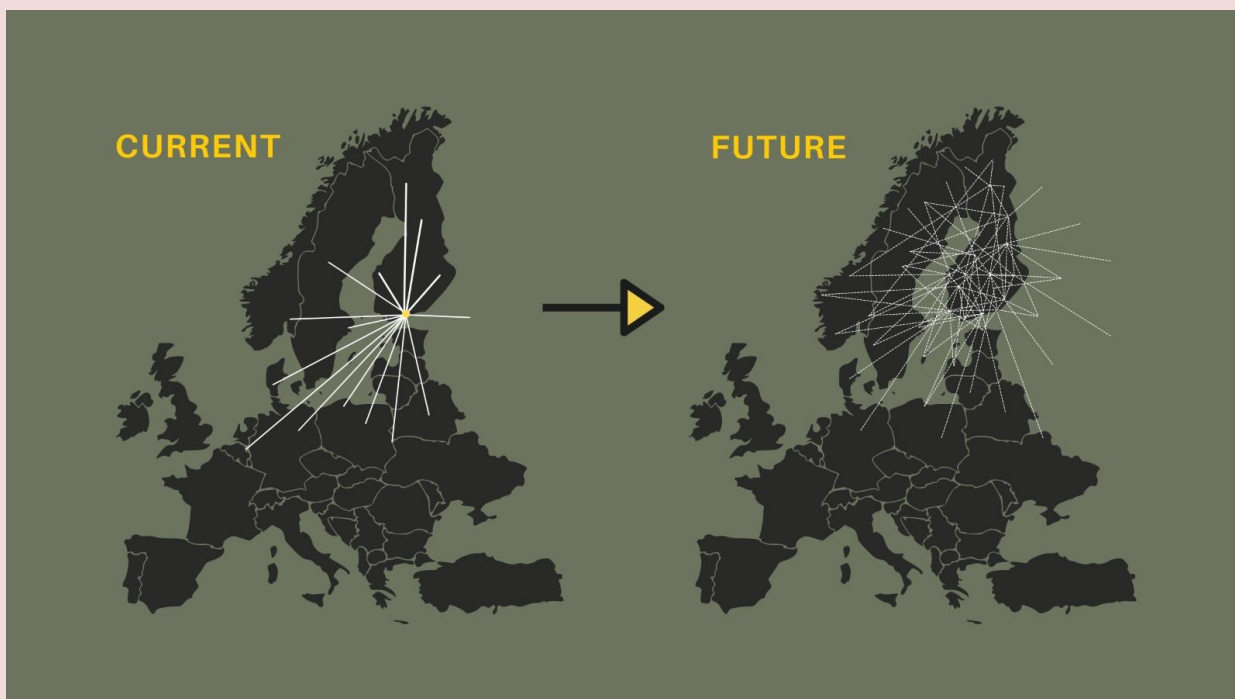


# Tavoitteeksi tulevaisuuden ilmaliikenteen toimintamalli



Ilmaliikenteen tulevaisuuden kehityskuva perustuu alueelliseen lentoliikenteen toimintamalliin ja teknologian kehitykseen. Kuva: Redstone AERO

## Alueellisen lentokenttäverkoston tavoitteet hallitusohjelmaan

Hallitus käynnistää heti kautensa aluksi alueellisen lentoliikenteen toimintamallin kehitystyön. Toimintamallin perustana on nykyistä kevyempi, digitaalisia ratkaisuja hyödyntävä lentokenttäinfrastruktuuri. Tavoitteena on taata alueiden saavutettavuus ilmastollisesti ja taloudellisesti kestävällä tavalla.

Kehitystyössä kartoitetaan digitaalisen etälennonjohdon, kysyntä- ja kutsupohjaisen liikennöinnin sekä pienempien lentokoneiden ja uusien käyttövoimien mahdollisuudet. Toimintamalli ei perustu yksin raskasta infraa edellyttävään reittiliikenteeseen.

Lentoliikenteen kehittymisen myötä Suomessa tullaan tarvitsemaan enemmän erityyppisiä lentokenttiä. Hallitus luo toimintamallin, jossa varmistetaan Finavian reittiliikenneverkostosta mahdollisesti irrotettavien kenttien säilyminen toiminnassa. Finavian ulkopuolisten kenttien tukirahoitus tulee nostaa tasolle, joka mahdollistaa kenttäverkoston säilymisen ja kehittymisen (nykyinen rahoitus on yhteensä 0,9 M€/vuosi).

## Suomen haaste

Suomen kansainvälinen saavutettavuus on heikentynyt koronapandemian ja Venäjän hyökkäyssodan myötä. Suomi menetti kilpailuedun Aasian ja Euroopan välisessä lentoliikenteessä Venäjän ylilentokiellon myötä. Suomi on entistäkin kauempana maailmasta ja keskeisiltä markkinoilta.

Jotta Suomen kaikkien alueiden potentiaali saadaan hyödynnettyä, on tärkeää panostaa maan sisäiseen saavutettavuuteen. Pitkien etäisyyksien maassa kotimaan lentoyhteydet ovat tärkeitä saavutettavuuden turvaamisessa. Monen lentokenttäpaikkakunnan laskeva väestökehitys syö reittipohjaisen lentoliikenteen kysyntäpohjaa, muttei useinkaan poista tarvetta hyvälle saavutettavuudelle. Kotimaan lentoliikenne on ollut taloudellisen kurimuksen piirissä. Tästä on seurannut reittiliikenteen lakkauttamisia, mikä on johtanut Finavian verkoston supistamiseen. Useiden alueiden saavutettavuus on uhattuna, millä on vaikutus vientiteollisuuteen, matkailuun ja elinvoimaan. Tarvitaan joustavampia tapoja järjestää alueiden saavutettavuus ilmastollisesti ja taloudellisesti kestävällä tavalla.

## Ilmaliikenteen murros

Ilmaliikenteessä on meneillään historiallinen murros, jonka ajureina ovat ilmastokriisi, liikkumisen muutos, pitkään jatkunut kannattavuuskriisi kotimaan lentoyhteyksissä ja teknologinen kehitys, joka tuo markkinoille ekologisia lentolaitteita ja ilman miehistöä lentävät laitteet.

Vaikka lentoliikenne vastaa ainoastaan noin 2 %:sta ihmisen aiheuttamista maailman hiilidioksidipäästöistä, on sen mielikuvallinen vaikutus ilmastoon paljon suurempi. Tämä on rajoittanut lentoliikenteen kasvua, joka ennen pandemiaa oli noin 7 % vuodessa. Uudet vaihtoehtoiset ja uusiutuvat energialähteet muuttavat asenteita; lentämisestä tulee ekologinen tapa matkustaa.

Pandemia opetti hyödyntämään etätapaamisratkaisuja. On todennäköistä, että liikematkustaminen ei palaudu pandemiaa edeltävälle tasolle. Sen sijaan ihmisten tarve hakea elämyksiä ei ole hävinnyt. Oletettavasti lentomatkustamisen kasvu tulee jatkumaan ja osin kiihtymään.

### **Teknologian kehitys on parhaillaan tuomassa uusia ratkaisuja ja mahdollisuuksia ilmaliikenteeseen:**

- Digitaalinen lentokenttä mahdollistaa kustannustehokkaamman ja joustavamman palvelun ilmaliikenteelle. Konseptissa automatisoidaan ja etäohjataan kentän toimintoja.
- Sähkölentokoneita kehitetään eri puolilla maailmaa. Ensimmäiset tullevat markkinoille vuosikymmenen puolivälissä ja laajemmin ensi vuosikymmenen vaihteen tietämissä.
- Vety energian siirtäjänä tulee olemaan tärkeässä roolissa niin sähkölentokoneissa kuin polttomoottorikäyttöisissä koneissa.
- Akkuteknologia kehitty harppauksittain. Nyt on jo näköpiirissä, että pelkästään akkukäyttöisten lentokoneiden toimintasäde tulee olemaan satoja kilometrejä.
- Miehitämättömät lentolaitteet kehittyvät kameradrooneista ihmisiä ja tavaraa kuljettaviksi laitteiksi hyvinkin nopeasti. Ihmisiä kuljettavat lentotaksit soveltuvat erityisesti kaupunkiliikenteeseen, kun raskaammat, satojen kilogrammojen hyötykuormaa kuljettavat rahtidroonit hoitavat satojen tai jopa tuhansien kilometrien runkokuljetuksia lentokenttien välillä.

Lentokenttäverkostoa tulee kasvattaa, jotta hyöty uusista lentämisen muodoista leviäisi laajalle. Lentomatkustaminen kotimaan kenttien välillä tai suoraan ulkomaisiin kohteisiin siirtyy usein nykyistä pienemmällä kalustolla tehtäväksi. Kiinteästä, aikataulutetusta reittiliikenteestä siirrytään enemmän tilauspohjaiseen liikennöintiin. Rahtidroonien kehitys luo uusia mahdollisuuksia logistiikalle alueellista kenttäverkostoa hyödyntäen.

## Olemme osa ratkaisua

Yhteinen haaste on syytä ratkaista etunojassa. Tavoitteena on kehittää alueellisen lentoliikenteen toimintamalli, joka on skaalattavissa globaalin tason ratkaisuksi. Kehitystyössä on kartoitettava mm. digitaaliset lentokentät, etälennonjohto, kysyntä- ja kutsupohjainen ilmaliikenne, uudet käyttövoimat ja operointi- ja liiketoimintamallit. Joustavan lentoliikenteen kehitysmahdollisuudet ovat huimat ja alueiden saavutettavuuteen voidaan panostaa aivan eri tavalla, kun lentokenttäinfrastruktuuri on nykyistä kevyempää ja kustannustehokkaampaa.

Monen alueen saavutettavuus on ostoliikenteen eli kulloisenkin hallituksen hyvän tahdon varassa. Julkisen talouden kiristyminen asettaa menokohteet kriittiseen tarkasteluun. Siksi on tärkeää, että Suomessa ollaan kehityksen aallonharjalla ottamassa käyttöön ympäristöystävällisempiä toimintatapoja turvata alueiden saavutettavuus. Kehitystyötä pitää tehdä etupainotteisesti, jottei alueiden saavutettavuuteen ei tule katkoksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön tuoreessa tulevaisuuskatsauksessa todetaan, että kansallisesti tulee arvioida nykyisen lentoasemaverkoston ja lennonjohdon toimintamalleja huomioiden päästöttömän lentämisen ja pienilmailun mahdollisuudet.

Alueellisen lentokenttäpaikkakuntien verkoston tavoitteena on saada pikaisesti käyntiin lentoliikenteen tulevaisuuden toimintamallin kehitystyö. Työssä tarvitaan laajaa yhteiskunnallista osallistumista ja sitoutumista. Autamme mielellämme ratkaisujen löytämisessä yhteiseen haasteeseen.

**Alueellisen lentokenttäpaikkakuntien verkosto** on aloittanut toimintansa syksyllä 2022 ja siinä ovat tähän mennessä olleet mukana Asikkala, Lahti, Enontekiö, Ilmajoki, Inari, Joroinen, Kemijärvi, Kuhmo, Lappeenranta, Mikkeli, Pietarsaari, Rautavaara, Seinäjoki ja Tornio.

**Lisätietoja:** Terhi Lindholm, Pyhtään kunnanjohtaja, +358 40 670 8222, [terhi.lindholm@pyhtaa.fi](mailto:terhi.lindholm@pyhtaa.fi)