

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm@gov.fi

Lausuntopyyntöne 20.12.2024 VN/18780/2023-LVM-180

Finavia Oyj:n lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lentoasemayhtiö Finavia kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Finavia on valtion omistama strateginen yhtiö, jonka toimintaa muiden muassa koskee laki lentoasemaverkostosta ja -maksuista (210/2011). Laissa on määritelty Finavian tehtävistä Suomen lentoasemaverkkoyhtiönä seuraavasti: Lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää, järjestää ja kehittää lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentoasemaverkkoon kuuluu säännöllisen reittiliikenteen lentoasemia ja yhteistoimintalentoasemia. Lisäksi lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää ja kehittää sotilaslentoasemia. Finavian lentoasemaverkoston kuuluu 20 lentoasemaa Suomessa.

Lausuntonamme esitämme tiivistetysti seuraavaa:

- Finavia toteaa, että Helsinki-Vantaan matkustajamäärien hidas kehittyminen Venäjän ylilentokiellon vaikutusten vuoksi vaikuttaa merkittävästi Finavian taloudelliseen asemaan ja siten Suomen alueellisen lentoasemaverkoston ylläpitoon.
- Mikäli tuettua ostoliikennettä jatketaan, tulee myös kyseisten lentoasemien rahoitukseen tulevaisuudessa varautua rahoituspäätöksissä.
- Suomen sisäistä lentoliikennettä tulisi kehittää ensisijaisesti markkinaehtoisesti.
- Matkaketjujen kehittämisellä parannettaisiin suuremman joukon suomalaisten saavutettavuutta kestävästi. Kansallisesti liian tiukaksi rajattu saavutettavuustavoite saattaa estää matkaketjujen kehittymistä.
- Pidemmällä aikavälillä lentoasemaverkoston tulisi kehittää asiakastarpeen pohjalta

Finavian lausunto lausuntokohdittain:

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

2. Liikennejärjestelmän nykytila

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila

Luonnoksessa todetaan, että suuresta osasta Suomea on mahdollista saavuttaa Helsinki-Vantaan lentoasema alle kolmen tunnin matka-ajalla eri kulkumuotoja, myös lentoyhteyksiä, hyödyntämällä.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite on jossain määrin vakiintunut mittari Suomen alueellista saavutettavuutta määriteltäessä. Yhtiö haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että tavoite on määritelty yksinomaan kansallisesti, eikä se perustu voimassa olevaan lainsäädäntöön. Yhtiön käsityksen mukaan kolmen tunnin tavoite on johdettu EU:n lentoliikenneasetuksen sisältämistä lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamista koskevista kriteereistä, joiden mukaan palveluvelvoitetta ei tulisi asettaa ainakaan silloin, jos reitillä on alle kolmen tunnin junayhteys. Suomessa tämä EU-lainsäädännön asettama vaihtoehtoisten liikennemuotojen käytettävyyttä koskeva kriteeri on otettu sellaisenaan saavutettavuustavoitteeksi, mikä yhtiön käsityksen mukaan on EU-tasolla poikkeuksellista. Kansallisesti liian tiukaksi rajattu saavutettavuustavoite saattaa jopa estää liikennejärjestelmän kehittämistä tulevaisuudessa (ks. lausunnon kohta 2.2.4).

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

2.2. Toimintaympäristön muutokset

2.2.2 Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta

Yhtiö pitää lentoliikenteen näkökulmasta luonnoksessa esitettyä kehitysanalyysia oikeansuuntaisena. Näkemys perustuu Finavian julkaisemaan trendiraporttiin lentoliikenteen kehitykseen Suomessa vaikuttavista kansainvälisistä trendeistä: [Finavian lentoliikenteen trendiraportti 2025: Saavutettavampi maailma | Finavia](#) sekä lentoliikenteen vaikuttavuutta Euroopassa tutkineen akateemisen tutkimuslaitoksen seo amsterdamin tutkimukseen: [The Economic and social Impact of european Airports and Air Connectivity](#)

Luonnoksessa kuvatut kehityskulut, erityisesti kaupungistumiskehitys, on ollut voimakasta Suomessa jo 1900-luvulla ja jatkuu edelleen. Pitkän ajan trendi heijastuu mm. lentoasemien matkustajamäärissä. Yhtiö katsoo, että muutokset yhdyskuntarakenteessa ja niiden vaikutus lentoliikenteen kysyntään tulee ottaa huomioon myös liikennejärjestelmän suunnittelussa, jonka tulisi rakentua aitoon asiakastarpeeseen. Asiakaskysynnän tietopohjana yhtiö viittaa julkiseen tilastoonsa matkustajamääristä lentoasemittain 1998–2024: [Matkustajat lentoasemittain 1998-2024-fi-fi.xlsx](#). Yhtiö katsoo, että kehitys ja muutokset yhdyskuntarakenteessa, erit. kaupungistuminen ovat toistaiseksi näkyneet pääosin 1950-luvulla rakennetussa Suomen lentoasemaverkostossa vain vähän.

2.2.4 Liikenteen palvelujen muutostrendit

Sähköiseen lentämiseen liittyen yhtiö pyytää kiinnittämään huomioita uusien käyttövoimien, erityisesti sähkölentämisen kansainväliseen kehitykseen, joka on merkittävästi hidastunut muutaman vuoden takaisesta. Yhtiön arvion mukaan on mahdollista, että sähköinen

lentäminen tuo uusia mahdollisuuksia ja voi luoda uusia liiketoimintamalleja, mutta vaikutukset jäävät lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä Suomessa vähäisiksi. Yhtiö huomioi, myös sähkölentämisen motiivina on asiakaskysyntä, johon vaikuttavat samat lainalaisuudet kuin luonnoksen kohdassa 2.2. on kuvattu.

Luonnoksessa todetaan, että digitalisaatio antaa aiempaa paremmat mahdollisuudet kehittää matkaketjuja. Yhtiö huomauttaa, että kansallisesti asetettu kolmen tunnin saavutettavuustavoite voidaan myös nähdä esteenä liikenteen palvelujen kehittymiseen, erityisesti matkaketjujen kehittymisen näkökulmasta. Eri kulkumuotoja yhdistävien matkaketjujen kehittymistä rajoittaa rajoittaa tiukka kolmen tunnin saavutettavuustavoite. Tältä osin yhtiö viittaa lausunnossaan edellä kohdassa 2.1 jo todettuun.

Mikäli kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta hieman väljennettäisiin, se voisi vauhdittaa liikenteen palvelujen kehittymistä, sillä jo jokainen puolen tunnin lisäys kansalliseen saavutettavuustavoitteeseen avaisi merkittävästi uusia eri liikennemuotoja yhdistäviä mahdollisuuksia sujuvien ja toimivien matkaketjujen kehittämiseksi. Alueiden saavutettavuus voisi tämän johdosta matka-ajan pienestä lisääntymisestä huolimatta parantua monipuolistuvien yhteyksien myötä.

3. Liikenne 12-suunnitelman rooli osana kokonaisuutta

3.3 Suunnittelun lähtökohdat ja yhteensovitus muuhun kansalliseen valmisteluun

Yhtiö yhtyy luonnoksen näkemukseen, että on välttämätöntä huomioida lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmään ja kansainvälistä saavutettavuutta. Lentoliikenne on globaalisti linkittyneet toimiala.

Lentoliikenne ja Suomen saavutettavuus on viime vuosien kriisin jäljiltä aivan uudeltaisessa tilanteessa. Venäjän ylilentokiellon vuoksi Suomen kansainvälinen saavutettavuus on heikentynyt oleellisesti ja tämä näkyy merkittävästi myös Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoissa niin kauan kuin ylilentokielto jatkuu. Välillisesti tämä vaikuttaa myös kotimaan saavutettavuuteen.

Maakuntien vähäliikenteisten lentoasemien tappiot on ennen kriisiä kyetty kattamaan kannattavien lentoasemien, pääasiassa Helsinki-Vantaan, tuotoilla niin kutsutulla verkostoperiaatteella. Sen rahoitus pohja on kuitenkin Venäjän ylilentokiellon vaikutusten vuoksi murtunut.

4 Toimenpideohjelma

4.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet

3. Kestävyys

Suomen lentoasemaverkoston osalta tavoitteet 1. Toimivuus sekä 2. Turvallisuus toteutuvat luonnoskautta 2026–2037 arvioiden hyvin. Yhtiö kuitenkin huomauttaa, että suunnittelun kolmantena tavoitteena oleva taloudellinen kestävyys voi kehittyä vain rajallisesti tai jopa heikentyä ilman rakenteellisia muutoksia:

Luonnoksessa todetaan, että liikennejärjestelmän taloudellisella kestävyydellä tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tämä tarkoittaa, että tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä.

Jotta liikennejärjestelmä voi toimia tehokkaasti ja kestävästi myös pitkällä aikavälillä, kysynnän ja aidon asiakastarpeen tulisi ohjata rakenteellisia muutoksia myös mahdollisesti Suomen lentoasemaverkoston.

Taloudellisia realiteetteja ja tulevaisuuden tavoitteita arvioitaessa on taustaksi huomioitava, että Finavia on tappiollinen yhtiö: Venäjän ylilentokielto on heikentänyt Helsinki-Vantaan asemaa Euroopan ja Aasian välisten matkustajavirtojen solmukohtana. Aiemmin Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajaperusteisilla tuotoilla pystyttiin kattamaan myös Finavian verkostolentoasemien kulut niin kutsutun verkostoperiaatteen mukaisesti. Tämä ei enää nykymatkustajamäärillä ole mahdollista, eli nykytilanteessa verkostoperiaatteen rahoituspohja on murtunut.

Kuten luonnoksessa (4.6.2.) todetaan, nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille.

Varmistaaksemme liikennejärjestelmän taloudellisen kestävyuden myös jatkossa, tulisi Finavian lentoasemaverkosto optimoida aitoa kysyntää vastaavaksi. Tämän rinnalla Suomen sisäistä saavutettavuutta on tuettava useita liikkumismuotoja yhdistävillä matkaketjuilla, joilla huolehditaan Suomen sisäisestä yhteyksistä liikenteen solmupisteisiin. Näin koko Suomen saavutettavuus varmistetaan taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla suunnittelun tavoitteiden mukaisesti.

4.6 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen

Rataverkko

Yhtiö tukee luonnoksessa esitettyä kirjausta, että multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä Lentorata-hankkeen suunnittelua hankeyhtiömallilla. Hanke on Helsinki-Vantaan lentoaseman kansainvälisen kilpailukyvyyn sekä kotimaan saavutettavuuden näkökulmista erittäin tärkeä. Yhtiö toivoo, että hankkeessa edistytään investointipäätösvaiheeseen suunnitelman mukaisesti.

Finavian ja Helsinki-Vantaan maankäytön näkökulmasta tulee jo Lentoradan suunnitteluvaiheessa huomioida sidonnaisuudet mahdollisesti muiden alueelle myöhemmin rakennettavien hankkeiden kanssa. Erityisen tärkeää on ottaa ne huomioon aseman suunnittelussa, jossa tulisi kiinnittää erityistä huomiota matkustajavirtojen sujuvuuteen ja kulkuyhteyksiin terminaalin ja aseman välillä.

4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot:

Yhtiö yhtyy luonnoksen kohdassa 4.6.2. todettuun. Luonnoksessa todetaan, että nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Yhtiö täsmentää, että luku on kassavirtavaikutus, joka pitää sisällään ko. lentoasemien vuotuiset tappiot ja ylläpitämiseen tarvittavat investoinnit.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

Yhtiö tukee luonnoksen kohdassa Lentoasemaverkosto ja lentopaikat -esitettyjä toimenpiteitä ja arvioi niiden toteuttamisen välttämättömiksi lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistumiseksi muuttuneessa maailmassa osana Suomen liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta. Yhtiö kiinnittää huomiota myös siihen, että lentoliikenteen lisäksi kehittämisessä pitää huomioida kaikki liikennemuodot.

Kohtaan > *Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Tähän tarvittava mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puoliväliriihessä 2025.*

Pitkäjänteistä liikennejärjestelmäsuunnittelua tehtäessä on huomioitava se, että mikäli julkisesti tuettu ostoliikenne jatkuu nykymuodossaan, on vastaavien lentoasemien toimintaedellytykset välttämätöntä turvata huomioimalla niiden 20 miljoonan euron vuotuinen negatiivinen kassavirta, jota ei kyetä nykytilanteessa kattamaan Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla. Yhtiö huomauttaa, että Orpon hallitusohjelman mukainen kirjaus Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston säilyttämisestä ei mahdollista rakenteellisia, asiakastarpeen mukaisia, uudistuksia Finavian nykymuotoiseen lentoasemaverkostoon nykyisen hallituskauden aikana. Päätös ostoliikenteen jatkosta on tarkoitus tehdä hallituksen puoliväliriihessä keväällä 2025 ja samalla on ratkaistava pienten lentoasemien rahoitustarve, jotta lentoasemaverkoston taloudellinen kestävyys turvataan.

Pidemmällä aikavälillä on välttämätöntä kehittää lentoasemaverkostoa aidon asiakastarpeen eli kysynnän pohjalta. Resurssien sitominen vähäliikenteisten maakuntakenttien ylläpitoon heikentää Suomen mahdollisuuksia pärjätä ja kasvaa lentoliikenteen kansainvälisessä kilpailussa.

Pitkällä aikavälillä luonnoksessa esitetty etenemistapa yhteisen kriteerien määrittelyn kautta on yhtiön mielestä erittäin perusteltu. Lentoasemaverkoston laajuutta tarkasteltaessa on huomioitava myös kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen mahdollisten muutosten vaikutus eri liikennemuodot yhdistävien matkaketjujen kehitysmahdollisuuksiin (ks. lausunnon kohdat 2.1. ja 2.2.4).

Kohtaan > *Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille;*

Matkaketjujen kehittäminen pienemmiltä paikkakunnilta keskeisille, suuremmille lentoasemille on erittäin tärkeä osa kehittyvää liikennejärjestelmää. Eri liikennemuodot yhdistävät matkaketjut voivat parantaa saavutettavuutta ja asiakaskokemusta kotimaassa ja osaltaan tukea myös kansainvälistä saavutettavuutta. Matkaketjuja tarkastellessa syytä arvioida myös kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen mahdollisten muutosten vaikutusta eri liikennemuodot yhdistävien matkaketjujen kehitysmahdollisuuksiin (ks. lausunnon kohdat 2.1. ja 2.2.4).

Yhtiö pitää saavutettavuuden näkökulmasta matkaketjujen kehittämistä erittäin tärkeänä ja luovuttaa tietopohjaksi Futuricen kanssa vuosina 2024-2025 toteutetun matkaketjujen palvelumuotoiluprojektin löydökset. Tärkeimmät havainnot alueellista saavutettavuutta kasvattavien matkaketjujen palvelumuotoilussa olivat, että kehittämistä ei tapahdu luonnostaan: lentoliikenteen ostoliikenne estää tällä hetkellä matkaketjujen kehitystä, koska suoran ja julkisin varoin tuetun lennon houkuttelevuutta on vaikeaa ylittää millään matkaketjulla. Projektissa tunnistettiin myös, että yhteistyön puitteiden kehittäminen avaa

uusia mahdollisuuksia: markkinalähtöinen matkaketjujen kehittäminen vaatii, että oikeat vastuutahot tunnistetaan ja luodaan yhteinen toimintatapa, jossa riskit ja investointitarve sekä rahoitus saadaan jaettava toimijoiden kannalta tarkoituksenmukaisesti. Näin voidaan keskittyä itse ratkaisujen tuottamiseen. Lisäksi todettiin, että kehittämisen tasot on otettava huomioon: valtakunnallisesti merkittävien matkaketjujen kehitys ei ratkea muotoilemalla lisäarvopalveluita, vaan pohjatyötä on syytä tehdä ensin niin strategisella tasolla kuin operatiivisella tasolla. Hankkeen loppuraportti: finavia.fi/matkaketjututkimus.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Yhtiö tukee luonnoksen kohdassa Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen - esitettyjä toimenpiteitä. Finavia on osallistunut kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman laatimistyöhön ja jakeluinfraohjelmaluonnoksesta pyydettiin lausuntoja kesän 2024 aikana.

Kohtaan > Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

Finavian näkemyksen mukaan lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatulot tulee kohdentaa täysimääräisesti lentoliikenteen puhtaaseen siirtymään. Tuloja tulisi kanavoida mm. lentoliikenteen uusien käyttövoimien (kestävät lentopolttoaineet, sähkö ja vety) kehitykseen, valmistukseen, hinnan kompensointiin ja jakelun tukemiseen. Lentoaseman pitäjä ei Suomessa osallistu lentoyhtiöiden polttoainehuoltoon, lukuun ottamatta maa-alueiden vuokraamista polttoaineyhtiöiden käyttöön. Päästökauppatuloja tulisi kanavoida myös lentoasemien ensimmäisten lentokoneiden sähkölataus- ja vetytankkaushankkeiden toteuttamiseen sekä näihin hankkeisiin pienimmillä lentoasemilla, joilla käyttäjärahoituksella palveluinfran rakentaminen ei ole mahdollista.

4.7 Henkilöliikenteen palvelut

4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Julkisesti rahoitettujen lentoreittien määrä Suomessa lisääntyi koronapandemian aikana kahdesta seitsemään. Nykymuodossaan lentoliikenteen ostojen suora kustannusvaikutus (lento-yhtiöille maksettava tuki) on yli 20 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi ko. lentoasemien tappiot ml. lentoasemien ylläpitämiseen tarvittavat investoinnit aiheuttavat Finavialle samansuuruisen negatiivisen kassavirtavaikutuksen. Yhtiö kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että OECD:n periaatteiden mukaisesti valtio-omisteisille yhtiöille tulisi rahoittaa julkisen palvelun veloitteen aiheuttama nettokustannus. Suomessa julkisesti tuetun henkilöliikenteen seurauksena Finavialle syntyy velvoite tuottaa palveluita tappiollisilla lentoasemilla, joten päätöksen aiheuttama nettokustannus lentoasematoimintaan tulisi huomioida valtion rahoituspäätöksissä.

Matkustajamäärät ostoliikennereiteillä ovat jääneet mataliksi, pienimmillään alle kymmeneen tuhanteen matkustajaan vuodessa, tyypillisesti alle 40 000 tuhanteen matkustajaan vuodessa. Lentoaseman operointi kannattavasti vaatii kansainvälisten tutkimusten mukaan noin miljoona matkustajaa vuositasona. Näin ollen pienten lentoasemien kustannukset ovat moninkertaiset ostoliikenteestä syntyviin tuloihin verrattuna, eikä yhtiö enää verkostoperiaatteen mukaisesti pysty kattamaan tappioita Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla.

Lähtökohtaisesti yhtiö kannattaa markkinaehtoisuuteen siirtymistä, jolloin lentäminen perustuisi aitoon asiakaskysyntään. Mikäli kotimaan sisäisiä, vähäliikenteisten reittien

lento-yhteyksiä ylläpidetään myös jatkossa ostopalveluliikenteellä, tulee myös ko. lentoasemien rahoitukseen tulevaisuudessa varautua. Nykyinen tuki ohjautuu täysimääräisesti tuettua reittiä operoivalle lentoyhtiölle.

Mikäli ostoliikennettä jatkossa kilpailutetaan, tulisi hankinta jatkossa järjestää liikennemuotoneutraalisti. Yhtiö katsoo, että julkisesti tuettua henkilöliikennettä ostettaessa tulisi lähtökohtaisesti lisätä eri liikennemuotojen yhteensovittamista niin, että lento-, junaliikenne ja linja-autoliikenteen hankintoja tarkasteltaisiin kokonaisuutena. Lisäksi kolmen tunnin saavutettavuustavoite tulisi arvioida uudelleen (ks. lausunnon kohta 2.1) siten, että tavoite tukisi eri liikennemuodot yhdistävien matkaketjujen kehittämistä (ks. lausunnon kohta 2.2.4).

Ostopalveluliikenteen vaikuttavuutta on selvitetty kotimaassa ja tutkittu kansainvälisesti vertaillen akateemisten tutkimuslaitosten toimesta. Tietopohjaa julkisesti tuetun henkilöliikenteen vaikuttavuudesta ja tehokkuudesta tulisi kasvattaa ja täydentää kustannus- ja hyötyanalyysillä, jossa tärkeinä tarkastelunäkökulmina nousevat esiin saavutettavuuden, taloudellisen vaikuttavuuden, sosiaaliseen vaikuttavuuden lisäksi myös ekologiset näkökulmat. Myös vertailua eurooppalaisiin relevantteihin ostoliikenteen verrokkeihin tulisi tehdä entistä enemmän; esimerkiksi Suomen ostopalveluliikenteen erityispiirre on se, että kohteet ovat useammassa tapauksessa saavutettavissa myös maitse.

4.8.1. Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen

Yhtiö pitää varautumisen ja huoltovarmuuden näkökulmia erittäin tärkeinä. Myös nämä näkökulmat tulisi huomioida määriteltävässä strategisen lentoasemaverkoston kriteeristöä, jota vasten lentoasemaverkostoa arvioidaan pidemmän aikavälin kehityksessä.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

5 Valtion rahoitusohjelma

Yhtiö huomauttaa, että valtion rahoitusohjelmaan kootut liikennejärjestelmän kehittämiseen arvioidut määrärahat vuosina 2026-2037 eivät yhtiön näkemyksen mukaan sisällä rahoitusosuutta Finavian lentoasemaverkostolle. Mikäli lentoliikenteen ostoja jatketaan, tulee yhtiön näkemyksen mukaisesti varmistaa lisäksi myös lentoasemien tuki. Nykyinen lentoliikenteen PSO-rahoitus ohjautuu täysimääräisesti reittiä operoivalle lentoyhtiölle.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

6 Vaikutusarviointi

Vaikutusarvioinnissa on keskitetty pääosin maantie- ja raideliikenteeseen. Meriliikenne ja erityisesti lentoliikenne on huomioitu hyvin vähän vaikutusarvioinnissa. Vaikutusarvioinnissa on muutamia lentoasemia ja lentoliikennettä koskevia virheellisyyksiä ja epätarkkuuksia, joita yhtiö kommentoi seuraavasti:

Kohtaan: Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen liittyvät merkitykselliset Ympäristötavoitteet

Liikennemelu ja ääriä

Myös Finavia on laatinut ympäristömeludirektiivin mukaisen meluselvityksen ja meluntorjunnan toimintasuunnitelman Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskien.

4.5 Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit

Lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestoaineiden käyttöä on kehitetty, ei vain siipien jäänestoaineiden käyttöä.

Muut huomiot?

Muilta osin yhtiöllä ei ole asiassa lausuttavaa.

Kimmo Mäki
Toimitusjohtaja
FINAVIA OYJ