



Euroopan unioni

Euroopan aluekehitysrahasto

Valintaesitys

Kestävää kasvua ja työtä 2014–2020
Suomen rakennerahasto-ohjelma



Hankkeen julkinen nimi Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke	
Hakemusnumero 300102	Kokouksen päivämäärä
Saapumispäivämäärä 30.5.2014	Diaarinumero EURA 2014/18/09 02 01 01/2014/LL
Käsittelijä Samu Rötönen	Viranomainen Lapin liitto
Hakijan virallinen nimi Lapin liitto	
Toimintalinja 1. Pk-yritystoiminnan kilpailukyky	
Erityistavoite 1.2. Pk-yritysten kannalta tärkeiden liikenne- ja logistiikkayhteyksien parantaminen	
Tukimuoto	
Alkamispäivämäärä 9.6.2014	Päätymispäivämäärä 9.6.2017

Hankkeen sisältö

Itä- ja Pohjois-Suomella on yhteisiä saavutettavuuteen ja alueen ominaispiirteisiin liittyviä haasteita: mm. pitkät välimatkat ja harva asutus. Haasteista huolimatta alueella on tällä hetkellä hyvät kasvunäkymät: kaivos- ja energiatoimialat, kansainvälinen matkailu ja koko Barentsin alueen vahva kasvu luovat uudenlaisia kehitysnäkymiä. Kehitysmahdollisuuksia ei voida kuitenkaan hyödyntää ilman, että reuna-alueen liikenteelliset ongelmat ratkaistaan suunnitelmallisesti. Selkeä este koko Barentsin alueen taloudellisen potentiaalini hyödyntämisessä ovat puutteet alueen liikenneinfrastruktuurissa ja rajat ylittävissä liikennejärjestelmänsuunnittelussa. Arktisen alueen näkökulmasta Pohjois-Norjan, Pohjois-Ruotsin ja Luoteis-Venäjän alueet ovat nopeimmin kehittyviä alueita.

Nykyisen lentoasemaverkoston näkökulmasta katsottuna Itä- ja Pohjois-Suomi ovat lentoliikenteellinen umpikujia ja kansainväliset yhteydet puuttuvat. Barentsin ja Venäjän alueen sekä matkailun kehitysnäkymiin nähden vain kotimaan liikenteeseen perustuva lentoliikenne ei ole alueella perusteltu: Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikennettä tulisi kehittää alueen elinkeinoelämän vahvuuksista käsin ja aidosti kansainvälisestä näkökulmasta.

Suomen lentoliikenteen kasvu on perustunut 90-luvun alusta alkaen kansainväliseen matkustamiseen. Kotimaan matkustajamäärät ovat samaan aikaan olleet jopa laskevia tai pysyneet tasaisina. Kansainvälisen reittiliikenteen merkityksen lentoaseman kasvulle voi nähdä myös Tampere-Pirkkalan, Turun ja Lappeenrannan lentoasemien matkustajamäärien kehityksestä - käytännössä suorat kansainväliset reittilennot ovat muuttaneet näiden lentoasemien koko kehityspolun positiiviseksi.

Suomen muiden maakuntien kansainvälinen saavutettavuus perustuu suurelta osin Helsingin kautta lennettäviin jatkolentoyhteyksiin. Tällä hetkellä ko. maakuntien lentoliikennettä häiritsevät kuitenkin kansainvälisten jatkolentoyhteyksien toimimattomuus, kilpailun puute sekä kalliit hinnat. Samalla näiden maakuntalentoasemien lentomatkustajamäärät ovat tipahtaneet globaalin lentoliikenteen kehityksen vauhdista – jopa laskeneet.

Hankkeen nimi: Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke

Finnairin Aasian strategia on ollut toimiva ja säilyttänyt pienen kansallisen lentoyhtiön elinvoimaisena, mutta maakuntien lentoliikennejärjestelmää ei ole pystytty hoitamaan sujuvasti ja kannattavasti samalla konekalustolla ja kansainvälisten lentojen aikatauluilla. Syytä ei tulisi hakea Finnairin Aasian strategiasta, vaan tulisi pyrkiä miettimään vaihtoehtoisia, tehokkaampia ratkaisuja tähän liikennejärjestelmälliseen ongelmaan. 20 vuoden kehitystrendi osoittaa, että nykyisessä Suomen lentoliikennemallissa maakuntakenttien lentoliikenteellä on vain rajallisia kehitysmahdollisuuksia.

Tarkasteltaessa Norjan ja Ruotsin pohjoisosien lentomatkestajamääriä, huomataan Pohjois-Suomen jäävän selvästi jälkeen myös saman talousalueen lentoliikenteen kehityksestä. Kokonaisuudessaan Norjan ja Ruotsin kotimaanliikenteen suuremmat matkestajamäärät indikoivat Suomen kotimaan lentoliikenteen käyttämättömästä potentiaalista. Liikennejärjestelmän kannalta katsottuna lentoliikenne on kustannustehokas tapa järjestää haja-asutusalueen liikkuminen. Korvaavan maaliikenteen hinta on moninkertainen lentoliikenteeseen nähden ja matka-aika venyisi kestävämmäksi. Lentoliikenteen merkitys maantieteellisesti reuna-alueella sijaitsevalle maalle näkyy myös siinä, että ilmailualan osuus maamme BKT:stä on korkea (3,2%).

Itä- ja Pohjois-Suomen elinkeinoelämän positiiviset kasvunäkymät antavat alueen lentoliikenteen kehittämiseksi uusia mahdollisuuksia. Kehitystyö vaatii pitkäjänteisyyttä ja yhteistä tahtotilaa, mutta myös uudenlaista ajattelumallia. Hankkeen tavoitteena on purkaa alueen lentoliikenteen liikennejärjestelmällisiä ja rakenteellisia ongelmia ja kehittää lentoliikennettä uusia näkökulmia ja asiantuntemusta hyödyntämällä vahvassa yhteistyössä alueen elinkeinoelämän kanssa. Hankkeessa kartoitetaan alueen lentoliikenteen ongelmakohtia, analysoidaan alueen lentoliikennettä suhteessa globaaliin lentoliikenteen murrokseen, tehdään lentoasemakohtaiset strategiat alueiden näkökulmasta, benchmarkataan toimivia lentoliikennejärjestelmiä, esitetään uusia ratkaisumalleja, kartoitetaan potentiaalia lentoyhtiöitä ja lentoreittejä, tehdään mahdollinen lentoasemien omistajuuteen liittyvä tarkastelu, selvitetään rahoitus- ja tukimahdollisuudet sekä tarkastellaan matkaketjuja sekä lentoliikennettä koko liikennejärjestelmän näkökulmasta.

<input type="checkbox"/> Hankkeen toiminta kohdistuu yhden maakunnan alueelle	<input checked="" type="checkbox"/> Hankkeen toiminta kohdistuu usean maakunnan alueelle	<input type="checkbox"/> Hankkeen toiminta on valtakunnallista
Maakunnat Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Kainuu, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Lappi		
Seutukunnat Haapavesi-Siikalatvan, Itä-Lapin, Joensuun, Kajaanin, Kaustisen, Kehys-Kainuun, Kemi-Tornion, Keski-Karjalan, Koillis-Savon, Koillismaan, Kokkolan, Kuopion, Mikkelin, Nivala-Haapajärven, Oulun, Oulunkaaren, Pieksämäen, Pielisen Karjalan, Pohjois-Lapin, Raahen, Rovaniemen, Savonlinnan, Sisä-Savon, Torniolaakson, Tunturi-Lapin, Varkauden, Ylivieskan, Ylä-Savon		
Kunnat Alavieska, Enonkoski, Enontekiö, Haapajärvi, Haapavesi, Hailuoto, Halsua, Heinävesi, Hirvensalmi, Hyrynsalmi, Ii, Iisalmi, Ilomantsi, Inari, Joensuu, Joroinen, Juankoski, Juuka, Juva, Kaavi, Kajaani, Kalajoki, Kangasniemi, Kannus, Kaustinen, Keitele, Kemi, Kemijärvi, Keminmaa, Kempele, Kitee, Kittilä, Kiuruvesi, Kokkola, Kolari, Kontiolahti, Kuhmo, Kuopio, Kuusamo, Kärsämäki, Lapinlahti, Leppävirta, Lestijärvi, Lieksa, Liminka, Liperi, Lumijoki, Maaninka, Merijärvi, Mikkeli, Muhos, Muonio, Mäntyharju, Nivala, Nurmes, Oulainen, Oulu, Outokumpu, Paltamo, Pelkosenniemi, Pello, Perho, Pertunmaa, Pieksämäki, Pielavesi, Polvijärvi, Posio, Pudasjärvi, Puolanka, Puumala, Pyhäjoki, Pyhäjärvi, Pyhäntä, Raahe, Rantasalmi, Ranua, Rautalampi, Rautavaara, Reisjärvi, Ristijärvi, Rovaniemi, Rääkkylä, Salla, Savonlinna, Savukoski, Sievi, Siikajoki, Siikalatva, Siilinjärvi, Simo, Sodankylä, Sonkajärvi, Sotkamo, Sulkava, Suomussalmi, Suonenjoki, Taivalkoski, Tervo, Tervola, Tohmajärvi, Toholampi, Tornio, Tuusniemi, Tyrnävä, Utajärvi, Utsjoki, Vaala, Valtimo, Varkaus, Vesanto, Veteli, Vieremä, Ylitornio, Ylivieska		

Lisätietoja hakemuksesta

Kustannusarvio ja rahoitussuunnitelma

Hankkeen nimi: Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke

Kustannukset	Yhteensä €
1 Palkkakustannukset	190 000
2 Ostopalvelut	520 000
3 Matkakustannukset	261 500
4 Kone- ja laiteinvestoinnit	0
5 Rakennukset ja maa-alueet	0
6 Muut kustannukset	0
7 Flat rate	28 500
Kustannukset yhteensä	1 000 000
8 Tulot	0
Nettokustannukset yhteensä	1 000 000

Rahoitus	Yhteensä €	Osuus nettokustannuksista (%)
1 Haettava EAKR- ja valtion rahoitus	949 998	95
2 Kuntien rahoitus	50 002	5
3 Muu julkinen rahoitus	0	0
4 Yksityinen rahoitus	0	0
Rahoitus yhteensä	1 000 000	100

Kustannusarvio yhteensä	1 000 000
--------------------------------	------------------

Rahoitussuunnitelma yhteensä	1 000 000
-------------------------------------	------------------

Rahoittajan arvio hankkeesta**Rahoittajan esitys**

Rahoittajan esitys <input type="checkbox"/> Hakemus esitetään hyväksyttäväksi <input type="checkbox"/> Hakemus esitetään hylättäväksi
--

Ratkaisun mahdolliset perustelut ja jatkotoimenpiteet