Timo Latikka,
toiminnanjohtaja
Suomen Ilmailuliitto
9.3.2026

Lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Suomen Ilmailuliitto kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp).

Selonteko kuvaa hyvin olemassa olevaa liikennejärjestelmää. Se kuitenkin käsittelee ilmailua ensisijaisesti kaupallisen liikenteen, huoltovarmuuden ja energiasiirtymän kautta. Harraste- ja yleisilmailu jää strategisesti katveeseen. Selonteossa tulisi huomioida myös yleisilmailun, harrasteilmailun ja pienkenttien merkitys turvallisuus-, huoltovarmuus- ja osaamisekosysteemissä, ml. lentopaikkojen rooli kriisiajan varautumisessa.

Ilmailuliitto haluaa nostaa tässä lausunnossa esiin huomioita, joilla on vaikutusta juuri liikennejärjestelmän suunnitteluun.

Kansallinen lentopaikkastrategia

Ilmailuliitto esittää, että selontekoon lisätään valtakunnallinen lentopaikkastrategia.

Lentoasemaverkosto on selonteossa kuvattu seuraavasti: *”Lentoasemaverkosto koostuu Finavia Oy:n ylläpitämästä valtakunnallisesta lentoasemaverkosta ja sen ulkopuolisista lentoasemista ja muista lentopaikoista.”*

Lentopaikat on selonteossa huomioitu muuten vain kahdessa kohdassa; sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta kohdistetaan liikenteen solmupisteiden (mm. mainittu lentopaikat) kehittämiseen vastaamaan sotilaallista tarvetta erikseen sovitulla rahoitusmallilla (s. 47) ja muiden hallinnoimat verkot alaotsikossa ”Lentoasemaverkosto ja lentopaikat” (s. 59).

Suomessa on noin 70 virallista valvomatonta lentopaikkaa. Nämä kansankielellä pienlentokentät tai korpikentät eivät kuulu Finavian lentoasemaverkostoon tai sen ulkopuolisiin lentoasemiin. Lentopaikkojen merkitys koko Suomen ilmailulle on erittäin merkittävä. Suomen Ilmailuliitto ylläpitää Lentopaikat.fi-infopalvelua, joka on julkinen, avoin ja maksuton kaikille käyttäjille (https://lentopaikat.fi/).

Lentopaikat ovat suomalaisen ilmailukoulutuksen perusta. Kattavasti eri puolilla Suomea olevat lentopaikat muodostavat hajautetun lentopaikkaverkoston, joka on osa kokonaisturvallisuutta. Ne voivat toimia myös kaksoiskäyttöisinä resursseina. On tärkeää, että selonteko huomioi lentopaikat osana turvallisuuspolitiikkaa, mikä ohjaa lentopaikkojen asemaa kaavoituksessa ja mahdollisessa rahoituksessa myös alueellisessa ja paikallisessa suunnittelussa. Viime aikoina lentopaikkoihin on

kohdistunut paljon maan sisäisiä uhkia. On tärkeää ymmärtää, että jos lentopaikka suljetaan, sen suorituskyky katoaa pysyvästi.

On hyvä huomata, ettei ilmailuosaaminen synny kriisissä, sitä luodaan jatkuvalla toiminnalla. Yleis- ja harrasteilmailu ovat osa ilmailun osaamispohjaa, josta myös ammatti- ja sotilasilmailu ammentaa. Harrasteilmailu ei ole marginaali – se on ilmailuekosysteemin perusta, joka tuottaa koulutuksen, turvallisuuskulttuurin, vapaaehtoisten osaamisen ja ilmailun jatkumisen. Kaikki tämä osaaminen kasvaa lento- ja lennätyspaikoilla Suomessa.

Lentopaikat tulee arvioida osana kansallista liikennejärjestelmän resilienssiä. Lentopaikkastrategian tulee sisältää ainakin niiden ilmailuosaamisen luomisen ja säilyttämisen, huoltovarmuuden, hajautetun infran sekä erilaisten pilotointien (ml. sähköinen lentäminen) merkityksen arvioimisen.

Sähköisen ilmailun mahdollistama uusi ilmailu

Ilmailuliitto esittää uuden, sähköisen ilmailun aseman arvioimista selonteossa. Suomeen tarvitaan sähkölentokonekoulutuksen pilotointia, latausinfrastruktuurin kehittämistä pienlentokentille sekä sähköisen pienilmailun aseman huomioimista päästövähennyskeskustelussa.

Sähköinen ilmailu tulee muuttamaan ajattelutavan lentomatkustamisesta. Aikaisempi Finavia-keskeinen matkustaminen tulee muuttumaan ja Helsinki-Vantaan hub-asema todennäköisesti hieman vähenemään.

Lentokenttien osalta tarvitaan uusi kenttätaso nykyisten lisäksi. Karkea jako Suomen lentokentistä:

1. Helsinki-Vantaa: hub-asema, käytännössä ei mahdollista toimia yleis- ja harrasteilmailun pienkoneilla,
2. Maakuntakentät (sekä Finavian lentoasemaverkoston että sen ulkopuoliset lentoasemat),
3. lentopaikat ja
4. pienkaupunkilentokentät (uusi, tarvittava taso).

Käytännössä tasot 2–4 tulevat jatkossa mahdollistamaan sekä Suomen sisäisen että Suomen ulkopuolisen lähialuelentämisen uuden kehittymisen. Siksi näiden säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeää huomioida selonteossa.

Sähköisen ilmailun halvempi kustannustaso verrattuna polttomoottorikoneisiin mahdollistaa tilaus- ja taksilennot sekä lisääntyvän yleisilmailun. Liikenneyhteyksille tämä tarkoittaa lyhyempiä matka-aikoja, vapaampia liikenteen

suunnittelumahdollisuuksia ja huomattavasti pienempiä ilmailun päästöjä. Suomen sisällä matka-ajat muuttuvat merkittävästi, kun matkustajien ei enää tarvitse matkustaa Helsinki-Vantaan kautta (esim. Oulusta Savonlinnaan), vaan suorinta lentoreittiä.

Kevyt- ja sähköinen ilmailu on tulevaisuudessa tärkeä osa alueellista saavutettavuutta. Mm. tästä syystä pienkenttien säilyttäminen on aluepoliittinen kysymys, ei vain yleis- ja harrasteilmailun kysymys. Se parantaa saavutettavuutta ja alueellista tasa-arvoisuutta.

Pienilmailu on nopein tapa vähentää ilmailun päästöjä. Sähkölentokonekoulutus on realistinen päästövähennystoimi jo 2020-luvulla. Se ei vaadi odottamaan raskaan liikenteen teknologiamurrosta. Samalla kansallisen sähköisen ilmailun murros on realistista suhteellisen pienillä investoinneilla. Selonteossa tulisi ottaa kantaa myös näiden rahoituskanavien mahdollisuuksiin.

Miehittämättömän ilmailun huomioiminen

Miehittämätön ilmailu on voimakkaassa kasvussa ja sillä on vaikutusta koko liikennejärjestelmään.

Selonteossa miehittämätön ilmailu tunnistetaan osana liikennejärjestelmän digitalisaatiota ja automaatiokehitystä. Selonteko viittaa drooniteknologian, automaation ja liikennejärjestelmän digitaalisen kaksoisen kehittymiseen, mutta käsittelee miehittämätöntä ilmailua pääosin yleisenä teknologisena trendinä. Se ei vielä hahmota miehittämätöntä ilmailua omana kansallisena ilmailuekosysteeminään, jossa toimijat, osaaminen, koulutus ja ilmatilan käyttö muodostaisivat selkeän kokonaisuuden.

Miehittämättömän ilmailun kasvu kytkeytyy erityisesti ilmatilan hallintaan ja eri käyttäjäryhmien yhteensovittamiseen. Droonitoiminnan lisääntyessä keskeiseksi kysymykseksi nousee miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun turvallinen integraatio samaan ilmatilaan. Tämä edellyttää selkeää kansallista strategiaa, jossa ilmatilan käyttö, teknologiset ratkaisut ja toimintakulttuuri sovitetaan yhteen siten, että droonitoiminnan kehitys ei heikennä yleis- ja harrasteilmailun toimintaedellytyksiä.

Samalla miehittämätön ilmailu tarjoaa mahdollisuuksia uudenlaisen osaamis- ja turvallisuuskulttuurin rakentamiseen. Harraste- ja yhteisöpohjainen droonitoiminta voi toimia tärkeänä osaamispohjana.

Vantaalla 9.3.2026,

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry
Timo Latikka
toiminnanjohtaja