

Valtio on vastuussa liikennepolitiikasta ja kansalaisten liikenneyhteyksistä. Metropolialue on ylivertaisten kansainvälisten liikenneyhteyksiensä (Helsinki-Vantaa) johdosta tärkeä osa Suomen liikennepolitiikkaa. Jo vuosien ajan ovat Suomen kulloisetkin hallitukset hyväksyneet periaatteen, jonka mukaan maan pääkaupunki pitää olla saavutettavissa julkisilla kulkuneuvoilla alle kolmessa tunnissa.

Rautatiet ratkaisevat tämän jo niillä alueilla, joihin on nopea junayhteys. Suomen kaltaisessa suuressa maassa tämä ei kuitenkaan ole mahdollista kaikkialla. Nykyisestä raskaasta reittiliikenteestä ollaan EU:n lentoliikenteessä siirtymässä kevyisiin ja jopa aikatauluttamattomiin vaihtoehtoihin. Valtion liikennepolitiikkaan tulee siis sisältyä myös Malmin lentoasema tai vastaava metropolin tukilentokenttä metropolialueella.

Valtiolta oli strateginen virhe lähteä luopumaan Malmin lentokentästä Helsingin kaupungin asuntopolitiikan takia. Valtio unohti tässä yhteydessä keskeisen tehtävänsä huolehtia tasapuolisesti kansalaisten mahdollisuuksista matkustaa Suomen sisällä, pääkaupunkiin ja ulkomaille lentoteitse nyt ja tulevaisuudessa. Näitä yhteyksiä tarvitaan myös Schengen-alueen ulkopuolelta tulevaa liikennettä varten, mikä edellyttää raja- ja tullivalmiuksia.

Suomen valtion kannalta kyse ei saa olla Helsingin asuntopolitiikasta vaan koko Suomen liikennepolitiikasta 20–30 vuoden tähtäimellä. Ennusteiden mukaan juuri aikatauluttamaton kevyt lentoliikenne kasvaa lähivuosina huomasti mahdollistaen uudenlaisen liikennemallin Suomessakin.

Malmin lentokenttäinfraa ollaan hävittämässä kokonaisuudessaan asuntorakentamisen vuoksi. Mistään korvaavasta kentästä ei ole tietoa. Valtiovallan tulee ottaa kantaa ja vastuu metropolialueen liikennepolitiikasta osana Suomen liikennepolitiikkaa. Lentokenttäinfraa ei saa tuhota ilman suunnitelmaa ja näkemystä tulevaisuudesta. Pääkaupunkiseudulla ennustetaan asuvan 10–30 vuoden kuluttua 1,5–2 miljoonaa ihmistä. Voiko kahden miljoonan ihmisen metropolia olla ylipäänsä ilman toista lentokenttää Helsinki-Vantaan rinnalla syöttöliikenteen hoitamiseksi? Tai kolmatta? Mitä merkitsee koko suomalaisen ilmailun kehitykselle maan tärkeimmän koulutuskeskuksen ja samalla tehokkaan ilmailuklusterin häviäminen?

Paradoksaalista on, se että kun Helsinki-Vantaata tukevaa Malmin lentokentän infrastruktuuria tuhoetaan, maakuntalentokenttien tulevaisuuskeskustelun aiheena on kuka ja miten niitä operoitaisiin. Kukaan ei ole tuhoamassa niiden infraa eli kiitoteita, ja ne voidaan ottaa koska tahansa käyttöön kohtuullisin kustannuksin. Jos Malmi nyt ajetaan alas eli olemassaoleva kiitotieinfra tuhoetaan rakentamalla päälle, niin minne ja millä kustannuksella voidaan rakentaa täydentävä lentokenttä, kun sellainen tulee tulevaisuudessa väistämättä tarpeelliseksi?

Voi olla, että pitkällä tähtäimellä Malmi olisi sopimaton tähän tehtäväänsä. Tulevaisuuden hallinta ja siirtymä pitää tehdä vaiheittain ja hallitusti. Selvää on, että ensimmäisen vaiheen tukilentokenttänä on Malmi, koska se on olemassa. Sen purkamisen ennen korvaavia ratkaisuja ei olisi Suomen edun mukaista.

Oikea ratkaisu tässä tilanteessa on Malmin asian palauttaminen valtiolle liikennepoliittisin perustein tarkasteluun koko maan kannalta. Valtio laatii liikennepoliittisen pitkän tähtäimen kokonaisstrategian kansalaisten liikenneyhteyksien turvaamiseksi Suomessa ja ulkomaille.

Timo Hyvönen

Raine Haikarainen

Malmin lentoaseman ystävät ry

www.malmiairport.fi