

# VESIVEHMAAN LENTOKENTTÄALUEEN KEHITTÄMINEN

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU  
Matkailun koulutusohjelma  
Luonto- ja elämysmatkailu  
Opinnäytetyö  
Kevät 2009  
Satu Hyrkäs

Lahden ammattikorkeakoulu  
Matkailun koulutusohjelma

SATU HYRKÄS:

Vesivehmaan lentokenttäalueen kehittämien

Luonto- ja elämysmatkailu Suuntautumisvaihtoehdon opinnäytetyö, 42 sivua, 9 liitesivua

Kevät 2009

## TIIVISTELMÄ

---

Tämän opinnäytetyön aiheena on Vesivehmaan lentokenttäalueen kehittäminen ja sen toimeksiantajana on Lahden Alueen Kehittämisyhtiö Oy eli LAKES.

Opinnäytetyön tehtävänä on selvittää Vesivehmaan lentokenttäalueen uudistus ja kehitystarpeita sekä sen käyttäjien halukkuutta maksaa vuokra-/käyttömaksuja. Tavoitteena on selvittää minkälaisia uudistuksia lentokentälle tulisi tehdä, jotta se palvelisi sen käyttäjiä paremmin ja houkuttelisi uusiksi käyttäjiksi alueen matkailuyrityksiä. Opinnäytetyössä kuvataan tutkimuksen toteutus ja sen tulokset sekä kerrotaan tarkemmin ilmailusta ja kehitettävän alueen historiasta ja ominaisuuksista.

Kyselyä tehtiin kaksi syksyn 2008 aikana ja ne lähetettiin osallistujille saman vuoden joulukuun alussa. Kyselyt olivat hieman toisistaan poikkeavaa, ja ne lähetettiin eri alojen edustajille. Ensimmäinen kysely suunnattiin Vesivehmaan lentokentällä toimiville yrityksille ja harrastajille. Vastauksia heiltä saatiin 25. Toinen kysely lähetettiin alueella toimiville matkailualan yrityksille, mutta heidän vastaajamäärä jäi vähäiseksi. Vastaajia oli 6. Matkailualan yrityksille lähetetyllä kyselyllä oli tarkoitus kartoittaa niiden mielenkiintoa ja maksuhalukkuutta toimiessa yhteistyössä kentän kanssa.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että lentokentällä jo toimivat tahot toivovat uudistuksia infrastruktuuriin sekä palveluihin ja suurin osa on halukas maksamaan vuokra-/käyttömaksuja. Matkailuyrityksille lähetetyn kyselyn vastaajamäärä oli aivan liian pieni, jotta siitä voisi tehdä minkäänlaista luotettavaa johtopäätöstä, mutta vastauksista saa suuntaa ja arvokkaita mielipiteitä.

Avainsanat: Lentokenttä, Vesivehmaan lentokenttä, lentopaikka, ilmailu, kvantitatiivinen tutkimus

Lahti University of Applied Sciences  
Degree Programme in Tourism and Hospitality

SATU HYRKÄS: The development of the airport area of  
Vesivehmaa

Bachelor's Thesis in Nature- and soft adventure travel, 42 pages, 9 appendixes

Spring 2009

## ABSTRACT

---

The subject of this thesis is development of the airport area of Vesivehmaa and the mandate was given by Lahti regional development company LAKES.

The purpose of this thesis is to determine the need for development and renewal there is at Vesivehmaa airport and whether there is willingness to pay rental/usage fees. The goal is to clarify what kind of renewals the airport needs to serve its operators better and would attract new operators from the local travelcompanies. The execution of the survey and its results will be shown on this thesis and the history and features of the airport area will also be characterised.

There were two surveys that were made in the fall 2008 and they were sent in December the same year. There were two separate surveys made and they were sent to the representatives of different fields of operation. The first survey was aimed for companies and enthusiasts already operating at Vesivehmaa airport. There were 25 answers. The second survey was sent to local companies working in the travel industry, but the answer rate was low, only 6 answers. The survey for travelcompanies was supposed to usage fees while operating at the airport.

From the results there can be seen that those companies and enthusiast already using the airport, there is definite hope for renewals eg. Infrastructure and services and most of them are willing to pay rental/usage fees. The answer rate for the other survey was so low that no reliable conclusion could be made, but the answers are still valuable opinions

Key words: Airport, Vesivehmaa airport, aerodrome, aviation, quantitative research

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Opinnäytetyön tausta	1
1.2	Opinnäytetyön tavoite ja rajaus	2
1.3	Toimeksiantaja	3
1.4	Työryhmä	5
2	ILMAILU	7
2.1	Kaupallinen ilmailu	7
2.1.1	Henkilöliikenne	8
2.1.2	Tavaraliikenne	9
2.2	Yleisilmailu	9
2.3	Ilmaliikenne ja lentopaikat Suomessa	10
3	VESIVEHMAAN LENTOKENTTÄ	12
3.1	Historia	12
3.2	Sijainti	13
3.3	Infrastruktuuri	14
3.4	Nykytilanne	15
3.4.1	Omistus ja hallinto	15
3.4.2	Nykyinen toiminta	15
3.5	Kehitysmahdollisuudet EFLA-selvityksen mukaan	16
4	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	18
4.1	Tutkimusmenetelmä ja toteutus	18
4.2	Kyselylomake	19
4.3	Kyselyssä käytetyt lentoliikenteen termit	20
4.4	Vastaajien suhtautuminen kyselyyn	21
4.5	Reliabiliteetti ja validiteetti	22

5	KESKEISET TULOKSET	23
	5.1 Toimijat ja harrastajat	23
	5.1.1 Taustatiedot	23
	5.1.2 Toiminnan kehittäminen	23
	5.1.3 Maksuhalukkuus	29
	5.2 Matkailualan yritykset	30
	5.2.1 Taustatiedot	30
	5.2.2 Toiminnan kehittäminen	32
	5.2.3 Maksuhalukkuus	33
	5.3 Sähköpostitse ilmaistuja mielipiteitä	34
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	36
	6.1 Yhteenveto	36
	6.2 Kehittämisehdotukset	36
	6.3 Arviointi ja jatkotutkimus	37
	LÄHTEET	40
	LIITTEET	42

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Opinnäytetyön taustaa

Ilmailu on saavuttanut pysyvän aseman niin harrastus- kuin kuljetusmuotonakin. Se on kerännyt oman ihailijakuntansa monimuotoisuutensa, haastavuutensa ja jännittävyytensä ansiosta. Vuosikymmenien ajan ilmailu ja lentokoneet ovat kehittyneet ja antaneet käyttäjilleen nopean ja turvallisen tavan kulkea. Lentoliikenne on hyvin olennainen osa nykypäivän matkailua. Ilman lentokoneiden helppoutta ja nopeutta, matkat kaukomaihin onnistuisi vain harvoilta. Puhumattakaan siitä upeasta vapauden tunteesta, jolla lentämistä usein kuvaillaan.

Kehityksen siivet kantavat aina sotahistoriaan asti. Ennen maailmansotia ja myös ilman niitä, ei lentoliikenne olisi tänä päivänä sellainen kuin se on. Sotien myötä ovat lentokoneet kehittyneet paljon tarjotakseen hyökkäys- ja puolustuseta. Ilma- taistelut ovat olleet olennainen osa maiden välisissä yhteenotoissa ja näin ollen koneiden laatuun ja hyötyyn on jouduttu panostamaan. Tästä panostuksesta me saamme nauttia tänä päivänä, mutta onneksi ilman sodan julmuutta. (Rauhamäki, Mäntynen, Mäkelä, Sinisalo & Kalenoja 2006, 20.)

Nykypäivänä sana ilmailu kattaa lähestulkoon kaiken mikä liittyy ilmakehässä liikkumiseen. Sanaa ilmailu voi siis käyttää puhuttaessa mistä tahansa lentämisen muodosta ja millä tahansa lentävällä kulkuneuvolla. Suurien matkustajia ja rahtia kuljettavien lentoyhtiöiden lisäksi ilma-alaa käyttävät harrastelijat ja pienimuotoisempaa liiketoimintaa harjoittavat yritykset. Lentämiseen ei myöskään aina tarvita perinteistä lentokonetta vaan toiminto onnistuu esimerkiksi kuumailmapallolla, helikopterilla tai vaikkapa ilmalaivalla. Myös sotilasilmailu, laskuvarjohyppy ja lennokkien lennättäminen voidaan laskea ilmailun piiriin.

Vesivehmaan lentokenttäalueen kehittämistä kartoittavan kyselyn antoi Matkailun laitokselle opinnäytetyöaiheeksi Lahden Alueen Kehittämisyhtiö Oy.

Kiinnostukseni lentoliikenteeseen juontaa vuosien takaa ja tästä syystä koin luonnolliseksi valita opinnäytetyön, jossa pääsisin hyödyntämään tätä kiinnostusta.

Kyseistä aihetta tarjottiin minulle mielenkiintoani silmällä pitäen ja juuri tästä syystä myös otin sen vastaan. Valintaani vaikutti myös muisto itsestäni pikkutytonä Vesivehmaan lentokentällä ja veljeni kyydissä Cessna 172 kyydissä kaartelemassa Vesivehmaan yllä.

## 1.2 Opinnäytetyön tavoite ja rajaus

Tämän opinnäytetyön ja selvityksen tavoite on pyrkiä kartoittamaan Vesivehmaan lentokentän kehittymismahdollisuuksia, kuten kentän infrastruktuurin ja tukipalveluiden parantamista. Tarkoitus ei kuitenkaan ole luoda suureellisia ja toteuttamiskelvottomia suunnitelmia, kuten kentän laajentamista lentoasemaksi. Saadakseen realistisen kuvan mahdollisista kehitystavoitteista, tehdään tutkimus kyselymuodossa kentällä toimiville yrityksille ja harrastajille. Kysely lähetetään myös alueella toimiville matkailualan yrityksille, tarkoituksena selvittää mahdollisuutta kentän ja yritysten väliselle yhteistyölle. Kyselyn vastausvaihtoehdoilla halutaan selvittää kentän tämän hetkisten ja mahdollisten uusien käyttäjien toivomuksia kehityksen suhteen ja maksuhalukkuutta uudistusten edessä.

Mahdollinen kehitys ja sen kustannukset halutaan pitää realistisina ja tämä antaa selkeän suunnan itse kyselylle. Tavoitteena on luoda pohjaa ja tukea tuleville uudistuksille kentällä, kentän toimijoiden mielipiteiden perusteella.

Työn rajaus on hyvin ongelmallinen jo pelkästään lentoliikenteeseen liittyvän termistön määrän vuoksi. Avatakseen tietyn käsitteen, joutuu usein avaamaan monia muita käsitteitä jotta sen voisi kunnolla ymmärtää. Tämä luo haasteen rajaukselle, mutta pyrkimyksenä on koota tiivis ja selkeä selvitys.

Käsiteltävinä aiheina on luonnollisesti Vesivehmaan lentokenttä, joka on viralliselta luokitukseltaan lentopaikka. Käytän kuitenkin termiä lentokenttä viitatessani Vesivehmaan lentopaikkaan, sillä se on puhekielessä vakiinnuttanut asemansa. Saadakseen lentoliikenteestä selvemmän kuvan, kerrotaan työssä myös lentoliikenteen ja ilmailun osa-alueista ja muista lentopaikoista Suomessa. Selvitykseen liittyen myös kvantitatiivisen tutkimusmenetelmän käsite selvennetään. Kyselyn

käsitteet ja termistö selvitetään selkeyden vuoksi ja luonnollisesti kyselyn vastauksista saadaan yhteenveto.

### 1.3 Toimeksiantaja

Toimeksiantaja tälle opinnäytetyölle ja kyselylle on Lahden Alueen Kehittämisyhtiö Oy. Toimeksiantoa tarjottiin suoraan Matkailun laitokselle. LAKES eli Lahden Alueen Kehittämisyhtiö Oy on vuonna 1996 perustettu kehittämisorganisaatio. Alkuperäiseltä nimeltään se on Lahden Seudun Yrityskeskus Oy. Nimenmuutos tapahtui vuoden 2005 alussa. Organisaation toiminta-alueeseen kuuluu Lahti, Artjärvi, Asikkala, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Nastola, Orimattila ja Padasjoki. Liikevaihtoa sillä on noin 6 miljoonaa euroa ja henkilöstöä on 34. (LAKES 2009.)

Lakesista omistaa suurimman osan Lahti, omistusprosentin ollessa yli viisikymmentä prosenttia. Kärkölällä oli vielä vuonna 2007 omistusosuus, joka oli kolme prosenttia. 1.1.2008 Kärkölä kuitenkin erosi Lakesista. Taulukossa 1 on esitelty Lakesin omistajat omistusosuuden mukaan.



Taulukko 1. Lakesin omistajat omistusosuuden mukaan (LAKES 2009.)

Kunta	%
Lahti	52 %
Heinola	11 %
Hollola	11 %
Nastola	8 %
Orimattila	8 %
Asikkala	5 %
Padasjoki	2 %
Hämeenkoski	1 %
Artjärvi	1 %

LAKES toimii Suomessa ja ulkomailla alueen markkinoinnin ja elinkeinopolitiikan edunvalvojana. Se pyrkii edistämään kansainvälistymistä ja pääomasijoitustoimintaa. Ydintehtäviin kuuluu myös valittujen klustereiden kehittäminen Lahden tiede- ja yrityspuiston kanssa sekä toimiminen maakunnan elinkeinopolitiikan koordinaattorina.

Lakesin tavoitteena on:

- Toimia maakunnan elinkeinopolitiikan koordinaattorina.
- Valittujen klustereiden kehittäminen yhdessä Lahden tiede- ja yrityspuiston kanssa.
- Alueen markkinointi ja elinkeinopoliittinen edunvalvonta Suomessa ja ulkomailla.
- Kansainvälistymisen edistäminen.
- Pääomasijoitustoiminnan kehittäminen.
- Toimialapohjainen kehittäminen: seudun yritysten kilpailukyvyn parantaminen ja ylläpitäminen työpaikkojen säilyttämiseksi ja uusien luomiseksi.
- Seudullisten elinkeinopoliittisten kehittämis- ja investointihankkeiden käynnistäminen ja koordinointi.

- Yrittäjyyden edistäminen ja aloittavien yrittäjien kokonaisvaltainen palvelu.

Lakesin toiminta perustuu alueellisen elinkeinostrategian toteuttamiseen. Strategian tavoitteita toteutetaan työvoiman saatavuutta, kansainvälistymistä, alueellista innovaatiojärjestelmää ja korkeakoulutoimintaa kehittämällä. (LAKES 2009.)

Lakes panostaa voimakkaasti kansainvälistymisstrategiaan, kohdistuen suurimman huomionsa yhteistyöhön Kiinan, Venäjän ja EU maiden kanssa. Tavoitteena on lisätä elinkeinotoimijoiden kansainvälistä osaamista ja hyödyntää elinkeinopoliittisia yhteistyöverkostoja, jotta kansainvälistä verkostoitumista saataisi parannettua. (LAKES 2009.)

Lakes on verkostoitunut tehokkaasti, jotta suunniteltu elinkeinostrategia olisi paremmin toteutettavissa. Verkostoon kuuluu kuntia, yrityksiä, elinkeinotoimijoita, rahoittajia ja koulutusorganisaatioita. Elinkeinostrategiaa on toteuttamassa muitakin toimijoita, joista vastuullisimpia ovat Lakesin lisäksi Lahden tiede- ja yrityspuisto Oy, Silta Yrittäjyyteen, Lahden Alueen Uusyrityskeskus ry, Lahti Travel Oy ja vasta perusteilla oleva Lahden Seudun Kiinteistöyhtiö Oy. (LAKES 2009.)

Strategia linkittää eri tahot toimimaan yhteisten alueellisten tavoitteiden puolesta. Uudella koordinoitumalla varmistetaan kuntien tehokas omistajaohjaus, alueellinen toiminta ja asetettujen tavoitteiden mukaiset tulokset. Samalla yhtiöt keskittyvät omaan elinkeinopoliittisiin edistämistehtäviinsä ja niiden tarjoamat palvelut erotetaan entistä paremmin toisistaan. (LAKES 2009.)

#### 1.4 Työryhmä

Lakesin ollessa toimeksiantaja, on sillä suurin sanavalta kyselyyn ja näin ollen myös suureen osaan opinnäytetyötä. Selkeästä toimeksiantajasta huolimatta tämän työn tekovaiheissa on mukana useampi tekijä. Tällä pyritään saamaan työstä mahdollisimman asiantunteva ja monipuolinen. Lentoliikenne on alana hyvin moni-

muotoinen, eikä alaa tuntematon henkilö pysty perehtymään yksin niin valtaisaan tiedonmäärään. Useampi henkilö työryhmässä on ehdotonta työn onnistumisen kannalta.

Matkailun laitoksen opettajia projektissa on osallisena kaksi: Katri Jakosuo ja Timo Lemettinen. Katri Jakosuo on hyvin pitkälti linkki kyselyn tekijän ja toimeksiantajan välillä. Kaikki työryhmässä olijat pystyvät ja ovatkin keskenään yhteydessä, mutta koska Jakosuo on toiminut välittäjänä, on näin saatu tieto aina kaikille osapuolille järjestelmällisesti. Timo Lemettisen rooli on ollut neuvoantava.

Työn toteuttajat on jaettu kahteen eli minä, Satu Hyrkäs ja Tiina Tuominen. Koska tekijöitä on kaksi, on työkin jaettu kahdeksi. Oma roolini on keskittyä ainoastaan Vesivehmaan lentokenttään ja sen kehittämiseen sekä tehdä kyselyt Päijät-Hämeen alueen matkailualan yrityksille ja ilmailun toimijoille. Tiina Tuomisen osuus käsittelee enemmänkin Malmin lentokenttää ja sen suhdetta Vesivehmaan kenttään.

## 2 ILMAILU

### 2.1 Kaupallinen ilmailu yleensä

Kaupallinen ilmailu on matkustajien, rahdin ja postin kuljettamista maksua vastaan. Tällaista toimintaa saa harjoittaa ainoastaan Ilmailuhallinnon myöntämän luvan mukaisesti. Kaupallisella ilmakuljetuksella on huomattavasti tiukemmat määräykset kuin yksityisellä lentotoiminnalla. Kovemmissa määräyksillä on haluttu varmistaa matkustajien ja rahdin mahdollisimman turvallinen kuljetus.

(Kaupallinen ilmakuljetus 2006.)

Kaupallinen ja säännöllinen lentoliikenne sai alkunsa vuonna 1914 Floridassa. Reitin pituus ei ollut kuin vajaa 30 kilometriä ja lentokoneeseen mahtui vain yksi matkustaja. Vasta toisen maailmansodan jälkeen siviili-ilmailu alkoi toden teolla. Rahti kulki alusta asti lentokoneilla helposti, mutta matkustajia saatiin kunnolla vasta markkinoinnin voimin. Atlanti ylitettiin ensimmäisen kerran ilman välilaskuja 1927. Lentomatkailu oli aluksi suosittua vain Yhdysvalloissa, mutta muu maailma pääsi pian mukaan kehitykseen. Lentokoneiden kehitys on ollut huimaa viime vuosikymmeninä ja koneiden nopeuden ja koon lisäksi liikenteen tukitoiminnot, tietoliikenne, navigointi ja lennonjohtomenetelmät, ovat kehittyneet valtavasti. Säännöllinen lentoliikenne Suomessa alkoi vuonna 1923. (Liikenne ja väylät I 2005, 539-540.)

Lentoliikenteellä on yksi hyvin suuri etu muihin liikenteenmuotoihin verrattuna, sen nopeus. Tämä nostaa lentokoneella matkustamisen käytännöllisyyttä matkustettaessa ulkomaille. Sama käytännöllisyys koskee rahdin kuljettamista maasta toiseen. Lyhyemmillä matkoilla lentoliikenne menettää kilpailuetuaan lentokenttien huonomman saavutettavuuden ja hintatason takia (Rauhamäki ym. 2006, 32).

### 2.1.1 Henkilöliikenne

Henkilöiden kuljettaminen lentokoneella, toisinsanoen matkustajaliikenne on nopein ja yksi helpoimmista liikenteenmuodoista kuljettaessa pitkiä välimatkoja esim. ulkomaille. Lentokoneella matkustaminen on myös hyvin turvallinen tapa kulkea. Kotimaassa liikuttaessa lentomatkustuksesta on tullut niin ikään käytetty liikkumismuoto. Taulukossa 2 ilmenee kotimaassa tapahtuvan lentoliikenteen vuosittaiset luvut. Kotimaanmatkustus on pysynyt viime vuosina hyvin samoissa luvuissa.

Taulukko 2. Kotimaan lentomatkustajat 2004 – 2008 (Finavia 2008b. Suomen lentoliikennetilasto)

vuosi	Saapuneet	Lähtevät	Vaihto	<b>Yhteensä</b>	Tilausliikenne	Yleisilmailu	<b>Yhteensä</b>
2004	2 836 852	2 480 348	354 615	<b>5 671 815</b>	13 515	7 850	<b>5 693 180</b>
2005	2 790 775	2 427 700	361 816	<b>5 580 291</b>	12 605	12 445	<b>5 605 341</b>
2006	2 900 530	2 506 738	391 377	<b>5 798 645</b>	20 304	20 342	<b>5 839 291</b>
2007	2 845 783	2 445 807	398 425	<b>5 690 015</b>	26 742	19 961	<b>5 736 718</b>
2008	2 689 723	2 317 738	369 414	<b>5 376 875</b>	22 215	20 555	<b>5 419 645</b>

Matkustajaliikenteeseen kuuluu olennaisena osana matkustajan näkökulmasta lähtöselvitys, turvatarkastus, tulli sekä passintarkastus. Ilman edellä mainittuja toimintoja, on matkustaminen toiseen maahan mahdotonta. Näin ollen lentokentällä tulee olla mahdollisuus niihin. Yksinkertaistettuna esimerkiksi rakennukset, tilat, ja henkilökunta ovat ehdoton osa matkustajaliikennettä. Tämä luo tiettyjä suuriakin vaatimuksia lentokentälle, jos sen tarkoituksena on palvella asiakkaita päivittäin ja säännöllisesti. Ollakseen enemmänkin kuin pelkkä kiitorata, on lentokentän tarjottava lentoliikenteelle pakolliset palvelut esimerkiksi lähtöselvitys ja turvatarkastus tai vähintään viihtyvyyden kannalta olennaisia tukipalveluja kuten esimerkiksi saniteettitilat ja kahvio.

Lentokentät ovat poikkeuksellinen ja haastava palveluympäristö. Se poikkeaa kaikista muista palvelutyyleistä ja vaatii erityisiä taitoja ja osaamista. Lentomat-  
kustajat ovat vaativa asiakasryhmä ja he odottavat saavansa tietyn tasoisen palvelun ja takauksen turvallisuudesta. Lentokenttien henkilökunnan tulee ottaa huomioon matkustajien tarpeet ja toiveet siinä missä pelotkin. Lentäminen on yksi tur-

vallisimmista liikenteen muodoista, mutta korkealla maan pinnan yläpuolella tapahtuva matkanteko herättää epävarmuutta monissa matkustajissa ja tähän on suhtauduttava oikein ja kannustavasti. (Fodness & Murray 2005.)

### 2.1.2 Tavaraliikenne

Matkustajat eivät ole ainoa asia joita kuljetetaan lentokoneilla kohteesta toiseen. Tavarain eli rahdin kuljettaminen on myös erittäin olennainen osa ilmailuliikennettä. Lentokoneen täyttäminen rahdilla matkustajien lisäksi auttaa hyödyntämään koko lentokoneen, alaruumaa myöten. Rahdin kuljetus korostuu ulkomaan lennoilla, mutta lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla maantie- ja rautatiekuljetukset ovat erittäin kilpailukykyisiä lentoliikenteen kanssa (Rauhamäki ym. 2006, 32).

Ilman, joissakin tapauksissa jopa elintärkeää, rahtiliikennettä olisi Suomeenkin hyvin vaikea saada talvella tuoreita hedelmiä, varaosia autoihin ja elektroniikkaan tai lääkkeitä sairaille. Lentokone ei tietenkään ole ainoa sopiva kulkuneuvo rahdin kuljettamiseen, mutta se on ehdottomasti nopein. Usean viikon laivakuljetuksen sijaan rahti voi olla lentoliikenteen ansiosta perillä jo muutamissa tunneissa.

## 2.2 Yleisilmailu

Yleisilmailulla tarkoitetaan siviili-ilmailutoimintaa, joka pitää sisällään ne moottorilennon osa-alueet, joita eivät harjoita valtio tai yritykset reittiliikenteessä. Yleisilmailun piiriin kuuluu muun muassa: elinsiirto-lennot, helikopteri- ja taksilennot, yritys-ilmailu sekä ilmailun eri lajien harrastajat. Vesivehmaan lentokentällä harjoitetaan vain yleisilmailua eikä sinne tehdä lentoyhtiöiden reittilentoja. (Hiekkala 1971, 10.)

Ilmailun piiriin kuuluu useita eri harrastuslajeja, esimerkiksi moottorilento, moottoripurjelento, purjelento, experimental-lentotoiminta, ultrakevytlentäminen, riipuliito, varjoliito, kuumailmapallolentäminen, laskuvarjourheilu, nousuvarjot, lennokkitoiminta, simulaattorit ja leijalennätys. Edellä mainituista lajeista osa

poikkeaa perinteisestä lentämisestä paljonkin, mutta ne kuuluvat silti ilmailun piiriin, koska niiden pääasiallinen toiminta tapahtuu ilmassa.

### 2.3 Ilmaliikenne ja lentopaikat Suomessa

Lentokenttä on yleisesti käytetty termi erilaisista alueista, jotka on tarkoitettu lentoliikennettä varten. Alueilla on kuitenkin eroavaisuuksia ja siksi nimikkeitä on oikeastaan kolme: lentopaikka, lentokenttä ja lentoasema. Lentopaikka on usein kooltaan pienempi kuin lentoasema, mutta koko ei ole useinkaan määrittävä tekijä vaan eroja ilmentää lähinnä paikan tai aseman tarjoamat palvelut. (Rauhamäki ym. 2006, 41.)

Lentopaikaksi voi kutsua määrättyä maa- tai vesialuetta rakennuksineen, laitteineen ja varusteineen, jolle ilma-alukset voivat saapua, lähteä ja liikkua. Lentopaikka on huomattavasti puutteellisempi toiminnaltaan kuin lentoasema, sillä lentoasemalla on ilmaliikennepalvelut järjestetty pysyviksi palvelemaan matkustajia, rahtia ja lentokoneita. Lentoasemalla tapahtuvia olennaisia toimintoja ovat muun muassa lähtöselvitys, matkatavaraselvitys, turvatarkastus, tulli sekä passintarkastukset. Seuraavat palvelut kuuluvat myös nykyaikaisen lentoaseman tarjontaan: ostosmahdollisuudet, wc-tilat, ravintolat ja kahvilat (Rauhamäki ym. 2006, 41.)

Lentokenttä on yleistermi, jota käytetään lähes aina puhuttaessa ilmailusta ja lentoliikenteestä. Sillä voidaan myös tarkoittaa koko lentoasemaa tai toisaalta vain kiitoratoja (Rauhamäki ym. 2006, 41.) Lentoasemilla ei ole velvoitetta tarjota suuria määriä palveluita matkustajille, mutta viihtyvyyden takia valtaosa asemista tarjoaa matkustajille mahdollisuuden virkistäytymiseen kahvioissa ja ravintoloissa sekä useita ostospaikkoja. Yhdysvalloissa tehdyn tutkimuksen mukaan matkustajat kuitenkin antavat eniten arvoa seuraaville asioille:

- Odotusalueet
- Jatkolentoyhteydet

- Matkatavaratoimitus
- Tehokkuus ja nopeus lähtöselvityksessä
- Parkkipaikat
- Ostos- ja ruokailumahdollisuudet

Edellä mainitut asiat ovat edellytys nykyaikaiselle lentoasemalle, jotta se palvelisi asiakkaitaan hyvin. Lentoasemian koko vaihtelee suurestikin, mutta peruspalvelut niistä tulisi silti aina löytyä. (Blaise Waguespack & Young 2000.)

Suomessa on 56 valvomatonta lentopaikkaa (Liite 1). Valvomattomalla tarkoitetaan sitä, että lentopaikalla ei ole pysyvää ilmaliikennepalvelua. Näitä kenttiä kutsutaan usein myös nimellä korpikenttä. (Finavia 2007.)

Lentopaikkojen suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja toimintaa valvoo Ilmailuhallinto. Myös rakentamis- ja pitoluvat voi myöntää ainoastaan Ilmailuhallinto. Tarkastajat vertaavat lentopaikkoja AGA-ilmailumääräysten vaatimuksiin (AGA eli Aerodromes, air routes and ground aids = Lentopaikat, lentoreitit ja maalaitteet). Tarkistuksia tehdään käyttöönottovaiheessa sekä käytön aikana. (Lentopaikkojen viranomaispalvelut ja valvonta 2006.)



### 3 VESIVEHMAAN LENTOKENTTÄ

#### 3.1 Historia

1930-luvulla Suomessa oli melko vähän lentokenttiä ja niistäkin, suurin osa oli niin sanottuja vesilentoasemia. Näillä kentillä luonnollisesti pystyi toimimaan ainoastaan vesilentokoneet. Ajan myötä tämä konetyyppi todettiin kuitenkin liian isoksi ja tehottomiksi ilmavoimien käyttöön. Vuonna 1937 Ilmavoimat määrättiin etsimään paikkoja mahdollisille maakentille. (Saarinen 2001, 161.)

Lahden lähiympäristöstä löytyi neljä sopivaa aluetta lentokentälle ja yksi näistä alueista oli Vesivehmaalla. Paikka kentälle löydettiin 1.6.1937. Alueella oli aikaisemmin ollut Ruotsin vallan aikainen ratsuväen harjoituskenttä 1700-luvulla. Karttojen ja paikallisten asukkaiden tietouden turvin Vesivehmaa todettiin hyväksi paikaksi lentotukikohdalle ja pienen viivästyksen jälkeen rakentaminen aloitettiin syksyllä 1939. Ensimmäinen lentokone laskeutui kentälle 28.5.1940 vaikkakin kenttä valmistui virallisesti vasta kesällä 1940. (Saarinen 2001, 161.)

Vesivehman lentokentän historia on suurilta osin sidoksissa Suomen sotiin. Se toimikin aina sotien päättymiseen eli vuoteen 1945 asti lentotukikohtana ja vasta sodan päätyttyä alkoi kentällä olla siviili-ilmailua. Hyvin nopeasti, jo seuraavana vuonna aloitti Lahden purjelentokerho toimintansa kentällä. Vaikkakin sota oli jo päättynyt vuosia aikaisemmin, poistuivat ilmatorjuntajoukot Vesivehman kentältä vasta kesällä 1958. Tämän jälkeen myös muiden paikkakuntien lentokerhoja siirtyi kentälle ja heinäkuussa 1971 Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö sai alkunsa ja samalla kentän vauhdikas kehittäminen. (Saarinen 2001, 161.)

### 3.2 Sijainti

Vesivehmaan lentokenttä on sijainniltaan helposti saavutettavalla paikalla Päijät-Hämeessä Asikkalan kunnassa. Asikkala ei ole kovinkaan suuri asukasluvultaan, vain 8 663 asukasta koko kunnassa. Lahdesta (as. 99 300) kentälle on 22 kilometriä, Heinolasta 28 ja Vääksystä 11 kilometriä. Autolla kentälle pääsee ajamalla Lahdesta Vääksyntietä (E4) noin 16 kilometriä. Lentokenttäviitan kohdalla kääntään oikealle, tätä tietä ajetaan noin 4,5 kilometriä ja kylän läpi.



Kuva 1. Vesivehmaan lentonekenttä ilmasta (Sinkkonen 2004.)

Lentäjän silmin sijainti merkitään seuraavalla tavalla 610839N 0254135E, 10 NM N of Lahti. Ilmailussa käyttökieli on englanti ja näin ollen merkinnätkin on normaalisti englanniksi. Edellä mainitussa sijaintimerkinnässä N on North (pohjoinen) ja E on East (itä). Radiotaajuus on 123,400. (Lentopaikat 2007.) Kuvassa on Vesivehmaan lentokenttä ylhäältä.

### 3.3 Infrastrukturi

Vesivehmaan kenttä on ajan kulumisesta huolimatta pysynyt lähes alkuperäisen oloisena. Se on kolmiomaisen rakenteensa ansiosta poikkeuksellinen kenttä verrattuna Suomen kaikkiin muihin kenttiin. Alueella on myös paljon alkuperäisiä, vuosikymmeniä vanhoja rakennuksia, jotka olivat jo sota-aikoina puolustusvoimien käytössä. Näistä rakennuksista on edelleen havaittavissa historian tuntua. (Saarinen 2001, 272.)

Kentällä on olemassa lentämistä varten tarvittavat puitteet ja se täyttää lentokentille asetetut vaatimukset. Alueella on kaksi kiitorataa. Tällä hetkellä pääkiitotien pituus on 1200 metriä ja leveys 30 metriä. Se on päällystetty, ja siinä on myös kokopituudelta rullaustie. Pääkiitotiellä on suurtehovalaistus, ja itäpäähän on asennettu PAPI-liukumavalot. (Saarinen 2001, 306.) PAPI-liukumavaloja käytetään apuna, kun lähestytään kiitotietä ja pyritään saavuttamaan oikea liukukulma. Liukumavalosta on hyötyä varsinkin näkyvyyden ollessa huono, kuten yöllä ja huonossa säässä. Pääkiitotien lisäksi myös asemataso on varustettu hulevesikaivoin ja viemärijärjestelmällä. (Niemi 2008.)

Kentällä on polttoaineasema, joka on NESTE Oy:n omistama. Polttoaineasema on ympäristövaatimusten mukainen ja se toimii luottokortilla. Asemalta saa tällä hetkellä vain yhtä polttoainetyyppiä, joka on AvGas 100 LL- lentobensiiniä (AvGas: Aviation Gasoline). Se on 100-oktaaninen bensiini, joka sisältää vähän lyijytetraetyyliä (LL: Low Lead). Tämä bensiinityyppi on tarkoitettu ainoastaan lentokoneille, joissa on mäntämoottori. Polttoaineasema ei tarjoa muita polttoainevaihtoehtoja esimerkiksi lentopetrolia ts. kerosiinia tarvitseville helikoptereille. Useampi vaihtoehto polttoaineissa laajentaisi käyttäjäkuntaa ja helpottaisi nykyisten käyttäjien toimintaa. (Niemi 2008.)

Vesivehmaan lentokentällä on lennonjohtotorni, jota käytetään myös toimistona. Kentällä ei kuitenkaan ole lennonjohtopalvelua (Air traffic control service). Tämä palvelu on tarpeellinen, jos kentällä on jatkuvaa ja usein tapahtuvaa liikennettä.

Lennonjohtopalvelun tarkoituksena on estää ilma-alusten yhteentörmäykset sekä ilmaliikenteen jouduttaminen ja järjestyksen ylläpitäminen (Finavia 2006, 4).

### 3.4 Nykytilanne

#### 3.4.1 Omistus ja hallinto

Kentän omistus oli aikaisemmin puolustusministeriöllä, mutta se on siirtynyt Metsähallitukselle. Vuokrasopimus Metsähallituksen kanssa on tehty vuoteen 2033 asti. Päijät-Hämeen lentokenttäasäitiö hallinnoi kenttää vuokrasopimukseen, ilmaihallinnon myöntämän lupaan sekä kentän ympäristölupaan perustuvan hallinta-oikeuden perusteella. Metsähallituksen kautta valtio kuitenkin omistaa lentokenttäalueen ja sen reuna-alueita. Vuokraehtojen mukaan alueesta ei makseta vuokraa, mutta ehtoihin kuuluu, että lentokenttäasäitiö huolehtii alueen hoidosta ja valvonnasta. (EFLA-selvitys 2007, 2-3.)

Alueella on useita rakennuksia, mutta niiden omistajuudet ja hallinnot on ripoteltu useille eri omistajille. Kentän lennonjohtorakennuksen ja automaattisen, tiedottavan sääaseman omistaa Päijät-Hämeen lentokenttäasäitiö. Kaksi vanhaa, vuonna 1940 rakennettua lentokonehallia ja pieni tukikohtarakennus ovat sen sijaan Senaattikiinteistöt Oy:n omistuksessa. Toinen halleista ja tukikohtarakennus on Lahden ilmailukerho Ry:n hallinnassa ja toinen halli, toimistorakennus sekä vanha korsuhalli ovat Lahden Ilmasillan hallinnassa. Kaikki kentän rakennukset on kuvailtu tasoltaan vaatimattomiksi, eikä alueella ole perusviihtyvyyttä lisääviä tekijöitä kuten saniteettitiloja tai jatkuvasti auki olevaa kahviota. (EFLA-selvitys 2007, 2-3.)

#### 3.4.2 Nykyinen toiminta

Tällä hetkellä kentällä toimivat säännöllisesti lentokenttäasäitiön internetsivujen mukaan seuraavat tahot: Heinolan ilmailukerho ry, Hollolan ilmailukerho ry, Kii-

totiekaksviis ry, Kärkölen ilmailukerho, Lahden ilmailukerho ry, Lahden ilmasilta ry, Nastolan ilmailukerho, Padasjoen lentokerho ry, Päijät-Hämeen ilmailuyhdistys ry ja Ultracenter ry. Pienimuotoista toimintaa tapahtuu myös Vesivehmaan museohallissa. Lahden ilmasilta pitää tiloissa Päijät-Hämeen Ilmailumuseota.

Puolustusvoimilla on myös oltava käyttömahdollisuus kentän reuna-alueisiin. Puolustusvoimat käyttää näitä alueita omaan toimintaansa ja harjoituksiinsa. Kaikissa suunnitelmissa ja kehitysehdotuksissa onkin huomioitava puolustusvoimien tarve käyttää kentän alueita. (EFLA-selvitys 2007, 3.)

Yksityishenkilöt ja muutkin kuin edellä mainitut yhdistykset käyttävät kenttää, ja EFLA-selvityksen mukaan harrasteilmailutoiminnassa onkin mukana noin 770 yhdistysten jäsentä ja yksityistä henkilöä (EFLA-selvitys 2007, 4). Voidakseen harrastaa ilmailua missä tahansa muodossa Vesivehmaan kentällä, ei tarvitse siis olla osallisena yhdistyksessä tai kerhossa.

### 3.5 Kehitysmahdollisuudet ja EFLA-selvitys

Vesivehmaan lentokentälle on tehty vuonna 2007 EFLA-selvitys, jolla tehtiin kentän tilanneselvitys ja kartoitettiin konkreettisia kehitysmahdollisuuksia. Lyhenne EFLA on Vesivehmaan lentokentän oma koodi. Jokaisella lentokentällä tai lentopaikalla on omansa ja näin ne ovat helposti tunnistettavissa ammattikielessäkin. Helsinki-Vantaan oma koodi on esimerkiksi EFHK. Kehitettäviä kohteita kentällä on runsaasti, mutta suurin osa niistä on toteuttamiskelpoisia ja realistisia. EFLA-selvityksen (2007, 1) mukaan tärkeimpiä kunnostamiskohteita ovat kentän infrastruktuuri ja tukipalvelut kuten kahvio- ja kokoustilat.

Lentokentän kehitysmahdollisuudet riippuvat suurimmalta osin halutuista tavoitteista ja käytössä olevista varoista. Kuitenkin mitä tahansa ja minkä kokoiselle kentälle tahansa uudistuksia tehtäessä on tärkeä huomioida seuraavat seikat: ympäristö, turvallisuus ja vartiointi sekä kapasiteetti ja tehokkuus. Jokainen näistä vaatii huomiota suunniteltaessa pitkäaikaisia tavoitteita. (Ericsson, Odeberg, Parliden & Rollén 2008.)

Kehitysjattelua ei kannata lähteä suurentelemaan, vaan järkevintä on pitää tavoitteet realistisina. Miljoonien eurojen investoinnit eivät ainakaan tällä hetkellä ole Vesivehmaan lentokentällä mahdollisia, mutta tiettyihin uudistuksiin pitää pyrkiä. Tärkeintä on ottaa kentän käyttäjien tarpeet ja toiveet huomioon ja toteuttaa niitä mahdollisuuksien mukaan.

Uudistuksiin tarvitaan pääomaa, eikä ilman ulkopuolisia rahoittajia kentällä ole mahdollisuuksia toteuttaa niitä. EFLA-selvityksen (2007, 3-4) mukaan vuosittaiset avustukset Lahden kaupungilta, Asikkalan kunnalta ja Padasjoen kunnalta ovat olleet noin 24 800 euroa. Lentokenttäsäätiön kulut taas ovat ylittäneet usein 28 000 euroa. Koska lentokenttäsäätiö on velaton, on avustuksilla selvitty juuri ja juuri. Näin ollen muita avustuksia ja tukia ehdottomasti tarvitaan.

## 4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

### 4.1 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuksen toteutus

Työssä käytetään kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusta. Tämä kyselymalli antaa mahdollisuuden selvittää tarkkoja määriä, kun kyselyn tuloksena halutaan tietää kehitysehdotusten kannattajien määriä. Kvantitatiivinen tutkimus vastaa esimerkiksi kysymyksiin mikä, missä, paljonko, kuinka paljon? Juuri näitä asioita kyselyssä halutaankin selvittää ja tästä syystä kvantitatiivinen menetelmä on paras vaihtoehto. Menetelmänä tässä opinnäytetyössä on käytetty www-kyselyä. Periaatteessa käytössä oli siis lomakekysely, mutta sähköisessä muodossa. Www-kyselyn etuna on sen helppous. Vastaajilla on mahdollisuus vastata kysymyksiin omalla ajalla ja kellonajasta riippumatta. Tapa on vastaajaystävällinen, mutta toisaalta, myös vastaamatta jättäminen on helpompaa. (Heikkilä 2001, 18.)

Kvantitatiivinen tutkimus jää usein pinnalliseksi, koska siinä käsitellään asioita numeroin eivätkä vastaukset saa osakseen syvällistä pohdintaa. Toisaalta valmiit vastausvaihtoehdot vähentävät väärinkäsitysten määrää ja tuloksena saadaan selkeitä ja suoraviivaisia vastauksia. Haastavuus ilmenee kyselyn tekovaiheessa, kun kysymyksistä pyritään karsimaan kaikki johdattelevuus. (Heikkilä 2001, 18.)

Kyselyn kohderyhmän edustajille soitettiin joulukuun alussa ja tiedusteltiin kiinnostusta vastaamiseen. Vasta myönteisen vastauksen jälkeen kyselyt lähetettiin samana päivänä, sähköpostin välityksellä vastaajille. Puhelun yhteydessä kysyttiin sähköpostin käyttömahdollisuutta ja samalla tarjottiin mahdollisuutta vastata samaan, mutta postitse lähetettyyn kyselyyn. Kaikilla vastaajilla oli kuitenkin mahdollisuus vastata kyselyyn internetissä, joten tämä toinen vaihtoehto jäi automaattisesti pois. Kysely suljettiin tammikuun alussa 2009 minkä jälkeen siihen ei pystynyt enää vastaamaan

Kyselyjä oli kaksi ja ne suunnattiin eri kohderyhmille. Ensimmäinen kysely oli lähinnä Vesivehmaan lentokentällä jo toimiville toimijoille ja alan harrastajille. Kysely lähetettiin 62 mahdolliselle vastaajalle. Toinen kysely suunnattiin alueella

toimiville matkailualan yrityksille joita oli 13. Kentän käyttäjät poimittiin suoraan Vesivehmaan lentokentän internet-sivuilta. Sivulla listattujen kerhojen ja yhteisöjen lisäksi kysely lähetettiin satunnaisesti Päijät-Hämeen ilmailuyrityksiin, oletuksena että ne toimivat niille lähimmällä kentällä Vesivehmaalla. Matkailuyritykset poimittiin myös internetin avulla. Kysely lähetettiin Vääksyn ja Vesivehmaan alueen suurimmille yrityksille.

## 4.2 Kyselylomake

Kyselyn tekemisessä on käytettiin Webropolin tarjoamaa W-Pol-palvelua, jonka avulla saa oikeuden käyttää Webropolin hallitsemaa ohjelmistoa ja tiedon tallentamiseen tarkoitettua tallennuskapasiteettia (W-Pol-palvelun yleiset ehdot 2008). Ohjelma toimii kokonaisuudessaan Internetissä, eikä sitä varten ole tarvetta erillisiin asennuksiin.

Lopullinen kyselylomake toimijoille ja harrastajille (Liite 2) sisälsi 15 kysymystä, joista kolme oli avoimia kysymyksiä. Osassa kysymyksistä oli myös mahdollisuus valita vaihtoehto johon voi omin sanoin kirjoittaa vastauksen jos yksikään vaihtoehtoista ei ollut sopiva. Ensimmäisellä kysymyksellä selvitettiin vastaajan taustatiedoista tärkein eli tarkennetusti, mitä alaa vastaaja edustaa. Kysymyksessä 5 selvitettiin vielä, mitä ilmailun lajia vastaaja edustaa. Nämä kysymykset olivat mukana kyselyssä, jotta saataisiin selville tarkemmin, mutta silti anonyymisti, vastaajien taustatietoja.

TEEMA	KYSYMYKSEN NUMERO	KYSYMYKSEN NUMERO
	Toimijat ja harrastajat	Matkailuyritykset
Taustatiedot	1-7	1-6
Toiminnan kehittäminen	8-12	7-9
Maksuhalukkuus	13-15	10-12

Taulukko 1. Kysymysten teemat numeroittain



Kyselylomake, joka suunnattiin lähialueen matkailualan yrityksille (Liite 3), sisälsi 12 kysymystä, joista myös kolme oli avoimia kysymyksiä. Molemmat kyselyt toteutettiin samalla periaatteella ja yhtäläisyyksiä kysymysten välillä oli runsaasti. Taulukossa yksi tuodaan esille kummankin kyselyn teemat ja kyseisen teeman alle kuuluvat kysymykset.

#### 4.3 Kyselyssä käytetyt lentoliikenteen termit

Kyselyssä on käytetty lentoliikenteen normaaleja termejä, joita maallikon voi olla hieman haastavaa ymmärtää. Seuraavassa on avattu tärkeimpiä lyhenteitä ja termejä helpommin ymmärrettävään muotoon.

AFIS – Aerodrome Flight Information service. Tämän palvelun tehtävä on antaa tarpeellista tietoa liikennealueella ja lentotiedotusvyöhykkeellä tapahtuvalle ilmailukenteelle, jotta liikenne olisi turvallista ja suoritukseltaan tehokasta. Palvelu antaa myös hälytyspalvelua.

TWR – Aerodrome Control Tower, lennonjohtotorni

SBAS – Satellite Based Augmentation System, satelliitteihin perustuva lisäjärjestelmä kiitoradan lähestymistä varten.

GBAS – Ground Based Augmentation System, maallaitteisiin perustuva lisäjärjestelmä kiitoradan lähestymistä varten

ACC – Area Control Centre, aluelennonjohtokeskus

100 LL – AVGAS, lentobensiini

JET A1 – Jet Aircraft Kerosene, lentopetroli

MOGAS – Motor Gasoline, moottoribensiini

IFR – Instrumental Flight Rules, mittarilentosäännöt

VFR – Visual Flight Rules, näkölentosäännöt

AGA – Aerodromes, air routes and ground aids, lentopaikat, lentoreitit ja maalaiteet.

PAPI – Precision Approach Lighting System, PAPI-liukukulmavalojärjestelmä

(Finavia 2008a, 1-22)

#### 4.4 Vastaajien suhtautuminen kyselyyn

Vastauksia saatiin toimijoille osoitettuun kyselyyn 25, mutta matkailualan yritysten vastaajamäärä jäi 6:een. Toimijoiden vastaukset olivat vaihtelevia, mutta niistä saa silti hyvän kuvan Vesivehmaan lentokenttää koskevista mielipiteistä ja toivomuksista. Aihe on ollut myös useita lähellä sydäntä, sillä avoimien vastausten määrä oli runsas. Muutamia mielipiteitä lähetettiin sähköpostitsekin, sillä kyselylomakkeen vastaustila ei riittänyt kovinkaan pitkään kerrontaan. Ilmailualan toimijoiden ja harrastajien keskuudessa kentän kehittäminen on selkeästi voimakkaista tunteita herättävä aihe.

Matkailualan yritykset eivät sen sijaan olleet kovinkaan kiinnostuneita kyselystä tai kentän kehittämisestä. Tästä syystä vastaajamäärä jäi vähäiseksi. Osa puhelimitse tavoitetuista vastaajaehdokkaista ei ollut millään muotoa kiinnostunut aiheesta tai vastusti kentän kehitystä jyrkästi. Vastustus kehitykselle oli toisena syynä vastaajien vähäisyyteen. Mukaan mahtui kuitenkin muutama yritys, jolla olisi ollut mielenkiintoa yhteistyölle kentän kanssa, ja näin ollen niiden edustajat myös vastasivat kyselyyn ja kertoivat mielipiteensä.

#### 4.5 Reliabiliteetti ja validiteetti

Kyselyn reliabiliteettiin eli sen luotettavuuteen ei Heikkilän (2001, 30) mukaan saa antaa minkään vaikuttaa. Tästä syystä tekijän on oltava tarkkana koko prosessin ajan, jotta esimerkiksi inhimillisiltä virheiltä vältyttäisiin. Tarkkuuteen vaikuttaa huomattavasti myös vastaajamäärä ja kohteeksi valittu ryhmä. Luotettavuus kärsii, jos suuri osa kyselyn osanottajiksi valituista jättää vastaamatta kyselyyn. Kohderyhmän tulisi myös olla oikea ja edustava ryhmä perusjoukosta, jotta saataisiin mahdollisimman paljon tietoa olennaisilta tahoilta.

Tämän työn reliabiliteetti on kohtalainen. Toimijoille ja harrastajille suunnattu kysely täyttää kriteerit, sillä kohderyhmä oli määritelty selvästi ja vastaajamäärä oli riittävä (n=25). Matkailuyrityksille suunnattun kyselyn vastaajamäärä oli kuitenkin niin alhainen (n =6), että luotettavaa päättelyä ei siitä pystytty tekemään.

Myös validiteetin eli pätevyyden on oltava tutkimuksessa tavoitteena. Jotta tutkimus olisi pätevä, on sen vastattava tutkimusongelman kysymykseen. Olennaisia asioita ovat myös kohderyhmän tarkka määrittely ja korkea vastausprosentti. Esimerkiksi jos vastausprosentti on alhainen, ei kyselyn tulosta pystytä lainkaan yleistämään ja se jää epämääräiseksi. Validiutta kannattaa pohtia mieluummin ennen kuin jälkeen, sillä jälkikäteen ei pysty korjaamaan mahdollisia virheitä. Hyvin etukäteen suunniteltu työ antaa luotettavimman tuloksen. (Heikkilä 2001, 29).

Toimijoille ja harrastajille suunnattu kysely täyttää validiteetin ehdot, koska vastaajamäärä oli riittävä, tutkimusongelma oli selkeä ja siihen saatiin vastauksia. Matkailuyritysten kohdalla kysely ei antanut kuin hieman suuntaa sille, kuinka alueen yritykset asiat kokevat. Vastaajia oli vähän, eikä kohderyhmää ollut riittävän kattavasti määritelty, eikä kyselyjä alun perinkään lähetetty riittävän monelle.

## 5 KESKEISET TULOKSET

### 5.1 Toimijat ja harrastajat

#### 5.1.1 Taustatiedot

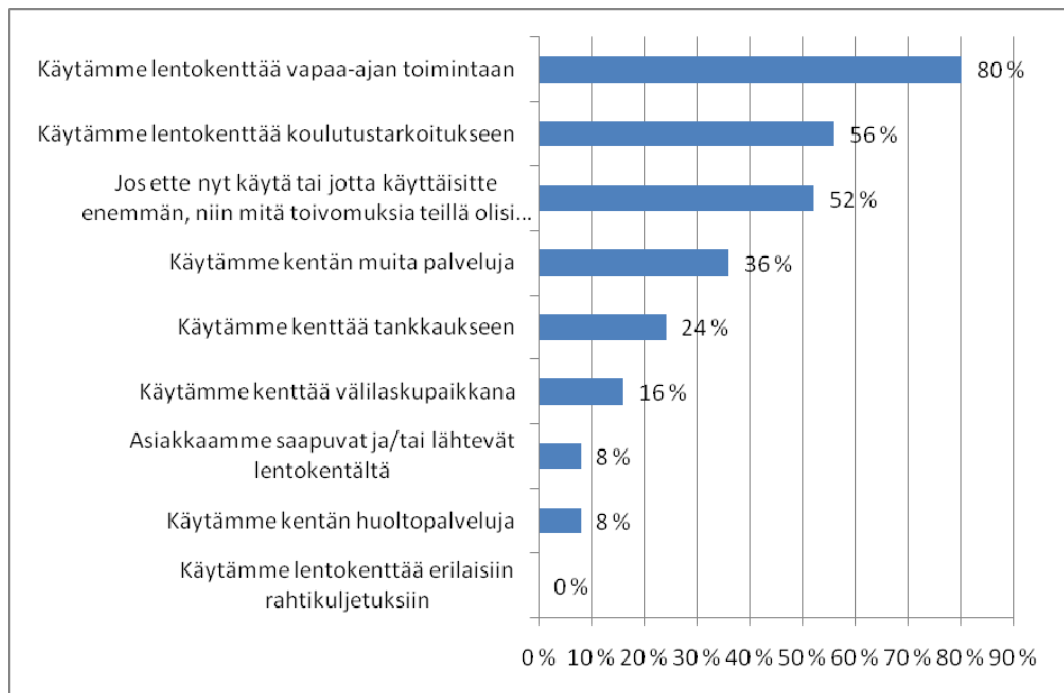
Vesivehmaan lentokentän toimijoille ja harrastajille suunnattu kysely herätti kiinnostusta, ja vastauksia saatiin siinä määrin, että tuloksesta saa luotettavasti selville mielipiteitä ja toiveita kentän kehityksen suhteen.

Vastaajat jakautuivat melko tasaisesti ilmailualan yrityksiin ja harrastajien kesken, tosin yrityksiä oli hieman enemmän. Suurimpia ryhmiä muodostivat lentotoiminnan harjoittajat (40 %) ja lentokouluttajat (28 %). Suuri osa eli 48 prosenttia vastaajista oli valinnut kohdan Muu kohderyhmä, ja suurin osa heistä oli merkkinnyt ryhmäkseen harrasteilmailu tai purjelentoharrastaja. Kysymyksessä 5 tarkennettiin kunkin vastaajan lajisuuntautuminen. Yllättäen myös valtaosa tämän kyselyn vastaajista aikoi laajentaa toimintaansa seuraavan viiden vuoden sisällä. Peräti 57 prosenttia kertoi laajentavansa toimintaa jonkin verran ja 17 prosenttia laajentavan sitä merkittävästi. Supistumista ei ollut suunniteltu juuri kukaan, ja ennallaan toiminnalla kertoi pysyvän 22 prosenttia vastaajista. Tämä on tietysti olennaista, kun mietitään mahdollista maksukykyä ja -halukkuutta, jos kentän käyttöön lisätään vuokra- tai käyttömaksuja. Myös yhteistyö ulkomaisten kumppaneiden kanssa saattaa luoda mielenkiintoa lisätä toimintaa lentokentällä. Yhteistyötä ulkomaille oli 17 prosentilla vastaajista. Loput 83 prosenttia ei toiminut yhteistyössä ulkomaisten yritysten tai toimijoiden kanssa.

#### 5.1.2 Toiminnan kehittäminen

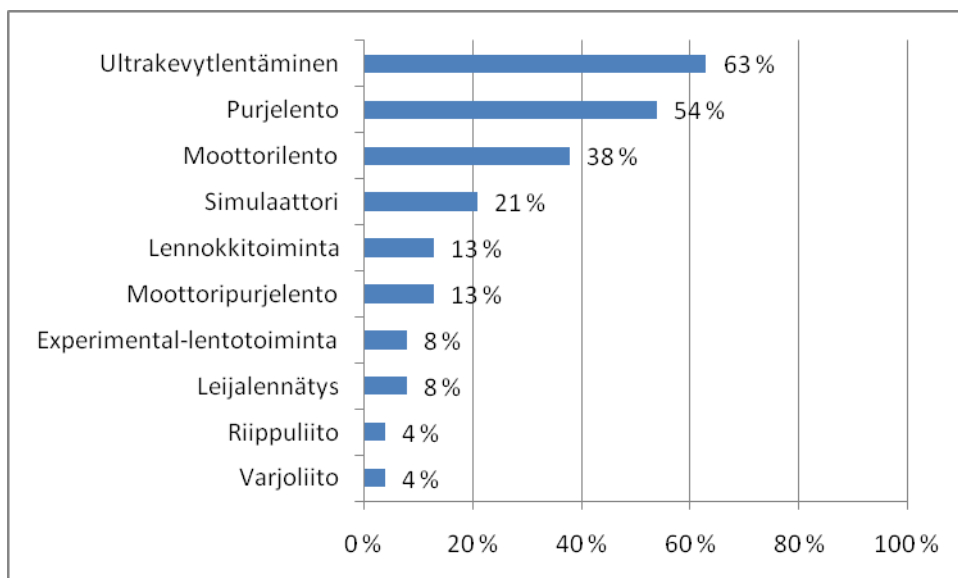
Valtaosa (80 %) jo kentällä toimivista tahoista käyttää aluetta vapaa-ajan toimintaansa, mutta yli puolet vastaajista (56 %) käyttää sitä myös koulutustarkoituksiin. Avoimeen kysymykseen oli mahdollisuus vastata omin sanoin kertomalla, mitä

toiveita olisi kentän kehittämiseksi. Suurin osa näistä vastauksista piti sisällään toivomuksen saniteettitiloista sekä kokous- ja huoltotiloista.



Kuvio 1. Vesivehmaan lentokentän rooli sen käyttäjien toiminnassa (n = 25)

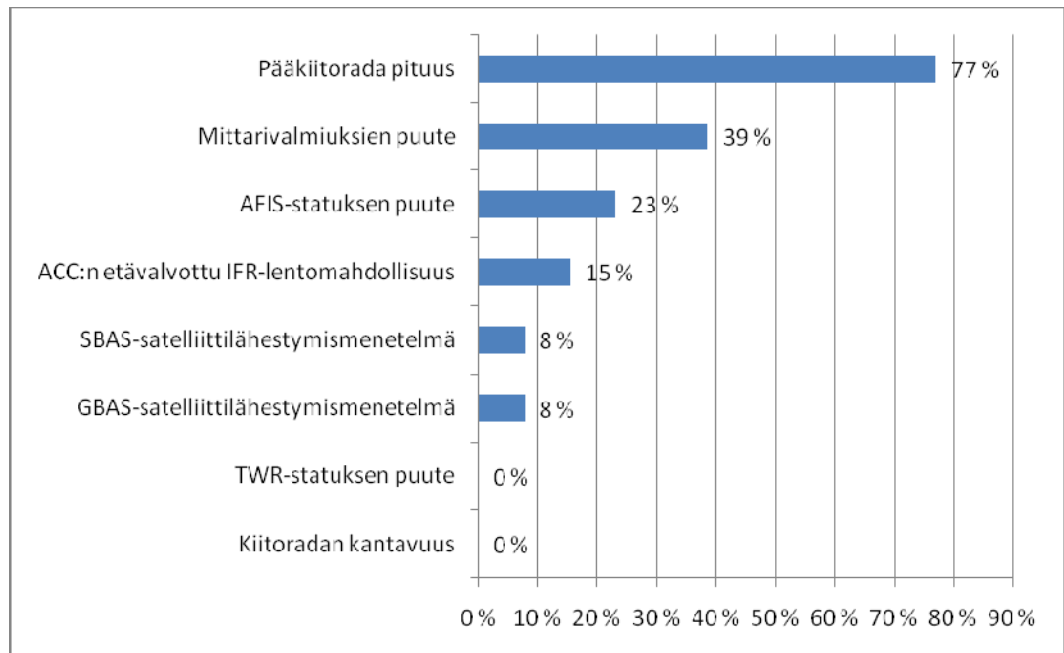
Kentällä toimivien yritysten lisäksi osa vastaajista oli alan harrastajia. Kuviossa 2 tarkastellaan asiaa lajeittain. Toimintaa kentällä on monenlaista, mutta ultrakevytlentämistä (63 %) ja purjelentoa (54 %) harrastettiin eniten. Muutamia kyselyssä ehdotettuja lajeja eivät vastaajat harrastaneet Vesivehmaalla lainkaan. Näitä lajeja olivat kuumailmapallolentäminen, laskuvarjourheilu ja nousuvarjot. Tulevaisuuden kehityksessä nämä harrastajaryhmät kannattaa ottaa myös huomioon ja pohdita, pystytäänkö kentällä tarjoamaan myös heidän tarvitsemiaan puitteita.



Kuvio 2. Harrastuslajien jakautuminen lentokentällä (n = 24)

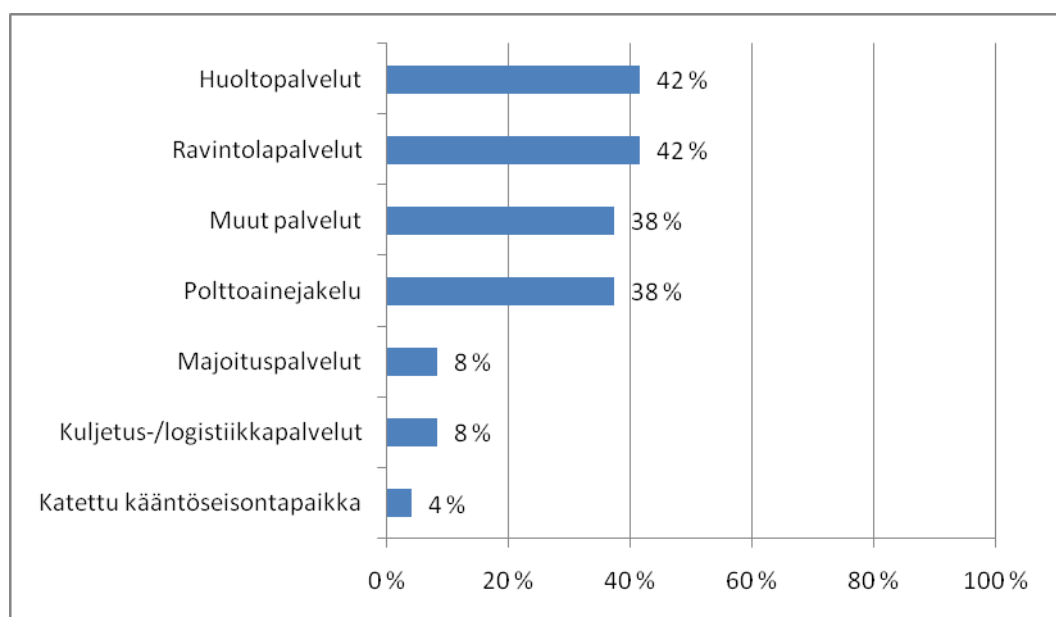
Yksi keskeisin kyselyn tarkoitus oli selvittää, mitkä ovat tärkeimmät kehittämis-kohteet kentällä. Näitä tarkastellaan kuviossa 3. Selkeästi suurin puutos oli liian lyhyt kiitorata. Lähes 77 prosenttia vastaajista koki kiitoradan pituuden puutteelliseksi. Toisena suurena miinuksena (39 %) oli mittarivalmiuksien puuttuminen. Mittarivalmiuksien avulla laskeutuminen kentälle onnistuisi myös huonossa säässä ja näkyvyyden ollessa heikko.

AFIS-statuksen puuttuminen kiinnitti myös huomiota. Tämä palvelu antaisi tärkeää tietoa alueella tapahtuvasta ilmaliikenteestä ja näin parantaisi muun muassa lentoturvallisuutta. ACC:n etävalvottu IFR-lentomahdollisuus oli myös mainittu muutamien kehittämistoivomuksissa. ACC tarkoittaa aluelennonjohtokeskusta ja toivomuksena oli saada IFR eli mittarilentomahdollisuus tämän keskuksen kautta valvottuna. Satelliittilähestymismenetelmät saivat hiukan kannatusta, mutta kiitoradan kantavuutta sekä TWR-statuksen puutetta ei koettu häiritseviksi puutteiksi.



Kuvio 3. Keskeisimmät kehitystarpeet lentokentällä (n = 13)

Lentokentän viihtyisyyttä lisätäkseen vastaajat toivoivat kehitystä useissakin tukipalveluissa. Kuviossa 4 näkee toiveiden jakautumisen. Ravintola- ja huoltopalvelut saivat runsaasti kannatusta, eikä polttoaineen jakelu jäänyt kovinkaan kauas toivomuslistalla. Kohdassa Muut palvelut oli useaan kertaan myös mainittu yleiset saniteettitilat, jotka puuttuvat alueelta kokonaan. Tämä olisi ehdoton minimi kentän tarjoamista palveluista.



Kuvio 4. Keskeisimmät, kehittämistä vaativat tukipalvelut lentokentällä (n = 24)

Kenties tärkein kohta kyselyssä oli arvio kehitysehdotuksista (K10). Tarkoituksena oli saada selville kuinka tärkeiksi vastaajat kokivat minkäkin ehdotuksen. Tämän avulla luonnollisesti saatiin selville, mitä vastaajat toivoivat alueelle ja minkä he kokivat ehdottoman tärkeäksi. Tarkasti luvut tulevat ilmi kuviossa 5.

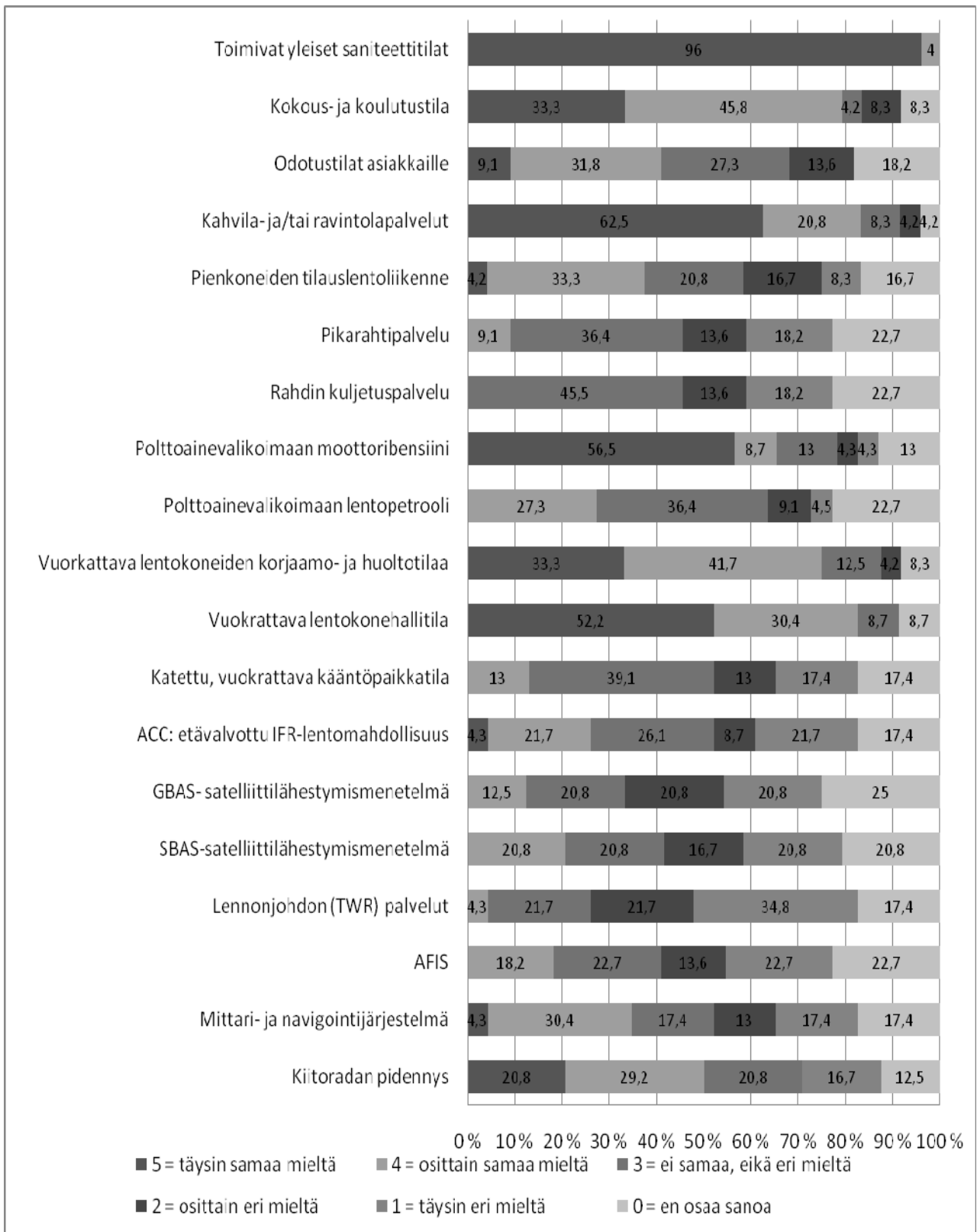
Erittäin suuren äänimäärän (96 %) sai ehdotus yleisistä saniteettitiloista. Tällä hetkellä kentällä ei ole minkäänlaisia saniteettitiloja ja niitä selkeästi toivotaan. Näiden toiveiden mukaan olisi siis näiden tilojen rakennuttaminen ehdottomasti ensimmäinen askel kehitettäessä lentokenttäaluetta.

Tukipalvelut nousivat myös listalla korkealle. Kahvila- ja/tai ravintolapalvelut koki hyvin tärkeiksi 63 prosenttia, ja 21 prosenttia vastasi olevansa osittain samaa mieltä. Kahvila tai ravintola lisäisi viihtyvyyttä ja saisi kenties esimerkiksi perheet tulemaan harrastajan mukana kentälle. Kokous- ja koulutustilojen lisääminen kentän palveluihin keräsi myös huomattavasti kannattajia.

Muut kehitysehdotukset koskivatkin olennaisinta eli kentän ilmailulle tarjoavia palveluja. Oletetusti kiitoradan pidennys sai runsaasti kannatusta, mutta mukaan mahtui myös muutama vastaus, joiden mukaan tämä olisi täysin tarpeetonta. Ehdotus polttoainevalikoiman lisäämisestä otettiin myös hyvin vastaan, tosin moottoribensiinin lisääminen valikoimaan koettiin huomattavasti tärkeämmäksi kuin lentopetrolin. Lentokentälle haluttiin enemmän hallitilaa sekä korjaamo- ja huoltilaa. Näin koneita olisi helpompi säilyttää alueella, jossa toimintakin tapahtuu. Tilat huoltoa varten lisääisivät myös käytännöllisyyttä.

Kaikkien kuviossa 5 olevien kehitysehdotusten toteuttaminen olisi hyvin aikaa vievää ja kustannuksiltaan kallista. Tästä syystä tärkeimmiksi koetuista kohteista tulisi aloittaa ensimmäisestä ja jatkaa kehitystä tärkeysjärjestyksessä. Vastaajat olivat lähes yksimielisiä saniteettitilojen tärkeydestä. Tämä olisi siis ensimmäinen prioriteetti. Kahvila- /ravintolapalveluiden ja moottoribensiinin puute nousivat seuraaviksi listalla. Kaiken kaikkiaan arvioinnit kehityskohteiden tärkeydestä tukivat kyselyssä aikaisemmin kysytyjä kysymyksiä, eikä yllätyksiä tullut.

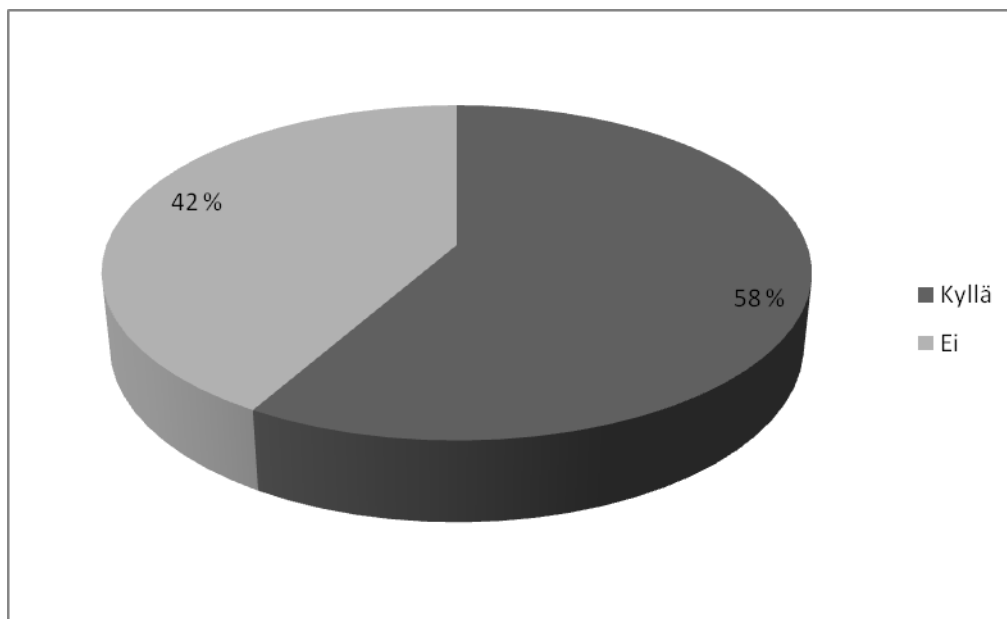




Maksuhalukkuus Kuvio 5. Arviointi kehitysohjetiden tärkeydestä (n = 25)

### 5.1.3 Maksuhalukkuus

Maksuhalukkuuden selvittäminen oli yksi kyselyn tärkeimmistä tavoitteista. Kyselyssä tiedusteltiin halukkuutta vuokran tai käyttömaksun maksamiseen toimissa kentällä. Kuviossa 6 näkee vastausten jakautuman. Positiivista oli, että enemmistö (58 %) suostuisi maksuihin.



Kuvio 6. Halukkuus maksaa vuokra-/käyttömaksua Vesivehmaan lentokentällä toimissa (n = 24)

Jatkona edelliselle kysymykselle kysyttiin vielä, millä edellytyksellä maksuja haluttiin maksaa. Kysymykseen löytyi niin monta vastausta kuin oli vastaajaakin. Pääperiaate vastauksissa oli, että rahoille pitäisi saada vastinetta ja edes perusasiat kentällä kuntoon. Saniteettitilojen puuttuminen nousi yhdeksi suurimmista miinuksista. Seuraavat esimerkit ovat kooste yleisimmin mainituista mielipiteistä:

*”... Majoitus-, kahvila ja hygieniatiloja saatavilla!!”*

*”Ainoastaan siinä tapauksessa voisin harkita, jos kentällä olisi asiallinen lentokonesuoja ja wc tilat.”*

*”Aluetuella ja kunnallisella tuella rahoitettu, kohtuullinen toimintaan sopeutettu maksupohja joka ei aja kerhotoimintaa vararikkoon, ja ei luo haittavaikutusta yksityiselle lentotoiminnalle.”*

*” käytön mukaan.”*

*”... Käytäntö pitäisi olla sellainen, että maksut ja vuokrat jakautuvat oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti kaikkien osapuolten kesken.”*

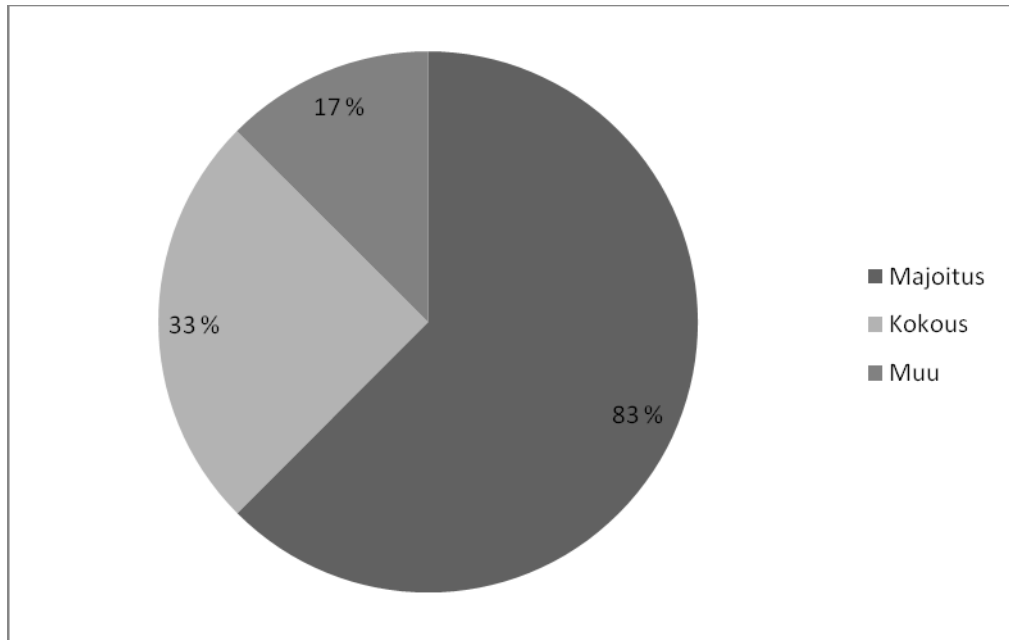
*” Lentokenttäalueella vakituisesti olevilta koneilta kausimaksu kuten tähänkin asti.”*

Periaatteena vastauksissa näkyy halu maksaa maksuja käytön mukaan ja tasapuolisesti. Maksuille halutaan myös vastinetta ja juuri tästä syystä kentän uudistukset ovat edellytys maksujen maksamiselle.

## 5.2 Matkailualan yritykset

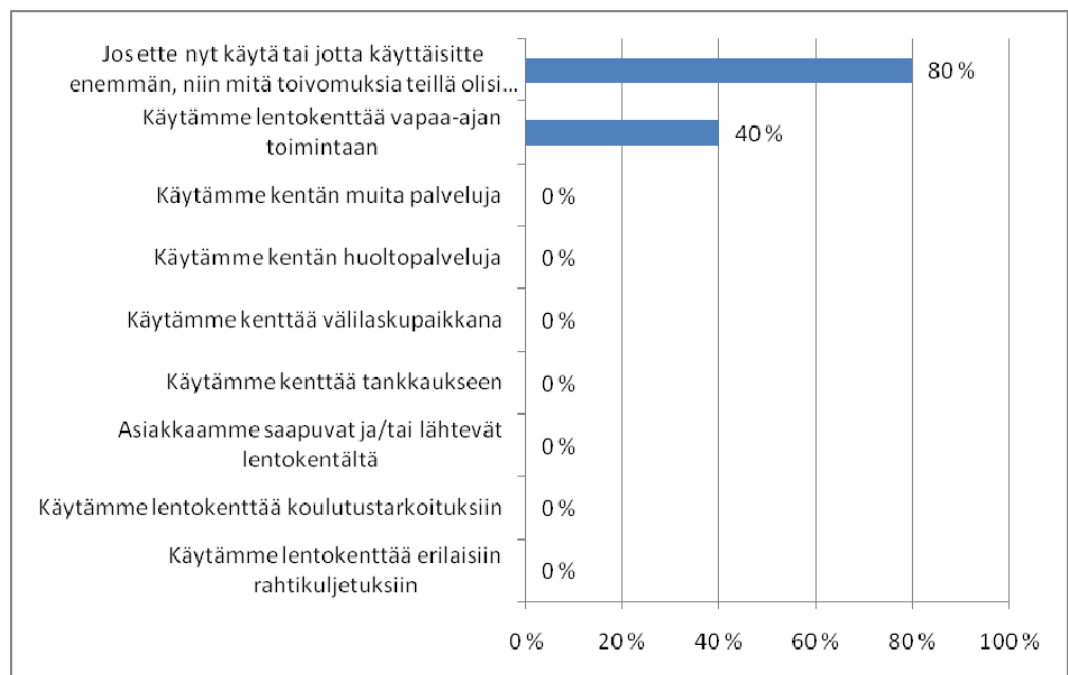
### 5.2.1 Taustatiedot

Alueella toimiville matkailualan yrityksille lähetettiin oma kyselynsä. Kyselyyn vastasi yhteensä vain kuusi vastaajaa, ja tästä syystä tulosta ei voida pitää muuna kuin suuntaa antavana. Yksi syy vähäiseen vastaajamäärään saattaa olla haluttomuus tukea kentän kehittämistä. Osa puhelimitse tavoitetuista vastaajaehdokkaista ilmaisi kentän toiminnan ja varsinkin kehityksen häiritsevän heidän yritystoimintaansa ja tuovan liikaa häiriöitä rauhalliseen maalaisympöristöön. Alueella on vain vähäinen määrä suurempia matkailuyrityksiä, ja tämä luonnollisesti vaikutti myös vastaajamäärän vähäisyyteen.



Kuvio 7. Yritystyyppien jakautuminen vastaajien kesken (n = 6)

Enemmistö (83 %) vastaajista oli majoitusalan edustaja, mutta muiltakin aloilta onneksi saatiin muutama mielipide. Kokouspalveluja tarjoavat yritykset olivat toiseksi suurin ryhmä, ja vastauksen Muu oli valinnut vain yksi vastaaja (17 %). Vastaajista puolella oli toimintaa ulkomaisten (keski-eurooppalaisten ja venäläisten) yhteistyökumppaneiden kanssa (kuvio 7).



Kuvio 8. Vesivehmaan lentokentän rooli yritysten toiminnassa (n = 5)

Vesivehmaan lentokentän rooli tai mahdollinen rooli vastaajayritysten toiminnassa oli hyvin selkeä, kuten kuviossa 8 näkyy. Kenttää käytetään tai halutaan käyttää vapaa-ajan toimintaan (40 %). Loput vastauksista (80 %) olivat ehdotuksia ja toivomuksia:

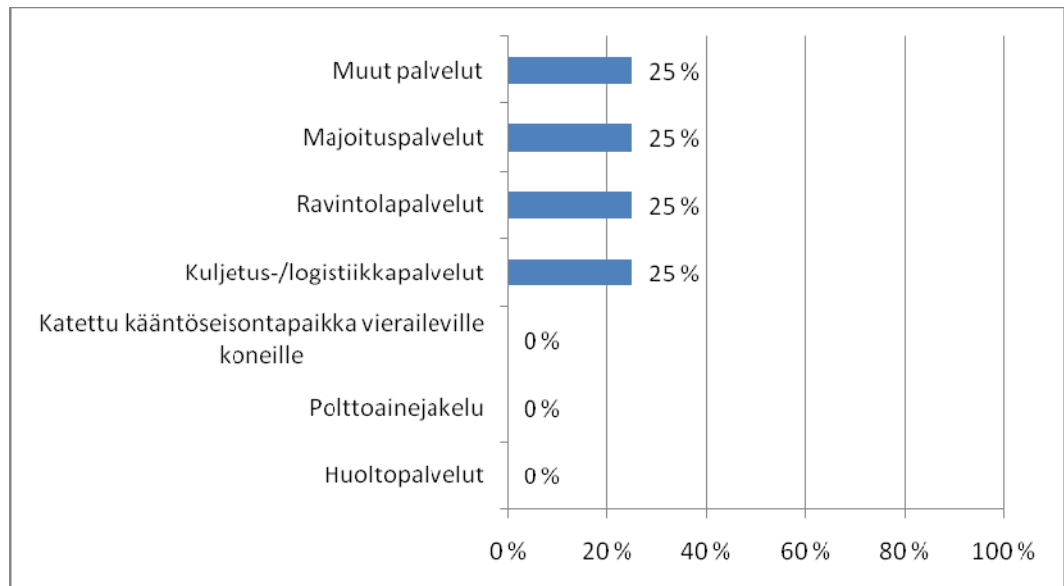
*”Llisää yhteistyötä, mainontaa...”*

*” Matkailijoille esim. suorat lennot Pietarista ym. yksityis- tai charterkoneilla.”*

*” Toivoisin, että asiakkailamme olisi mahdollisuus ostaa lyhyitä lentoaikoja, jotta he voivat tutustua alueeseen ilmasta käsin.”*

### 5.2.2 Toiminnan kehittäminen

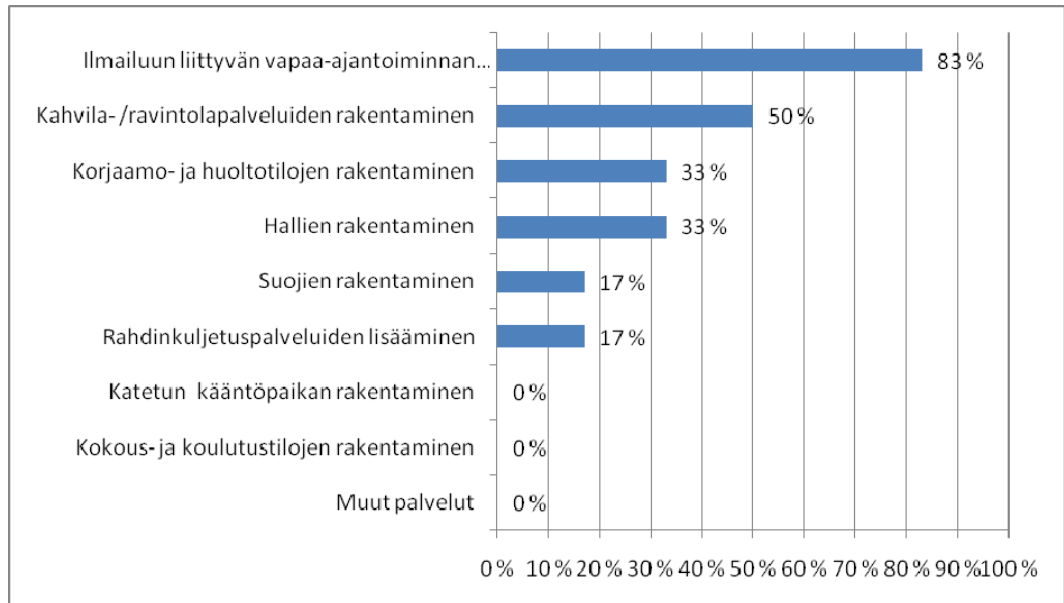
Tukipalveluihin panostaminen on olennainen osa kentän kehittämistä. Vaikkakin pääpaino luonnollisesti on infrastruktuurin ja itse lentämistä helpottavien tekijöiden kehittämisessä, ei tukipalvelujen tärkeyttä sovi aliarvioida.



Kuvio 9. Keskeisimmät lentokentän tukipalveluiden kehityskohteet (n = 4)

Kuviosta 9 näkee, että toivomukset kentän tukipalveluiden kehittämisestä keskittyivät lähinnä palveluihin, joista olisi hyötyä yritysten asiakkaille. Majoitus- ja

ravintolapalvelut saivat kannatusta siinä missä kuljetus-/logistiikkapalvelutkin. Muut palvelut- kohtaan oli vain lisätty kommentti/toivomus: ”infoa kentän käyttäjille, missä majoitusta, ruokaa ym.”.



Kuvio 10. Lentokentän keskeisimmät kehityskohteet (n = 6)

Ilmailuun liittyvän vapaa-ajantoiminnan kehittäminen oli myös tässä kysymyksessä eniten (83 %) kannatusta saanut vaihtoehto. Kuvio 10 näkyy myös, että kahvila-/ravintolapalveluiden kehittämistä pidetään tärkeänä sillä puolet vastaajista valitsi tämän vaihtoehdon tärkeimmäksi. Edellä mainittujen lisäksi mielipiteet jakautuivat melko tasaisesti neljälle vaihtoehdolle: korjaamo- ja huoltotilojen rakentaminen (33%), hallien rakentaminen (33%), suojien rakentaminen (17%) ja rahdinkuljetuspalveluiden lisääminen (17%).

### 5.2.3 Maksuhalukkuus

Valtaosa (83 %) vastaajista ei ollut halukkaita maksamaan mitään toimiessaan kentällä. Vain yksi vastaaja olisi ollut valmis mahdollisiin maksuihin. Tämän kysymyksen lisäksi, kysyttiin myös kuinka vastaajien mielestä rahoitus pitäisi kentällä järjestää. Avoimeen kysymykseen oli vastattu esimerkiksi seuraavasti:

*”En tiedä, mutta meidän kannalta olisi hyvä, että kenttään panostettaisiin ja laajennettaisiin tietoa alueen muille yrittäjille mitä kentällä voisi tehdä ym. Lisää yhteistyötä kentän puolelta!”*

*”Käyttäjät omalta osaltaan käyttömaksuina, lisäksi kansallisesti tuettuna”*

*”Valtio, kunta, yritykset”*

*”Yleiskysymys lentokentän kehittämisestä puuttuu!*

*Ko. kenttä sijaitsee lähellä asutusta ja matkailualueita. Jos esim. kiitorataa pidennetään ja suihkukoneet pääsevät laskeutumaan, niin tehtyjen tutkimuksien mukaan joudumme kasvavan lentomelun piiriin. Pidetään kenttä vain nykytasolla.”*

Vastaajamäärä tämän kyselyn kohdalla oli pieni, mutta siitä huolimatta mielipiteitä oli useita. Osa vastaajista toivoi lisää yhteistyötä ja toiminnan kasvamista valtion ja kuntien tuella, mutta osa ei kannattanut kehityshanketta lainkaan. Vastaukset olivat siis ristiriitaisia ja vaihtelivat runsaasti.

### 5.3 Sähköpostitse ilmaistuja mielipiteitä

Kentän nykyiset käyttäjät ilmaisivat mielipiteitään runsaasti kyselyn avoimissa vastauksissa ja suoraan sähköpostitse. Sähköpostiosoite oli annettu vastaajille saatekirjeen yhteydessä siltä varalta, että ilmenisi kysymyksiä tai ajatuksia. Mielipiteet kentän kehittämisestä olivat moninaisia ja vaihtelevia. Tästä syystä lisään tähän muutaman avoimista vastauksista, jotta vastaajien mielipiteet nousevat paremmin ja oikeutetusti esille.

*”... Vesivehmaan lentokentän kehittäminen ei tule onnistumaan nykyiseltä säätiöpohjalta. Tarvitaan ehdottomasti uusi nuorempi ja dynaamisempi uusi säätiö jos kenttää halutaan kehittää toimivaksi ja monipuoliseksi lentotoiminnan lisäksi...”*

*”...Nykyisen säätiön menetelmillä kannattaa antaa kasvaa sen mäntymetsäksi joka varmasti tuottaa ajan mittaan enemmän tuloja alueelle...”*

*”Kentän käyttäjät maksavat omalta osaltaan ja käyttönsä mukaan kentän käyttömaksuna. MUTTA esim. purjelentäjä on harrastaja eikä häneltä ole kohtuullista periä kohtuuttomia maksuja/kuluja jotka ovat aiheutumassa esim. suurempien koneiden tarpeeseen pidennystä kiitoradasta. Kiitoradan pidennystä vaatii VAIN KOURALLINEN toimivan harrastajakentän käyttäjistä.”*

*“...Kentälle pitäisi saada aktiivinen toimija tai Lentokenttäsäätiöstä pitäisi kehittää sellainen.”*

Vastauksista näkyy selkeästi toive uudesta ja toimivammasta lentokenttäsäätiöstä tai vastaavasta tahosta. Maksuihin kiinnitettiin myös huomiota ja vastaajien yleinen mielipide on, että jokainen maksaa oman osuutensa toiminnan mukaan. Kaikilla ei kuitenkaan ollut samaa mielipidettä joistakin uudistusehdotuksista, esimerkiksi kentän pidennys katsottiin joissakin mielipiteissä tarpeettomaksi. Mielipiteitä oli siis runsaasti ja aihe herätti selvästi moninaisia tunteita vastaajissa.



## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

### 6.1 Yhteenveto

Tämän opinnäytetyön tavoite oli pyrkiä kartoittamaan Vesivehmaan lentokentän kehitysmahdollisuuksia infrastruktuurin ja tukipalveluiden suhteen. Kehitysehdo-  
tusten lisäksi tarkoituksena oli selvittää käyttäjien halua maksaa vuokra- tai käyt-  
tömaksuja. Kyselyjä oli kaksi, joista toinen suunnattiin kentän toimijoille ja har-  
rastajille ja toinen oli alueen matkailuyrityksille.

Tietoperustassa käsiteltiin työn kannalta olennaisia asioita, kuten Vesivehmaan  
lentokentän historiaa ja nykytilannetta. Myös ilmailu ja Suomen lentopaikat esi-  
teltiin ennen varsinaista tutkimusta.

Tutkimus ja opinnäytetyö toteutettiin talvella 2008–2009. Kyselyihin saatiin vaih-  
televasti vastauksia. Toimijat ja harrastajat antoivat 25 vastausta ja matkailuyri-  
tykset 6 vastausta. Vastaukset antoivat hyvän kuvan siitä, minkälaisia uudistuksia  
ja kehityksiä kentälle toivottaisiin. Suurimmaksi tekijäksi nousivat saniteettitilat  
ja tukipalveluiden puute.

### 6.2 Kehittämissuhteet

Yleisilmailun käsite sulkee ulkopuolelleen voittoa tuottavan reittiliikenteen. Tämä  
liikenteen malli olisi taloudellisesti hyödyllinen Vesivehmaan kentällä, mutta  
puitteet siihen eivät ole riittävät. Yleisilmailun tukikohtana toimivaan kenttään  
tulisi kohdistaa mittavia investointeja, eikä sekään takaisi reittiliikenteen siirty-  
mistä kentälle.

Realistista kehitystä kuitenkin on mahdollista saada kentällä aikaiseksi. Kyselyn  
tuloksista saatiin hyvin selville, mitkä asiat vastaajat näkivät tärkeimpinä kohtei-  
na. Kehityksellä on myös perusteltu tavoite houkutella lisää käyttäjiä kentälle.

Harrastajat sekä yritykset varsinkin matkailualalta olisivat tervetullut lisä kentän toimijoihin.

Vesivehmaan lentokenttä tarvitsee uudistuksia ja parannuksia palvellakseen käyttäjiään paremmin. Kyselyyn vastanneiden mielipiteet olivat osaksi ristiriitaisia, esimerkiksi kiitoradan pidennyksen suhteen. Osa kannattaa ja osa vastustaa sitä sen luoman haitan tai tarpeettomuuden takia, mutta perusasioiden kuntoon saattamisesta vastaajat olivat lähes yksimielisiä. Tärkeimmäksi tekijäksi nousi niinkin yksinkertainen asia kuin saniteettitilat. Niiden puuttuminen luonnollisesti saa aikaan epämukavuutta, kun toimitaan pitempiä aikoja kentällä.

Jos perusteet olisivat kunnossa, olisi helpompi siirtyä suurempiin investointeihin ja kentän tasoa saataisiin nostettua huomattavasti. Samalle uudistukset saattaisivat houkutella alueelle lisää harrastajia sekä muuta toimintaa ilmailun ympärille.

### 6.3 Arviointi ja jatkotutkimus

Yllättäen lentokenttäsäätiö sai osakseen myös palautetta toiminnastaan. Vastauksien luotettavuus on kuitenkin osaksi hämärtynyt, sillä niistä on luettavissa enemmänkin henkilökohtaisia tuntemuksia kuin käytäntöön liittyviä kritiikkejä. Joitakin kommentteja lentokenttäsäätiöstä on lisätty tuloksiin, jotta vastaajien mielipiteet tulisivat esille mahdollisimman monipuolisesti ja oikeudenmukaisesti. Kritiikki koski lähinnä aktiivisuuden ja innovatiivisuuden puutetta.

Opinnäytetyön ja kyselyn teon alkuvaiheessa sekavuutta ja väärinkäsityksiä loi työhön liittyvien osapuolten suuri määrä: työhön kytkeytyivät toimeksiantaja, Lentokenttäsäätiö, opinnäytetyön ohjaajat ja opinnäytetyön tekijät, joilla jokaisella oli hieman oma mielipiteensä työn toteutuksesta. Alun vaihtelevuuden jälkeen kyselyn työstäminen kuitenkin sujui ja mielipiteiden kirjo tasaantui. Epävarmuus kuitenkin näkyy työn lopputuloksessa. Lopputuloksessa huomaa myös osittain tekijän tietämättömyyden lentokenttiä ja ilmailua kohtaan. Opinnäytetyöstä ja kyselystä olisi saatu huomattavasti selkeämpiä ja informatiivisempia, jos työ olisi teetetty alan ihmisellä tai sellainen olisi ollut apuna.

Kyselyn toteutuksessa kohderyhmää ei ollut määritelty riittävän hyvin ja selkeästi. Tämä loi ongelman, kun kyselyjä lähdettiin lähettämään mahdollisille vastaajille. Lentokentällä toimivien harrastajien ja toimijoiden kohdalla ongelma ratkesi itseltään ja vastaajia kertyi riittävästi. Näin saatiin aikaan luotettavia tuloksia. Tämä ei kuitenkaan ollut tilanne matkailualan yritysten kanssa, sillä ongelma johti hyvin vähäiseen vastaajamäärään. Tästä syystä kyselyn tulosta ei voi pitää luotettavana, vaan ainoastaan hieman suuntaa antavana.

Edellä mainituista syistä kyselyn validiteetti ja rehabiliteetti kärsivät. Toimijoiden ja harrastajien kohdalla ongelmaa ei syntynyt, mutta matkailuyrityksiltä saatuja vastauksia ei voida pitää luotettavina kohderyhmä heikkouden ja alhaisen vastaajamäärän vuoksi.

Www-kyselyn teko olisi vaatinut hieman enemmän perehtymistä ja taitoa. Tästä syystä kyselyn toteutus ei ollut paras mahdollinen ja virheitä tapahtui liikaa. Esimerkiksi toimijoiden ja harrastajien kyselylomakkeen arviointikysymyksessä oli aluksi mahdollista vastata vain yhteen kohtaan, koska asetukset olivat väärin. Ensimmäinen vastaaja kuitenkin mainitsi ystävällisesti asiasta ja virhe saatiin korjattua, ennen kuin suurempaa vahinkoa ehti syntyä.

Suurin kompastuskivi tutkimuksen eri vaiheissa oli tekijän kokemattomuus ja tarvittavan tiedon puute. Lentoliikenne ja ilmailu ovat aloina hyvin massiivisia ja suureen tietomäärään perustuvia, joten pitkälinen perehtyminen olisi ollut suureksi hyödyksi työn kannalta. Termeihin, lakeihin ja säädöksiin perustuva ala oli alusta lähtien haasteellinen kohde, mutta juuri tästä syystä hyvin opettavainen aihe.

Tärkein kysymys, johon toimeksiantaja toivoi vastausta, oli maksuhalukkuus kentällä toimittaessa, ja tähän saatiinkin vastaus. Enemmistö jo kentällä toimivista tahoista olisi valmiita maksuihin, mutta vastustajiakin löytyi. Halu maksaa kentän käytöstä riippuu kuitenkin hyvin paljon maksun suuruudesta, joten tässäkin asiassa ei voida liioitella, vaan edelleen tulee huomioida käyttäjän kyvyt ja tarpeet.

Toinen pääasiallinen tavoite oli kartoittaa kentän kehittymismahdollisuuksia, ja mielipiteitä tähän asiaan saatiin runsaasti. Kyselyn avulla saatiin arvokkaita ehdotuksia ja toivomuksia kentän kehityskohteista.

Omat tiedot ja taidot lisääntyivät työn edetessä. Haasteellinen ja hyvin laaja aihe antoi paljon varaa oppimiselle, ja näin kehitys ja uuden oppiminen saivat myös tilaa. Vastaavanlainen työ tulevaisuudessa ei tämän jälkeen tuntuisi enää pelottavalta tai ylitsepääsemättömältä vaan lähinnä haastavalta ja mielenkiintoiselta.

## LÄHTEET

EFLA. 2007 (EFLA-Selvitys) Lahti-Vesivehmaan lentokenttä – Tilanneselvitys ja kehitysmahdollisuudet

Ericsson, S. Odeberg, J. Parliden, B & Rollén, J. 2008. Designin the airport of tomorrow [verkkolehti]. International civil aviation organization Montreal, Canada [viitattu 1.1.2009]. Saatavissa:  
[http://www.icao.int/icao/en/jr/2008/6303\\_en.pdf](http://www.icao.int/icao/en/jr/2008/6303_en.pdf)

Finavia 2006. Lahti-Vesivehmaa, Finland [verkkojulkaisu]. Saatavissa:  
<https://ais.fi/ais/vfr/aerodromes/EFLA.html>

Finavia 2007a. Lentopaikat [verkkojulkaisu]. Finavia [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: [https://ais.fi/ais/vfr/aerodromes/aerodrome\\_toc.html](https://ais.fi/ais/vfr/aerodromes/aerodrome_toc.html)

Finavia 2007b. Lentopaikat [verkkojulkaisu]. Finavia [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: <https://ais.fi/ais/vfr/map.htm>

Finavia 2008a. Lyhenteitä [verkkojulkaisu]. Saatavissa:  
<https://ais.fi/ais/eaip/fi/index.htm>

Finavia 2008b. Suomen lentoliikennetilasto. Vantaa: Finavia

Fodness, D & Murray, B 2005. Passengers' expectations of airport service quality [verkkojulkaisu]. Journal of service marketing [viitattu 30.3.2009]. Saatavissa:  
[www.emeraldinsight.com/0887-6045.htm](http://www.emeraldinsight.com/0887-6045.htm)

Heikkilä, T. 2001. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita.

Hiekkala, J. 1971. Päijät-Hämeen lentokenttätutkimus. Lahti

Ilmailuhallinto 2006. Kaupallinen ilmakuljetus [verkkojulkaisu]. Ilmailuhallinto [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa:  
[http://www.ilmailuhallinto.fi/kaupallinen\\_ilmakuljetus](http://www.ilmailuhallinto.fi/kaupallinen_ilmakuljetus)

Ilmailuhallinto 2006. Lentopaikkojen viranomaispalvelut ja valvonta [verkkójulkaisu]. Ilmailuhallinto [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: <http://www.ilmailuhallinto.fi/lentopaikat>

Kansainvälistyminen [verkkójulkaisu]. LAKES [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: <http://www.lakes.fi/www/page/44>

Kehittämissyhtiön tehtävät ja palvelut alueen elinkeinoelämälle [verkkójulkaisu]. LAKES [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: <http://www.lakes.fi/www/page/32>

Lahten Alueen kehittämissyhtiö – LAKES [verkkójulkaisu]. LAKES [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: <http://www.lakes.fi/www/page/36>

Lahti-Vesivehmaan kenttä ilmasta käsin [verkkójulkaisu]. Sinkkonen 2004 [viitattu 30.3.2009]. Saatavissa: [www.lentopaikat.net/kuvat/efla/efla\\_air\\_s.jpg](http://www.lentopaikat.net/kuvat/efla/efla_air_s.jpg)

LAKES – ryhmä [verkkójulkaisu]. LAKES [viitattu 10.3.2009]. Saatavissa: <http://www.lakes.fi/www/page/59>

Lentosäännöt OPS M1-1. Annettu Vantaalla 1.11.2001.

Niemi, R. 2008 [sähköposti]. [viitattu 10.3.2009]

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2006 Merkinnät ja määräykset. 2006. Päijät-Hämeen liitto

Rauhamäki, H., Mäntynen, J., Mäkelä, T., Sinisalo, E. & Kalenoja, H. 2006. Lentoliikenne ja lentoasemat. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

Saarinen, A. 2001. Päijät-Hämeen sotilaskentät. Lahti: Lahti-kopio Oy.

Suomen rakennusinsinöörien liitto RIL ry. 2006. RIL 165-2 Liikenne ja väylät II. Helsinki.

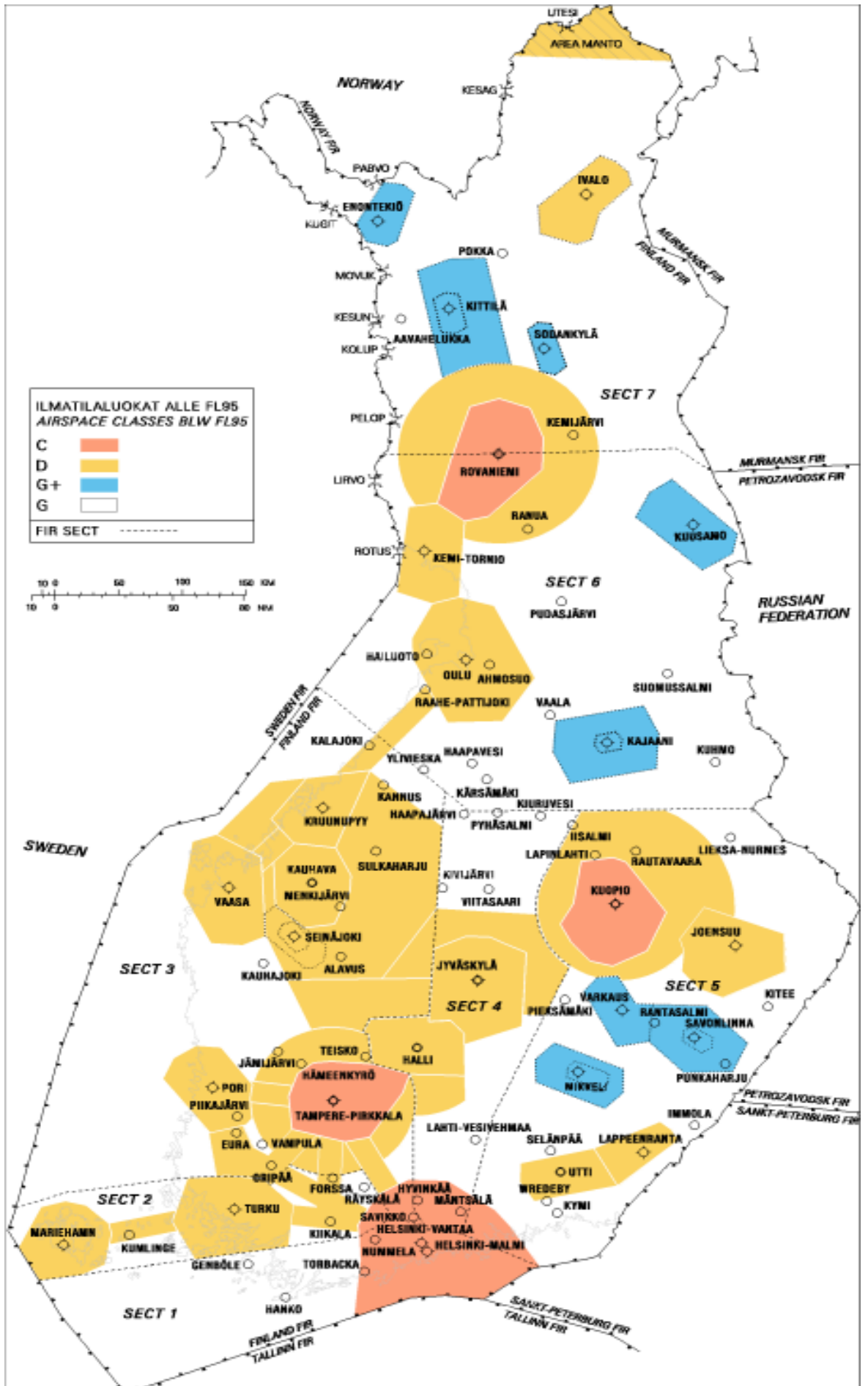
Suomen rakennusinsinöörien liitto RIL ry. 2005. RIL 165-1 Liikenne ja väylät I. Helsinki.

Webropol 2008. W-Pol-palvelun yleiset ehdot [verkkojulkaisu]. Saatavissa:

<http://www.webropol.com/Pages/Clients/displayagreement.aspx>

LIITTEET	1	Suomen lentopaikkojen kartta
	2	Kyselylomake toimijoille ja harrastajille
	3	Kyselylomake matkailualan yrityksille

Suomen lentopaikkojen kartta





# VESIVEHMAAN LENTOKENTTÄALUEEN KEHITTÄMINEN

## VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

### 1) Mitä kohderyhmää edustatte?

- Taksilentoyritykset
- Lentotoiminnan harjoittajat
- Commuter-lentoliikenneyritykset
- Huoltolaitostoiminta (mm. lentokonehuolto- ja korjaamo-yritykset)
- Ilmailualan materiaalin myyntiyritykset
- Lentokouluttajat ja lentomekaanikkokouluttajat
- Elinsiirto-lennot
- Helikopteriyritykset
- Muu kohderyhmä, mikä:

### 2) Teettekö yhteistyötä ulkomaisten yhteistyökumppaneiden kanssa?

- Kyllä
- Ei

### 3) Jos vastasitte kyllä, missä maassa keskeisimmät ulkomaiset yhteistyökumppanne toimivat?

### 4) Millainen rooli Vesivehmaan lentokentällä on tai voisi olla toiminnassanne?

- Käytämme lentokenttää erilaisiin rahtikuljetuksiin
- Käytämme lentokenttää koulutustarkoitukseen
- Asiakkaamme saapuvat ja/tai lähtevät lentokentältä
- Käytämme lentokenttää vapaa-ajan toimintaan
- Käytämme kenttää tankkaukseen
- Käytämme kenttää välilaskupaikkana
- Käytämme kentän huoltopalveluja
- Käytämme kentän muita palveluja, mitä palveluja?
- Jos ette nyt käytä tai jotta käyttäisitte enemmän, niin mitä toivomuksia teillä olisi kentän kehittämiseksi teitä paremmin palvelevaksi?

### 5) Mitä seuraavista lajeista edustatte?

- Moottorilento
- Moottoripurjelento
- Purjelento
- Experimental-lentotoiminta
- Ultrakevytlentäminen
- Riippuliito
- Varjoliito
- Kuumailmapallolentäminen
- Laskuvarjourheilu
- Nousuvarjot
- Lennokkitoiminta
- Simulaattorit
- Leijalennätys

**6) Jos valitsitte useampia lajeja, mikä lajeista on merkittävin?**

- Moottorilento
- Moottoripurjelento
- Purjelento
- Experimental-lentotoiminta
- Ultrakevytlentäminen
- Riippuliito
- Varjoliito
- Kuumailmapallolentäminen
- Laskuvarjourheilu
- Nousuvarjot
- Lennokkitoiminta
- Simulaattorit
- Leijalennätys

**7) Miten arvioitte toimintanne kehittyvän seuraavan viiden vuoden kuluessa?**

- Toimintamme pysyy ennallaan
- Toimintamme laajenee jonkun verran
- Toimintamme laajenee merkittävästi
- Toimintamme supistuu jonkun verran
- Toimintamme supistuu merkittävästi

**TOIMINNAN KEHITTÄMINEN**

**8) Mikä on Vesivehmaan lentokentän keskeisin kehittämistarve?**

- Pääkiitoradan pituus
- Kiitoradan kantavuus
- AFIS-statuksen puute
- TWR-statuksen puute
- Mittarivalmiuksien puute
- GBAS-satelliittilähestymismenetelmä
- SBAS-satelliittilähestymismenetelmä
- ACC:n etävalvottu IFR-lentomahdollisuus

**9) Mikä on Vesivehmaan lentokentän tukipalveluiden keskeisin kehittämistarve?**

- Kuljetus-/logistiikkapalvelut
- Huoltopalvelut
- Polttoainejakelu
- Ravintolapalvelut
- Majoituspalvelut
- Katettu kääntöseisontapaikka vierailuille koneille
- Muut palvelut, mitkä?

**10) Arvioikaa kuinka tärkeänä pidätte seuraavia Vesivehmaan lentokentän kehittämiseen liittyviä tekijöitä.**

	5= täysin samaa mieltä	4= osittain samaa mieltä	3= ei samaa, eikä eri mieltä	2= osittain eri mieltä	1= täysin eri mieltä	0= en osaa sanoa
Lentokentän kiitorata tulisi pidentää 1500-1800 metriin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi saada mittari- ja navigointijärjestelmä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle pitäisi saada AFIS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi saada lennonjohdon (TWR) palvelut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi laatia SBAS-satelliittilähestymismenetelmä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi rakentaa ja laatia GBAS-satelliittilähestymismenetelmä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla ACC:n etävalvottu IFR-lentomahdollisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi rakentaa katettu, vuokrattavaa kääntöpaikkatilaa vierailuille koneille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi rakentaa vuokrattavaa lentokonehallitilaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentälle tulisi rakentaa vuokrattavaa lentokoneiden korjaamo- ja huoltotilaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokoneiden polttoainevalikoimaa tulisi laajentaa 100 LL:n lisäksi lentopetroolilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentän polttoainevalikoimaa tulisi laajentaa 100 LL:n lisäksi moottoribensiinillä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla rahdin kuljetuspalvelu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla pikarahtipalvelu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentän tulisi kehittää pienkoneiden tilauslentoliikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla kahvila- ja/tai ravintolapalvelut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla toimivat odotustilat asiakkaille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla mahdollisuus vuokrata kokous- ja koulutustilaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentällä tulisi olla toimivat yleiset saniteettitilat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**11) Valitkaa seuraavasta listasta kolme (3) kohdetta, joiden kehittämiseen pitäisi mielestänne ensisijaisesti panostaa:**

- Suojien rakentaminen
- Hallien rakentaminen
- Katetun kääntöpaikan rakentaminen
- Korjaamo- ja huoltotilojen rakentaminen
- Polttoainelajien laajentaminen lentopetroolilla
- Polttoainelajien laajentaminen moottoribensiinillä
- Mittari- ja navigointijärjestelmien kehittäminen
- Kiitoradan pidennys
- AFIS tai TWR-palvelut
- Rahdinkuljetuspalvelujen lisääminen
- Kahvila- /ravintolapalveluiden rakentaminen
- Kokous- ja koulutustilojen rakentaminen
- Imailuun liittyvän vapaa-ajantoiminnan kehittäminen
- ACC:n etävalvottu IFR-lentomahdollisuus
- Muut palvelut, mitkä:

**12) Mikä edellä valitsemistanne kohteista on mielestänne tärkein:**

- Suojien rakentaminen
- Hallien rakentaminen
- Katetun kääntöpaikan rakentaminen
- Korjaamo- ja huoltotilojen rakentaminen
- Polttoainelajien laajentaminen lentopetroolilla
- Polttoainelajien laajentaminen moottoribensiinillä
- Mittari- ja navigointijärjestelmien kehittäminen
- Kiitoradan pidennys
- AFIS tai TWR-palvelut
- Rahdinkuljetuspalvelujen lisääminen
- Kahvila- /ravintolapalveluiden rakentaminen
- Kokous- ja koulutustilojen rakentaminen
- Ilmailuun liittyvän vapaa-ajantoiminnan kehittäminen
- Lentokentällä tulisi olla ACC:n etävalvottu IFR-lentomahdollisuus
- Muut palvelut, mitkä:

**MAKSUHALUKKUUS**

**13) Miten Vesivehmaan kentän kehittäminen ja toiminta tulisi mielestänne rahoittaa?**

**14) Olisitteko valmiita maksamaan vuokra-/käyttömaksua toimiessanne Vesivehmaan lentokentällä?**

- Kyllä
- Ei

**15) Jos vastasitte kyllä, millä edellytyksillä olisitte valmiita maksamaan vuokra-/käyttömaksua?**

Lähetä



# VESIVEHMAAN LENTOKENTTÄALUEEN KEHITTÄMINEN

## VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

### 1) Mitä kohderyhmää edustatte?

- Majoitus
- Liikunta
- Kokous
- Muu kohderyhmä, mikä?

### 2) Teettekö yhteistyötä ulkomaisten yhteistyökumppaneiden kanssa?

- Kyllä
- Ei

### 3) Jos vastasitte kyllä, missä maassa keskeisimmät ulkomaiset yhteistyökumppaninne toimivat?

### 4) Onko Vesivehmaan lentokenttä teille tuttu?

- Kyllä
- Ei

### 5) Millainen rooli Vesivehmaan lentokentällä on tai voisi olla toiminnassanne?

- Käytämme lentokenttää erilaisiin rahtikuljetuksiin
- Käytämme lentokenttää koulutustarkoituksiin
- Asiakkaamme saapuvat ja/tai lähtevät lentokentältä
- Käytämme lentokenttää vapaa-ajan toimintaan
- Käytämme kenttää tankkaukseen
- Käytämme kenttää välilaskupaikkana
- Käytämme kentän huoltopalveluja
- Käytämme kentän muita palveluja, mitä palveluja?
- Jos ette nyt käytä tai jotta käyttäisitte enemmän, niin mitä toivomuksia teillä olisi kentän kehittämiseksi teitä paremmin palvelevaksi?

### 6) Miten arvioitte toimintanne kehittyvän seuraavan viiden vuoden kuluessa?

- Toimintamme pysyy ennallaan
- Toimintamme laajenee jonkun verran
- Toimintamme laajenee merkittävästi
- Toimintamme supistuu jonkun verran
- Toimintamme supistuu merkittävästi

## TOIMINNAN KEHITTÄMINEN

### 7) Mikä on Vesivehmaan lentokentän tukipalveluiden keskeisin kehittämistarve?

- Kuljetus-/logistiikkapalvelut
- Huoltopalvelut
- Polttoainejakelu
- Ravintolapalvelut
- Majoituspalvelut
- Katettu kääntöseisontapaikka vierailuille koneille
- Muut palvelut, mitkä?

**8) Valitkaa seuraavasta listasta kolme (3) kohdetta, joiden kehittämiseen pitäisi mielestänne ensisijaisesti panostaa:**

- Suojien rakentaminen
- Hallien rakentaminen
- Katetun kääntöpaikan rakentaminen
- Korjaamo- ja huoltotilojen rakentaminen
- Rahdinkuljetuspalveluiden lisääminen
- Kahvila-/ravintolapalveluiden rakentaminen
- Kokous- ja koulutustilojen rakentaminen
- Ilmailuun liittyvän vapaa-ajantoiminnan kehittäminen
- Muut palvelut, mitkä?

**9) Mikä edellä valitsemistanne kohteista on mielestänne tärkein:**

- Suojien rakentaminen
- Hallien rakentaminen
- Katetun kääntöpaikan rakentaminen
- Korjaamo- ja huoltotilojen rakentaminen
- Rahdinkuljetuspalvelujen lisääminen
- Kahvila-/ravintolapalveluiden rakentaminen
- Kokous- ja koulutustilojen rakentaminen
- Ilmailuun liittyvän vapaa-ajantoiminnan kehittäminen
- Muut palvelut, mitkä:

**MAKSUHALUKKUUS**

**10) Miten Vesivehmaan kentän kehittäminen ja toiminta tulisi mielestänne rahoittaa?**

**11) Olisitteko valmiita maksamaan vuokra-/käyttömaksun toimiessanne Vesivehmaan lentokentällä?**

- Kyllä
- Ei

**12) Jos vastasitte kyllä, millä edellytyksillä olisitte valmiita maksamaan vuokra-/käyttömaksua?**

Lähetä

