

B

Jari Järviluoma, Mikko Keränen, Jan Mitts

KAJAANIN LENTOASEMAN MATKUSTAJATUTKIMUS 2014



KAJAANIN
AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Kajaanin ammattikorkeakoulu

University of Applied Sciences

Jari Järviluoma, Mikko Keränen, Jan Mitts

KAJAANIN LENTOASEMAN MATKUSTAJATUTKIMUS 2014

Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B

Raportteja ja selvityksiä 40

Yhteystiedot:

Kajaanin ammattikorkeakoulun kirjasto

PL 240, 87101 KAJAANI

Puh. 044 7157042

Sähköposti: amkkirjasto@kamk.fi

<http://www.kamk.fi>

ISBN 978-952-9853-75-5

ISSN 1458-915X

Kajaani 2015

Sisällysluettelo

1	Johdanto	1
2	Tilastoja ja aiempia selvityksiä Kajaanin lentoaseman käytöstä	3
3	Tutkimusaineisto ja -menetelmät.....	7
4	Matkojen ja matkustajien yleispiirteet.....	9
5	Kajaanin lentoaseman käyttö	14
6	Tyytyväisyys lentoaseman palveluihin.....	16
7	Palvelujen kehittämistarpeet.....	18
8	Yhteenveto ja pohdintoja	21
	Lähteet	24

1 Johdanto

Suomessa on nykyään 24 Finavia Oyj:n ylläpitämää lentoasemaa, joista yksi on vuonna 1956 käyttöön otettu Kajaanin lentoasema. Kajaanin lentoasema sijaitsee Paltaniemellä kahdeksan kilometrin päässä kaupungin keskustasta. Kentän terminaalirakennuksen palveluvarustukseen kuuluvat kahvio ja sen yhteydessä toimiva lahjatavarakioski, ilmainen wifi-yhteys, lastenhoitohuone ja lasten leikkipaikka. Kajaanista on Flybe Finlandin operoima lentoyhteys Helsinkiin viikonpäivästä riippuen kahdesta neljään kertaan päivässä.

Sweco Ympäristö Oy:n (2015) tekemän saavutettavuusanalyysin mukaan Kajaanin lentoasemasta tunnin ajomatkan etäisyydellä asuu noin 55 000 henkilöä. Toisaalta lentoasemasta noin 40 kilometrin päässä sijaitsee Sotkamon Vuokatti, joka on eräs Suomen suurimmista matkailukeskuksista. Kajaanin lentoasemalla on siten niin Kainuusta lähtevän kuin maakuntaan saapuvan matkailun kannalta potentiaalista kysyntää. Tätä puoltaa osaltaan Kajaanin lentoaseman sijainti poikkeuksellisen kaukana muista lentokentistä, sillä lähimpänä Kajaania sijaitsevalle Kuopion lentoasemalle on matkaa maanteitse 167 kilometriä. Muita säännöllisen reittiliikenteen naapurikenttiä ovat Oulu (194 km), Joensuu (233 km) ja Kuusamo (260 km).

Kajaanin lentoasema on kooltaan Suomen lentoasemien keskikastia. Vuonna 2014 Kajaanissa kirjattiin yhteensä 71 854 lähtevää ja saapunutta lentomatkustajaa, millä heltisi 13. sija lentokenttien valtakunnallisessa rankinglistassa. Kajaania edellä ovat lähes 16 miljoonan matkustajan Helsinki-Vantaa sekä esimerkiksi Oulu (960 547), Rovaniemi (444 561), Tampere (412 609), Vaasa (325 886), Turku (297 858), Kuopio (260 364) ja Joensuu (138 219). Kajaania pienempiä kenttiä olivat puolestaan esimerkiksi Enontekiö, Jyväskylä, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari, Pori ja Savonlinna. Jäljempänä vertailukohtana käytettävä Kuusamon kenttä on matkustajamäärältään (73 432) suunnilleen Kajaanin kokoinen (Finavia 2014a).

Suhteellisen pienestä matkustajavolyymista huolimatta Kajaanin lentoasemalla on suuri merkitys Kainuun saavutettavuudelle ja maakunnan elinkeinoelämälle. Sujuva lentoyhteys Helsinkiin ja sitä kautta ulkomaille on elintärkeää monille kainuulaisille yrityksille ja samalla usein välttämätön edellytys uusien yritysten ja investointien saamiseksi alueelle. Rahassa ja työpaikoissa

mitattuna Kajaanin lentoaseman kaltaisten ”maakuntakenttien” suorat ja välilliset vaikutukset aluetalouteen ovat tutkimusten mukaan varsin huomattavia (esim. Storhammar 2013; 2014).

Lentoyhteyksien säilyminen ja edelleen kehittäminen onkin eräs keskeisistä Kainuun ja Kajaanin kaupungin edunvalvonnan teemoista. Osin tähän liittyen Kajaanin kaupungin, Finavian, Flybe Nordicin ja Kajaanin ammattikorkeakoulun välisissä keskusteluissa nousi esille tarve saada ajankohtaista tietoa Kajaanin lentoaseman matkustajista. Keskustelujen tuloksena vuoden 2014 aikana päätettiin toteuttaa lentoaseman matkustajille suunnattu kyselytutkimus.

Kajaanin lentoaseman matkustajatutkimuksen tehtävänä on arvioida:

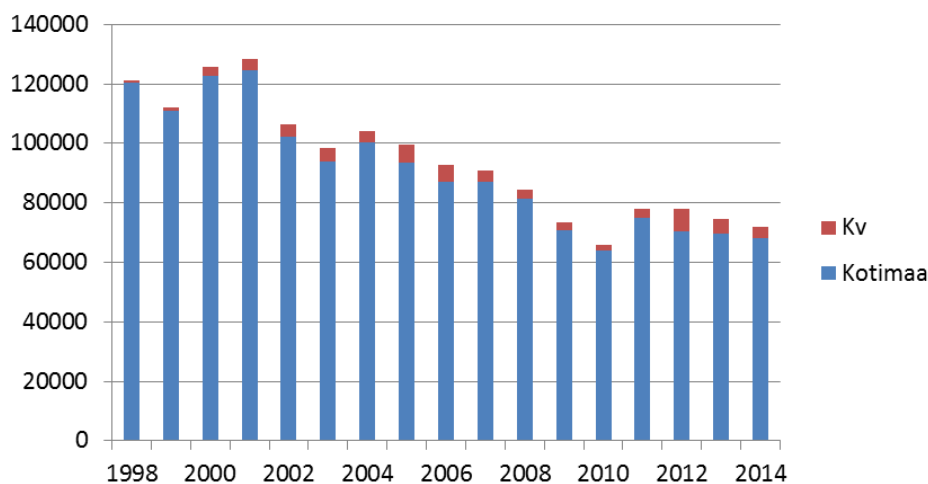
- lentoaseman matkustajien yleispiirteitä
- kainuulaisten matkustajien Kajaanin lentoaseman käyttöä suhteessa naapurikenttiin
- matkustajien tyytyväisyyttä lentoaseman palveluihin
- lentoaseman kehittämistarpeita asiakkaiden näkökulmasta

Tutkimuksen tekemiseen osallistuivat Kajaanin ammattikorkeakoulusta matkailututkija Jari Järviluoma, aktiviteettimatkailun osaamisaluevastaava Mikko Keränen ja tuntiopettaja Jan Mitts. Kyselylomakkeiden jaon Kajaanin lentoasemalla hoitivat ammattikorkeakoulun matkailun opiskelijat osana projektipintojaan.

2 Tilastoja ja aiempia selvityksiä Kajaanin lentoaseman käytöstä

Finavia julkaisee kuukausittain tilastoa lentoasemiensa kotimaan ja kansainvälisen liikenteen matkustajamääristä. Tilastoissa kotimaan liikenteen lentomatkustajalla tarkoitetaan matkustajaa, joka lähtee kotimaan lentokentältä ja laskeutuu kotimaan kentälle. Vastaavasti kansainvälisen liikenteen matkustajan lähtö- tai laskeutumispaiikka on ulkomailla (Finavia 2015a).

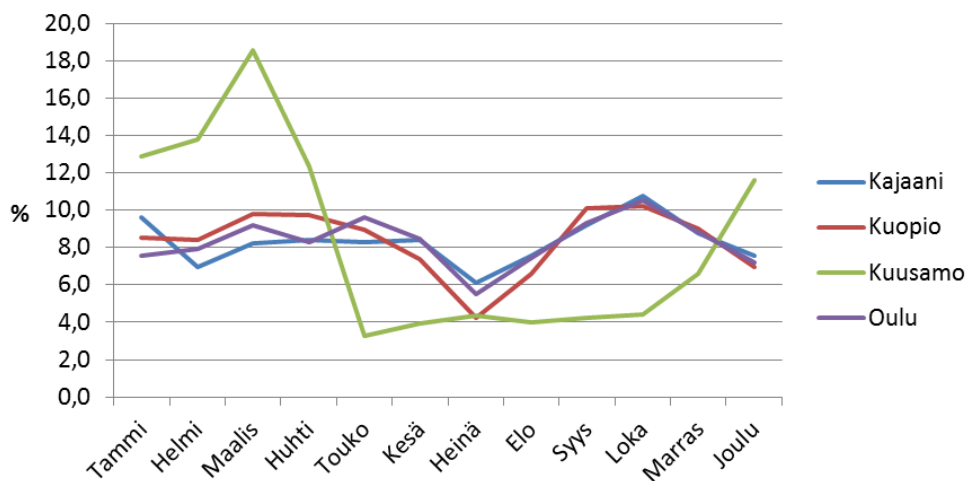
Finavian tilastojen perusteella 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana Kajaanin lentoaseman matkustajamäärä taantui ollen alimmillaan vuonna 2010. Kysynnän ohenemiseen vaikuttivat vuoden 2008 finanssikriisi, UPM-Kymmenen Kajaanin paperitehtaan lakkauttaminen vuoden 2008 lopussa sekä yritysten ja julkisen sektorin säästösyistä tekemät rajoitukset lentomatkustukseen. Vuoden 2010 jälkeen Kajaanin lentoaseman matkustajamäärä on vakiintunut 70 000 tuntumaan, joskin myös viime vuosina matkustajamäärissä on tapahtunut lievää laskua (kuvio 1).



Kuvio 1. Kajaanin lentoasemalle saapuneiden ja lentoasemalta lähteneiden matkustajien yhteenlasketut määrät 1998-2014 (Finavia 2015a).¹

¹ On huomattava, että tämä kaavio ei kuvaa kotimaisten ja kansainvälisten matkustajien määriä, vaan kotimaan ja kansainvälisen liikenteen matkustajamääriä. Kotimaan liikenteen matkustajista osa on ulkomaisia matkailijoita.

Kajaanin lentoaseman käyttöaste on suhteellisen tasainen ympäri vuoden. Vuonna 2014 vilkkain kuukausi oli lokakuu, jolloin rekisteröitiin 10,8 prosenttia koko vuoden matkustajamäärästä. Hiljaisimpana kuukautena heinäkuussa kirjattiin 6,1 prosenttia vuotuisesta matkustajamäärästä eli ero vilkkaimman ja hiljaisimman kuukauden välillä oli alle viisi prosenttiyksikköä. Kuten kuviosta 2 havaitaan, Kajaanin lentoaseman matkustajamäärän kausivaihtelu muistuttaa pääpiirteiltään Kuopion ja Oulun lentoasemien käyttöasteiden vuotuista muutosta. Kajaaniin, Kuopioon ja Ouluun verrattuna Kuusamon lentoasemalla kysynnän vaihtelu on varsin voimakasta matkustajavirtojen keskittyessä talven ja kevään matkailusezonkeihin. Kajaanin lentoaseman kausivaihtelujen pienuus Kuusamoon suhteutettuna viittaa siihen, että Kajaanin kentällä loma- matkailijoiden osuus lentomatkustajista on pienempi kuin Kuusamossa. Toisaalta on myös huomattava, että esimerkiksi Vuokatissa ja Kainuussa ylipäättään matkailun sesonkivaihtelut ovat lievempiä kuin useilla muilla vastaaventyppisillä matkailualueilla (ks. Järviluoma 2014, 9).



Kuvio 2. Matkustajamäärien kausivaihtelu Kajaanin, Kuopion, Kuusamon ja Oulun lentoasemilla 2014 (Finavia 2015b).

Kajaanin lentoaseman matkustajamäärien taantumisesta huolestuneina Kajaanin kaupunki, Kainuun Yrittäjät ja Kainuun liitto ovat selvittäneet vuosina 2007, 2011 ja 2014 Kainuun alueen toimijoiden näkemyksiä lentoteitse tapahtuvasta liikematkustamisesta (Intres Consulting Oy 2007; CVM Services Oy 2011; 2014). Uusin vuonna 2014 toteutettu kyselytutkimus pohjautui 324:n kainuulaisen yrityksen tai julkishallinnon organisaation edustajan vastauk-

seen. Tutkimukseen osallistuneet tahot olivat tehneet vuonna 2013 yhteensä 5484 liikematkaa lentoteitse, joista 80 prosenttia päätyi Helsinkiin, yksi prosentti muille kotimaan kentille ja 19 prosenttia ulkomaille. Ulkomaan matkoista 72 prosenttia suuntautui EU-maihin ja niistä useimmin Saksaan, Ruotsiin, Espanjaan ja Tanskaan. Lentokoneen käyttö liikematkailussa on keskittynyt tiettyihin yrityksiin tai organisaatioihin, sillä seitsemän prosenttia tutkimukseen osallistuneista tahoista teki 68 prosenttia lentomatkojen kokonaismäärästä (CVM Services Oy 2014).

Selvityksen mukaan kainuulaisten liikematkustajien tekemät lentomatkat aloitetaan yleisimmin Kajaaniin lentoasemalta (64 %). Seuraavaksi tärkeimpiä lähtökenttiä olivat Helsinki (16 %), Oulu (13 %), Kuopio (6 %) ja Kuusamo (1 %). Aiemmissa vuosien 2007 ja 2011 tutkimuksissa havaittiin merkittävää siirtymää Kajaanista Oulun kentälle, mutta vuoden 2014 tutkimus osoitti Oulun markkinaosuuden kasvun pysähtyneen. Lisäksi Kajaanin kentän suosio säilyi huomattavan korkeana yli 50 kertaa vuodessa lentomatkoja tekevissä organisaatioissa (CVM Services Oy 2014).

Yrityksistä ja organisaatioista 24 prosenttia arvioi lentomatkustuksen lisääntyneen vuoden 2013 aikana. Lentomatkustuksen vähenemistä tapahtui 22 prosentissa organisaatioista. Loput 54 prosenttia vastaajista kertoivat lentomatkustuksen pysyneen edellisen vuoden tasolla. Lentomatkustusta vähentävistä tekijöistä vastaajat arvioivat selvästi tärkeimmiksi lentolippujen hinnan ja oman auton käytön. Niin ikään muiden joukkoliikennevälineiden ja videoneuvottelujen käytön arvioitiin jossain määrin vähentäneen lentomatkustusta. Noin kolmannes tutkimukseen osallistuneista organisaatioista ennakoivat lentomatkustuksen lisääntyvät vuonna 2014. Lentomatkustuksen kasvun arvioitiin johtuvan tärkeysjärjestyksessä yrityksen toiminnan yleisestä kasvusta, ajankäytön tehostamisesta, lentolippujen hinnan alenemisesta, toiminnan kansainvälistymisestä ja reittitarjonnan kasvusta (CVM Services Oy 2014).

Vuoden 2014 tutkimukseen osallistuneista 66 prosenttia piti lentokonetta suosituimpana kulkuneuvona Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla. Henkilöauton nimesi suosituimmaksi matkustusvälineeksi 27 prosenttia ja junan kuusi prosenttia vastaajista. Vuoden 2011 tutkimukseen verrattuna lentokoneen suosio kulkuvälineenä nousi merkittävästi junan ja henkilöauton haluttavuuden vähetessä. Henkilöautoa liikematkojen kulkuneuvona käyttäviltä organisaatioilta kysyttiin vielä erikseen syitä oman auton käyttöön Helsingin matkoilla. Henkilöauton käytön syistä yleisimpiä olivat kohdat "Tarvitsen autoa liikkumiseen paikan päällä" (79 %) ja "Käyn matkan varrella muuallakin" (59

%). Tärkeimmät syyt oman auton käyttöön liittyivät siis sellaisiin logistisiin tarpeisiin, joihin on vaikea vastata lentoliikenteen kehittämistoimilla (CVM Services Oy 2014).

Tutkimuksen yhteenvedossa todetaan Kajaani-Helsinki-Kajaani -reitin olevan Kajaanin lentoliikenteen ylivoimaisesti tärkein ylläpitäjä ja myös ainoa yhteysväli, jolle on todellista kysyntää. Aineiston ja palautteen perusteella Kajaanin lentoasemalta ei olisi suurta kysyntää, tai realistista toteuttamismahdollisuutta, muulle reitille kuin nykyiselle Helsinki-yhteydelle. Näin ollen panostukset kannattaisi keskittää Kajaani-Helsinki -reitin aikataulutuksen ja vaihtoyhteyksien johdonmukaiseen kehittämiseen (CVM Services Oy 2014).

Muista Kainuun lentoyhteyksiä tarkastelevista aiemmista tutkimuksista mainittakoon Minna Kainulaisen (2010) pro gradu -työ ”Taivaalle vai maata myöten: Tutkimus Kajaanin lentoasemalta lähtevien liikematkojen suosion tai suosittomuuden syistä”, joka otsikon perusteella käsittelee samaa tematiikkaa kuin edellä esitellyt Kajaanin kaupungin, Kainuun Yrittäjien ja Kainuun liiton tilaamat selvitykset. Valitettavasti Kainulaisen pro gradu -tutkielmaa ei ole saatavissa sähköisessä muodossa eikä myöskään kaukolainana.

Kainuusta lähtevän lomamatkailun näkökulmasta Kainuun lentomatkailua on tutkinut Jarmo Vilander (2012) opinnäytetyössään ”How Leisure Air Transportation Services Can Be Developed in Kainuu Region”. Opinnäytetyön teettivät Kainuun Etu Oy ja vuonna 2012 lyhyen aikaa Kajaanin lentoasemalta operoinut Estonian Air Oy. Vilanderin keräämän kyselyaineiston perusteella lomamatkailijoiden yleisimmin käyttämiä kulkuvälineitä ovat henkilöauto ja juna. Suurin syy muiden liikennevälineiden kuin lentokoneen käyttöön lomamatkailussa oli lentolippujen korkea hinta.

3 Tutkimusaineisto ja -menetelmät

Selvityksen aineisto kerättiin Kajaanin lentoaseman asiakkaille suunnatulla kyselyllä vuoden 2014 aikana. Kyselyssä käytetty yhden sivun mittainen lomake sisälsi monivalintakysymyksiä, lyhyesti vastattavia avoimia kysymyksiä ja lomakkeen loppuun sijoitetun laajemman tilan lentoaseman kehittämistä koskeville näkemyksille. Ulkomaisia matkustajia ajatellen lomakkeesta tehtiin myös englanninkielinen versio. Kajaanin ammattikorkeakoulun opiskelijat jakoivat lomaketta lentoaseman kahviossa asioiville matkustajille satunnaisesti valittuina ajankohtina kevään ja syksyn aikana. Täytettyjä paperilomakkeita saatiin vuoden aikana takaisin kaikkiaan 157 kappaletta.

Paperilomakkeiden jaon lisäksi matkustajille tarjottiin mahdollisuus vastata kyselyyn internetin välityksellä. Nettikyselyä varten lentoaseman aulassa ja turvatarkastuksen jälkeisessä odotustilassa oli ständit, joissa informoitiin meillä olevasta tutkimuksesta ja kerrottiin osoite, jossa sähköiseen kyselyyn voi vastata. Jostain syystä vastausaktiivisuus sähköiseen kyselyyn jäi ennakoitua selvästi alhaisemmaksi, sillä internetin kautta vastauksia saatiin vain 81 kappaletta. Aineiston laadun kannalta sähköisen kyselyn vähäinen vastausaktiivisuus oli toisaalta hyväkin asia, koska nettikyselyn osalta ei ole mahdollista varmistaa otoksen satunnaisuutta. Käsillä täytetyt lomakkeet ja sähköiset lomakkeet yhteenlaskettuna tutkimukseen osallistui 238 Kajaanin lentoaseman matkustajaa.

Matkustajakyselyn tulosten esittely pohjautuu strukturoitujen kysymysten osalta pitkälti muuttujien frekvenssijakaumien ja ristiintaulukoiden esittelyyn. Ristiintaulukoinnissa muuttujien välisiä eroja tarkastellaan khiin neliö -testeillä. Lentoaseman palveluihin tyytyväisyyttä mittaavat Likert-asteikolliset muuttujat tulkittiin tasavälisiksi, mikä selittää keskiarvon käytön näiden muuttujien tunnuslukuna. Tällöin kahta keskiarvoa verrattaessa (esim. miesten ja naisten tyytyväisyys lentoaseman lähtöselvitykseen) keskiarvojen eroja tarkastellaan t-testien avulla. Useampien keskiarvojen vertailuun sovelletaan yksisuuntaista varianssianalyysiä (F-testi) ja sen tukena Bonferronin parivertailutestiä.

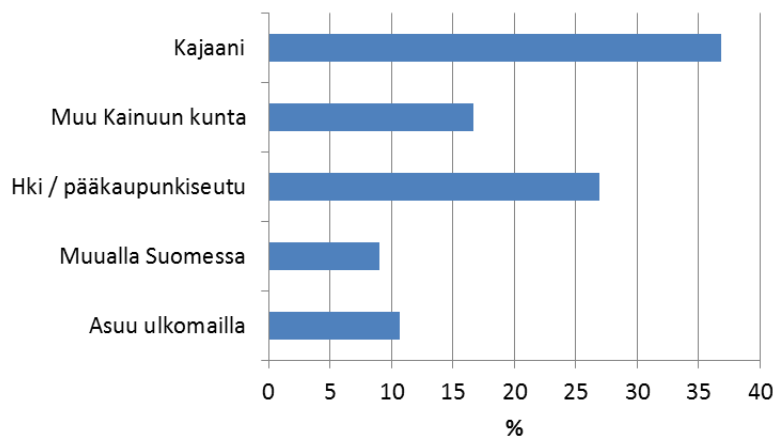
Ristiintaulukoiden khiin neliö -testeissä samoin kuin keskiarvoja vertailevissa t- ja F-testeissä muuttujien välisellä tilastollisesti merkitsevällä erolla viitataan

yleisen tavan mukaisesti riskitasoon 0,01, jolloin erojen todennäköisyys esiintyä sattumalta on pienempi kuin 1 % ($p < 0,01$). Tilastollisesti erittäin merkitsevää eroa puhuttaessa riskitaso on pienempi kuin 0,001 ($p < 0,001$) ja melkein merkitsevää eroa puhuttaessa pienempi kuin 0,05 ($p < 0,05$).

Avoimella kysymyksellä kysytyjä lentoaseman kehittämistarpeita analysoidaan luokittelemalla vastauksissa yleisimmin esille nousseet kehittämiskohteet omiksi ryhmikseen, joiden kuvauksia havainnollistetaan vastauksista otetuilla suorilla sitaateilla.

4 Matkojen ja matkustajien yleispiirteet

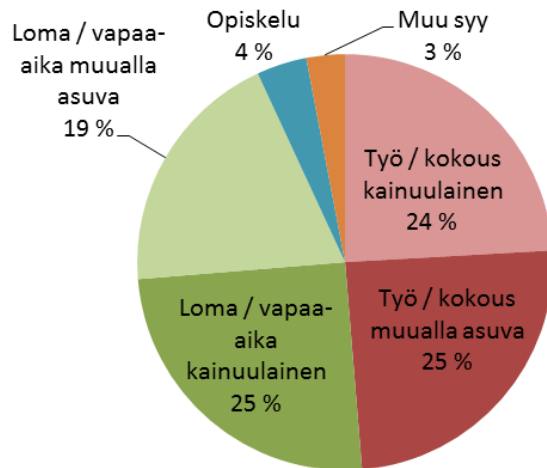
Matkustajakyselyyn vastanneista 54 prosenttia asui Kainuussa, 36 prosenttia pääkaupunkiseudulla tai muualla Suomessa ja kymmenen prosenttia ulkomailla (kuvio 3). Useimmin nimettyjä asuinkuntia olivat Kajaani (86 vastaajaa), Helsinki (34), Sotkamo (21), Espoo (20), Suomussalmi (9), Vantaa (7), Kuhmo (6) ja Kirkkonummi (4). Ulkomailla asuvien asuinmaa oli yleisimmin Saksa, Viro, Ruotsi, Sveitsi tai Iso-Britannia.



Kuvio 3. Matkustajakyselyyn vastanneiden asuinkunnat (n=234).

Tutkimukseen osallistuneista matkustajista 49 prosenttia oli työ- tai kokousmatkalla, 44 prosenttia loma- tai vapaa-ajanmatkalla, neljä prosenttia opiskeluun liittyvällä matkalla ja kolme prosenttia jostain muusta syystä matkustavia. Muita syitä olivat esimerkiksi sukulaisten tapaaminen, terveydenhoito ja työpaikkahaastattelu.

Kun vastaajien ilmoittamat tiedot asuinpaikasta yhdistetään matkan tarkoitukseen, jakautuu otosjoukko pääosin neljään verraten samankokoiseen ryhmään: neljännes (24 %) on kainuulaisia Helsinkiin tai muualle matkustavia työmatkailijoita, neljännes (25 %) Kainuussa työnsä puolesta vierailevia ei-kainuulaisia, neljännes (25 %) kainuulaisia maakunnan katsannosta ”outgoing-lomamatkailijoita” ja viidennes (19 %) ei-kainuulaisia ”incoming-lomamatkailijoita”. Näihin rinnastettuna opiskelun tai muun syyn takia matkustavien osuudet jäävät marginaalisiksi (kuvio 4).



Kuvio 4. Vastaajien matkan päätarkoitus (n=236).

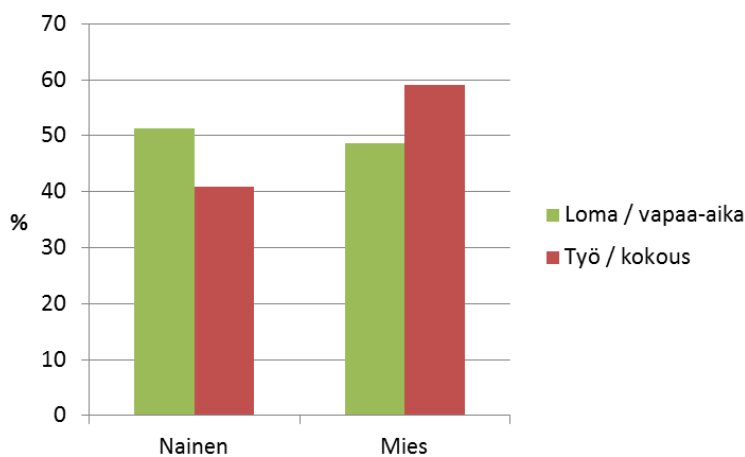
Kyselyyn vastanneiden ilmoittaman pääasiallisen matkakohteen mukaan matkoista 58 % suuntautui Kainuusta jonnekin ja 42 % Kainuuseen (tai noin yhden prosentin osuudella Kostamukseen). Näin ollen tutkimuksessa käytetyn otoksen perusteella Kajaanin lentokenttä palvelisi hieman enemmän Kainuusta lähtevää matkailua kuin maakuntaan tulevaa matkailua. Kyselyaineistossa useimmin mainittuja matkakohteita olivat Helsinki (65), Kajaani (58), Sotkamo (13), Thaimaa (13), Paltamo (7), Kuhmo (5), Suomussalmi (5) ja Itävalta (4).

Kuviossa 4 esitetyn neljän suunnilleen tasavahvan matkustajaryhmän osalta pääasialliset matkakohteet jakaantuivat seuraavasti:

- Kainuussa asuvilla työ- tai kokousmatkalla olleilla pääasiallinen matkakohte oli 80 prosenttisesti Helsinki / pääkaupunkiseutu. Ulkomaille työmatkansa suuntasi 17 prosenttia ja muualle Suomeen kolme prosenttia vastanneista.
- Kainuussa työn tai kokouksen merkeissä vierailevista ei-kainuulaisista 79 prosentilla pääasiallinen matkakohte oli Kajaani ja 13 prosentilla muu Kainuun kunta.
- Kainuulaisten itsensä tekemistä loma- tai vapaa-ajanmatkoista 72 prosenttia suuntautui ulkomaan kohteeseen ja 26 prosenttia pääkaupunkiseudulle.
- Kainuuseen tulevista ei-kainuulaisista loma- tai vapaa-ajanmatkailijoista 29 prosentilla pääasiallinen matkakohte oli Kajaani ja 58 prosentilla muu Kainuun kunta.

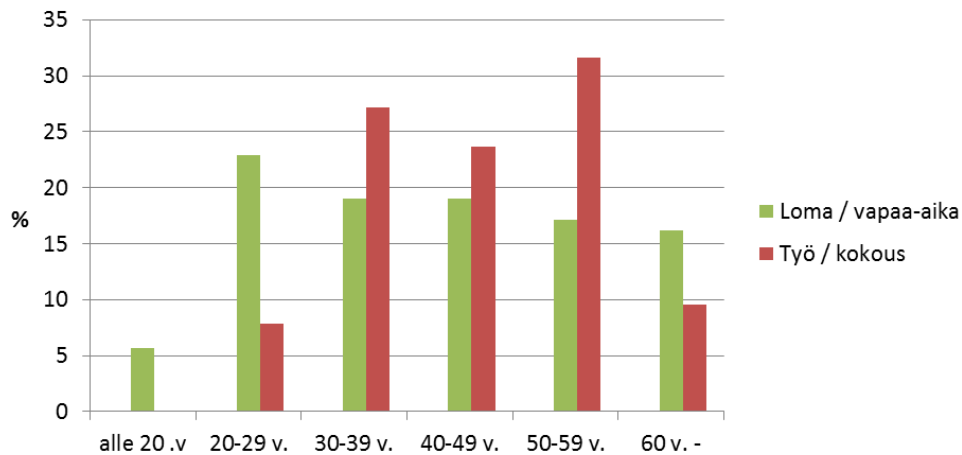
Seuraavassa esitellään eräitä yleispiirteitä matkustajakyselyyn vastanneista. Koska loma- ja työmatkalla olleet erosivat matkustajaryhmänä monilta osin toisistaan², tässä luvussa aineistoa tarkastellaan siten, että tekstissä kerrotaan muuttujien frekvenssijakaumat koko aineistossa – siis loma- ja työmatkailijoiden lisäksi opiskelijat ja jonkin muun syyn takia matkustavat mukaan lukien – ja samassa yhteydessä olevilla kaavioilla kuvataan jakaumat erikseen loma- ja työmatkailijoiden muodostamissa ryhmissä. Kaavioita luettaessa on huomattava, että lomamatkailijoihin kuuluvat niin Kainuusta lähtevät kuin maakuntaan tulleet lomamatkailijat ja sama pätee myös työmatkailijoihin.

Kaikista matkustajakyselyyn vastanneista 54 prosenttia oli miehiä. Työ- tai kokousmatkailijoissa miehiä oli enemmän kuin naisia, mutta lomamatkailijoissa suhde oli päinvastainen eli naisia oli hieman enemmän kuin miehiä (kuvio 5). Koko aineistossa matkustajien suurimpia ikäluokkia olivat 30-39 -vuotiaat (24 %), 50-59 -vuotiaat (24 %) ja 40-49 -vuotiaat (21 %). Alle 20-vuotiaita oli neljä prosenttia vastaajista. Työmatkailijoista selvä enemmistö sijoittuu ikähaarukkaan 30-59 -vuotiaat. Työmatkailijoihin verrattuna lomamatkailijoissa on varsin paljon myös tätä nuorempien tai vanhempien ikäluokkien edustajia. Erityisesti 20-29 -vuotiaiden osuus lomamatkailijoista on ehkä yllättävänkin korkea (kuvio 6).



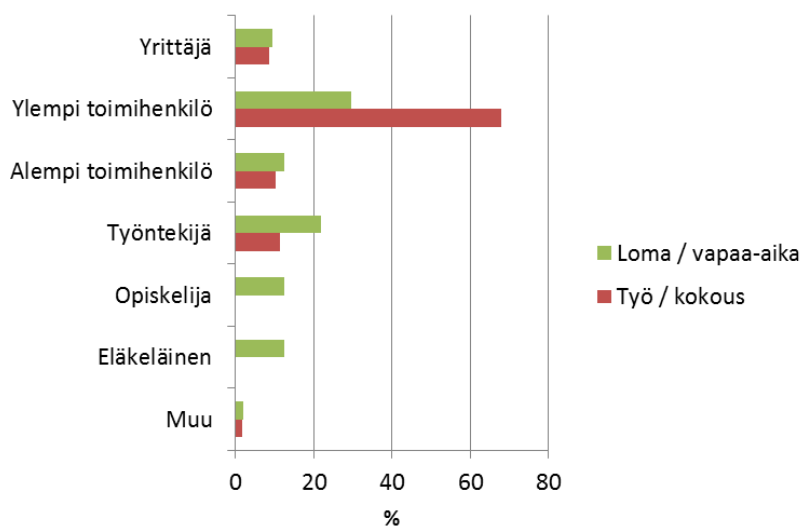
Kuvio 5. Vastaajien sukupuolijakauma (n=220).

² Khiin neliö -testien mukaan loma- ja työmatkailijat erosivat tilastollisesti erittäin merkitsevästi ikäluokan, sosioekonomisen aseman ja liityntäliikenteessä käytetyn kulkuneuvon suhteen (kaikissa tapauksissa p 0,000).



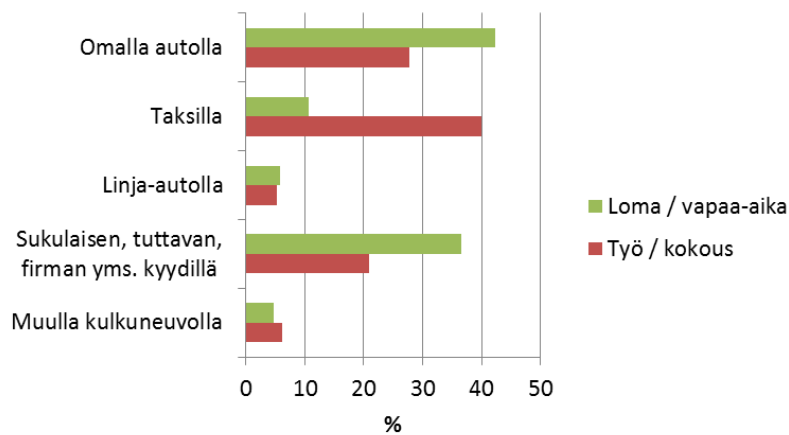
Kuvio 6. Tutkimukseen osallistuneiden ikäjakauma (n=219).

Vastaajista lähestulkoon joka toinen (46 %) identifioi itsensä ylemmäksi toimihenkilöksi. Työntekijöiden osuus oli koko aineistossa 17 prosenttia, alempien toimihenkilöiden 13 prosenttia ja yrittäjien kymmenen prosenttia. Liikematkailijoita erikseen tarkasteltaessa ylempien toimihenkilöiden osuus nousee peräti 68 prosenttiin, kun lomamatkailijoista heitä on ”vain” alle kolmannes (29 %). Lomamatkailijoista osa oli opiskelijoita ja eläkeläisiä, joita työ- tai kokousmatkailijoissa ei ollut lainkaan (kuviot 7).



Kuvio 7. Vastaajien sosioekonominen asema (n=220).

Kyselylomakkeessa matkustajilta tiedusteltiin kulkuneuvoa, jolla he tulivat lentokentälle tai jatkavat kentältä. Liityntäliikenne hoitui yleisimmin omalla autolla (34 %), sukulaisen, tuttavän, firman tms. kyydillä (28 %) tai taksilla (27 %). Linja-auton käyttö liityntäliikenteessä oli ennakoitua vähäisempää, sillä bussilla kentälle tai kentältä matkustaneita oli vain kuusi prosenttia kaikista vastanneista. Näin siitä huolimatta, että lentokenttäbussilla on yhteys jokaiselle lähtevälle lennolle ja jokaiselta saapuvalta lennolta (Liikennevirasto 2013). Viisi prosenttia vastaajista kertoi käyttäneensä lentokentälle saapumiseen tai sieltä lähtemiseen jotakin muuta kulkuneuvoa, lähinnä vuokra-autoa. Kuten myöhemmin havaitaan, julkiset liikenneyhteydet lentokentälle nousevat melko usein esille vastaajien antamassa vapaamuotoisessa palautteessa.



Kuvio 8. Miten saavuitte Kajaanin lentoasemalle / jatkoitte lentoasemalta? (n=219).

Myös lentokentän syöttöliikenteen osalta erot loma- ja työmatkailijoiden käyttämissä kulkuvälineissä ovat selviä joskin odotetun kaltaisia. Suurin poikkeama ilmeni taksin käytössä, sillä työmatkailijoista 40 prosenttia teki lentokenttämatkansa taksilla, mutta lomamatkailijoista vain joka kymmenes. Lomamatkailijoiden yleisimpiä tapoja lentokentälle saapumiseen tai kentältä jatkamiseen olivat oma auto tai joltakin muulta saatu autokyyti. Nämä matkustustavat olivat taksin jälkeen tärkeimpiä myös työmatkailijoille (kuvio 8).

5 Kajaanin lentoaseman käyttö

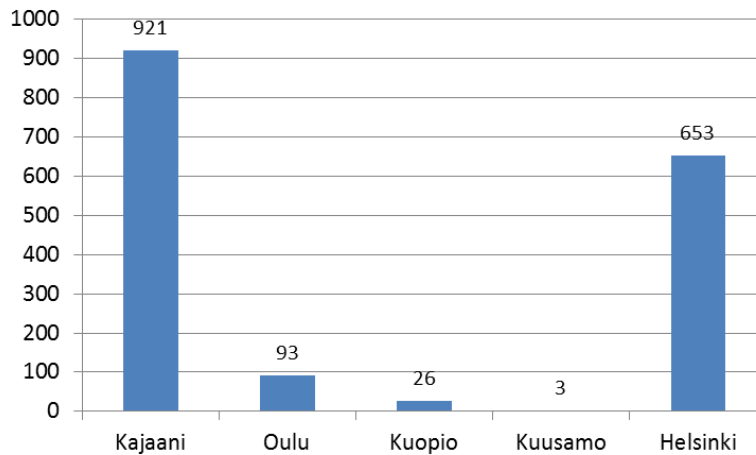
Matkustajakyselyyn osallistuneita pyydettiin arvioimaan, kuinka monta kertaa vuodessa he matkustavat Kajaanin, Oulun, Kuopion, Kuusamon ja Helsingin lentoasemilta. Kyseisiltä lentoasemilta tehtyjen matkojen kokonaismäärä oli yhteensä 3257, josta Kajaanin lentoaseman osuus oli 1351 (41 %), Oulun 192 (6 %), Kuopion 56 (2 %), Kuusamon 16 (0,5 %) ja Helsinki-Vantaan 1642 (50 %). Arvioitujen matkustuskertojen vaihteluväli oli Kajaanissa 0-40, Oulussa 0-30, Kuopiossa 0-6, Kuusamossa 0-2 ja Helsinki-Vantaalla 0-50.

Mediaani eli keskiluku Kajaanin lentoaseman käytölle oli kolme matkaa vuodessa. Tätä useammin ja harvemmin lentoasemaa käyttävien profiileja verrattaessa lentokentän ”kanta-asiakkaat” ovat tyypillisimmillään Kainuussa asuvia pääkaupunkiseudulle työasioissa matkustavia 30-59 -vuotiaita ylempiä toimihenkilöitä tai yrittäjiä. Vastaavasti kolme kertaa tai harvemmin Kajaanin lentoasemaa käyttävien joukossa on suhteellisesti yleisemmin ei-kainuulaisia Kajaaniin tai muualle Kainuuseen lomailemaan matkustavia alle 30-vuotiaita tai yli 60-vuotiaita opiskelijoita tai työntekijöitä.

Khiin neliö -testien perusteella edellä mainittujen matkustajaa ja hänen matkaansa kuvaavien muuttujien yhteydet Kajaanin lentoaseman vuotuisen käyttöön olivat kaikissa tapauksissa vähintäänkin tilastollisesti melkein merkitseviä (asuminen Kainuussa/muulla p 0,000; pääasiallinen matkakohde p 0,002; matkan tarkoitus loma/työ p 0,031; ikäluokka p 0,004; sosioekonominen asema p 0,016). Vastaajan sukupuolella ei havaittu yhteyttä matkustusaktiivisuuteen, sillä keskilukua useammin ja harvemmin käyttäneiden ryhmissä naisia oli yhtä paljon kuin miehiä.

Kajaanin lentoaseman käyttöä suhteessa muihin kenttiin selvitettiin tarkemmin poimimalla aineistosta pelkästään Kainuussa asuvien matkustajien arviot eri lentoasemilta vuoden aikana tehdyistä matkoista. Kainuulaisten tekemien matkojen kokonaismäärä oli 1696, josta Kajaanin lentoaseman osuus oli 921 (54 %), Oulun 93 (5 %), Kuopion 26 (2 %), Kuusamon 3 (0 %) ja Helsinki-Vantaan 653 (39 %). Luvut osoittavat kainuulaisten vastaajien käyttävän varsin vähän Kajaanin lähikenttiä Oulua, Kuopiota ja Kuusamoa. Lukuja tulkittaessa on kuitenkin huomattava, että kysely kohdentui pelkästään Kajaanin lentokentän käyttäjiin. Jos kyselyn kohdejoukkona olisi ylipäätään kainuulaiset len-

toteitse matkustavat henkilöt, naapurikenttien osuudet olisivat todennäköisesti jossain määrin korkeampia (kuvio 9).



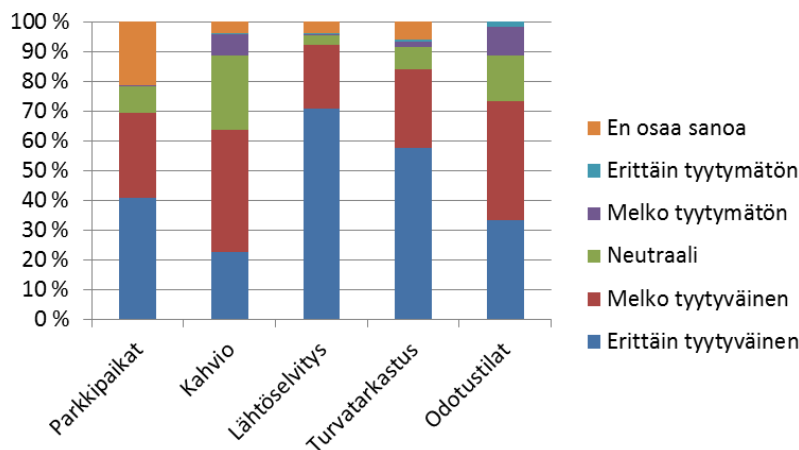
Kuvio 9. Kuinka monta kertaa vuodessa Kainuussa asuvat vastaajat arvioivat matkustavansa eri lentoasemilta? Luvut kuvaavat vastaajien ilmoittamien matkustuskertojen summia (n=125).

Kainuussa asuvien vastaajien arviot Kajaanin ja sen naapurikenttien käytöstä jakautuvat melko paljon samalla tavalla kuin aiemmin esitellyssä Kajaanin kaupungin, Kainuun Yrittäjien ja Kainuun liiton teettämässä Kainuun lentoliikenneselvityksessä (CVM Services Oy 2014), joskin kyselyaineistossa Kajaanin kentän käyttöosuus oli vieläkin suurempi ja vastaavasti Oulun, Kuopion ja Kuusamon osuudet pienempiä kuin lentoliikenneselvityksessä. Kun tarkasteluun otetaan mukaan Helsinki-Vantaan kenttä, kyselyaineistossa sen käyttöosuus on jostain syystä selvästi suurempi kuin vuoden 2014 lentoliikenneselvityksessä.

6 Tyytyväisyys lentoaseman palveluihin

Selvityksen yhtenä tavoitteena oli muodostaa käsitys siitä, kuinka tyytyväisiä tai tyytymättömiä matkustajat ovat Kajaanin lentoaseman palveluihin. Kysymyslomakkeessa tiedusteltiin erikseen tyytyväisyysarviota lentoaseman parkkipaikoista, kahviosta, lähtöselvityksestä, turvatarkastuksesta ja odotustiloista. Kunkin palvelun osalta vastaajille annettiin mahdollisuus valita vaihtoehto yhdestä viiteen, jossa ykkönen tarkoitti vastaajan olevan erittäin tyytyväinen kyseiseen palveluun toisessa ääripäässä viitosen ilmaistessa vastaajan olevan palveluun erittäin tyytymätön. Jokaisesta kohdasta oli mahdollista valita myös ”En osaa sanoa” -vaihtoehto.

Kuviossa 10 esitetty vastausten jakauma osoittaa selvitykseen osallistuneiden olevan yleisesti ottaen erittäin tai melko tyytyväisiä kysytyihin lentoaseman palveluihin. Tyytymättömyyttä ilmeni vähäisessä määrin lähinnä odotustiloja ja kahviota kohtaan.



Kuvio 10. Vastaajien tyytyväisyys eräisiin Kajaanin lentoaseman palveluihin (n=236-238).

Jos ”En osaa sanoa” -vastaukset jätetään huomiotta eli ne tulkitaan puuttuviksi tiedoiksi, parkkipaikkojen saama keskiarvo oli 1,6, kahvion 2,2, lähtöselvityksen 1,3, turvatarkastuksen 1,5 ja odotustilojen 2,0. Keskiarvoilla mitattuna tyytyväisyys oli siis suurinta lähtöselvityksen ja turvatarkastuksen toimintaan

sekä autojen parkkipaikkoihin. Odotustiloihin ja kahvioon vastaajat olivat keskimääräisesti lähinnä melko tyytyväisiä.

Tyytyväisyyttä mittaavilla muuttujilla oli joitakin tilastollisesti merkitseviä tai melkein merkitseviä yhteyksiä matkustajaa kuvaavien muuttujien kanssa. Vastaajan ikäluokka vaikutti kahvioon tyytyväisyyteen (F 2,9; p 0,016) lähinnä siten, että yli 50-vuotiaat olivat tyytyväisempiä kahvion palveluihin kuin 20-39-vuotiaat. Sama asia näkyi myös sosioekonomisen aseman vaikutuksissa (F 2,1; p 0,0050), sillä eläkeläiset suhtautuivat kahvioon muita ryhmiä myönteisemmin. Kainuussa asuvat olivat hieman muualla asuvia tyytyväisempiä lentoaseman kahvioon (t -2,4; p 0,015), odotustiloihin (t -2,1; p 0,037) ja lähtöselvitykseen (t -2,2; p 0,021). Niin ikään yli kolme kertaa vuodessa Kajaanista lentoteitse matkustavat olivat tätä harvemmin matkustavia tyytyväisempiä lähtöselvitykseen (t 3,3; p 0,001) ja turvatarkastukseen (t 3,4; p 0,001).

7 Palvelujen kehittämistarpeet

Kyselylomakkeen lopussa tiedusteltiin avoimella kysymyksellä, miten Kajaanin lentoaseman palveluita voitaisiin vastaajien mielestä kehittää. Matkustajien useimmin esiin nostamat kehittämistarpeet ja -ideat liittyivät lentoaseman tiloihin ja niiden viihtyisyyteen, syöttöliikenteen yhteyksiin, lentovuoroihin ja -aikatauluihin, parkkimaksuihin sekä aukioloaikoihin. Osa kehittämissuosituksista ja kommentteista ei varsinaisesti kohdentunut lentoaseman palveluihin vaan yleisemmin Kajaanin lentoyhteyksien koettuihin ongelmakohtiin.

Lentoaseman viihtyisyyden kohentamiseksi esitettiin useita pieniä ja joskus vähän isompiakin parannusehdotuksia. Jotkut toivoivat televisiota, enemmän sähköpistokkeita, leikkitalan lelujen uusimista tai vessoihin ilmanraikastimia. Muutama vastaaja antoi palautetta ilmastoinnin säädöistä: lentoaseman tilat tuntuivat heistä pakkasilla liian viileiltä ja kesähelteellä vastaavasti tukalilta. Ruuan, juomien ja muiden ostosten tekemiseen toivottiin monipuolisempia mahdollisuuksia. Kuusi vastaajaa koki ongelmaksi lentoaseman langattoman verkon toimintahäiriöt.

Yksittäinen melko usein kritiikkiä osakseen saanut seikka oli lentoaseman tiloissa olevat istuimet. Niitä oli joko liian vähän tai ne olivat epämukavia:

Turvataarkastuksen jälkeisessä odotustilassa liian vähän istuimia.

Sohvia ennen turvataarkastusta.

Kahvilan tuolien selkämykset liian koverat. Tuolien reunat painavat kylkiluita – eivät tue selkää.

Odotustilan tuolit melko epämukavia istua, etenkin selkänojat.

Myös sisustuksen ilmeeseen kiinnitettiin huomiota. Kehittämissuosituksia olivat kaisuunaisuuden korostaminen sisustuksessa, äänisuunnitelman tekeminen ja pintaremontti tilojen yleisilmeen piristämiseksi:

Jotain kaisuunaisuutta enemmän.

Tehkää äänisuunnitelma ja laittakaa Kainuun säveltäjät säveltämään rauhoittavaa taustamusiikkia ... äänitausta voisi olla erilainen eri pisteissä.

Odotustilat sekä tulevien että lähtevien päässä kaipaavat 2000-luvun väritystä ja kalusteita. Vaikka asema on siisti, on se hie-man kömpelön ja uinahtaneen oloinen. Kenties pelkällä maalaamisella ja istuimien verhoilujen uusimisella, jos ei kalusteiden uusimisella, voitaisiin ilme saada pirteämmäksi.

Lentoaseman liityntäliikenteestä antoi palautetta 15 kyselyyn vastannutta matkustajaa. Suurin osa heistä otti kantaa linja-autoyhteyksiin ja niiden kehittämiseen. Olemassa olevista bussivuoroista kaivattiin näkyvämpää tiedotusta. Niin ikään Kajaanin linja-autoasemalla voisi olla oma pysäkki lentokenttäkyydille.

Selkeämpi tieto bussikuljetuksista Kajaanin keskustaan.

Lentokenttäbussin pitäisi olla aiemmin perillä tai olla takuu, että bussimatkustajia odotetaan. En uskaltanut tulla bussilla, koska löytyi kaksi erilaista aikataulua ja olisin ollut perillä lentoasemalla niin myöhään.

Linja-autoasemalla voisi olla pysäkki/pysähtymispaikka lentokenttäkyydille, joka on tulossa Sotkamon suunnalta. Nyt ko. kyyti ottaa matkustajat torin kupeesta kyytiin. Lentokentältä tultaessa Sotkamoon menevä kyyti pysähtyy linja-autoasemalla.

Eräiden matkustajien mielestä takseja olisi oltava riittävässä määrin kentällä odottamassa saapuvia lentoja. Taksin tilaaminen etukäteen ei ole kaikkien mieleen, mikä käy ilmi seuraavasta sitaatista: ”Paluulennolla Kajaaniin saapuessa takseja ei ole valmiina kentällä. Soittamalla kyydin saa puolessa tunnissa, mikä on liian pitkä aika. Noloa ulkomaisille vieraille”.

Lentovuoroja ja -aikatauluja kommentoi 14 selvitykseen osallistunutta matkustajaa. Lentovuoroja haluttiin ylipäättään enemmän niin Helsinkiin kuin myös suoraan ulkomaan kohteisiin. Erityisesti lauantain vuorojen lisäämistarpeen ilmaisi useampikin vastaaja. Muutamat kaipasivat myöhäisillan lentoja Helsingistä Kajaaniin ja lentojen lähtö/saapumisaikojen parempaa sovittelua jatkolentoyhteyksiin. Edellisten lisäksi toivottiin tiedottamista lähteville matkustajille esimerkiksi tekstiviestillä koneiden viivästyksistä ja siitä, milloin tulee olla kentällä uuden lähtöajan mukaan.

Parkkimaksuihin otti kantaa puolenkymmentä vastaajaa esittämällä niiden poistamista (eli maksuttomia parkkipaikkoja) tai maksun maksamista palatessa toteutuneen mukaan. Kahvion aukioloajan pidentämistä toivoi neljä matkustajaa. Joissakin vastauksissa kiinnitettiin huomiota lentolippujen hintoihin ja laukkujen bookkaukseen jatkolennoille.

Vaikka kyselylomakkeen lopussa kysyttiin kirjaimellisesti ottaen lentoaseman kehittämistarpeita, toistakymmentä vastaajaa käytti vastaustilan kehuakseen lentoaseman henkilökunnan palveluallttiutta:

Henkilökunta ihanan hymyilevää. Persoonalliselta tuntuva palvelua!

Henkilökunta vaikuttaa tosi kivalta ja palveluallttiilta.

Henkilökunta – pysykää yhtä ystävällisinä kuin tähän asti 😊

*Iso plussa koko lentokentän henkilökunnan positiivisuudelle!
Kentällä on mukava asioida!*

Suoranaisten kehujen lisäksi monissa kommenteissa todettiin lentoaseman palvelujen olevan kunnossa tyyliin ”kaikki OK”, ”perus OK” tai ”hyvä näin”. Eräs vastaaja piti pääasiana Kajaanin lentoyhteyksien säilyttämistä toteamalla ykskantaan: ”Ei tarvitse kehittää, kunhan ei lopeteta kokonaan”.

8 Yhteenveto ja pohdintoja

Kajaanin lentoaseman matkustajakyselyyn vastanneet jakautuivat neljään suunnilleen tasavahvaan ryhmään: 1) kainuulaiset pääosin Helsingin seudulle matkustavat työ- tai kokousmatkailijat, 2) Kainuuseen (etenkin Kajaaniin) työn tai kokouksen takia tulevat ei-kainuulaiset, 3) Kainuusta lähinnä ulkomaan lomakohteisiin matkustavat paikalliset asukkaat ja 4) Kainuuseen (etupäässä muualle kuin Kajaaniin) saapuvat lomamatkailijat. Otoksen perusteella Kajaanin lentoasemalla ei siis ole yhtä hallitsevaa käyttäjäryhmää – kenttä palvelee yhtä lailla lomamatkailijoita kuin työmatkailijoita ja Kainuuseen tulevia kuin täältä matkalle lähteviä.

Selvitykseen osallistuneiden matkustajien sosiodemografisten piirteiden karitoitus ei tuonut esille suuria yllätyksiä, ellei sellaiseksi lasketa ylempien toimihenkilöiden korkeaa osuutta (46 %) vastaajajoukossa. Loma- tai vapaa-ajanmatkalla olleiden ja työ- tai kokousmatkalla olleiden profiilien vertailussa huomio kiinnittyi lähinnä siihen, että loma-/vapaa-ajanmatkailijoissa oli ennakoitua enemmän nuoria 20-29 -vuotiaita. Muutoin työ- ja lomamatkailijoiden vertailujen tulokset olivat pitkälti odotetun kaltaisia. Lentoaseman liityntäliikenteessä käytettyjen kulkuneuvojen jakaumassa keskeisin havainto oli linja-auton käytön vähäisyys.

Kyselyyn vastanneet arvioivat matkustavansa Kajaanin lentoasemalta mediaanilla mitattuna kolme kertaa vuodessa. Tätä useammin lentoasemaa käyttävän stereotyyppi on Kainuussa asuva pääkaupunkiseudulle työn tai kokouksen takia matkustava 30-59 -vuotias ylempi toimihenkilö tai yrittäjä. Kajaanin lentoaseman käyttöön liittyen kainuulaiset vastaajat vaikuttavat olevan lojalleja oman kotikenttensä käyttäjiä, sillä naapurikentiltä Oulusta, Kuopiosta ja Kuusamosta tehtyjen matkojen määrät olivat heillä Kajaanin kenttään suhteutettuna varsin pieniä.

Selvitykseen osallistuneet matkustajat olivat keskimääräisesti erittäin tai melko tyytyväisiä Kajaanin lentoaseman palveluvarustukseen. Tyytymättömyyttä ilmeni vähäisessä määrin lähinnä odotustiloja ja kahviota kohtaan. Palveluihin tyytyväisyydestä kertoi myös lentoaseman henkilökunnan palveluasenteesta annettu palaute, joka oli sävyltään pelkästään myönteistä. Matkustajien esittämät vapaamuotoiset kehittämissuhteukset liittyivät useimmin lentoaseman

tilojen viihtyvyyteen ja lentokentän liityntäliikenteen järjestelyihin (erityisesti linja-autoyhteyksiin).

* * *

Kainuun lentoliikenteen kehittämisen eräänä haasteena on se, että maakunnassa vierailevat matkailijat käyttävät melko vähän lentokonetta matkustusvälineenään. Aikavälillä 2000 – 2013 matkailijoiden rekisteröidyt yöpymiset lisääntyivät Kainuun alueella 37 prosenttia (Tilastokeskus 2015), mutta samaan aikaan Kajaanin lentoaseman matkustajamäärä pieneni 41 prosenttia (Finavia 2015a).

Syitä edellä mainittuun epäsuhtaan lienee useita. Kainuun matkailu tukeutuu vahvasti kotimaisiin perhematkailijoihin, joille oma auto on usein kätevin ja taloudellisin matkustusväline. Kun tähän lisätään Kainuun maantieteellinen sijainti siedettävän ajomatkan päässä Etelä-Suomen päämarkkina-alueilta, on henkilöauto monille ylivoimainen matkustusvaihtoehto lentämiseen verrattuna. Myös raideliikenteen merkitys on suuri matkailulle. Junalippujen joustava hinnoittelu on lisännyt tämän matkustusmuodon kilpailukykyä.

Toinen turismiin liittyvän lentomatkustuksen suhteellisen pientä volyymia selittävä tekijä on Kainuussa vierailevien ulkomaisten matkailijoiden vähäinen osuus/määrä³ ja yksipuolinen lähtöaluejakauma. Pääosa Kainuun kansainvälisistä vieraista tulee edelleen Venäjältä yleensä omilla autoillaan. Varsinkin tietyissä erikoistuneissa matkailijasegmenteissä ulkomaista kysyntää on toki muistakin maista, mutta määrällisesti se ei ole vielä kovin suurta. Kansainvälinen matkailu tarjoaa kuitenkin pitkällä aikavälillä varteenotettavan mahdollisuuden Kainuun lentoliikenteen kehittämiseen (ja päinvastoin). Potentiaalinen kehittämistoimenpide saattaisi olla myös Kajaanin lentoaseman markkinointi Kostamuksen alueen venäläisille porttina Euroopan kohteisiin.

Kajaanin lentoaseman matkustajaliikenteen saaminen kasvu-uralle ei ole ainoastaan ”matkailullinen” kysymys vaan paljon laajempi, yleiseen saavutettavuuteen ja sen myötä koko maakunnan elinkeinoelämään ja aluekehitykseen vaikuttava asia. Lentoliikenteen suhdetta aluekehitykseen ovat tarkastelleet kiinnostavalla tavalla Kirsi Mukkala ja Hannu Tervo (2013) artikkelissa *Air transportation and regional growth: which way does the causality run?* Tutki-

³ Vuonna 2014 ulkomaiset matkailijat tuottivat 10 prosenttia Kainuussa rekisteröityjen yöpymisten kokonaismäärästä. Esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaalla vastaava osuus oli 17 prosenttia ja Lapissa 43 prosenttia (Tilastokeskus 2015).

muksessaan Mikkala ja Tervo päätyvät siihen, että valtakunnasta syrjässä olevilla alueilla talouden aktivoituminen lisää lentoliikennettä ja käänteisesti lentoliikenteen kasvu vahvistaa aluetaloutta. Sen sijaan keskusalueilla kausaalisuhte on vain toispuoleinen: aluetalouden kasvu generoi lentoliikennettä, mutta lentoliikenne ei merkittävässä määrin synnytä aluekehitystä (ks. myös ESPON 2013).

Näin ollen on loogista ja ymmärrettävää, että maakuntien aluekehityksestä vastaavat tahot panostavat voimakkaasti paikallisten lentoyhteyksien kehittämiseen tai viime kädessä säilyttämiseen. Lentoliikenteen käytön edistämiseen tähtäviä toimenpiteitä ovat olleet esimerkiksi aktiivinen tiedottaminen ja markkinointi sekä yhteydenpito alueen yrittäjiin elinkeinoelämän matkustustarpeiden ja liikenteen oikean palvelutason selvittämiseksi. Niin ikään lentoasemien liityntäyhteyksiä on pyritty sujuvoittamaan, mikä omalta osaltaan lisää lentomatkustuksen houkuttelevuutta. Joillakin alueilla on käytetty myös suoraa taloudellista tukea tappiotakausten tai vastaavien muodossa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010).

Kajaanin ja muiden maakuntakenttien tulevaisuuden kannalta helmikuussa 2015 julkistettu lentoliikennestrategia sisältää merkittävän linjauksen, jonka mukaan Finavia Oyj ylläpitää jatkossakin lentoasemaverkostoa niin kauan kun verkostoon kuuluvalta lentoasemalta on säännöllistä ja markkinaehtoista reittilentoliikennettä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015). Toisaalta strategiassa linjataan myös, että liikenneyhteyksien jatkumisen turvaamiseksi on tarpeen saada maakunnallisten lentoasemien matkustajamäärä kasvamaan, mikä edellyttää, että alueen kansalaiset ja elinkeinoelämä käyttävät lentoliikennepalveluja nykyistä enemmän. Vapaasti tulkittuna lentoliikennestrategia toisinsanoen lupaa valtion Finavia Oyj:n kautta jatkavan lentoasemien ylläpitoa, jos vastaavasti paikalliset toimijat sitoutuvat oman alueensa lentomatkustuksen edistämiseen riittävän kysynnän aikaansaamiseksi.

Lähteet

CVM Services Oy. 2011. Kainuun lentoliikenneselvitys 2011. Kajaanin kaupunki, Kajaanin Yrittäjät, Kainuun maakunta -kuntayhtymä. Saatavissa osoitteesta: http://www.yrittajat.fi/File/ba576dad-af24-4448-a409-376eafc7e579/Kainuun_lentoselvitys_2014u.pdf (Viitattu 15.2.2015).

CVM Services Oy. 2014. Kainuun lentoliikenneselvitys 2014. Kajaanin kaupunki, Kainuun Yrittäjät, Kainuun liitto. Saatavissa osoitteesta: http://www.kainuunliitto.fi/files/atoms/files/kainuun_lentoselvitys_2014.pdf (Viitattu 15.2.2015).

ESPON. 2013. ADES, Airports as Drivers of Economic Success in Peripheral Regions. Targeted Analysis 2013/2/17. Final Report. Saatavissa osoitteesta: http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_TargetedAnalyses/ades.html (Viitattu 23.3.2015).

Finavia. 2015a. Finavian liikennetilastot. Saatavissa osoitteesta: <http://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tilastot/> (Viitattu 15.2.2015).

Finavia. 2015b. Finavialta erikseen tilatut julkaisemattomat matkustajatilastot.

Intres Consulting Oy. 2007. Selvitys lentoreittien säilyttämisestä. Kajaanin kaupunki, Kainuun Yrittäjät. Saatavissa osoitteesta: http://www.kajaani.fi/Tiedostot/G3_tiedostot/Ajankohtaista/Selvitys%20lentoreittien%20s%C3%A4ilytt%C3%A4misest%C3%A4.pdf (Viitattu 15.2.2015).

Järviluoma, J. 2014. Kainuun matkailutilastollinen vuosikirja 2013. Saatavissa osoitteesta: <http://www.theseus.fi/handle/10024/80369> (Viitattu 15.2.2015).

Kainulainen, M. 2010. Taivaalle vai maata myöten: Tutkimus Kajaanin lentoasemalta lähtevien liikematkojen suosion tai suosiottomuuden syistä. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. Jyväskylän yliopisto, yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2010. Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentokentillä. Liikenne- ja viestintäministe-

riön julkaisuja 29/2010. Saatavissa osoitteesta:

<http://www.lvm.fi/julkaisu/1178562/kotimaan-lentoliikenteen-tilanne-erityisesti-porin-seinajoen-ja-jyvaskylan-lentokentilla-selvitys> (Viitattu 24.3.2015).

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2015. Lentoliikennestrategia 2015-2030. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2a/2015. Saatavissa osoitteesta:

<http://www.lvm.fi/julkaisu/4432184/lentoliikennestrategia-2015-2030> (Viitattu 24.3.2015).

Liikennevirasto. 2013. Lentoasemien joukkoliikenneyhteydet. Nykytilan analyysi. Saatavissa osoitteesta:

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2013_lentoasemien_joukkoliikenneyhteydet_web.pdf (Viitattu 15.2.2015).

Mukkala, K. & Tervo, H. 2013. Air transportation and regional growth: which way does the causality run? *Environment and Planning A* 45(6): 1508-1520.

Storhammar, E. 2013. Selvitys Jyväskylän lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu, Keski-Suomen liitto. Saatavissa osoitteesta: [http://www.keskisuomi.fi/filebank/23651-](http://www.keskisuomi.fi/filebank/23651-Selvi-)

[Selvitys Jyvaskylan lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista loppuraportti.pdf](http://www.keskisuomi.fi/filebank/23651-Selvitys-Jyvaskylan-lentoliikenteen-taloudellisista-vaikutuksista-loppuraportti.pdf) (Viitattu 15.2.2015).

Storhammar, E. 2014. Selvitys lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista Satakunnassa. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu. Saatavissa osoitteesta:

<http://www.prizz.fi/sites/default/files/Selvitys%20lentoliikenteen%20vaikutuksista.pdf> (Viitattu 15.2.2015).

Sweco Ympäristö Oy. 2015. Kainuun matkailun maankäyttöstrategian esiselvitys.

Tilastokeskus. 2015. Majoitustilasto. Saatavissa osoitteesta:

<http://www.tilastokeskus.fi/til/matk/index.html> (Viitattu 23.3.2015).

Vilander, J. 2012. How Leisure Air Transportation Services Can Be Developed in Kainuu Region. Thesis. Kajaani University of Applied Sciences, Degree Programme of Tourism. Saatavissa osoitteesta:

<http://www.theseus.fi/handle/10024/53737> (Viitattu 15.2.2015).