot voivat valittaa valtion tuesta. Komission ei kuitenkaan tarvitse reagoida valituksiin, vaan se voi käyttää omaa harkintaansa tutkinnan avaamisessa.





# 6. Alueellisten lentoasemakohtaisten kehittämissuunnitelmien lähtökohdat

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma



# Alueryhmien työskentely

Aluetyöryhmiä perustettaessa projektiryhmä teki yhteistyötä ohjausryhmän jäsenten kanssa. Aluetyöryhmätyöskentelyyn kutsuttiin mukaan niitä toimijoita, joilla on mahdollisuus vaikuttaa lentoliikenteen kehittämiseen omilla alueillaan. Työryhmissä olivat edustettuina eri toimialojen, yhdistysten, kuntien, oppilaitosten ja lentoasemien edustajia. Työryhmiin kutsuttiin myös mukaan vierailijoiksi ja alustajiksi lentoliikenteen parissa työskenteleviä henkilöitä.

Aluetyöryhmiä perustettiin niille lentoasema-alueille, joille ohjausryhmän jäsenet katsoivat työryhmän perustamisen tarpeelliseksi. Niillä alueilla joissa oli jo lentoliikennettä kehittävätyöryhmä tehtiin yhteistyötä heidän kanssa. Joillekin alueille kehityssuunnitelmat tehtiin yhdessä ohjausryhmän jäsenten kanssa. Aluetyöryhmät kokoontuivat keskimäärin 4 kertaa vuoden aikana.

Aluetyöryhmä työskentelyn ohella projektiryhmän jäsenet tapasivat alueilla lentoliikenteen kehittämiseen vaikuttavia päättäjiä ja toimijoita (n. 160 eri tapaamista). Projektiryhmän edustajia osallistui myös pääsääntöisesti kaikkiin hankealueelle tapahtuneisiin tilaisuuksiin, joissa käsiteltiin saavutettavuutta ja etenkin lentoliikenneasioita (34 tapahtumaa).

Projektiryhmän jäseniä kutsuttiin vierailijoiksi ja alustajiksi lentoliikenteestä ja sen merkityksestä useisiin eri tilaisuuksissa ja kokouksiin (16 tilaisuutta).



# Aluetyöryhmissä käsitellyt kehittämisen osa-alueita

## Lentoliikenteen ja lentoaseman kehittämisen painopisteet

### Millaista liikennettä tavoitellaan?

- halutaanko ylläpitää nykyistä vai kehittää uutta
- määritellään kehittämisspolut
- löytyykö alueelta yhteinen näkemys kohteista, jonne tarvitaan/halutaan suora yhteys
- miten toimintaa voidaan edelleen kehittää nykyisten operaattoreiden/toimijoiden kanssa
- tavoitellaanko uusia operaattoreita, reittejä tai tilauslentoja

### Millä brändillä ja yhteistyöllä liikennettä halutaan kehittää?

- alueen ja lentoaseman brändäys
- lentoasemien differointi, erikoistuminen
- yhteistyön kehittäminen/lisääminen 'kilpailevien' lentoasemapaikkakuntien kanssa

### Miten matkaketjuja ja liityntäliikennettä on tarpeen kehittää?

- toimivuus, haasteet, tarpeet, osapuolet
- lentoliikenteen ja lentoaseman kilpailukyky

## Lentoliikenteen edistäminen ja tukeminen

### Miten nykyistä tarjontaa voidaan tukea?

- erityisesti jos liikenteen säilyminen uhattuna
- mikä muu toiminta edistää samalla lentoliikennettä (vrt. kysyntäpotentiaali)
- positiivisen tietoisuuden ja näkyvyyden lisääminen, 'oma lentoasema' -henki
- toissijaisesti myös rahallinen tukeminen (ks. seur.)

### Millainen valmius alueella on tukea rahallisesti lentoliikenteen kehittämistä?

- kehittämisraha(sto)n hyödyntämisen tilanne, tarpeet ja valmiudet
- sitoutuminen (vrt. yhteistyö)

## Lentoliikenteen kysyntäpotentiaalın kasvattaminen

### Miten alueen työperäisen ja liikematkustuksen toimintaedellytykset on varmistettu?

- viestintä ja markkinointi kysyntäpotentiaalista lentoyhtiöille

### Löytyykö alueelta valmiita matkailutuotteita?

### Onko matkailutarjonta helposti ostettavassa muodossa?

- tuotteiden ja palvelujen saatavuuden helppous ja jakelukanavien toimivuus, myös nettikauppa
- matkailijoiden lisääntyvän omatoimisuuden ja aktiivisuuden huomioon ottaminen
- viestintä ja markkinointi kysyntäpotentiaalista lentoyhtiöille ja matkanjärjestäjille

### Miten sesonkien vaihtelua pyritään pienentämään?

- kapasiteetin parempi hyödyntäminen kausivaihteluja pienentämällä
- markkinoinnin kohdentaminen hiljaisempaan aikaan

## Markkinoinnin yhteistyön ja lentoliikenneosaamisen kehittäminen

### Löytyykö alueen palvelu- ja elämystarjonnasta ja elinkeinoelämästä kattava yhteenveto?

- suunnattuna niin investoijille, lentoyhtiöille kuin matkanjärjestäjille

### Miten alueen yhteistyötä ja osaamista on tarpeen kehittää?

- onko alueen tahtotila selvästi ilmaistu
- yhteistyön toimivuus, kattavuus ja valmiudet
- 'samaa kieltä' puhuminen alueen toimijoiden, kehittäjien ja lentoliikenteen välillä
- tarpeet lisätä alueen osaamista lentoliikenteen kehittämisessä
- tarpeet lisätä alueen rajat ylittävää, kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä

# Ehdotuksia keskeisiksi toimenpiteiksi

Hankkeen aikana aluetyöryhmien kokouksissa tuli selväksi, että lentotarjontaa tarvitaan lisää, mutta kaikissa työryhmissä ei ollut yhteistä näkemystä siitä, että millä tavalla ja millaisilla keinoilla asiaa voidaan edistää.

Keskeisiksi asioiksi alueiden kehittämissuunnitelmissa nostettiin esille yhteistyön merkitys, niin alueiden sisällä kuin alueilta ulospäin. Aluetyöryhmien toimintaan täytyy saada mukaan kaikki ne tahot, joilla on vahva tahto ja kyky kehittää lentoliikennettä alueen kokonaisuutta huomioon ottaen.

Yhteistyötä operaattoreiden, matkanjärjestäjien ja kansallisten organisaatioiden kuten Visit Finlandin kanssa halutaan myös korostaa. Markkinointiyhteistyö myös eri toimialojen välillä voisi tarjota myös uusia näkymiä lentoliikenteen parantamiseen. Yhdistetään markkinoinnin ja myynninresursseja – etsitään yhteisiä teemoja lentoliikenteen lisäämiseksi oman alueen lentoasemalle.

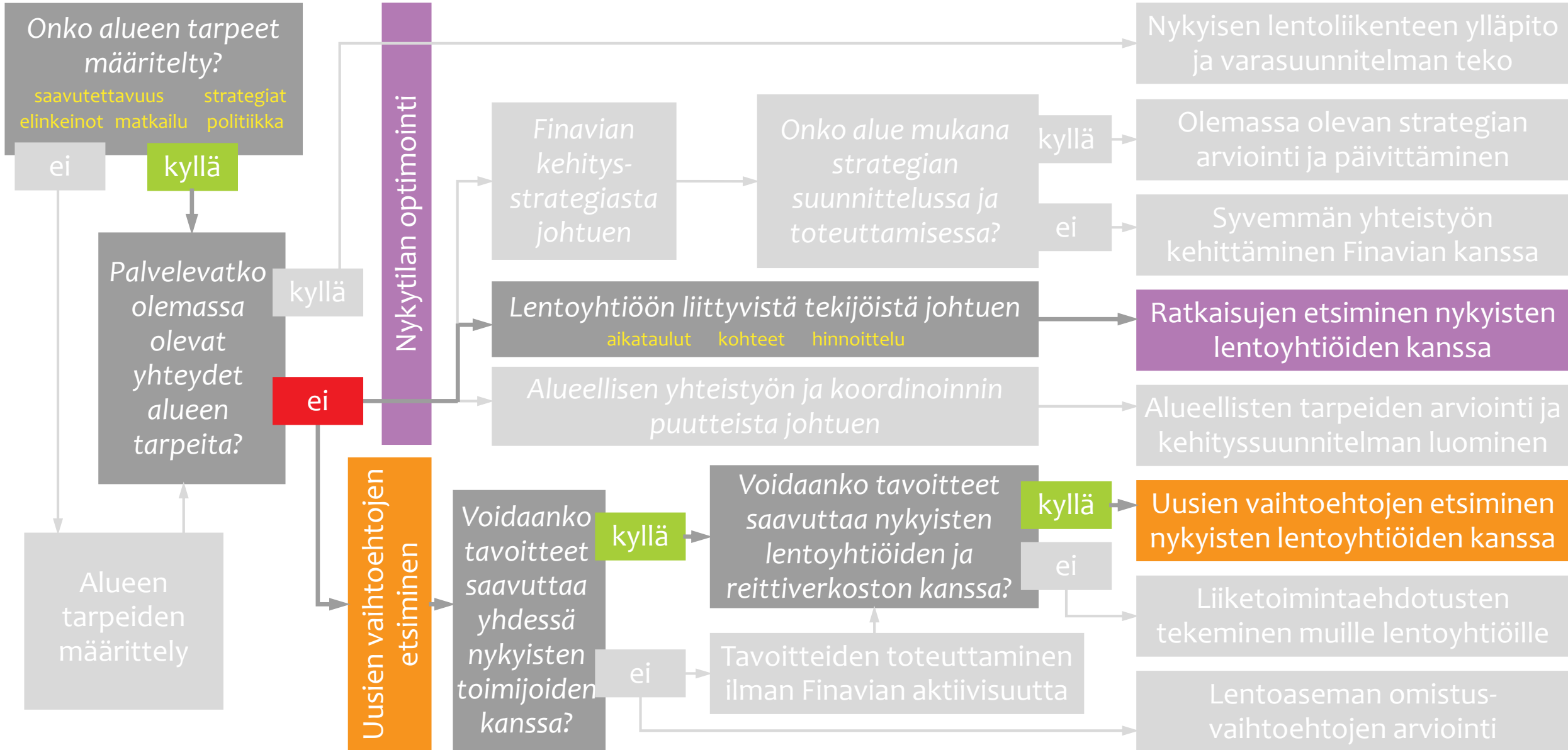
Kaikille hankealueen 13 lentoasemapaikkakunnille on tehty omat lentoliikenteen kehittämissuunnitelmat.







# Esimerkki lentoliikenteen kehittämispoluista





# 7. Lentoasemien ja alueiden profiili ja kehitys

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto





# Lentoasemien profiili ja kehitys

Alueellisen kehittämisen tueksi on lentoasemittain koottu lentoliikenteen ja lentoasemien vaikutusalueiden tunnuslukuja ja tietoa lentoliikenteen toteutuneesta kehityksestä.



etäisyydet Helsinkiin ja lähimmille lentoasemille



lentoliikenteen ja alueen keskeisiä tunnuslukuja

Luokitus	Luokitus	Luokitus	Luokitus	Luokitus
Käytännön tekniset ominaisuudet	Suunniteltu kapasiteetti	Käytännössä käytössä	Suorilla tai rajoitettuna käytössä	Ennen rajoitettuna käytössä
Käytännön pituus ja leveys	2300 m x 60 m	suuri lentokenttätyyppi	A320X, A321 tai vastaava	
Käytännön kantoaika	PCN 40	kuusi lentokenttätyyppiä	ei käytännössä rajoita	
Lentokentän laatu*	ACC, tulkkipäälly	klammeri ja operointisäätökäsi	ei rajoitusta	
Ennen suunnitellut tai toteutetut	ei rajoitusta	klammeri ja operointisäätökäsi	ei rajoitusta	
Lähestymämenetelmät	klammeri ja SES CAT I/II/NAV klammeri ja RNP	välimerkkien käyttö	300 m	
Pöytäselitys (pöytäselityksen mukaisesti)	CAT 3/2	lentokenttätyyppi	ei käytännössä rajoita	
Asennustilat	0-4 lentokoneita	lentokoneiden määrä	ei rajoita	
Käytännön	6 kpl + kabinan suurentaminen	operointitiloin aluväli	ei rajoita	
Tuotantotilat	0-1000 matkustajaa	siirtävien lentokoneiden välityksellä	ei rajoitusta 2 tunnin välein	
Tuotantotilat	siirtävien lentokoneiden välityksellä	siirtävien lentokoneiden välityksellä	ei rajoitusta 2 tunnin välein	
Tuotantotilat	siirtävien lentokoneiden välityksellä	siirtävien lentokoneiden välityksellä	ei rajoitusta 2 tunnin välein	

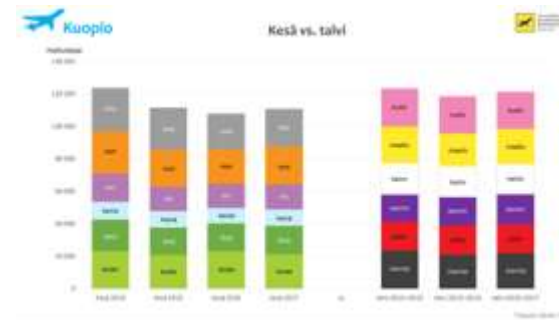
lentoaseman teknis-operatiiviset ominaisuudet ja rajoitukset



lentomatkustuksen kehitys

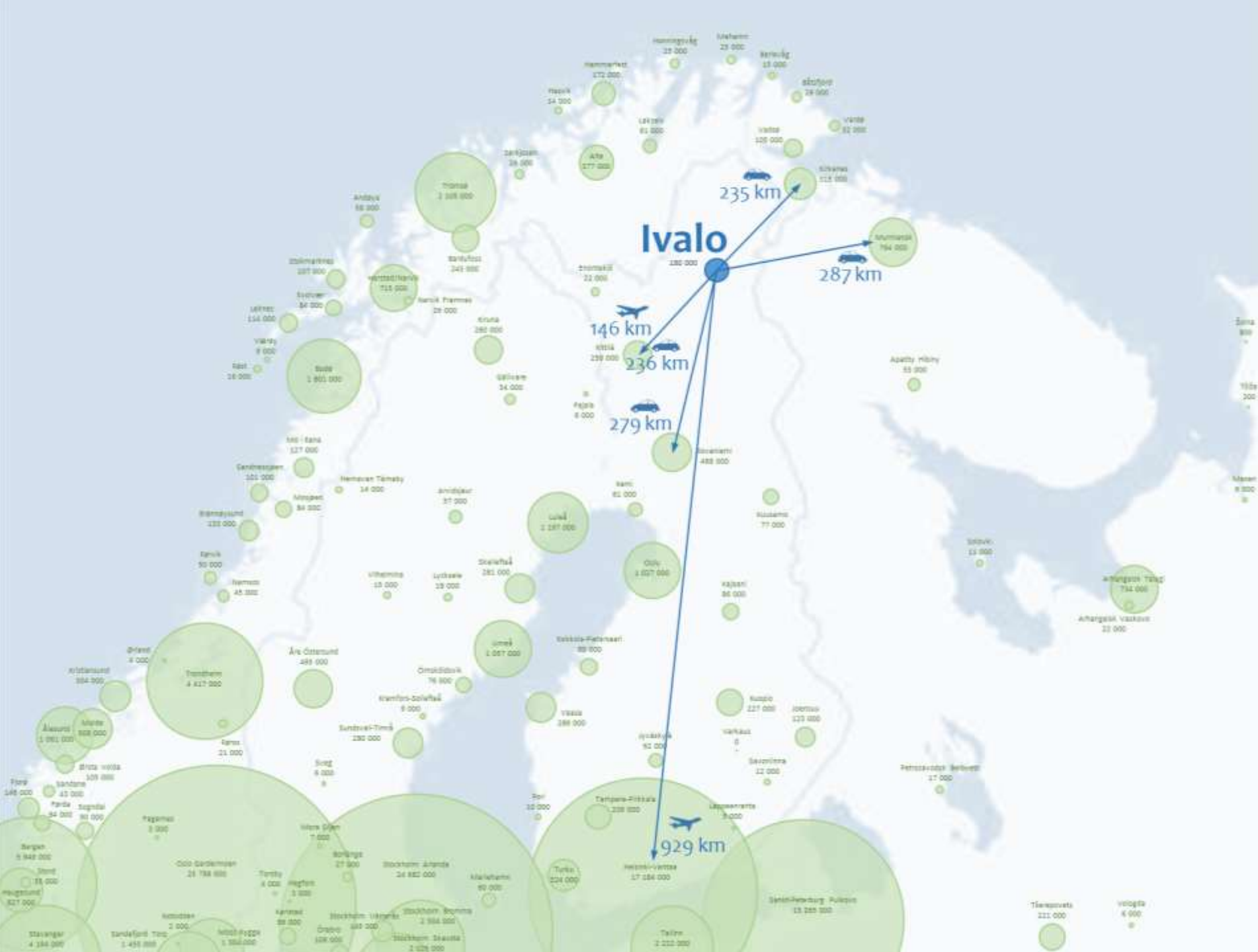


lentomatkustuksen kausivaihtelut



lentomatkustuksen sesonkien tasapaino





ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps



ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps

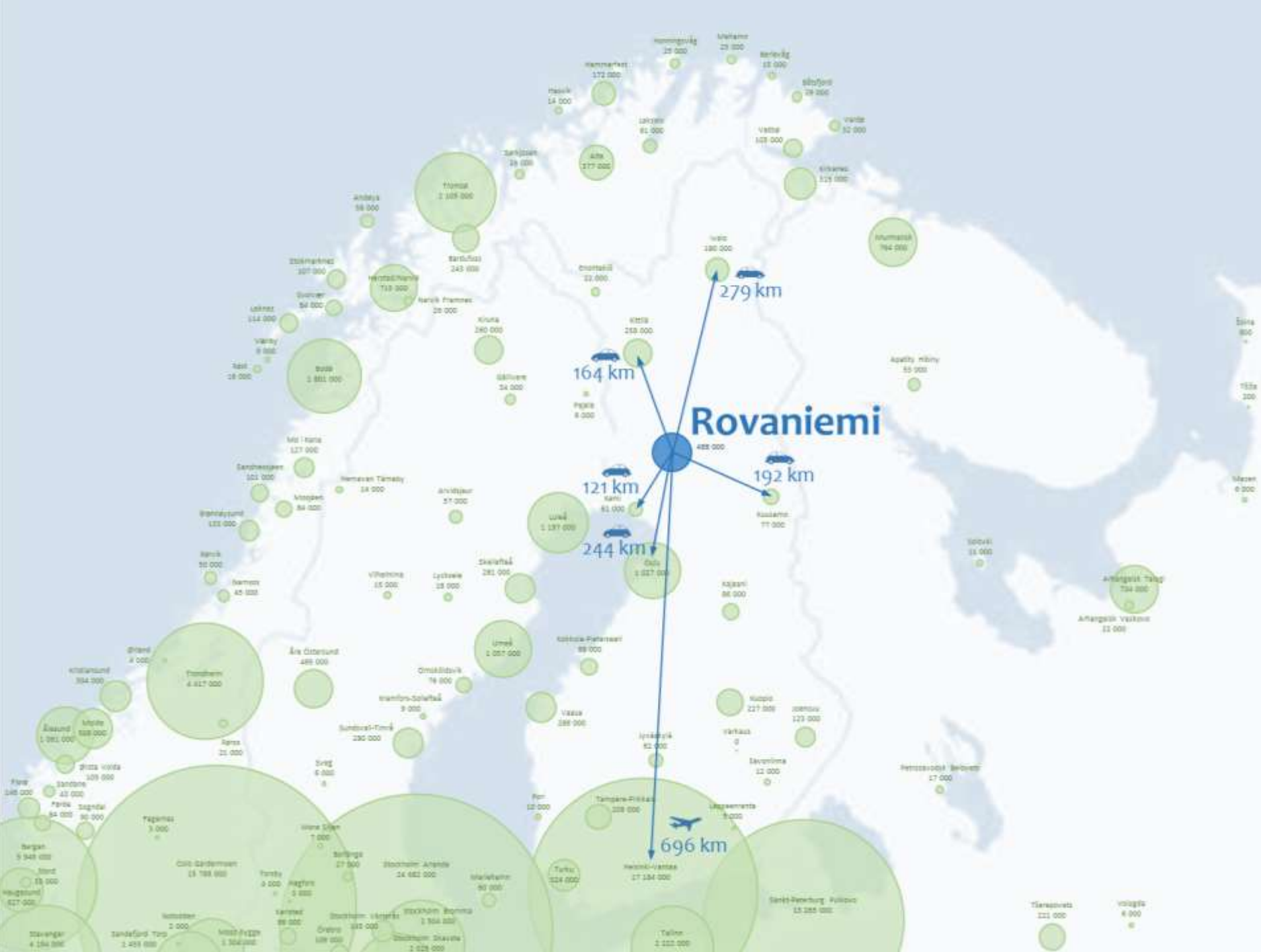


ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps

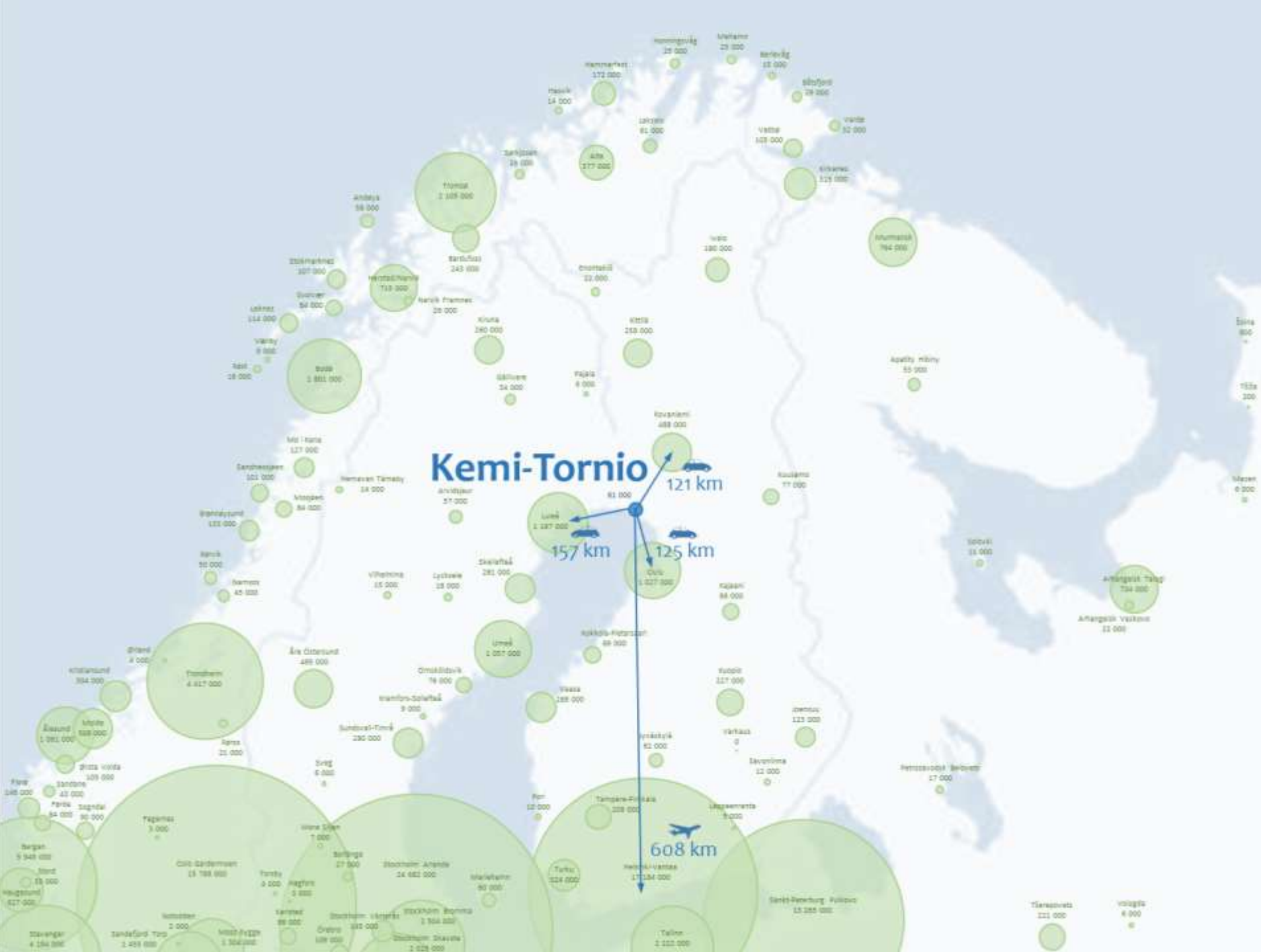




ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps



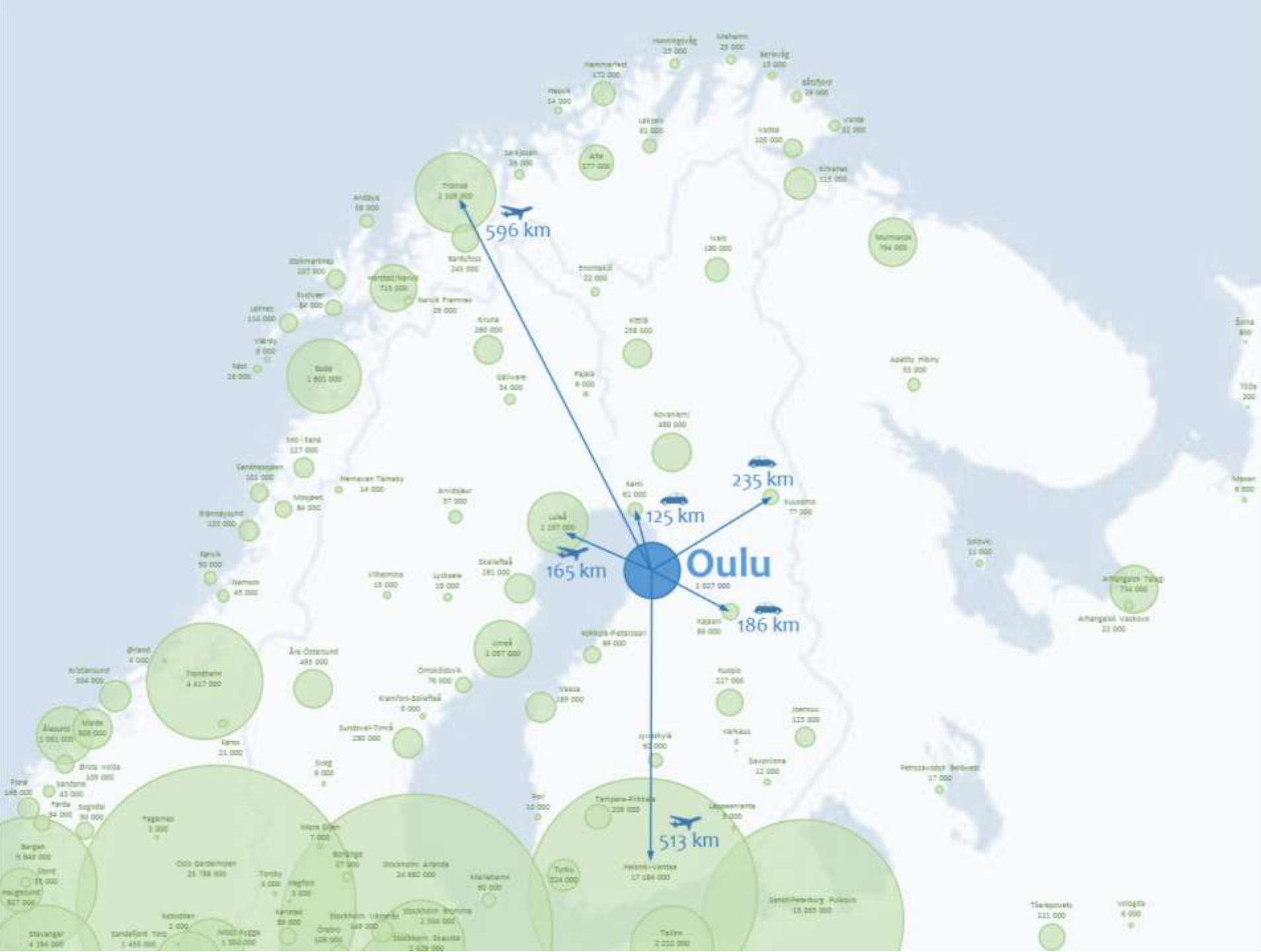
ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps







ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps









ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps



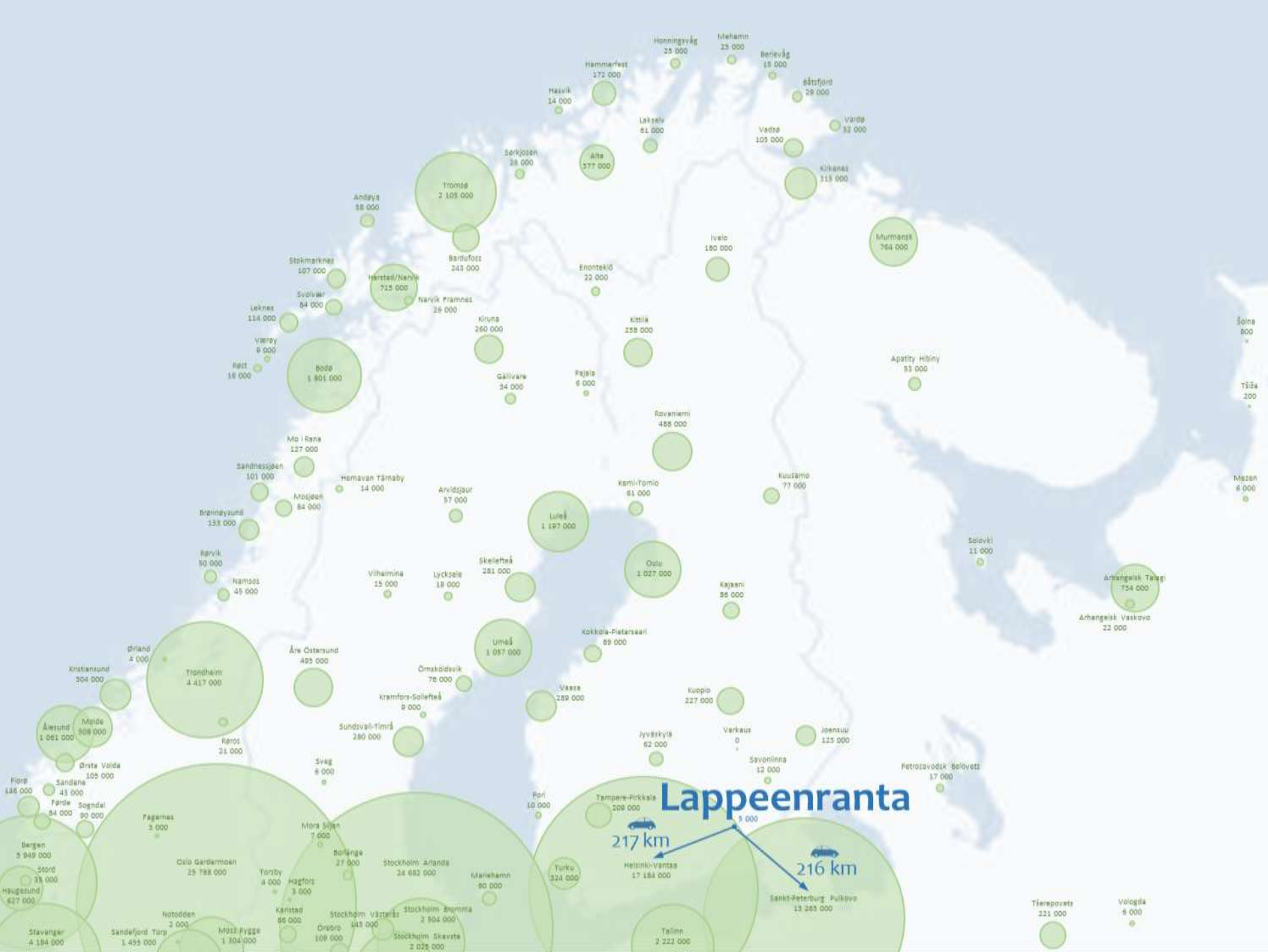




ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
[world-airport-codes.com](http://world-airport-codes.com)  
[google.fi/maps](http://google.fi/maps)



ympyrän pinta-ala on suhteessa  
matkustajamäärään;  
tiedot vuodelta 2016

Lähteet:  
Finavia, Lappeenranta Airport,  
Trafikanalys, Avinor,  
Tallinna Lennujaam, Rosaviatsija

Etäisyydet:  
world-airport-codes.com  
google.fi/maps



**180 000**

lentomatkustajaa 2016



**23 %**

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

**5 %**

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

**95**

matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

**1–5**



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

**Finnair**

reittiliikenteen operaattori  
ympäri vuoden

**Lufthansa**

**Norwegian**

reittiliikenteen operaattoreja sesonkiaikaan

## Pohjois-Lapin seutukunta



**17 000**

**0,3 %** Suomen  
väkiluvusta

asukasta 31.12.2016



**3 %** Suomen  
yöpymisistä

**621 000**

rekisteröityä yöpymistä 2016

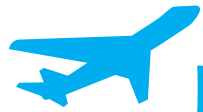
**51 %** ulkomaalaisten  
yöpymisiä



**0,3 %** Suomen  
bkt:sta

**0,7 mrd. €**

bruttokansantuote 2014



# Enontekiö

## 22 000

lentomatkustajaa 2016



## 97 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

## 0,02 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

## 39



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

## 0



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

# Finnair

kotimaan reittiliikenteen  
operaattori sesonkiaikaan



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

## Enontekiön kunta



## 1 900

## 0,03 %

Suomen  
väkiluvusta

asukasta 31.12.2016



## 131 000

rekisteröityä yöpymistä 2016

## 1 %

Suomen  
yöpymisistä

## 32 %

ulkomaalaisten  
yöpymisiä



## ..

Suomen  
bkt:sta

## ..

bruttokansantuote 2014





258 000

lentomatkustajaa 2016



42 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

6 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

101



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

1–5



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

Finnair

reittiliikenteen operaattori  
ympäri vuoden

Norwegian Lufthansa  
SAS Germania

reittiliikenteen operaattoreja sesonkiaikaan

## Tunturi-Lapin seutukunta



14 000

0,3 % Suomen  
väkiluvusta

asukasta 31.12.2016



1 086 000

rekisteröityä yöpymistä 2016

5 % Suomen  
yöpymisistä

43 % ulkomaalaisten  
yöpymisiä



0,2 % Suomen  
bkt:sta

0,5 mrd. €

bruttokansantuote 2014



# Rovaniemi

# 488 000

lentomatkustajaa 2016



# 19 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

# 15 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

# 122



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

# 5



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

# Finnair Norwegian

reittiliikenteen operaattorit  
ympäri vuoden



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

# Rovaniemen, Itä-Lapin ja Torniolaakson seutukunnat



# 2 %

 Suomen  
väkiluvusta

# 91 000

asukasta 31.12.2016



# 4 %

 Suomen  
yöpymisistä

# 825 000

# 47 %

 ulkomaalaisten  
yöpymisiä

rekisteröityä yöpymistä 2016

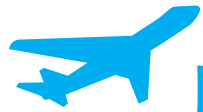


# 1 %

 Suomen  
bkt:sta

# 2,8 mrd. €

bruttokansantuote 2014



## Kemi-Tornio

**61 000**

lentomatkustajaa 2016



**1 %**

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

**2 %**

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

**42**

matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

**3**



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

**Finnair**

reittiliikenteen operaattori



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämisshanke  
2015–2017

## Meri-Lappi / Kemi-Tornion seutukunta



**1 %** Suomen  
väkiluvusta

**58 000** asukasta 31.12.2016



**1 %** Suomen  
yöpymisistä

**135 000** **29 %** ulkomaalaisten  
yöpymisiä

rekisteröityä yöpymistä 2016

**8 %**



Suomen teollisuuden  
viennin arvosta



**1 %** Suomen  
bkt:sta

**2,2 mrd. €**

bruttokansantuote 2014



**77 000**

lentomatkustajaa 2016



**18 %**

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

**2 %**

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

**86**

matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

**1–2**



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

**Finnair**

reittiliikenteen operaattori

## Koillismaan seutukunta



**20 000**

**0,4 %** Suomen  
väkiluvusta

asukasta 31.12.2016



**547 000**

rekisteröityä yöpymistä 2016

**3 %** Suomen  
yöpymisistä

**21 %** ulkomaalaisten  
yöpymisiä

**80 %** vapaa-ajan  
yöpymisiä



**0,3 %** Suomen  
bkt:sta

**0,5 mrd. €**

bruttokansantuote 2014



1 027 000

lentomatkustajaa 2016



8 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

35 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

105



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

15–16



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

**Finnair** Norwegian

Arctic Airlink / Nextjet

reittiliikenteen operaattorit

## Oulun alue

Oulun, Oulunkaaren, Raahen, Haapavesi-Siikalatvan,  
Nivala-Haapajärven ja Ylivieskan seutukunnat



7 %

Suomen  
väkiluvusta

391 000

asukasta 31.12.2016



6 %

Suomen  
yöpymisistä

15 %

ulkomaalaisten  
yöpymisiä

1 157 000

rekisteröityä yöpymistä 2016

63 %

vapaa-ajan  
yöpymisiä

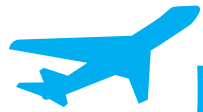


6 %

Suomen  
bkt:sta

12,3 mrd. €

bruttokansantuote 2014



# Kokkola-Pietarsaari

89 000

lentomatkustajaa 2016



22 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

3 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

26



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

19



matkustajaa/Tukholman-lento  
tammi-kesäkuussa 2017

5



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

**Finnair**  
**Nextjet**

reittiliikenteen operaattorit



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

# Keski-Pohjanmaan maakunta ja Pietarsaaren ja Ylivieskan seutukunnat



3 %

Suomen  
väkiluvusta

163 000

asukasta 31.12.2016



2 %

Suomen  
yöpymisistä

463 000

10 %

ulkomaalaisten  
yöpymisiä

rekisteröityä yöpymistä 2016

arviolta  
60 %

bkt:sta  
muodostuu  
viennistä



3 %

Suomen  
bkt:sta

5,4 mrd. €

bruttokansantuote 2014



# Kajaani

# 86 000

lentomatkustajaa 2016



# 2 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

# 3 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

# 38



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

# 4



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

# Finnair

reittiliikenteen operaattori



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

## Kainuun maakunta



# 1 %

Suomen  
väkiluvusta

# 75 000

asukasta 31.12.2016



# 5 %

Suomen  
yöpmisistä

# 9 %

ulkomaalaisten  
yöpmisiä

# 931 000

rekisteröityä yöpmistä 2016

# 82 %

vapaa-ajan  
yöpmisiä



# 1 %

Suomen  
bkt:sta

# 2,1 mrd. €

bruttokansantuote 2014





**227 000**

lentomatkustajaa 2016



**12 %**

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

**7 %**

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

**52**

matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

**7–8**



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

**Finnair**

reittiliikenteen operaattori

## Pohjois-Savon maakunta



**5 %** Suomen  
väkiluvusta

**248 000** asukasta 31.12.2016



**4 %** Suomen  
yöpymisistä

**823 000**

rekisteröityä yöpymistä 2016

**11 %** ulkomaalaisten  
yöpymisiä

**68 %** vapaa-ajan  
yöpymisiä



**4 %** Suomen  
bkt:sta

**7,7 mrd. €**

bruttokansantuote 2014

# Varkaus

0

lentomatkustajaa 2016



—

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia

0 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

—



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

0



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

—

ei reittiliikennettä, ei operaattoreita

## Varkauden ja Pieksämäen seutukunnat



1 % Suomen  
väkiluvusta

61 000 asukasta 31.12.2016



1 % Suomen  
yöpymisistä

172 000 rekisteröityä yöpymistä 2016

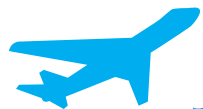
13 % ulkomaalaisten  
yöpymisiä



1 % Suomen  
bkt:sta

1,9 mrd. €

bruttokansantuote 2014



## Joensuu

123 000

lentomatkustajaa 2016

8 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia



4 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista

42

matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

5

lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017

## Finnair

reittiliikenteen operaattori



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

## Pohjois-Karjalan maakunta



3 % Suomen  
väkiluvusta

164 000 asukasta 31.12.2016



2 % Suomen  
yöpymisistä

450 000

rekisteröityä yöpymistä 2016

14 % ulkomaalaisten  
yöpymisiä

71 % vapaa-ajan  
yöpymisiä



2 % Suomen  
bkt:sta

4,9 mrd. €

bruttokansantuote 2014



# Lappeenranta

# 5 000

lentomatkustajaa 2016

# 99,5 %

suorien kansainvälisten  
lentojen matkustajia



# 0 %

Suomen kotimaan-  
lentojen matkustajista



matkustajaa/kotimaanlento  
tammi-toukokuussa 2017

# 0



lähtevää reittilentoa/arkipäivä  
huhtikuussa 2017



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

# Etelä-Karjalan maakunta



# 2 %

 Suomen  
väkiluvusta

# 131 000

asukasta 31.12.2016



# 3 %

 Suomen  
yöpymisistä

# 645 000

# 28 %

 ulkomaalaisten  
yöpymisiä

rekisteröityä yöpymistä 2016

# 78 %

 vapaa-ajan  
yöpymisiä

# 2 %

 Suomen  
bkt:sta

# 4,9 mrd. €

bruttokansantuote 2014

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2499 m × 60 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	●
Kiitotien kantavuus	PCN 100	suurin lentokonetyyppi	ei rajoita	●
Lennonvarmistus*	ATC, menetelmä	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Lähestymismenetelmät	kiitotie 22: ILS CAT II kiitotie 04: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	●
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Asematasot	4 lentokonetta	lentokoneiden määrä	rajoittaa sesonkina	●
Rullaustiet	2 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	●
Turvatarkastus	n. 300 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	Lento ½ - 1 tunnin välein	● / ●
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 400 ihmistä	lentojen välityskyky	2 lähtevää lentoa kerrallaan	● / ●

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2001 m × 45 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 pienellä kuormalla	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Kiitotien kantavuus	PCN 50	suurin lentokonetyyppi	voi rajoittaa isoimpia lentokoneita	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Lennonvarmistus*	AFIS	liikenne- ja operointirajoitukset	rajoittaa kasvua	<span style="color: yellow;">●</span>
Erytisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	kiitotie 21: ILS CAT I kiitotie 03: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	<span style="color: yellow;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Asemasot	3 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Rullaustiet	1 kpl	operaatioiden aikaväli	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Turvatarkastus	n. 80–100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 200 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2500 m × 45 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	<span style="color: green;">●</span>
Kiitotien kantavuus	PCN 80	suurin lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Lennonvarmistus*	ATC, menetelmä	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Erytisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	kiitotie 34: ILS CAT II kiitotie 16: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	<span style="color: yellow;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Asemasotot	6 lentokonetta	lentokoneiden määrä	rajoittaa sesonkina	<span style="color: yellow;">●</span>
Rullaustiet	1 kpl	operaatioiden aikaväli	rajoittaa sesonkina	<span style="color: yellow;">●</span>
Turvatarkastus	satoja matkustajia tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	useampi lento tunnissa	<span style="color: green;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 500 ihmistä	lentojen välityskyky	useita lähteviä lentoja kerrallaan	<span style="color: green;">●</span>

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen



# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	3002 m × 60 m	suurin lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Kiitotien kantavuus	PCN 105	suurin lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Lennonvarmistus*	ATC, tutkapalvelu	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Erytisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	kiitotie 21: ILS CAT II kiitotie 03: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	operaattorin mukaan 550 m	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Asematasot	n. 10 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Rullaustiet	6 kpl + kiitotien suuntainen	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Turvatarkastus	satoja matkustajia tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	useampi lento tunnissa	<span style="color: green;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 600 ihmistä	lentojen välityskyky	pullonkaula sesongin ruuhka-aikana	<span style="color: yellow;">●</span>

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

## Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2503 m × 48 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	●
Kiitotien kantavuus	PCN 106	suurin lentokonetyyppi	ei rajoita	●
Lennonvarmistus*	ATC, menetelmä	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Erytisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Lähestymismenetelmät	kiitotie 18: ILS CAT I kiitotie 36: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	●
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Asematasot	2 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei käytännössä rajoita	●
Rullaustiet	2 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	●
Turvataarkastus	n. 80–100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	●
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 200 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	●

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2500 m × 45 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	●
Kiitotien kantavuus	PCN 60	suurin lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Lennonvarmistus*	ATC tai AFIS	liikenne- ja operointirajoitukset	Ei käytännössä rajoittaa kasvua	●
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Lähestymismenetelmät	kiitotie 12: ILS CAT I kiitotie 30: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	●
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Asemasot	5 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	●
Rullaustiet	1 kpl	operaatioiden aikaväli	ei käytännössä rajoita	●
Turvataarkastus	n. 200 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento tunnin välein	●
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 400 ihmistä	lentojen välityskyky	2 lähtevää lentoa kerrallaan	●

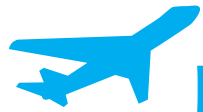
\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2501 m × 60 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A330 tai vastaava	<span style="color: green;">●</span>
Kiitotien kantavuus	PCN 100	suurin lentokonetyyppi	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Lennonvarmistus*	ATC, tornitutkapalvelu	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Erytisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	kiitotie 12: ILS CAT II kiitotie 30: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	operaattorin mukaan 550 m	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Asematasot	n. 10 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Rullaustiet	5 kpl + kiitotien suuntainen	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Turvatarkastus	satoja matkustajia tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	useampi lento tunnissa	<span style="color: green;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 1000 ihmistä	lentojen välityskyky	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>



● ei rajoittava ● joissain tapauksissa rajoittava ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2500 m × 60 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	●
Kiitotien kantavuus	PCN 70	suurin lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Lennonvarmistus*	ATC, menetelmä	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Lähestymismenetelmät	kiitotie 19: ILS CAT I kiitotie 01: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	●
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Asemasotot	3 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	●
Rullaustiet	1 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	●
Turvataarkastus	n. 100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	●
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 200 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	●

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava  
 ● joissain tapauksissa rajoittava  
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2499 m × 48 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	<span style="color: green;">●</span>
Kiitotien kantavuus	PCN 65	suurin lentokonetyyppi	voi rajoittaa isoimpia lentokoneita	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Lennonvarmistus*	AFIS	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoita kasvua	<span style="color: green;">●</span>
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	kiitotie 07: ILS CAT I kiitotie 25: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	<span style="color: yellow;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Asemasot	3 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Rullaustiet	1 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Turvatarkastus	n. 100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	<span style="color: green;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 200 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	<span style="color: green;">●</span>

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2800 m × 60 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A330 tai vastaava	●
Kiitotien kantavuus	PCN 80	suurin lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Lennonvarmistus*	ATC, tutkapalvelu	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Lähestymismenetelmät	kiitotie 33: ILS CAT I / RNAV kiitotie 15: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	●
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Asematasot	n. 4 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	●
Rullaustiet	6 kpl + kiitotien suuntainen	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	●
Turvataarkastus	n. 80–100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	●
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula 300–400 ihmistä	lentojen välityskyky	kaksi lähtevää lentoa kerrallaan	●

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen



# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2000 m × 45 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A320 tai vastaava	<span style="color: green;">●</span>
Kiitotien kantavuus	ei tietoa	suurin lentokonetyyppi	voi rajoittaa isoimpia lentokoneita	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Lennonvarmistus*	ei, valvoton (aiemmin AFIS)	liikenne- ja operointirajoitukset	estää käytännössä kaupallisen liikenteen	<span style="color: red;">●</span>
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	ei laitteita, ei menetelmää	vähimmäisnäkyvyys	vain päivällä, näkösääolosuhteet	<span style="color: red;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	ei, paitsi tilapäisesti alueellinen pelastuslaitos	lentokonetyyppi	rajoittaa kaupallista liikennettä	<span style="color: red;">●</span>
Asemasot	2–3 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Rullaustiet	1 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Turvatarkastus	ei henkilöstöä, ei laitteita	lähtevien lentojen välityskyky	estää käytännössä kaupallisen liikenteen	<span style="color: red;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 200 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	<span style="color: green;">●</span>

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Teknis-operationaaliset ominaisuudet

● ei rajoittava  
 ● joissain tapauksissa rajoittava  
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2500 m × 52 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	<span style="color: green;">●</span>
Kiitotien kantavuus	PCN 50	suurin lentokonetyyppi	voi rajoittaa isoimpia lentokoneita	<span style="color: green;">●</span> / <span style="color: yellow;">●</span>
Lennonvarmistus*	ATC, menetelmä	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	<span style="color: green;">●</span>
Lähestymismenetelmät	kiitotie 28: ILS CAT I kiitotie 10: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	<span style="color: yellow;">●</span>
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Asemasot	3 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Rullaustiet	2 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	<span style="color: green;">●</span>
Turvatarkastus	n. 100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	<span style="color: green;">●</span>
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 300 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	<span style="color: green;">●</span>

\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

## Teknis-operationaaliset ominaisuudet

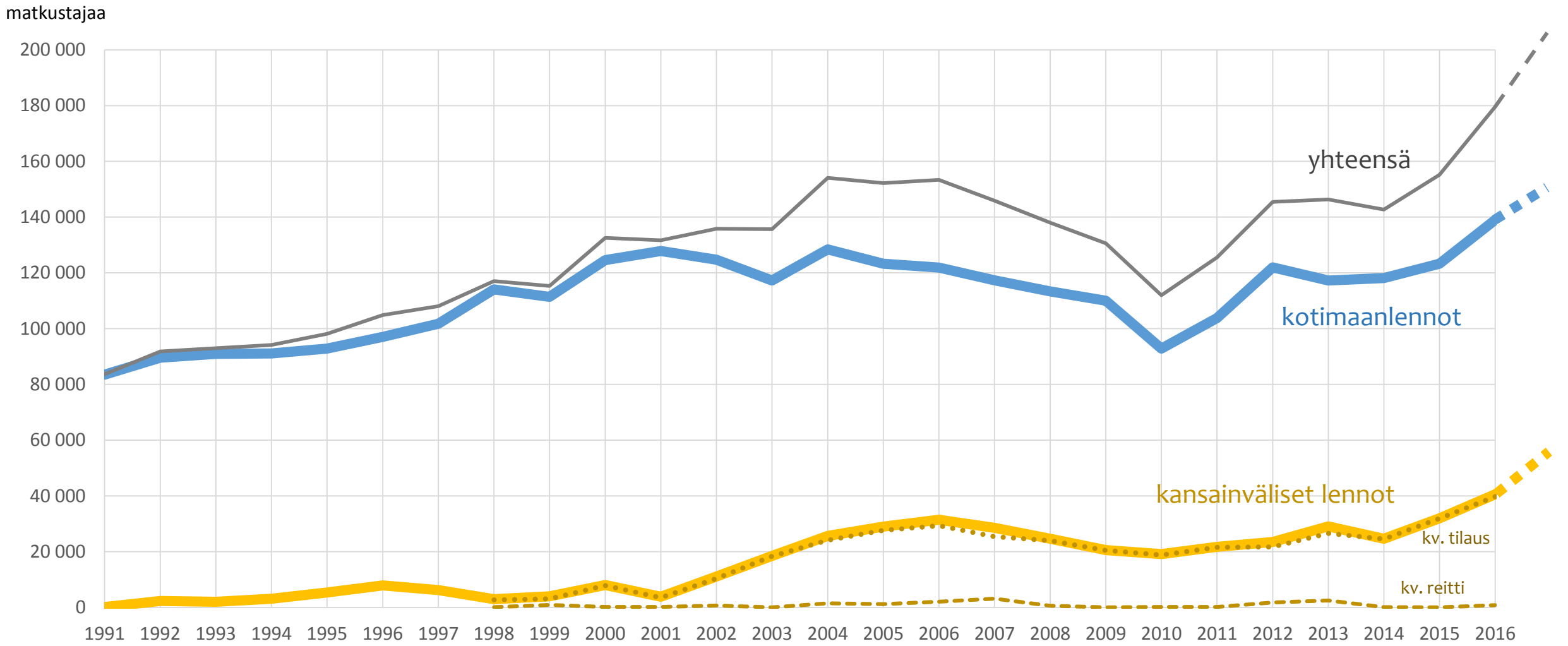
● ei rajoittava   
 ● joissain tapauksissa rajoittava   
 ● erittäin rajoittava

Lentoaseman infrastruktuurin osa	Suuruus tai kapasiteetti	Määrittävä tekijä	Suurin tai rajoittava kapasiteetti	Arvio rajoittavuudesta
Kiitotien pituus ja leveys	2500 m × 60 m	suurin lentokonetyyppi	Airbus A321 tai vastaava	●
Kiitotien kantavuus	PCN 120	suurin lentokonetyyppi	ei rajoita	●
Lennonvarmistus*	ATC, menetelmä	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Erityisolosuhteet tai lentoesteet	ei rajoituksia	liikenne- ja operointirajoitukset	ei rajoituksia	●
Lähestymismenetelmät	kiitotie 06: ILS CAT I / RNAV kiitotie 24: RNAV	vähimmäisnäkyvyys	550 m	●
Pelastusvalmius (pelastustoimintaluokka)	CAT 5/7	lentokonetyyppi	ei käytännössä rajoita	●
Asemasotot	n. 6 lentokonetta	lentokoneiden määrä	ei rajoita	●
Rullaustiet	2 kpl	operaatioiden aikaväli	ei rajoita	●
Turvataarkastus	n. 80–100 matkustajaa tunnissa	lähtevien lentojen välityskyky	yksi lomalento 2 tunnin välein	●
Terminaalin kapasiteetti	lähtöaula n. 200 ihmistä	lentojen välityskyky	yksi lähtevä lento kerrallaan	●

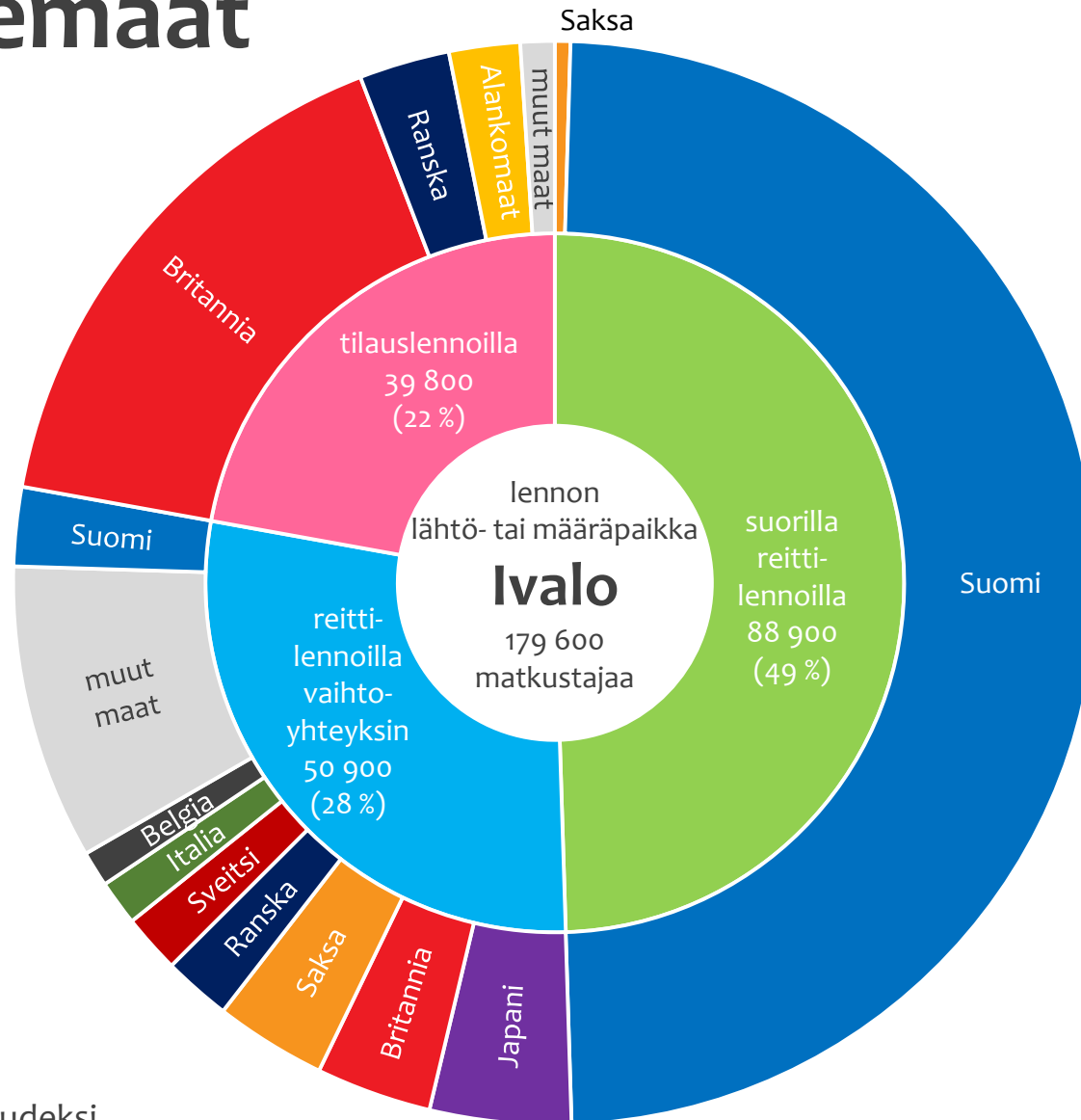
\* ATC=lennonjohtopalvelu; AFIS=lentotiedotuspalvelu

Tietojen lähteet: ANS Finland 2017, Suomen ilmailukäsikirja; IP-hankkeen havainnot ja arviot suhteutettuna liikenteeseen

# Vuodet 1991–2016 (2017e)



# Ivalon lentomatkustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

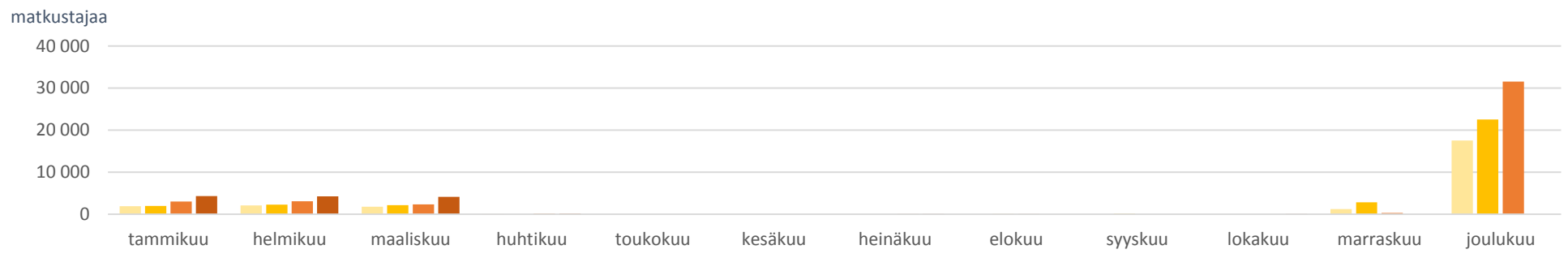
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatkoyhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

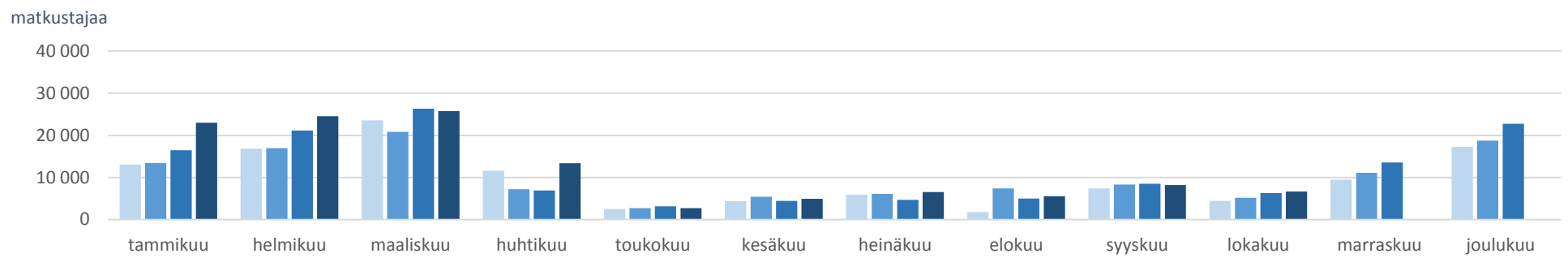
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

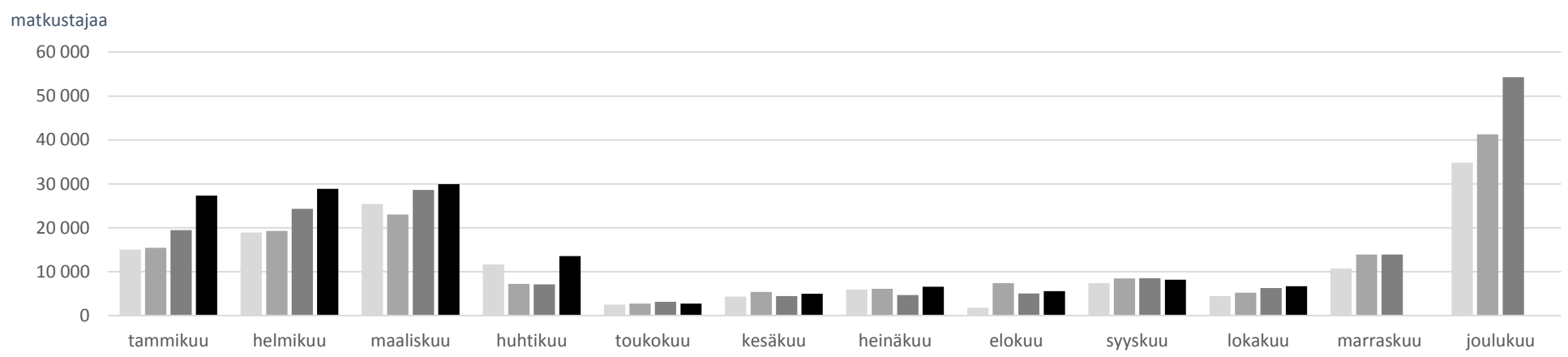
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot

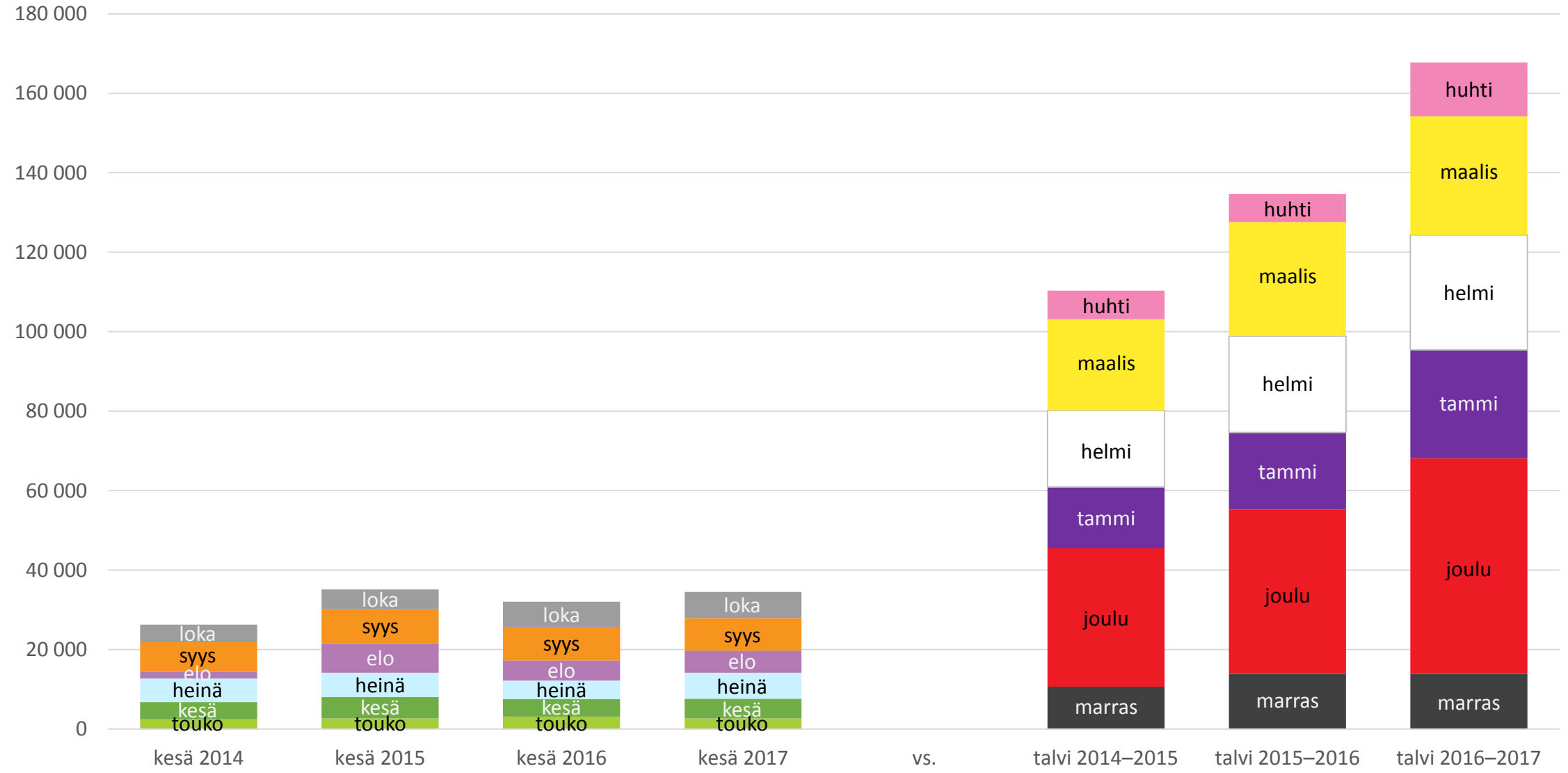


## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

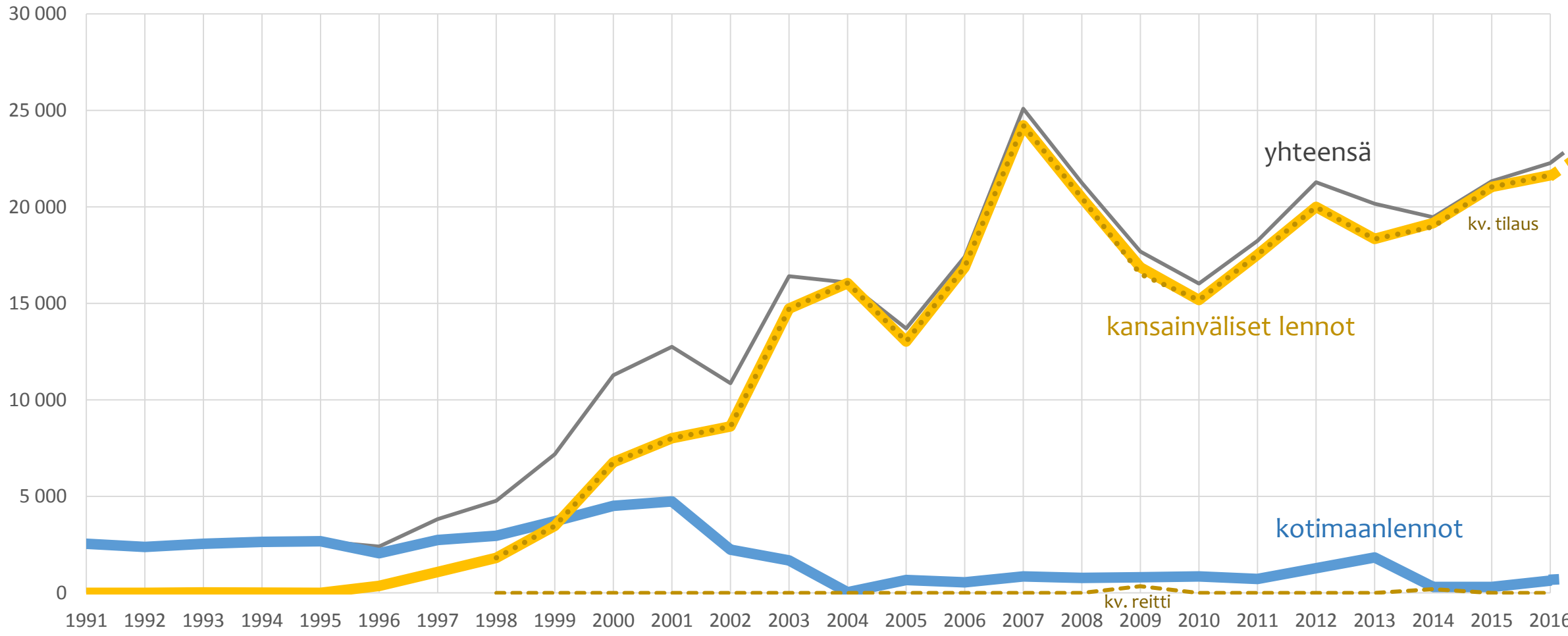
matkustajaa



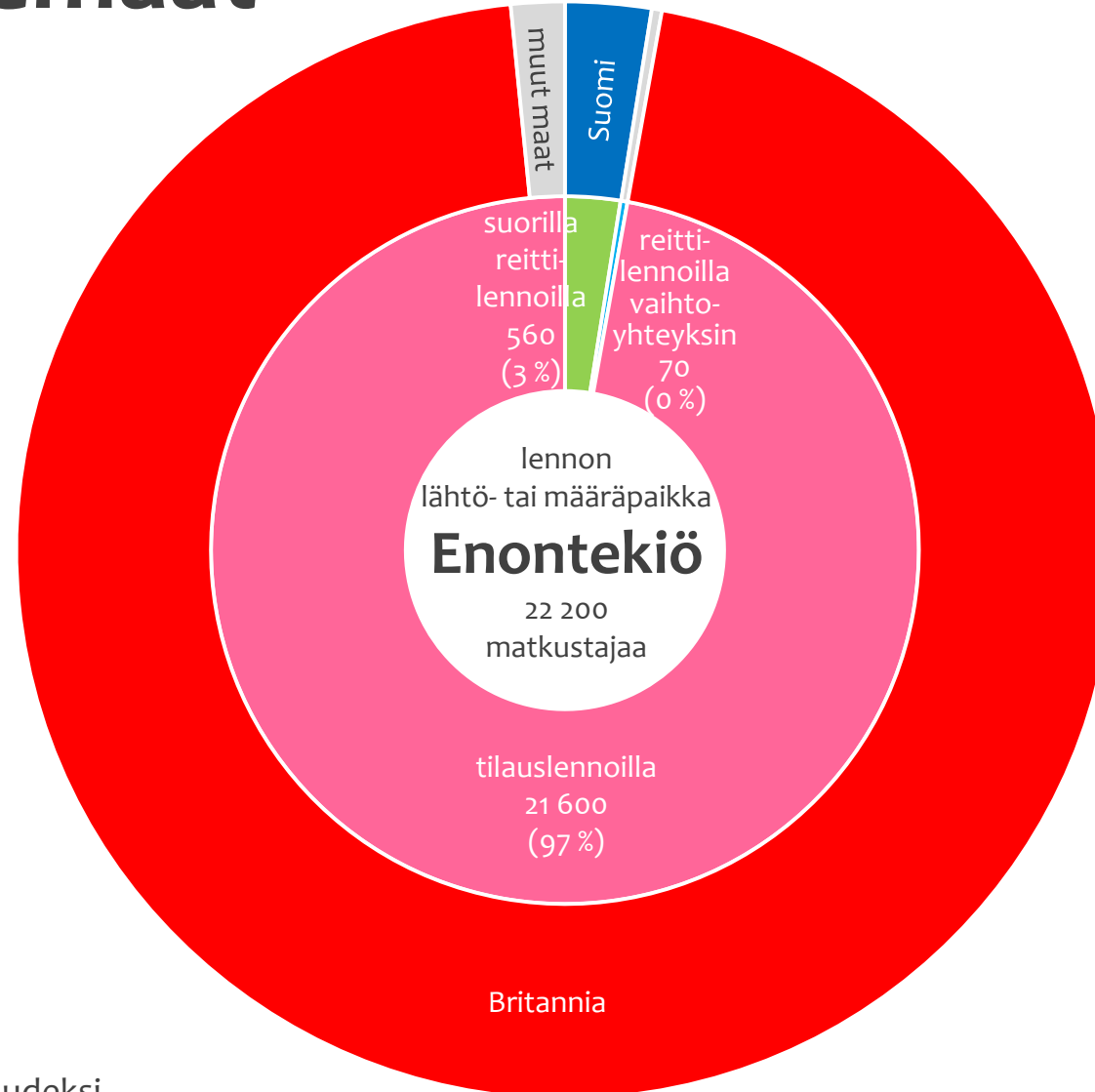


# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa



# Enontekiön lentomatrustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

**suorat lennot** sisältävät sekä suorat lentoyhteydet että jatkoyhteydet eri matkalipulla; jos matkaketju on tehty useammalla lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö- tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät vaihdolliset matkat, jotka on tehty samalla lipulla

**tilauslennot** lennon lähtö- tai määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

## Kansainväliset lennot



## Kotimaan- lennot



## Yhteensä



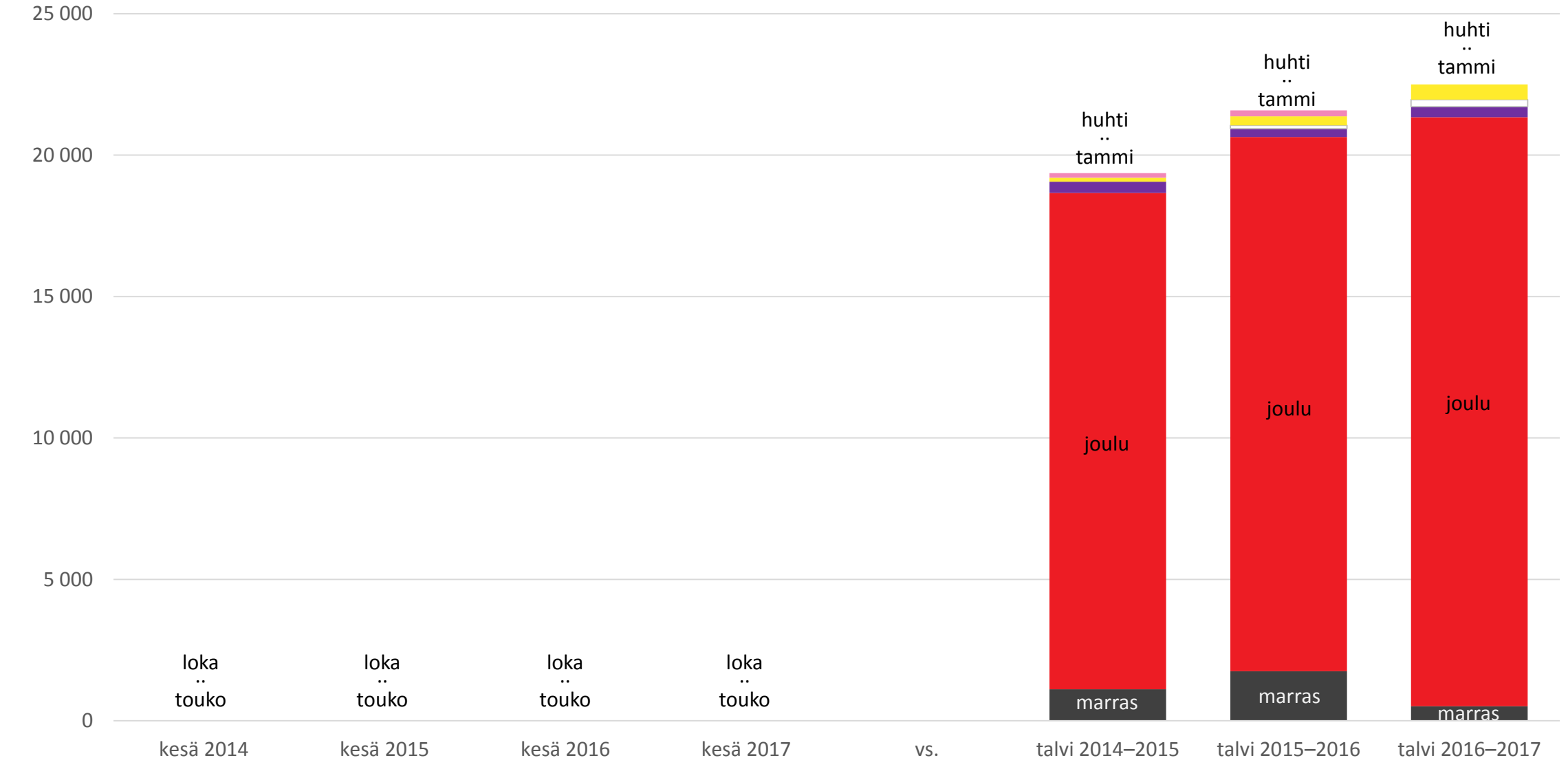
# Kuukausittain 2014–2017

## Kotimaan- lennot

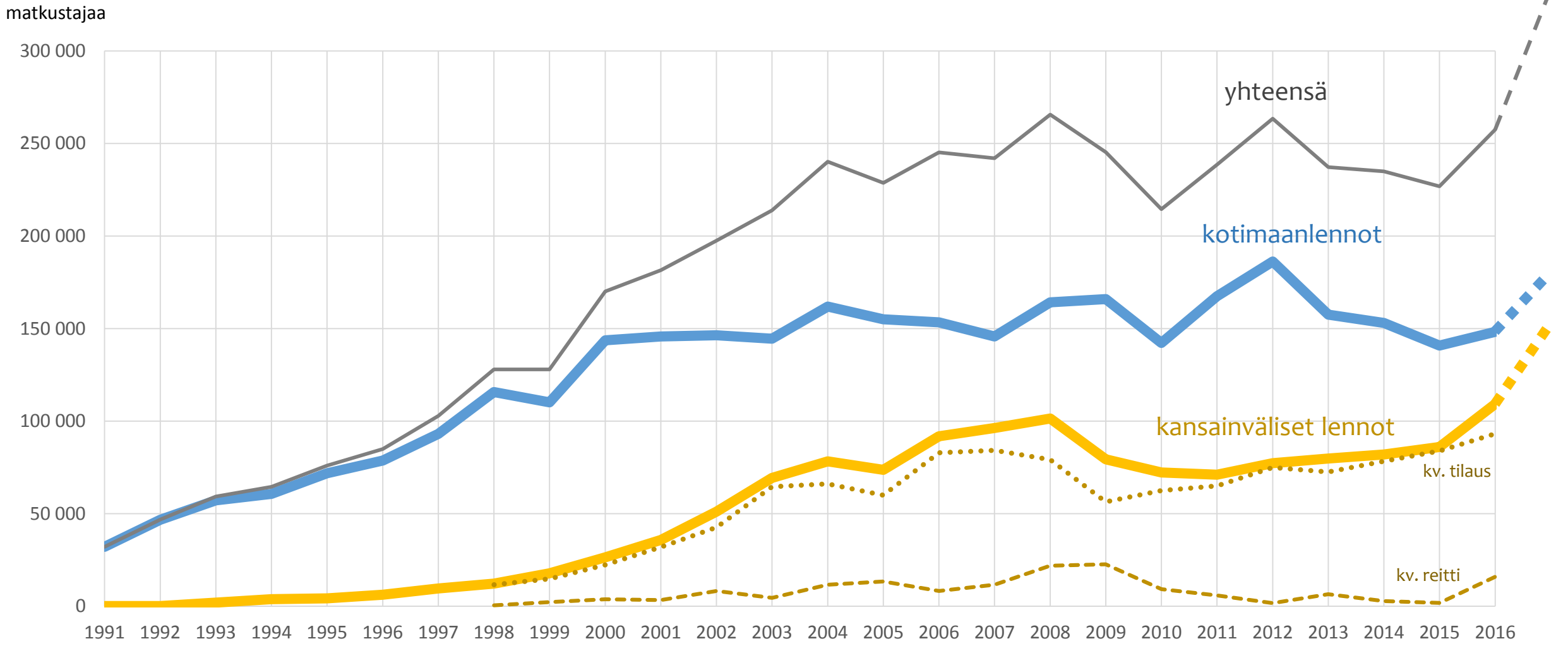


# Kesä vs. talvi

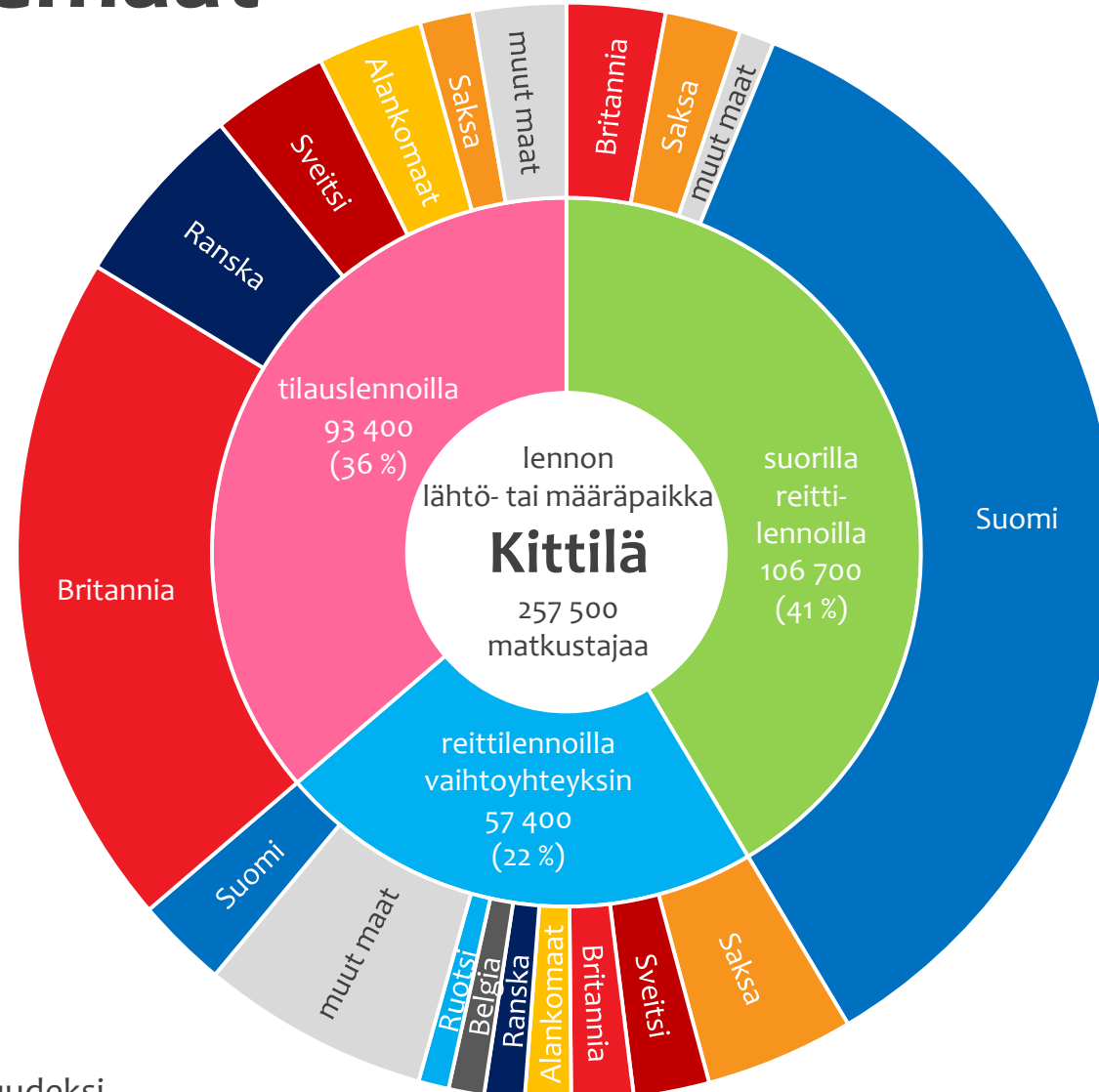
matkustajaa



# Vuodet 1991–2016 (2017e)



# Kittilän lentomatkustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

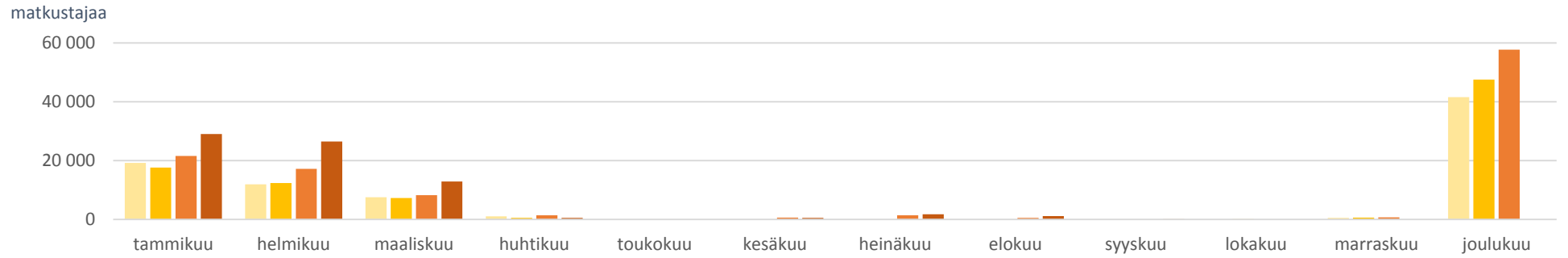
**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

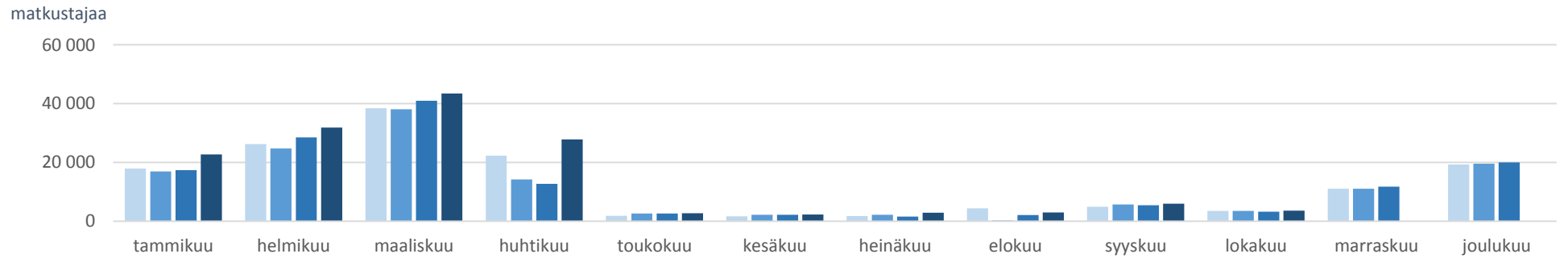


# Kuukausittain 2014–2017

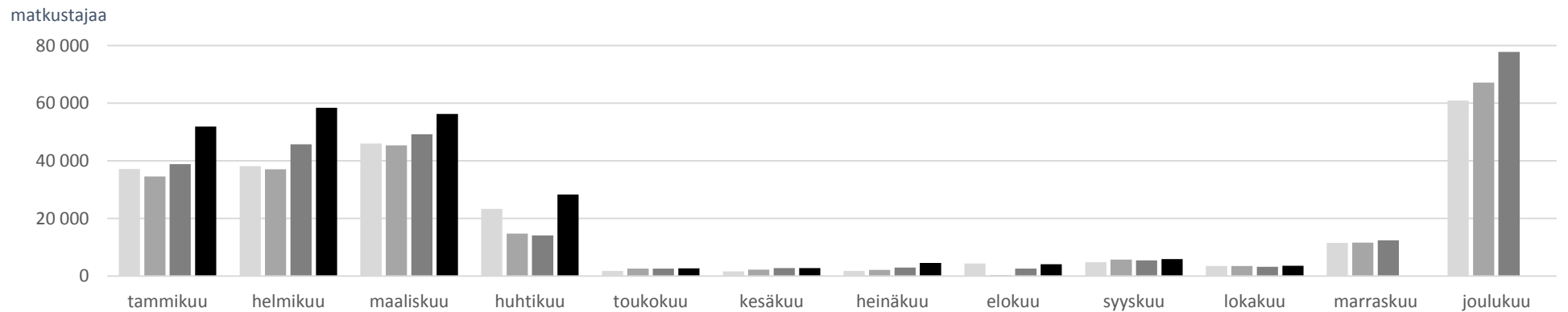
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot



## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

matkustajaa

300 000

250 000

200 000

150 000

100 000

50 000

0

kesä 2014

kesä 2015

kesä 2016

kesä 2017

vs.

talvi 2014–2015

talvi 2015–2016

talvi 2016–2017

loka  
..  
touko

loka  
..  
touko

loka  
..  
touko

loka  
..  
touko

marras

marras

marras

joulu

joulu

joulu

tammi

tammi

tammi

helmi

helmi

helmi

maalis

maalis

maalis

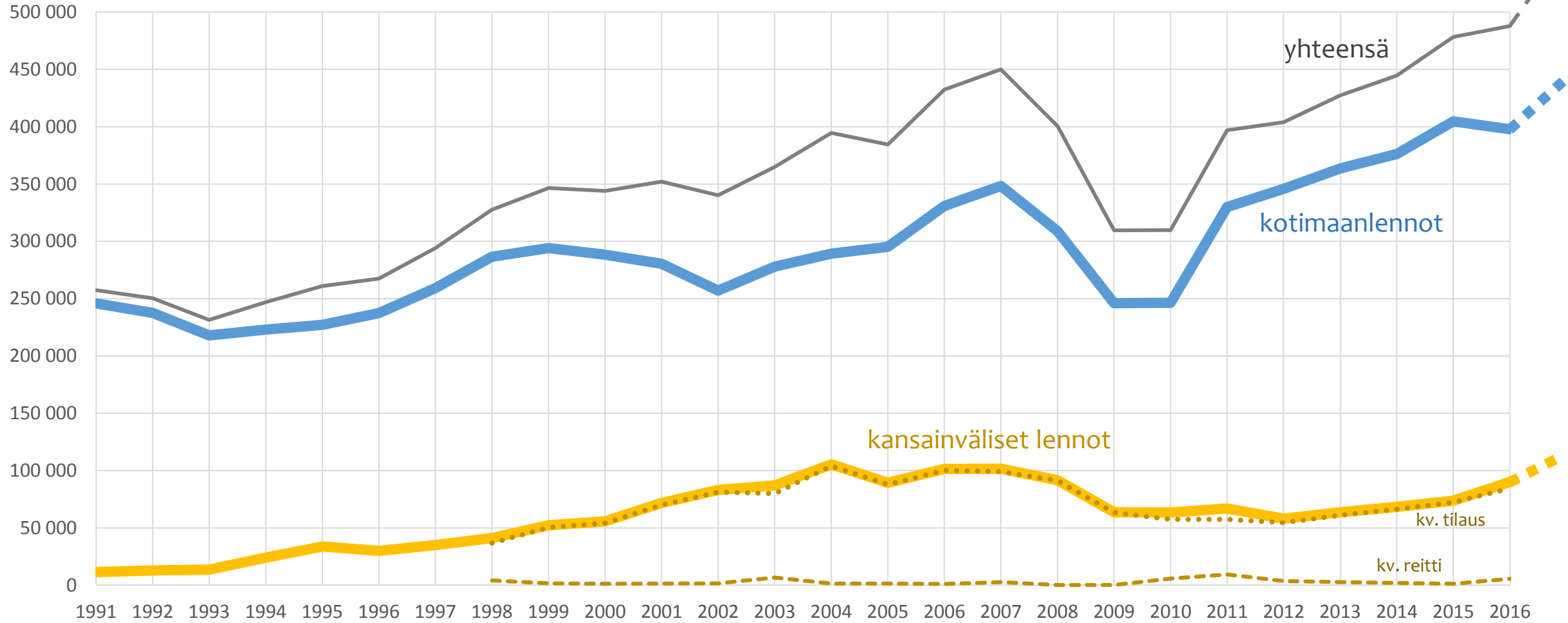
huhti

huhti

huhti

# Vuodet 1991–2016 (2017e)

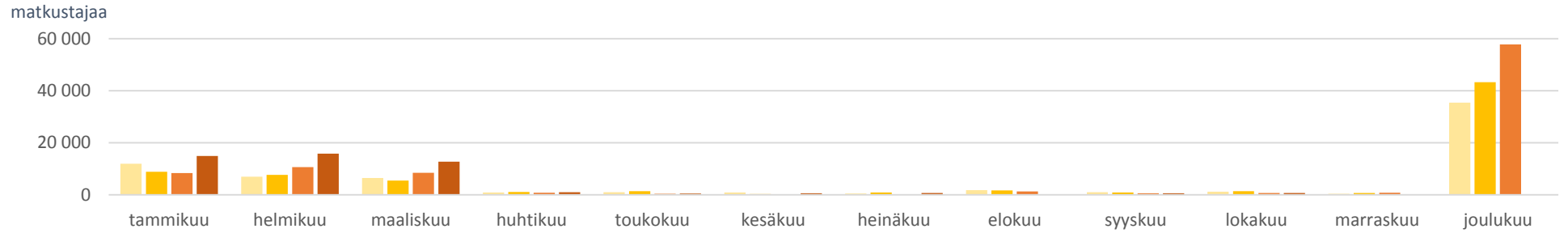
matkustajaa



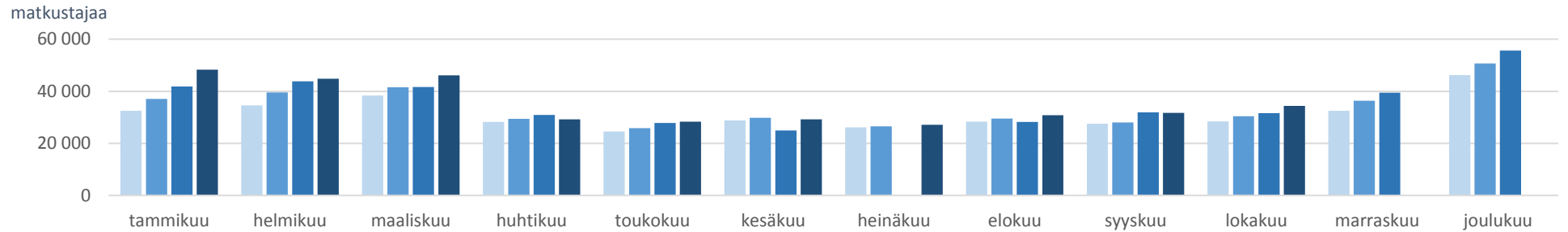


# Kuukausittain 2014–2017

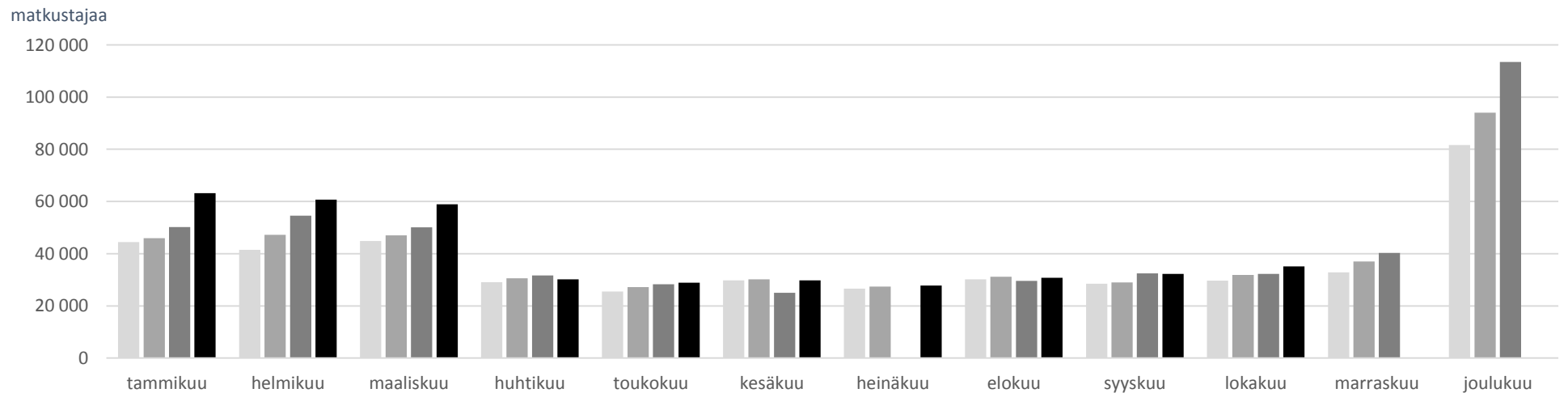
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot

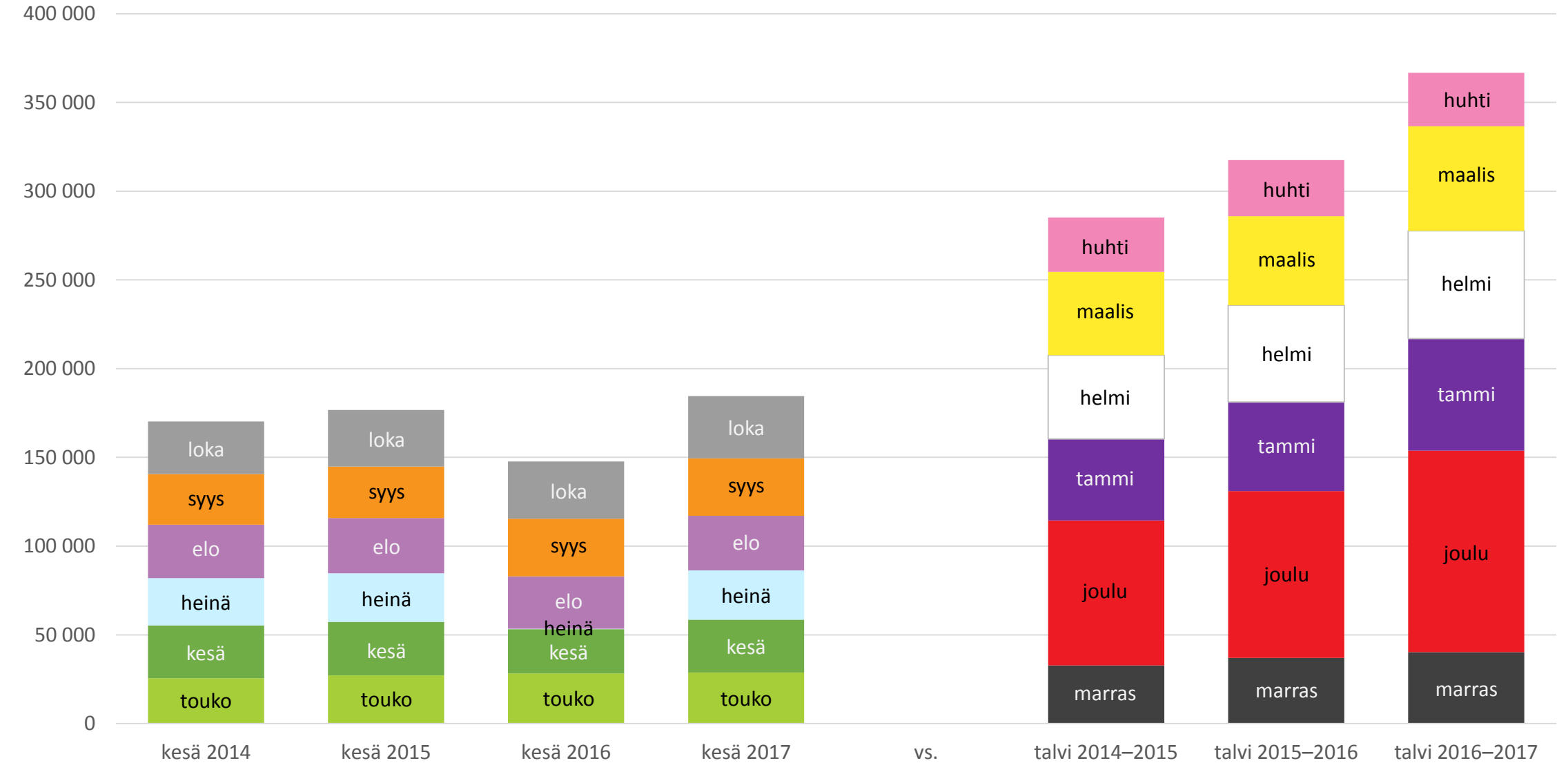


## Yhteensä



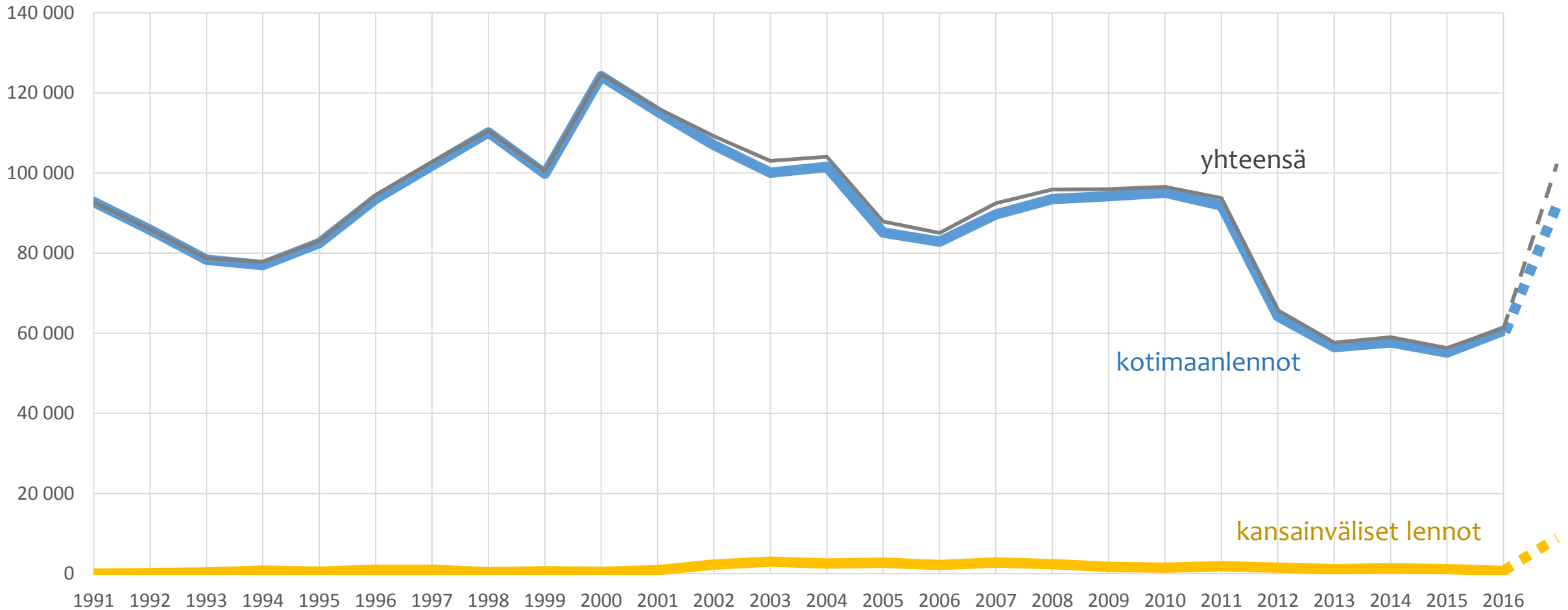
# Kesä vs. talvi

matkustajaa



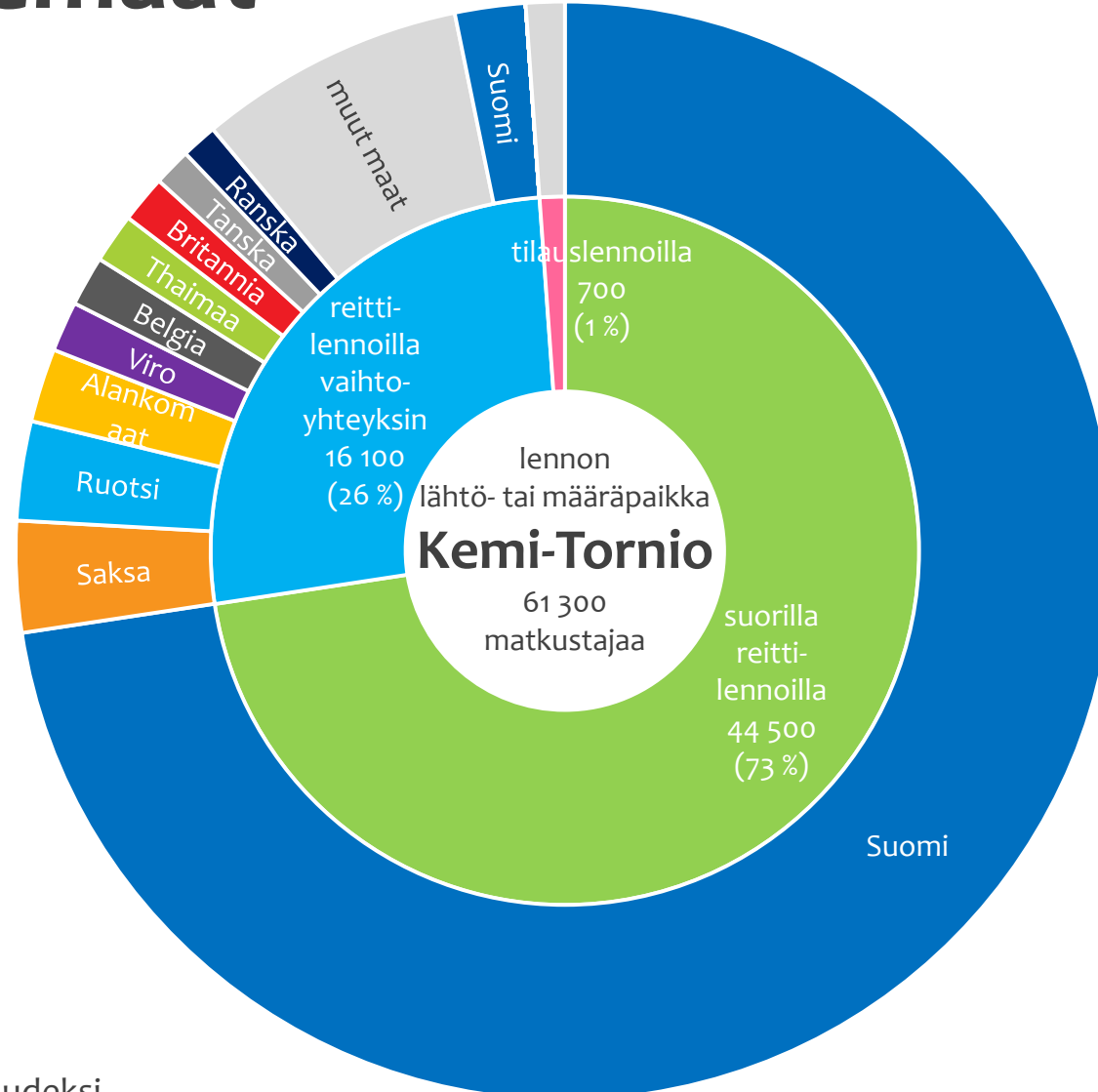
# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa





# Kemi-Tornion lentomatkustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

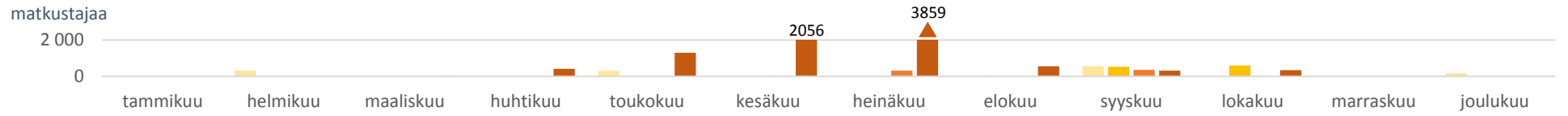
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

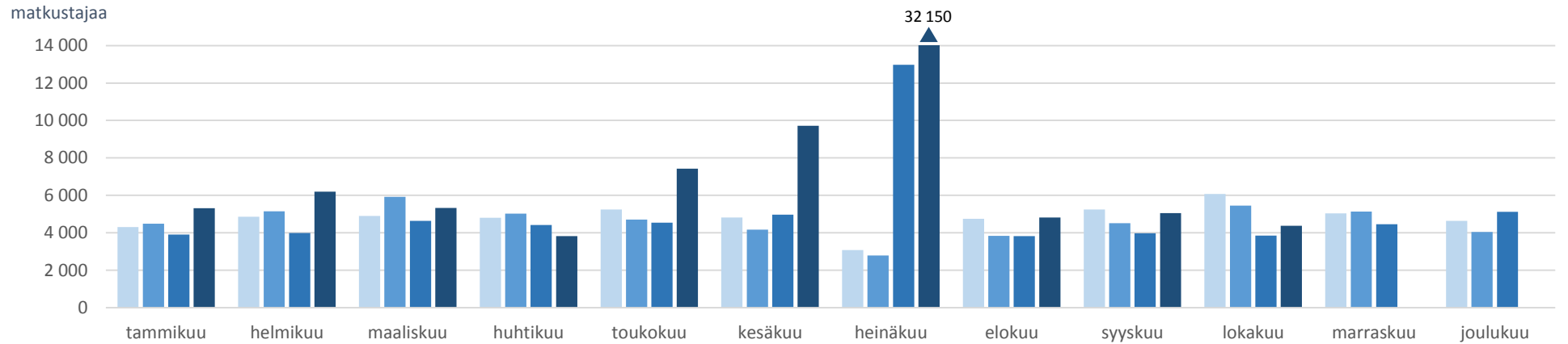
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

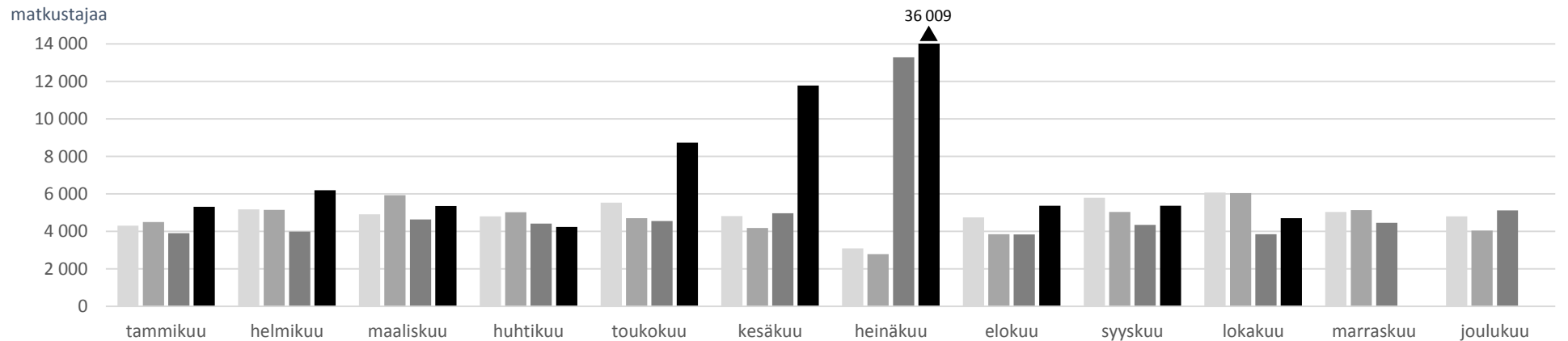
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot

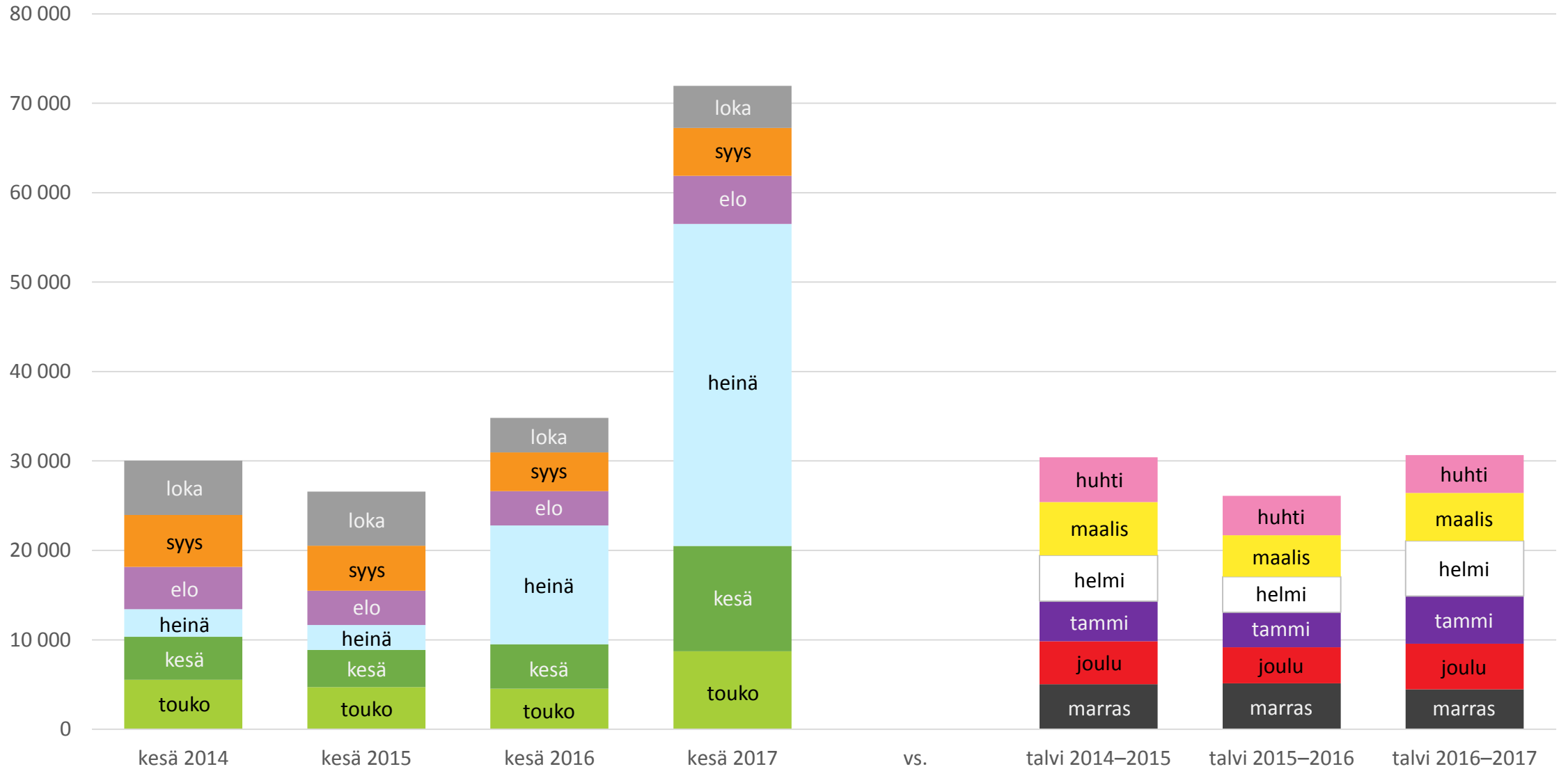


## Yhteensä



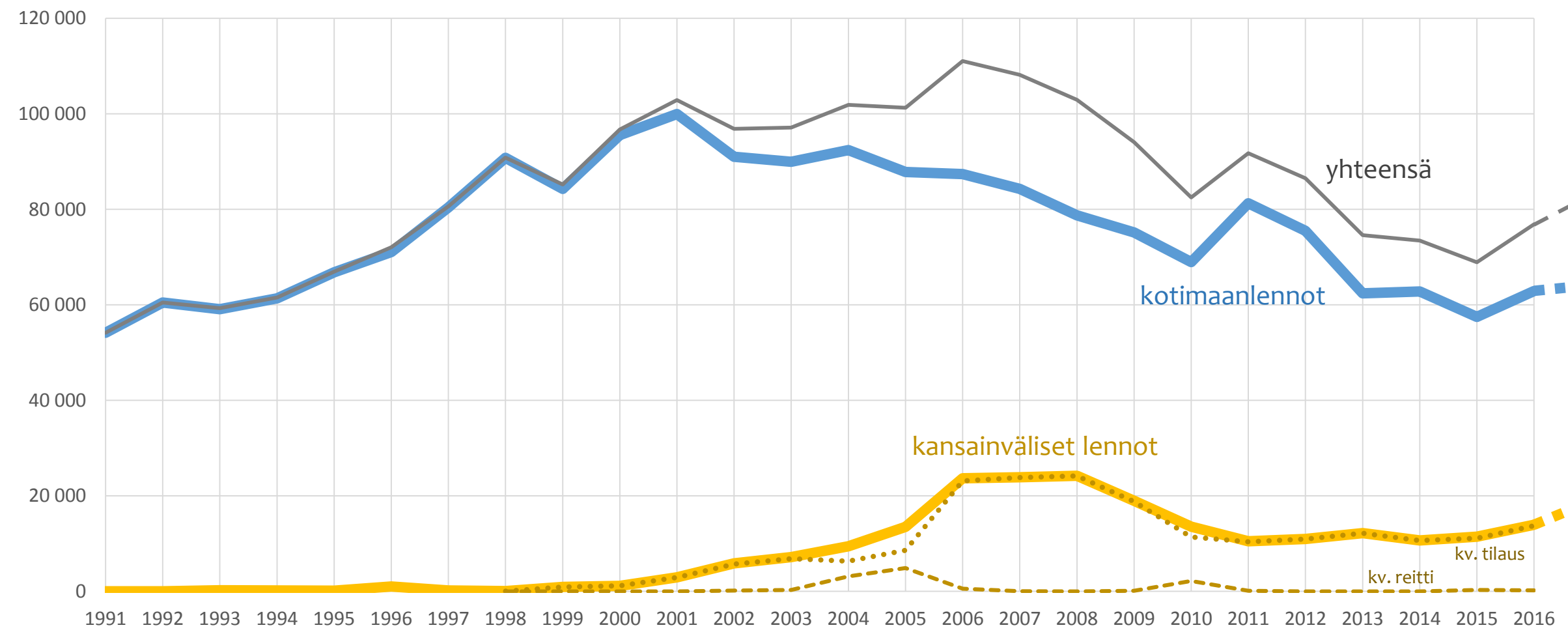
# Kesä vs. talvi

matkustajaa

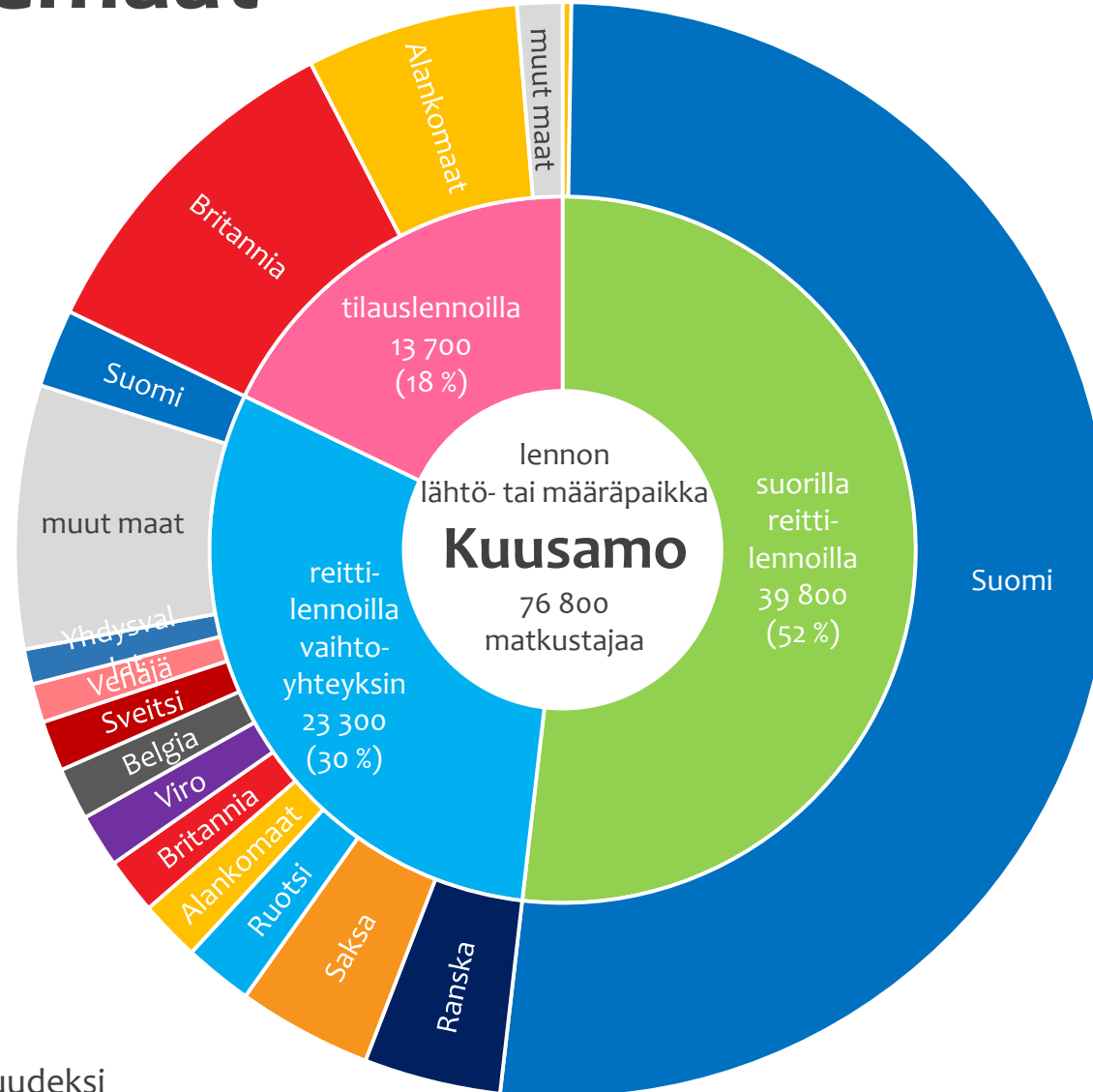


# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa



# Kuusamon lentomatrustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatkoyhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

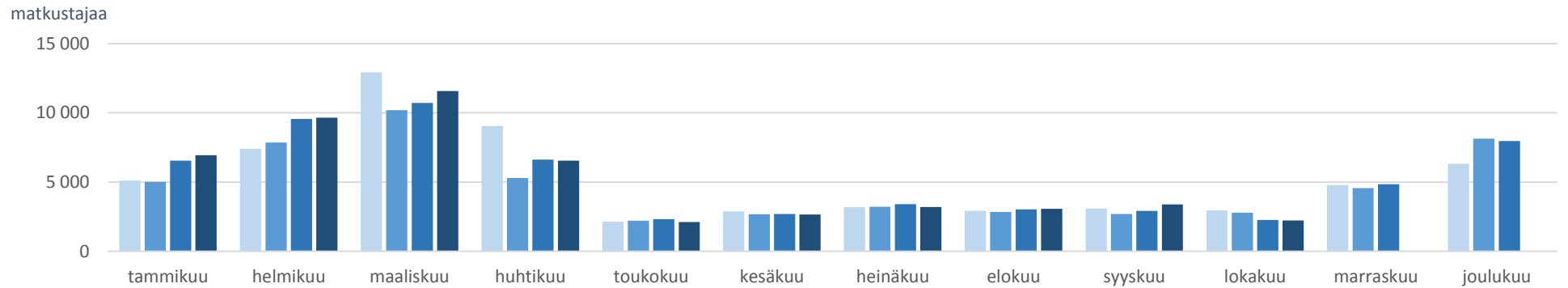
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

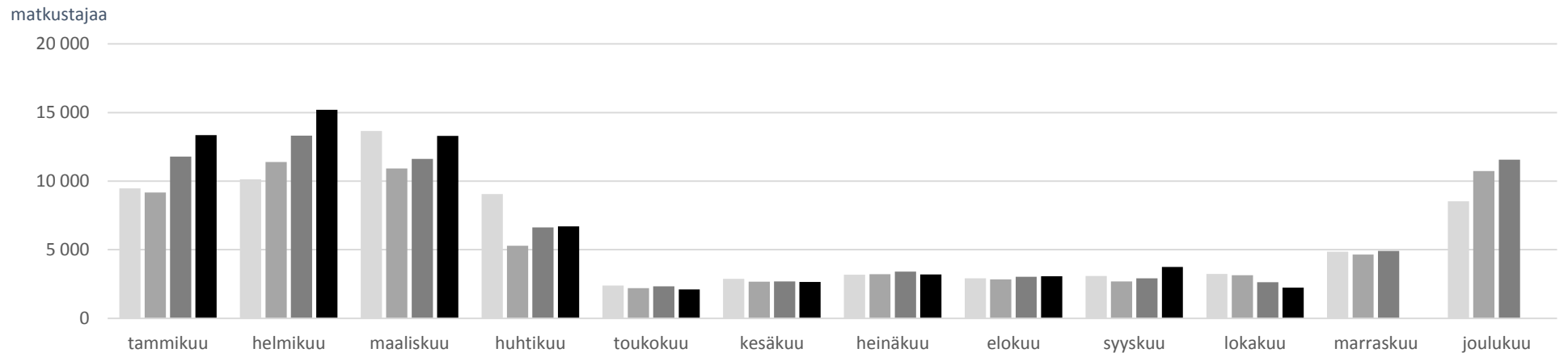
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot



## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

matkustajaa

70 000

60 000

50 000

40 000

30 000

20 000

10 000

0

kesä 2014

kesä 2015

kesä 2016

kesä 2017

vs.

talvi 2014–2015

talvi 2015–2016

talvi 2016–2017

touko  
kesä  
heinä  
elo  
syys  
loka

touko  
kesä  
heinä  
elo  
syys  
loka

touko  
kesä  
heinä  
elo  
syys  
loka

touko  
kesä  
heinä  
elo  
syys  
loka

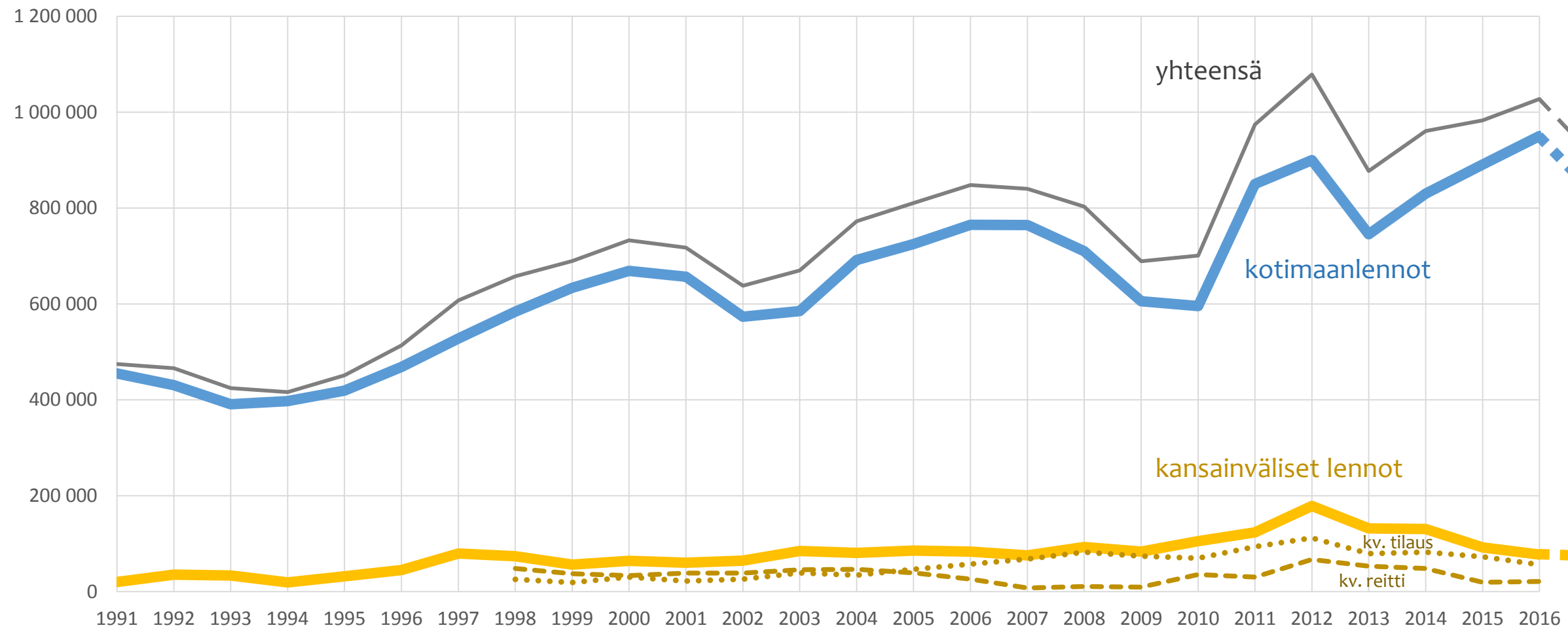
marras  
joulu  
tammi  
helmi  
maaliskuu  
huhti

marras  
joulu  
tammi  
helmi  
maaliskuu  
huhti

marras  
joulu  
tammi  
helmi  
maaliskuu  
huhti

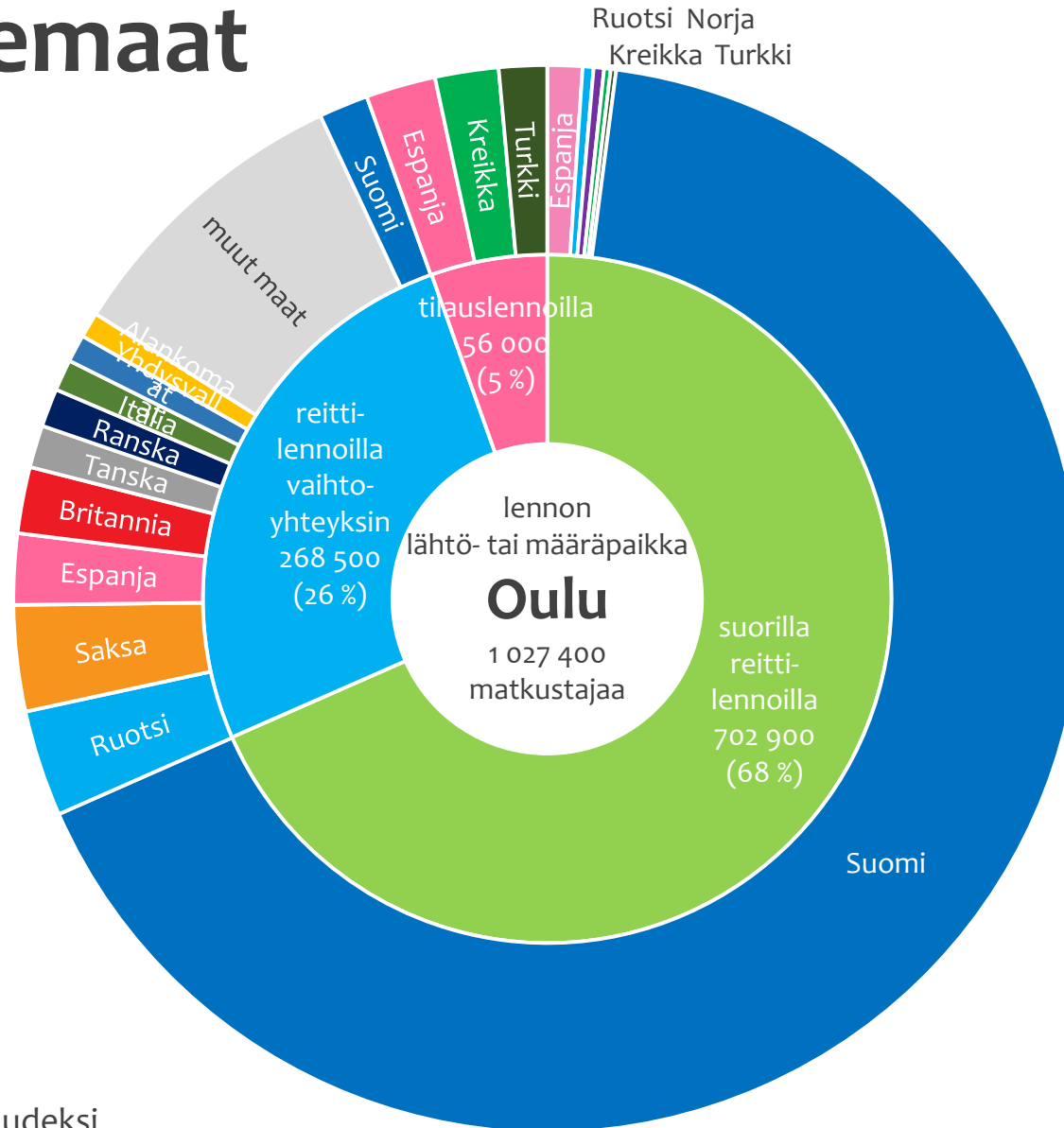
# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa





# Oulun lentomatrustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

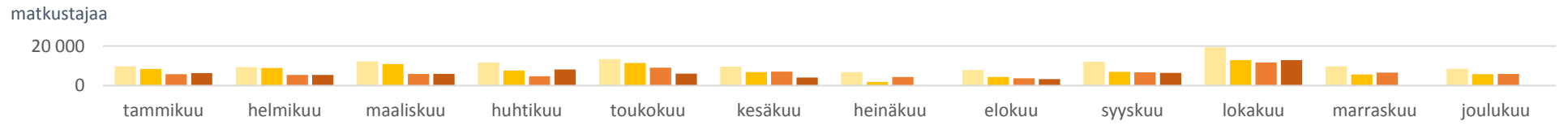
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

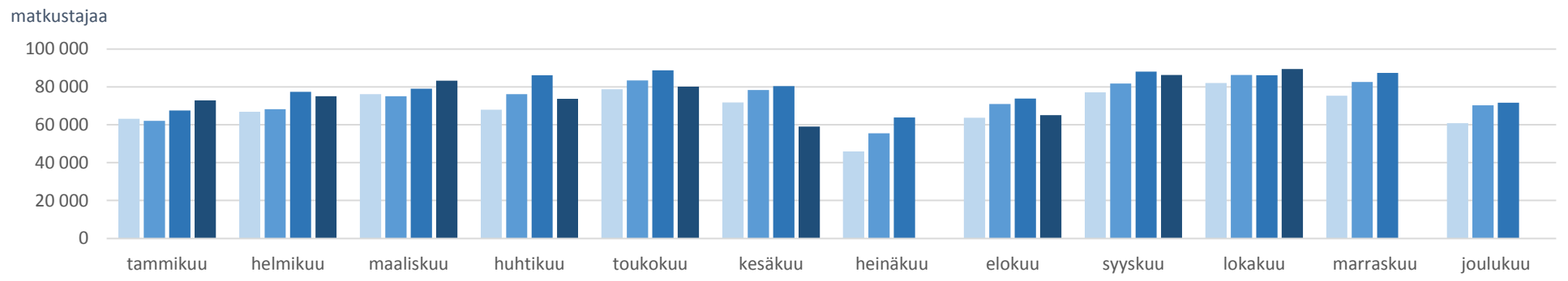
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

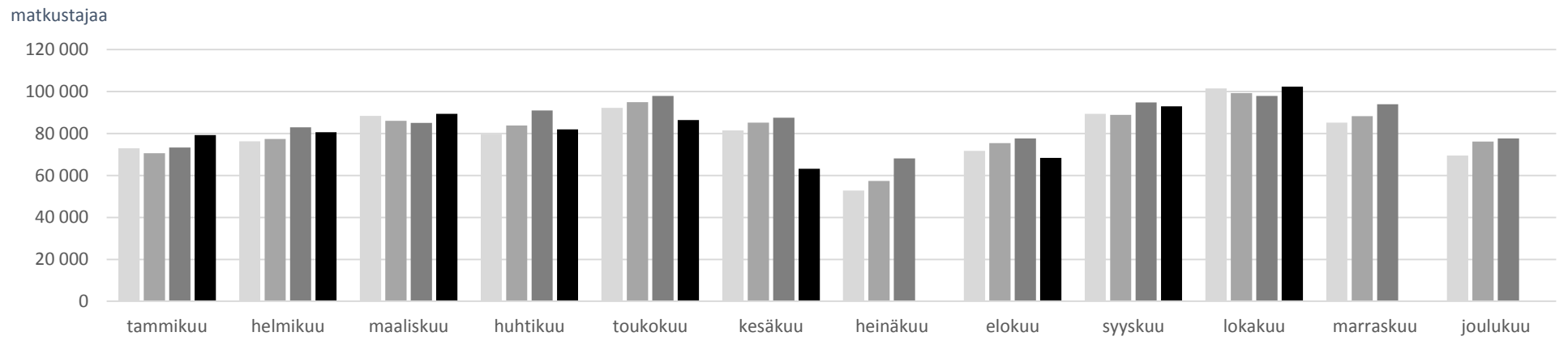
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot



## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

matkustajaa

600 000

500 000

400 000

300 000

200 000

100 000

0

kesä 2014

kesä 2015

kesä 2016

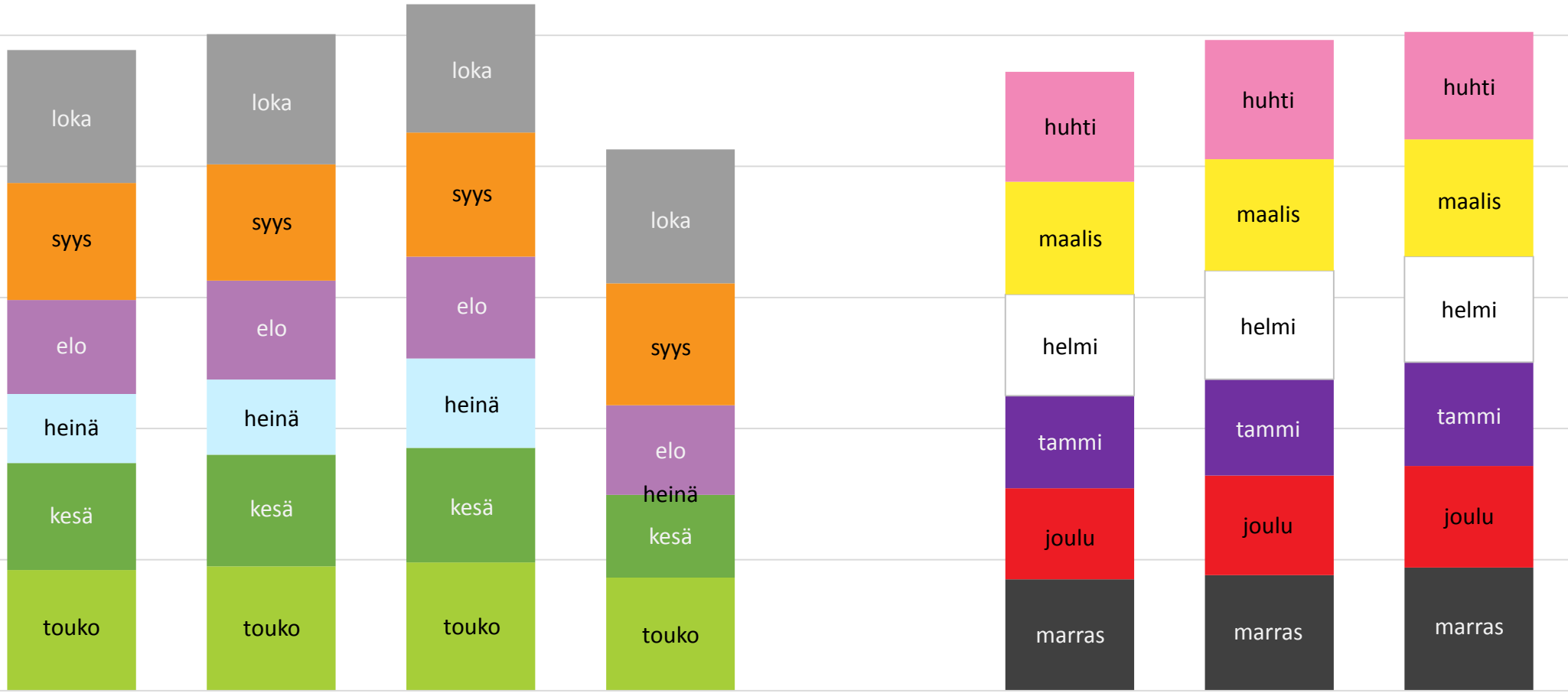
kesä 2017

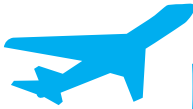
vs.

talvi 2014–2015

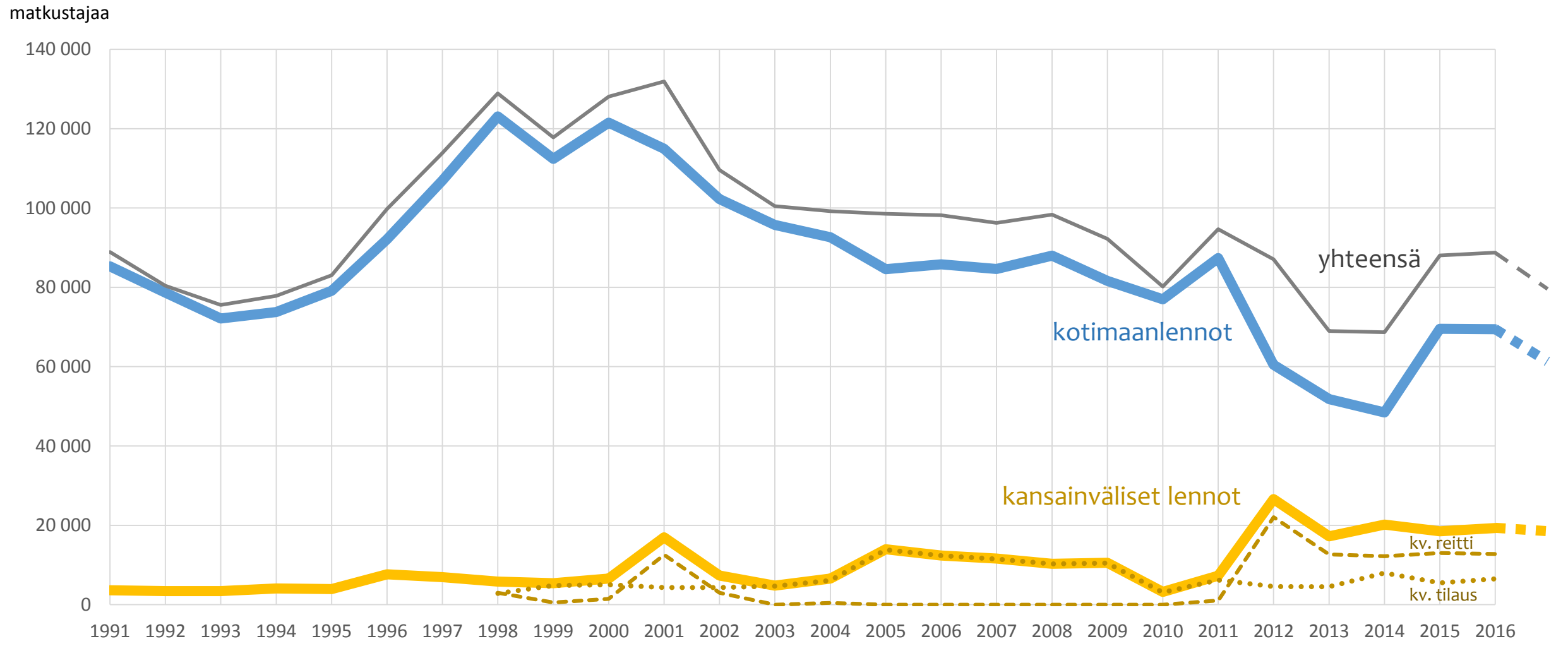
talvi 2015–2016

talvi 2016–2017

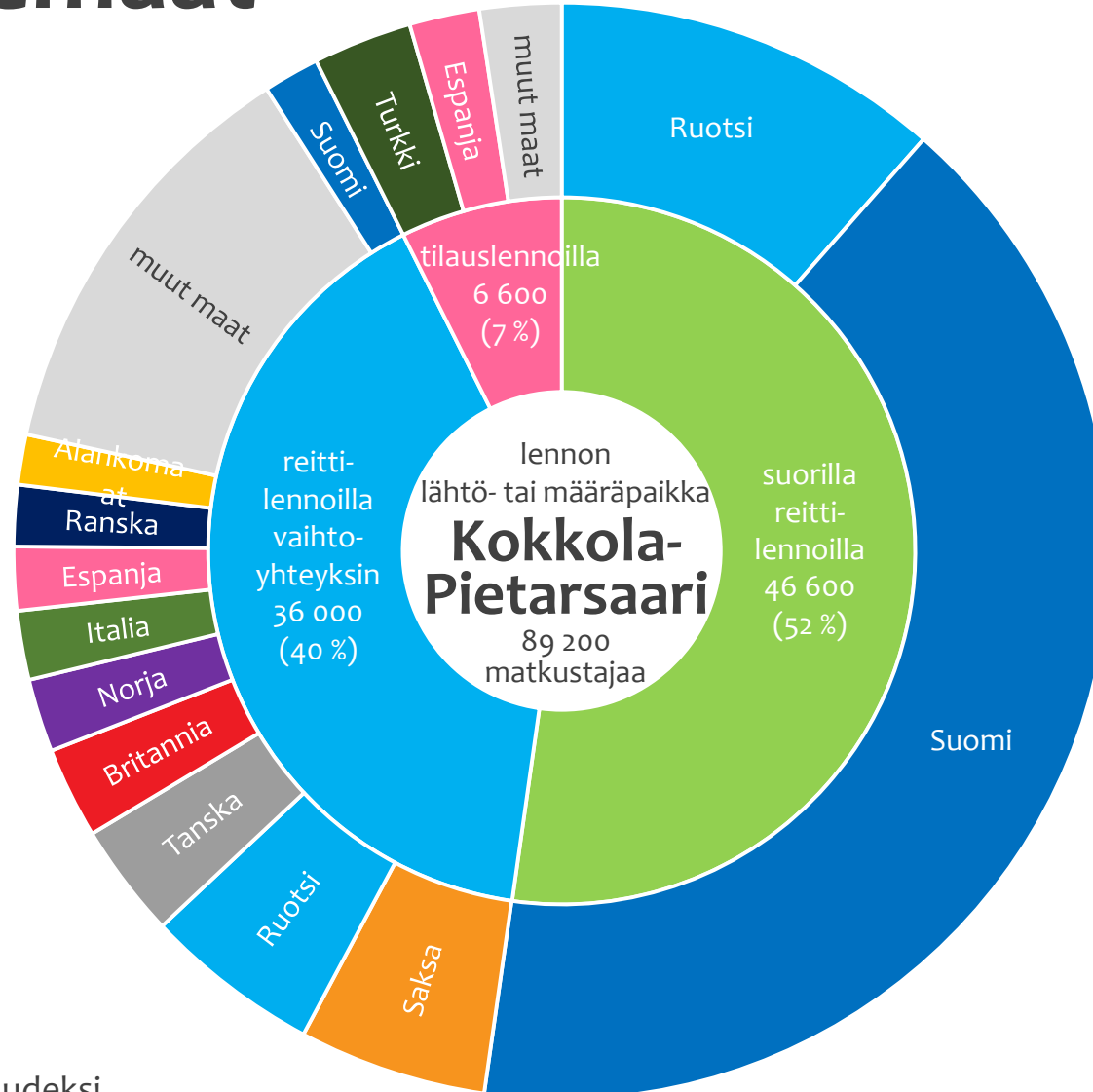




## Vuodet 1991–2016 (2017e)



# Kokkola-Pietarsaaren lentomatrustajien lähtö- ja kohdemaat 2016

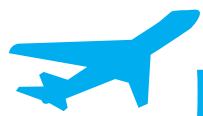


matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

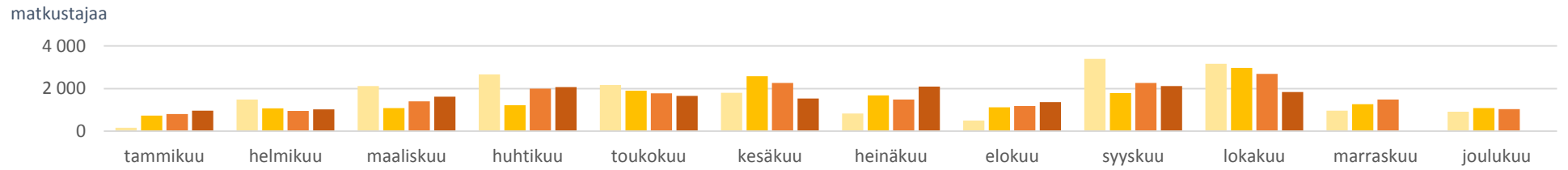
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatkoyhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

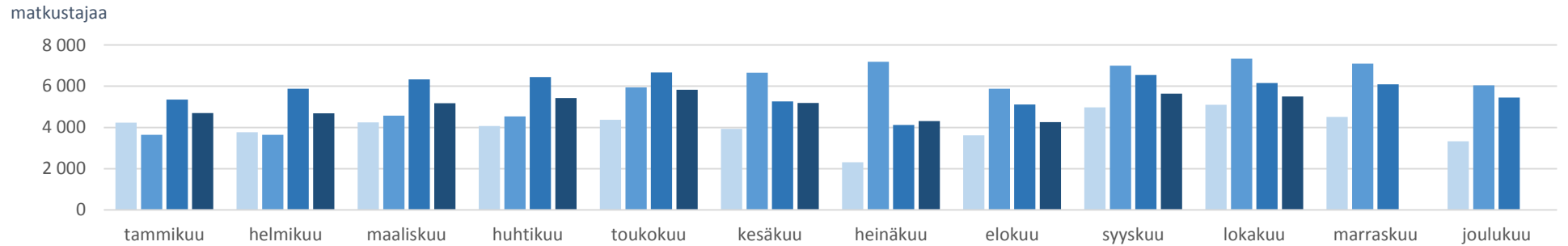
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan



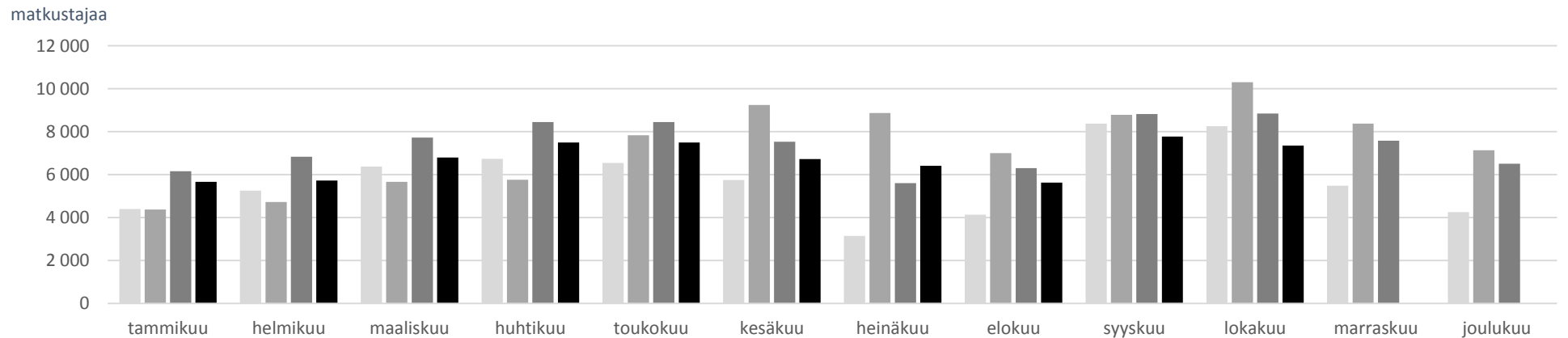
### Kansainväliset lennot

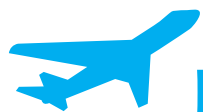


### Kotimaan lennot



### Yhteensä





matkustajaa

60 000

50 000

40 000

30 000

20 000

10 000

0

kesä 2014

kesä 2015

kesä 2016

kesä 2017

vs.

talvi 2014–2015

talvi 2015–2016

talvi 2016–2017

touko

kesä

heinä

elo

syys

loka

touko

kesä

heinä

elo

syys

loka

touko

kesä

heinä

elo

syys

loka

touko

kesä

heinä

elo

syys

loka

marras

joulu

tammi

helmi

maalis

huhti

marras

joulu

tammi

helmi

maalis

huhti

marras

joulu

tammi

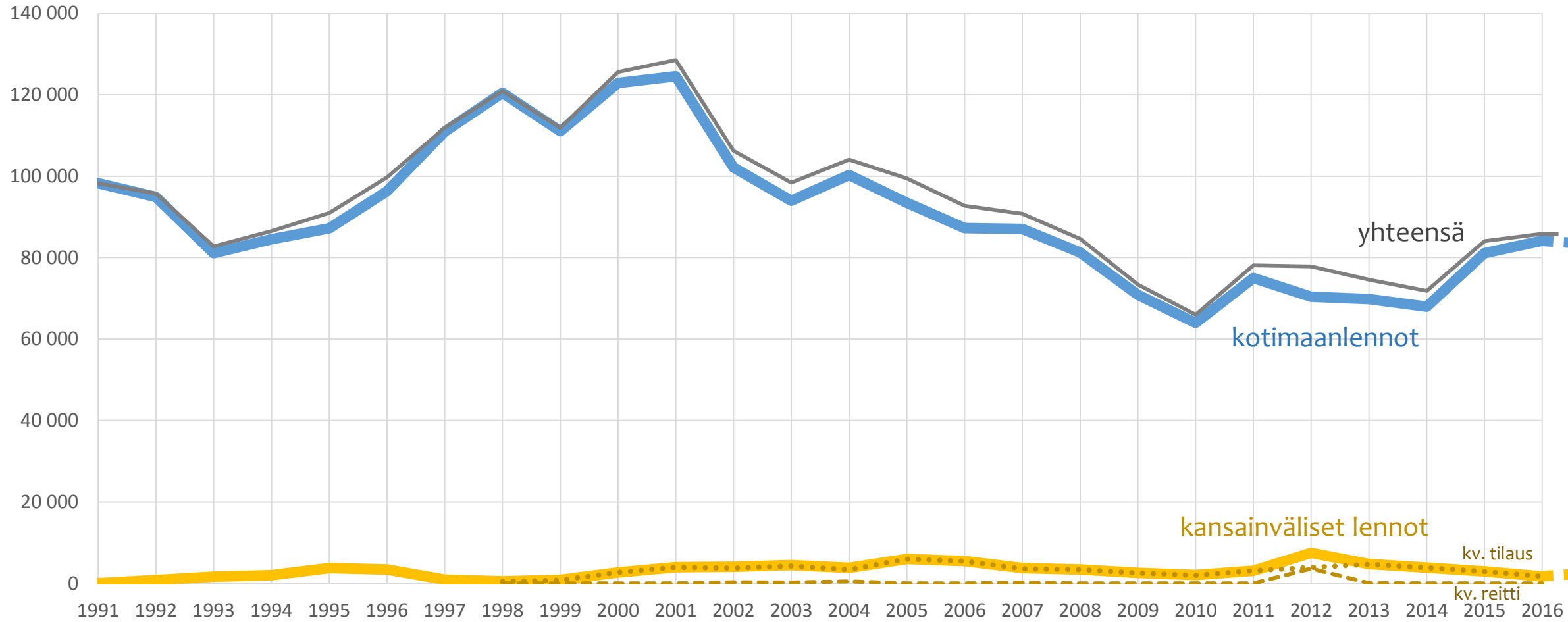
helmi

maalis

huhti

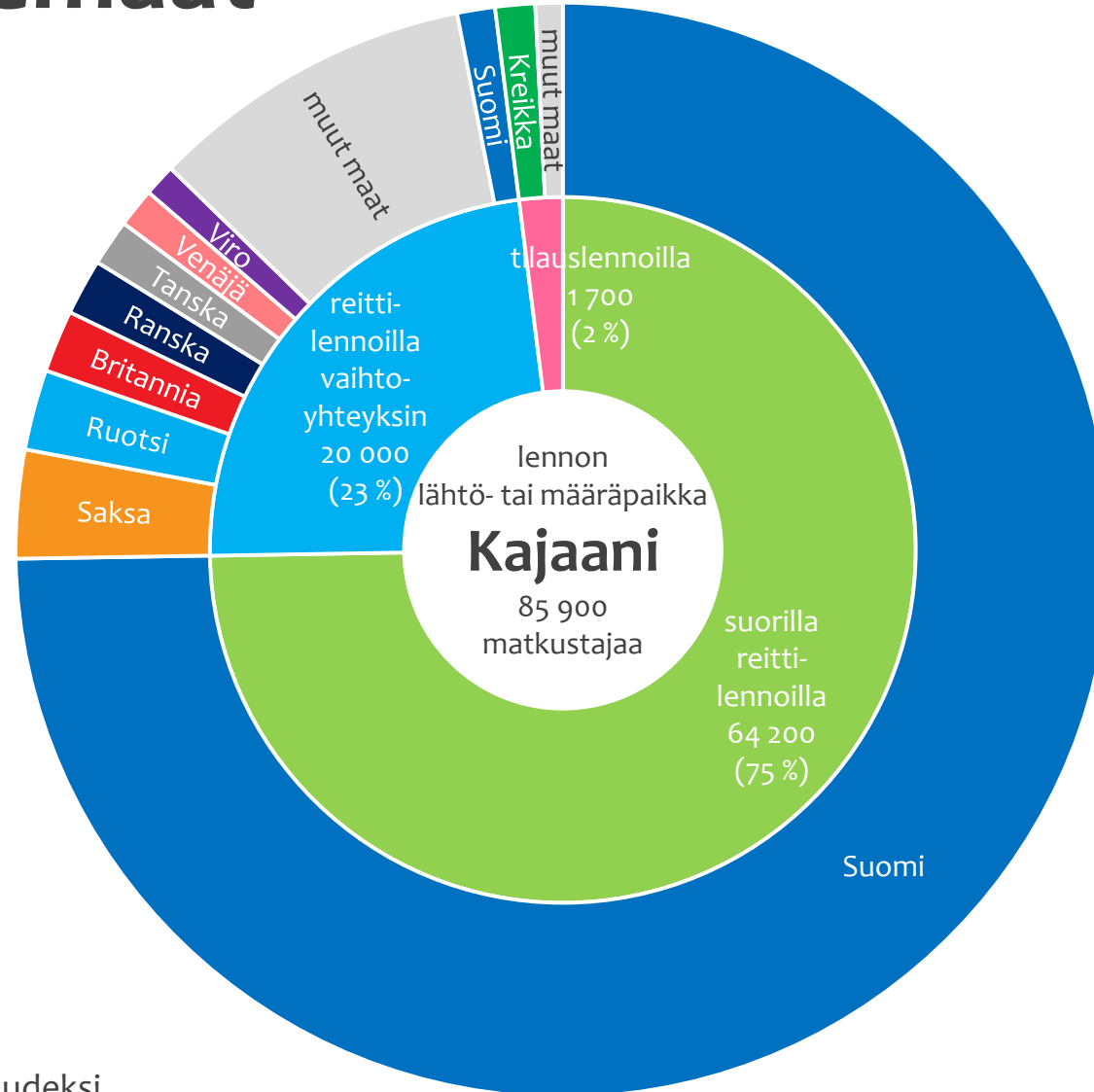
# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa





# Kajaanin lentomatkustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

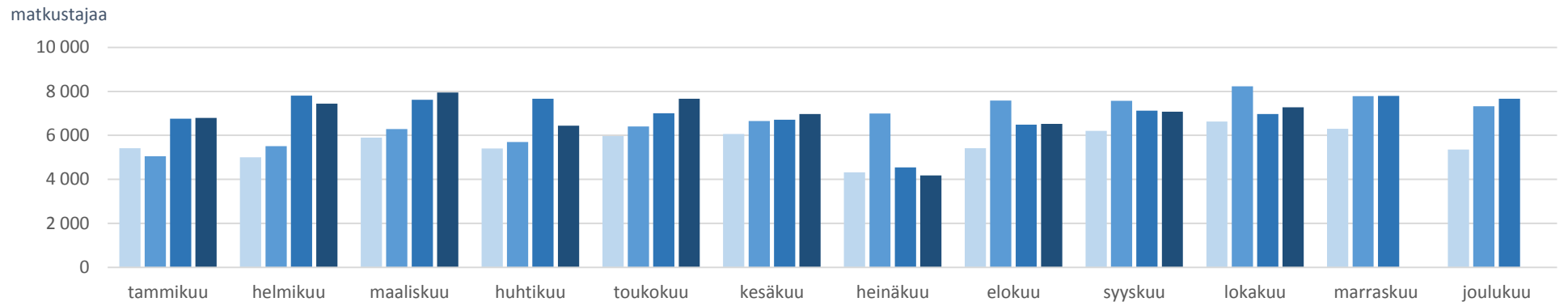
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

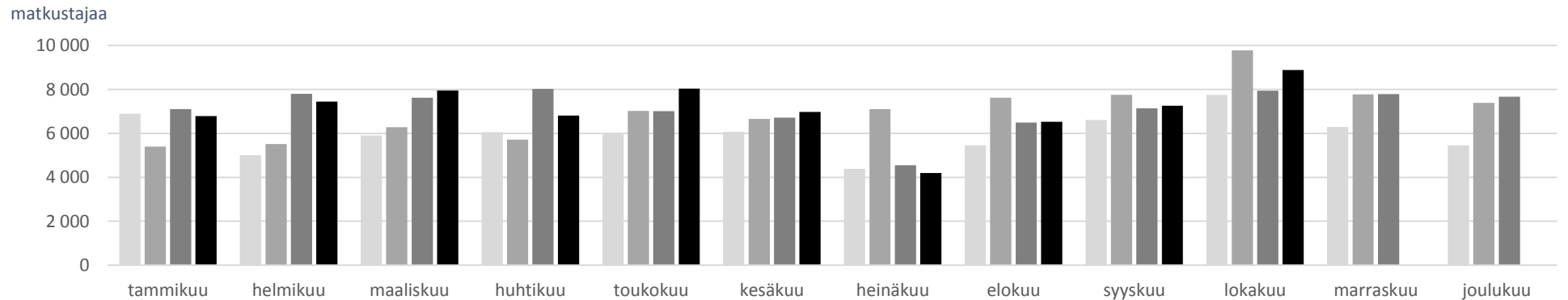
## Kansainväliset lennot



## Kotimaanlennot



## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

matkustajaa

50 000

45 000

40 000

35 000

30 000

25 000

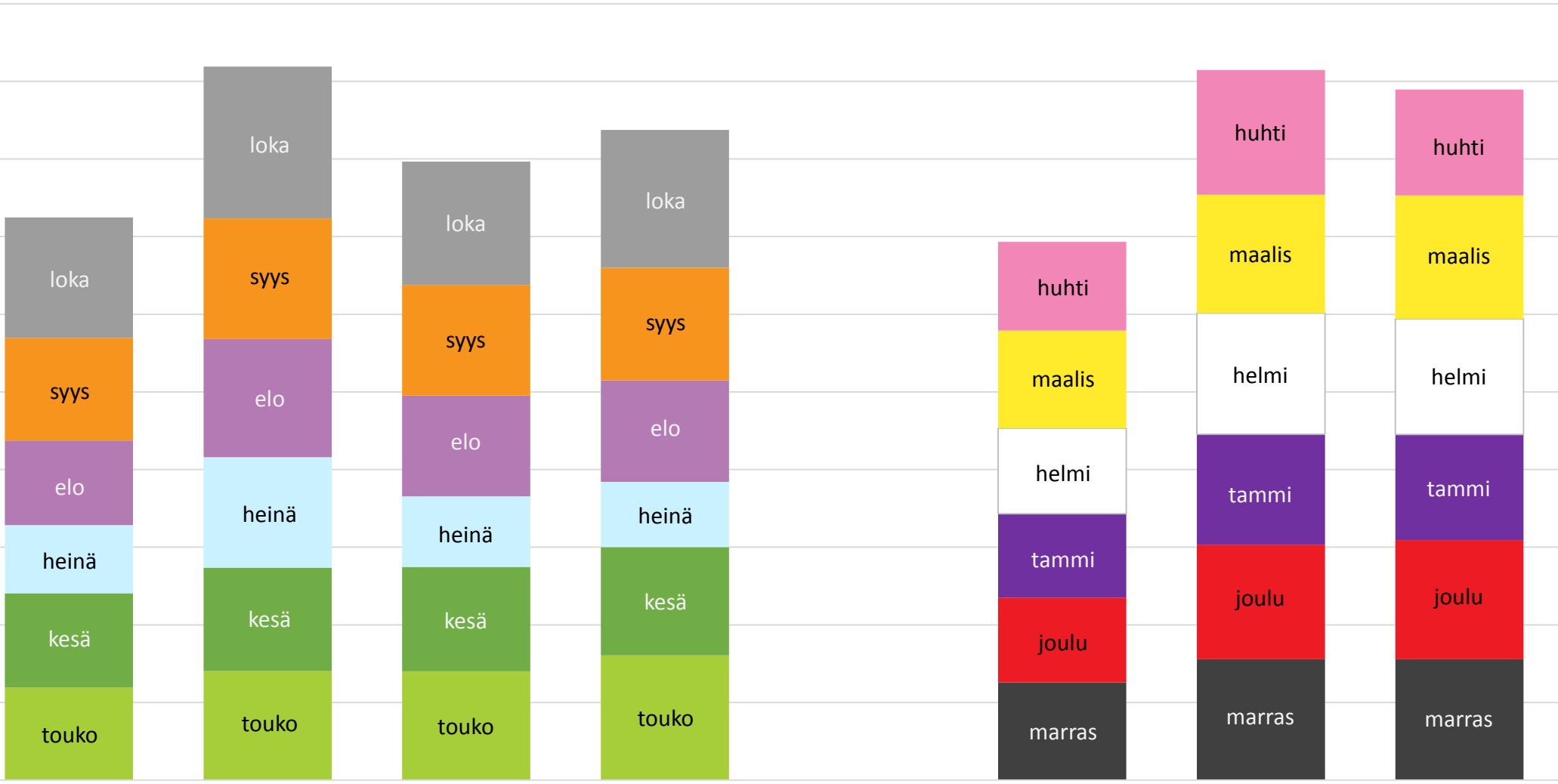
20 000

15 000

10 000

5 000

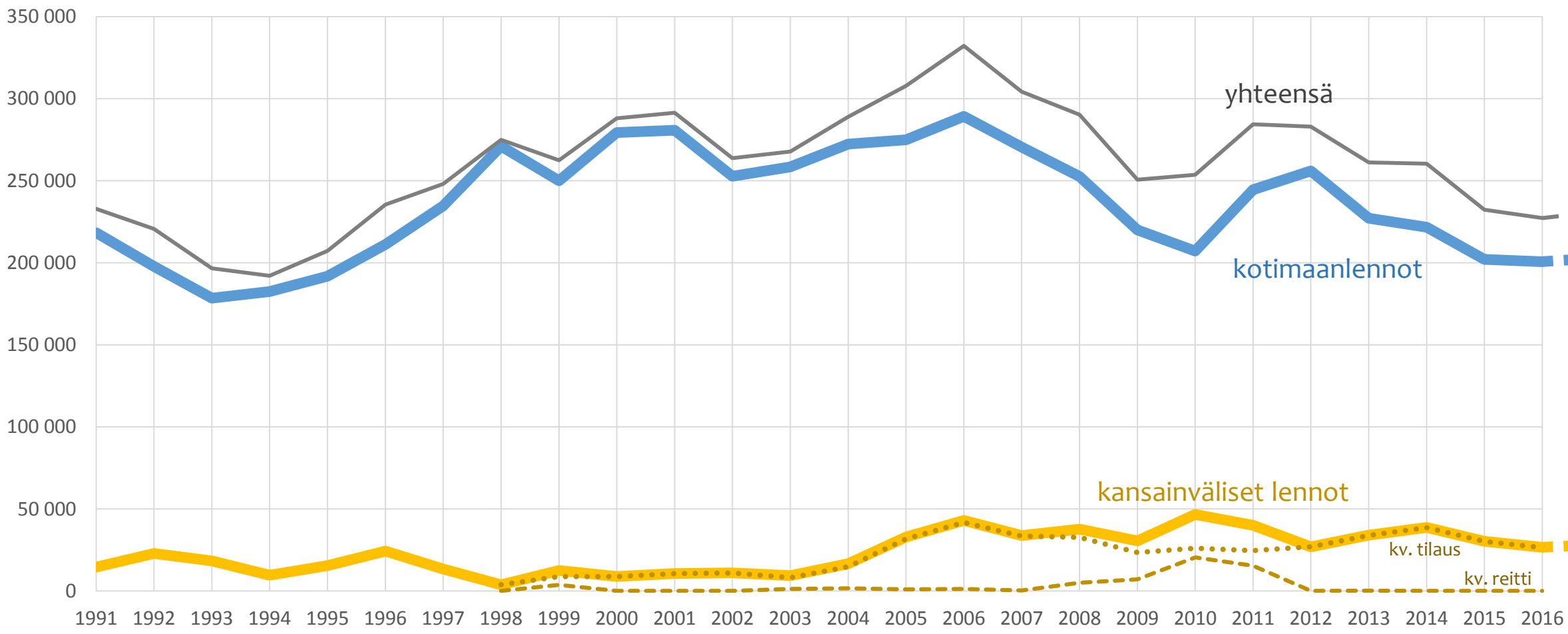
0



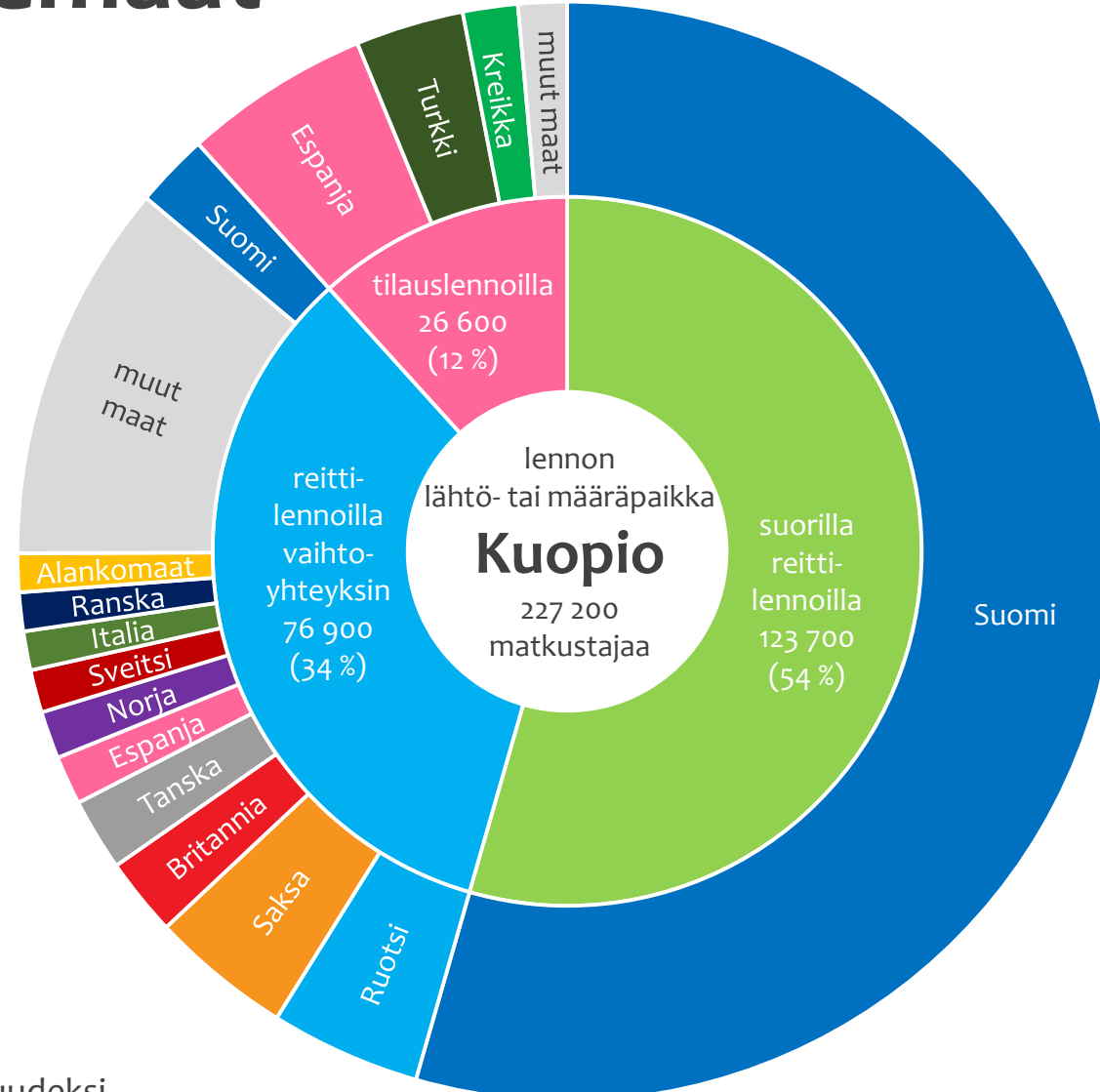
vs.

# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa



# Kuopion lentomatkustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

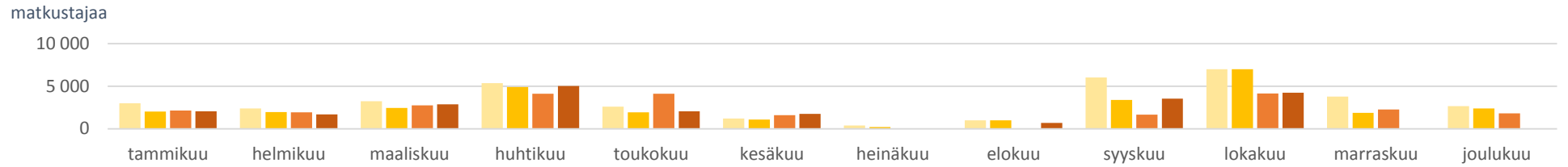
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

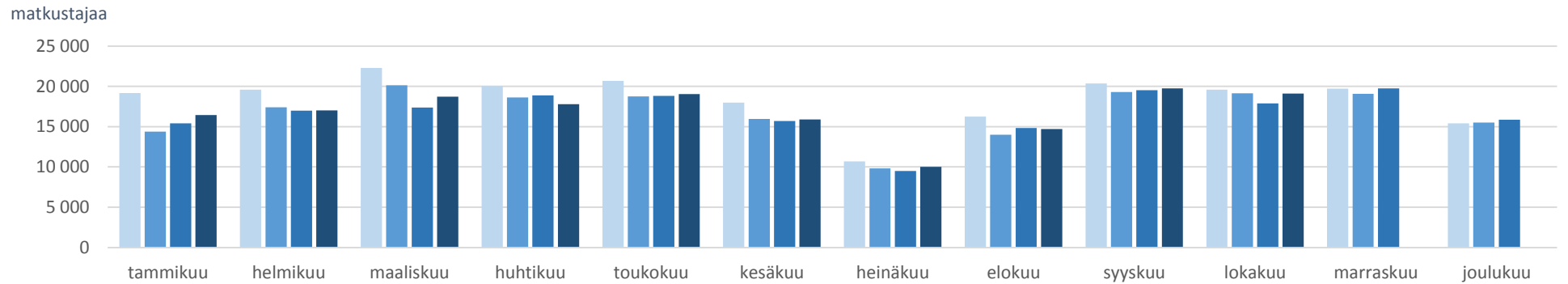
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

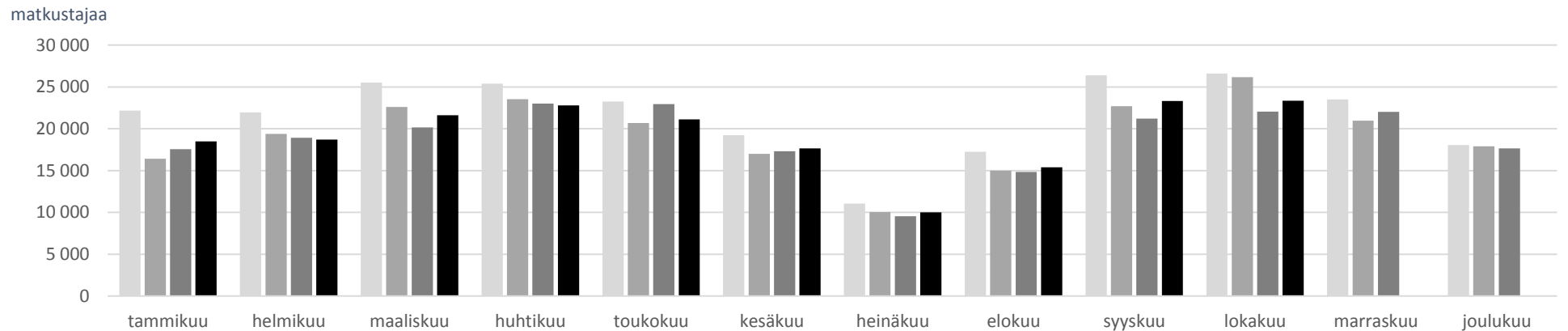
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot



## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

matkustajaa

140 000

120 000

100 000

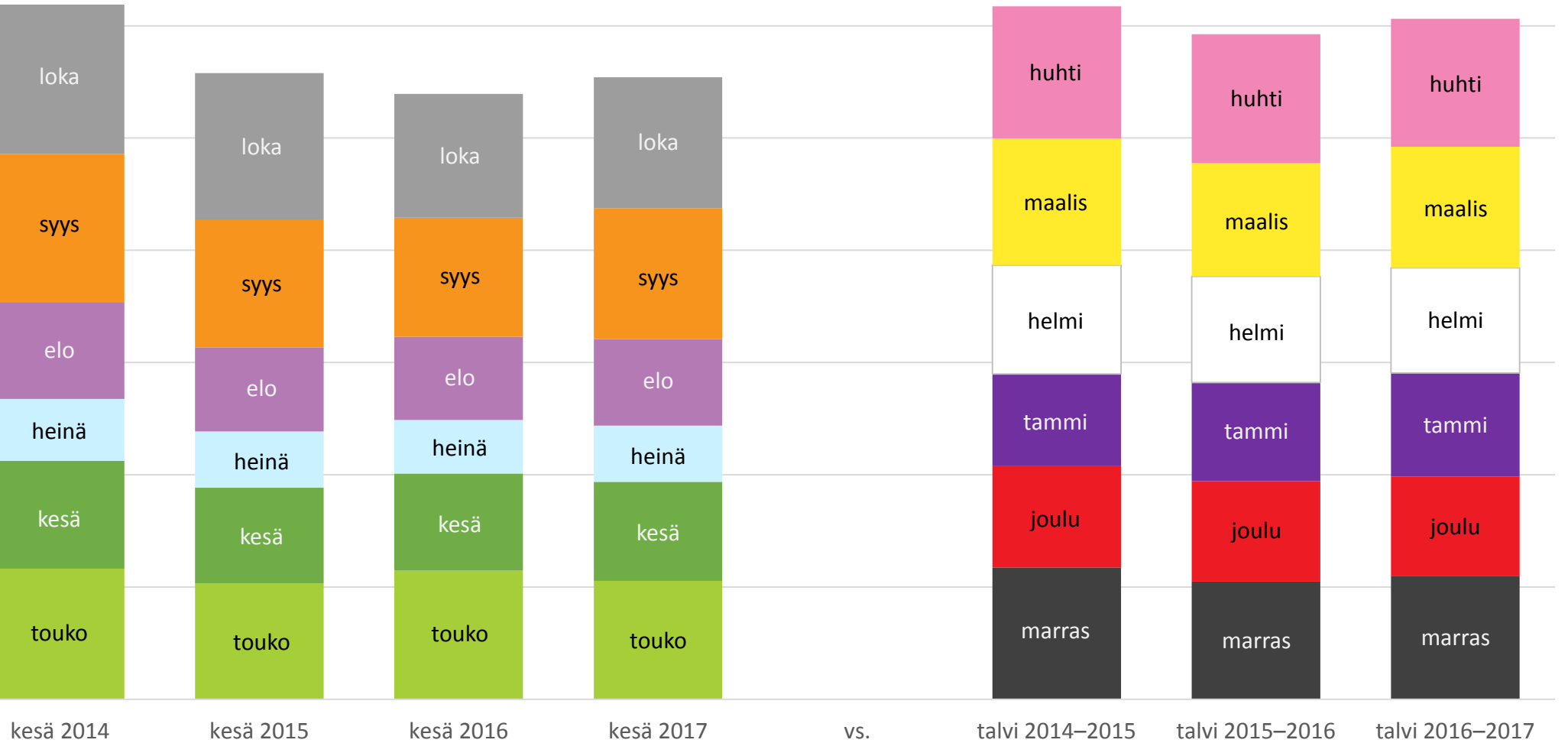
80 000

60 000

40 000

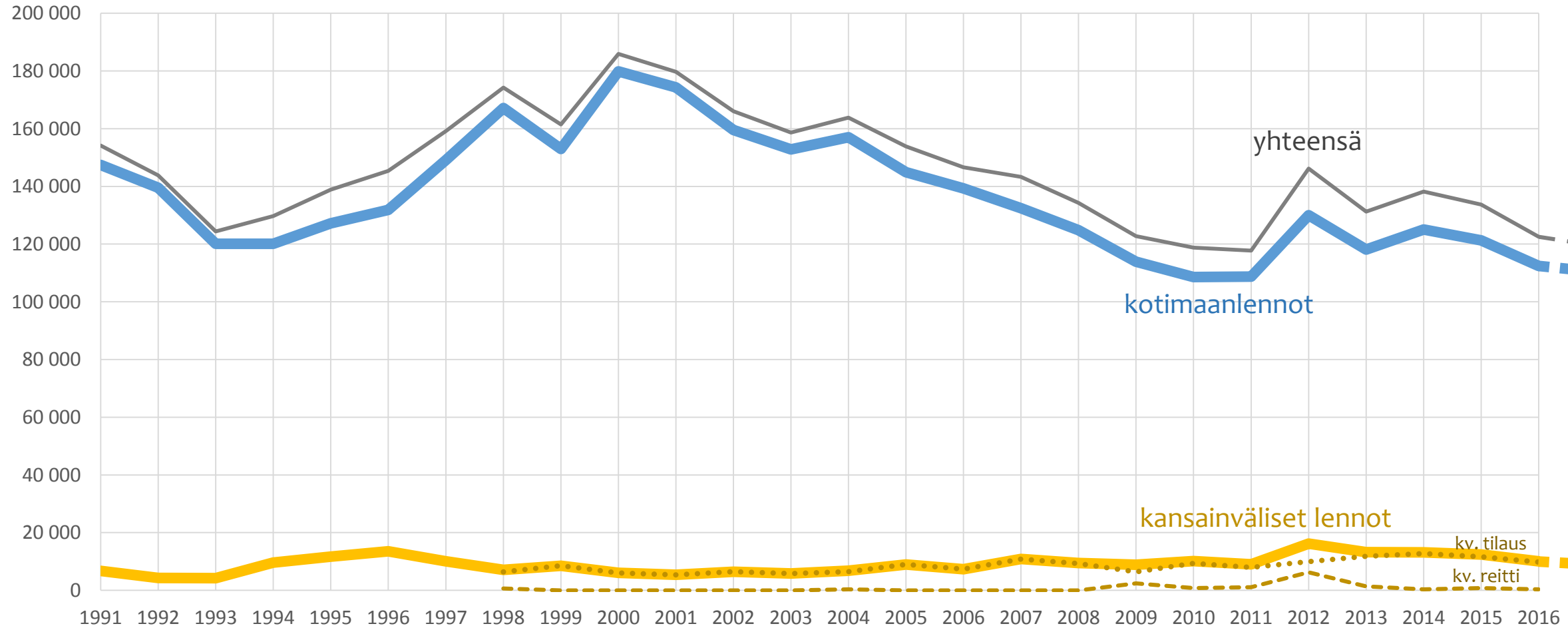
20 000

0



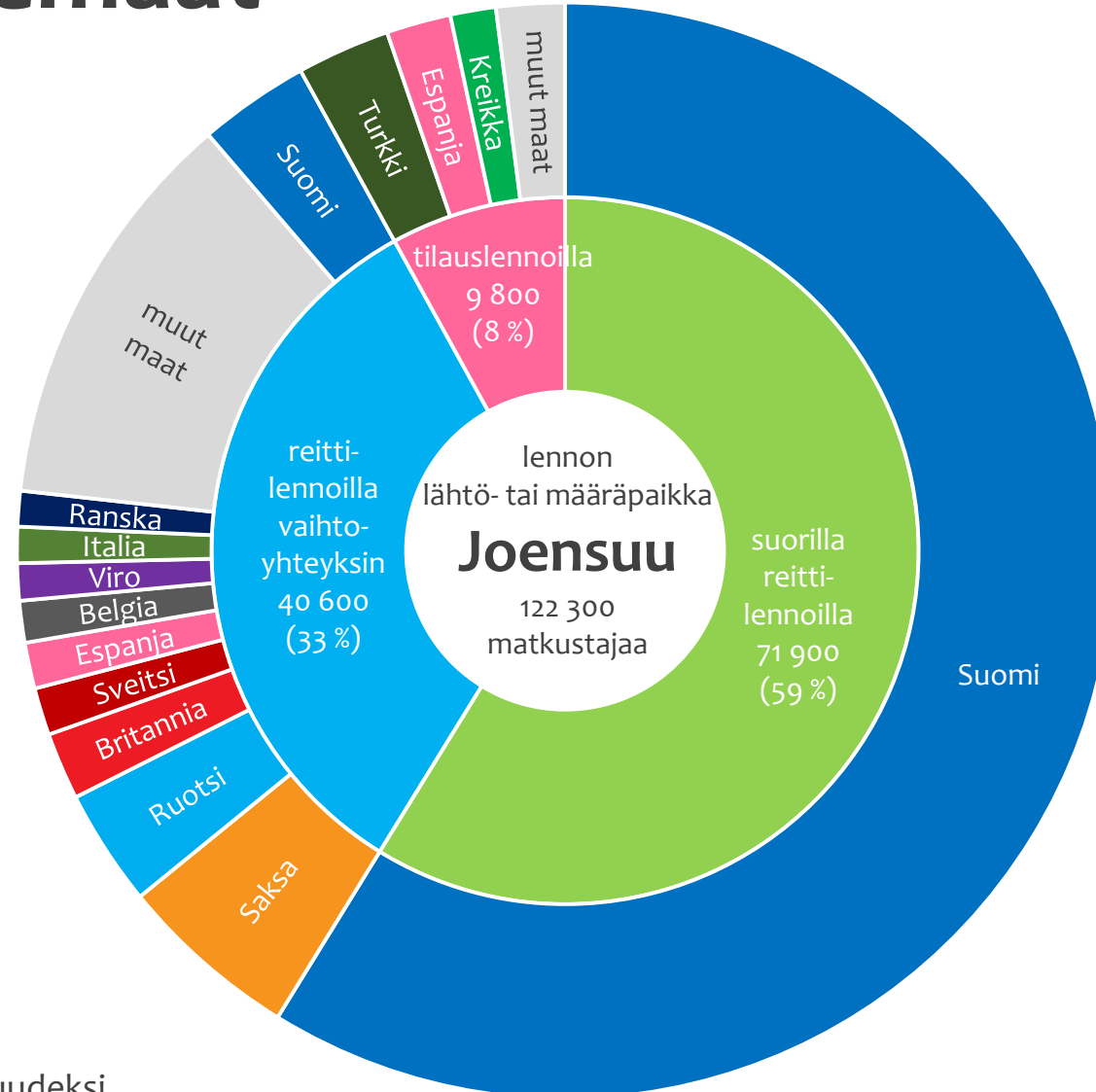
# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa





# Joensuun lentomatrustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

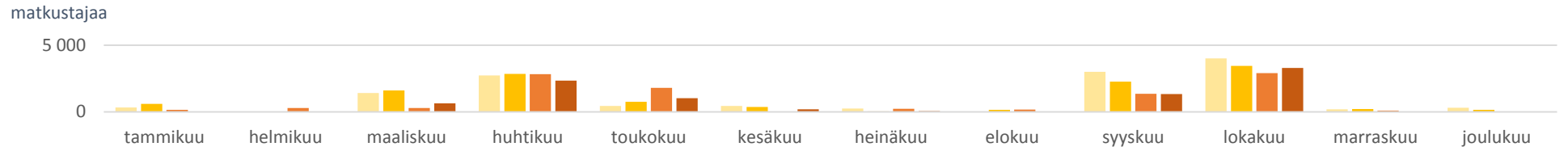
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

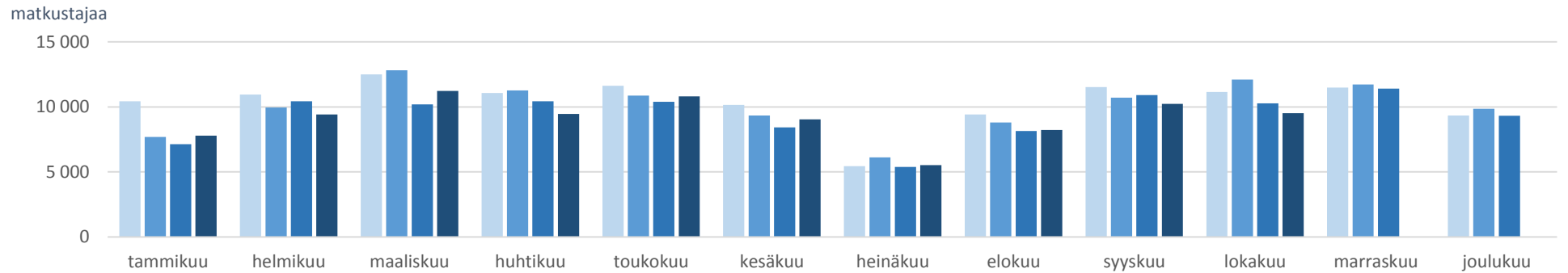
**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Kuukausittain 2014–2017

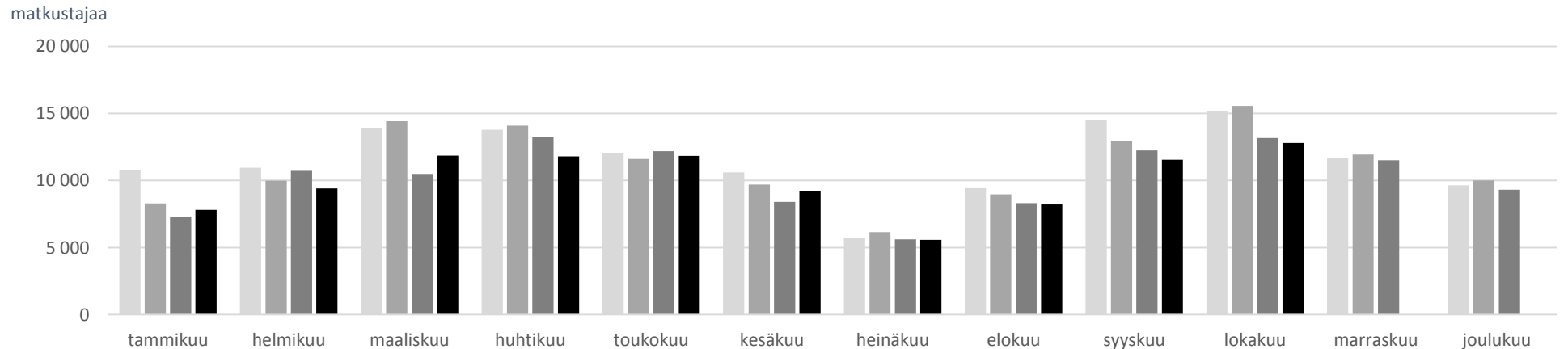
## Kansainväliset lennot



## Kotimaan lennot



## Yhteensä



# Kesä vs. talvi

matkustajaa

80 000

70 000

60 000

50 000

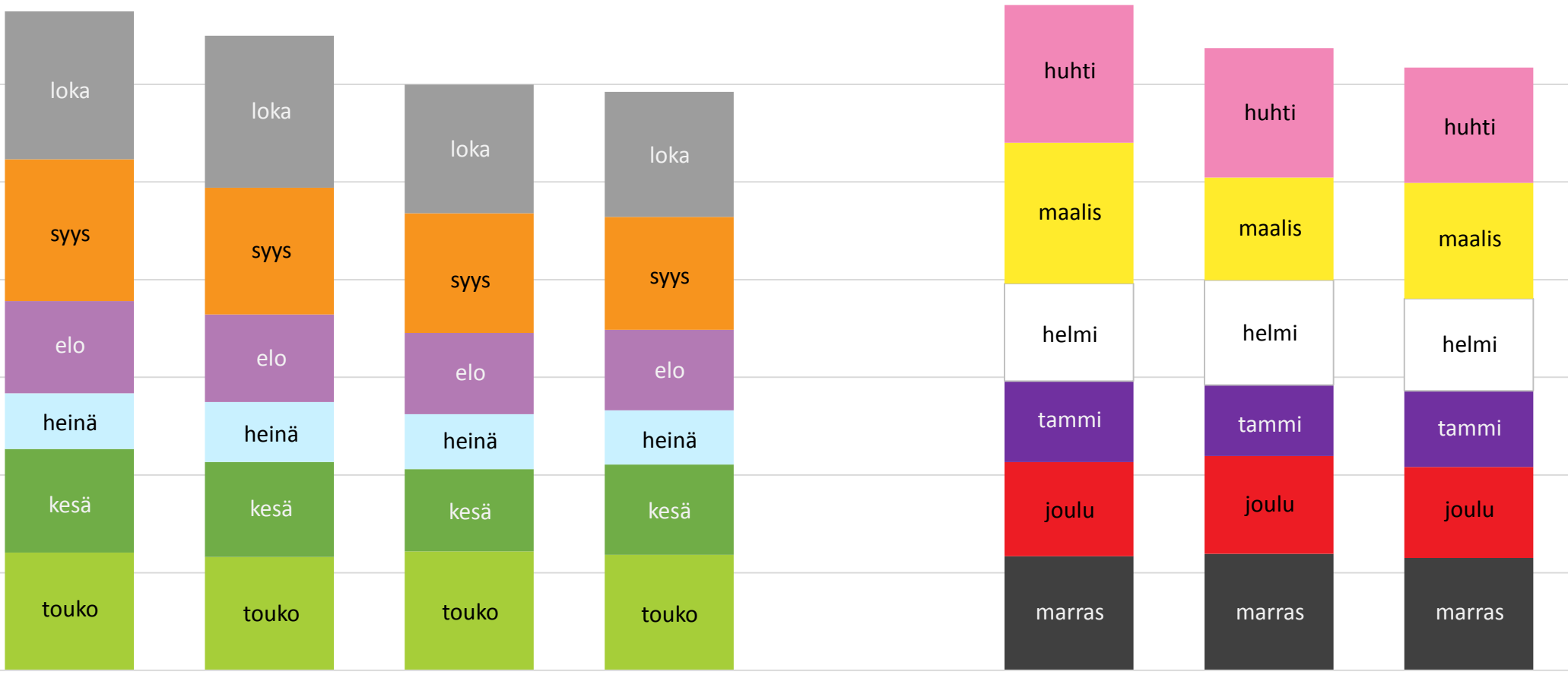
40 000

30 000

20 000

10 000

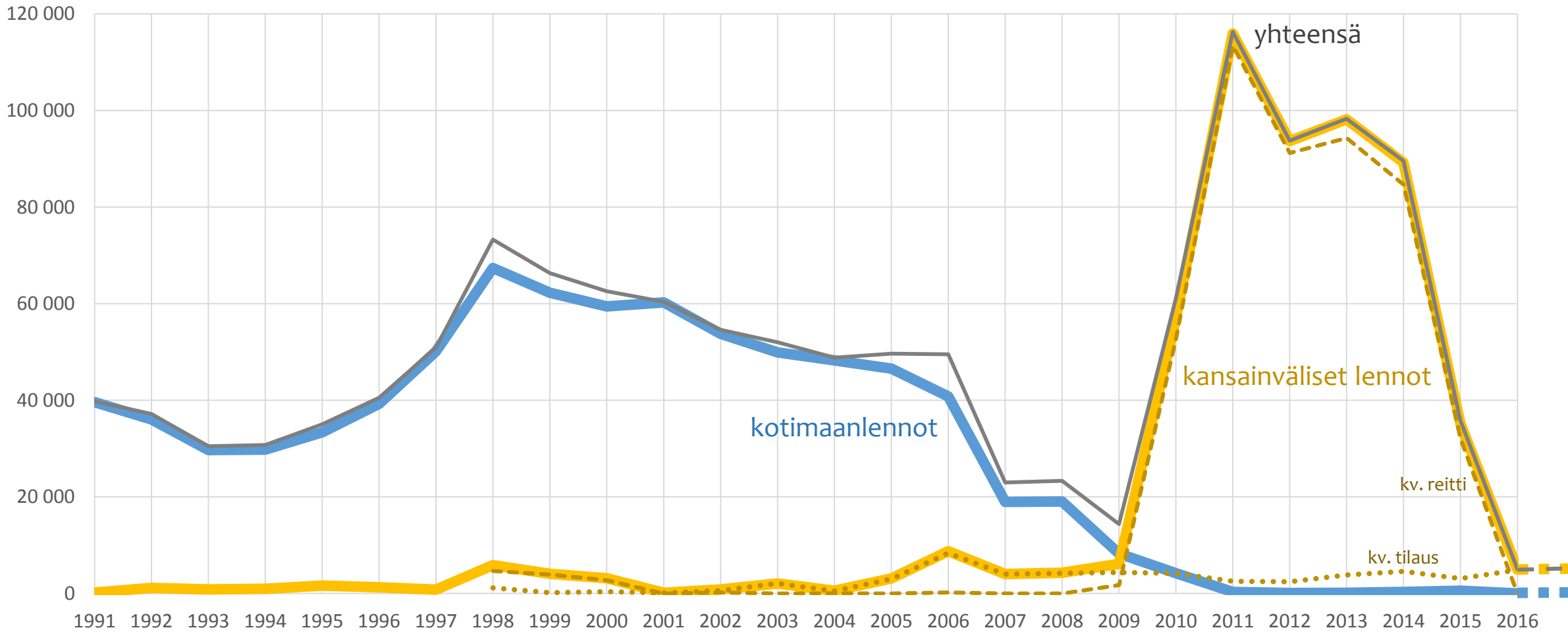
0



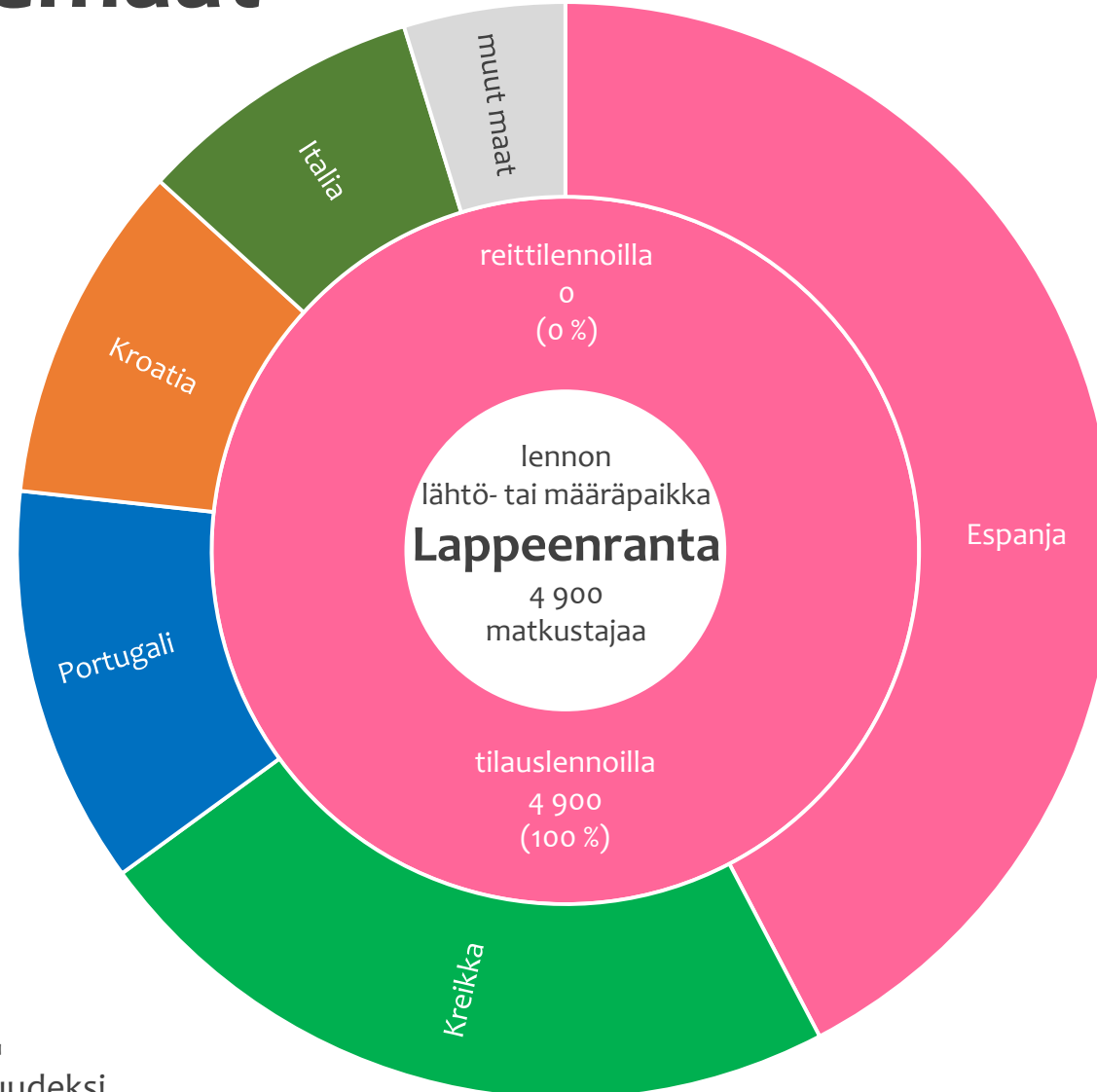
vs.

# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa



# Lappeenrannan lentomatrustajien lähtö- ja kohdemaat 2016



matkustajamäärän mukaan;  
sisältää lähteneet ja  
saapuneet matkustajat

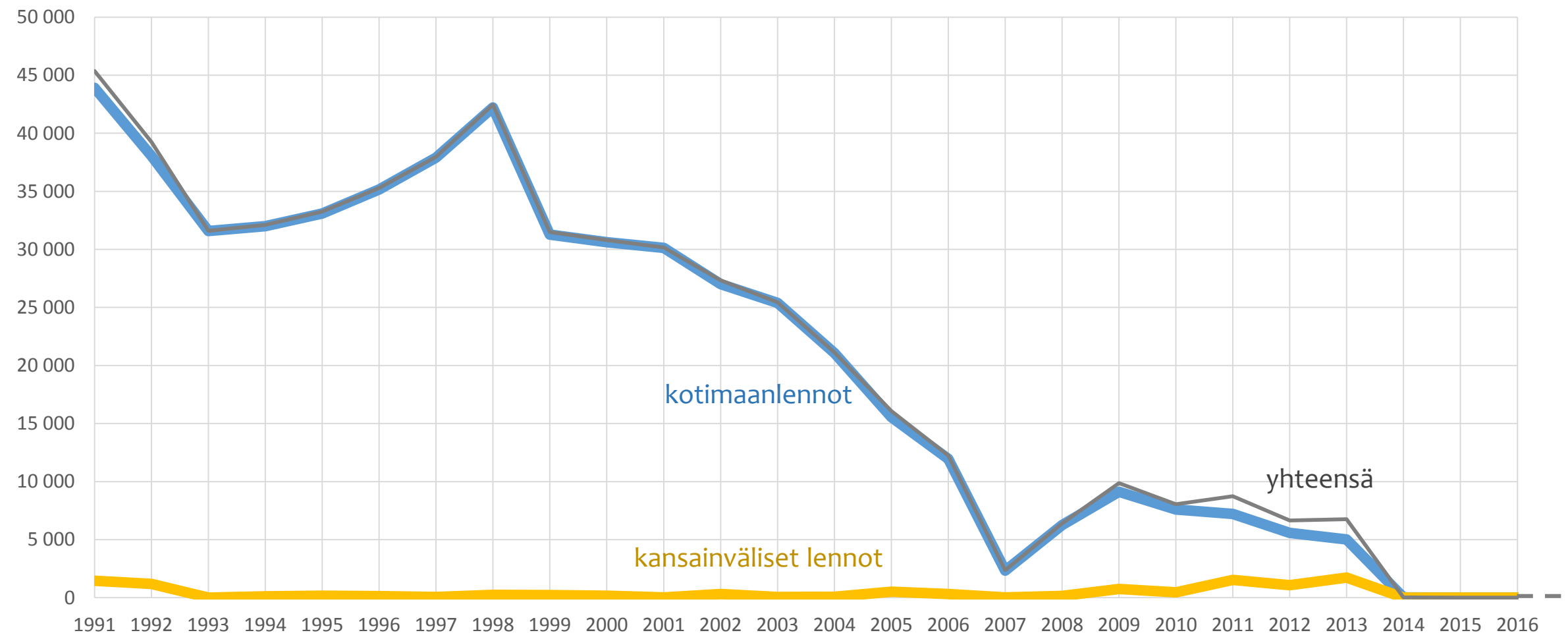
**suorat lennot** sisältävät sekä  
suorat lentoyhteydet että  
jatko-yhteydet eri matkalipulla; jos  
matkaketju on tehty useammalla  
lipulla, tieto alkuperäisestä lähtö-  
tai määräpaikasta puuttuu

**vaihtoyhteydet** sisältävät  
vaihdolliset matkat, jotka  
on tehty samalla lipulla

**tilauslennot** lennon lähtö- tai  
määräpaikan mukaan

# Vuodet 1991–2016 (2017e)

matkustajaa





# 8. Lentoliikenne osana matkaketjuja ja liikennemuotojen kilpailua

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Matkaketjut ja liikennemuotojen kilpailutilanne

Lentoliikenne kilpailee muiden liikennemuotojen kanssa ja lentoasemat kilpailevat toistensa kanssa sekä Suomessa että kansainvälisesti. Kokonaissujuvuus, matkaketjun toimivuus ja hinta ratkaisevat. Toisaalta yksilömatkailijoille ei juuri ole tarjolla valmiiksi järjestettyjä ja yhtenä kokonaisuutena hankittavia matkaketjuja, joihin liittyisi lentoyhteys.

Suomessa lentoliikenteen kilpailukyky muodostuu erityisesti etäisyydestä Helsinkiin ja matkustajapotentiaalista yhdistettynä lentojen tarjontaan ja hintaan. Matkustajapotentiaali syntyy väestömäärästä, elinkeinorakenteesta ja alueen kiinnostavuudesta matkailukohteena. Etäisyys Helsinkiin vaikuttaa erityisesti kotimaanmatkoilla. Lentoliikenne on nopeana liikennemuotona kilpailukykyisin pitkillä matkoilla. Lentoliikenne on nopeudesta huolimatta usein kallein tapa liikkua, mutta palvelee silloinkin liikematkustuksen tarpeita. Jos matkan hinnan painoarvo on suuri, kuten usein on vapaa-ajanmatkoilla, muita liikennemuotoja käytetään lentoliikenteen nopeudesta huolimatta.

Finnairin matkalippujen hinnoitteluun vaikuttaa paitsi tuottojen maksimointi sinänsä, myös verkostoperiaate, jolloin hinnoittelun avulla pyritään varaamaan ja varmistamaan matkustuskapasiteettia myös kansainvälisen liikenteen vaihtomatkestajille ja meno-paluulipun ostajille. Lentoliikenteen sisällä on kilpailua ja samalla hintakilpailua kotimaassa erityisesti Oulu–Helsinki-reitillä ja osin myös Rovaniemi–Helsinki-reitillä. Näillä operoi Finnairin/Norran ohella myös Norwegian. Muilla reiteillä hintoihin vaikuttavat lähinnä ajoittaiset kampanjat ja pyrkimykset yksittäisten lippujen hintoja laskemalla nostaa täyttöastetta ja kokonaistuottoja.





# Liikennemuotojen tarjonta ja kilpailutilanne Helsingin-yhteyksissä

**Oulu:** Lentoliikenteen yhteyksiä on paljon erityisesti arkisin, ja hinnat keskimäärin Suomen kotimaanliikenteen edullisimmat. Halvimmillaan lentomatkan sisältävä matkaketju voi olla junamatkaa edullisempi. Osa junamatkoista nopeutuu Pohjanmaan-radan peruskorjauksen valmistumisen jälkeen.

**Kokkola:** Lentomatkaketju on nopein, mutta juna kilpailee yhteyksien määrällä ja nopeimpien yhteyksien osalta myös matka-ajalla. Autoliikenne on selvästi junaa hitampi.

**Kajaani:** Lento-, juna- ja bussiyhteyksiä on suurin piirtein yhtä paljon. Hinnat ovat Oulua kalliimmat. Vertailuajankohtana Kajaanin lennot ovat keskimäärin hieman Kuopiota halvempia.

**Kuopio:** Eniten lentoyhteyksiä Itä-Suomesta. Juna pärjää matka-ajassa vain vaivoin henkilöautolle. Bussiliikenteessä on paljon yhteyksiä ja kilpaillut hinnat.

**Joensuu:** Junayhteydet ovat Kuopion-tasoa nopeudessa ja hinnoissa. Lennot vertailupaikkakuntien osalta keskimäärin kalleimmat, vaikka halvimmissa hinnoissa ei eroa. Bussiyhteyksissä kilpaillut hinnat.



# Kulikutapavertailu

## Oulun keskusta – Helsingin keskusta

Pääasiallinen kulutapa	Kokonais- matka-aika*	Lähtöä/vrk ma–pe		Lähtöä/vrk la–su		Hinta/suunta (halvin lippu) €
		Oulusta	Helsingistä	Oulusta	Helsingistä	
lentokone	3:20 .. 4:20	14..15	14	8..10	7..12	112,78** [40,70 .. 232,84]
juna: päiväjuna yöjuna	5:48 .. 7:28 8:32 .. 10:57	6..7 +2..3	6..7 +2..3	5..6 +3	5 +2..3	40,95 [29,80 .. 65,00]
linja-auto	8:20 .. 11:30	9	10	9	8..10	23,03 [15,00 .. 40,50]
henkilöauto	7:00 ..	∞	∞	∞	∞	248,87***

Tiedot koottu verkkokaupoista 26.10.2017 ajalta 6.–12.11.2017; ei sisällä junayhteyksiä Savon-radnan kautta; \*joukkoliikennevälineillä kokonaismatka-aika keskustasta keskustaan, matkan alkuun ja loppuun sisältyy 10 min siirtymä jalan, henkilöautolla vain Helsingin-päässä; henkilöauton matka-aika ilman taukoja; \*\*menolippujen (Norwegian) tai saman/seuraavan päivän meno-paluulipun menomatkojen (Finnair) keskiarvo ja vaihteluväli, hinta sisältää matkat keskusta–lentoasema–keskusta; \*\*\*henkilöauton kustannuksena käytetty kilometrikorvausta

**Lähteet:** Finnair, Norwegian, VR, Matkahuolto, Onnibus.com, HSL, Oulun joukkoliikenne, Google Maps, Verohallinto



# Kulku tapavertailu

## Kokkolan keskusta – Helsingin keskusta

Pääasiallinen kulkutapa	Kokonais- matka-aika*	Lähtöä/vrk ma-pe		Lähtöä/vrk la-su		Hinta/suunta (halvin lippu) €
		Kokkolasta	Helsingistä	Kokkolasta	Helsingistä	
lentokone: suorat lennot välilaskulliset lennot	3:19 .. 3:35 4:10 .. 5:05	2 +2	4	1..2 +1	1..2 +1	157,83** [80,54 .. 228,25]
juna: päiväjuna yöjuna	3:59 .. 5:08 5:38 .. 8:16	7 +2..3	7 +2..3	5..6 +2..3	5..6 +2..3	35,70 [24,70 .. 59,00]
linja-auto	7:50 .. 10:30	5..6	4..5	4..5	3..4	21,14 [11,00 .. 33,50]
henkilöauto	5:44 ..	∞	∞	∞	∞	204,59***

Tiedot koottu verkkokaupoista 25.10.2017 ajalta 6.–12.11.2017; ei sisällä linja-autoyhteyksiä, joissa pitkä vaihto tai pitkä kiertotie; \*joukko liikennevälineillä kokonaismatka-aika keskustasta keskustaan, matkan alkuun ja loppuun sisältyy 10 min siirtymä jalan, henkilöautolla vain Helsingin-päässä; henkilöauton matka-aika ilman taukoja; \*\*menolippujen keskiarvo, vaihteluvälinä lähtöjen halvin menolippu tai meno-paluulipun menomatka, hinta sisältää matkat keskusta–lentoasema–keskusta; \*\*\*henkilöauton kustannuksena käytetty kilometrikorvausta

**Lähteet:** Finnair, VR, Matkahuolto, Onnibus.com, HSL, Connection Kokkola-Jakobstad, Google Maps, Verohallinto



# Kulikutapavertailu

## Kajaanin keskusta – Helsingin keskusta

Pääasiallinen kulutapa	Kokonais- matka-aika*	Lähtöä/vrk ma–pe		Lähtöä/vrk la–su		Hinta/suunta (halvin lippu) €
		Kajaanista	Helsingistä	Kajaanista	Helsingistä	
lentokone	3:15 .. 3:55	4	3..4	2..3	2..3	169,95** [80,73 .. 209,43]
juna: päiväjuna yöjunayhteys	6:21 .. 6:43 11:04 .. 14:50	4 +2	4 +2	3..4 +1..2	3..4 +1..2	48,41 [27,70 .. 89,00]
linja-auto	8:10 .. 9:35	5	5	4..5	4..5	27,16 [17,00 .. 34,50]
henkilöauto	6:10 ..	∞	∞	∞	∞	228,78***

Tiedot koottu verkkokaupoista 27.10.2017 ajalta 6.–12.11.2017; \*joukkoliikennevälineillä kokonaismatka-aika keskustasta keskustaan, yhteys Kajaanin lentoasemalle henkilöautolla jos ei sujuvaa bussiyhteyttä, matkan alkuun ja loppuun sisältyy 10 min siirtymä jalan, henkilöautolla vain Helsingin-päässä; henkilöauton matka-aika ilman taukoja; \*\* menolippujen tai saman/seuraavan päivän meno-paluulipun menomatkojen keskiarvo ja vaihteluväli, hinta sisältää matkat keskusta–lentoasema–keskusta; \*\*\*henkilöauton kustannuksena käytetty kilometrikorvausta

**Lähteet:** Finnair, VR, Matkahuolto, Onnibus.com, HSL, Kajaanin seudun joukkoliikenne, Google Maps, Verohallinto



# Kulikutapavertailu

## Kuopion keskusta – Helsingin keskusta

Pääasiallinen kulutapa	Kokonais- matka-aika*	Lähtöä/vrk ma–pe		Lähtöä/vrk la–su		Hinta/suunta (halvin lippu) €
		Kuopiosta	Helsingistä	Kuopiosta	Helsingistä	
lentokone	2:56 .. 3:26	7	6..7	3..4	2..5	177,71** [77,04 .. 308,72]
juna	4:20 .. 5:21	6	6	5..6	4..7	32,75 [24,90 .. 52,00]
linja-auto	5:35 .. 8:00	19..20	19..20	15..17	15..18	15,47 [4,50 .. 34,50]
henkilöauto	4:29 ..	∞	∞	∞	∞	160,31***

Tiedot koottu verkkokaupoista 25.10.2017 ajalta 6.–12.11.2017; ei sisällä linja-autoyhteyksiä, joissa pitkä vaihto tai pitkä kiertotie; \*joukkoliikennevälineillä kokonaismatka-aika keskustasta keskustaan, yhteys Kuopion lentoasemalle henkilöautolla jos ei sujuvaa bussiyhteyttä, matkan alkuun ja loppuun sisältyy 10 min siirtymä jalan, henkilöautolla vain Helsingin-päässä; henkilöauton matka-aika ilman taukoja; \*\*menolippujen keskiarvo, vaihteluvälinä lähtöjen halvin menolippu tai meno-paluulipun menomatka, hinta sisältää matkat keskusta–lentoasema–keskusta; \*\*\*henkilöauton kustannuksena käytetty kilometrikorvausta

**Lähteet:** Finnair, VR, Matkahuolto, Onnibus.com, Savonlinja, HSL, Kuopion seudun joukkoliikenne, Google Maps, Verohallinto



# Kulikutapavertailu

## Joensuun keskusta – Helsingin keskusta

Pääasiallinen kulkutapa	Kokonais- matka-aika*	Lähtöä/vrk ma-pe		Lähtöä/vrk la-su		Hinta/suunta (halvin lippu) €
		Joensuusta	Helsingistä	Joensuusta	Helsingistä	
lentokone	2:54 .. 3:20	5	5	3	2..4	186,38** [74,54 .. 273,74]
juna: suora yhteys Pieksämäen kautta	4:30 .. 4:57 5:54 .. 6:34	6 +2	6 +1	4..6 +2	4..6 +1..2	32,23 [24,90 .. 51,00]
linja-auto	6:20 .. 8:00	4..5	5..7	4	3..6	12,56 [1,00 .. 20,00]
henkilöauto	5:07 ..	∞	∞	∞	∞	178,76***

Tiedot koottu verkkokaupoista 27.10.2017 ajalta 6.–12.11.2017; ei sisällä linja-autoyhteyksiä, joissa pitkä vaihto tai pitkä kiertotie; \*joukkoliikennevälineillä kokonaismatka-aika keskustasta keskustaan, matkan alkuun ja loppuun sisältyy 10 min siirtymä jalan, henkilöautolla vain Helsingin-päässä; henkilöauton matka-aika ilman taukoja; \*\* menolippujen tai saman/seuraavan päivän meno-paluulipun menomatkojen keskiarvo ja vaihteluväli, hinta sisältää matkat keskusta–lentoasema–keskusta; \*\*\*henkilöauton kustannuksena käytetty kilometrikorvausta

**Lähteet:** Finnair, VR, Matkahuolto, Onnibus.com, Savonlinja, HSL, Joensuun seudun joukkoliikenne, Google Maps, Verohallinto



# Lentoasemien liityntäliikenne

Joukkoliikenne liityntäliikenteenä lentoasemille toimii Suomessa hyvin vain Helsinki-Vantaalla ja muutamalla muulla lentoasemalla.

Haasteena ovat erityisesti sekä lentomatrustajien ja erityisesti liityntäliikennettä käyttävien pieni määrä että lentoliikenteen ja paikallisliikenteen eri tahtiin muuttuvat aikataulut. Lisäksi tarjonnan vähäisyys, vaihtelevuus ja heikko palvelutaso eivät välttämättä houkuttele käyttäjiä.

Lapin ja muun Pohjois-Suomen matkailukeskuksiin on pääosin sujuvat bussiyhteydet suoraan lentoasemilta. Osa yhteyksistä toimii kaikilta lennoilta ja kaikille lennoille ympäri vuoden. Vähintään yhteyksiä on sesonkiaikoina.



# Lentoasemien liityntäliikenne joukkoliikenteellä

**Ivalo:** etukäteen tilattavat yhteydet Inarista (27 €) ja Ivalosta (10 €) ja Inariin ja Ivaloon; bussiyhteys kaikille lennoille ja kaikilta lennoilta Saariselälle ja Kiilopäälle

**Kittilä:** bussiyhteydet Leville ja Ylläkselle kaikilta lennoilta ja kaikille lennoille, lisäksi kaukoliikenteen bussiyhteyksiä; kutsuyhteyksiä myös muihin matkailukohteisiin

**Rovaniemi:** joukkoliikenteen bussiyhteys keskustasta ja keskustaan vain osalla lennoista, lippu 3,60 €, sunnuntaisin 4,10 €; etukäteen tilattava, normaalia joukkoliikennettä kalliimpi 'kimppabussiyhteys' kaikille lennoille ja ilman ennakkotilausta toimiva yhteys kaikilta lennoilta keskustaan, hinta keskustan hotellit 7 €, keskustan kotiosoitteet 10 €, muut koti-osoitteet 12 €; matkailukohteisiin yhteydet ainakin sesonkiaikoina

**Kemi-Tornio:** ei joukkoliikennedyhteyksiä lentoasemalle; 800 metrin päässä terminaalista sijaitsevilta linja-autopysäkeiltä on yhteyksiä Kemin keskustan ja Tornion suuntiin arkisin lähinnä päiväaikaan noin kerran tunnissa ja muutamia yhteyksiä viikonloppuisin

**Kuusamo:** bussiyhteys jokaiselta lennolta Rukalle ja Rukalta jokaiselle lennolle, hinta 10 €; sesonkiaikana myös yhteys Sallaan osalta lennoista ja osalle lennoista

**Oulu:** pääosin sujuva joukkoliikenteen bussiyhteys keskustasta lähes kaikille lennoille ja kaikilta lennoilta keskustaan; Oulun joukkoliikenteen kertalippu 5,80 €; Syötteelle suora bussiyhteys sesonkiaikoina

**Kokkola-Pietarsaari:** järjestetty bussiyhteys Kokkolan ja Pietarsaaren keskustoista kaikille lennoille ja kaikilta lennoilta keskustoihin, hinta 20 €

**Kajaani:** vain osalle arkipäivien lennoista sujuva joukkoliikenteen bussiyhteys keskustasta ja keskustaan, Kajaanin seudun joukkoliikenteen kertalippu 3,60 €; bussiyhteys kaikille lennoille (paitsi 5:30) ja kaikilta lennoilta Kajaaniin (5,50 €), Vuokattiin (12,50 €) ja Sotkamoon (13 €)

**Kuopio:** joukkoliikenteen bussiyhteyksiä keskustan ja lentoaseman välillä arkisin, mutta vain osa kytkeytyy sujuvasti lentoaikatauluihin; Kuopion seudun joukkoliikenteen kertalippu 5,50 €

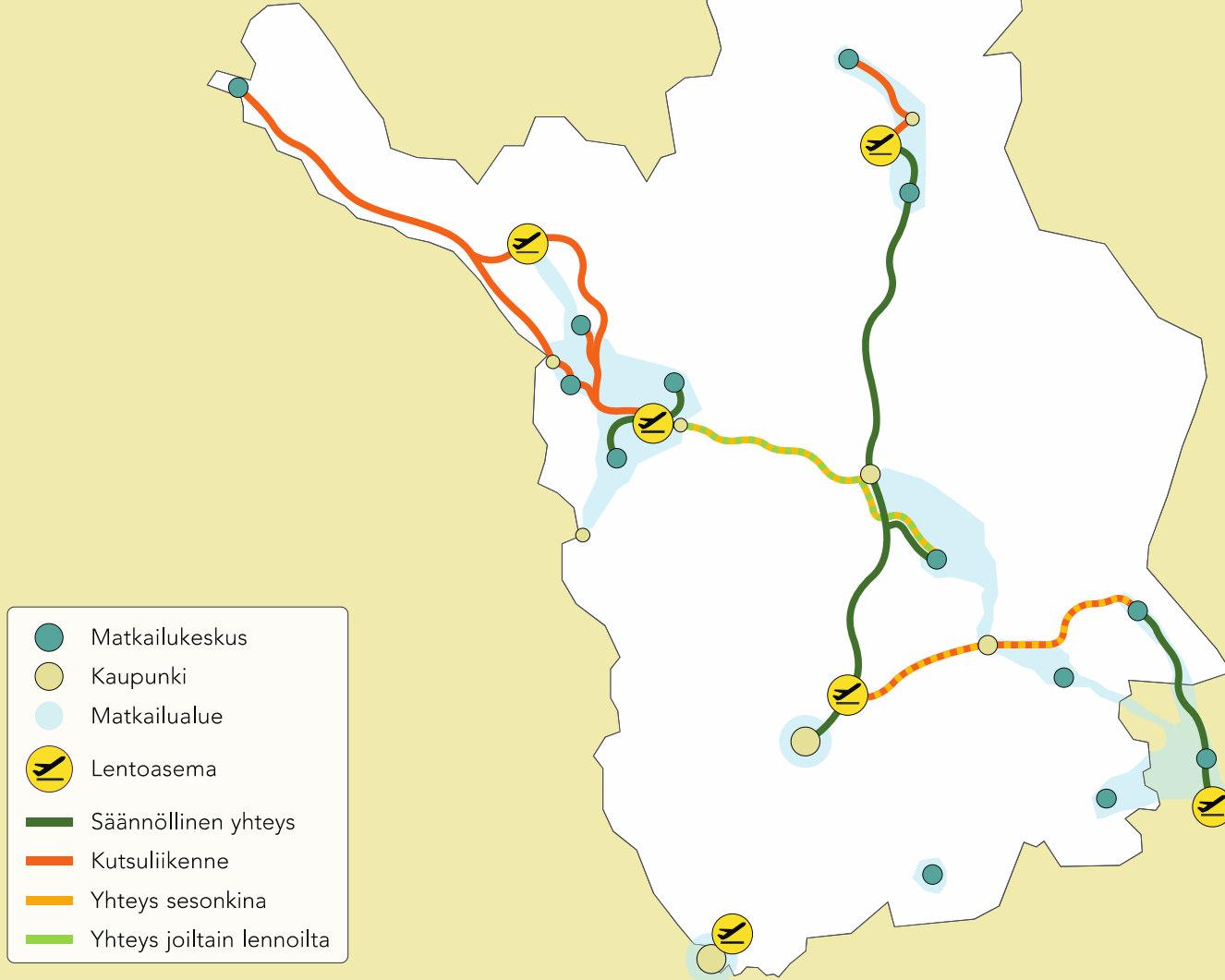
**Joensuu:** lentoliikenteen aikataulujen kanssa synkronoidut Joensuun seudun joukkoliikenteen bussiyhteydet kaikille lennoille ja kaikilta lennoilta; kertalippu 5 €, iltaisin ja viikonloppuisin 3 €

**Lappeenranta:** joukkoliikenteen bussiyhteys lentoasemalta keskustaan; etäisyys keskustasta vain 3 km ja rautatie- ja linja-autoasemalta 2,5 km





## LENTOASEMIEN LITYNTÄLIIKENNE



Liityntäliikenteen yhteyksiä ja muotoja Lapin lentoasemilta 2014. Osa yhteyksistä on säännöllisiä ja kaikilta lennoilta, osa sesonki- ja kutsuyhteyksiä.



# 9. Kehittämisen tarpeet, tavoitteet ja toimenpiteet lentoasemittain

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Koosteet kehittämissuunnitelmista lentoasemittain

Kaikille hankealueen 13 lentoasemalle on tehty omat lentoliikenteen kehittämissuunnitelmat. Suunnitelmat on toimitettu alueiden edustajille. Kehityssuunnitelmissa käsiteltiin seuraavissa slideissa esille nousevia asioita.



# Kehittämisen osa-alueet

## Lentoliikenteen kehittämisen painopisteet

Millaista liikennettä tavoitellaan?

Millaisella yhteistyöllä liikennettä halutaan kehittää?

Löytyykö alueelle yhteistä teemaa, brändiä tai slogania?

Miten matkaketjuja ja liityntäliikennettä on tarpeen kehittää?

## Lentoliikenteen kysyntäpotentiaalın kasvattaminen

Miten alueen työperäisen ja liikematkustuksen tarpeet on otettu huomioon?

Löytyykö alueelta valmiita matkailutuotteita?

Onko matkailutarjonta helposti ostettavissa?

Onko digitalisaation mahdollisuuksia hyödynnetty?

Miten sesonkien vaihtelua pyritään pienentämään?

## Lentoliikenteen edistäminen ja tukeminen

Miten nykyistä tarjontaa voidaan tukea?

Millainen valmius alueella on tukea rahallisesti lentoliikenteen kehittämistä?

## Markkinoinnin yhteistyön ja lentoliikenneosaamisen kehittäminen

Miten alueen yhteistyötä ja osaamista on tarpeen kehittää?

Löytyykö alueen palvelu- ja elämystarjonnasta ja elinkeinoelämästä kattava yhteenveto?



# Keskeisiä esille nousseita asioita kehittämissuunnitelmissa

1. Aluetyöryhmätyöskentelyn jatkaminen ja kehittäminen.
2. Työryhmässä määritellään vastuut, resurssit ja toimenpiteet useamman vuoden aikajänteellä.
3. Hyvällä yhteistyöllä nykyisten operaattoreiden kanssa pyritään turvaamaan olemassa olevan liikenne ja kehittämään lentotuotetta entistä kilpailukykyisemmäksi, sekä etsitään aktiivisesti uusia operaattoreita.
4. Tehdään hyvää yhteistyötä lentoaseman ylläpitäjän kanssa palveluiden kehittämiseksi ja turvaamiseksi
5. Selvitetään valmiudet ja edellytykset tukea lentoliikennettä mahdollisimman monilla tavoilla. Luodaan lentoliikennettä edistävä markkinointirahasto ja toimintamalli, kehitetään matkaketjuja ja liityntäliikennettä, hyödynnetään digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia, nykyaikaistetaan alueen markkinointimateriaali ja pidetään se ajan tasalla.



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2014–2017

# 10. Maakunnittaiset koosteet lentoliikenteen kehittämisestä

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Maakunnittaiset koosteet

Maakunnille on työstetty lentoliikenteen kehittämissuunnitelmat, jotka on toimitettu maakuntien edustajille.

Suunnitelmiin on liitetty mukaan maakunnan alueella olevien lentoasema-alueiden omat profiilit. Maakuntakohtaisissa suunnitelmissa on pyritty osoittamaan maakunnille kuuluvia tehtäviä lentoliikenteen kehittämisessä. Projektiryhmä näkee maakunnat tulevaisuudessakin lentoliikenteen osalta asioiden mahdollistajana ja yhteisenä eteenpäin vievänä voimana.

# Maakunnan rooli ja tehtävät lentoliikenteen kehittämisessä



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2015–2017

- Lentoliikenteen ja saavutettavuuden merkityksen korostaminen ja huomioon ottaminen maakuntaohjelmassa ja muissa strategisissa linjauksissa.
- Lentoliikenteen kehittämisen ja edunvalvonnan yhteistyö sekä koordinointi eri tasoilla ja muodoissa.
- Erilaiset eri toimijoiden edistämistoimenpiteet, jotta maakunnassa on riittävät resurssit ja osaaminen edistää ja kehittää lentoliikennettä.
- Edunvalvonta ja vaikuttaminen valtionhallinnon ja omistajaohjauksen linjauksiin ja päätöksentekoon.
- Maakuntien välinen yhteistyö ja vaikuttaminen lentoliikenteen kehittämiseksi kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.
- Viestiminen lentoliikenteen tarpeista maakunnassa ja maakunnan tarjoamista, lentoliikennettä generoivista mahdollisuuksista.
- Yhteistyön edistäminen lentoaseman ylläpitäjien, lentoyhtiöiden, matkanjärjestäjien ja kansallisten organisaatioiden (esim. Finavia, Visit Finland) kanssa.





# 11. Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämisen riskit ja mahdollisuudet

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Asiakkaat ja matkustuspotentiali

Lentoliikenteen ja lentoliikenteestä aiheutuvat kulut maksaa pääsääntöisesti asiakas. Tämä tuo lentoliikenteen kehittämiseen omat mahdollisuutensa, mutta samalla myös omat haasteensa.

Kaupallisella ja markkinaehtoisella toiminnalla on taloudellisten toimintaedellytysten muuttuessa taipumus reagoida nopeasti. Lentoliikenne etenkin on erittäin herkkä reagoimaan kaikille toimintaympäristössä tapahtuville muutoksille. Lentokoneet on helppo siirtää lentämään niille reiteille joilta saadaan parhaat tuotot.

Matkailu on noussut hankkeen aikana selkeästi esille toimialana, jolla on tällä hetkellä erittäin merkittävä vaikutus lentoliikenteen kasvuun. Suomi on noussut viime vuosina matkailun kärkikohteeksi, ja matkailualan tarjoama potentiaali raporttia laadittaessa näyttää erittäin hyvältä.

Alueilla on myös työn alla paljon suuria hankkeita, joilla on lentoliikennettä lisää generoivia vaikutuksia, esimerkkeinä mainittakoon Fennovoima Oy, Pyhäjoki, Kaidi, Kemi, Kaicel Fibers Paltamo sekä Boreal Bioref Kemijärvi. Taloudellisen tilanteen piristymisen antaa myös mahdollisuuksia lentoliikenteen kehittämiseksi niillä alueilla, joilla matkailu ei vielä näyttele kovin merkittävää roolia.



# Ulkoinen toimintaympäristö

Ulkoisia uhkatekijöitä on myös hyvin paljon, joihin ei voida alueilta vaikuttaa. Yleisen turvallisuuskuvan muuttuminen maailmalla, talouden heikkeneminen, kansainvälisessä poliittisessa tai geopoliittisessa tilanteessa tapahtuvat muutokset.

Esimerkiksi kansallisen lentoyhtiömme strategia perustuu hyvin vahvasti Aasian liikenteeseen ja muutokset poliittisessa tilanteessa voivat vaikuttaa erittäin paljon matkustajavirtoihin. Ilmatilan käyttöluvut tai rajoitteet esimerkiksi Venäjän taholta voivat vaikeuttaa erittäin paljon taloudellisesti kannattavaa operointia.

Nousevatko ympäristövaikutukset tulevaisuudessa uhkaksi lentoliikenteelle? Millaista sääntelyä esimerkiksi ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tullaan jatkossa tekemään?



# Kehitys ja aktiivisuus alueilla

Alueellisina uhkakuvana voidaan nähdä kapasiteetin riittävyys, joka ei koske pelkästään lentopaikkojen riittävyyttä. Myös alueiden tarjoamat palvelut kuten majoitus-, elämys- ja lentoasemapalveluiden kapasiteetti voivat muodostua pullonkauloiksi.

Erittäin haasteelliseksi tilanne voi kehittyä kokonaisuuden kannalta silloin, jos ympärivuotista tarjontaa ei kyetä parantamaan. Talvella ja etenkin joulukuussa ollaan jo nyt monilla matkailupaikkakunnilla aivan äärirajoilla, jotta kyetään tarjoamaan kaikille asiakkaille laadukkaita matkakokemuksia. Sijoittajien näkökannalta uusia investointeja ei kannata tehdä pelkästään talvisesonkia ajatellen, koska muutaman kuukauden ajanjakso ei takaa riittäviä tuottoja sijoitetulle pääomalle. Myös lentoyhtiöt seuraavat reittikannattavuutta vuosikierrolla, ja ilman selkeitä indikaattoreita kesäkysynnän lisääntymisestä alueille ei saada lisätarjontaa. Sesonkien voimakas vaihtelu aiheuttaa myös omat haasteensa ammattitaitoisen henkilökunnan saatavuudessa.

Lentoliikenteen merkitys ymmärretään pääsääntöisesti alueilla erittäin hyvin, mutta usein toimet sen kehittämiseksi jäävät lentoliikenteessä toimivien tahojen varaan. Operaattorit ja lentoasemien ylläpitäjät kehittävät toimintaa aina omista lähtökohdistaan ja etusijalla ovat heidän omat taloudelliset intressinsä. Alueilla täytyy olla myös oma osaamista ja mahdollisuuksia vaikuttaa lentoliikenteen kehittämistä koskeviin asioihin.



# Kilpailukyky, yhteistyö ja mahdollisuuksien hyödyntäminen

Lentoliikenteen kilpailukyky alle 6 tunnin matkoilla on heikentynyt, ja alle 3 tunnin matkoilla linja-autoliikenteen kilpailukyvyn merkittävä parantuminen sekä junayhteyksien kehittyminen ovat vieneet merkittävästi asiakkaita lentoliikenteeltä. Helpoin ja kustannustehokkain – ja pitemmällä aikajänteellä käytännössä ainoa keino kehittää – on käyttää lentoliikennettä.

Lentoliikenteen kehittämistä voidaan tukea myös muillakin keinoilla kuin rahalla, erilaiset myynnin ja markkinoinnin toimenpiteet yhdessä operaattoreiden, matkanjärjestäjien ja kansallisten organisaatioiden kuten Visit Finlandin kanssa ovat usein erittäin merkittäviä toimenpiteitä uusia matkustajia hankittaessa.

Jos alueilla kyetään rakentamaan yhteistyötä sisäisesti ja hyödynnetään kaikkia potentiaalisia mahdollisuuksia ulkopuolisten tahojen kanssa, niin lentoliikennettä voidaan viedä eteenpäin hyvin monilla tahoilla.

Onnistutaanko tuotteiden ja jo olemassa olevien tuotteiden kehittämisessä, ja saadaanko kysyntää ympärivuotiseksi?

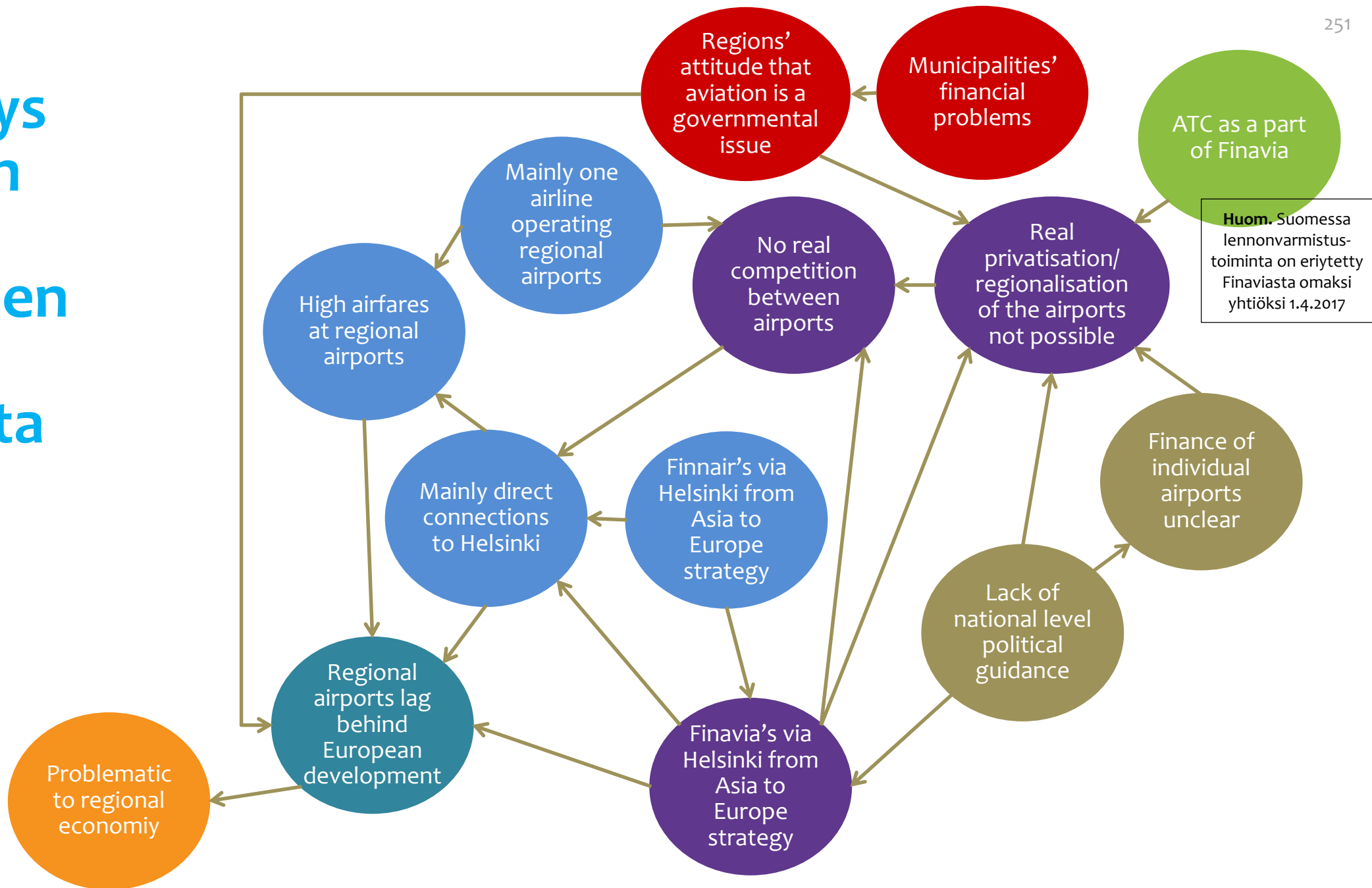
Onko alueellisilla markkinointiyhtiöillä riittäviä resursseja hoitaa asioita tehokkaasti, ja onko niiden toiminta turvattu riittävän pitkäjänteisesti?

Ulkomaisten yksilömatkailijoiden määrä kasvaa voimakkaasti, mutta löytävätkö he alueen palvelut tarjolla olevista jakelukanavista ja nettikaupoista. Kuinka hyvin alueilla käytössä olevat varausjärjestelmät ovat integroitavissa kotimaisiin ja kansainvälisiin varausjärjestelmiin?

Hyödynnetäänkö digitaalisia mahdollisuuksia riittävän tehokkaammin – sekä markkinoinnissa että tuotteiden myynnissä.



# Näkemys Suomen lento- liikenteen pullon- kauloista (2015)





## DOES A TOP DOWN APPROACH TO REGIONAL AIRPORT DEVELOPMENT WORK?

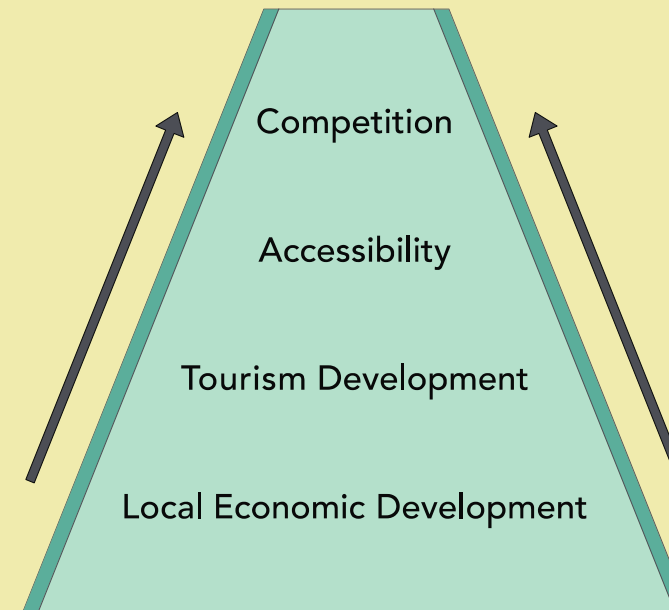
GOVERNMENT LEVEL



REGIONAL LEVEL

In Finland, all key functions associated with the development of regional airports are controlled from the top.

GOVERNMENT LEVEL



REGIONAL LEVEL

Whereas, the importance of regional airports to local and national economies should drive policy at the top on a 'bottom up' basis.



# Tarkastelukehikko pullonkaulojen ja haasteiden määrittämiseksi

	DEMAND	COMPETITION	ROLE OF GOVNT.	ROLE OF REGIONS
<b>KEY QUESTIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DOES DEMAND EXIST?</li> <li>- DEMAND FOR WHAT?</li> <li>- CAN DEMAND BE CREATED?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- WHAT IS REQUIRED FOR 'HEALTHY' COMPETITION AND WHY IS IT NEEDED?</li> <li>- WHAT IS 'HEALTHY' COMPETITION?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- HOW MUCH SHOULD A NATIONAL GOVNT. BE INVOLVED, WHAT TYPE OF REGULATION: LIGHT TOUCH, HEAVY?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SHOULD REGIONS TAKE MORE CONTROL OF REGIONAL ISSUES?</li> <li>- HOW IMPORTANT ARE REGIONAL AIRPORTS?</li> </ul>
<b>FINLAND - BOTTLENECKS</b>	ASSESS CHALLENGES WITH DEMAND PATTERNS – TOO MANY AIRPORTS NOT ENOUGH PEOPLE FOR E.G.?	WHERE AND HOW CAN MORE COMPETITION ACTUALLY HELP THE FINNISH MARKET SITUATION?	WHAT IS THE EXISTING STRATEGY AND HOW HAS THAT WORKED (OR NOT WORKED) FOR THE AVIATION MARKET?	WHAT IS THE EXISTING ROLE OF REGIONAL GOVNTS. IN DEVELOPING THE AIR TRANSPORT INDUSTRY?
<b>CAN BOTTLENECKS BE INFLUENCED</b>	YES - ACHIEVED BY DOING X,Y,Z NO – BECAUSE OF X,Y,Z	YES - ACHIEVED BY DOING X,Y,Z NO – BECAUSE OF X,Y,Z	YES - ACHIEVED BY DOING X,Y,Z NO – BECAUSE OF X,Y,Z	YES - ACHIEVED BY DOING X,Y,Z NO – BECAUSE OF X,Y,Z
<b>BENCH-MARKING</b>	STRONG TOURISM, EXPORT DEMAND, ETC. IN SWEDEN, NZ, BULGARIA PROVIDES STRONG GROWTH OPPORTUNITIES	OPEN MARKET: AIRPORT OWNERSHIP, NEW CARRIERS ENCOURAGED, PSO'S, ETC.	NATIONAL GOVNT. IN BULGARIA AND N.Z. ACTIVELY OPENED THE MARKET	REGIONS IN SWEDEN HIGHLY ACTIVE IN AIRPORT DEVELOPMENT
<b>NEW MODEL</b>	FINLAND NEEDS MORE OF THIS AND MORE OF THAT, LESS OF THIS, LESS OF THAT ... ETC. ETC. ETC.	FINLAND NEEDS MORE OF THIS AND MORE OF THAT, LESS OF THIS, LESS OF THAT ... ETC. ETC. ETC.	FINLAND NEEDS MORE OF THIS AND MORE OF THAT, LESS OF THIS, LESS OF THAT ... ETC. ETC. ETC.	FINLAND NEEDS MORE OF THIS AND MORE OF THAT, LESS OF THIS, LESS OF THAT ... ETC. ETC. ETC.

Lähde: IP-hanke / IC Aviation

Luonnosteltu vuonna 2015 uuden lentoliikenteen alueellisen toimintamallin muodostamisprosessia varten.

Soveltuu edelleen käytettäväksi muistilistana kehittämistyössä. Keskeisiä asioita ovat erityisesti kysyntä ja sen luominen, kilpailutilanne markkinoilla, monipuolinen benchmarking sekä eri osapuolten roolit mahdollistajina.





Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2014–2017

# 12. Keskeiset viestit

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Keskeiset viestit

1. Alueellisen lentoliikenteen kehittämisellä vahvistetaan koko maan talouskasvua ja alueiden kansainvälistä saavutettavuutta. Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että alueellinen lentoliikenne kasvaa ja monipuolistuu.
2. Lentoliikenteen kehittäminen on pitkäjänteistä ja määrätietoista toimintaa, joka vaatii panostuksia ja jonka tulokset alkavat näkyä vasta pitemmällä aikajänteellä.
3. Lentoliikenne kilpailee muiden liikennemuotojen kanssa ja lentoasemat kilpailevat toistensa kanssa sekä Suomessa että kansainvälisesti. Matkan kokonaissujuvuus, toimivuus ja hinta ratkaisevat usein lentoaseman ja liikennemuodon valinnassa. Matkaketjut ja liityntäliikenne ovat osa tätä prosessia.
4. Digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia täytyy hyödyntää entistä tehokkaammin. Saavutettavuuden ohella tuotteiden ja palveluiden saatavuus on saatava kuntoon.
5. Yhteistyötä alueiden sisällä ja alueilta ulospäin täytyy kehittää.
6. Alueellisten markkinointiyhtiöiden resursseista on huolehdittava, jotta ne voivat hoitaa asioita tehokkaasti ja riittävän pitkäjänteisesti.
7. Lentoliikenneosaamista täytyy alueilla parantaa ja lentoliikenteen toimintaympäristössä tapahtuvia muutoksia tulee seurata tarkasti ja niihin on kyettävä reagoimaan nopeasti.
8. Lentotuotteesta on pidettävä huolta; lentoyhteyksien määrää, aikataulujen sopivuutta ja hintaa on syytä tarkkailla, jotta matkustajat eivät siirry käyttämään muita liikennemuotoja.
9. Käynnistetään elinkeinoelämää ja sen kehittymistä tukeva lentoliikennestrategian valmistelu, joka kytketään osaksi kansallista liikennepolitiikkaa. Strategiassa tulee lentoliikennettä tarkastella operaattoreiden, lentoaseman ylläpitäjien ja lentoaseman vaikutusalueiden näkökulmista. Tavoitteena on kehittää nykyistä lentoasemaverkostoa ja turvata siihen kuuluvien lentoasemien toimintaedellytykset pitkäjänteisesti.



Itä- ja Pohjois-Suomen  
lentoliikenteen  
kehittämishanke  
2014–2017

# 12. Lopputulokset

Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto



# Hankkeen tuloksia

1. Tietoisuus lentoliikenteen alueellisesta merkityksestä on merkittävästi kasvanut, alueiden, operaattoreiden, lentoaseman ylläpitäjien ja muiden päättäjien keskuudessa.
2. Uhka sulkea alueellisia lentoasemia on väistynyt toistaiseksi.
3. Lentoliikenne on merkittävässä kasvussa etenkin Pohjois-Suomen lentoasemilla, lisääntyneiden lentoyhteyksien ja kansainvälisen matkailun ansiosta.
4. Matkustajamäärien laskevatrendi on saatu oikaistua useilla lentoasemilla.
5. Hankkeen aktivoimat aluetyöryhmät jatkavat tavoitteellista työskentelyä lentoliikenteen kehittämiseksi alueillaan.
6. Maakuntiin ja alueille on laadittu lentoliikenteen kehittämissuunnitelmat kehittämistyön jatkamista varten.
  - Lentoasema-aluekohtaiset kehittämissuunnitelmat
  - Maakuntakohtaiset kehittämissuunnitelmat
7. Kattava raportti koko hankkeesta
8. Muuta informaatiota
  - Analyysejä ja tilastograafeja
  - Tietoa EU-säädösten muuttumisesta
  - lentoaseman alueellistamisprosessi (case Lappeenranta)
  - Lennonvarmistustoiminnan muutokset mm. etälennonjohto



Kainuun liitto

Pohjois-Savon liitto tukee  
maakunnan  
menestystä



Pohjois-Karjalan  
MAAKUNTALIITTO



Kestävää kasvua ja työtä -ohjelma

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto