

Liikenne- ja viestintäministeriö
Valtioneuvosto
kirjaamo@lvm.fi

LAUSUNTO

VIITE: VN/7835/2019 _ Valtakunnallinen liikennejärjestelmä, suunnitelmaluonnos 2021-2032

Tulevaisuuden lentoliikenne tarvitsee strategian ja konkreettisia toimenpiteitä, lentokenttäverkosto otettava tulevaisuuden ilmaliikenteen käyttöön

Digitaaliset lentokentät, lentoliikenteen sähköistyminen, tulevaisuuden ilmataksit ja teknologia sekä miehittämättömät logistiikkakuljetukset ovat huikea kansallinen mahdollisuus, josta Liikenne12 -ohjelmassa on otettava kiinni.

Valtion toimijoiden, Finavian ja Finnairin, supistaessa pysyvästi palveluita, on ilmaliikenteen ja ilmaliikenneverkoston harjoittamiseen sekä ylläpitoon esitettävä kestävä, ympäristöystävälliset ja palvelutasoltaan riittävät ilmaliikennetkaisu ja merkitystä vastaava budjetti.

Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa ilmaliikennettä käsitellään pääasiassa Finavian olemassa olevan verkoston näkökulmasta 1,5 sivun verran.

Teknologioiden kehittyminen, ympäristökysymykset ja valtion roolin (Finnair ja Finavia) muuttuminen kotimaan liikenteessä tulevat muuttamaan ilmaliikennettä nopeasti, pysyvästi ja olennaisesti.

Tulevaisuuden digitaalinen lentokenttäverkosto mahdollistaa kevyen syöttöliikenteen

Ilmaliikenne on erityisesti elinkeinoelämälle, vientiteollisuudelle ja matkailuelinkeinolle välttämättömyys. Tätä tarvetta ei voida enää kuitata pelkästään toteamalla Finavian nykyisen lentokenttäverkoston matkustajamäärien kehitys.

Finavia on jo poistanut verkostostaan lentokenttiä, viimeksi Enontekiöllä, ja useat muut lentokentät ovat lopettamisuhan alla. Finnair on vastaavasti ilmoittanut pysyvästi lopettavansa liikennöinnin useille lentokentälle.

On siis tosiasia, että valtiollisiin toimijoihin nojautunut ilmaliikennestrategia on uusittava

Saman aikaisesti on syntynyt tarve yhä joustavampiin ja palvelutasoltaan parempiin yhteyksiin. Myös tulevaisuuden logistiikka ja lentotaksit tulevat tarvitsemaan ja käyttämään pienten lentokenttien tiivistä verkostoa.

Se, että jollakin lentokentällä tai lentoreitillä on pieni matkustajamäärä, ei lainkaan kerro siitä, että ilmaliikenneyhteys olisi tarpeeton. Päinvastoin, useilla pienillä paikkakunnilla on merkittävää elinkeinotoimintaa. Kyse on siitä, että lentokenttäverkoston ylläpito ja liikenteen harjoittamisen malli pitää suhteuttaa tarpeeseen, kysyntään ja modernin teknologian tuomiin mahdollisuuksiin.

Kyse on mitä suurimmassa määrin myös alueellisesta tasa-arvosta. Lentoliikenne edellyttää ainoastaan 1-2 km pitkän kiitotien, joten infrainvestoinnit ja ylläpitokustannukset ovat pieniä ja luonto säästyy rakentamiselta.

Taloudellinen ratkaisu

Joustava ja tehokas lentoliikenne sekä kotimaassa että ulkomaille on elinehto elinkeinoelämän ja vientiyhtiöiden toiminnalle. Pitkien etäisyyksien Suomessa, Euroopan laidalla, lento on käytännössä ainoa vaihtoehto maailmalle ja hyvin usein kotimaassakin.

Koronakriisin myötä yritysten siivet on nyt katkaistu. Lasku näkyy työpaikkojen vähenemisenä ja ovien sulkeutumisena.

Finnairille ja Finavialle suunnatut tukipaketit auttavat hetken, mutta pidemmälle tulevaisuuteen selvittää vain ilmaliikenteen rakennemuutoksia.

Tulevaisuuden teknologia tarjoaa onneksi mahdollisuuden sekä lentoliikenteen että lentokenttäverkoston uusajatteluun tehokkaammalla, palvelutasoltaan joustavalla ja ympäristöystävällisellä tavalla.

Ilmaliikenne on valtavassa murroksessa uusien teknologioiden myötä

Nykyinen ilmaliikenteen operointitapa ei vastaa muuttuneeseen tarpeeseen.

Tarvitaan joustavat ja tehokkaat yhteydet, poikittaisliikenne ja Helsingin sijasta suoraan Skandinaviaan. Lentokenttien digitalisointi mahdollistaa modernin, energiatehokkaan ja ympäristöystävällisen kaluston käytön. Tulevaisuuden taksiliikenteen lisäksi kentät palvelevat logistiikan tarpeita.

Lentokenttien tulee toimia niin tehokkaasti, että kentät eivät ole lakkautusuhana, vaan päinvastoin koko pienten lentokenttien verkosto (jopa 60 kpl) saadaan palvelemaan yhteiskunnan tarpeita.

Tehokkuus, oikein mitoitettu kalusto ja tulevaisuuden teknologiat ratkaisevat pitkälti myös ilmaliikenteen ympäristökysymyksiä.

Raideliikenne ei infrarakentamisen kustannustasoltaan ole vaihtoehto pienille paikkakunnille. Lentoliikenne sen sijaan voidaan, erityisesti tulevaisuuden teknologioilla, ulottaa helposti pienemmillekin paikkakunnille.

Lentoliikenteen systeeminen uudistus otettava osaksi Liikenne12 -ohjelmaa

Alan toimijat ovat jo koonneet yhteen ratkaisun, jolla turvataan ja vahvistetaan seutukuntien elinvoimaisuutta koko Suomessa. Samalla päästään torjumaan ilmastomuutosta ottamalla käyttöön kevyempää, kysyntään paremmin vastaavaa kalustoa.

Muutoksella pohjustetaan sähköisten lentokoneiden käyttöönottoa, kun ne ensi vuosikymmenellä ovat kaupallisesti saatavilla.

Ratkaisu koostuu kolmesta osasta:

1. Rakennetaan tulevaisuuden tehokkaan digitaalisen lentokentän prototyyppi, joka on monistettavissa ja sovellettavissa ympäri Suomen. Kustannustason parantamisen lisäksi olennainen elementti on ilmaliikenneinfran saaminen käyttöön 24/7 nykyteknologian, kuten etälennonjohtojen avulla.
2. Luodaan lentoliikenteen toimintamalli, jossa on sekä tehokasta reittiliikennettä että tilauspohjaisia kutsutakseja. Mahdollistajana on uusi tehokas kalusto ja uudet eurooppalaiset ilmailumääräykset. Seuraavassa vaiheessa siirrytään hybridikäyttöön ja sähköisiin voimanlähteisiin. Matkustajan - ja ympäristön - kannalta päästään enenevässä määrin suoriin yhteyksiin.
3. Kootaan Suomen ilmaliikenteen innovaattorit yhteen. Suomessa on merkittävää teknistä osaamista, jota voidaan hyödyntää. Kyse ei ole pelkästä "lentokonerakentamisen" osaamisesta, vaan Nokian ajoista lähtien kehittyneestä korkean teknologian osaamisesta. Hävittäjähankinnan teollinen yhteistyö antaa toimialalle merkittävän lisäpanoksen ja mahdollisuuden kehittyä kansallisesti meriteollisuutta vastaavaksi merkittäväksi toimialaksi. Näkyvä ja vahva toimialaklusteri, - "Ilmailuteollisuus" - antaa edellytykset nostaa Suomi merkittäväksi toimijaksi kansainvälisillä markkinoilla.

Ympäri Suomen osallistuvat tahot (elinkeinoelämä, maakunnat, kunnat, ovat koonneet yhteisen 133 miljoonan euron konkreettisen ehdotuksen, jolla ilmaliikenteen uudistukselle laaditaan uudet ratkaisut, mallinnetaan ne kokeiluun ja saatetaan uudistus käyttöön.

Kyse on ainutlaatuisesta kansallisesta ratkaisusta, joka jo itsessään edustaa tehokkuutta, verrattuna esimerkiksi Finnairin (700 milj) ja Finavian (350 milj) sinänsä kipeästi tarvitsemiin tukipaketteihin.

Pelkästään ruuhka-Suomen raidehankkeille on esitetty yhteensä 8,5 miljardin investointeja. Valtakunnallinen, kansallinen ilmaliikenteen kehityshanke edustaa tästä summasta 1,5%.

Raiteiden rakentaminen ja käyttöönotto toteutuu aikaisintaan 10 vuoden kuluttua, ilmaliikenteen uudistuksella saavutetaan yhteiskuntaa hyödyttäviä toimia, jotka on otettavissa käyttöön nopeasti 1-2 vuoden tähtäimellä.

Ilmaliikenteen akuutti kriisi on myös mahdollisuus: Tässä tapauksessa tie lentoliikennejärjestelmän uudistamiseen, uusimpien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönottoon, digitalisaation edistämiseen ja ilmastotekoihin.

Kaksi kolmasosaa Suomen viennistä syntyy Uudenmaan ulkopuolella. Toimiva lentoliikenne on vientiteollisuudelle ja Suomessa asumiselle elinehto.

Tällä Suomen kokoisella rintamalla esitämme 133 miljoonan kansallisen ratkaisun ottamista Liikenne12 -ohjelmaan. Hanke on mahdollista rahoittaa myös EU-elvytyspaketin avulla. Tätä koskeva esitys on jo jätetty Elinkeinoministeriölle. Digitalisaation ja ympäristöratkaisujen kautta viemme Suomea kestäväällä tavalla eteenpäin.

Suomella on nyt mahdollisuus olla tässä nopeasti kehittyvässä globaalissa liikenneteknologian murroksessa ja liiketoiminnassa edelläkävijä olemassa olevan teknologiaosaamisensa kautta.

Pääkaupunkiseudun kakkoskentän ratkaisu on tehtävä akuutisti

Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa ei ole otettu lainkaan kantaa Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kakkoskentän kysymykseen, vaikka Eduskunta on asettanut selkeän veloitteen osoittaa korvaava sijoituspaikka Malmin toiminnoille.

Ratkaisu on tehtävä akuutisti.

Lentoliikenne jatkaa koronakriisin jälkeen normaalia 7% vuosittaista globaalia kasvuaan. Tämä tarkoittaa lentoliikenteen kaksinkertaistumista kymmenessä vuodessa. Suomi ei ole tästä poikkeus, mikä on näkynyt erityisesti Helsinki-Vantaan menestymisenä ja kehittymisenä Pohjois-Euroopan lentoliikenteen hubiksi.

Kasvun myötä Helsinki-Vantaa joutuu keskittymään nykyistäkin enemmän raskaan reitti- ja rahtiliikenteen lentokentäksi. Kaikki muut ilmaliikennetoiminnot – yleisilmailu, työlennot, helikopteritoiminta, ilma-alusten huollot, taksilento-yhtiöt, sähköisen ja miehittämättömän ilmailun tuotekehitys jne – joutuvat hakeutumaan muualle, pääkaupunkiseudun kakkoskentälle. Nopeusluokaltaan ja operointitavaltaan reittiliikennekoneista poikkeava kalusto ei sovi vilkkaan Helsinki-Vantaan liikennevirtaan.

Kyse on nimenomaan ammatillisen yleisilmailun sijoittumisesta. Ammattitoiminta tarvitsee lentokentän, joka standardiltaan, kuten mm kiitotievalojen, mittarilähestymisten, kiitotien mitoituksen, hangaari- ja toimistotilojen sekä talvikunnossapidon osalta vastaa toiminnan vaatimuksia.

Helsingin kakkoskenttä tulee pääkaupunkiseudun eli toimialan läheisyydestä johtuen olemaan myös tulevaisuuden ilmaliikenteen kehityskeskus ja tukikohta.

Seitsemän konkreettista esitystä sisällytettäväksi Liikenne12 -ohjelmaan

1. Ilmaliikenne on otettava osaksi liikennestrategiaa, kuten muut liikennemuodot, sisältäen myös tulevaisuuden ilmaliikenneratkaisut. Strategiaa ei voi enää ulkoistaa pelkästään valtiollisten toimijoiden toteutettavaksi, vaan toimiala on kytkettävä tiiviisti mukaan strategian toteutukseen.

2. Liikenne12 – ohjelmassa on huomioitava ilmaliikenteen murros ja tulevaisuuden teknologioiden käyttöönoton edistäminen
3. Alueellisen tasa-arvon toteutuminen on huomioitava ilmaliikennestrategiassa. Tiheä digitaalinen lentokenttäverkosto mahdollistaa alueellisen tasa-arvon toteutumisen tehokkaasti, henkilökuljetuksista dronelogistiikkaan.
4. Ilmaliikenteen osuuden tulee budjetissa määrältään vastata liikennemuodon yhteiskunnallista merkitystä.
Liikenne12 ohjelmaluonnoksessa esitetyn 0,9 miljoonan sijasta Finavian ulkopuoliseen lentokenttäverkkoon, digitaalisen tulevaisuuden lentokentän kehittämiseen sekä uusien ympäristöystävällisten teknologioiden käyttöönottoon lentokentillä tulee budjetoida vähintään 30 miljoonaa vuodessa.
Budjettierä on nähtävä tuottavana investointina. Lentokenttäverkkoston ja operoinnin kehittäminen laskee kustannuksia ja liikenneverkoston tullessa mm. etälennonjohdon avulla käyttöön 24/7 yhteiskunnalliset hyödyt kasvavat olennaisesti. Finavia on ilmoittanut kotimaan lentokenttäverkkoston ”tappion” olevan noin 20 milj. vuodessa. Toimintojen kehittämishyödyt koituvat myös Finavian hyödyksi.
Public-Private -yhteistyössä osa investointikustannuksista jakautuu yksityiselle sektorille, joten valtion panos-tuotos -suhde on muita liikenneinvestointeja tehokkaampi. Suunnitelmaluonnoksen kohdassa 5.2.7. esitetään Liikenneverkon rahoitusohjelman laajentamista. Malli sopii erityisen hyvin ilmaliikenteeseen ja on otettavissa heti käyttöön lentokenttäverkkoston kehittämisen työkaluna.
5. Suunnitelmaluonnoksessa esitetty tuen painottaminen reittiliikenteelle ei vastaa nykyisiin kehitystarpeisiin. Valtion tuki on painotettava lentokenttäverkkoston kehittämiseen ja uusien, ympäristöystävällisten teknologioiden käyttöönottoon.
6. Elvytyspakettiin jätetty ehdotus ”Ilmaliikenteen systeminen uudistaminen”, 133 milj. tulee huomioida kertainvestointina osana Liikenne12 -ohjelmaa.
7. Eduskunnan Liikenneministeriön toimialalle asettama ja marraskuussa 2020 uudistama velvoite järjestää Malmin lentokentän toiminnoille korvaava sijoituspaikka hyvien yhteyksien päästä on pantava toimeen viipymättä ja hankkeelle osoitettava tarvittava, noin 10 miljoonan määräraha lisäbudjetissa.

Helsinki-East Aerodromella 19.2.2021



Esa Korjula

Hallituksen puheenjohtaja
Redstone AERO Oy

Helsinki-East Aerodrome (EFPR)

LIITTEET: Professori Jorma Mäntysen selvitys ”Tulevaisuuden ilmaliikenne Suomessa”
Havainnekuva tulevaisuuden lentokentästä ”Digital Airport”