



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Lentoliikennestrategia 2015–2030

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Lentoliikennestrategia 2015–2030

Tekijät

Mikael Nyberg, Risto Saari, Lassi Hilska, Maija Ahokas, Anna Sotaniemi, Kaisa Männistö ja muut asiantuntijat sekä valmistelua ohjannut seurantaryhmä

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö 22.9.2012

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 2a/2015**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-441-8

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-441-8>

HARE-numero

Asiasanat

Lentoliikenne, lentoasema, lentoasemaverkosto, lennonvarmistus, lentoturvallisuus, ilmailun turvaaminen, maahuolintapalvelut, miehittämättömät ilma-alukset, matkailu, palvelutaso, saavutettavuus

Yhteyshenkilö

Risto Saari

Tiivistelmä

Uusi lentoliikennestrategia on valmisteltu laajassa sidosryhmäyhteistyössä hallituksen eduskunnalle huhtikuussa 2012 antaman liikennepoliittisen selonteon mukaisesti. Strategia sisältää kuvauksen lentoliikenteen ja siihen vaikuttavien keskeisten osa-alueiden nykytilasta, keskeisistä tulevaisuuden haasteista sekä osa-alueita koskevat kehittämislinjaukset. Näitä strategiassa tarkasteltuja osa-alueita ovat lentoasemaverkko ja lentoliikenteen palvelutaso, lentoliikenteen maksut ja tuet, lennonvarmistus, lentoturvallisuus, ilmailun turvaaminen, lentoliikenteen ympäristökysymykset, koulutus, maahuolintapalvelut sekä miehittämättömät ilma-alukset. Laajempi taustaraportti (LVM:n julkaisu 2b/2015) sisältää yksityiskohtaisemman analyysin näistä osa-alueista ja niiden kehitykseen vaikuttavista tekijöistä.

Lentoasema on lentoliikennepalvelun järjestämisen keskeinen toimintaedellytys. Suomessa on tällä hetkellä 24 Finavia Oyj:n ylläpitämää lentoasemaa ja Seinäjoen säätiöpohjainen ja Mikkelin kunnallinen lentoasema. Helsinki-Vantaan lentoasema on Finavia Oyj:n verkostossa ainoa voittoa tuottava lentoasema, jonka tuloilla koko Finavian lentoasemaverkkoa ylläpidetään. Aasian siirtomat-kustajaliikenne ja sen matkustajat takaavat myös laajan Euroopan reittiverkoston säilymisen. Siksi on erittäin tärkeää koko Suomen lentoasemaverkoston kannattavuuden ja laajan reittiliikennever-koston turvaamisen näkökulmasta, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukykyä voidaan vahvistaa erityisesti kiristyneessä Euroopan ja Aasian välisessä siirtomat-kustajaliikenteessä. Helsinki-Vantaan lentoasemalla onkin käynnistetty merkittävät investoinnit, jotka tähtäävät sen kapasiteetin kasvattamiseen niin, että matkustajamäärät voisivat kasvaa nykyisestä noin 16 miljoonasta matkustajasta (2014) 23 miljoonaan matkustajaan vuonna 2030.

Strategiassa esitetään, että Finavia Oyj ylläpitää jatkossakin lentoasemaverkostoa verkostoperiaatteen mukaisesti. Jos säännöllinen markkinaehtoinen reittiliikenne päättyy tai alue haluaa muuten ottaa vastuun alueellisen lentoaseman ylläpidosta ja kehittää sitä alueellisista näkökohdis-ta käsin, Finavia Oyj voi luopua lentoaseman ylläpitovastuusta. Liikenne- ja viestintäministeriö pyr-kii tällöin yhteistyössä Finavia Oyj:n, lentoasemakunnan ja maakunnan sekä muiden sidosryhmien kanssa löytämään lentoasemalle toisen omistajan.

Strategiassa esitetään, että yhteistyöjärjestelyjen, verkostoitumisen ja markkinoinnin avulla turva-taan Suomen lentoliikenteen, matkailun, vientiteollisuuden ja muun elinkeinoelämän toimintaedel-lytykset. Siksi strategiassa esitetään, että strategian toimeenpanoa varten asetettaisiin viisi alueel-lisen tason työryhmää, joiden tehtävänä olisi kehittää alueellisella tasolla erilaisia innovatiivisia yhteistyö- ja toimintamalleja, jotka parantaisivat alueellisten lentoasemien toimintaedellytyksiä ja niiden lentoliikennepalveluita. Alueellisten työryhmien työtä koordinoitaisiin valtakunnallisesti lii-kenne- ja viestintäministeriössä.



Publiceringsdatum
6.2.2015

Publikation
Flygtrafikstrategi 2015–2030

Författare
Mikael Nyberg, Risto Saari, Lassi Hilska, Maija Ahokas, Anna Sotaniemi, Kaisa Männistö jämte andra experter samt uppföljningsgruppen för beredningen av strategin

Tillsatt av och datum
Kommunikationsministeriet 22.9.2013

Publikationsseriens namn och nummer
**Kommunikationsministeriets
publikationer 2a/2015**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-441-8
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-441-8>
HARE-nummer

Ämnesord
Flygtrafik, flygplats, flygplatsnät, flygtrafiktjänst, flygsäkerhet, luftfartsskydd, marktjänster, obemannade luftfartyg, turism, servicenivå, tillgänglighet

Kontaktperson
Risto Saari

Rapportens språk
Finska

Den nya flygtrafikstrategin har beretts som ett omfattande intressentsamarbete i enlighet med den trafikpolitiska redogörelse som regeringen överlämnade till riksdagen i april 2012. I strategin bedöms flygtrafikens framtidsutsikter och flygtrafikens betydelse för Finlands ekonomi och trafiksystem. Dessutom granskas ändamålsenligheten hos flygplatsnätverket i Finland och olika alternativ för att ordna det. I strategin redogörs för flygtrafikens nuläge och olika delområden som påverkar den, centrala framtidsutmaningar samt riktlinjer för att utveckla de olika delområdena. Delområdena i strategin är följande: flygplatsnätet och servicenivån inom flygtrafiken, avgifter och stöd inom flygtrafiken, flygtrafiktjänster, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöfrågor inom flygtrafiken, utbildning, marktjänster och obemannade luftfartyg. En utförlig bakgrundsrapport om strategin (KM:s publikationer 2b/2015) ger en mer detaljerad analys av dessa delområden och de faktorer som påverkar deras utveckling.

Flygplatser är nödvändiga för att tillhandahålla luftfartstjänster. I Finland finns det för närvarande 24 flygplatser som drivs av Finavia Abp, en flygplats i Seinäjoki som drivs av en stiftelse och en kommunal flygplats i S:t Michel. Helsingfors-Vanda flygplats är den enda av Finavia Abp:s flygplatser som går med vinst och Finavias hela flygplatsnät drivs med inkomsterna från den. Transittrafiken och transitpassagerarna till Asien borgar för att ett brett ruttnät kan upprätthållas även till Europa. För att säkra att flygplatsnätet i Finland är lönsamt och för att trygga den reguljära flygtrafiken på bred bas är det mycket viktigt att stärka Helsingfors-Vanda flygplats konkurrenskraft särskilt i den allt tuffare tävlingen om transittrafiken mellan Europa och Asien. På Helsingfors-Vanda flygplats görs som bäst stora investeringar för att öka kapaciteten så att passagerarantalet kan växa från 16 miljoner resenärer 2014 till 23 miljoner resenärer 2030.

Enligt strategin bör Finavia Abp även framöver driva flygplatserna enligt nätverksprincipen. Om den marknadsbaserade reguljära flygtrafiken till en flygplats upphör eller om en region vill axla ansvaret för att driva och utveckla den regionala flygplatsen utifrån regionala betingelser kan Finavia Abp avstå från sitt ansvar att driva flygplatsen. I så fall svarar Kommunikationsministeriet tillsammans med Finavia Abp, den kommun och det landskap där flygplatsen ligger samt övriga intressenter för att hitta en ny ägare för flygplatsen.

I strategin föreslås det att man med hjälp av samarbetsarrangemang, nätverk och marknadsföring ska trygga verksamhetsbetingelserna för flygtrafiken, turismen, exportindustrin och det övriga näringslivet i Finland. Därför rekommenderas det att man tillsätter fem regionala arbetsgrupper för att genomföra strategin. Arbetsgruppernas uppgift är att på regional nivå ta fram innovativa samarbets- och verksamhetsmodeller för att förbättra verksamhetsförutsättningarna för de regionala flygplatserna och de flygtrafiktjänster de tillhandahåller. På riksomfattande nivå är det Kommunikationsministeriet som ska samordna de regionala arbetsgruppernas arbete.



Date

6 February 2015

Title of publication

Finland's Air Transport Strategy 2015-2030

Authors

Mikael Nyberg, Risto Saari, Lassi Hilska, Maija Ahokas, Anna Sotaniemi, Kaisa Männistö, other experts, and follow-up group charged with steering the preparation of the strategy

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications 22 September 2012

Publication series and number

**Publications of the Ministry of
Transport and Communications
2a/2015**

ISSN (online) 1795-4045

ISBN (online) 978-952-243-441-8

URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-441-8](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-441-8)

Reference number

Keywords

Air transport, airport, airport network, air navigation services, aviation safety, aviation security, groundhandling services, unmanned aerial vehicles, tourism, service standards, accessibility

Contact person

Risto Saari

Abstract

Finland's new air transport strategy has been developed in broad stakeholder consultation in accordance with guidelines laid down in the Government's April 2012 transport policy report to Parliament. It describes the current state of aviation and its component areas, reviews the key challenges that lie ahead, and outlines future directions for development in the various areas of aviation, that is, the airport network and air transport service standards, air transport charges and subsidies, air navigation services, aviation safety, aviation security, environmental issues, training, ground-handling services and unmanned aerial vehicles. A more extensive background report (Publications of the Ministry of Transport and Communications 2b/2015, available only in Finnish) contains a more detailed analysis of these areas of aviation and the various factors having an impact on them.

Airports are pivotal to the provision of air transport services. Finland currently has 24 airports that are operated by Finavia; in addition there is a foundation-operated airport in Seinäjoki and a municipal airport in Mikkeli. Helsinki Airport is the only profitable airport in the Finavia network: revenue from Helsinki is used to finance the entire network. The role of Helsinki Airport as an international transit hub for Asian routes ensures the continuity of travel connections to an extensive network of European destinations. For these reasons it is crucial that steps are taken to further strengthen the position of Helsinki Airport as a transit hub, particularly in the intense competition for transit passengers on routes between Europe and Asia. To this end, a substantial investment programme has been launched at Helsinki Airport that will increase its capacity from the current (2014) figure of 16 million annual passengers to 23 million in 2030.

The strategy recommends that Finavia continues to operate the Finnish airport network in keeping with the network principle. If regular commercial air services are discontinued, or if a region wants to take over the running of a regional airport and invest in developing the airport with a regional perspective in mind, Finavia can relinquish responsibility for the operation of the airport. In this instance the Ministry of Transport and Communications will work closely with Finavia, the host local and regional authorities and other stakeholders to find another owner for the airport.

The strategy recommends that efforts be continued to develop frameworks for cooperation and to improve networking and marketing in order to ensure a solid foundation for Finnish air transport, tourism, export industries and other sectors of the economy. To these ends it is proposed that five regional working groups be set up to take charge of strategy implementation. The role of these regional working groups would be to develop innovative ways of working and collaborating designed to strengthen the framework conditions for regional airports and their air transport services. National coordination of the working groups will be provided by the Ministry of Transport and Communications.

Lentoliikennestrategia 2015–2030

Sisällys

1.	Tavoitteet ja visio.....	4
2.	Lentoliikenteen SWOT-analyysi	5
3.	Strategian kärkihankkeet	6
4.	Lentoasemaverkko ja palvelutaso	7
5.	Lentoliikenteen maksut pidetään kohtuullisena.....	10
6.	Lentoliikenteen tulee olla markkinaehtoista	10
7.	Lennonvarmistus turvaa ilmatilan joustavan käytön.....	11
8.	Lentoturvallisuus edellyttää jatkuvia ponnisteluja	11
9.	Sujuvat turvaamistoimenpiteet estävät laittomuudet	13
10.	Ilmailun ympäristöhaittoja vähennetään.....	14
11.	Koulutuksella turvataan osaavan henkilöstön saatavuus.....	15
12.	Maahuolintapalveluihin valinnan varaa	16
13.	Miehittämättömissä ilma-aluksissa kasvupotentiaalia	17
14.	Strategian seuranta	18

Lentoliikennestrategia

1. Tavoitteet ja visio

Hallitus antoi eduskunnalle huhtikuussa 2012 liikennepoliittisen selonteon. Selonteossa liikennepoliittikkaa tarkastellaan laajasti osana yhteiskuntapolitiikkaa. Liikennepoliittikan keskeisenä tavoitteena on hyvillä liikenneyhteyksillä varmistaa ja tukea Suomen kilpailukykyä ja kestävää talouskasvua sekä ihmisten hyvinvointia ja arjen toimivuutta. Liikennepoliittinen selonteko korostaa asiakaslähtöisyyttä, saavutettavuutta, toimivuutta, resurssien tehokasta käyttöä sekä kaikkien toimijoiden vastuuta turvallisuudesta ja ympäristöstä.

Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto nostettiin liikennepoliittisessa selonteossa yhdeksi 2010-luvun liikennepoliittikan erityiskysymykseksi. Lentoliikennestrategian laadinta kirjattiin yhdeksi selonteon jatkotoimenpiteeksi seuraavalla tavalla:

Laaditaan lentoliikenteen strategia, jossa selvitetään lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan, erityisesti liikennepoliittikan näkökulmasta ja alueiden saavutettavuuden lähtökohdista, Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Lisäksi sovitaan lentoliikenteen tavoitteista muuttuneessa toimintaympäristössä ottaen huomioon joukkoliikennepalveluiden ja liikennejärjestelmän kokonaisuus.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syyskuussa 2012 lentoliikennestrategian valmistelutyön. Liikennepoliittisessa selonteossa asetettujen tavoitteiden mukaisesti lentoliikennestrategian tulisi olla kokonaisvaltainen Suomen kansantaloutta, ihmisten liikkumisedellytyksiä, elinkeinoelämää ja työllisyyspolitiikkaa palveleva strategia-asiakirja, joka sisältää analyysin lentoliikenteen viimeaikaisista muutoksista, tulevaisuuden haasteista sekä strategisista kehittämislinjauksista. Lentoliikennestrategian aikajänne ulottuu vuoteen 2030 saakka. Lentoliikennestrategiasta on julkaistu laajempi taustaraportti, joka löytyy liikenne- ja viestintäministeriön www-sivuilta (www.lvm.fi/julkaisut -> LVM:n julkaisuja 2b/2015).

Lentoliikennestrategiassa on asetettu seuraavanlainen visio lentoliikenteen kehittämiseksi:

Lentoliikennestrategian visio:

Lentoliikenne tukee Suomen talouden kasvu- ja kehitysmahdollisuuksia sekä maamme kilpailukykyä. Siksi lentoliikennettä kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyössä pitkäjännitteisellä suunnittelulla sekä parantamalla toimintaedellytyksiä kestävästi ja kasvuhakuisesti. Tässä kehitystyössä keskeisenä lähtökohtana on matkustajien ja muiden asiakkaiden tarpeiden huomioon ottaminen.

Strategian toimeenpanoa varten asetetaan alueelliset työryhmät, joiden tehtävänä on luoda edellytyksiä alueellisten lentoliikennepalvelujen kehittämiseksi ja alueellisten lentoasemien toimintaedellytysten parantamiseksi ja siten tukea strategian toimeenpanoa alueellisella tasolla. Alueellisten työryhmien työtä koordinoidaan valtakunnallisesti liikenne- ja viestintäministeriössä ja tätä tarkoitusta varten ministeriöön nimetä yhdyshenkilö.

2. Lentoliikenteen SWOT-analyysi

Alla on esitetty yhteenvedona kaikkein keskeisimmät lentoliikenteen vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat (SWOT-analyysi). Tarkempi teemakohtainen SWOT-analyysi sisältyy taustaraporttiin.

<p>Vahvuudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suomen maantieteellinen sijainti ja manner-tenväliset lennot • Kauttakulkuliikenteen määrä kaikissa kulku- muodoissa: Helsinki-Vantaan lentoaseman gateway-asema Euroopan ja Aasian välisessä lentoliikenteessä • Laadukas ja kattava lentoasemaverkosto • Suomen vetovoimaisuus, kasvava matkailuelinkeino sekä lähimarkkinat • Turvallinen ja luotettava toimintaympäristö • Integroitu ja laadukas siviili- ja sotilasilmailun lennonvarmistusjärjestelmä sekä joustava ilmatilan käyttö • Lentoaseman merkitys aluekehitykselle • Kotimaiset vahvat palvelujen tarjoajat (lento-yhtiöt, lentoasemat jne.) 	<p>Heikkoudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kattavasta lentoasemaverkosta (tarjonta) huolimatta kysyntä (matkustajamäärät) ei ole riittävää tuottamaan tarvittavaa palvelutasoa: pienet kotimarkkinat ja toimijoiden vähyyys • Aasian liikenteen riippuvuus Venäjän ylilent-oikeuksista • Matkailupalvelujen sirpaloituminen pieniin yrityksiin ja matkailun alueellinen sesonki-luonne: puutteelliset markkinointiresurssit ja vastuunjako • Työmarkkinahäiriöt toimialalla • Puutteelliset joukkoliikenneyhteydet lento- asemille • Liikennemuotojen eriarvoisuus valtionrahoi- tuksessa • Verotus ja korkea hintataso • Harrasteilmailun huono turvallisuustilanne
<p>Mahdollisuudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän läheisyys ja Suomen maantieteellinen asema • Matkailuelinkeinon kasvu • Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittäminen ja sen matkailijavirtojen hyödyntäminen • Lentoyhtiöiden tiivistyvä yhteistyö ja erikoistu- minen: allianssit ja halpalentoyhtiöiden luomat markkinat • Alan koulutustarjonta • Alueellisten lentokenttien toiminnan kehittämi- nen, ml. kaupallinen liiketoiminta • Asiakaslähtöiset matkaketjut • Kotimainen biokerosiinien tuottaja 	<p>Uhat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne: ilma- tilanrajoitukset (mm. Venäjän ylilentoluvat) ja lentoliikenteen keskittyminen muualle • Pohjoisen Euroopan lentoasemien kiristyvä kilpailu • Lentoasemaverkoston muutosten taloudelliset vaikutukset elinkeinotoiminnalle ja taloudelle • Kuluttajakäyttäytymisen muutokset EU-sääntelyn tiukentumisen vaikutukset toimialan kustannuksiin suhteessa globaali- kehitykseen • Kaupallisen ilmakuljetuksen rakennemuutos (kova kilpailu, kustannusten karsintapaineet, alihankinta ja vaikutukset turvallisuuteen)

3. Strategian kärkihankkeet

Strategiavalmistelun aikana on laadittu yhteensä 50 kehittämislinjausta. Näistä kehittämislinjauksista seuraavat on nostettu strategian kärkihankkeiksi:

- *Finavia Oyj ylläpitää jatkossakin lentoasemaverkostoa verkostoperiaatteen mukaisesti. Jos säännöllinen markkinaehtoinen reittilentoliikenne päättyy tai alue haluaa muuten ottaa vastuun alueellisen lentoaseman ylläpidosta ja kehittää sitä alueellisista näkökohdista käsin, Finavia Oyj voi luopua lentoaseman ylläpitovastuusta. Liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii tällöin yhteistyössä Finavia Oyj:n, lentoasemakunnan ja maakunnan sekä muiden sidosryhmien kanssa löytämään lentoasemalle toisen omistajan.*
- *Helsinki-Vantaan lentoasemaa vaihtomatrustajahubina kehitetään määrätietoisesti niin, että se säilyttää houkuttelevuutensa ja kilpailukykynsä ja samalla lentoasemalta on toimivat kansainväliset ja kansalliset lentoliikenneyhteydet. Tämä edellyttää lentoaseman ja sen toimintojen (mukaan lukien joukkoliikenneyhteyksien) jatkuvaa kehittämistä ja lentoyhteyksien turvaamista mm. kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla (erityisesti Venäjän ylilento-oikeudet).*
- *Alueelliset kehittämishankkeet:*
 - *Lapin ja Pohjois-Suomen lentoasemia, lentoliikenneyhteyksiä ja matkaketjuja joukkoliikenneyhteyksineen lentoasemille kehitetään kokonaisuutena erityisesti Finavia Oyj:n "Lapland Airports/North is Near" -hankkeissa matkailun tarpeita vastaamaan.*
 - *Itä-Suomen lentoasemia, lentoliikenneyhteyksiä ja matkaketjuja joukkoliikenneyhteyksineen kehitetään niin, että lentoliikennepalvelut edistäisivät erityisesti Järvi-Suomen matkailun kansainvälistä kasvua ja toimintaedellytyksiä tavoitteena Lakeland Airports -konseptin luominen.*
 - *Tampereen AiRRport-konseptin avulla pyritään luomaan eri liikennemuodot sujuvasti yhdistäviä matkaketjuja ja kehittämään uusia palveluja toimijoiden yhteistyöllä. Hankkeen tavoitteena on vahvistaa erityisesti läntisen ja keskisen Suomen saavutettavuutta ja siten elinkeinoelämän ja matkailun kytkentää globaaliin talouteen.*
- *Yhteistyöjärjestelyjen, verkostoitumisen ja markkinoinnin avulla turvataan Suomen lentoliikenteen, matkailun, vientiteollisuuden ja muun elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Yhteistyöjärjestelyille tulee osoittaa valtakunnallisella tasolla riittävät resurssit ja antaa toimivalta tehtävän toteutusta varten. Alueellisella tasolla erilaisilla innovatiivisilla yhteistyö- ja toimintamuodoilla parannetaan verkoston kannattavuutta. Tässä pilotina on Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämishanke, johon osallistuvat Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnat ja elinkeinoelämän toimijoita. Hankkeessa saatuja tuloksia hyödynnetään lentoliikenteen kehittämisessä myös muilla alueilla.*

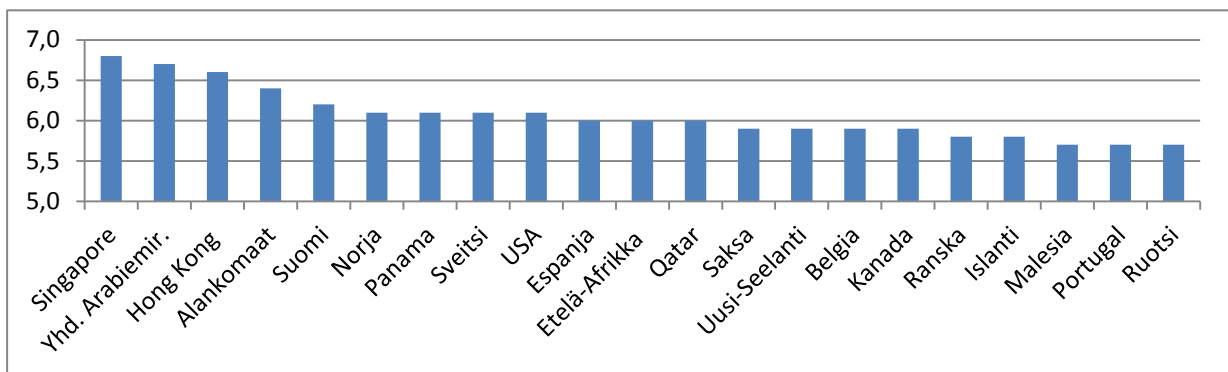
4. Lentoasemaverkko ja palvelutaso

Kuva 1: Suomen lentoasemaverkko



Suomessa on väkilukuun suhteutettuna laaja lentoasemaverkko, joka on myös korkeatasoinen ja laadukas. Kiitotiet ovat pitkiä ja ne on mitoitettu suurten lentokoneiden liikennettä varten. Lennonvarmistuspalvelut ovat korkeatasoisia. Lentoasemien aukioloajat on mitoitettu joustavasti palvelemaan asiakkaiden (lento-yhtiöiden ja matkustajien) tarpeita. Maailman talousfoorumin uusimman vuonna 2014 valmistuneen laatuvertailun mukaan Suomen lentoasemaverkosto on viidenneksi laadukkain maailmassa Singaporen, Yhdistyneiden arabiemiirien, Hongkongin ja Alankomaiden jälkeen. Suomen lentoasemien sijoituksen arvo nousee entisestään, kun otetaan huomioon, että Suomen lentoasemaverkko on laaja, mutta Suomen edellä olevissa maissa on kuitenkin pääsääntöisesti vain yksi tai kaksi kansainvälisen liikenteen lentoasemaa.

Kuva 2: Lentoasemien ja muun infrastruktuurin laatuvertailu



Lähde: World Economic Forum, 2013/2014

Lentoasemaverkolla on tärkeä merkitys alueellisen saavutettavuuden, alueiden talouskasvun ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta. Lentoliikenteellä on strategisesti keskeinen merkitys elinkeinoelämälle. Yritysten kansainvälistymisen edellytyksenä ovat toimivat lentoyhteydet.

EU-sääntelyn mahdollistama verkostoperiaate ja sen mukainen ristosubventio näyttäisi lähtökohtaisesti olevan jatkossakin toimivin ratkaisu lentoasemaverkon ylläpidossa. Siksi ensisijainen lentoasemaverkon kehittämissuunnitelma lähtee siitä, että Finavia Oyj:llä säilyy vastuu ylläpitää lentoasemaverkoston kuuluvia lentoasemia niin kauan kuin verkostoon

kuuluvien lentoasemien välillä on säännöllistä, markkinaehtoista reittilentoliikennettä. Tämä linjaus vastaa voimassa olevan lentoasemaverkkoa ja –maksuja koskevan lain (210/2011) 4 §:ää. Linjaus ei luonnollisestikaan estä sitä, etteikö jo ennen markkinaehtoisen säännöllisen reittilentoliikenteen päättymistä yksittäisiä verkostolentoasemia voitaisi siirtää Finavia Oy:n verkoston ulkopuolelle, jos alueilla on halukkuutta ottaa lentoasema vastuulleen ja kehittää lentoasematoimintaa omista alueellisista lähtökohdistaan käsin.

Kehittämislinjaukset:

- *Finavia Oyj ylläpitää jatkossakin lentoasemaverkostoa verkostoperiaatteen mukaisesti. Finavia Oyj tehostaa jatkossakin toimintaansa lentoaseman pitäjänä ja luo edellytyksiä uusien lentoyhteyksien avaamiselle yhteistyössä lentoyhtiöiden, muun elinkeinoelämän ja muiden asiakkaiden kanssa.*
- *Finavia Oyj ylläpitää, järjestää ja kehittää lentoasemaverkostoa niin, että lentoasema- ja ilmaliikennepalveluja tarjotaan kaupallisesti kannattavalle siviili-ilmailun liikenteelle sekä sotilasilmailulle, valtion ilmailulle ja yleisilmailulle.*
- *Helsinki-Vantaan lentoasemaa vaihtomatustajahubina kehitetään määrätietoisesti niin, että se säilyttää houkuttelevuutensa ja kilpailukykyä ja samalla lentoasemalta on toimivat kansainväliset ja kansalliset lentoliikenneyhteydet. Tämä edellyttää lentoaseman ja sen toimintojen (mukaan lukien joukkoliikenneyhteydet) jatkuvaa kehittämistä ja lentoyhteyksien turvaamista mm. kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla (erityisesti Venäjän ylilento-oikeudet).*
- *Helsinki-Malmin lentoasemasta luovutaan viimeistään vuoden 2016 aikana.*
- *Sovitaan omistajaohjauksesta vastaavan liikenne- ja viestintäministeriön, Finavia Oyj:n, maakunnan ja seutukuntien kanssa Lappeenrannan lentoaseman siirtämisestä vuoden 2016 alusta alkaen Finavia Oyj:n verkoston ulkopuolelle.*
- **Alueelliset kehittämishankkeet:**
 - *Lapin ja Pohjois-Suomen lentoasemia, lentoliikenneyhteyksiä ja matkaketjuja joukkoliikenneyhteyksineen lentoasemille kehitetään kokonaisuutena erityisesti Finavia Oyj:n "Lapland Airports/North is Near" -hankkeissa matkailun tarpeita vastaamaan.*
 - *Itä-Suomen lentoasemia, lentoliikenneyhteyksiä ja matkaketjuja joukkoliikenneyhteyksineen kehitetään niin, että lentoliikennepalvelut edistäisivät erityisesti Järvi-Suomen matkailun kansainvälistä kasvua ja toimintaedellytyksiä tavoitteena Lakeland Airports -konseptin luominen.*
 - *Tampereen AiRRport-konseptin avulla pyritään luomaan eri liikennemuodot sujuvasti yhdistäviä matkaketjuja ja kehittämään uusia palveluja toimijoiden yhteistyöllä. Hankkeen tavoitteena on vahvistaa erityisesti läntisen ja keskisen Suomen saavutettavuutta ja siten elinkeinoelämän ja matkailun kytkentää globaaliin talouteen.*
- *Kun säännöllinen markkinaehtoinen reittilentoliikenne Finavia Oyj:n ylläpitämälle verkostolentoasemalle on päättynyt, lentoaseman pitäjä voi lentoasemaverkkoa ja –maksuja koskevan lain 4 §:n nojalla luopua kyseisten lentoasemien ylläpitovastuusta. Liikenne- ja viestintäministeriö*

pyrkii tällöin yhteistyössä Finavia Oyj:n, lentoasemakunnan ja maakunnan sekä muiden sidosryhmien kanssa löytämään lentoasemalle toisen omistajan.

- *Jos säännöllinen markkinaehtoinen reittilentoliikenne ja sotilasilmailu loppuvat lentoasemalla, myös Ilmatieteen laitoksen velvoite tehdä lentosäähavaintoja loppuu samanaikaisesti tai sen jälkeen, kun Finavia Oyj:n ylläpitovastuu lentoasemasta on päättynyt.*
- *Selvitetään kansainvälisesti käytössä olevat lentoasemien omistamisen ja toiminnan periaatteet ja niiden soveltuminen Suomeen. Kehitetään tältä pohjalta uusia alueellisten lentoasemien toimintamalleja, jotka voivat liittyä niin niiden ylläpitovastuuseen, markkinointiin, rahoitukseen, kaupallisen liiketoiminnan kehittämiseen lentokentällä kuin yhteistoimintaan. Lentoasemien siirrosta alueelliseen omistukseen sovitaan yhteistyössä sidosryhmien kanssa.*
- *Liikenneyhteyksien jatkumisen turvaamiseksi on tarpeen saada maakunnallisten lentoasemien matkustajamäärä kasvamaan, mikä edellyttää, että alueen kansalaiset ja elinkeinoelämä käyttävät lentoliikennepalveluja nykyistä enemmän. Kotimaan lentoliikenteen houkuttelevuutta kasvatetaan ja kotimaan lentoliikennemäärien kasvattamiseksi mallia etsitään myös muiden kulkumuotojen houkuttelevista käytännöistä. Tehokkaamalla markkinoinnilla hiljaisen kysynnän aikoina ja esimerkiksi lippukäytäntöjen uudistamisella (kausi-, sarja- ja usean kentän alueliput) pienennetään kysynnän vaihteluja. Tämä hyödyttää niin matkustajia, matkailuyrittäjiä kuin lentoyhtiöitä.*
- *Edistetään lentoliikenteen kasvua luomalla ja kehittämällä matkaketjuja sekä matkaketjujen ja koko joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta tukevia rakenteita esimerkiksi alueellisten kokeilu- ja matkaketjuhankkeiden avulla.*
- *Turvataan lentorahtitoiminnan toimintaedellytykset erityisesti niin, että Suomessa on vähintään yksi lentoasema, joka palvelee lentoliikennettä ja lentorahtitoimintaa vuorokauden ympäri (ns. 24/7 lentoasema). Tämä tarkoittaa erityisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaedellytysten turvaamista, koska sillä on keskeinen asema lentorahdissa. Rahtikuljettusten varalentoasemina toimivat erityisesti Turun ja Oulun lentoasemat.*
- *Lentoliikennemarkkinoilla tapahtuvien nopeiden muutosten johdosta valtioneuvostolla on oltava valmius tehdä tarvittaessa lisälinjauksia lentoasemaverkon laajuudesta strategiassa (taustaraportti) esitettyjen skenaariovaihtoehtojen pohjalta. Mikäli Finavia Oyj:n ylläpitovastuuta esitetään rajattavaksi, kaukohenkilöliikenteen palvelutaso on kyettävä turvaamaan niin, että korvaavia joukkoliikenneyhteyksiä kehitetään.*
- *Yhteistyöjärjestelyjen, verkostoitumisen ja markkinoinnin avulla turvataan Suomen lentoliikenteen, matkailun, vientiteollisuuden ja muun elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Yhteistyöjärjestelyille tulee osoittaa valtakunnallisella tasolla riittävät resurssit ja antaa toimivalta tehtävän toteutusta varten. Alueellisella tasolla erilaisilla innovatiivisilla yhteistyö- ja toimintamuodoilla parannetaan verkoston kannattavuutta. Tässä pilotina on Itä- ja Pohjois-suomen lentoliikenteen kehittämishanke, johon osallistuvat Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnat ja elinkeinoelämän toimijoita. Hankkeessa saatuja tuloksia hyödynnetään lentoliikenteen kehittämisessä myös muilla alueilla.*

5. Lentoliikenteen maksut pidetään kohtuullisena

Eri kulkumuotojen maksusääntely ja kulkumuotojen edellyttämän infrastruktuurin rahoitus eroaa toisistaan jo kansainvälisen sääntelyn ja unionilainsäädännön vaatimusten pohjalta. Lentoliikenne eroaa Suomessa selvästi muista liikennemuodoista siinä, että niin lentoliikenteen palvelut kuin sen edellyttämä infrastruktuuri pääosin rahoitetaan liiketoiminnasta saaduilla tuotoilla. Lentoasemien toiminta ja investoinnit perustuvat Suomessa lähes kokonaisuudessaan käyttäjien maksuihin ja muihin kaupallisiin tuloihin. Lentoasemien ylläpidosta vastaava valtion kokonaisuudessaan omistama osakeyhtiö Finavia ylläpitää 24 lentoaseman lentoasemaverkostoa. Finavian ylläpitämistä lentoasemista vain Helsinki-Vantaan lentoasema on kannattava. Lentoasemamaksuissa sovelletaan palvelutasoperusteista yhtenäistä hinnoittelua. Suomessa lentoasemamaksut ovat olleet eurooppalaisittain edulliset. Helsinki-Vantaan lentoasema on ollut vuosittain yksi EU-maiden edullisimpia päälentoasemia.

Kehittämislinjaukset:

- ***Lentoliikenteen maksujen on jatkossakin oltava kilpailukykyisiä ja kohtuullisia.***

6. Lentoliikenteen tulee olla markkinaehtoista

Valtiontukien valvonta kuuluu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Euroopan unionin valtiontukilainsäädännön tavoitteena on turvata tasavertaiset kilpailu- ja toimintaolosuhteet eri jäsenvaltioiden ja niiden yritysten välillä, minimoida haitalliset vaikutukset kilpailuun sekä estää jäsenvaltioiden välinen tukikilpailu. EU-lentoliikennelainsäädäntö (EU:n lentoliikenneasetus 1008/2008) lähtee siitä, että lentoliikenne on järjestettävä ensisijaisesti kaupallisin perustein. Lentoliikenne on kansainvälistä yritystoimintaa ja tuki voi vääristää kilpailua lentoyhtiöiden välillä. Lentoliikennettä voidaan tukea vain tarkkaan rajatuin edellytyksin, jos lentoreitin ylläpito katsotaan välttämättömäksi ja sitä ei kyetä hoitamaan riittävän tehokkaasti muilla joukkoliikennejärjestelyillä. Lentoliikenneasetuksen mukaisen tuen edellytys on, että kyseisen lentoliikenneyhteyden ylläpitoa varten asetetaan julkinen palveluvelvoite. Suomessa on EU:n lentoliikenneasetuksen mukaista ostoliikennetukea myönnetty vain Helsinki-Savonlinna-Varkaus-lentoliikenneyhteyden ylläpitoa varten. Liikenne Varkauteen päättyi jo vuoden 2013 lopulla. Vain Savonlinnan ja Helsingin välinen ostoliikenne on kilpailutettu vuonna 2014. Tuen suuruus on 1,4 miljoonaa euroa valtion talousarviossa vuodelle 2014. Kunnat rahoittavat vastaavalla summalla lentoliikenneyhteyden ylläpitoa. Euroopan komissio on lisäksi laatinut säännösten lentokenttien ja -yhtiöiden tukien hyväksyttävyyden edellytyksistä. Komissio hyväksyi huhtikuussa 2014 uudistetut lentoliikenteen valtiontukia koskevat suuntaviivat. Suuntaviivat linjaavat sen, miten ja millä perusteilla jäsenvaltiot voivat tukea lentoasemainvestointeja ja -toimintaa sekä millä perusteilla lentoyhtiöille voidaan myöntää alennuksia lentokenttämaksuista.

Kehittämislinjaukset:

- ***(Kotimaan) lentoliikennepalvelujen tarjonta pitää jatkossakin olla ensisijaisesti markkinalähtöistä toimintaa ilman, että sitä tuetaan julkisin varoin. Lentoliikenteen ostoliikennettä järjestetään vain, jos muilla joukkoliikenneyhteyksillä ei kyetä turvaamaan riittävää palvelutasoa.***
- ***Verkostolentoasemien ulkopuolisten lentoasemien toimintaa voidaan rahoittaa julkisin varoin Euroopan valtiontukilainsäädännön puitteissa, jos sinne on markkinaehtoista reittiliikennettä, julkisen palveluvelvoitteen alaista ostoliikennettä tai jos lentoasema pystyy osoittamaan, että siitä***

tulee liiketaloudellisesti itsekannattava unionilainsäädännön mahdollistaman siirtymäajan jälkeen.

- ***Lentoasemien kehittämisinvestointeja voidaan rahoittaa jatkossakin harkinnanvaraisesti valtion ja alueellisesti rajoitetummin EU:n rakennerahojen tuilla Euroopan unionin valtioneuvoston päätöksillä.***

7. Lennonvarmistus turvaa ilmatilan joustavan käytön

Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila (Single European Sky, SES) - hankkeen tavoitteena on ehkäistä ja poistaa monien EU:n jäsenvaltioiden ilmatilan ruuhkautumisesta ja lentoliikenteen myöhästymisistä aiheutuvia haittoja. Hankkeen tärkein tavoite on lisätä ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kapasiteettia. Lisääntyneen kapasiteetin myötä saavutetaan muun muassa suurempia lentoreittejä, säästöjä lentoajoissa, täsmällisempiä aikatauluja ja vähemmän ilmaliikenteen päästöjä. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan saavuttaminen on yksi Euroopan unionin liikennepolitiikan keskeisiä prioriteetteja. Ilmaliikenteen hallinnasta tehtiin vuonna 2004 osa EU:n yhteistä liikennepolitiikkaa. EU-tasolla yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta säädetään SES-asetuksissa sekä niiden nojalla annetuissa täytäntöönpanoasetuksissa. SES-asetukset koskevat siviili-ilmailua, mutta niillä on suoria vaikutuksia normaaliolojen sotilasilmailuun.

Tulevaisuuden haaste on varmistaa Suomen integroidun lennonvarmistusjärjestelmän säilyttäminen uusien EU-lainsäädäntöä koskevien aloitteiden yhteydessä. Suomen järjestelmä on erittäin kustannustehokas. Kansallisesti on myös tärkeää aktiivisesti ylläpitää ja kehittää ilmatilan hallintaan liittyviä menetelmiä ja järjestelmiä tulevaisuudessa. Kansainvälisen yhteistyön merkitys korostuu tulevaisuudessa entisestään. Viranomaispäätöksiä ja sääntelyä tehdään yhä enemmän alueellisista ja eurooppalaisista lähtökohdista.

Kehittämislinjaukset:

- ***Suomi on aktiivinen toimija NEFAB:n (North European Functional Airspace Block) ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan kehittämisessä.***
- ***Kansallisin toimin pyritään varmistamaan integroidun lennonvarmistusjärjestelmän kilpailukyky ja jatkuvuus.***
- ***Kehitetään lennonvarmistuspalvelumarkkinoiden toimintaa Suomessa. Finavia Oyj on jatkossakin kilpailukykyinen kansallinen ilmaliikennepalvelun tuottaja.***
- ***Digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti lennonvarmistuspalveluiden järjestämisessä***
- ***Finavia Oyj:n ylläpitämän lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat hankkivat itse lennonvarmistuspalvelunsa.***

8. Lentoturvallisuus edellyttää jatkuvia ponnisteluja

Kansainvälisesti tarkasteltuna kaupallisen ilmakuljetuksen turvallisuus on parantunut. Vuosi 2013 oli IATA:n (Kansainvälinen ilmakuljetusliitto) mukaan liikennesuoritteeseen suhteutettuna jo neljäs peräkkäinen ennätyskellisen turvallinen vuosi kaupallisen lentoliikenteen historiassa. Kaikkiaan lentoliikenteessä kuoli vuonna 2013 maailmassa 173 ihmistä, mikä oli 55 prosenttia vähemmän kuin vuoden 2012 388 uhria. Vuoteen 2010 verrattuna lentoliikenteessä kuolleiden määrä oli vähentynyt 72 prosenttia. Vuosi 2014 on

kuitenkin osoittautumassa ilmailuturvallisuuden kannalta synkemmäksi pitkiin aikoihin, koska vuonna 2014 tapahtui neljä suurta matkustajakoneen onnettomuutta (Malaysia Airlinesin lentokoneen putoamisessa Intian valtameren maaliskuussa kuoli 239 matkustajaa ja miehistön jäsentä, Malaysia Airlinesin lentokoneen alas ampumisessa Itä-Ukrainassa heinäkuussa kuoli 295 matkustajaa ja miehistön jäsentä, Air Algerien onnettomuudessa heinäkuussa 105 matkustajaa ja miehistön jäsentä kuoli ja Air Asia-lentoyhtiön onnettomuudessa joulukuussa 2014 kuoli 162 matkustajaa ja miehistön jäsentä). Malaysia Airlinesin koneiden tuhoutumisen taustalla tosin oli ilmailun turvaamiseen liittyvät syyt, joihin liittyvien uhkien on arvioitu kasvavan tulevaisuudessa.

Suomen kaupallisen ilmakuljetuksen turvallisuus on hyvällä tasolla, eikä kaupallisessa lentoliikenteessä ole tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia syyskuussa 2005 Viron rannikolla tapahtuneen Copterlinen onnettomuuden jälkeen. Onnettomuudessa kuoli 14 matkustajaa. Kaupallisen ilmakuljetuksen korkeasta turvallisuustasosta on muodostunut itsestäänselvyys.

Toisin kuin kaupallisessa ilmakuljetuksessa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu harraste- ja yleisilmailussa. Myös lentotyön turvallisuustaso on monelta osin huono. Yleis- ja harrasteilmailun riskit ovat kasvaneet jo useamman vuoden. Harrasteilmailussa tapahtui vakava onnettomuus huhtikuussa 2014 Jämijärvellä, kun laskuvarjohyppääjiä kuljettanut pienkone tippui maahan ja kahdeksan henkilöä kuoli. Jämijärven onnettomuustutkinta valmistuu alkuvuodesta 2015. Onnettomuustutkintakeskuksen alustavien selvitysten mukaan lentokoneen siipituessa olisi ollut murtuma jo ennen onnettomuuslentoa. Kaikkiaan harrasteilmailun onnettomuuksissa on kuluneen vuoden aikana kuollut 12 ja kuluneesta vuodesta on tulossa myös kansallisesti harrasteilmailun turvallisuuden näkökulmasta synkin vuosi 2000-luvulla. Jämijärven onnettomuuden välittömänä seurauksena Liikenteen turvallisuusvirastolle annettiin tehtäväksi suorittaa harrasteilmailun riskikartoitus, joka valmistui lokakuussa 2014. Kartoitus sisältää laaja-alaisen analyysin harrasteilmailun viimeaikaisista onnettomuuksista sekä keskeisistä keinoista, joiden avulla turvallisuutta pyritään parantamaan.

Kehittämislinjaukset:

- ***Liikenteen turvallisuusvirasto kehittää toimintatapojaan, jotta ilmailuturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tehokkuutta voitaisiin parantaa. Viranomaisvalvontaa kohdistetaan riskiperusteisesti erityisesti painopistealueisiin. Tämä edellyttää muun muassa turvallisuustietojärjestelmien kehittämistä yhteistyössä kansallisten sekä kansainvälisten toimijoiden kanssa.***
- ***Alan toimijat kehittävät jatkuvasti turvallisuuskulttuuriaan ja varmistavat, että heillä on kehittyneet menetelmät, riittävä kokemus ja osaaminen turvallisuusriskiensä hallintaan kaikissa olosuhteissa sekä menettelyt sen varmistamiseksi, että toiminnassa noudatetaan asetettuja vaatimuksia.***
- ***Harrasteilmailuyhteisö kehittää menettelyjä toimintansa turvallisuuskulttuurin kehittämiseksi. Tässä työssä hyödynnetään toimenpiteiden ehdotuksia, jotka on esitetty harrasteilmailun turvallisuuden parantamiseksi harrasteilmailun riskikartoituksessa (Trafin julkaisu 15/2014).***
- ***Suomi vaikuttaa aktiivisesti sääntelyn kehittämiseen siten, että se on tarkoituksenmukaista, tarpeita vastaavaa, mahdollisimman kevyttä, toimijoiden vastuuta korostavaa sekä mahdollisimman laaja-alaisesti viranomaistoiminnan riskiperusteisen ohjauksen mahdollistavaa ja suorituskykyperusteisuutta korostavaa.***

- ***Lentoliikenteelle suunnattuja säähavainto- ja ennustepalvelujen ajallista ja paikallista tarkkuutta kehitetään ottaen huomioon erityisesti ilmastomuutoksen haasteet.***

9. Sujuvat turvaamistoimenpiteet estävät laittomuudet

Siviili-ilmailun turvaamisella (security) pyritään estämään siviili-ilmailuun kohdistuvat turvallisuutta vaarantavat laittomat teot. Turvatoimia kohdistetaan lentoasemiin, ilma-alueisiin, henkilöihin ja tavaroihin. Ilmailun turvaamista säännellään ICAO:ssa ja EU:ssa. Siviili-ilmailun turvaamista alettiin säännellä EU:ssa 11.9.2001 Yhdysvalloissa tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen. Silloin koettiin tarpeelliseksi säännellä turvaamista ICAO:n standardeja yksityiskohtaisemmin. ICAO:n sääntelyn piiriin kuuluu paljon suurempi ja heterogeenisempi maajoukko, joten yhtä tarkka sääntely ei ole mahdollista. ICAO:kin on kuitenkin tiukentanut standardejaan syyskuun 2001 tapahtumien jälkeen.

Tällä hetkellä kehityssuuntana on ICAO:ssa, EU:ssa ja useissa yksittäisissä valtioissa (mukaan lukien Yhdysvallat) sellaisten uusien menetelmien kehittäminen, joilla ilmailun turvaaminen voitaisiin varmistaa vähentämättä liikenteen sujuvuutta ja matkustusmukavuutta. Jotta kustannus-hyöty-suhde olisi mahdollisimman hyvä, mietitään riskiperusteisten turvatoimien käyttöönottoa ja toimintojen kansainvälistä harmonisointia. Riskiperusteisella turvaamisella tarkoitetaan sitä, että menettelyjä kevennetään siellä missä uhka on vähäinen ja lisätään siellä, missä uhka on suurempi. Riskinarvioinnin perusteella voitaisiin luoda järjestelmä, jonka avulla tunnistettaisiin erilaiset turvatasot. Turvatoimet määriteltäisiin ja kohdistettaisiin turvatason perusteella. Laadittaisiin perusteet turvatason määrittelylle sekä mahdolliset kriteerit ja menettelytavat erityyppisille uhkatason mukaan tehtäville turvatoimille.

Kehittämislinjaukset:

- ***Siviili-ilmailun turvaamisesta tulee pystyä huolehtimaan liikennemäärien kasvusta ja uhkien muuttumisesta huolimatta. Tämä tulee toteuttaa kustannustehokkaasti ja lentoliikenteen sujuvuus varmistuen. Sujuvuus on tärkeää matkustusmukavuuden näkökulmasta. Se taas vaikuttaa lentomatkustamisen vetovoimaisuuteen. Sujuvuus on lentoyhtiöille merkityksellinen myös kustannusten kannalta, sillä se vaikuttaa täsmällisyyteen ja sitä kautta mm. kokonaislentoaikoihin ja lentoasemien kapasiteettiin. Siviili-ilmailun turvaamista koskevassa sääntelyssä vaikutetaan siihen, että myös asiakas-, hyöty- ja kustannusnäkökulma tulee riittävällä tavalla huomioon otetuksi.***
- ***Suomi tukee sitä, että EU:ssa ja ICAO:ssa turvaamista koskevaa sääntelyä kehitetään riskiperusteisuutta ja sattumanvaraisuutta painottavaan suuntaan ja kehittyvän teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti. Uusia menettelyitä on kehitettävä matkustajien yhdenvertaisuutta ja tietosuojaa kunnioittavalla tavalla.***
- ***Suomi pyrkii vaikuttamaan EU:ssa ja ICAO:ssa siten, että yhden turvatarkastuksen periaatteen käyttöä laajennettaisiin. Yhtenäiset menettelyt ja vaihtolentojen turvatarkastusten väheneminen olisivat tärkeitä liikenteen sujuvuuden kannalta ja vähentäisivät sekä lentoaseman pitäjien että lentoyhtiöiden kustannuksia. Helsinki-Vantaan lentoaseman kannalta olisi tärkeää, että EU pyrkisi vastaavaan järjestelyyn etenkin Aasian maiden kanssa.***

10. Ilmailun ympäristöhaittoja vähennetään

Lentoliikenteen ympäristövaikutukset ovat sekä paikallisia että globaaleja. Paikallisesti lentoasemien ympäristövaikutuksiltaan merkittävimmät toiminnot ovat varsinainen lento-toiminta, kenttäalueen talvikunnossapito ja lentokoneiden jäänesto- ja jäänpoistokäsittelyt.

Lentokoneiden melu ja sen piirissä asuvien määrä on vähentynyt voimakkaasti. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenteen lentokonemelun (Lden yli 55 dB) piirissä vuonna 1990 asui noin 97 000 ja vuonna 2011 noin 14 000 asukasta. Tämä johtuu lentokonekaluston teknisestä kehittämisestä sekä Finavian melunhallinnan toimenpiteistä. Erityisesti kolmannen kiitotien käyttöönotto vuonna 2002 ja lentoreittien suunnittelu ovat vähentäneet lentomelulle altistumista.

Lentoliikenteestä on tullut viime vuosina energiatehokkaampaa. Lentokoneiden polttoaineen kulutus on pienentynyt istuinta kohti 70 % viimeisen 40 vuoden aikana. Pitkillä lennoilla sekä potkurikoneilla se on noin 3 litraa sataa henkilökilometriä kohti täydessä koneessa. Globaalisti lentoliikenteen päästöt vaikuttavat muiden päästöjen tavoin ilmastoa lämmittävästi. Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt (CO₂) ovat noin 2 prosenttia ihmisen tuottamista kokonaispäästöistä. Suomen kotimaan lentoliikenteen päästöt ovat noin 0,3 miljoonaa tonnia. Lentoliikenne on mukana EU:n päästäkaupassa.

Uusiutuvat polttoaineet nähdään merkittävänä keinona vähentää CO₂-päästöjä lentoliikenteessä.

Kehittämislinjaukset:

- ***Suomen lentoasemat ovat hyvin erilaisia sekä sijaintinsa että lentotoiminnan määrän ja laadun suhteen. Lentoasemien lupakäsittelyssä tulee ottaa huomioon asemien erityispiirteet ja toiminnan erityisluonne. Näiden vuoksi tapauskohtaisen lupaharkinnan toteutuminen on keskeisessä asemassa kaikkien lentoasemien lupamääräyksiä tarkistettaessa. Tapauskohtaisen lupaharkinnan edistämiseksi on välttämätöntä, että:***
 - *lupamääräysten tarkistamishakemuksessa toiminnanharjoittajat esittävät kattavat tiedot lentoaseman toiminnasta ja ilma-alusten ympäristövaikutuksista; ja*
 - *toiminnanharjoittaja ja lupaviranomainen tekevät yhteistyötä lupamääräysten tarkistamisen menettelyn kuluessa.*
- ***Lentoasemien ympäristölupia käsitellään nykyisin neljässä aluehallintovirastossa ja eri aluehallintovirastojen myöntämien ympäristölupapäätösten määräyksissä on ollut vaihtelua. Aluehallintovirastojen riittävien resurssien ja toiminnanharjoittajan yhtenäisen kohtelun varmistamiseksi voitaisiin harkita lentoasemien ympäristölupaharkinnan keskittämistä vain yhteen aluehallintovirastoon. Vaihtoehtoisesti eri aluehallintovirastojen lentoasemien lupa-asioita käsittelevät virkamiehet muodostaisivat asiantuntijaryhmän, joka käsitelisi toimialaan liittyviä asioita yhteistyössä. Lentomelua koskevat luvat ja rajoitukset tulisi keskittää Liikenteen turvallisuusvirastoon.***
- ***Tulevaisuudessa maankäytön suunnittelun vaikutukset lentoasemien toimintamahdollisuuksiin voivat kasvaa nykyisestä, mikäli asuinrakentamista osoitetaan melualueiden tai lentoreittien välittömään läheisyyteen. Melualueen ja sen muutoksen tarkka arviointi on oleellista maankäyttöä suunniteltaessa. Lentomelualueiden ympärille tulisi luoda riittävät pusku-***

rivyöhykkeet, jotka antaisivat riittävää liikkumavaraa lentoliikenteen kasvulle pitkällä aikavälillä.

- *Lentoliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi ja hiilivuodon estämiseksi ja tasavertaisten toimintaedellytysten takaamiseksi lentoliikenteen päästöjen hallinnasta on tarpeen sopia kansainvälisesti.*
- *Kotimaisella yrityksellä on teknologia ja kapasiteetti valmistaa jatkuvaan käyttöön biopohjaista lentopolttoainetta ja siten Suomella on mahdollisuus olla maailman johtava maa biopolttoaineiden jatkuvassa käytössä, erityisesti kun biodiesel hyväksytään kansainvälisesti biopolttoaineen komponentiksi. Lentoliikenteen biopolttoaineiden avulla edistetään suomalaista cleantech-tunnettavuutta ja Helsinki-Vantaan lentoasemaa "bio-hubin" houkuttelevana solmukohtana Euroopan ja Aasian välillä.*

11. Koulutuksella turvataan osaavan henkilöstön saatavuus

Koulutuksen tehokkuuden ja vaikuttavuuden kautta pystytään hallitsemaan uhkia. Lentoyhtiöiden rakennemuutos on tuonut mukanaan monimuotoiset työsuhtejärjestelyt sekä vuokra- ja kausityövoiman käytön lisääntymisen. Tämä on johtanut henkilöstön koulutus- ja kulttuuritaustojen moninaistumiseen, mikä asettaa koulutukselle ja turvallisuuskulttuurin ylläpitämiselle ja kehittämiselle lisähaasteita. Kaupallisen lentoliikenteen liiketoimintamallien muutosten myötä jatkuvan lentokelpoisuuden edellyttämää huoltotoimintaa hankitaan entistä enemmän ulkomaisilta huoltoyrityksiltä. Tämän seurauksena ilmailun huoltotoimintaa suorittavan ammattikoulutetun henkilöstön työllistymismahdollisuudet ilmailualalle Suomessa ovat heikentyneet.

EU-jäsenmaan tai Euroopan turvallisuusviraston (EASA:n) hyväksymässä koulutusorganisaatiossa suoritettu koulutus hyväksytään kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Koulutuksen sääntelyä pitäisi kehittää suorituskykyperusteiseen suuntaan. Tällä tarkoitetaan sitä, että asetuksissa esitettäisiin vaatimukset osaamisesta koulutuksen tuloksena eikä detaljitietoa itse koulutuksesta. Nyt esimerkiksi EASA:n huoltotoiminta-asetus sisältää yksityiskohtaisia tuntimääriä mekaanikon koulutusohjelman teoria-aineista. Tilanne on samanlainen myös lentokoulutuksessa.

Kehittämislinjaukset:

- *Koulutuksen sääntelyä kehitetään vastaamaan erityisesti tulevaisuuden tarpeita. Kehitystyön tulisi kohdistua sääntelyn arkkitehtuuriin, koulutusmetodeihin ja sisältöön sekä määrällisesti että laadullisesti. On tärkeää, että kehitystyö perustuu tutkimuksiin ja turvallisuustietoon. Koulutuksen sääntelyssä painopisteenä ovat koulutuksen vaikuttavuus, tehokkuus ja kustannukset. Liikenteen turvallisuusvirasto toimii aktiivisesti ajattelutavan viemisessä eurooppalaiseen sääntelyyn.*
- *Koulutusorganisaatioiden on tarpeen kehittää toimintaansa kotimaisen koulutustarjonnan jatkuvuuden varmistamiseksi ja mahdollisesti sen jalostamiseksi kilpailukykyiseksi vientituotteeksi. Tämä edellyttää myös kansainvälisiä yhteistyö- ja kumppanuusverkostoja. Kehitystyössä tulisi hyödyntää alan viimeisintä tutkimustietoa. Koulutusta kehitetään niin, että se vastaa tunnistettuihin uhkiin ja koulutukselle asetettuihin haasteisiin (esimerkiksi Evidence Based Training ja Alternative Training and Qualification Programme).*

- *Ilmailun meneillään olevan rakennemuutoksen sekä teknisen kehityksen vuoksi olisi tärkeää arvioida valtakunnallisella tasolla ilmailukoulutuksen määrälliset ja sisällölliset tarpeet erityisesti lentotekniikan ammatillisen koulutuksen osalta. Oleellista on varmistaa riittävän ja kattavan ilmailun teknisen osaamisen sekä muiden vaativien ja turvallisuuskriittisten tehtävien osaajien saatavuus Suomessa toimijoiden ja viranomaisten tarpeisiin. Alalle soveltuvien hakijoiden riittävyyden turvaamiseksi on panostettava myös siihen, että ala säilyy houkuttelevana ja kustannuksiltaan kohtuullisena koulutusvaihtoehtona.*
- *Rakennemuutoksen myötä ilmailun henkilöstön – erityisesti miehistöjen – liikkuvuus tulee kasvamaan entisestään. Työsuhteet ovat yhä useammin määräaikaaisia ja työvoiman kansainvälinen liikkuvuus kasvaa. Toimijoiden on huolehdittava työntekijöidensä riittävästä osaamistasosta. Tämä nostaa entisestään erilaisten perehdyttämisen-, yhtenäistämisen- ja kertauskoulutusten merkitystä. Koulutusten minimivaatimusten täyttämisen lisäksi on varmistuttava siitä, että osaamisen laadulliset tavoitteet saavutetaan.*
- *Jo tarjolla olevien vaihtoehtoisten koulutusmenetelmien mahdollisuudet on hyödynnettävä. Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava siitä, että viranomaisvaatimusten osalta on valmiudet uusien menetelmien käyttöönottoon. Liikenteen turvallisuusviraston on myös huolehdittava viraston osaamisen jatkuvasta päivittämisestä vastaamaan uusien koulutusmenetelmien vaatimuksia viranomaistoiminnalle.*
- *Hyvä ilmailutapa on keskeinen turvallisuuden osatekijä niin harraste-, yleis- kuin kaupallisessa ilmailussa. Hyvän ilmailutavan kehittyminen alkaa peruskoulutuksesta. Laadukkaan ja tuloksellisen koulutuksen merkitys on turvallisuuden kannalta keskeinen harraste- ja yleisilmailussa ja luo samalla hyvän perustan ammattilentäjien koulutukselle.*
- *Hyvä turvallisuuskulttuuri ja siihen sisältyvä luottamuksellinen raportointikulttuuri ovat ilmailun turvallisuuden tärkeitä elementtejä. Niiden sisäistäminen on tärkeää jo koulutusvaiheessa ja ne ovat esimerkiksi lentäjiä kouluttavien organisaatioiden oman toiminnan peruselementtejä. Liikenteen turvallisuusvirasto tukee koulutusorganisaatioiden turvallisuuskulttuurin kehittämistä.*
- *Selvitetään siviili- ja sotilasilmailun alkeis- ja peruslentokoulutuksen yhteistyömahdollisuuksia, jolloin kustannustehokkuutta voitaisiin parantaa.*
- *Eri toimijoiden (oppi- ja tutkimuslaitokset, julkinen taho ja yritykset) yhteistyöllä pyritään entistä paremmin hyödyntämään Suomen korkeatasoista ja monipuolista ilmailuteknistä osaamista ja sitä kautta myös saamaan ilmailuteollisuuden osaamista ja tuotteita kansainvälisille markkinoille.*

12. Maahuolintapalveluihin valinnan varaa

Maahuolintapalveluilla tarkoitetaan lentoasemien ilmailua tukevia kenttäpalveluita lentoyhtiöille. Maahuolintapalvelut jaetaan maahallinta- ja valvontapalveluihin, matkustajapalveluihin, matkalaukkupalveluihin, rahti- ja postinkuljetuspalveluihin, asematasopalveluihin, lentokonepalveluihin, polttoaineiden jakelupalveluihin, lentokoneiden huoltopalveluihin, lentokoneiden jäänpoisto- ja ehkäisypalveluihin, lentojen operointiin ja henkilöstöpalveluihin, maakuljetuksiin ja catering-palveluihin.

Finavian lentoasemilla ei ole mitenkään rajoitettu maahuolintayritysten markkinoille pääsyä. Maahuolintapalvelujen järjestäminen kytkeytyy alueellisten verkostolentoasemien yleiseen ongelmaan eli siihen, että alueellisten verkostolentoasemien kautta kulkee sangen vähän matkustajia ja siten on vaikeaa saada maahuolintapalvelut järjestettyä lentoasemilla kannattavalla tavalla. Alueellisilla verkostolentoasemilla pyritään järjestämään toiminta mahdollisimman kustannustehokkaalla tavalla niin, että niiden pieni henkilökunta hoitaa usein erinäisiä tehtäviä lentoasemilla, mukaan lukien erilaisia maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Tilanteessa, jossa alueellisen verkostolentoaseman toiminta kokonaisuudessaan on kannattamatonta, myöskin maahuolintayrittäjän toiminta voi olla taloudellisesti kannattamatonta. Myös Helsinki-Vantaan lentoasemalla maahuolintapalvelujen tarjonta on viime aikoina keskittynyt. Palvelutarjonnan vähentyminen ei ole lentoyhtiöiden etu. Koko lentoliikennetoimialan, mukaan lukien maahuolintapalvelut, järjestämisen näkökulmasta olisi tärkeää, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaa ei ryhdyttäisi melu- ja ympäristönäkökohtien perusteella rajoittamaan yöaikaan.

Kehittämislinjaukset:

- ***Vaikka EU:n maahuolintalainsäädäntö ei sido maakuntien pieniä alueellisia verkostolentoasemia omahuolintaa lukuun ottamatta, liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä Finavia Oyj:n kanssa pyrkii erityisesti omistajaohjauspolitiikalla varmistamaan, että lentoasemien hinnoittelu- ja sopimuskäytännöt ja tilajärjestelyt tarjoavat tasapuoliset mahdollisuudet maahuolintapalvelujen tarjoajille.***

13. Miehittämättömissä ilma-aluksissa kasvupotentiaalia

Viime vuosina ilmailu miehittämättömillä ilma-aluksilla ja sen yhteiskunnallinen sekä taloudellinen merkitys on kasvanut nopeasti. Euroopan komission vuonna 2009 aloittaman prosessin tuloksena kesäkuussa 2013 Pariisiin ilmailunäyttelyssä julkaistiin "European RPAS (Remotely Piloted Aircraft System) Roadmap". Yleiseurooppalaisena tavoitteena on muun muassa asteittain integroida miehittämättömät ilma-alukset valvottuun ilmatilaan alkaen vuodesta 2016.

Miehittämättömien ilma-alusten markkinapotentiaalia on vaikea ennustaa ja teknologian kasvumahdollisuudet sisältyvät tukitoimintana muiden palveluiden kehitysmahdollisuuksiin. Euroopan komissio on tiedonannossaan arvioinut, että miehittämättömien ilma-alusten teknologia- ja palvelumarkkinat kasvaisivat nykyisestä noin 5,2 miljardista USD:sta 11,6 miljardiin USD:iin vuoteen 2023 mennessä. Kasvupotentiaaliin sisältyy merkittäviä taloudellisen kasvun ja uusien työpaikkojen kehittämiseen liittyviä mahdollisuuksia.

Kehittämislinjaukset:

- ***Suomen ilmatilaan luodaan edistyksellinen toimintaympäristö miehittämättömien ilma-alusten kehittämiselle ja käytölle.***
- ***Miehittämättömän ilmailun ja ilma-alusten kansainvälinen ja kansallinen sääntelytoiminta on dynaamisessa vaiheessa. Miehittämättömistä ilma-aluksista on muodostumassa merkittävä ilmailun osa-alue, jolle on muotoutumassa merkittäviä koulutustarpeita. Kansalliselle miehittämättömän ilmailun koulutukselle tulee olemaan kysyntää. Kehittyminen kannattavaksi toiminnaksi edellyttää tutkimusta ja EU:n tutkimustoiminnan aktiivista seuraamista. Tutkimustoiminnan tavoitteet ja painopistealueet on selvitettävä.***

14. Strategian seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa lentoliikennestrategiassa esitettyjen kehittämislinjauksien ja erityisesti strategian kärkihankkeiden toteutusta. Seuranta kytketään osaksi hallinnonalan muuta strategiavalmistelua ja kehittämistyötä. Strategian kärkihankkeet liittyvät lentoasemaverkoston ylläpitoon ja siten Finavia Oyj:n toimintaan. Näitä hankkeita ministeriö seuraa osana Finavia Oyj:n omistajaohjausta. Kärkihankkeessa yhteistyöjärjestelyistä, verkostoitumisesta ja markkinoinnista (hanke numero 5) on ennen kaikkea alueellisen tason toimenpiteillä keskeinen rooli.

Liikenne- ja viestintäministeriö kokoaa yhdessä maakuntien, alueiden, kuntien, elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien edustajien kanssa viisi alueellista työryhmää, joiden tehtävänä on tukea strategian tavoitteiden toteutusta alueellisella tasolla ja siten luoda edellytyksiä lentoliikenne- ja lentoasemapalvelujen kehittämiseksi eri puolilla Suomea. Alueellisten työryhmien työtä seurattaisiin ja koordinoitaisiin valtakunnallisella tasolla. Siksi ministeriö nimeää yhteyshenkilön, jonka tehtävänä on toimia kontaktihenkilönä alueiden suuntaan. Yhteyshenkilö myös verkostoituu valtakunnallisella tasolla myös muiden elinkeinoelämän, matkailun ja lentoliikenteen toimintaedellytysten turvaamisen kannalta keskeisten hankkeiden, kuten Team Finland –hankkeen kanssa sekä perustaa tarvittaessa vapaamuotoisen yhteistyöverkoston muiden keskeisten toimijoiden kanssa (TEM, Finpro, MEK, Elinkeinoelämän keskusliitto keskeisine toimialaliittoineen, Keskuskauppakamari).

Muilta osin strategian kehittämislinjaukset pyritään sovittamaan osaksi Euroopan unionilainsäädännön valmistelua, kansainvälistä sääntelyä sekä muuta kansainvälistä yhteistyötä, kuten kahdenvälisten lentoliikennesopimusten valmistelua.