

Lausunto Eduskunnan liikennevaliokunnalle koskien Malmin lentoasemaa 13.2.2015

Malmin lentoaseman merkitys Suomen yleis-, liike- ja liikenneilmailulle on merkittävä. Yli 44% yleisilmailun operaatioista tapahtuu Malmin lentoasemalla. Käytännössä kaikki suomalaiset ammattilentäjät saavat osan lentäjänkoulutuksestaan Malmilla.

Lentoasemaa koskevia päätöksiä on tehty hallituksen kehysriihessä maaliskuussa 2014 vajavaisin tiedoin ja hätiköidysti. Silloiselta liikenneministeri Kyllöseltä saamamme tiedon mukaan ”häntä on johdettu harhaan”.

Liikenne- ja viestintäministeriön, Finavian ja Helsingin kaupungin yhdessä ostama selvitys ”Malmin harrasteilmailun sijoittumismahdollisuudet Nummelan ja Hyvinkään lentokentille” (https://www.lvm.fi/docs/fi/3082174_DLFE-25318.pdf) on suurelta osin virheellinen ja keskittyy vain harrasteilmailuun unohtaen yleisilmailun kokonaisuutena. Vuonna 2011 asiallisesti tehty selvitys ”Helsingin seudun yleisilmailukentän sijaintivaihtoehdot” (http://www.lvm.fi/docs/fi/1551284_DLFE-11935.pdf) on sivuutettu täysin. Asia on palautettava valmisteluun.

Liitteenä toimittamiemme Finavialta ja Trafilta kerättyjen todellisten faktatietojen perusteella esitämme, että Malmin lentoasema säilytetään ilmailukäytössä ja osana Suomen maakuntalentokenttien verkostoa. Tarvittaessa valtion on syytä lunastaa kenttäalue ja mahdollistaa näin tämän teollisuuden kehittyminen. Vähintäänkin on toimiva, korvaava vaihtoehto rakennettava ennen toiminnan lopettamista.

1. Lentoliikenteen kasvu ja EU:n linjaukset puoltavat Malmin säilyttämistä

Asiantuntijaennusteiden mukaan lentoliikenne tulee kasvamaan voimakkaasti. EU-alueen lentoliikenteen arvioidaan kasvavan jopa 2-3 -kertaiseksi vuoteen 2050 mennessä ([1] s. 20). Erityisen voimakasta kasvu on viime vuosina ollut yleisilmailussa, johon kuuluu mm. aikatauluttamaton lentoliikenne kuten liikelennot, koulutus, lentotyö sekä harrasteilmailu.

Tähän on kiinnittänyt huomiota myös EU:n parlamentti julkilausumassaan ”**Yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävä tulevaisuus**” P6_TA(2009)0036 [2]. EU-parlamentti korostaa, että yleisilmailun kysyntä kasvaa voimakkaasti tulevina vuosina samalla kun uusi teknologia tekee ilma-aluksista tehokkaampia ja vähentää niiden kustannuksia ja ympäristövaikutuksia. EU-parlamentti suosittaa jäsenvaltioille painokkaasti olemassa olevan yleisilmailua palvelevan kiitotiekapasiteetin säilyttämistä ja jopa lisäämistä.

EU-komission tiedonannon KOM(2007) 869 [3] mukaan eurooppalaisista lentoasemista yli 60 saattaa ruuhkautua pahoin vuoteen 2025 mennessä. Vuonna 2006 noin 10% Eurocontrolin rekisteröimistä lennoista oli yleisilmailua ja liikelentotoimintaa, ja niiden kasvunopeus ennen nykyistä lamaa oli yli kaksinkertainen muuhun lentoliikenteeseen nähden. Kehitys tulee mitä ilmeisimmin jatkumaan laman väistyttyä. Komissio suosittaa, että ruuhkien välttämiseksi olemassa olevaa lentoasemakapasiteettia pitäisi hyödyntää mahdollisimman paljon. ”Tähän sisältyy erityisesti yleisilmailun ja liikelentotoiminnan tarpeisiin varattujen varakiitoteiden ja lentoaseman tai lentopaikan alueiden käyttö”.

Edelleen komissio korostaa sitä, kuinka ensisijaisen tärkeää tasokas koulutus on tehokkaan ja turvallisen ilmailun kannalta. Lentoyhtiöt ja ilmailun tukipalvelut saavat runsaasti pätevää henkilökuntaa juuri yleisilmailun piiristä.

Malmin lentoasemasta on muodostunut suomalaisen ammatti- ja yleisilmailun tärkein keskus. Kun otetaan huomioon kasvavat liikennemäärät ja yhä tiukentuvat ympäristö- ja koulutusmääräykset, suunnitelmat Malmin lentoaseman lakkauttamisesta ovat selkeässä ristiriidassa EU:n komission ja EU-parlamentin painokkaiden linjausten kanssa.

Malmin lentoasemalta lennetään vuosittain noin 55 000 operaatiota. Kenttä on maamme toiseksi vilkkain Helsinki-Vantaan jälkeen. Finavian tilastojen mukaan [4] lähes puolet koko Suomen yleisilmailun lennoista (pl. reittiliikenne ja sotilasilmailu) lennetään Malmilta. Lentoasemalla työskentelee noin 300 ihmistä ja yritysten liikevaihto on noin 20 miljoonaa euroa. Pelkästään ammattilentäjiksi koulututtavat maksavat vuosittain arvonlisäveroa valtiolle yli kaksi miljoonaa euroa. Malmilla on korkeaan osaamiseen perustuvaa lentokoneiden ja helikoptereiden huoltotoimintaa. Kentän vuosikymmeniä hioutunut monipuolinen infrastruktuuri ja hyvä sijainti tarjoavat kaikki mahdollisuudet kehittää edelleen kaupallista toimintaa.

2. Suomen ja pääkaupunkiseudun saavutettavuus ja ilmailun turvallisuus heikkenisivät Malmin lopettamisen myötä

Malmin lentoasema on ainoa vapaalla aikataululla palveleva kansainvälinen lentoasema 150 km säteellä pääkaupunkiseudun kasvavasta metropolialueesta. Euroopasta katsottuna Suomi on saari meren takana. Malmin menettämisen myötä alueen saavutettavuus heikkenisi selvästi erityisesti kansainvälisen liikentotoiminnan näkökulmasta, joka nojautuu enenevässä määrin pieniin, vapaalla aikataululla palveleviin paikalliskenttiin ruuhkaisten suurkenttien sijasta.

Malmin lakkauttamishanke on selkeässä ristiriidassa maakuntakaavan kärkitavoitteiden kanssa: ”Uusimaa on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Logistiikkaa palvelevien toimintojen sijoittumiselle luodaan edellytykset. Logistiikkaverkosto on kansainvälisesti kilpailukykyinen ja tukeutuu nykyiseen liikennejärjestelmään.”

Mikäli Malmin lentoasema suljettaisiin, pääkaupunkiseutu olisi eurooppalaisten metropolien joukossa selkeän takapajuinen poikkeus. Metropolialueelle ei olisi käytännössä mahdollista saapua kevyemmällä lentokalustolla vapaalla aikataululla, vaikka tällainen lentoliikenne on kasvavan liikentotoiminnan painopistealue. Helsinki-Vantaa tulee liikenteen kasvaessa profiloitumaan jatkossa yhä vahvemmin raskaan reittiliikenteen kentäksi. Pelkästään kiitotieoperaatioiden aikavaraukset on siellä jo nyt tehtävä tunteja etukäteen [5]. Aikatauluttomille liikelennoille tällainen järjestely hankaloittaisi pääkaupunkiseudun saavutettavuutta merkittävästi.

On tärkeää ymmärtää, että kaikki muut lentoasemat Suomessa palvelevat liikennettä vapaalla aikataululla. Esim. operaatioiltaan kolmanneksi vilkkaimmalla Tampere-Pirkkalan lentoasemalla on vuositasolla vajaat 19 000 laskeutumista, siis keskimäärin noin 50 laskeutumista päivässä. Helsinki-Vantaalla laskeutumisista on vuodessa yli 90 000 (noin 250 päivässä) ja Helsinki-Malmilla noin 40 000 (noin 110 päivässä) [6]. Liikenteen volyymin vuoksi Helsinki-Vantaa on pakotettu saavutettavuutta heikentävään kiitotievuorojen ajanvarausjärjestelmään ainoana lentoasemana Suomessa.

Malmin lentoasema on siten ainoa vapaan aikataulun ilmatie pääkaupunkiseudulle ulkomailta samoin kuin Suomen maakuntalentoasemilta ja lukuisilta pieniltä lentopaikoilta. Malmin kentän lakkauttaminen heikentäisi merkittävästi myös Suomen sisäisiä lentoliikenneyhteyksiä ja maakuntien houkuttelevuutta kansainvälisen liike-elämän näkökulmasta. Tämä olisi omiaan kiihdyttämään Suomen muiden maakuntien eriarvoistumista pääkaupunkiseutuun nähden.

Merkillepantavaa on sekin, että Suomen lennonjohtajien yhdistys ry on antanut 4.11.2014 julkisuuteen lausunnon [7], jonka mukaan Malmin lentoaseman lakkautus olisi ilmailulle merkittävä turvallisuusriski ilman asianmukaista korvaavaa lentoasemaa pääkaupunkiseudulla. Mitään tällaista korvaavaa lentopaikkaa pääkaupunkiseudun ilmailutarpeille ei ole osoitettu.

Malmilla toimii Rajavartiolaitoksen vartiolentue, viisi kaupallista lentokoulua ja noin kymmenen ilmailukerhoa. Näistä vain Rajavartiolaitokselle on osoitettu uusi, toiminnallisesti huonompi toimipaikka ruuhkautuvalta Helsinki-Vantaalta. *Kaikki muut toimijat ovat vailla liiketaloudellisesti elinkelpoista tai kapasiteetiltaan riittävää korvaavaa toimipaikkaa.* Lentokoulut ovat kaavoihin ja asiantuntijaselvityksiin antamissaan lausunnoissa todenneet, ettei niiden toiminnalle ole liiketaloudellisia edellytyksiä kauempana pääkaupunkiseudusta asiakaspohjan puuttuessa, ja ilmailukerhoille esitetyt Hyvinkää ja Nummela ovat kieltäytyneet ottamasta vastaan Malmin harrasteilmailua sen liian suuren volyymin vuoksi.

3. Malmin toiminnoille ei ole osoitettu korvaavia vaihtoehtoja

Toistuvasti on todettu, että metropolialue tarvitsee yleisilmailukentän. Tällaista ei ole osoitettu. Rajavartioston korvaavaksi vaihtoehdoksi esitetyle Helsinki-Vantaan toiminnalle ei ole tehty turvallisuustarkasteluja. Todellisia yleisilmailun ratkaisuja ei ole esitetty. Malmin lentoaseman toimintaa tulee jatkaa, kunnes tarvittavat selvitykset on tehty ja korvaavat ratkaisut pääkaupunkiseudulla osoitettu ja toteutettu. Malmin lentoasema on rinnastettava maakuntien lentokenttiin, jotka kaikki olisi syytä erottaa Finavian hallinnasta, ellei Finavia aseta ensisijaista tehtävänsä ilmailun edellytysten ja infrastruktuurin vaalijana puhtaasti liiketaloudellisten näkökohtien edelle.

Lisäksi voimassa olevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden [8] mukaan alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Malmin lentoasemakokonaisuus kiitotiealueineen on inventoitu aluemerkinällä valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Ehdotus Malmin lentoaseman alueen muuttamisesta asutuskäyttöön on selkeästi sekä RKY-inventoinnin että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämien kaavoituksen periaatteiden ja lähtökohtien vastainen. On täysin selvää, että ehdotetun kaltaisen asutustuotannon toteutus Malmin lentokenttäalueelle tuhoaisi alueen valtakunnallisesti merkittävän ilmailukeskittymän ja valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön täydellisesti.

Edellä mainituista syistä esitämme, että Malmin lentoasema säilytetään ilmailukäytössä ja sitä kehitetään pääkaupunkiseudun yleis- ja liikeilmailun tarpeita varten avoimesti kehitysvaihtoehtoja arvioiden ja riippumatta siitä, vetäytykö valtio toimintoineen lentoasemalta vai ei.

Helsingissä 13. päivänä helmikuuta 2015

Malmin lentoaseman ystävät ry



Timo Hyvönen
puheenjohtaja

puheenjohtaja@malmiairport.fi, 050-3748371

Viitteet

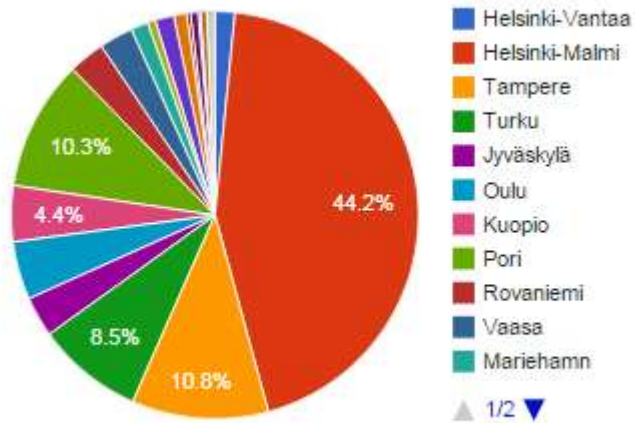
- [1] Eurocontrol: "Challenges of Growth 2013: European Air Traffic in 2050", <http://bit.ly/eu-lentoliikenne-2050>
- [2] EU-parlamentin julkilausuma P6_TA(2009)0036, <http://bit.ly/eu-ilmailun-tulevaisuus>
- [3] EU-komission tiedonanto KOM(2007) 869, <http://bit.ly/eu-komission-tiedonanto>
- [4] Finavian tilastoja, <https://sites.google.com/site/malminumeroina/finavian-tilastoja>
- [5] Finavia: Liikelentojen ja yleisilmailulentojen slot-koordinaatio ja maahuolinta Helsinki-Vantaalla, <http://bit.ly/vantaa-slot>
- [6] Finavian lentoliikennetilastot 2011, <http://bit.ly/laskeutumiset-2011>
- [7] Suomen lennonjohtajien yhdistys, tiedote 4.11.2014, <http://bit.ly/slgy-ry-tiedote>
- [8] Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (2008), <http://bit.ly/vat2008>
- [9] MBS: Malmin lentoaseman luontoarvoista, <http://www.etv-systeemit.fi/mbs/Lentokentta.htm>;
<http://www.tapanila.fi/wp-content/uploads/2013/05/malmilinnut.pdf>

Liite: Todennetut faktatiedot Malmin lentoaseman toiminnasta

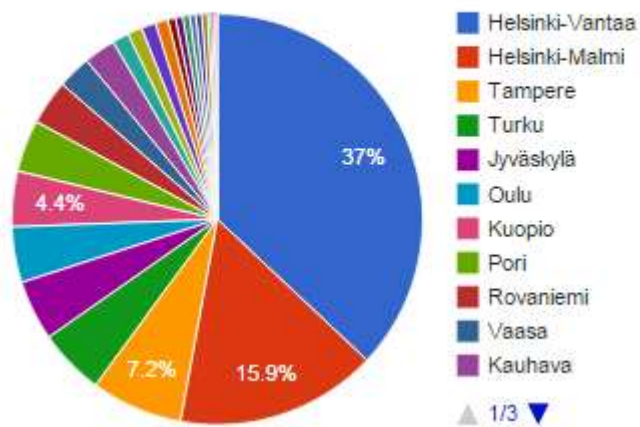
Lähteet: Finavia, Trafi, kentän ilmailuyrittäjät, kentällä toimivat yhdistykset

Kooste: <https://sites.google.com/site/malminumeroina/>

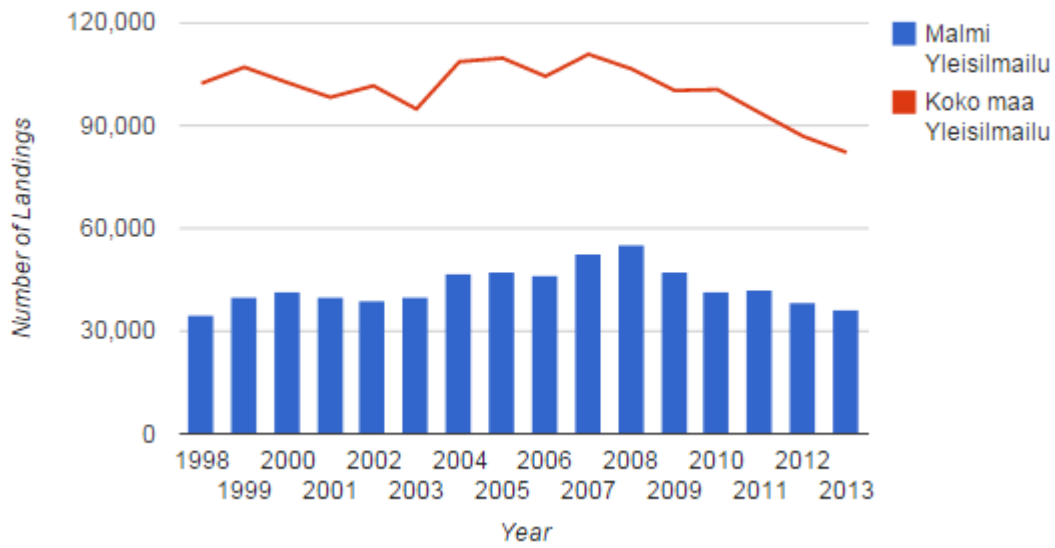
Yleisilmailun laskeutumiset 2013



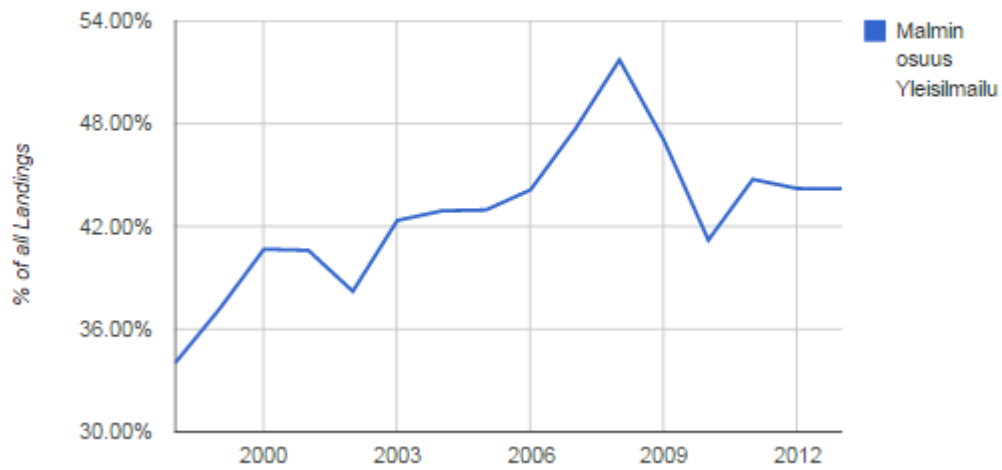
Kaikkien liikennemuotojen laskeutumiset 2013



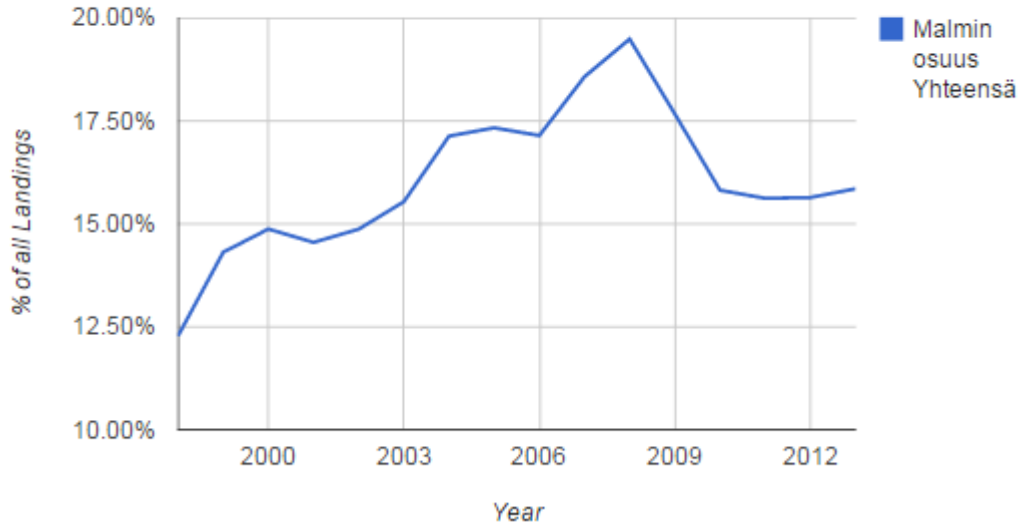
Yleisilmailun laskeutumiset 1998 - 2013



Malmin osuus yleisilmailusta

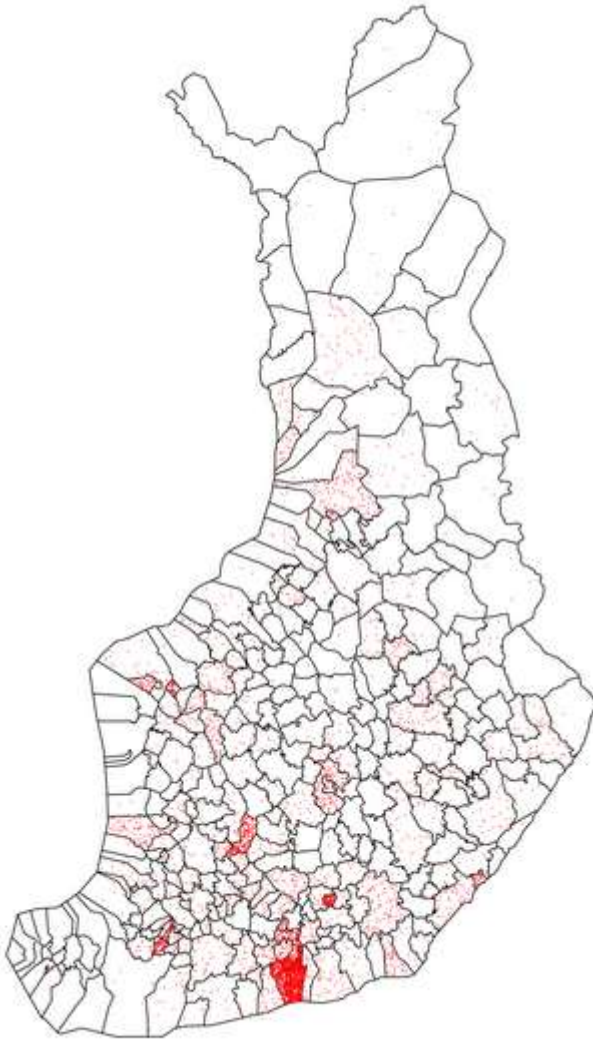


Malmin osuus kaikkien liikennemuotojen laskeutumisista



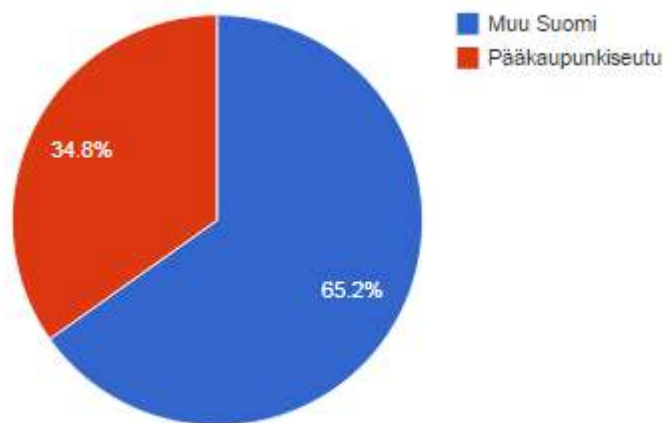
		Laskeutumiset	Matkustajat	Rahti
1	Helsinki-Vantaa	84,963	15,278,994	190,175
2	Helsinki-Malmi	36,394	0	0
3	Tampere	16,553	466,671	371
4	Turku	11,956	324,667	5,342
5	Jyväskylä	10,893	50,570	9
6	Oulu	10,050	877,080	1,879
7	Kuopio	10,019	261,151	31
8	Pori	9,392	26,229	1
9	Rovaniemi	8,105	427,367	246
10	Vaasa	6,033	319,315	14
11	Kauhava	5,744	0	0
12	Mariehamn	3,004	52,514	539
13	Utti	2,619	20	0
14	Kokkola-Pietarsaari	2,615	68,991	22
15	Joensuu	2,297	131,291	24
16	Kajaani	1,367	74,558	26
17	Kemi-Tornio	1,313	57,681	24
18	Kittilä	1,263	237,222	4
19	Halli Kuorevesi	1,098	3	0
20	Ivalo	1,059	146,314	1
21	Lappeenranta	1,023	98,300	0
22	Savonlinna	598	12,215	3
23	Kuusamo	543	74,583	1
24	Varkaus	538	6,759	0
25	Enontekiö	108	20,169	0

Lupakirjat Suomessa

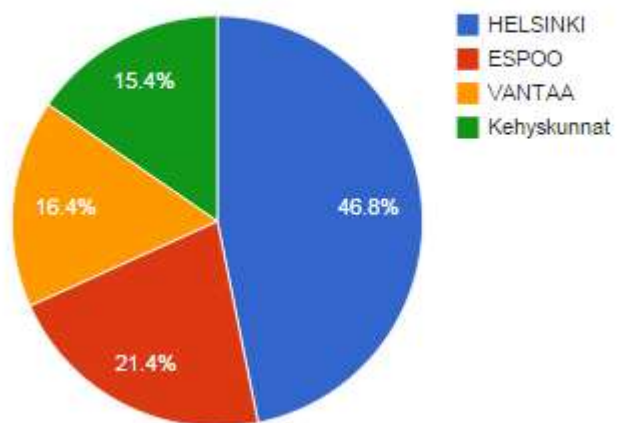


Yleisilmailun lupakirjat Suomen kartalla. Kukin piste vastaa yhtä yleisilmailulupakirjaa kunnan alueella

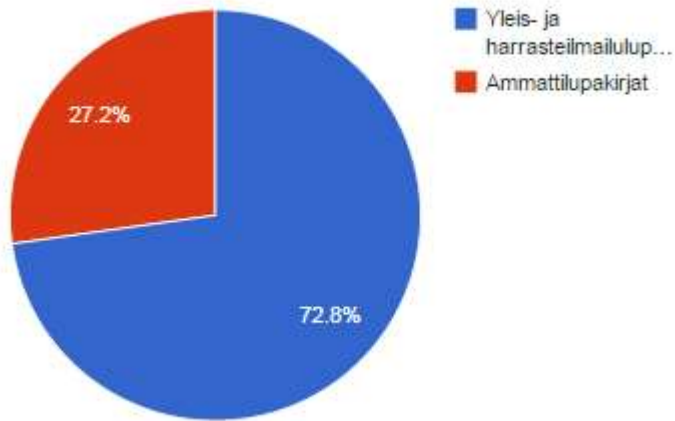
Kaikki voimassa olevat lupakirjat Suomessa



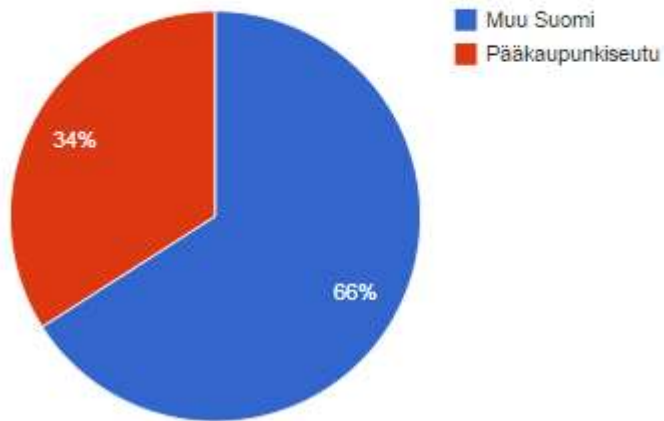
Lupakirjat Pääkaupunkiseudulla



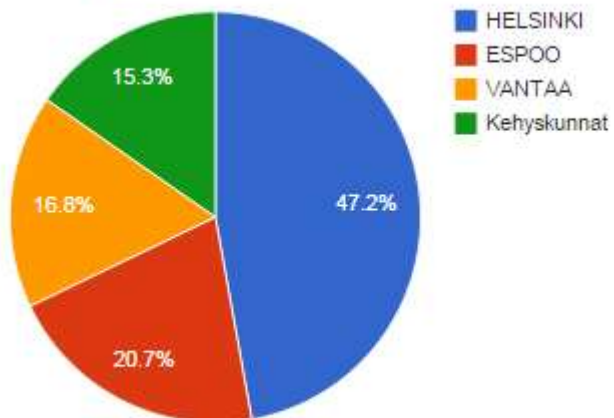
Lentolupakirjat Suomessa: Ammattiluvat vs yleis- ja harrasteilmailulupakirjat



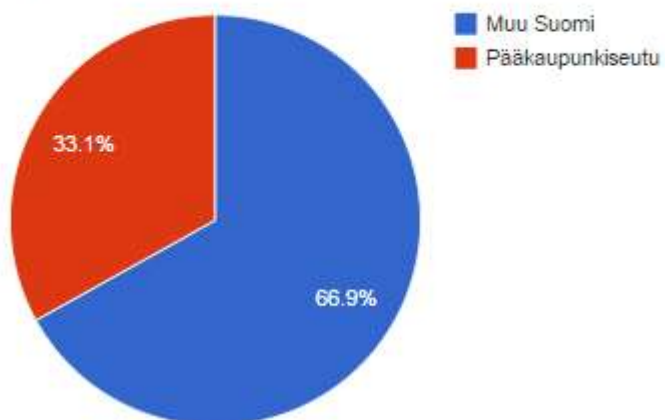
Yleis- ja harrasteilmailun lupakirjat Suomessa



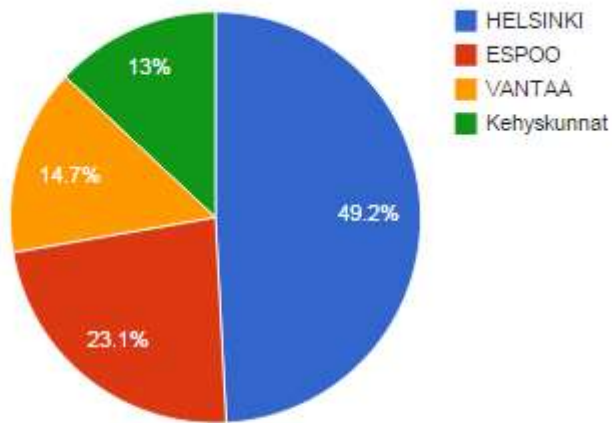
Yleis- ja harrasteilmailun lupakirjat pääkaupunkiseudulla



Opettajakelpuutukset Suomessa



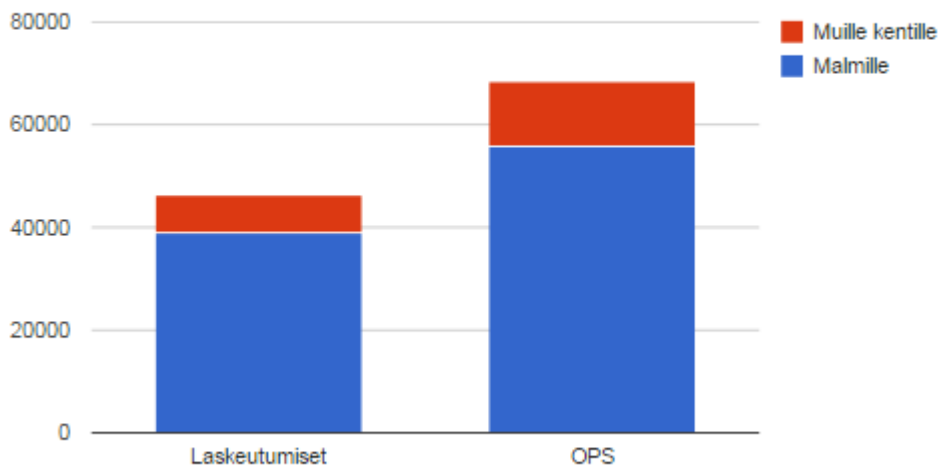
Opettajakelpuutukset pääkaupunkiseudulla



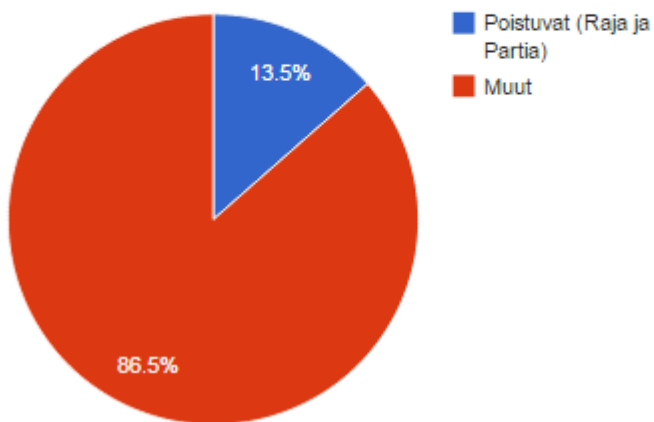
Kaikki luvut yllä perustuvat Trafín lentolupakirjatietokantaan 5.12.2014.

Malmin lentoliikenne

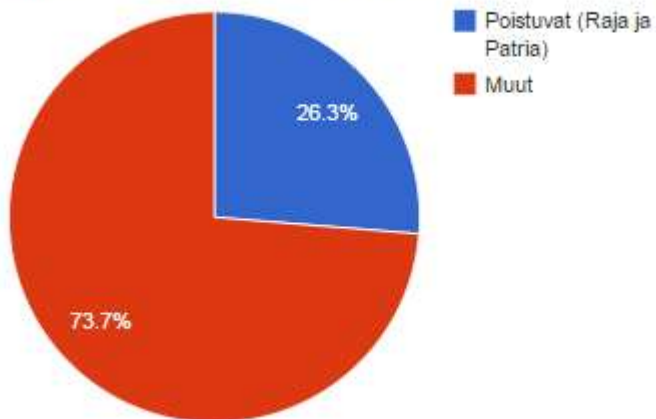
**Malmin toimijoiden liikenne Malmilla ja muualla
2013 (kyselyyn vastanneiden osalta)**



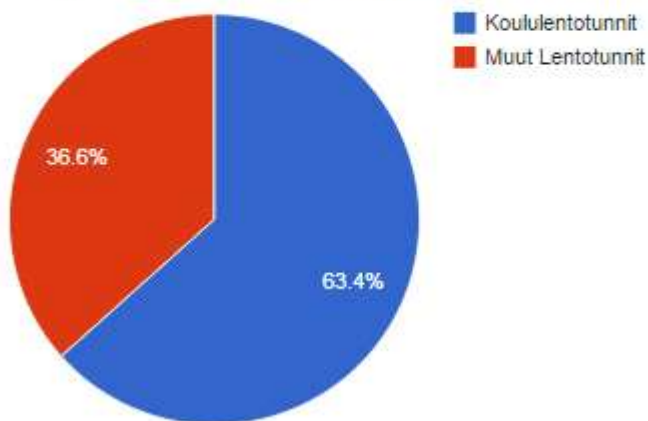
**Valtion ja Patrian lentotoiminnan osuus Malmin
liikenteestä 2013 (Laskeutumiset)**



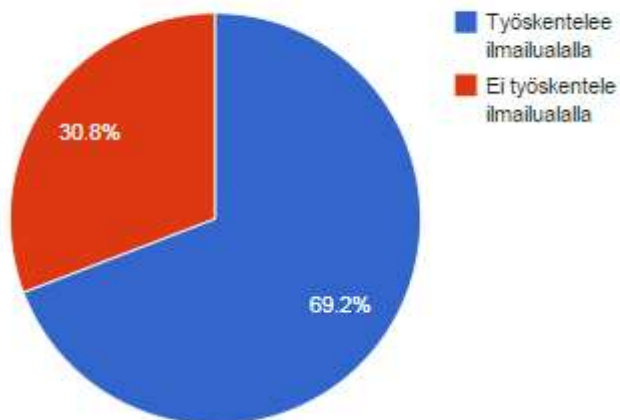
Valtion ja Patrian lentotoiminnan osuus Malmin liikenteestä 2013 (Lentotunnit)



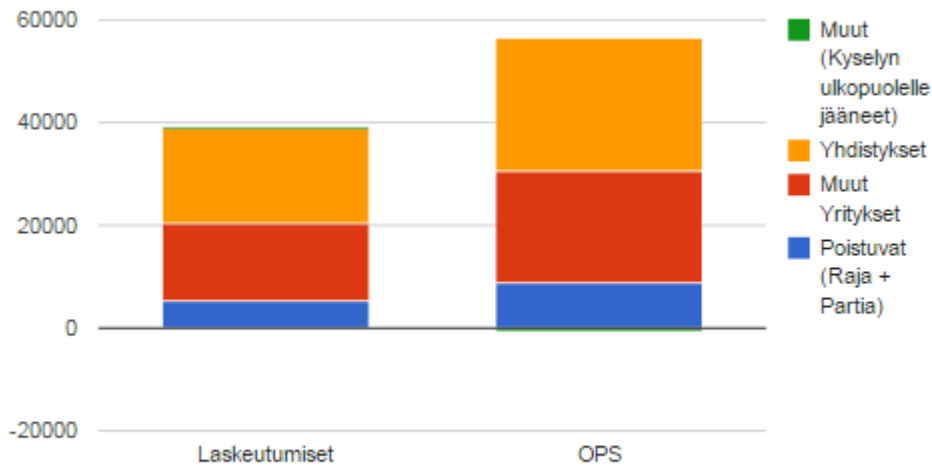
Koululentämisen osuus lentotunneista



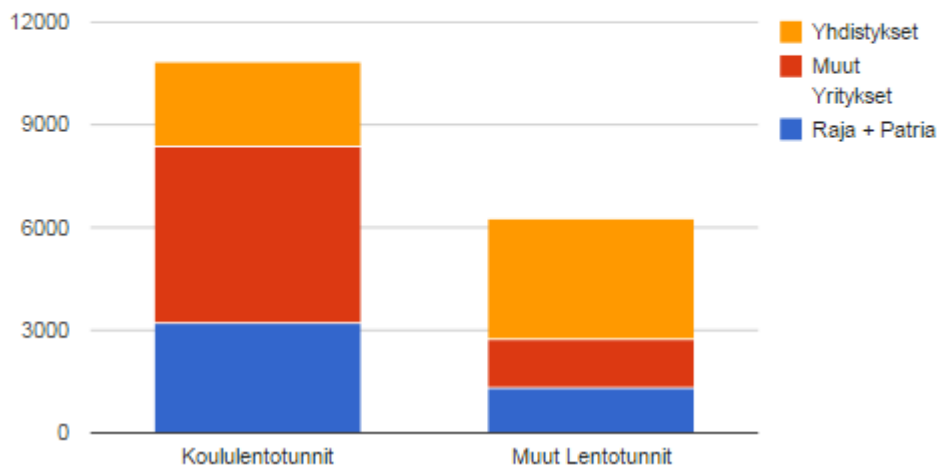
Malmilla PPL koulutuksen saaneiden sijoittuminen ilmailualalle (n=133)



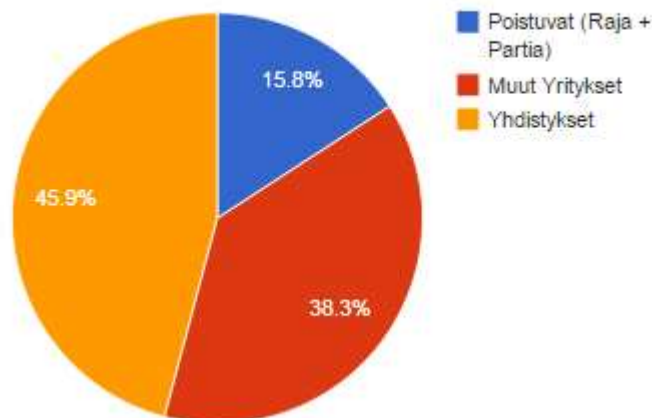
Malmin liikenteen jakautuminen toimijaryhmien kesken (2013)



Lentotuntien jakautuminen 2013



Operaatiomäärien jakautuminen 2013



Määritelmiä

(lue ensimmäinen: lentojen lukumäärä on lentoonlähtöjen lukumäärä.)

Lennot = Lentoonlähdöt

Laskeutumiset = Läpilaskut + Loppulaskut

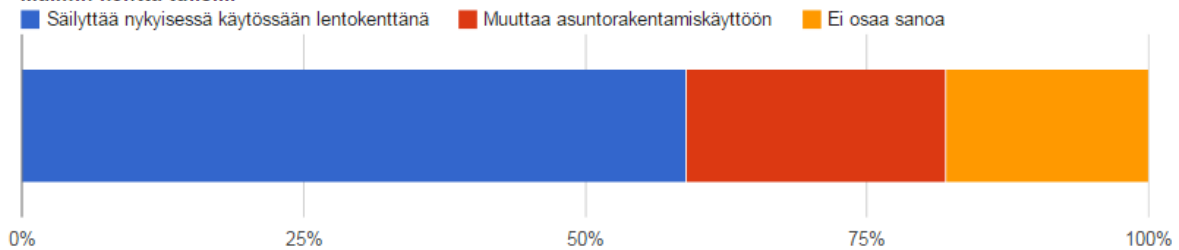
Operaatiot (OPS) = Lentoonlähdöt + Laskeutumiset

Helikopterilennot kirjaantuvat yhtenä lentoonlähtönä ja yhtenä laskeutumisena vaikka kopteri liikehtiessään kävisikin välillä maassa.

Mielipidemittauksia

TNS Gallup teki kyselyn 23.6.- 8.8.2014 välisenä aikana. Haastateltavia oli 1038 ja joukko edusti 15-79 vuotiasta Uudellamaalla asuvaa väestöä. Tilastollinen virhemarginaali on kolme prosenttiyksikköä suuntaansa.

Malmin kenttä tulisi...



Jos asuntorakentamisen tarpeet voitaisiin ratkaista järkeväsi muuten, tulisiko siinä tapauksessa Malmin lent...

