

KIRJALLINEN KYSYMYS 697/2013 vp

Suomen aluelennonjohdon siirtämissuunnitelma ja turvallisuusuhat

Eduskunnan puhemiehelle

Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö Finavia on aikeissa siirtää Tampereen Aitovuorella sijaitsevan Suomen aluelennonjohdon Helsinki-Vantaan lentokentällä sijaitsevan Helsingin lähestymislennonjohdon yhteyteen. Siirto tapahtuu tämänhetkisten suunnitelmien mukaan arviolta vuonna 2015. Samalla työt uhkaavat loppua 19 hengeltä. Muun muassa Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen Turvaryhmä ja Ilmailutietekniset ry pitävät siirtosuunnitelmaa lentoturvallisuutta vaarantavana.

Suomen aluelennonjohto työllistää noin 120 henkeä. Se on Helsinki-Vantaan lennonjohdon ohella maamme suurin lennonvarmistusyksikkö. Se vastaa Suomen sisäisestä ja maan yli lentävästä lentoliikenteestä niin yksityisten pienkoneiden kuin kaupallisten lentojenkin osalta. Lisäksi se vastaa muun muassa ilmailun lentopelastuspalvelusta ja ilmavoimien hävittäjien harjoitustoiminnan mahdollistavasta ilmatilan hallinnasta.

Aluelennonjohdon tilat Aitovuorella on suunniteltu ja rakennettu nimenomaan aluelennonjohdon käyttöön ja sen tarpeet huomioiden. Kestävyys, turvallisuus ja erilaiset uhkakuvat on rakennettaessa otettu huomioon.

Helsingin lähestymislennonjohto toimii puolestaan alun perin toimistokäyttöön rakennetuissa tiloissa. Aluelennonjohdolle Helsinki-Vantaalla kaavailuissa tiloissa on ilmeisesti tarkoitettu muun muassa jatkaa ja haaroittaa olemassa olevia tietoliikenne-, telekommunikaatio- ja sähköverkkoja uudelleen. Perusteellisen verkko-

suunnittelun puutteesta voi koitua lennonjohdolle arvaamattomia seurauksia.

Aitovuoren lennonjohtotilat sijaitsevat alueella, jolla ei ole lento- tai autoliikennettä eikä juuri ihmisiä. Se ei ole alueena yhtä altis riskeille kuin lentokenttäalue, jossa mahdollisia uhkakuvia ovat esimerkiksi terrori-isku ja tulipalo. Lisäksi nykyisen aluelennonjohtorakennuksen kohdesuojaus kriisitilanteessa on puolustusvoimien yksikön sijainnista johtuen huomattavasti helpompaa kuin Helsinki-Vantaan lentokenttäalueella.

Yksi riskitekijöistä on laajamittainen sähkökatkos lentokentällä. Kuluneen vuoden aikana Helsinki-Vantaan toimintakeskuksessa on ollut viisi eri laajuista sähkökatkosta. Vakavimman sähkökatkon aikaan koko lennonvarmistusjärjestelmä kaatui, mutta aluelennonjohto Tampereella pystyi jatkamaan toimintaansa normaalisti.

Tampereen aluelennonjohto ja Helsingin lähestymislennonjohto voivatkin tällä hetkellä hoitaa tilapäisesti toisen vastuulla olevan lentoliikenteen, mikäli toinen yksikkö jostain syystä menettää toimintakykynsä. Tämän mahdollistaa se, että yksiköt toimivat eri paikkakunnilla toisistaan riippumattomilla ja toisiaan varmistavilla laitejärjestelmillä.

Mikäli aluelennonjohto sijoitetaan lähestymislennonjohdon kanssa samoihin tiloihin, luovutaan toiminnan hajauttamisen tarjoamasta strategisesta edusta. Jos yksiköt toimivat samoissa tiloissa, voi palohälytys tai muu häiriötilanne johtaa tilanteeseen, jossa kukaan ei vastaa lentoliikenteen turvallisuudesta ennen väistötiloihin

siirtymistä. Väistötilojen miehittäminen voi työntekijöiden arvion mukaan kestää kymmeniä minuutteja, mikä on lentoliikenteessä pitkä aika. Tällaisessa tilanteessa kymmenet ilmassa olevat lentokoneet joutuisivat etenemään ilman lennonjohtoa, mikä todennäköisesti johtaisi suuronnettomuuteen.

Työntekijät kokevat, että vuoden 2010 yhtiöittämisen jälkeen Finavian toimintaa on ohjannut lisääntyvässä määrin liikevoiton tavoittelu ja sen maksimointi. Ylen Ajankohtaisen kakkosen (13.8.2013) saamien tietojen mukaan valtaosa Finavian toteuttamaan turvallisuuskulttuurikyselyyn vastanneista työntekijöistä oli samaa mieltä seuraavan väitteen kanssa: "Organisaatiossa painotetaan turvallisuutta, mutta tosiasiassa muut tekijät, esimerkiksi taloudelliset, menevät turvallisuuden edelle."

Myös aluelennonjohdon siirtoa Helsinki-Vantaalle perustellaan taloudellisilla syillä. Finavian mukaan muun muassa Euroopan unioni ja sen alaisuudessa toimiva lennonvarmistuselin Eurocontrol ovat asettaneet säästövaatimuksia, joiden vuoksi siirto on välttämätön. Kuitenkaan aluelennonjohdon henkilöstön edustajien julkisuuteen saattaman tiedon mukaan Eurocontrolin toimintaa säätelevässä yksikössä työskentelevän suomalaisen ilmailuasiantuntijan mukaan Finaviaan ei kohdistu erityisiä säästöpaineita.

Finavia on ollut jatkuvasti voitollinen yhtiö. Tämän vuoksi on vaikeaa ymmärtää säästöpaineita ja sitä, miksi sataprosenttisesti valtion omistuksessa oleva yhtiö hakee säästöjä työntekijöitä irtisanomalla. Työntekijät epäilevät, että Finavia haluaa keskittää kaikki voitolliset toimintonsa Helsinki-Vantaalle ja jättää sen jälkeen muut lentokentät toisten huolehdittaviksi.

Lennonvarmistuspalveluun sisältyy julkisia hallintotehtäviä, viranomaistehtäviä ja maanpuolustukseen liittyviä tehtäviä. Siksi aluelennonjohdon siirtämisessä ei ole kyseessä vain Finavian sisäinen asia. Lennonvarmistuksen toimintaedellytykset tulee turvata kaikissa taloudellisissa tilanteissa ilman, että turvallisuus vaarantuu. Jos palveluja aletaan ulkoistaa, voidaanko taata, että tietoja ei käytetä väärin? Lennonjohtajat käsittelevät työssään maanpuolustuksellisesti ja yhteiskunnan turvallisuuden kannalta kriittistä, turvaluokiteltua tietoa.

Aluelennonjohdon ja Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon toimiminen eri paikkakunnilla takaa turvalliset, luotettavat ja tasokkaat lennonvarmistuspalvelut. Aluelennonjohdon siirtäminen Helsinki-Vantaalle voi heikentää koko Suomen lennonvarmistuksen toimintaa häiriötilanteissa merkittävästi ja vaikuttaa suoraan lento- ja turvallisuuteen sekä liikenteen sujumiseen.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Onko hallituksen mielestä hyväksyttävää, että voittoa tuottava valtionyhtiö Finavia haluaa irtisanoa kotimaisia erityisosajia marginaalisia säästöjä saadakseen ja

mitä mieltä hallitus on turvallisuusuhista, joita Suomen aluelennonjohdon siirtäminen Tampereen Aitovuoresta Helsinki-Vantaan lentokentälle Helsingin lähestymislennonjohdon yhteyteen aiheuttaa?

Helsingissä 15 päivänä elokuuta 2013

Jussi Niinistö /ps

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Jussi Niinistön /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 697/2013 vp:

Onko hallituksen mielestä hyväksyttävää, että voittoa tuottava valtionyhtiö Finavia haluaa irtisanoa kotimaisia erityisosaajia marginaalisia säästöjä saadakseen ja

mitä mieltä hallitus on turvallisuushista, joita Suomen aluelennonjohdon siirtäminen Tampereen Aitovuoresta Helsinki-Vantaan lentokentälle Helsingin lähestymislennonjohdon yhteyteen aiheuttaa?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Finavia Oyj on selvittänyt aluelennonjohtotoimintojen siirtoa Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä toimivaan lennonvarmistusyksikkönsä. Yhtiö on kertomansa mukaan tehnyt turvallisuustarkastelun aluelennonjohdon siirrosta. Tarkastelussa on arvioitu aluelennonjohdon mahdollisen siirron turvallisuuteen vaikuttavia asioita järjestelmien ja toimitilojen, henkilöstön käytön ja resurssien, sosiaalisten vaikutusten, operatiivisen toiminnan muutoksen, teknisen toiminnan sekä siirtymävaiheen yleisten riskien osalta. Turvallisuustarkastelussaan yhtiö ei havainnut lentoturvallisuutta vaarantavia tekijöitä.

Lennonvarmistustoimintaa koskeville keskeisille muutoksille tarvitaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Aluelennonjohdon siirtoa koskevaa turvallisuustarkastelua ei ole vielä esitetty virastolle. Viranomaisen hyväksyntöjen

aika on vasta myöhemmin eli ennen muutosten käyttöönottoa. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirastolle esitetään hyväksyttäväksi yksityiskohtainen muutossuunnitelma ja uusi lennonjohtokokonaisuus: sen tekninen järjestelmä ja operatiivinen toimintamalli. Muutossuunnitelmassa määritellään ja tunnistetaan muutokseen liittyvät riskit sekä käsitellään ne yksittäin, kokonaisuutena ja määritellään menettelyt riskitason pitämiseksi hyväksyttävänä.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävä on arvioida riskien tunnistamiseen liittyvät toimenpiteet ja riskienhallintatoimenpiteiden riittävyys. Hyväksynnän saaminen näille edellyttää, että virasto katsoo uuden lennonjohtoyksikön ja lennonvarmistustoiminnan täyttävän ne vaatimukset, joita lainsäädäntö Euroopan unionissa ja Suomessa asettaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiselle. Siviili-ilmailua koskeva lainsäädäntö ei edellytä lennonvarmistusjärjestelmän hajajoitusta. Aluelennonjohdon mahdollinen siirto on Finavia Oyj:n omaan päätösvaltaan kuuluva asia.

Euroopan unionissa lennonvarmistuspalvelut ovat siirtymässä kohti isompia kokonaisuuksia. Tämä kehitys on osa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa lainsäädäntöhanketta, johon on suhtauduttu myönteisesti. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevassa suorituskykyasetuksessa on asetettu Euroopan unionin jäsenvaltioille tiukat kustannustehokkuusvaatimukset. Ne edellyttävät kustannusten karsimista Suomessaakin. Toiminnan jatkuvuuden ja kehittämisen edellytys on se, että Finavia Oyj toimii yhtiönä kannattavasti. Kannattavuuden saavuttamiseksi ja muutoin Suomen lennonvarmistuspalveluille asetettujen suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi on yhtiön tehtävä toimenpiteitä, jolla asetetut vaatimukset saavutetaan.

Helsingissä 5 päivänä syyskuuta 2013

Liikenneministeri Merja Kyllönen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 697/2013 rd undertecknat av riksdagsledamot Jussi Niinistö /saf:

Anser regeringen det vara acceptabelt att det vinstdrivande statsägda bolaget Finavia vill säga upp inhemska specialister i syfte att göra marginella besparingar och

vad anser regeringen om de hot mot säkerheten som en flyttning av den finska regionala flygtrafikledningen från Aitovuori i Tammerfors till inflygningskontrolltjänsten vid Helsingfors-Vanda flygplats orsakar?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Finavia Abp har utrett en flyttning av de regionala flygtrafikledningsfunktionerna till flygtrafik-tjänstenheten vid Helsingfors-Vanda flygplats. Företaget har meddelat att de genomfört en säkerhetsgranskning som gäller en flyttning av den regionala flygtrafikledningen. Vid granskningen har man bedömt hur säkerheten vid en eventuell flyttning av den regionala flygtrafikledningen påverkas med tanke på system och lokaler, personalanvändning och resurser, sociala konsekvenser, ändringar i den operativa verksamheten, tekniska funktioner samt allmänna risker i övergångsfasen. Vid säkerhetsgranskningen har företaget inte upptäckt några faktorer som utgör risker för flygsäkerheten.

Väsentliga ändringar som rör flygtrafik-tjänsterna måste godkännas av Trafiksäkerhetsverket. Den säkerhetsgranskning som gäller en flyttning

av den regionala flygtrafikledningen har ännu inte lagts fram för ämbetsverket. Myndigheten godkänner ärendet först i ett senare skede, dvs. innan ändringarna genomförs. Då föredras en detaljerad förändringsplan och en ny helhet för flygtrafikledningen för Trafiksäkerhetsverket: det tekniska systemet och en operativ handlingsmodell. Förändringsplanen ska beskriva och definiera risker i anslutning till ändringen samt behandla dem enskilt och som helhet samt fastställa förfaringssätt för en godtagbar risknivå.

Det är Trafiksäkerhetsverkets uppgift att bedöma de åtgärder som har samband med definitionen av risker och om de är tillräckliga. Förutsättningen för att de ska accepteras är att ämbetsverket anser att den nya flygtrafikledningsenheten och flygtrafik-tjänsten uppfyller de krav som lagstiftningen i Europeiska unionen och i Finland ställer på flygtrafik-tjänster. Den lagstiftning som gäller civil luftfart kräver inte att systemet för flygtrafik-tjänster är decentraliserat. En eventuell flyttning av den regionala flygtrafikledningen hör till Finavia Abp:s beslutanderätt.

Inom Europeiska unionen håller man på att överföra flygtrafik-tjänsterna till större helheter. Denna utveckling är en del av ett lagstiftningsprojekt som gäller ett enhetligt europeiskt luft- rum, vilket man har förhållit sig positivt till. I förordningen om prestationssystem och nätverksfunktioner för det enhetliga europeiska luft- rummet har det ställts strikta krav på kostnadseffektiviteten i Europeiska unionens medlemsstater. De förutsätter att kostnaderna skärs ned även i Finland. En förutsättning för att verksamheten ska fortsätta och att den utvecklas är att Finavia Abp som företag fungerar lönsamt. För att uppnå lönsamhet och de kapacitetsmålsättningar som i allmänhet ställs på de finska flygtrafik-tjänsterna

måste företaget vidta åtgärder för att de krav som ställts ska nås.

Helsingfors den 5 september 2013

Trafikminister Merja Kyllönen