



SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO

AOPA FINLAND

SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO
Kuusamontie 1470
90940 Jääli

LAUSUNTO

24.02.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suomen Moottorilentäjien Liitto kiittää tästä mahdollisuudesta tarjota näkemyksemme valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vuosille 2021–2032. Ilmailutoimialalla on käynnissä olevaan massiivinen muutos miehittämättömän ilmailun ja sähköisen ilmailun ottaessa ensimmäisiä askeleitaan niin sääntelyn kuin operoinnin osalta.

Tämä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, mukaan lukien suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi on yleisilmailun ja erityislentotoiminnan, SPO, osalta huomattavan vajavainen ja puutteellinen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa jää täysin huomiotta se tosiseikka, että eri liikennemuodot täydentävät toisiaan. Ilmaliikenteen tiettyjä etuja ei saavuteta millään muulla liikennemuodolla. Miehitetty tai miehittämätön ilma-alus on nopein kulkuneuvo, joka mahdollistaa suorat lennot lentokenttien välillä. Infrastruktuurin rakentamistarve ja kustannukset ovat murto-osa tie- tai raideliikenteeseen verrattuna.

Uusilla teknologioilla, digitalisaatiolla ja toimintamalleilla voidaan alentaa ilmaliikenteen kustannustasoa. Kutsuhjautuva ilmaliikenne laajentaa saavutettavuutta ajan ja paikan suhteen. Samoin uusiutuvat polttoaineet, sähköteknologia ja kevyemmät materiaalit tulevat alentamaan ilmaliikenteen ympäristökuormitusta merkittävästi.

Miehitettyssä ilmailussa automaatiokehitys ja sen hyödyntäminen ovat edenneet pitkälle ja kehitystyötä jatketaan edelleen laaja-alaisessa yhteistyössä.

Näitä pitkälle kehitettyjä toimintatapoja ja standardoituja ratkaisuja tulee hyödyntää sekä ottaa parhaat menetelmät ja käytännöt myös miehittämättömään ilmailuun. Miehittämätön ilmailu käyttää samaa yhteistä ilmatilaa toimintaansa kuin miehitetty ilmailu. Korkeimpaan mahdolliseen turvallisuustasoon ja saumattomaan yhteistyöhön sekä toiminnan tehokkuuteen päästään kun molempien ilmailumuotojen teknologiat,

lentosäännöt, toimintatavat ja menetelmät perustuvat samoihin standardoituihin, tunnettuihin ja testattuihin lennonvarmistus- ja ilmatilan hallintateknologioihin ja sovelluksiin.

Miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on mielestämme lisättävä seuraavat kolme aluetta;

- Pienlentokentät (valvomattomat lentokentät) on nostettava perusväyläverkon rahoitukseen;
 - Maakuntien pienlentokenttien ylläpito sekä digitalisoinnin kehittäminen perusväylänpidon rahoituksen piiriin ml. Helsinki-Malmin korvaava kenttä
- Viestintä-infran kehittäminen digitalisaation ja automaation keinoin
 - ADS-B (+UAT) maa-asemaverkoston suunnittelu ja perustaminen
- GPS-pohjaisten mittarilähestymismenetelmien kehittäminen kaikille pienlentokentille

Maakuntien lentokentät ovat osa tärkeää liikenneinfrastruktuuria ja maakuntien saavutettavuutta, etenkin lähitulevaisuudessa kun sähkölentäminen alkaa muuttua todellisuudeksi (vertaa Norja). Toimintaympäristön muutokset pakottavat ottamaan huomioon harraste- ja yleisilmailun kehityksen digitalisaation, automaation ja sähköisen ilmailun muuttaessa liikennejärjestelmää.

Miehitetty ilmailu on teknologian hyödyntäjänä edelläkävijä, jolle nykyaikaiset viestintäverkot ovat keskeisessä asemassa digitalisoituvissa ilmaliikenteen sovelluksissa ja erityisesti miehittämättömän ilmailun tarjoamissa palveluissa sekä liikenteen automaatiassa. Maamme harraste- ja yleisilmailulle tärkeä verkosto, n. 60 pienlentokenttää, ovat alle 45 minuutin ajomatkan etäisyydellä noin 99% Suomen väestöstä.

Valvomattomiin pienlentokenttiin tehtävillä investoinneilla mahdollistetaan kestävä digitaalinen logistiikka kohti tehokkaampaa ja sujuvampaa tavaraliikennettä palvelten sekä miehitettyä että miehittämätöntä ilmaliikennettä. Miehittämättömät ilma-alukset ja sähkölentokoneet voi korvata muut kalliimmat ja joustamattomammat liikennemuodot, kuten raideliikenteen. Digitaalisen, sähköisen ilmailun mahdollistaminen vaatii pienimmät investoinnit kaikkiin muihin liikennemuotoihin verrattuna.

Suomen Moottorilentäjien Liitto pitää tärkeänä, ettei U-Space-sääntely aiheuta kohtuuttomia rajoituksia eikä lisäkustannuksia miehitetyle ilmailulle. Ilman toimivaa teknistä ratkaisua ilma-alusten näkyvyyteen ainoa tapa toteuttaa tuleva U-Space turvallisesti on pitää se erillään miehitetystä ilmailusta, joka väistämättä johtaa rajoituksiin miehitetyn ilmailun puolella. Tällainen ei ole hyväksyttävää.

Miehittämättömän ilmailun lentotoimintaa on mahdollista seurata elektronisesti modernein ”Detect and Avoid/Sense and Avoid”-teknologioin, esimerkiksi ADS-B-teknologialla, joka on globaali standardi ilmaliikenteessä.

”ADS-B” on lyhenne sanoista:

- Automatic - on aina toiminnassa, eikä edellytä mitään toimia käyttäjältä
- Dependent - on riippuvainen GPS-järjestelmän antamasta paikkatiedosta
- Surveillance – on havaittavissa ilma- ja maanvalvontalaitteissa
- Broadcast - lähettää jatkuvasti lentokoneen paikkatietoa ja muita tietoja muille lentokoneille ja maa-asemille jotka pystyvät vastaanottamaan ADS-B tietoa.

Koko maan kattava ADS-B -maa-asemaverkosto on välttämätön miehittämättömän ilmailun laajentuessa lähes kaikille toimialoille, jotta lennonvarmistus- ja ilmatilan hallintajärjestelmät voivat toteuttaa tehtävänsä lentoturvallisuuden parantamiseksi ja ylläpitämiseksi.

Kansainvälisesti ilmailuun hyväksytyn ja toimivaksi todetun teknisen ratkaisun toteuttaminen, jolla tarvittava informaatio saadaan kulkemaan tosijassa miehittyjen ja miehittämättömien ilma-alusten ja lennonvarmistusjärjestelmän välillä Suomen kaltaisessa korkean teknologian valtiossa on yhteiskunnan velvollisuus rakentaa kyseinen turvallisuusinfrastruktuuri.

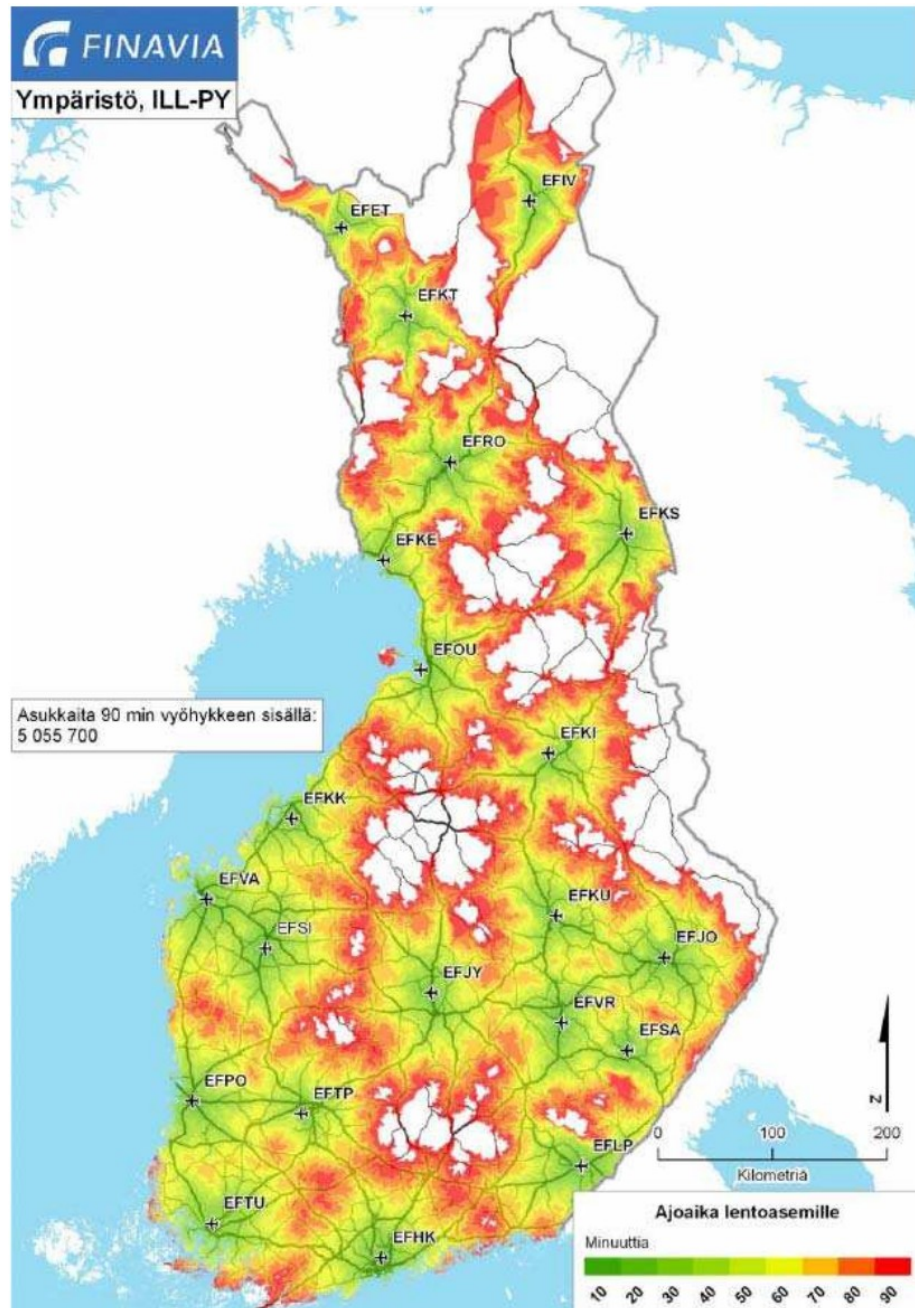
Miehittyjen ja miehittämättömän ilmailun infrastruktuuria kehittämällä lentoturvallisuus ja liikenneyhteydet paranevat, alueiden saavutettavuus helpottuu ja uusia palvelualoja syntyy erityislentotoiminnan (SPO) erikoisosaamista vaativilla aloilla. Samoin edistetään alueellista tasa-arvoa ja pk-yritysten kasvua, kilpailukykyä ja kansainvälistymistä sekä parannetaan työllisyyttä edistävien toimintaympäristöjen ja palvelujen kehittämistä mm. seuraavilla aloilla;

1. PELASTUS- JA ETSINTÄPALVELUT
2. TILAUS- JA LIIKELENTOTOIMINTA
3. YMPÄRISTÖNSUOJELU JA ILMASTON MUUTOKSEN TORJUNTA
4. LIIKENNEVALVONTA- JA AVUSTUSPALVELUT
5. MAA- JA METSÄ-, ENERGIA-, RIISTATALOUS SEKÄ LUONTAISLINKEINOT JA YHDYSKUNTASUUNNITTELU
6. VIRANOMAISPALVELUT
7. SÄHKÖISEN DIGI-ILMAILUN INFRASTRUKTUURI
8. ILMAILUALAN KOULUTUS

Suomen lentoasemaverkosto on harva ja reittiliikenne niille on jatkuvasti supistunut jo ennen koronapandemiaa. Finavian ylläpitämien maakuntakenttien toiminta on tappiollista ehkä yhtä poikkeusta lukuun ottamatta.

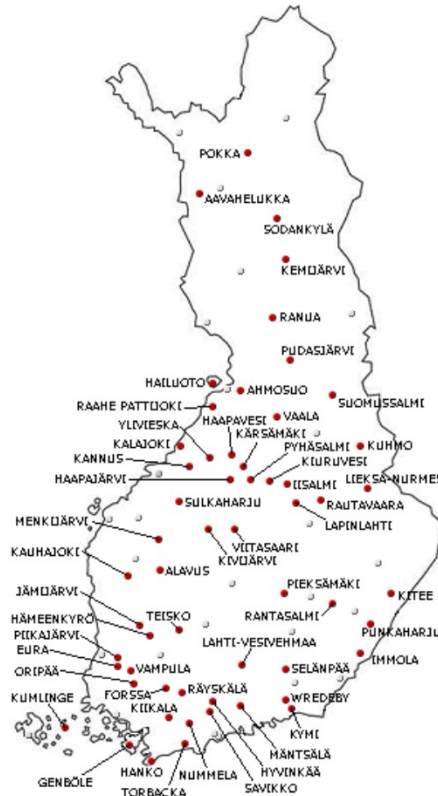
Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA:n mukaan maailmanlaajuinen supistuminen vuonna 2020 oli 66 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Kansallisen lentoyhtiön Finnairin liikevaihto supistui vuoden 2020 tammi-syyskuussa 68,7 prosenttia ja matkustajamäärät 71,2 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Väestöstä n. 93% asuu 90 minuutin ajomatkan etäisyydellä Finavian ylläpitämistä 21 lentoasemasta sekä eri toimijoiden operoimista Lappeenrannan lentoasemasta, Seinäjoen lentoasemasta ja Mikkelin lentoasemasta, kuva 1. Välimatkan pituus keskimääräisenä matka-aikana kuvaa hyvin tämän lentoasemaverkoston vaikeaa saavutettavuutta maakunnista.



Gateway-ajattelussa on tilaa vain yhdelle suurelle kansainväliselle lentoasemalle, jolle kotimaan rajalliset sisäiset liikennevirrat ohjataan. Halpalentoyritykset ylläpitävät toimintaa niin kauan kuin rajakustannukseen yltävä asiakaskunta riittää elleivät kunnat ja kaupungit tarjoa omaehtoista tukea tai rahoitusta reittilentoliikenteelle. Muutamia kaupunkeja ovat ottaneet vastuulle reittilentoliikenteen tukemisen ja ylläpidon, mutta on selvää ettei kuntien ja kaupunkien rahoituspohja ole kestävä ilman pienen ja keskisuuren tai suuren teollisuuden ja yritystoiminnan luomaa asiakaspohjaa ja kysyntää.

Reittilentotoiminnan vaatimukset ovat huomattavasti suurempia investointeja vaativia kuin yleisilmailuun perustuva kaupallinen ja/tai ei-kaupallinen erityislentotoiminta, SPO, jolla voitaisiin oikein kohdistetuilla ja ajoitetuilla investoinneilla vahvistaa alueiden toimintakykyä ja elinvoimaisuutta sekä aluerakennetta saavutettavuuden ohella.



Kuva 2.

Maamme harraste- ja yleisilmailulle tärkeä verkosto on 56 valvomattonta lentopaikkaa ja 25 helikopterikenttää lentoasemat mukaan luettuna ovat kuitenkin alle 45 minuutin ajomatkan etäisyydellä noin 99% Suomen väestöstä. Infrastruktuurin kehittäminen ja parantaminen kaikilla valvomattomilla lentopaikoilla harraste- ja yleisilmailun IFR-toiminnan mahdollistumisen myötä edistää taloudellista toimeliaisuutta ja alueiden kilpailukykyä sekä tehostaa saavutettavuutta kehittämällä ja vahvistamalla yleisilmailun asemaa yhteiskunnassa .

Alueellisen saavutettavuuden parantamisella edistetään innovaatiotoimintaa ja verkostoitumista sekä maakunnissa toimivien yritysten kansainvälistymistä.

Harraste- ja yleisilmailun infrastruktuuria kehittämällä liikenneyhteydet paranevat, alueiden saavutettavuus paranee, uusia palvelualoja syntyy kaupallisen ja/ei-kaupallisen erityislentotoiminnan, SPO, erikoisosaamista vaativilla aloilla. Samoin edistetään alueellisten pk-yritysten kasvua, kilpailukykyä sekä parannetaan työllisyyttä edistävien toimintaympäristöjen ja palvelujen kehittämistä.

Esa Harju
Suomen Moottorilentäjien Liitto
AOPA Finland

hallituksen puheenjohtaja