Liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

Lausuntopyyntö 16.11.2022 HE 261/2022 vp

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n asiantuntijalausunto – Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä asiantuntijaa kuultavaksi ja kirjallista asiantuntijalausuntoa asiassa HE 261/2022 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy viittaa hallituksen esitysluonnoksesta aiemmin antamaansa lausuntoon, jonka lisäksi se haluaa korostaa seuraavaa:

Muutokset ilmailulain 158§:n mukaiseen lentoesteprosessiin

Fintraffic Lennonvarmistus Oy katsoo, että mikäli hallituksen esitys ilmailulain 158 §:n muuttamiseksi tulisi voimaan esitetyssä muodossa, aiheutuisi siitä monia käytännön tason toiminnallisia ongelmia. Esitetty malli tulee kasvattamaan huomattavasti prosessissa useiden eri toimijoiden suorittamaa työtä tuomatta kokonaisuudelle vastaavaa lisäarvoa.

Nykyisessä toimintamallissa lentoestelausunto on maksullinen, jolloin esteen vaatimasta selvitystyöstä aiheutuvat kustannukset on peritty lentoesteen pystyttäjältä. Ehdotetussa toimintamallissa keskeisin muutos olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lentoesteen vaikutusten selvittämisestä, eikä lentoesteluvan hakemukseen tulisi jatkossa liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antamaa lausuntoa.

Ehdotuksessa ilmailulain 158 §:ää muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä selvitettävä lentoesteen vaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle. Liikenne- ja viestintäviraston on selvityksen tueksi pyydettävä lausunto ilmaliikennepalveluntarjoajilta, lentopaikan pitäjiltä, lentomenetelmien suunnittelijoilta ja muilta asianosaisilta. Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa, että lentoesteen vaikutusten selvittäminen edellyttää vaikutusanalyysiä, joka ei käytännössä toteudu yksinomaan lausuntomenettelynä. Ehdotuksesta ei selkeästi ilmene, kuinka nämä vaikutusanalyysit jatkossa toteutettaisiin. Fintraffic Lennonvarmistus Oy pitää kuitenkin välttämättömänä, että jatkossakin mahdollisesta analyysityöstä aiheutuvat kustannukset olisi kohdistettava luvan hakijoille.

Lisäksi tulisi huomioida eri toimijoille osoitettavien vaikutusanalyysien keskinäisriippuvuus. Esimerkiksi ilmaliikennepalvelun tarjoajan näkemys lentoesteen vaikutuksista lentoliikenteen sujuvuuteen perustuu tietoon analysoidusta vaikutuksesta suhteessa lentomenetelmiin ja kiitoteiden käytettävyyteen. Ilman näitä tietoja arviointia on mahdotonta tehdä, koska kaikkia arvioinnin perusteeksi tarvittavia tietoja ei ole käytössä.

Ehdotetussa toimintamallissa lentoestelupaa varten tarvittavien lausuntojen toimittajia olisi useita ja näillä eritasoisia mahdollisuuksia tuottaa arvioita oman toimintansa kannalta. Voimme myös olettaa lausuntojen vasteaikojen kasvavan ehdotetussa toimintamallissa huomattavasti, mikä ei varsinkaan kiireellisissä tapauksissa ole kestävää. Erityisesti tilapäisiä kohteita, kuten rakennushankkeissa käytettäviä nostureita, koskevia lentoestelausuntopyyntöjä tulee usein lyhyellä varoitusajalla, juuri ennen aiottua toiminnan aloittamista. Nykyisessä toimintamallissa, Fintrafficin antaessa lentoestelausunnon, on tarvittaessa toteutunut hyvin nopea vasteaika. Ehdotetussa toimintamallissa viranomaisen pyytäessä lausuntoa useilta eri toimijoilta ja toimijoiden tarvitessa kukin oman vasteaikansa, toimintamalli ei mahdollista asian riittävän nopeaa käsittelyä kiireellisissä tilanteissa. Tällöin toimintamallin muutoksen vaikutukset kohdistuvat käytännössä siten, että seurauksena voi olla esimerkiksi viivästyksiä tietylle ajankohdalle suunniteltuihin rakennustöihin tai muihin hankkeisiin. Riskinä on, että lentoestelupia jää tällöin myös hakematta, jolloin kohteen vaikutukset eivät tule lainkaan huomioiduksi ja siitä saattaa aiheutua vaikutuksia lentoturvallisuuteen.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy on nykymallissa käytännössä tehnyt lentoestelausuntoja varten myös vaikutusarvioita tai alustavia analyysitarvearvioita suhteessa lentoasemien esterajoituspintoihin Finavian kanssa sovitusti, sekä asiantuntija-arvioita esterajoituspintoja läpäisevien esteiden vaikutusten hallinnasta. Fintrafficin käsityksen mukaan lentopaikan pitäjillä, erityisesti muilla kuin Finavialla, ei tällä hetkellä ole riittäviä resursseja tai osaamista tuottaa lentoesteprosessin edellyttämiä analyyseja suhteessa esterajoituspintoihin.

Esitetyn uuden 158 a §:n mukaisesti lentoestelupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Tässä yhteydessä olisi huomioitava myös lentomenetelmämuutoksista aiheutuvat kustannukset ja niiden kattaminen. Vaikka esteen haittavaikutukset olisivat hallittavissa lentomenetelmämuutoksin, aiheutuu muutoksista aina kustannuksia. Nämä kustannukset tulisi tarvittaessa pystyä kohdentamaan lentoesteluvan hakijalle.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy pitää välttämättömänä, että uuteen toimintamalliin siirryttäessä sovelletaan riittävää siirtymäaikaa. HE:ssä nyt ehdotettu 1.10.2023 saakka ulottuva siirtymäaika ei Fintrafficin näkemyksen mukaan välttämättä ole riittävä prosessin tulevalle omistajalle Traficomille, mikäli siirtymä edellyttää uusien järjestelmien kehittämistä.

Samalla Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa, että se ei kuitenkaan siirtymäajalla voi taata nykyisen palvelutason jatkuvuutta, koska siirtymäaika ei ole riittävän pitkä, jotta lisähenkilöstön kouluttaminen olisi tarkoituksenmukaista.

Lentoesterekisteri

Hallituksen esityksen mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto pitää lentoesterekisteriä, mutta se voi hankkia lentoesterekisterinpidon sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä. Palveluntarjoaja luovuttaisi lentoesterekisteritiedot Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen rajapinnan kautta. Fintraffic Lennonvarmistus Oy ei kuitenkaan näe esterekisterin ylläpidon ulkoistamista kokonaisuuden hallinnan kannalta toimivana ratkaisumallina, eikä sitä tulisi toteuttaa esitetyllä tavalla. Tämän Fintraffic Lennonvarmistus Oy on selkeästi myös tuonut esiin jo HE:n valmisteluvaiheessa.

Aiemmassa lausunnossaan Fintraffic Lennonvarmistus Oy ehdotti, että se voisi vastata nykyistä toimintamallia vastaavasti lentoestevaikutusten analysoinnista ja lentoesterekisterin ylläpidosta, mikäli tehtävät osoitettaisiin sille laissa julkisena tai avustavana julkisena hallintotehtävänä ja palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset tulisivat katetuiksi. Tätä ei ilmeisesti nähty kokonaisuudessaan mahdolliseksi. Fintraffic Lennonvarmistus Oy ei kuitenkaan näe mahdollisena, että se pystyisi kokonaisuudesta irrotettuna yksittäisenä osana huolehtimaan lentoesterekisterin ylläpidosta kuten HE:ssä on kuvattu.

Käytännössä lentoesterekisterin tietosisältö syntyy vaikutusanalyysien yhteydessä ja tietoja käytetään analyysien laadintaan ja lausuntojen antamiseen. Myös lausuntojen laatimisen yhteydessä kertyy tietoa, jota päivitetään esterekisteriin. Toimintamallissa, jossa vaikutusten selvittäminen perustuisi Liikenne- ja viestintäviraston selvitystyöhön ja sen useilta eri sidosryhmiltä (HE:n mukaisesti lausuntojen antajia olisivat ilmaliikennepalveluntarjoajat, lentopaikan pitäjät, lentomenetelmien suunnittelijat ja muut asianosaiset) pyytämiin lausuntoihin, ei Fintraffic Lennonvarmistus Oy:llä yhden lausunnonantajan roolissa ole mahdollisuuksia ylläpitää tarvittavaa tietosisältöä, koska sillä ei olisi kaikkia tarvittavia tietoja käytettävissään. Lentoesterekisterin ja teknisten järjestelmien tulisikin ensisijaisesti tukea uudenlaista toimintamallia ja olla kiinteästi integroituja lentoestelupaprosessin muuhun asiakirjojen hallintaan, jolloin myös lentoesterekisterin hallinnointi tulee olla koko prosessista vastaavalla taholla, jolla on käytettävissään rekisterin ylläpitämiseksi tarvittavat tiedot. Lisäksi järjestelmätasolla tulisi huomioida myös eri vaikutusanalyysien keskinäisriippuvuus.

Siten kokonaisuuden toimivuuden kannalta on välttämätöntä, että esterekisteriä ylläpidetään keskitetysti yhdistettynä lentoestelupaan liittyvän lausuntoprosessin hallintaan. Järjestelmien tulisi myös tukea lausuntojen antamista siten, että kerättäessä tietoja eri asianosaisilta, huomioitaisiin ilmailun paikkatietoihin liittyvä keskeinen regulaatiovaatimus (ADQ) välittää

tiedot sähköisesti ja koneluettavassa muodossa. Estekohteiden vaikutusten arviointi tulisikin eri asianomaisten taholla tukeutua järjestelmiin, joissa tietoa ei ole missään vaiheessa tarpeen syöttää eri toimijoiden toimesta manuaalisesti. Näitä tavoitteita ei käytännössä ole mahdollista saavuttaa toimintamallissa, jossa kohteen vaikutusten selvittäminen ja esterekisterin ylläpito on osoitettu eri toimijoille.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy

Kari Kerke

Kehitysjohtaja

Kari Kerke
Fintraffic Lennonvarmistus Oy
Kehitysjohtaja

Email: kari.kerke@fintraffic.fi
2022-11-22T07:24:36.666Z

Document fingerprint

03bbe2fc-9adf-4d12-9b5c-b83580c40d92 - HR2hK8fGG28IFe214evAvA==