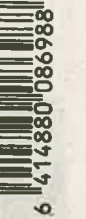


SUNNUNTAINA 7. SYYSKUU 2014

POHJALAINEN

Irtonumero 2,50 €
242. numero
112. vuosikerta
Puh: 06 247 7930

www.pohjalainen.fi



Vaasalainen Boris Borotinskij taituroi lennokin lentäjä-ässä Ilmari Juutilaisen hävittäjästä. 13

Kansalaisopistot ehkäisevät syrjäytymistä ja yksinäisyyttä, lisäävät yhteisöllisyyttä. Siksi on tärkeää, ettei niiden toimintaa supisteta liikaa ja että osallistumismaksut pidetään kohtuullisina. 2



Sunnuntai on lämmin ja poutainen, kunhan sumupilvet hälvenevät. Päivällä 17...21 astetta. Tuuli on heikkoa. 13

Yli neljäsataa kuntoilijaa juoksi Vaasan maratonilla. Jimmy Finnholm voitti puolikkaan. 10



Paikallisille kentille halutaan lisää lentoja

KAISA HAHTO

PIETARSAARI/KOKKOLA Tarvitaanko Kokkola-Pietarsaaren lentoasemaa, kun Vaasa on 120 kilometrin päässä?

- Ei Vaasan kautta enää pääväselteään käytäisi Helsingissä, ainakaan ihan helposti, vastaa lentoaseman päällikkö Ari Nääppä.

Hänen mukaansa Kokkola-Pietarsaaren lentokenttä ei ole olemassa keinotekoisin syin vaan tositarpeesta.

Asema on vahvasti bisneskenttä, ja alueen elinkeinoelämä on ollut ajamassa muun muassa Tukholman-lentojen jatkumista.

Paikalliset yritykset ovat esi-

merkiksi vuokranneet lentokentän parkkialueelta lämmityspistekeikkoja käyttöönsä.

Suorat ulkomaanlennot ovat harvinaisia kaikilta Suomen maakuntakentiltä.

Suomessa ei ole samanlaisia lentämisen kulttuuria kuin muissa Pohjoismaissa. Lentämistä on täällä pidetty kalliina

ja elitistisenä.

Toisin on naapurimaissa. Esimerkiksi pohjoisen Ruotsin ja Norjan lentokentiltä on runsaasti lomalentoja.

Tamperelainen työryhmä tahtoi lopettaa lentoliikenteen keskittämisen Helsinki-Vantaalle ja vahvistaa paikalliskenttiä. **Sivu 18**



Kokkolan ja Pietarsaaren alueen yritykset ovat vuokranneet lentoaseman parkkipaikalta lämmityspaikkoja. KUVA: JUKKA LEHOJÄRVI

Turvallisuus on koko kansan asia

ANTTI OJALA

HELSINKI Puolustusvoimien viestintäjohtajan Mika Kalliomaan mukaan venäläiskoneiden ilmatilaloukkaukset tai Ukrainan kriisi eivät vaaranna Suomen turvallisuutta mitenkään.

Isokyröläislähtöisen viestintäjohtajan mukaan valvonta kuuluu puolustusvoimien jokapäiväiseen työhön, jonka takia myös omia Hornetteja on nähty taivaalla enemmän.

Mika Kalliomaa pitää hyvänä, että sotilasliitosta ja turvallisuudesta herää keskustelua. **Sivu 21**



Mika Kalliomaa ei ole huolissaan. KUVA: ANTTI OJALA

"Hyvä, että markkinat ovat erikseen"

ANNE LAURILA

VAASA Vaasassa päättyivät eilen syysmarkkinat Vaasan torilla ja siika- ja silakkamarkkinat Sisäsatamassa.

Vakka-Suomen Pyhämaasta Sisäsatamaan tullut kalamyy-

kinat erikseen torilla.

- Monessa paikassa, esimerkiksi Turussa ja Raumalla, kalamarkkinoilla myydään seassa muutakin tavaraa. Hyvä, ettei täällä myydä kiinalaisia t-paitoja ja metrilakua, vaan kes-



SUNNUNTAI • PUHEENVUORO



Alueen kauppakamari on ollut aktiivinen siinä, että välillä loppunut Tukholman-yhteys alkoi uudestaan Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalla. Tällä hetkellä Tukholmaan lennetään arkisin kolmesti päivässä.

Muu Suomi



Ruotsiin kolmesti päivässä

Ruskeat nahkasohvat ja pieni puinen tiskentoterminaali on käytössä jopa mon-

haluaa lisää lentoja

Suomen lentoliikenne keskittyy Helsinki-Vantaalle, kun muissa Pohjoismaissa myös kakkos- ja kolmoskentät ovat vahvoja. Auttaisiko lentoasemien yksityistäminen?

Suomalainen lentää ulkomaille Helsingistä. Viime vuonna Helsinki-Vantaalle nousi tai laskeutui 15 miljoonaa ihmistä.

Maan toiseksi suurimmalta kentältä Oulusta matkasi alle miljoona suomalaista. Ne, jotka käyttivät säännöllisiä reittilentoja, lensivät Helsinkiin, Tukholmaan tai Espanjan Alicanteen.

Ruotsissa, Tanskassa ja Norjassa on toisin. Tukholma kerää enemmän matkustajia kuin Helsinki, mutta toiseksi suurimmasta Göteborgistakin lensi 4,9 miljoonaa matkustajaa.

Miksi suomalainen lentäminen on keskittynyt Helsinki-Vantaalle, kun muissa Pohjoismaissa kakkos-, kolmos- ja neloskentätkin ovat vahvoja?

Syy on siinä, että Suomessa on jääty jumiin perustuslain muuttamiseen.

Tätä mieltä on Tampereen seudulla perustettu Airport-työryhmä, joka julkistaa vuoden loppuun mennessä ehdotuksensa lentoliikenteen tasaisemmasta jakamisesta.

Professori **Jorma Mäntynen** Tampereen teknillisen yliopiston liikenteen tutkimuskeskuksesta Verneestä näkee lentomatkatilaisissa kaksi kehitysvaihetta.

Ensimmäinen oli sääntelyn aika. Silloin valtiot sopivat lennoista kahdensivuisesti ja kansainvälinen ilmakuljetusliitto määritteli tariffit.

Toinen vaihe alkoi 1990-luvun puolivälissä, kun Euroopan sisäinen lentoliikenne vapautui ja halpalentoyhtiöt ryynnivät markkinoille.

-Yhden päälentoaseman ajattelu sopi ensimmäiseen vaiheeseen, mutta vapautuneen maailman kuuluvat laajat kan-

Reittien lukumäärä

Suurimmat lentokentät
Helsinki-Vantaa: 130
Arlanda: 172
Oslo: 152
Kööpenhamina: yli 100

Toiseksi suurimmat
Oulu: 3
Göteborg: noin 30
Bergen: noin 30
Billund: noin 30

Kolmanneksi suurimmat
Tampere: 10
Tukholman
Skavsta: yli 30
Stavanger: yli 30
Aalborg: noin 15

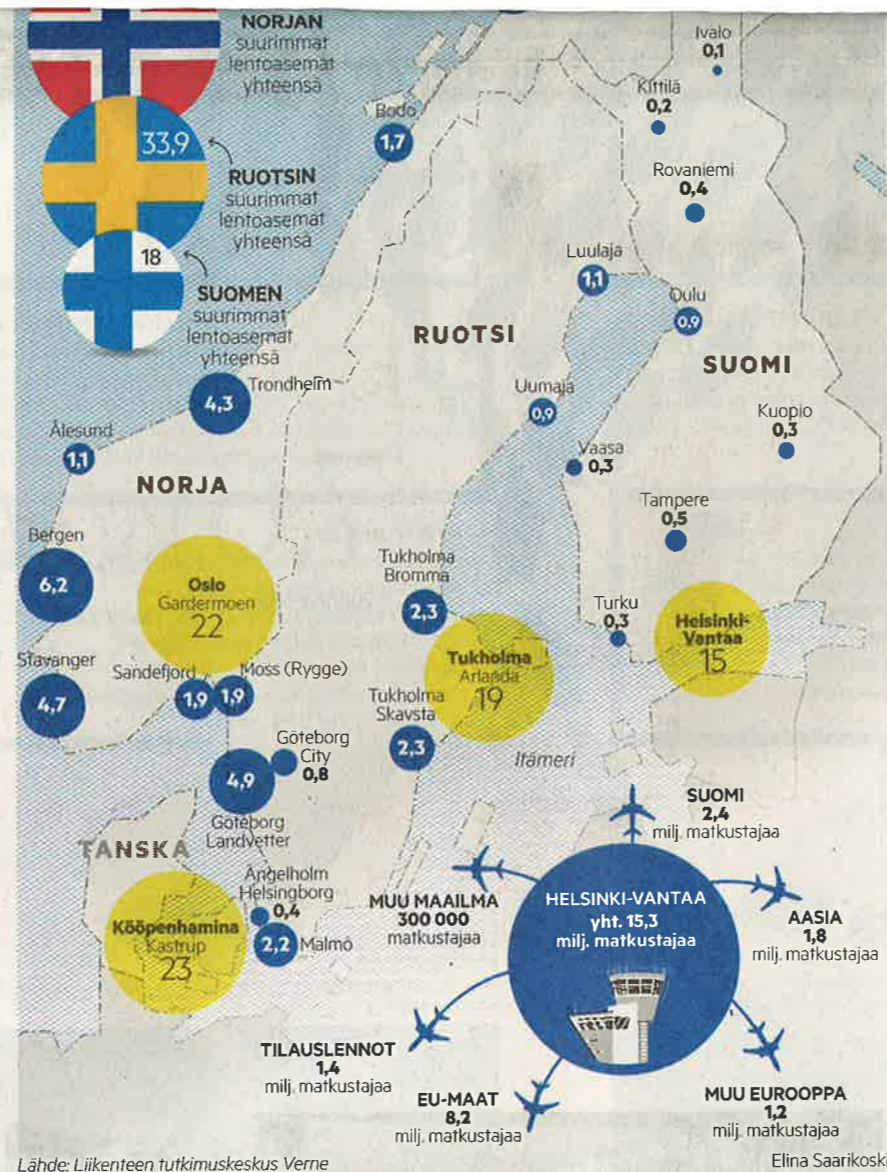
sainväliset yhteydet muiltakin kuin pääkentiltä, sanoo Mäntynen.

Maakunnissa kysyntä ei vain riitä.

Niin tulkitsee 25 suomalaista lentokenttää operoiva, valtio-omisteinen Finavia. Väki on etelässä, ja Helsinki on monille juna- tai automatkan päässä.

-Jos vetää harpilla linjan Senaatintorilta, aika moni suomalainen asuu 400 kilometrin päässä. Ruotsissa esimerkiksi Malmö on iso kaupunki ja kaukana Tukholmasta. Norjassa valtio tukee lentoliikennettä merkittävästi. Suomessa homma toimii markkinaehtoisesti lentoliikenteen tulevilla rahoilla, sanoo toimintajohtaja **Kari Savolainen**.

Finavian ylläpitämistä lentoasemista vain Helsinki-Vantaa tuottaa voittoa, liikenne- ja viestintäministeriön mukaan



noin 50-55 miljoonaa euroa vuodessa. Tuolloin katetaan muiden lentoasemien noin 20-25 miljoonan vuotuinen tappio ja rahoitetaan koko verkon ylläpito.

Maakunnissa on matkustajia, mutta heitä ei ole kerralla riittävän paljon yhteen ja samaan suuntaan, todetaan myös Finnairilta.

-Finnairin pienimmän koneen paikamäärä on 138, Flybe lentää satapaikkaisella. Volyymit pieniltä kentiltä eivät vain riitä suoriin ulkomaanlentoihin. On järkevämpää lentää ensin Helsinkiin. Tukholma saattaa olla joiltain kentiltä mahdollinen kohde, mutta sielläkin volyymit jäävät kohtuullisen pieniksi, aluejohtaja **Rolf Backman** toteaa.

Tampereella ollaan sitä mieltä, että vasta tarjonta herättää kysynnän.

Esimerkiksi käy Ryanairin laskeutuminen Tampereelle vuonna 2003. Seuraavien vuosien aikana Tampere-Pirkkalan matkustajamäärä tuplaantui. Jorma Mäntynen puhuu piilevästä kysynnästä, joka pitäisi kaivaa esiin.

-Suomen lentoliikennemarkkina on alikehittynyt naapureihin verrattuna. Meillä ei ole lentämisen kulttuuria. Se on ollut kallista ja sitä on pidetty elitistisenä.

Kari Savolainenkin myöntää, että hyvä ja kohtuuhintainen tarjonta luo kysyntää. Kuitenkin vain tiettyyn rajaan asti.

-Suomessa on erittäin hyvä lentoasemaverkosto, ja lentoasemamaksut sekä muut kustannukset ovat halpoja, mutta tarjontaa ei ole kuitenkaan tullut.

Ryanairilla hinnoittelua soimataan. Viestintäpäällikkö **Robin Kielyn** mukaan Finavian on laskettava Helsinki-Vantaan lentokenttäkuluja, jos se mieli houkutelaa uusia toimijoita.

Kun Finavia ylläpitää kaikkia lentoasemia, se myös hinnoittelee ne kokonaisuutena. Vain Tampereella ja Turussa, joissa on kaksi terminaalialueita, on voitu tarjota halpalentoyhtiöille sopivaa hinnoittelua.

Pitäisikö Suomessa seurata Ruotsin mallia ja yksityistää lentokenttiä?

Ruotsissa valtiollinen Swedavia ylläpitää 10 lentoasemaa. 37 muuta on kuntien

Ruskeat nahkasohvat ja pieni puinen tiski tullimuodollisuuksia varten. Vieraskirjassa entisen presidentin ja rock-bändi Toton kuittaukset. Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalla on Helsinki-Vantaan lisäksi tieltä ainoa, erillinen liikentotermiinali yksityiskoneiden matkustajia varten.

Tällä hetkellä Kokkola-Pietarsaaren asemalta pääsee Helsingin lisäksi kolmesti päivässä Tukholmaan. Heinäkuussa noin tuhat ihmistä lensi Tukholmaan ja reilut 2000 Helsinkiin.

Länsirannikon kenttä on kooltaan Suomen keskikastia, mutta profiililtaan vahvasti bisnekseen päin. Siinä näkyy esimerkiksi alueen vahva luksusveneteollisuus ja sen vaativat asiakkaat. Isoja yksityiskoneita käy kentällä usein, ja lii-

kelentotermiinali on käytössä jopa monta kertaa viikossa.

Blue1 aloitti suoran Tukholman-reitin vuonna 2011 ja lopetti sen vuosi sitten. Tämän vuoden helmikuussa saapui ope-roijaksi ruotsalainen NextJet. Paikallinen kaupakamari on ollut aktiivinen yhteyden turvaamisessa. Alueen kuntien kiinteistöyhtiö on myös rakentanut kentälle hallin, jota se vuokraa lento-yhtiöille. Lisäksi yritykset vuokraavat kentältä lämmitettyjä autopaikkoja.

-Tässä ei ole mitään keinotekoisia vaan meitä tarvitaan, sanoo lentoaseman päällikkö **Ari Nääppä**.

Eikö 120 kilometrin päässä oleva Vaasan lentokenttä riittäisi?

-Vaasan kautta ei käytäisi päivän matkaa Helsingissä, ainakaan ihan helposti.

Yksityinen käy ministerille

Liikenne- ja kuntaministeri **Paula Risikko** (kok) ei näe periaatteellisia esteitä suomalaisten lentoasemien yksityistämiseksi. Parhaillaan Lappeenrannassa puuhataan irtautumista Finaviasta maakunnan ylläpitämäksi kentäksi.

Lähtöleveysuudessa ei ole kuitenkaan suunnitteilla merkittäviä muutoksia lentokenttäverkon laajuuteen tai ylläpitovas-

tuuseen. Riskko on tamperelaisten linjoilla liikenteen yhteispelin kehittämiseksi. Hän on toivonut lentoliikennestrategiaan pohdintaa siitä, miten juna- ja bussiliikenteellä taattaisiin kätevä pääsy lentokentille sieltäkin, missä omaa kenttää ei ole.

-Ehkä koko matkasuunnitelma voisi lähteä jo rautatieasemalta.

ja maakuntien omistuksessa. Suomessa on vain kaksi Finavian ulkopuolista kenttää. Ne ovat Seinäjoella ja Mikkelissä, mutta niillä ei ole reittiliikennettä.

Mitä hyötyä yksityistämisestä voisi olla? Lähinnä se, että syntyisi alueellinen intressi, joka voisi sitoa alueellisen elinkeinoelämän tiiviimmin mukaan. Se mahdollistaisi vaihtelevat lentokenttämaksut.

-Lentoasemien markkinointi lentoyhtiöille voisi tehostua, jos se olisi niin sanotusti omissa käsissä. Pitäisi rohkeasti pohtia, mikä malli vahvistaisi parhaiten Suomen elinkeinoelämää. Yksityinen, julkinen vai niiden yhdistelmä, kysyy Mäntynen.

Savolaisen mielestä lentoasemaa ei pystytä juuri halvemmalla pyörittämään kuin Finavia sen tekee.

-Hinta ei laske sillä, että kenttää alkaa pyörittää joku yksityinen. Onko liiketoimintakonsepti sitten erilainen? Esimerkiksi lennonjohtopalveluita ei ole pakko olla, mutta silloin koneiden täytyy olla hyvin pieniä.

Tampereen työryhmä korostaa koko Suomen elinkeinoelämän etua. Sen tulisi näkyä vahvasti liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemissa lentoliikennestrategiassa.

-Kaksi kolmasosaa kansantaloudesta syntyy pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Suorat yhteydet maailmalle ovat erittäin tärkeitä, huomauttaa ryhmän jäsen, Lempäälän Ideaparkin ideoinut **Toini Virkkunen**.

Työryhmä ei vaadi ulkomaanlentoja kaikille 25 kentälle, vaan keskittäisi ne pariin, kolmeen kansainväliseen kenttään.

Tampereella kotikenttä on luonnollisesti listoilla. Tavoitteena on Tampere-Pirkkalan nostaminen yli viiden miljoonan matkustajan kentäksi.

-Tampereen saavutettavuus on paras mahdollinen. Oulu on nyt jo kakkoskenttänä, Lapin kentät ovat tärkeitä matkailun kannalta, sanoo Mäntynen.

Työryhmä kytki maantie- ja raideliikenteen lentoliikenteeseen esimerkiksi niin, että lentomatkan lähtöselytyksen voisi tehdä jo kotirautatieasemalla.

Savolainenkin uskoo, että kentät voisivat saada lähialueilta kasvua hyvien maaliikenneyhteyksien ansiosta.

-Esimerkiksi Iso-Syöte on ottanut Oulun lentokentän turismin voimavaraksi ja mainostaa talvella, että heille on vain alle kahden tunnin ajomatka Oulusta.

KAISA HAHTO, TEKSTI
JUKKA LEHOJÄRVI, KUVA