

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Valtioneuvosto  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

## LAUSUNTO

VIITE: VN/18780/2023-LVM-180

### **Redstone AERO:n lausunto Liikenne 12 -luonnoksen lentoliikenneosaan sekä ratkaisuehdotus lentoasematoimintojen uudelleenjärjestelyksi**

Liikenne12 -luonnoksessa otetaan näkemyksellisesti kantaa yhteiskunnan tarpeisiin koskien lentoliikenteen kehitystä ja sen toimintaedellytyksiä, osana liikennejärjestelmää.

Tärkein mahdollistaja ja edellytys kaikelle ilmaliikenteelle on toimiva, aukioleva ja tarpeita vastaava lentokenttäverkosto.

Toimintaympäristön muutokset ovat tehneet lentokenttäverkoston kehittämisen ratkaisuisista erittäin akuutteja.

Keskeisiä muutostekijöitä ovat mm. Finavia Oyj:n vaikeudet ylläpitää pienempiä lentoasemia, puolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet, kehittyvät lentotoimintamuodot (mm. elinsiirrot, ambulanssilennot jne), elinkeinoelämän tarpeiden muutos kohti nopeampia, suoria yhteyksiä oikeankokoisella kalustolla (ns. kutsutaksiliikenne) sekä tulevaisuuden sähköistyvän ja miehittämättömän ilmaliikenteen tarpeet.

Lentokenttäverkoston operoinnin muutostarve on Suomessa tunnistettu, mikä käy ilmi mm. liikenneministeriön teettämästä huomattavan laajasta selvityksestä, missä vertailtiin kansainvälisesti lentokenttätoimen järjestämistapoja. On hyvä tiedostaa, että vaihtoehtoja on. Kansainvälinen trendi on vahvasti kohti lentokenttätoimintojen ostoa asiantuntijatahoilta, lentokenttien myyntiä yksityisille operaattoreille tai toimintojen järjestämistä ns. PPP-periaatteella (public-private-partnership).

### **Ilmaliikenteen rooli osana liikennejärjestelmää**

Luonnoksessa todetaan mm. muuttuneet liikkumistarpeet, yhteiskunnan velvoitteet saavutettavuuden suhteen, liikennejärjestelmän kriisinsietokyky sekä varautumisen, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen.

Lentokenttäverkoston olemassaolo ja kehittäminen on näiden Liikenne 12 -ohjelman keskeisten tavoitteiden ja yhteiskunnallisten velvoitteiden ytimessä.

Ilmaliikenne vastaa pinta-alaltaan suuressa, harvaan asutussa Suomessa erinomaisen hyvin Liikenne 12-ohjelman tavoitteisiin: tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Kaikkia erilaisia liikennemuotoja tarvitaan, mutta niukassa resurssitilanteessa ilmaliikenteen etuna on huomattavan alhaiset investointi- ja ylläpitokustannukset. Pitkien väylien sijaan lentokenttäinfra tarkoittaa 1-2 km pituisia kiitoteitä. Maantieverkon 78.000 km, rataverkon 6.000 km sijasta ilmaliikenne tarvitsee vain noin 100 kilometrin "kiitotieverkoston". Lentokenttäverkostolla ratkaistaan samanaikaisesti sekä kansallista että kansainvälistä saavutettavuutta.

Valtiontalouden kokonaisuuden ja koko liikennejärjestelmän talouden kannalta eräiden lentokenttien "tappiollisuus", esimerkiksi Finavia Oyj:n esittämä 20 miljoonan alijäämä, on saanut kohtuuttoman ja vääristyneen huomion – etenkin kun laskentaperuste on väärä. Lentokenttien "kannattavuutta" ei tule mitata laskeutumis- ja matkustajamaksutuloilla, vaan aluetalousvaikutuksella ja saavutettavalla elinkeinotulolla, muiden yhteiskunnallisten mittareiden ja velvoitteiden (esim. saavutettavuus, puolustuksen tarpeet) lisäksi – aivan kuten muidenkin liikennemuotojen kohdalla. Perusväylänpidon kokonaisrahoituksen ollessa noin 1,6 – 1,85 mrd euroa koko lentokenttäverkoston ylläpidon kustannus on tästä 1-2% prosenttia.

Väyläverkon kehittämiseen suunnittelukaudella on varattu 6 mrd euroa. Luonnoksessa (kohta 4.6.1.2) kehittämiskohteena ei ole huomioitu lentokenttäverkoston kehittämistarpeita lainkaan. Ilmaliikenteen ja lentokenttäverkoston kehittämistä ei voi jättää yksin Finavia Oyj:n liiketaloudellisten toimenpiteiden varaan.

## **Lausumat ilmaliikenneosaan, (Kohta 4.6.2., "muiden hallinnoimat verkot", sivut 50 ja 51)**

Kohdassa "Lentoasemaverkosto ja lentopaikat" esitetään 7 toimenpidettä ja kannanottoa. Toimenpiteet ovat kannatettavia, merkityksellisiä ja vievät selkeästi eteenpäin nykytilanteesta. Alla kohdittain Redstone AERO:n lausumat kyseisiin kohtiin.

### **1. Valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina.**

Helsinki-Vantaalle jo tehdyt investoinnit mahdollistavat matkustajamäärän kasvun 30 milj matkustajaan vuodessa saakka. Valtio on jo tehnyt päätöksen Finavia Oyj:n 49,9% myynnin mahdollistamisesta. Käytännössä puhutaan Helsinki-Vantaasta mahdollisena myyntikohteena. Helsinki-Vantaan arvoksi voidaan arvioida noin 4-5 mrd. Puolella tästä arviosta on huomattava valtiontaloudellinenkin merkitys. Kun mahdollinen ostajataho todennäköisesti olisi lentokenttien operointiin erikoistunut sijoittajataho, voidaan Helsinki-Vantaan toiminnan ja tuottojen kehittyvän nopeammin ja valtion saavan merkittävän, nykyistä suuremman osinkotuoton, vaikka omistusosuus olisi pienempi.

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

Ilmaisu Finavian nykymuotoisen lentokenttäverkoston säilyttämisestä tarkoittanee tahdonilmaisua, ettei lentokenttiä lakkauteta – ei niinkään siitä, että Finavia olisi välttämättä kaikkien lentokenttien operaattori.

On tärkeää, että myös muun lentoasemaverkoston kehittäminen on huomioitu ja erikseen mainittu. On myös tärkeää, että akuuttiin asiaan esitetään tartuttavaksi jo puoliväliriihessä.

Puoliväliriihessä päätettävä rahoitusratkaisu voisi olla selvitystyö uudesta operointimallista sekä Pyhtäällä sijaitsevan, yhdessä valtion tuella toteutetun Helsinki-East Aerodromen digitaalisen lentokentän kehitystyön jatkaminen edelleen, valtakunnallisesti monistettavaksi ratkaisuksi kustannustehokkaasta lentokentästä ja toimintamallista.

- 3. Pidemmällä aikavälillä valtio (Traficom) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä, erityisesti liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikkoa.**

Työ lentokenttien luokittelusta ja tarpeiden määrittelystä on syytä käynnistää pikaisesti. Traficom on työlle osaava ja alueellisesti neutraali vetäjä. Tärkeää, että kohdassa on huomioitu lentokenttien liiketoimintamallit sekä prosessin toteuttaminen yhdessä muiden lentoasemanpitäjien kanssa. Työryhmään on syytä saada edustus toimialan liiketalouden, lentokenttien EU-regulaation ja aluetalousvaikutusten osaamisen edustajista.

- 4. Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määrääkaaiseen valtionavustukseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspotentiaali tulee varmistettua.**

Uuden lentoasemaverkoston ratkaisuksi Redstone AERO on valmistellut työnimellä "Nordic Airports" mallin, jossa Finavia Oyj:n rinnalle luodaan toinen, pienempiä lentoasemia ja muita lentokenttiä operoiva organisaatio. Erikseen on syytä mainita, että nyt Suomessa on olemassa asiantuntijaorganisaatio. Redstone AERO pystyy tarjoamaan Finavia Oyj:n vaihtoehdoksi kustannustehokkaan ja kotimaisen lentokenttien operointiratkaisun.

- 5. Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan kehittämistarpeisiin.**

Lentokentät ovat kaikkien käytössä olevaa, julkista liikenneinfraa. Valtion rahoituksen verkostolle tulee olla määrältään suhteessa liikennemuodon merkitykseen. Redston AERO:n

arvio on, että lentokenttäverkoston operatiivisen valtionrahoituksen ns. "Nordic Airports" -mallissa tulee olla noin 20 – 40 milj. euroa vuodessa.

- 6. Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Keinoja voivat olla esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat, sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.**

Matkaketjut ovat lentoliikenteen osalta jo aktiivisessa käytössä erilaisten lentojen yhdistelminä ja jatkolentoina. Mikäli matkaketjuilla tarkoitetaan tässä yhteydessä pidempien juna- taikka linja-autoyhteyksien kytkemistä lentoyhteyksiin, niin useimmiten tuloksena on saavutettavuuden heikentyminen, olennaisesti kasvavat matka-ajat ja aikataulujen jäykkyys. Lentoyhteyksien nopeutta ei voi korvata oleellisesti hitaammilla liikennemuodoilla. Kotimaan, Pohjoismaiden ja Baltian lentoyhteyksien joustavuuden ja aikataulujen kehittäminen ns. hub-lentokentille ja kutsutaksityyppisten yhteyksien edistäminen lisää lentoliikenteen aitoja, toimivia matkaketjuja. Edellytyksenä on, että lentokenttäverkosto mahdollistaa joustavan liikennöinnin.

- 7. Valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevana vuosina. Lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Toissijaisesti tuetaan ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämistä ja muita toimintoja. Valtionavustuksella tavoitellaan toiminnan kehittämistä ja kannattavuuden parantamista. Arvioidaan tarvetta tukien jatkolle ja vaikutuksia digi-ilmailun markkinoiden kehittymiseen.**

Kuten jo aiemmin todettu, valtionavustusten tarvittava määrä koko lentokenttäverkoston ylläpitoon on noin 20 – 40 milj euroa vuodessa. Kyse on lähes nollasummapelistä, sillä nyky muodossa sama summa käytetään Finavia Oyj:n budjetista. Täsmällisempi vuosittainen tuki riippuu yhteiskunnan verkostoon liitettävien lentokenttien määrästä.

Ruotsissa alueellisten lentokenttien kustannus on pitkälti säilytetty kuntien ja kaupunkien vastuulle, valtion tuen ollessa noin 20 milj euroa vuodessa. Suomessa on todettu, että lentoasemien ulkoistaminen yksittäisille kaupungeille ei ole ollut toimiva ratkaisu – eikä edes oikeudenmukaista, sillä kyse on koko yhteiskuntaa ja laajempia alueita palvelevasta liikenneinfrastruktuurista.

Kestävällä, pitkäjänteisellä ja luotettavalla lentokenttien tukipolitiikalla mahdollistetaan kaiken ilmaliikenteen toimintaedellytykset ja kehittyminen.

Pitkäjänteinen sitoutuminen lentokenttien aukipitoon ja kehittämiseen on perusedellytys toimialan investoinneille tulevaisuuden ilmaliikenteeseen ja lentokentille. Yhteiskunnan kannalta tämä mahdollistaa taloudellisen, markkinaehtoisen lentoliikenteen syntymistä ja lentokenttien kehittymisen matkakeskuksiksi ja logistiikkahubeiksi.

Elinkeinoelämän tarpeet ovat hyvä tukiperuste. Nykymuotoisen, usein liian jäykän perinteisen reittiliikenteen ohella on tärkeä mahdollistaa joustavampi taksi- ja kutsutaksiliikenne ja liikennöintimahdollisuus myös pienemmille lentokentille, joille perinteisen reittiliikenteen operointi ei ole kannattavaa.

Ilmailun ja lentokenttiin liittyvän liiketoiminnan kehittäminen ja tuen kohdistaminen näihin toimiin on perusteltua. Hyvä esimerkki on yhdessä valtion tuella ja ohjauksessa toteutettu Helsinki-East Aerodrome, jonka ytimessä on nimenomaan pienemmän lentokentän toiminta yhteiskunnan kannalta tehokkaalla tavalla. Helsinki-Eastilla on erityisesti huomioitu tulevaisuuden digi-ilmailun sovittaminen samaan toimintaympäristöön nykyisen, olemassaolevan ilmaliikenteen kanssa.

### **Ratkaisumalli lentokenttien operointiin ja uuden, yhteiskunnan tarpeita vastaavan lentokenttäverkoston luomiseksi**

“Nordic Airports” on työnimi ehdotukselle uudeksi lentokenttäverkostoksi. Uudistukselle on neljä perussyytä:

- a) Finavia Oyj :n johto on ilmoittanut, että yhtiön on vaikea nykytilanteessa operoida ns. hiljaisia lentokenttiä. Näiden noin kymmenen lentokentän akuutti tilanne tulee ratkaista nopeasti.
- b) Lentokenttien epävarma tilanne on yhteiskunnallisesti – erityisesti alueellisesti – kestävä ja halvaannuttaa alueiden elinvoiman ja kehityksen. Tarvitaan pitkäjänteinen, kestävä ratkaisu
- c) Yhteiskunnan tarpeet ovat moninaistuneet ja muuttuneet: Saavutettavuusvelvoitteet ovat tiukentuneet. Elinkeinoelämällä on tarpeita joustaviin, suoriin yhteyksiin pienemmille paikkakunnille. Matkailutoimiala toivoo suoria yhteyksiä pienille lentokentille. Tulevaisuuden sähköistyvä ja miehittämätön ilmaliikenne tulee tarvitsemaan tiheän lentokenttäverkoston, myös logistiikkatarpeisiin. Puolustus- ja rajavalvonta tarvitsee tukeutumisverkoston.
- d) Nykyinen tilanne, jossa osa nykyisistä lentoasemista on jäänyt yksittäisten kaupunkien kustannus- ja operointivastuulle, ei ole oikeudenmukainen

“Nordic Airports” lähtee olettamasta, että Finavia Oyj jatkaa ns. päälentoasemien operointia entiseen tapaan. Valtion on mahdollisuus myydä 49,9% yhtiöstä tai siitä irroitettua Helsinki-Vantaasta, ja saada osuudesta merkittävä +/- 2 mrd myyntitulo. Jotta myynti olisi mahdollista ja taloudellisesti järkevää, Finaviasta on joka tapauksessa irroitettava ostajia kiinnostamattomat hiljaiset lentokentät.

Hiljaiset lentokentät ovat kuitenkin yhteiskunnan kannalta välttämätöntä infraverkkoa, joten niiden operointiin on löydettävä uusi, tehokas rakenne. Nordic Airports -malli on PPP-ratkaisu, jossa varsinainen operointitoiminta on toimialan asiantuntijoilla ja valtio on sovittavalla tavalla mukana joko suoraan tai sopivaksi katsotun infrasijoittajan (esim. eläkevakuutusyhtiö tms)

myötä. Valtiolla säilyy joka tapauksessa suvereeni ohjausvalta toimintaan eräänlaisen “asiakkuuden” kautta.

PPP-malli on hyvin tuloksin käytetty ratkaisu muun muassa moottoriteiden rakentamisessa, jossa tien rakentaminen ja “operointi” on pitkällä sopimuksella annettu alan yhtiöiden hoidettavaksi, kuten esim. Valtatie 7:n tapauksessa. Valtio rahoittajana on ohjannut toimintaa haluamallaan tavalla.

Nordic Airports - toimintamalliin on tarkoituksenmukaista ja oikeudenmukaista yhdistää myös nykyisin kaupunkien omistuksessa olevat lentoasemat.

Samalla on syytä ottaa kantaa syntyneisiin tarpeisiin eräiden pienten lentokenttien nostamiseen yhteiskunnan ja elinkeinoelämän tarpeita vastaavalle tasolle. Tällaisia lentokenttiä on tunnistettu useita. Tason noston syy on kussakin erilainen, kuten esimerkiksi matkailun kehittäminen, maanpuolustus, logistiikkatarpeet tai elinkeinoelämän joustavat yhteydet.

On huomattava, että Nordic Airport -konseptissa uuteen verkostoon sijoittuvat ja Finaviaan jäävät lentokentät on esitetty nimillä. Kyse on kuitenkin tältä osin luonnoksesta, joka edellyttää keskustelua, harkintaa ja täsmentämistä.

Esitämme, että ehdotus otetaan jo puoliväliriihessä jatkosuunnittelun pohjaksi ja sen kehittämiseen asetetaan määräraha. Ehdotuksen kanssa rinnakkain kulkee Pyhtäällä sijaitsevan Helsinki-East Aerodromen kehitystyö. Helsinki-Eastilla on käynnistetty EU-standardien mukainen ja mahdollistama tehokkaan, sertifioidun, kaupallisen toiminnan mahdollistaman lentoaseman toimintamallin hyväksyntäprosessi. Tätä työtä voidaan suoraan hyödyntää Nordic Airport -verkostossa.

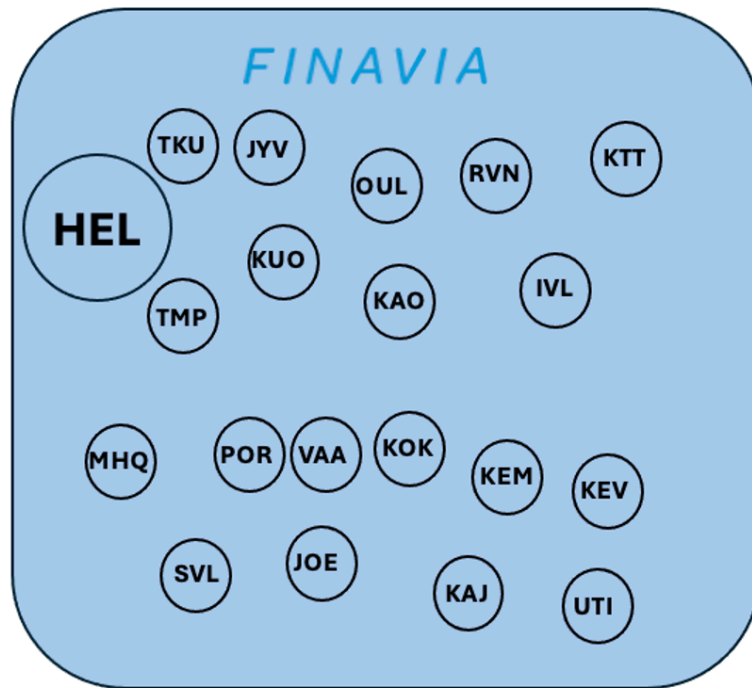
5.3.2025, Helsinki-East Aerodromella,

Kohteliaimmin,

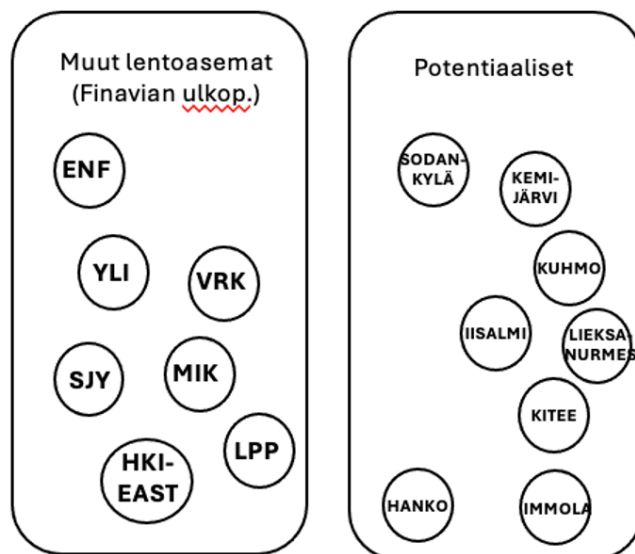


Esa Korjula  
Hallituksen puheenjohtaja  
Redstone AERO Oy  
Helsinki-East Aerodrome

# NYKYTILANNE



## NYKYTILANNE



# UUSI RAKENNE

