



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Viite: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

1) Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman toteuttamiseksi?

Suomen Ilmailuliitto on tutustunut suunnitelmaan, ja haluaa muistuttaa ilmailun mahdollisuuksien riittävän kokonaisarvioinnin puuttuvan suunnitelmasta. Liitto on huolestunut ilmailun sivuuttamisesta todellisessa liikennejärjestelmätarkastelussa.

Pyydämme, että jatkossa liikennejärjestelmää koskevat lausuntopyynnöt osoitetaan myös Ilmailuliitolle, joka on ilmailun suurin edunvalvontajärjestö Suomessa.

Ilmailuliiton yksi strateginen tavoite on ilmailun toimintaympäristön eli lentopaikkojen ja ilmatilan turvaaminen. Suomessa on kattava lentoasemaverkosto, jonka kapasiteetti on sinänsä riittävä, mutta lentopaikkojen koko potentiaalia ei ole pystytty hyödyntämään täysimääräisesti. Finavian lentoasemien lisäksi Suomessa on mm. Seinäjoen, Lappeenrannan ja Mikkelin kaupunkien ylläpitämät lentoasemat ja noin 60 valvomatonta virallista lentopaikkaa, joiden mahdollisuudet tulee hyödyntää osana liikenneverkostoa. Pienet lentokentät on tähän asti jätetty huomioimatta mahdollisena liikenneverkoston osana.

Ilmailun kehitystä tulee tukea ja hyödyntää voimakkaasti, sillä uudenlaiset ilmailutavat haastavat nopeasti perinteistä vakiintunutta liikenneilmailua (kaupalliset reittiliikenteen matkustaja- ja tavarakuljetukset). Digitaalisen tiedon hyödyntäminen avaa uudenlaiset liikkumispalvelut ja myös joustavan yksityis- ja yritysilmailun. Hyödyntämällä ilmailua osana matkaketjuja, suunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa tehokkaammin, ympäristöystävällisemmin ja edullisemmin kuin raskailla, perinteisillä ratkaisuilla.

Myös uusien ilmailun ratkaisujen (etälennonjohto, sähköinen ilmailu, pienilmailu) on oltava osa liikennesuunnitelman tavoitteita. Samaan tapaan, kuin valtio tukee muunkin liikenteen sähköistymistä, tulee valtion auttaa myös pienlentoliikenteen sähköistymistä esimerkiksi tukemalla latausjärjestelmien rakentamista pienkentille.

Harvaan asutussa Suomessa tulee tarkastella myös yhteiskunnallista ilmailutoimintaa, esimerkkinä Ruotsin mallin mukaiset ambulanssilennot. Kuten LVM:n digi-ilmailutyöryhmäkin



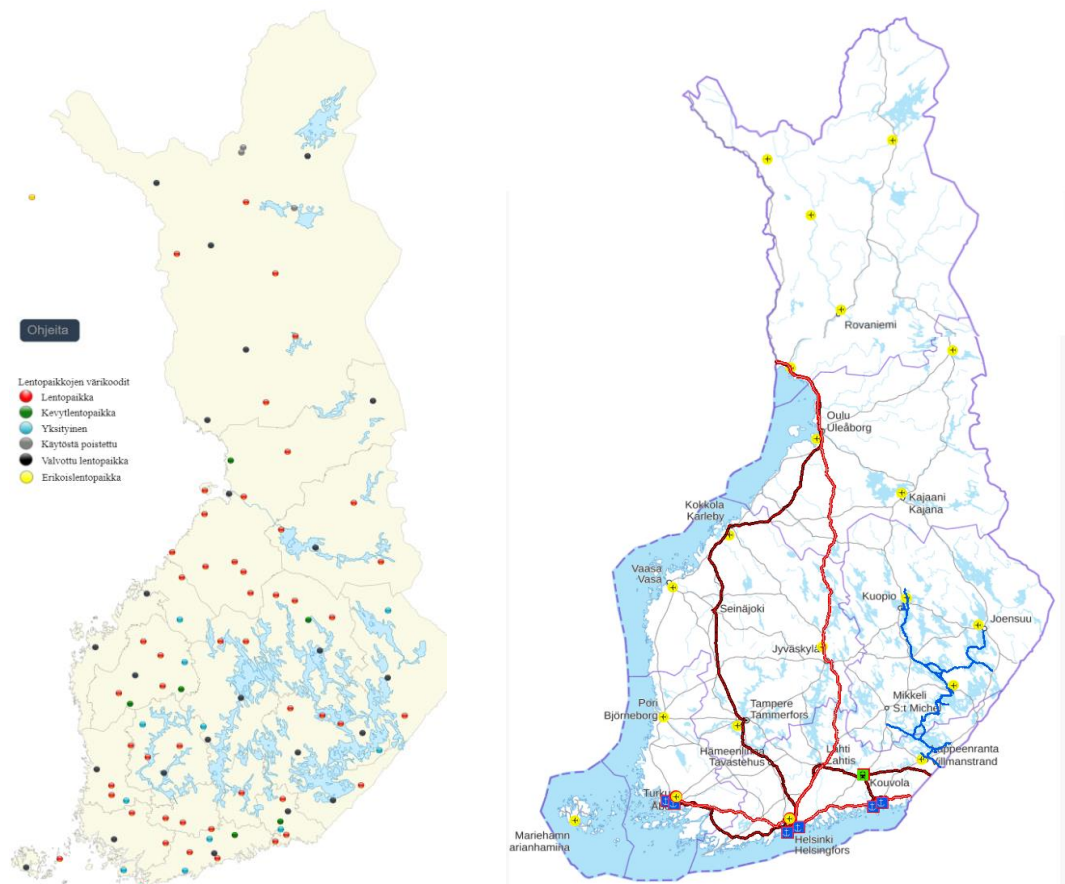
LAUSUNTO
22.2.2021

on todennut, digitaalisen tiedon hyödyntäminen avaa uudenlaisia mahdollisuuksia ilmailun kehittämiseen.

Suomen kaikki lentopaikat kuuluvat osaksi TEN-T kattavaa verkkoa

Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) yhdistää Euroopan eri alueita ja yhdistää Suomenkin muun Euroopan liikenneverkkoon. TEN-T-liikenneverkko koostuu kahdesta tasosta: tärkeimmistä yhteyksistä ja solmukohtista koostuvasta ydinverkosta ja kattavasta verkosta.

Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen ja eri alueiden elinkeinoelämälle sekä saavutettavuudelle, mutta TEN-T-liikenneverkossa Suomen lentoasemia ei ole käsitelty osana ydinverkkoa vaan vain kattavassa verkossa. Tarkastelussa on lisäksi huomioitu vain suuret lentoasemat, kun koko suomen lentokenttäverkosto voi ja sen pitää olla osa kansallista ja Euroopan laajuisia liikenneverkkoa.



Myös Finavian verkoston ulkopuoliset Suomen lentopaikat tulee asettaa osaksi TEN-T kattavaa verkostoa. Vasemmalla kaikki Suomen lentopaikat (lentopaikat.fi) ja oikealla TEN-T-verkostoon kuuluvat lentoasemat.

SUOMEN ILMAILULIITTO

Helsinki-Malmin lentoasema, 00700 Helsinki

(09) 3509 340 | sil@ilmailuliitto.fi | www.ilmailuliitto.fi



Suomen maantieteellisen sijainnin johdosta lentoliikenne on tärkein kulkumuoto kansainvälisessä rajat ylittävässä henkilöliikenteessä.

Muulla kuin pääkaupunkiseudulla ja Lapissa lentoliikenteen kysyntään vaikuttaa aluekeskusten taloudellinen kehitys, koska liike-elämän osuus matkustajavirroista on suuri. Lentoliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus mahdollistaa läsnäolon kansainvälisillä markkinoilla ja on edellytys ulkomaisten yritysten sijoittumiselle Suomeen.

Ilmailun teknologiamurros on käynnissä ja tulee huomioida suunnittelussa. Suomen Ilmailuliitto panostaa ilmailun koulutukseen ja turvallisuustyöhön, joiden pohjalta uudet innovaatiot ja turvalliset toimintatavat kehittyvät koko ilmailun alueella. Suomen kansainvälisestikin arvostettu lentokoulutus, urheiluilmailu (esim. laskuvarjourheilu, purjelento, ym.) ja pienlentotoiminta tarvitsevat investointitukia kaluston sähköistämiseen. Se lisää Suomen kansainvälistä kilpailukykyä lentokoneiden käyttökustannuksia pienentämällä.

Ehdotamme, että osana Liikenne 12 -ohjelmaa Suomeen kirjoitetaan pienilmailustrategia esimerkiksi Norjan ja Englannin mallin mukaisesti.

Tähän asti ilmaliikennestrategiassa lähes yksinomaan painotettu aasialaisten lentomatkustamisen ja matkailun merkitys on arvioitava uuden maailmantilanteen edessä. Kauttakulkuliikenne on taannut myös laajan Euroopan reittiliikenneverkoston Helsinki-Vantaan lentoasemalta, mutta tilanne voi pandemian takia muuttua paljon. Aasia-strategian tuottamat hyödyt tulee varmistaa jatkossakin Suomen ilmailutoimintojen hyväksi.

Teknologiakehityksen ja kevyemmän liikenteen ansiosta saavutettavuustavoitteet ja palvelutasot voidaan taata jatkossa ja edistää liikennejärjestelmää kokonaisuutena ilmailun avulla. Saavutettavuustavoite on jaettu strategisissa linjauksissa neljään osaan: alueiden kansainväliseen saavutettavuuteen, alueiden väliseen saavutettavuuteen, alueiden sisäiseen saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon. Ilmailulla voi olla merkittävä rooli kaikissa näissä tavoitteissa.

2) Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

Rahoituksessa tulee korjata ilmailun infrastruktuurin investointien ja ylläpidon puute.



Suomessa julkinen sektori (valtio ja kunnat) vastaavat suurimmasta osasta liikenneverkkojen rahoituksesta. Valtion liikenneverkko muodostuu maantieverkosta, rataverkosta ja vesiväylistä. Ilmailu on ainoa liikkumismuoto, jossa kustannukset peritään suoraan käyttäjiltä.

Lentoasemaliiketoimintaa tekevä Finavia perii asiakkailtaan lentoasemamaksuja, joilla on rahoitettu lentoasemaverkoston ylläpito ja investoinnit. Pienemmät lentokentät rahoittavat kunnat, säätiöt, yhdistykset tai yksityishenkilöt.

Valtion liikenneverkon kunnossapito rahoitetaan ilmailua lukuun ottamatta kokonaan talousarviosta (perusväylänpidon momentti), ja myös pääosa liikenneverkon kehittämisestä on budjettirahoitteista (väyläverkon kehittämisen momentti).

Pienten lentokenttien ylläpito tulee ottaa tämän rahoituksen piiriin. Nyt niille osoitettu vuosittainen noin yhden miljoonan euron rahoitus on riittämätön. Suomella ei ole varaa jättää ilmailua huomioimatta liikennejärjestelmän osana. Lentopaikkojen perusinvestoinnit pitää turvata niin, että uuden, pienemmän mittakaavan ilmailun mahdollisuudet varmistetaan koko maassa, myös pääkaupunkiseudulla

Suunnitelmassa oletetaan, että Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta jatkossakin tärkein solmukohta. Asiaa on syytä arvioida kriittisesti ja arvioida vaihtoehtoja, kuten muissa lausunnoissa on mainittu (mm. Jyväskylä, Lappi, Lieksa, Oulu, Pirkkala). On hyvä, että kaikkien lentoasemien, myös alle kolmen tunnin etäisyydellä sijaitsevien, merkitys kansainväliselle saavutettavuudelle tunnustetaan. On syytä tunnustaa, että EU:n sisällä kaikki Suomen lentokentät ovat kansallisen saavutettavuuden lisäksi merkittävä osa kansainvälistä saavutettavuutta. Valtio voi näiden lentopaikkojen kautta taata kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta pääkaupunkiseudulle niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin.

Suunnitelmassa mainitaan, että liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan lentoasemien kapasiteetti on Suomessa riittävä. Samoin ennustetaan, että pienimmillä lentoasemilla on ennustettavissa ylikapasiteettia, mikäli kehitys jatkuu ennusteiden mukaisesti. Tilanne on kuitenkin epävarma, ja muutoksiin on varauduttava. Suomeen sopivat älykkään ja kevyen lentoliikenteen ratkaisut on otettava mukaan liikennejärjestelmän suunnittelussa. Valtio vaikuttaa EU:ssa siihen, että lentoasemat voivat jatkaa verkostoperiaatteella, mutta pienten lentopaikkojen ylläpitomalli tulee myös perustaa.

Kehitetään matkaketjuja lentoasemille koko maassa. Valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi ja seuraa lentoliikenteen kehitysnäkymiä Finavian lentoasemilla ja vaikutuksia lentoliikenteen palvelutasoon eri alueilla mm. koronatilanteen vaikutukset huomioiden. Lentoasemien ylläpidossa Finavia huomioi myös esimerkiksi sairaanhoidon tarpeet. Paikallisia lentokenttiä hyödyntäen valtio pystyy huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin.



Kun arvioidaan valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina, tulee tuen kohdentamisessa arvioida älykkään reittiliikenteen mahdollisuudet ja digi-ilmailun markkinoiden kehittyminen. Nykyisin arvioidut kustannukset ovat noin 1 M €/v, mikä ei ole riittävä lentoasemien ja lentopaikkojen toimintaedellytysten kehittämisessä, kun huomioidaan niiden ylläpidon tarpeet myös huoltovarmuuden, varautumisen ja valmiuden sekä poikkeusolojen vaatimusten näkökulmasta.

On erinomaista, että suunnitelman mukaan edistetään digi-ilmailun toimijoiden verkostoitumista parhaiden käytäntöjen jakamiseksi ja alan kehityksen nopeuttamiseksi sekä arvioidaan lainsäädännön kehittämistarpeet ja ilmailua koskevan viranomaistoiminnan tarpeet digi-ilmailun näkökulmasta kokonaisuutena.

3) Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Ilmailu tulee huomioida paljon vahvemmin liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suomen Ilmailuliitto korostaa erityisesti pienilmailun roolia ja merkitystä kokonaisuudessa, erityisesti innovaatioiden edistäjänä. Asiaa tulee työstää yhdessä naapurimaidemme Norjan, Ruotsin ja Viron kanssa.

Suomi on sitoutunut liikenteen ja muiden alojen kansainvälisiin sopimuksiin, jotka tulee huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Osana Liikenne 12 -ohjelmaa lentoliikennestrategia tulee päivittää vastamaan uudenlaista maailmantilannetta. Vuonna 2015 valmistuneessa lentoliikennestrategiassa (liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2a/2015 ja taustaselvitys 2b/2015) ei ole voitu ennakoida ilmailuteknologian kehitystä eikä pandemian vaikutusta koko lentoliikenteen muotoon.

Lentopaikkojen kehittämistä tukee myös Euroopan parlamentin päätöslauselma 3. helmikuuta 2009 yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta (2008/2134(INI)), P6_TA(2009)0036 Yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävä tulevaisuus. Tämä päätöslauselma edellyttää myös pääkaupunkiseudun saavutettavuuden arviointia yleisilmailun keinoin.

Yhdyskuntasuunnittelussa on huomioitava myös nykyisten valvomattomien lentopaikkojen liikenteen kasvu/liikennemuotojen muutos varaamalla tarvittavat suoja- ja melualueet lentopaikkojen ympärillä, ettei niistä aiheudu puutteellisen suunnittelun takia ympäristöongelmia.

4) Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Ohjelmassa on hyviä aihioita työstettäväksi saavutettavuuden, kestävyden ja tehokkuuden edistämiseksi. Ilmailu tulee lisätä kehitysaihioksi nopeuden, kokonaisekologisuuden ja tehokkuuden takaamiseksi.



Huomiota kiinnittää sekä tekstissä toistuva että budjetoitu painotus kävelyyn ja pyöräilyyn, vaikka valtakunnan tason liikkumisessa ja kilometrisuoritteessa nämä liikkumistavat ovat varsin pieniä. Kaupunkiseudulle ne sopivat luonnollisesti hyvin.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee huomioida nykyisten valvomattomien lentopaikkojen tavoitettavuuden liittäminen osaksi muuta liikenneverkkoa. Maantie- ja raideverkoston reittien suunnittelussa on huomioitava liittymäpisteet/solmukohdat ilmailuun.

Yhteenveto

- Lentokentät perusväylänpidon rahoituksen piiriin: liikennejärjestelmän seurannassa on varmistettava investointien lisäksi lentopaikkojen ylläpitorahoitus.
- Myös muut lentopaikat kuin lentoasemat on otettava arvioinnin ja suunnittelun piiriin.
- Ilmailu on tunnustettu ja tunnistettu osa liikennejärjestelmää; saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus toteutuvat.
- Perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 prosenttia, radoille 39 prosenttia ja vesiväylille 9 prosenttia. Ilmailulle tulee osoittaa osuutensa.
- Valtionavustuksia lentopaikoille tulee jatkaa ja kasvattaa.

5) Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Kyllä. Eri liikennemuotojen ympäristövaikutukset tulee arvioida kokonaisuutena mukaan lukien infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon vaikutukset.

6) Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutusten arviointi on osin melko ylimalkainen. Yleisesti todetaan vain, että vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida vaikutukset. Arviointiin on syytä määritellä tavoitteille vertailukelpoiset, konkreettiset mittarit.

7) Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Kehittyminen ja innovaatiot edellyttävät laajaa, avointa ajattelua ja monipuolista asioiden arviointia. Parhaan hyödyn varmistamiseksi lausuntopyyntö tulee lähettää laajalti asiaan liittyville tahoille, myös Suomen Ilmailuliitolle. Suomen Ilmailuliitto tunnetaan ilmailun edunvalvojana sekä kansallisesti että kansainvälisesti, ja se tunnustetaan harraste- ja yleisilmailun kansallisesti tärkeimmäksi keskusjärjestöksi.

Eri hallinnonalojen ja liikennemuotojen yhteistyö on erityisen tärkeää. Tulevaisuuden liikenneratkaisut edellyttävät tiivistä yhteistyötä ja saumatonta yhteensovittamista yhdyskuntasuunnittelun, eri liikennemuotojen sekä maankäytön kesken. Valvomattomien



LAUSUNTO
22.2.2021

lentoaikojen liittyessä osaksi valtakunnallista liikenneverkostoa on niiden toimintaedellytykset turvattava mm. maankäytön varauksin.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbundet ry

Timo Hyvönen
puheenjohtaja

Timo Latikka
toiminnanjohtaja