

<b>Kansalaisaloitteen otsikko</b>	LEX MALMI, Laki Helsinki-Malmin lentopaikasta
<b>Aloitteen päiväys</b>	10.8.2016
<b>Aloitteen muoto</b>	Lakiehdotus
<b>Oikeusministeriön asianumero</b>	OM 88/52/2016
<b>Aloitteen sisältö</b>	Tässä kansalaisaloitteessa esitetään säädettäväksi laki Helsinki-Malmin lentopaikasta:

## **KANSALAISALOITE 2106**

# **LAKI HELSINKI-MALMIN LENTOPAIKASTA**



# LAKI HELSINKI-MALMIN LENTOPAIKASTA

## 1 LUKU: YLEISET SÄÄNNÖKSET

**1 § Lain tarkoitus.** Tämän lain tarkoituksena on säilyttää Helsinki-Malmin lentopaikka ilmailukäytössä, kehittää lentopaikan oheistoimintaa ja säilyttää lentopaikan kulttuuriympäristöarvot.

Tällä lailla säädetään myös kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien omistussuhteista, siten kuin niillä on yhteys Helsinki-Malmin lentopaikkaan.

**2 § Soveltamisala.** Tätä lakia sovelletaan erityislakina Helsinki-Malmin lentopaikkaan, (lentopaikan ydinalue) sellaisena kuin se oli 1.1.2016, lentopaikan viereisiin alueisiin (lentopaikan viereinen alue) sekä lentopaikkaa ympäröiviin alueisiin (lentopaikkaa ympäröivä alue), joilla toimiminen välittömästi tai välillisesti vaikuttaa lentopaikan käyttöön. Niiltä osin kuin tässä laissa ei toisin säädetä, noudatetaan mitä muualla lainsäädännössä säädetään.

Kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksessa Helsinki-Malmin lentopaikan tarpeisiin on noudatettava, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu.

**3 § Määritelmät.** Tässä laissa tarkoitetaan

1) Helsinki-Malmin lentopaikalla lentopaikkaa, joka kaikkine osa-alueineen sijaitsee Helsingin kaupungin alueella.

2) lentopaikan ydinalueilla niitä osa-alueita, joista lentopaikka koostuu ja joilla on toiminnallinen yhteys lentopaikkaan. Toiminnallinen yhteys on olemassa ainakin silloin, kun kyseessä ovat:

a) kiito- ja rullaustiet

b) pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvavalvonta edellyttävät

c) alueet, joilla on lentopaikan toiminnan kannalta tarpeellisia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita.

3) lentopaikan viereisillä alueilla alueita, joilla on

a) yhteinen raja lentopaikan ydinalueen kanssa ja

b) mahdollisuus sijoittaa lentopaikan käyttötarkoitusta palveleva toiminto, joka arvioidaan oleelliseksi lentopaikan toimintojen tai sen kehittymisen kannalta.

4) lentopaikkaa ympäröivillä alueilla sellaisia alueita, joiden ei tarvitse olla kiinteässä yhteydessä lentopaikkaan, mutta joilla tapahtuvalla toiminnalla on vaikutusta lentopaikan toimintaan tai kehitykseen. Tällaisia alueita ovat ainakin

a) lähestymis- ja liukupolut,

b) laskukierrosalueet ja

c) odotusalueet.

5) kulttuuriympäristöarvoilla lentopaikan kokonaisuutta, sisältäen lentopaikan historiallisten rakennusten ja rakenteiden muodostaman kokonaisuuden sekä

lentopaikalla ilmailutoiminnan kautta vaalitun ilmailuperinteen muodostaman aineettoman kulttuuriperinnön ja elävän kulttuuriympäristön arvot.

Tämän lain lisäksi Helsinki-Malmin lentopaikkaa koskevista määritelmistä säädetään ilmailu- ja lunastuslaissa.

## **2 LUKU: LENTOPAIKAN KÄYTTÖ JA RAJOITUKSET**

**4 § Alueen käyttötarkoituksen säilyttäminen.** Helsinki-Malmin lentopaikka säilytetään kokonaisuutena, joka mahdollistaa kaupallisen ja ei-kaupallisen siviili-ilmailun. Aluetta on myös mahdollista käyttää valtion ilmailuun sekä sotilasilmailuun.

**5 § Vaarantavan toimenpiteen kieltö.** Lentopaikan ydinalueella, sen viereisillä alueilla tai lentopaikkaa ympäröivillä alueilla on kielletty sellaiset toimenpiteet, jotka vaarantavat alueen käytön lentopaikkana tai heikentävät toiminnan edellytyksiä.

**6 § Alueen kulttuuriympäristöarvojen säilyttäminen.** Helsinki-Malmin lentopaikan käyttötarkoituksen muuttaminen siten, että alueen kulttuuriympäristöarvot kokonaisuutena olennaisesti heikentyisivät, on kielletty.

**7 § Muutokset alueella.** Lentopaikka-alueella ei saa muuttaa siten, että edellytykset käyttää aluetta edellä 4 §:ssä lueteltuihin tarkoituksiin heikentyvät.

Muutoksissa on otettava huomioon olemassa olevat kulttuuriympäristöarvot niin, että ne säilyvät mahdollisimman alkuperäisinä ja palvelevat alueen käyttötarkoitusta. Muutoksia koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviraston lausunto.

**8 § Alueen ilmatila.** Helsinki-Malmin lentopaikan ilmatilan järjestämisestä annetaan viranomais määräykset, joilla varmistetaan alueen käyttäminen lentopaikkana.

## **3 LUKU: RAJOITUS JA HYVITYS**

**9 § Oikeus rajoitusten asettamiselle.** Valtioneuvostolla tai asianomaisella viranomaisella on oikeus asettaa pysyviä tai määräaikaista rajoituksia (rajoitus Helsinki-Malmin lentopaikka-asia) lentopaikan ydin-, viereisille- tai ympäröiville alueille, mikäli niillä tapahtuvasta toiminnasta on vähäistä suurempaa haittaa lentopaikan toiminnalle tai sen kehittämiseksi.

Rajoitus on asetettava alhaisimmalle mahdollisimmalle tasolle, jolla riittävä vaikutus saadaan aikaiseksi.

**10 § Hyvitys.** Helsinki-Malmin lentopaikalla kiinteää omaisuutta omistava tai erityisten oikeuksien haltija on oikeutettu saamaan hyvityksen omistusoikeutensa tai hallinto-oikeutensa rajoittamisesta, kun oikeuden rajoittaminen tapahtuu tämän lain nojalla.

Korvausta määritettäessä on otettava huomioon rajoituksen tosiasiallinen luonne ja vaikutus omaisuuden tai erityisen oikeuden käyttämiseen. Hyvityksestä ja sen suuruudesta on ensisijaisesti pyrittävä sopimaan.

Mikäli Helsinki-Malmin lentopaikkaan kohdistuvia rajoituksia annetaan muun lain nojalla, noudatetaan, mitä kyseisessä laissa säädetään.

#### **4 LUKU: LUNASTUS**

**11 § Lunastuksen tarkoitus.** Omaisuuden lunastus katsotaan tapahtuvan Helsinki-Malmin lentopaikan kehittämistä koskevaan tarkoitukseen, kun lunastettava omaisuus toimii tai sen tarkoitus on toimia osana toiminnallista lentopaikkakokonaisuutta. Lunastus tapahtuu yleisen edun perusteella.

**12 § Valtion lunastusoikeus.** Valtiolla on tämän lain nojalla lunastusoikeus Helsinki-Malmin lentopaikan ydinalueisiin.

Valtiolla on lunastusoikeus myös lentopaikan viereisiin alueisiin, mikäli se saattaa todennäköiseksi, että näiden alueiden merkitys on olennainen lentopaikan toiminnalle ja että lunastus on tarpeen tämän toiminnan turvaamiseksi.

Lunastusoikeutta ei ole, jos yleinen etu on saavutettavissa sopimalla, rajoituksella tai muulla tavalla.

**13 § Toimenpiteiden väliaikainen kieltäminen.** Kun valtioneuvosto voi väliaikaisesti kieltää enintään yhdeksi vuodeksi omaisuuden sellaisen käyttämisen, joka saattaa vaarantaa lunastuksen tarkoituksen.

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää. Jos lunastus myöhemmin raukeaa, on omistajalla ja haltijalla oikeus saada korvaus siitä vahingosta ja haitasta, mitä hänelle kiellon johdosta on aiheutunut.

Väliaikaiseen kieltoon voidaan sisällyttää kieltä käyttää omaisuutta tavalla, joka saattaa vaarantaa lunastuksen tarkoituksen. Kielto on voimassa siitä päivästä, jolloin päätös lunastusluvasta on annettu tiedoksi omistajalle tai haltijalle, siihen saakka, kunnes lunastus on päättynyt tai rauennut. Jos lunastus raukeaa, on kiellosta aiheutunut vahinko ja haitta korvattava siten kuin 1 momentissa säädetään.

Jollei tässä pykälässä tarkoitettu korvauksesta sovita, siitä päätetään lunastustoimituksessa, johon sovelletaan, jollei toimitus muutoin ole vireillä, mitä lunastuslain 97 §:ssä säädetään.

**14 § Lunastuskorvaus.** Lunastettavasta omaisuudesta on määrättävä omaisuuden korkeimman käyvän hinnan mukainen täysi korvaus. Korvausten määräämisessä noudatetaan muuten lunastuslain mukaisia korvauserusteita.

Jos lunastuslupaan sisältyy 3 §:n 2 momentin mukainen toimenpidekielto, lunastuskorvaukselle on määrättävä maksettavaksi lunastuslain 95 §:n mukainen korko lunastuslupan tiedoksisaantipäivästä. Jos ennen lunastuslupaa on annettu 3 §:n 1 momentin mukainen kielto, korko on määrättävä maksettavaksi kieltopäätöksen tiedoksisaantipäivästä.

Lunastettavasta omaisuudesta maksettava korvaus voidaan suorittaa myös maa-alueiden vaihdolla.

**15 § Korvauksen suorittaminen.** Korvauksen suorittamisessa sovelletaan, mitä lunastuslaissa säädetään. Tarkemmista menettelyistä korvauksen suorittamiseen säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 5 LUKU: MUUT SÄÄNNÖKSET

**16 § Lain tarkoituksen turvaaminen.** Ennen lain voimaantuloa ei saa ryhtyä toimenpiteisiin, jotka vaarantavat tämän lain tarkoituksen.

Tämän lain noudattamista valvova viranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua lain 5 §:n vastaisten toimien keskeyttämiseksi sekä määrätä alueen palautettavaksi sellaiseksi kuin se oli ennen 5 §:n vastaisten toimien aloittamista.

Valvova viranomainen voi tehostaa 2 momentissa tarkoitettua määräystä asettamalla uhkasakon tai teettämisuhan.

**17 § Tarkentavat sääntely.** Tarkemmat määräykset tämän lain menettelyistä ja täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

**18 § Voimaantulo.** Tämä laki tulee voimaan x.x.201x.

Lain 16 §:ää sovelletaan kuitenkin jo heti lain hyväksymisen jälkeen.

# Perustelut

## SISÄLLYSLUETTELO

1. ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	8
2. YLEISPERUSTELUT.....	8
2.1. Johdanto.....	8
2.2. Historia.....	9
2.3. Lentokentän sulkemista valmistellut päätöksenteko .....	10
2.4. Nykytila ilmailun näkökulmasta .....	13
2.4.1. Lentopaikan perusominaisuudet .....	13
2.4.2. Lentopaikan käyttö.....	13
2.4.3. Kaupallinen liikenne .....	13
2.4.4. Ammattilentäjäkoulutus ja muu yritystoiminta .....	14
2.4.5. Viranomaistoiminta .....	15
2.4.6. Helsinki-Malmi osana huoltovarmuutta .....	15
2.4.7. Muuta toimintaa .....	15
2.5. Alueen kulttuurihistorialliset arvot.....	16
2.6. Alueen luontoarvot .....	17
2.7. Alueen asuntorakentamista koskevia näkökulmia .....	18
2.8. Alueen merkitys Helsingin kaupungille asuntotuotannossa .....	19
2.9. EU-ilmailustrategia .....	20
2.10. Kaupallisen liikenteen kehittymismahdollisuudet.....	22
2.11. Uudenlaisia ilmailuliiketoiminnan mahdollisuuksia.....	23
2.12. Kansalaismielipide.....	24
2.13. Arviointi .....	24
3. ESITYKSEN VAIKUTUKSET .....	26
3.1. Taloudelliset vaikutukset.....	26
3.1.1. Vaikutukset valtiontaloudelle.....	26
3.1.1.1. Liikenneinfrastruktuuri .....	26
3.1.1.2. Ilmailualan osaaminen ja tietotaito .....	26
3.1.1.3. Suora vaikutus valtion talouteen .....	27
3.1.2. Taloudelliset ja muut vaikutukset Helsingin kaupungille .....	27
3.1.3. Vaikutukset yrityksille .....	28
3.2. Esityksen vaikutukset kaupalliselle liikenteelle.....	28
3.3. Esityksen vaikutus lentoturvallisuuteen .....	29
3.4. Esityksen vaikutukset lentokoulutukseen.....	29
3.5. Esityksen vaikutus huoltovarmuuteen.....	30
3.6. Esityksen ympäristövaikutukset.....	31
3.7. Esityksen vaikutukset Helsingin asuntotuotantoon.....	31
3.8. Vaikutukset Helsinki-Vantaan -lentoaseman toimintaan .....	31
3.9. Esityksen vaikutukset muille kunnille.....	32
3.10. Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	33
4. ERITYISET / PYKÄLÄKOHTAISET PERUSTELUT .....	34
5. LAILLA SÄÄTÄMISEN TARPEELLISUUS.....	39
6. SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	40
6.1. Omaisuudensuoja perustuslaillisesta näkökulmasta.....	40
6.2. KUNNALLINEN ITSEHALLINTO .....	40
6.3. MUUT PERUSTUSLAILLISET ASIAT.....	41
6.4. SÄÄTÄMISJÄRJESTYS .....	41
Linkit muihin verkkosivuihin (10.8.2016).....	42
Vastuuhenkilöt .....	43

## 1. ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Helsinki-Malmin lentopaikasta. Lain keskeinen sisältö on Helsingissä sijaitsevan Helsinki-Malmi nimellä tunnetun lentopaikan toiminnan ja kulttuuriympäristöarvojen turvaaminen lailla.

## 2. YLEISPERUSTELUT

### 2.1. Johdanto

Helsinki-Malmin lentopaikan tulevaisuus on ollut kymmeniä vuosia epäselvä. Aluetta on useaan otteeseen esitetty otettavaksi asuntotuotantoon tai muuhun käyttöön, mutta tähän mennessä esitetyjä suunnitelmia ei ole pidetty toteuttamiskelpoisina.

Helsingin kaupunki suunnittelee Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan lopettamista ja asuntojen ja viheralueiden rakentamista nykyisen lentopaikan alueelle. Helsinki-Malmin lentopaikan merkitys ei kuitenkaan ole vain osatekijä Helsingin kaupungin asuntotuotannossa, vaan sillä on ennen kaikkea huomattavaa valtakunnallista merkitystä Suomen kilpailukyvyllä voimakkaasti kehittyvän liikentotoiminnan toimintaedellytysten varmistajana, kotimaisen ilmailualan koulutuksen ja teknologiaosaamisen keskuksena sekä kansainvälisestäikin merkittävänä suomalaisen rakennetun kulttuuriperinnön kohteena.

Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen tärkein ja perinteikkäin yleisilmailua ja ilmailun ruohonjuuritason toimintaa ja kehitystä palveleva osaamiskeskus. Se on Suomen toiseksi vilkkain lentokenttä ja maamme ylivoimaisesti tärkein yleisilmailun lentopaikka. Suomen lentolupakirjojen haltijoista valtaosa asuu kentän välittömällä vaikutusalueella. Helsinki-Malmin lentopaikka on ainoa vapaan aikataulun kansainvälinen lentoasema 150km säteellä maan pääkaupungista.

Helsinki-Malmin lentopaikka rakennettiin 1930-luvulla nuoren kansakunnan edistyneisyyden näytteeksi ja sillaksi maailmalle. Se on maailmanlaajuisesti poikkeuksellisen autenttisenä säilynyt ja edelleen alkuperäistä käyttötarkoitustaan palvelevana erityisen arvokas myös kulttuurihistoriallisesti.

Yksityisen liikeilmailun lisääntyessä on Helsinki-Malmin lentopaikalla olennainen merkitys Suomen saavutettavuudelle. Osana Suomen ilmailuinfrastruktuuria sillä on korvaamaton rooli ainoana yleisilmailuliikenteelle soveltuvana yhteytenä pääkaupungin ja muun Suomen välillä.

Globaalisti rajussa kasvussa ja kehitysvaiheessa oleva miehittämätön ilmailu tarvitsee samaa infrastruktuuria ja ilmailuosaamista kuin perinteinenkin ilmailu. Euroopan komissio on nostanut miehittämättömän ilmailun keskeisten tavoitteiden joukkoon ilmailustrategiassaan.

Lentopaikka on ollut vuosia rakennus- ja toimenpidekiellossa. Tämä on aiheuttanut ilmailualan yrityksille haittaa epävarmuutena ja estänyt investointien tekemisen.



Helsinki-Malmin lentopaikan lakkauttamissuunnitelmat ja lentopaikan tulevaisuutta koskevaan pitkittyneeseen epävarmuuteen myötävaikuttaneet tekijät eivät ole riittävästi huomioineet koko maan etua - eivät liikenteellisesti, eivät liiketoiminnallisesti, eivät huoltovarmuuden, eivätkä alan kehitysmahdollisuuksien suhteen. Lentokenttänä korvaamattoman arvokasta aluetta on tarkasteltu lähes yksinomaan asuntorakentamisen näkökulmasta, kuin tyhjää tonttimaata.

Edellä mainituista syistä aiheutuvan Helsinki-Malmin lentopaikan ainutlaatuisen kansallisen merkityksen turvaamiseksi tulee sen asema turvata lailla.

## 2.2. Historia

Helsinki-Malmin historia ulottuu elokuuhun 1932, jolloin valtioneuvosto asetti komitean selvittämään Helsingin tulevan maalentoaseman sijoituspaikkaa. Komitea jätti ehdotuksensa 4.5.1933, ja kaupunginhallitus hyväksyi toissijaisen ehdotuksen lentopaikan sijoittamisesta Tattarisuolle. Ensisijaisen vaihtoehdon, Tuomarinkylän alueen, katsottiin soveltuvan paremmin asuntotuotantoon.

Helsingin kaupunki ja Suomen valtio allekirjoittivat 10.5.1935 sopimuksen lentoasema-alueen laajuudesta, käytöstä ja käyttöajasta. Sopimuksen mukaan alue varattiin käytettäväksi lentoasemana vuoden 2034 toukokuuhun asti.

Rakennustyöt alkoivat vuonna 1935, ja vuoden 1936 aikana kiitotiet oli saatu siihen kuntoon, että niitä voitiin käyttää ympärivuotiseen lentotoimintaan. Keskenäisen lentoasema avattiin liikenteelle 16.12.1936.

Suomalaista funktionalismia edustava lentoasema suunniteltiin yhtenä ensimmäisistä maailmassa puhtaalta pöydältä nimenomaan kansainväliseksi lentoasemaksi. Kansainvälistä ylistystä arkkitehtuuristaan niittänyt lentoasema oli tarkoitettu myös maailmalle avautuvan Suomen näyteikkunaksi vuoden 1940 olympialaisissa, jotka sodan vuoksi kuitenkin peruuntuivat.

Lentoasemalle kaavailtiin kahta isoa lentokonehallia nykyisen hallintorakennuksen lounais- ja kaakkoispuolille. Kuitenkin vain Lentokonesuoja 1 rakennettiin. Sen arkkitehtonisesta asusta vastasivat Yleisten rakennusten ylihallituksen arkkitehdit O.J. Ermala ja Yrjö A. Waskinen. Suunnitteluvaiheessaan Euroopan suurin lentokonehalli oli mitoitettu kuudelle Junkers Ju-52 -matkustajalentokoneelle. Lentokonesuoja 1 luovutettiin virallisesti lentoliikenteen käyttöön 3.10.1937.

Arkkitehti Yrjö A. Waskinen sai pyöreän hallintorakennuksen piirustukset valmiiksi marraskuussa 1936, ja hänen työtään jatkoi arkkitehti Dag Englund. Lopulliset piirustukset hyväksyttiin 5.7.1937, ja rakennustyöt valmistuivat keväällä 1938.

Valmis lentoasema vihittiin käyttöön 15.5.1938 suurella kansainvälisellä ilmailunäytöksellä. Lentoaseman laajennusvalmistelut olivat käynnissä jo alkuvuodesta 1939. Tuolloin lentoasemalla työskenteli päivittäin noin 100 henkilöä, joista noin puolet oli valtion palveluksessa ja loput kentällä toimineiden eri yhtiöiden työntekijöitä.

Helsinki-Malmin lentopaikka palveli 1950-luvun alkuun saakka Suomen reittiliikenteen pääkenttänä talvisotaa ja valvontakomission aikaa lukuun ottamatta. Helsingin vuoden 1952 olympialaisten jälkeen reittiliikenne siirtyi ahtaaksi käyneeltä Helsinki-Malmin lentopaikalta uudelle Seutulan lentoasemalle (nyk. Helsinki-Vantaa). Malmilta lennettiin vielä muutaman vuoden ajan tuolloin uutta tilauslentoliikennettä. 1950-luvun loppupuoliskolla Helsinki-Malmin lentopaikka siirtyi yleisilmailun ja aikatauluttoman lentoliikenteen palvelukseen, ja siitä kehittyi keskeinen lentäjien koulutuspaikka Suomessa. Tämä mahdollisti Helsinki-Malmin lentopaikan säilymisen poikkeuksellisen autenttisena, pitkälti 1930-luvun asussaan toimivana kokonaisuutena aina tähän päivään asti.

### 2.3. Lentokentän sulkemista valmistellut päätöksenteko

Helsingin kaupunki luovutti 10.5.1935 allekirjoitetulla sopimuksella "korvauksetta Suomen valtion käyttöön Malmin lentokenttäalueen käytettäväksi ilmaliikenteeseen, ensisijassa posti- ja siviili-ilmaliikenteeseen, niin pitkäksi aikaa kuin valtio katsoo sen tarpeelliseksi ja sitä käytetään sanottuun tarkoitukseen, ei kuitenkaan pidemmäksi aikaa kuin 99 vuodeksi eli 10.5.2034 saakka".

1970-luvulta alkaen kaupunkisuunnittelulautakunta on esittänyt ajatuksia alueen käyttämisestä muuhun kuin lentokenttäkäyttöön. 1985 tehtiin ensimmäinen yleiskaavasunnitelma, jossa alueelle suunniteltiin asuntoja.

27.4.2000 julkaistussa valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien välisessä yhteistoiminta-asiakirjassa valtio ilmaisi ensimmäistä kertaa ehdollisen valmiutensa luopua Helsinki-Malmin lentopaikasta: "Valtio on valmis luopumaan Malmin lentokenttäalueen vuoteen 2034 ulottuvasta maanvuokra-oikeudestaan 1.1.2006 alkaen. Edellytyksenä on, että Helsingin kaupunki kaavoittaa vapautuvat alueet pääosin asuntokäyttöön ja että valtio ja Helsingin kaupunki sopivat korvauksesta, jonka Helsingin kaupunki suorittaa vuokraoikeudesta luopumisesta, sekä laaditaan toteuttamiskelpoinen suunnitelma Malmin kenttää korvaavista järjestelyistä mukaan lukien rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta."

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevassa valtioneuvoston päätöksessä 30.11.2000 todettiin: "Malmin lentokentälle sekä Laajasalon öljysatamalle ja -varastolle on selvitettävä vaihtoehtoiset sijaintipaikat. Alueidenkäytössä tulee huolehtia siitä, ettei vaihtoehtoja suljeta pois niin kauan kuin lentokentän ja öljysataman sijainti on ratkaisematta."

Poliittinen päätös Helsinki-Malmin lentopaikan alueen asuntorakentamisesta tehtiin Helsingin kaupunginvaltuustossa 26.11.2003, jolloin valtuutetut hyväksyivät Yleiskaava 2002:n oikeusvaikutteisena. Helsingin Yleiskaava 2002 tuli voimaan 19.1.2007, kuitenkin lukuun ottamatta Helsinki-Malmin lentopaikkaa, koska sen osalta korkein hallinto-oikeus kumosi 7.11.2006 yleiskaavan hyväksymispäätöksen todettuaan päätöksentekoon osallisena olleen kaupunginjohtajan esteelliseksi. Helsinki-Malmin lentopaikan osalta edelleen voimassa olevassa Yleiskaava 1992:ssa lentokenttäalue on osoitettu liikennealueeksi: "Lentokenttäaluetta käytetään liikennealueena siihen asti kun korvaava sijaintipaikka tai Malmin lentokentän toimintojen sijoittaminen olemassa oleville kentille ja tukikohtiin on selvitetty."

Museoviraston laatiessa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen RKY-inventointia vuonna 2009, esitti Helsingin kaupunki, että vain Helsinki-Malmin lentopaikan päärakennus ja lentokonehalli otettaisiin RKY-merkinnän piiriin. Museovirasto kuitenkin hylkäsi Helsingin kaupungin esityksen ja merkitsi koko Helsinki-Malmin lentopaikan alueen, kiitoteineen ja niitä ympäröivine alueineen, valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden 13.11.2008 julkaistussa tarkistuksessa poistettiin vaatimus vaihtoehtoisen sijaintipaikan selvittämisestä Helsinki-Malmin lentopaikalle. Kaikki esitetyt 49 mahdollista korvaavaa paikkaa hylättiin LVM:n laajassa yhteenvedossa "Helsingin seudun yleisilmailukentän sijaintivaihtoehdot" (LVM:n julkaisuja 16/2011).

Hallituksen kehysriihessä maaliskuussa 2014 tehtiin päätös valtion vetäytymisestä toimintoihin Helsinki-Malmin lentopaikalta "asuinrakentamisen edellytysten parantamiseksi Helsingin seudulla", vaikka vuoden 2000 yhteistoiminta-asiakirjan edellyttämää korvaavaa lentopaikkaa ei ollut voitu osoittaa. Piilossa julkisuudelta valmisteltu päätös tuli täytenä yllätyksenä lentopaikan toimijoille ja sidosryhmille, jotka olivat vuosien ajan jatkaneet toimintaansa investoimista luottaen hyvään, avoimeen ja johdonmukaiseen hallintotapaan asetetun korvaavan lentopaikan ehdon täyttämässä.

Valtio päätti siirtää Rajavartiolaitoksen helikopteritoiminnan Helsinki-Malmin lentopaikalta Helsinki-Vantaalle, ja Finavia muutti 12.11.2015 toimivaltansa ylittäen Helsinki-Vantaan ilmatilaluokitusta C:stä D-luokkaan mahdollistaakseen kevyemmän liikenteen toiminnan raskaan matkustajaliikenteen seassa. Ilmatilaluokituksen muutos kuuluu ilmailulain mukaan lentoturvallisuutta valvovan Liikenteen turvallisuusviraston Trafin päätettäväksi. Tässä yhteydessä sivuutettiin aiemmat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä myös LVM:n ja Finavian 2007 yhteistyönä tekemä Helsingin seudun lentokenttäselvitys, jossa todettiin: "Malmin toimintojen siirto Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei ole miltään osin realistinen vaihtoehto. Helsinki-Vantaan nykyiset operaatiomäärät rajoittaisivat jo pelkästään Rajavartiolaitoksen toimintaa huomattavasti. Näin ollen on tarpeen selvittää edellytykset ja tavoitteet nykyisen Malmin lentokentän kehittämiselle sekä uuden lentokentän rakentamiselle ja toiminnalle siinä tapauksessa että Malmin lentokentän toiminta mahdollisesti lopetettaisiin." Näiden tiedossa olleiden, Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan tärkeyttä tähdentäneiden seikkojen huomiotta jättämisen perusteet eivät ole selvillä.

Marraskuussa 2015 Helsingin kaupunki osti Finavian ja Senaatti-kiinteistöjen Helsinki-Malmin lentopaikan alueella omistamia kiinteistöjä yhteensä 11,81 miljoonan euron hinnalla. Täten alue ja sillä olevat rakennukset siirtyivät kokonaisuudessaan Helsingin kaupungin omistukseen. Perusteena maa-alueen käyttöoikeuden ennenaikaiselle purkamiselle Helsingin kaupunki esitti kaupan yhteydessä, että kentän käyttö olisi "täysin muuttunut" vuoden 1934 olosuhteista.

"Kaupungin ja valtion sopimus syntyi vuonna 1934 olosuhteissa, joissa ensimmäinen maalentokenttä tuli tarpeelliseksi ilmaliikenteeseen, ensisijassa posti- ja siviili-ilmaliikenteeseen. Lausumalla on ilmeisesti haluttu korostaa, ettei

kenttä ole sotilasilmalukenttä. Siviili-ilmailussa kyse lähinnä oli AERO:n, Karhumäen ja ulkomaalaisten lentoyhtiöiden siviililentotoiminnasta. Nykyisten lentokerhojen kaltaista toimintaa ei tiettävästi tuolloin liiemmin ollut. Tämän päivän olosuhteet ovat täysin muuttuneet vuodesta 1934. Sopimuksen tarkoittama ensisijainen siviili-ilmailiikenne on siirtynyt vuosina 1952-1953 Helsinki-Vantaan lentokentälle. Malmin kentälle on jäänyt pääasiassa rajavartioston helikopteritoiminta ja erilaista lentoharrastukseen liittyvää yleisilmailutoimintaa.”

Perustelussa käytetyt ilmaisut ”ilmeisesti” ja ”tiettävästi” osoittavat kuitenkin, että väitetyn ”täysin muuttuneen” käytön kohdalla oli kyse oletuksista. Kentän pääasiallista käyttöä ammattimaiseen lentokoulutukseen, monialaiseen lentotyöhön sekä kotimaiseen ja kansainväliseen tilaus- ja liikelentotoimintaan ei perusteluissa mainittu, vaikka kaikki nämä toiminnot ovat ilmailulaissa esitetyn määritelmän mukaisesti ilmailiikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö totesi 5.10.2015 valtion kenttää koskevan vastuun ja velvollisuuksien päättyvän vuoden 2016 lopussa: ”Jos lentotoimintaa halutaan Helsinki-Malmilla jatkaa, on asia Helsingin kaupungin ja mahdollisen uuden asematoiminnan harjoittajan vallassa, sillä alueen lainvoimainen maanomistus on Helsingin kaupungilla.” sekä ”Maa-alueen omistaa Helsingin kaupunki ja se päättää alueen jatkokäytöstä täysin 1.1.2017 eteenpäin.”

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta totesi 10.3.2016 EU:n ilmailustrategiaa koskevassa lausunnossaan suurelle valiokunnalle: ”Maakuntakenttien toimintamahdollisuuksia tulee myös kehittää strategian yhteydessä erityisesti mielessä pitäen myös suorat ulkomaanlennot ja jopa kaukolennot sekä lähempänä keskustaa olevien pienien lentokenttien, kuten Malmin ja Bromman, toimintamahdollisuudet.”

Helsingin kaupunginvaltuusto äänesti 30.3.2016 Helsinki-Malmin lentopaikan ilmailukäytössä säilyttämistä vaatineesta, Suomen tähän mennessä suurimmasta kuntalaisaloitteesta, jonka oli allekirjoittanut 13.197 äänioikeutettua helsinkiläistä. Äänestyksessä vaihtoehtoina olivat joko kuntalaisaloitteen hylkääminen suoraan kaupunginhallituksen esityksen mukaisesti tai asian palauttaminen huolellisempaan valmisteluun. Aloite päätettiin hylätä äänin 55-29. Kaupunginhallituksen päätösesitys ei ottanut kantaa kuntalaisaloitteessa esitettyihin kentän toiminnan jatkamista koskeviin ehdotuksiin ja argumentteihin. Kuntalaisaloitetta koskien oli pyydetty lausunnot kiinteistölautakunnalta ja kaupunkisuunnittelulautakunnalta. Tahoilta, joiden vastuualueeseen aloitteen mainitsemat alueen merkitykset historialle ja kulttuuri- ja talouselämälle kuuluvat, ei lausuntoja pyydetty.

Pääministeri Juha Sipilä tiedotti 12.5.2016 valtion omistajaohjausta koskevassa ilmoituksessa, että Finavia Oyj:n omistajaohjaus siirtyy LVM:ltä valtioneuvoston alaisuuteen.

## 2.4. Nykytila ilmailun näkökulmasta

### 2.4.1. Lentopaikan perusominaisuudet

Helsinki-Malmin lentopaikka on kansainvälinen lentoasema, jolla on saatavilla lennonjohto-, passintarkastus- ja tullipalvelut, lentopolttoaineasema sekä monialaisia ilmailun huolto- ja korjaamopalveluja.

Helsinki-Malmin valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön kuuluvat kuuluvat pyöreän terminaalirakennuksen lisäksi lentokonehalli ja liikennealue kokonaisuutena kiitoteineen. Alkuperäinen, 1940-luvulla täydennetty kiitotiejärjestelmä käsittää kohtisuorassa toisiaan vastaan olevat pääkiitotiet sekä niihin nähden 45° kulmassa olevat kaksi lyhyempää kiitotietä, jotka nykyään toimivat lentokoneiden rullausteina. Kiitotiealueen alla on lähes 40 km pitkä, 1930-luvun puolivälissä rakennettu salaojitusjärjestelmä, joka pitää kiitotiet kuivina ja estää niiden routimisen. Kentän alueella on Rajavartiolaitoksen ja Patrian käytössä olevia halleja, muita toimitiloja ja rakennuksia sekä paloasema.

### 2.4.2. Lentopaikan käyttö

Helsinki-Malmin lentopaikan käyttö on erittäin aktiivista. Vuonna 2015 kaikista Finavian tilastoimista Suomen yleisilmailun operaatioista tapahtui 48% Helsinki-Malmin lentopaikalla. Kaikista Finavian tilastoimista Suomen ilmailun operaatioista tapahtui Helsinki-Malmin lentopaikalla 16,5% eli noin yksi kuudesosa. Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen toiseksi vilkkaimmin liikennöity kenttä Helsinki-Vantaan jälkeen ja kesäaikaan usein Suomen vilkkain. Vuonna 2015 Helsinki-Malmin lentopaikalla oli 705 kansainvälistä operaatiota.

Helsinki-Malmin lentopaikalla lennetään sekä tilastoituja operaatioita (laskut ja nousut) lennonjohdon auki ollessa että tilastojen ulkopuolelle jääviä operaatioita lennonjohdon sulkeuduttua. Kaikki kentän toimijat lentävät molempiin kategorioidiin kuuluvia lentoja. Yhdistämällä kaikkien saatavilla olevien tilastojen sekä yhdistysten lentopäiväkirjojen tiedot saadaan kentän todelliseksi vuotuiseksi operaatiomääräksi yhteensä 56 000 kpl.

Trafin lentotuntilastojen mukaan lisääntyi helikopterien ansiolentotoiminta koko maassa vuonna 2015 19,5% ja helikopterien yksityislentotoiminta 141,5%. Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen tärkein siviilikäytössä oleva helikopterikenttä.

### 2.4.3. Kaupallinen liikenne

Helsinki-Malmin lentopaikka on vapaan aikataulun kansainvälinen lentoasema, joka tarjoaa edellytykset joustaville lentoyhteyksille Helsingistä muualle Eurooppaan sekä Venäjälle. Helsinki-Malmin lentopaikalta on jo vuosikymmeniä lennetty liike- ja tilauslentoja. Vain osa kaupallisista operaatioista tilastoidaan sellaisina. Kansainvälisiä lento-operaatioita on Helsinki-Malmin lentopaikalla ollut 2010-luvulla vuosittain useita satoja, ja niiden määrät ovat viime vuosina kasvaneet 9-14% vuosittain. Vuonna 2015 kansainvälisiä operaatioita tilastoitiin 705.

#### 2.4.4. Ammattilentäjäkoulutus ja muu yritystoiminta

Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen lentäjäkoulutuksen keskus. Alueella toimii useita kaupallisia yrityksiä, jotka tarjoavat ammattilentäjäkoulutusta. Kaupallisen koulutustoiminnan lisäksi monen eri vaiheen lentäjäkoulutusta tarjoavat myös lentopaikalla toimivat yhdistykset. Helsinki-Malmin lentopaikan koulutustoiminnan laajuus on erittäin merkittävä koko Suomen mittakaavassa.

Patrian ja Rajavartiolaitoksen toimintojen osuus on n. 9 000 operaatiota (16%), muu ammattiin tähtäävä lentokoulutus n. 10 000 operaatiota (18%). Kaikki tämä viranomaislentäminen, muu ammatti-ilmailu ja ammattiin tähtäävä koulutus ovat yhteensä 19 000 operaatiota eli kolmannes (34%) Helsinki-Malmin lentopaikan operaatioista.

Loput 37 000 operaatiota eli kaksi kolmannesta operaatioista (66%) on muuta kuin edellä mainitun kaltaista ammattiin tähtäävää koulutusta tai viranomaisten suorittamaa ilmailua. Siihen sisältyy mm. ammattimaista eri alojen lentotyötä, esim. sähkölinjojen tarkastuslentoja sekä kartoitus- ja ilmavalokuvauslentoja, vapaaehtoista etsintä- ja pelastuslentotyötä (SAR), yksityislentäjien ja harrasteilmailijoiden kaupallista ja ei-kaupallista koulutustoimintaa sekä puhtaasti harrastusluontoista ilmailua, jonka osuus Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnasta on LVM:n asettaman selvitystyöryhmän arvion mukaan ollut 10-20%.

Näille yleisilmailun suoritteille, joista valtaosa kentän käytöstä koostuu, ei ole osoitettavissa mitään valvotun ilmatilan lentopaikkaa, jollainen on volyyymiltaan erittäin merkittävän koulutus- ja tarkastuslentotoiminnan jatkumisen edellytys. Lähimmät valvotut kentät Suomessa ovat Turussa, Tampereella ja Lappeenrannassa. Ne kaikki ovat liian kaukana pääkaupunkiseudulta palvellakseen Suomen suurimman väestö- ja lupakirjakeskittymän yleisilmailutarpeita.

Ilmailuun, sen turvallisuuskulttuuriin ja vahvaan ammattilaisuuteen kasvetaan pitkän harrasteuran kautta. Ammatissa toimivien ja ammattiin tähtäävien osaamiselle tämä on kilpailuetu ja omiaan parantamaan lentoturvallisuutta. Harrasteilmailu on ammatti-ilmailulle samaa kuin juniorijääkiekko on maajoukkueelle. Helsinki-Malmin lentopaikalla toimii volyyymiltaan Suomen ylivoimaisesti suurin ilmailun osaamisen kasvualusta ja Helsinki-Malmin lentopaikka on keskellä pääkaupunkiseudun 1,1 miljoonaa ihmistä (20% koko maan väkiluvusta). Suomessa ei ole missään muualla vastaavaa asiakaspohjaa ilmailualan yritysten liiketaloudellisen toiminnan pohjaksi.

Lentokoulujen lisäksi Helsinki-Malmin lentopaikalla toimii useita muita lentotyötä tekeviä yrityksiä, lentokone- ja avioniikkahuoltoja tarjoavia yrityksiä ja lentokonekorjaamoja. Ilmailualan ja sitä tukevien alojen yrityksiä on yli 30, ja niiden yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2015 oli yli 15 miljoonaa euroa (ilman Finaviaa, Rajavartiolaitosta, Pelastuslaitosta sekä Shellin 1,4 miljoonan polttoainelitran myyntiä). Helsinki-Malmin lentopaikalle 80 vuoden aikana kehittynyt ja toimivaksi hioutunut ilmailualan osaamiskeskittymä on Suomessa ainutlaatuinen, korvaamaton voimavara.

#### **2.4.5. Viranomaistoiminta**

Helsinki-Malmin lentopaikka on tukikohtana Rajavartiolaitoksen lakisääteiselle valvonta- ja pelastuslentotoiminnalle.

LVM:n vuonna 2007 tekemässä lentokenttäselvityksessä pitivät Rajavartiolaitoksen lisäksi kaikki muutkin asiaan kantaa ottaneet valtiolliset tahot (sisäasiainministeriö, puolustusministeriö ja pääesikunta) Helsinki-Malmin lentopaikkaa toimintansa kannalta parhaana sijaintipaikkana. LVM:n lentokenttäselvitys toteaa että: "Malmin toimintojen siirto Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei ole miltään osin realistinen vaihtoehto. Helsinki-Vantaan nykyiset operaatiomäärät rajoittaisivat jo pelkästään Rajavartiolaitoksen toimintaa huomattavasti."

#### **2.4.6. Helsinki-Malmi osana huoltovarmuutta**

Helsinki-Malmin lentopaikan pysyminen ilmailukäytössä parantaa Helsingin seudun huoltovarmuutta. Lentopaikka voi toimia varakenttänä osalle Helsinki-Vantaalle operoivasta kalustosta. Vuonna 1986 kotimaan reittiliikenne lennettiin Helsinki-Malmin lentopaikalta useiden viikkojen ajan Helsinki-Vantaan sulkeneen virkamieslakon aikana.

Helsinki-Malmin lentopaikka ja siellä aktiivisesti toimivat ilmailijat ja kentälle sijoitetut koneet ovat tärkeä resurssi poikkeusoloissa. Kentän pitäminen ilmailukäytössä tukee valmiuslain 12 § (varautumisvelvollisuus) noudattamista.

#### **2.4.7. Muuta toimintaa**

Helsinki-Malmin lentopaikan välittömällä vaikutusalueella asuu kolmannes (34%) kaikista Suomen yleisilmailun lupakirjalentäjistä ja myös kolmannes (33%) lennonopettajista. Helsinki-Malmin lentopaikalla lennetään selvästi yli puolet yleisilmailun koulutus- ja tarkastuslentoista (tiedot v. 2013 tilastoista).

Helsinki-Malmin lentopaikkaan tukeutuu useita vapaaehtoisten ylläpitämiä etsintä- ja pelastustehtäviin sekä metsäpalovalvontalentoihin käytettäviä koneita. Vuonna 2015 suoritettiin Suomen Lentopelastusseuran tilastojen mukaan neljäsosa maan kaikista vapaaehtoisten tekemistä etsintälentoista Uudellamaalla.

Suurin yksittäinen yleisilmailun käyttäjäryhmä Helsinki-Malmin lentopaikalla ovat ilmailuyhdistykset. Sitä pitää kotipaikkanaan kuusi yleisilmailuun kouluttavaa ilmailukerhoa tai -yhdistystä (MIK, MILK, ESMO, PIK, FLK, KILA sekä ammattilentäjiä humanitaarisen MAF Internationalin palvelukseen kouluttava MAF Finland). Näissä kerhoissa on yhteensä noin 2 500 jäsentä. Näiden vaille sijoituspaikkaa jäävien yleisilmailun toimijoiden lento-operaatiot sisältävät yli puolet koko Suomen yleisilmailun koulutus- ja tarkastuslentotoiminnasta.

Helsinki-Malmin lentopaikalla toimii myös Suomen ainoa ilmailupartiolippukunta Malmin Tuulenkävijät ja kentän historiallista ilmettä täydentää DC-yhdistys ry:n operoima, Suomen ainoa lentokelpoinen Douglas DC-3 lentokone, jolla suoritetaan jäsenlentoja yhdistyksen noin 3 000 jäsenelle. Ilmailuun liittyvän toiminnan ja tapahtumien ohella Helsinki-Malmin lentopaikka on myös käytettävissä suur tapahtumien järjestämiseen.

## 2.5. Alueen kulttuurihistorialliset arvot

Helsinki-Malmin lentopaikka sisältyy Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (Rakennetut kulttuuriympäristöt, RKY) koko lentokenttäalueen kattavana aluekokonaisuutena. Merkintä kattaa lentoaseman päärakennuksen ja vanhan lentokonehallin lisäksi koko liikennealueen kiitoteineen.

Ympäristöministeriön, Museoviraston ja Suomen kuntaliiton RKY-ohjelmistiossa todetaan: ”Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen on oltava alueiden käytön suunnittelun lähtökohtana -- On tärkeää ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa -- Maakuntakaavoja laadittaessa tai niitä tarkistettaessa tulee RKY 2009 ottaa suunnittelun lähtökohdaksi. Maakuntakaavoituksessa on tarkoituksenmukaista osoittaa rakennettujen kulttuuriympäristöjen aluerajaukset sellaisenaan.”.

Helsingin kaupungin yleiskaavaehdotuksen mukainen asuinrakentaminen on olennaisessa ristiriidassa RKY-merkinnän kulttuuriympäristöarvojen kanssa, ja jättää huomioimatta RKY-merkinnän alueen käytön suunnittelun lähtökohtana.

Malmin lentoaseman ystävät ry. jätti 12.10.2015 Uudenmaan ELY-keskukselle esityksen Helsinki-Malmin lentopaikan suojelemisesta rakennusperintölain nojalla toimivana kokonaisuutena rakennuksineen ja lentokenttäalueineen.

Euroopan johtavan kulttuuriperintöorganisaation Europa Nostran kansainvälinen asiantuntijaryhmä tutustui kenttään kesäkuussa 2016. Ryhmän hollantilainen teollisen ja teknisen kulttuuriperinnön asiantuntija, valtiotieteen tohtori Rienko Wilton tutustui pääkaupunkiseutuun myös lennolla Helsingin yllä ja kritisoi Helsingin kaupungin suunnitelmia suorasanaisesti: ”Kuka tahansa näkee, että Helsingissä on tilaa rakentamiselle enemmän kuin tarpeeksi. Kun otetaan lisäksi huomioon lentokentän säilyttämisen vahva kannatus, kaupungin pitäisi pyrkiä suunnittelemaan alueen rakentamista siten, että lentokenttäalue säilyisi.”

Kansainvälisten asiantuntijoiden mukaan Helsinki-Malmin lentopaikka on Euroopan parhaiten säilynyt liikenneilmailun alkuajoilta asti edelleen alkuperäiskäytössään oleva lentokenttä. Monen muun Euroopan maan lainsäädäntö edellyttää tämänkaltaisten kokonaisuuksien suojelua sekä rakennusten että maisemansa ja kontekstinsa osalta, jotka tässä tapauksessa tarkoittavat kiitoteitä ja lentokentän toimintoja. Helsinki-Malmin lentopaikkaa on kulttuurihistorialliselta merkitykseltään verrattu Vanha Rauma -UNESCO kohteeseen säilytettävänä toimivana kokonaisuutena.

Nykyistä rakennusperintölakia käsiteltäessä eduskunnan ympäristövaliokunta toi esiin Suomea velvoittavat kansainväliset sopimukset mietinnössään 3/2010 vp:

”Rakennussuojelussa haasteena on myös suojeluarvojen säilymisen kannalta riittävän kokonaisuuden säilyttäminen. Yleissopimus Euroopan rakennustaiteellisen perinnön suojelusta käsittää rakennetut ympäristöt hyvin laajasti. Esimerkiksi ulkoilmakohteilla tarkoitetaan sopimuksessa osittain rakennettuja kohteita, jotka riittävän erillisenä ja eheänä luonnon ja ihmistyön



yhdistelmänä muodostavat historiallisesti, arkeologisesti, taiteellisesti, yhteiskunnallisesti tai teknisesti huomattavan mielenkiintoisen, topografisesti erotettavan kokonaisuuden. Tähän liittyen huomiota kiinnitetään myös alueen ympäristöön ja sen ympäristön laadun edistämiseen tai eräänlaisen suojavyöhykkeen tarpeeseen.”

Suomi on sitoutunut noudattamaan tätä 1.2.1992 kansallisesti voimaan tullutta sopimusta (SopS 10/1992, säädösviite 37/1992) ja ryhtymään lakisääteisiin toimenpiteisiin rakennustaiteellisen perinnön suojelemiseksi sen ollessa esimerkiksi huomattavan muutoksen uhkaama.

Eurooppalaisessa maisemayleissopimuksessa "maisema" tarkoittaa aluetta sellaisena kuin ihmiset sen mieltävät ja jonka ominaisuudet johtuvat luonnon ja/tai ihmisen toiminnasta ja vuorovaikutuksesta. Suomi on sitoutunut noudattamaan myös tätä 1.2.2006 kansallisesti voimaan tullutta sopimusta ja sitoutunut mm. tunnustamaan lainsäädännössään maisemat olennaiseksi osaksi ihmisten ympäristöä, yhteisen kulttuuri- ja luonnonperinnön monimuotoisuuden ilmentymäksi ja identiteettinsä perustaksi, laatimaan ja toteuttamaan maisemansuojeluun, -hoitoon ja -suunnitteluun tähtäävää maisemapolitiikkaa sekä sisällyttämään maisemanäkökohdat alue- ja kaupunkisuunnittelupolitiikkaansa.

Eurooppalainen yleissopimus rakennustaiteellisen perinnön suojelusta kattaa myös kulttuurimuistomerkit: kaikki historiallisesti, arkeologisesti, taiteellisesti, tieteellisesti, yhteiskunnallisesti tai teknisesti huomattavan mielenkiintoiset rakennukset ja rakenteet, mukaan lukien niiden kalusteet ja varusteet. Helsinki-Malmin lentopaikan tapauksessa johdetun lentotoiminnan ja pimeätoiminnan edellyttämät lentokenttävarusteet (esim. lennonjohtolaitteet ja kiitotievalot) ovat selkeä esimerkki tällaisesta kulttuuriperinnöstä.

Edellä mainitut kansainväliset sitoumukset linjaavat suojelutarpeen määrittelyä erityisesti Helsinki-Malmin lentopaikan kaltaisissa kohteissa. Suojelutarve kohdistuu koko Helsinki-Malmin lentopaikan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueeseen mukaan luettuina luonnonympäristö ja maisema sekä siihen ihmisen vaikutuksesta sovitettu rakennettu ympäristö rakennuksineen, rakennelmineen, kulkuyhteyksineen, kiitoteineen ja mittavine maanalaisine kuivatusjärjestelmineen.

UNESCO:n yleissopimus aineettoman kulttuuriperinnön suojelemisesta velvoittaa Suomea myös Helsinki-Malmin lentopaikan ilmailukulttuuriperinnön varjeluun. Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen suurin yleisilmailun keskus, jonka monilukuinen ja tiivis ilmailuyhteisö pitää yllä ja siirtää eteenpäin monelta osin kirjaamatonta perinnetietoa mm. hyvästä ilmailutavasta (engl. "good airmanship") sekä suomalaisen ilmailun ja Helsinki-Malmin lentopaikan historiasta ja kulttuuriperinnöstä.

## 2.6. Alueen luontoarvot

Helsinki-Malmin lentopaikka on suurimmalta osaltaan niittybiotooppia, jollaiset ovat tehokkaan maatalouden aikakaudella käyneet harvinaisiksi. Kenttäalueella tavataan useita EU:n lintudirektiivin liitteessä 1 mainittuja lajeja, jotka on luetteloitu kansainväliseen IUCN:n uhanalaisten lajien punaiseen listaan, mm. äärimmäisen uhanalainen heinäkurppa (*Gallinago media*), jonka

syyslaskennassa vuonna 2014 tehtiin Suomen ennätys, 10 yksilöä. Jotkut näistä lajeista ovat pesineet kentällä säännöllisesti, mm. isokuovi (*Numenius arquata*), ruisräikkä (*Crex crex*), pensastasku (*Saxicola rubetra*), pensaskerttu (*Sylvia communis*) ja pikkulepinkäinen (*Lanius collurio*).

Lentokenttäalueen alustavassa lepakkokartoituksessa kesällä 2015 havaittiin useita lepakkolajeja, esim. pohjanlepakko (*Eptesicus nilssonii*), pikkulepakko (*Pipistrellus nathusii*) ja kimolepakko (*Vespertilio murinus*), joille kentän heikosti valaistu avoin niitty tarjoaa erinomaiset metsästysmaat. Mainittuja lajeja on todettu alueella myös kesällä 2016 jatkuneessa tutkimuksessa. Kaikki Suomen lepakot ovat EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) tiukkaa suojelua edellyttävien lajien luettelossa, eikä niiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja saa luonnonsuojelulain mukaan heikentää eikä hävittää.

Alustavassa perhoskartoituksessa keskikesästä myöhäissyksyyn 2015 lentokentällä havaittiin toisesta peräkkäisestä huonosta perhoskesästä huolimatta 539 perhoslajia, joukossa erittäin uhanalainen viheryökkönen (*Calamia tridens*), kaksi vaaraantunutta lajia sekä kymmenen silmälläpidettävää lajia. Viheryökkösiä on todettu lentokenttäalueella myös keväästä 2016 jatkuneessa tutkimuksessa.

Äärimmäisen uhanalaisen meritaimenen (*Salmo trutta trutta*) nousupuroksi menestyksellisesti kunnostettu Longinoja on ainoa kenttäalueen valumavesien purkuväylä, johon lentokenttäalueen asuinrakentamista edeltävässä stabilointi- ja paalutustyössä liikkeelle lähtevät saviliejumassat päätyisivät. Longinoja laskee Vantaanjokeen, jossa elää Euroopan merkittävin uhanalaisen vuollejokisimpukan (*Unio crassus*) esiintymä. Vuollejokisimpukka kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) tiukkaa suojelua edellyttäviin lajeihin.

Kenttäalueen ympäri kiertävä luontopolku on ympäristön asukkaiden suuressa suosiossa, koska Helsinki-Malmin lentopaikka on viimeinen jäljellä oleva laaja luonnollinen maisema heidän kaupunginosassaan. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen selvityksen 5/2010 mukaan alueen asukkaat kokevat Helsinki-Malmin lentopaikan myös yhdeksi Helsingin hiljaisimmista alueista.

Suomen 1982 Rio de Janeirossa allekirjoittama biologista monimuotoisuutta koskeva yleissopimus asetti tavoitteeksi luonnonsuojelun ottamisen osaksi kaikkea taloudellista toimintaa, yhteiskunnallista päätöksentekoa ja talouden mekanismeja. Helsinki-Malmin lentopaikan niittybiotoopin arvon tunnustaminen ja suojeleminen tukee tämän sopimuksen tavoitteita tarjoamalla elinympäristön monille uhanalaisille eläin- ja kasvilajeille.

## 2.7. Alueen asuntorakentamista koskevia näkökulmia

Helsingin kaupunki kaavailee Helsinki-Malmin lentopaikan ottamista asuntokäyttöön. Aluetta suunnitellaan noin 25 000 asukkaalle. Alueelle suunniteltu kaupunkirakenne on jaettu 7–10 osa-alueeseen, jotka on tarkoitus suunnitella ja rakentaa vaiheittain 2020-luvulta alkaen noin kolmen vuosikymmenen aikana. Lentotoiminnan estävä rakentaminen on kaupungin suunnitelmassa aikataulutettu toteutettavaksi mahdollisimman pian, jo 2020-luvun alussa.

Helsingin kaupungin Malmin suunnittelualueesta Destialla teettämät rakennettavuus- ja maaperätutkimukset ovat osoittaneet että asuntorakentamisen edellyttämää paalutusta vaativan savikerroksen paksuus on alueella huomattava, jopa 29 metriä. Kalleimmin rakennettavat, syvimmän saven alueet ovat kiitoteiden kohdalla. Destia arvioi, että "Kaupungille kohdistuvat alueen esirakentamisesta muodostuvat kustannukset ovat arviolta noin 285 miljoonaa euroa.". Jättämällä kiitoteiden kohdalla olevat syvimmän saven alueet rakentamatta, laskisivat alueen keskimääräiset kerrosneliökohtaiset rakennuskustannukset merkittävästi.

Helsingin kaupungin Finnish Consulting Group:illa (FCG) 2015 teettämän yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin mukaan lentokenttäalueen kerrosneliökohtaiset rakentamiskustannukset ovat kaksinkertaiset muuhun Malmin suunnittelualueeseen verrattuna. Helsingin kaupungin maksettavaksi lankeavat rakennusinvestoinnit Malmin lentokentän alueella ovat alustavasti arvioituna noin 450 miljoonaa euroa. Kenttäalueen kalliin rakennettavuuden johdosta on FCG todennut: "Yleiskaavaluonnoksen mukainen kerrosala (1,2 milj. k-m<sup>2</sup>) ei ole riittävä Malmin lentokentän alueen taloudellisen toteutettavuuden kannalta".

Maaperän pilaantuneisuustutkimus on tilattu Rambollilta valmistuvaksi syyskuussa 2016. Alueella mahdollisesti esiintyvän, kalliimpia rakennusmateriaaleja edellyttävän betonia ja terästä syövyttävän sulfidisaven ja pilaantuneen maa-aineksen määrää ei vielä ole kattavasti kartoitettu. Valmisteilla olevien maaperätutkimusten myötä saattavat FCG:n arvioimat kokonaiskustannukset nousta. Alueelta on jo tähänastisissa tutkimuksissa löytynyt kohonneita pitoisuuksia mm. metalleja, öljyhiilivetyjä, PCB:tä ja PAH-yhdisteitä.

Vuonna 2003 tehdyn meluselvityksen mukainen asuinrakentamista rajoittava 55 dB melualue sijaitsee suurimmaksi osaksi varsinaisella lentokenttäalueella. Meluselvityksen tekemisen jälkeen on kentän eniten lentävää kalustoa modernisoitu merkittävästi hiljaisemmaksi ja kentän operaatioiden määrä on noin 8% silloista pienempi. Tämänhetkisen, todellisen 55 dB melualueen voidaankin perustellusti olettaa selvästi pienentyneen vuodesta 2003. Vuoden 2003 meluselvityksen melualuearajojen ulkopuolelle voitaisiin Malmin suunnittelualueelle asuttaa lentotoiminnan jatkuessa ainakin puolet Helsingin kaupungin Malmin suunnittelualueelle kaavailemasta kokonaisuusmäärästä. Päivitetty melumallinnus laajentaisi asuntorakentamiseen soveltuvaa aluetta.

Alueen soveltuvuus asuntotuotantoon ei ole ideaalinen, suorastaan huono. Alueen valmistelu asuntotuotantoon on kallista eivätkä todelliset kustannukset ole selvillä.

## 2.8. Alueen merkitys Helsingin kaupungille asuntotuotannossa

Kaupunkimaantieteen professori Mari Vaattovaara totesi Helsingin Sanomissa 28.5.2016: "Vain viisi prosenttia Helsingin maapinta-alasta on rakennusten alla. Toisin sanoen 95 prosenttia on rakentamatta. Jos puistot ja muut vastaavankaltaiset alueet vähennetään, niin edelleen on rakentamatta 85 prosenttia maapinta-alasta."

Malmin suunnittelualan kokonaispinta-ala on noin 3,1 km<sup>2</sup>, josta yli puolet on varsinaisen lentokenttäalueen ulkopuolella. Suunnitteluala kattaa kaupungin kokonaispinta-alasta noin 1,6%. Koko Malmin suunnittelualueelle vuoteen 2050 mennessä sijoitettavaksi suunnitellut 25 000 asukasta olisivat 2,9% Helsingin yleiskaavan suunnitteluperusteeksi asetetusta 861 000 asukkaan kokonaismäärästä.

Sipooseen kuuluneesta Östersundomista liitettiin valtioneuvoston hyväksynnällä suuri alue Helsinkiin vuonna 2009 nimenomaisesti pääkaupungin asuinrakentamisen tonttivarannoksi. Alueliitosta valmisteltaessa annettiin ymmärtää sen vähentävän painetta Helsinki-Malmin lentopaikan asuntorakentamiseen. Esimerkiksi Helsingin kaupunginhallituksen puheenjohtaja Jan Vapaavuori totesi Helsingin Sanomissa 7.7.2006: "Tässä yhteydessä olisi viisasta, että kaupunkisuunnitteluvirastossa otettaisiin aikalisä Malmin lentokentän suunnittelun suhteen. Näillä on kiistatta liittymäkohtia toisiinsa." Helsingin kaupunkiin kuuluvan Östersundomin alueen pinta-ala on noin 29 km<sup>2</sup>, josta Natura-alueita suojavyöhykkeineen on noin 9 km<sup>2</sup>. Kovaa maata koko Helsingin kaupunkiin kuuluvasta Östersundomin alueesta on noin 25 km<sup>2</sup>.

Malmin varsinaisen lentokenttäalueen pinta-ala on 1,38 km<sup>2</sup>, mikä vastaa noin 1/16 Östersundomissa Natura-alueiden ulkopuolella olevasta pinta-alasta.

Helsingin kaupunkiin kuuluvia alueita Östersundomissa ei ole sisällytetty Helsingin kaupungin valmisteilla olevaan yleiskaavaehdotukseen.

Helsinki-Malmin lentopaikalla ei edellä mainituista seikoista johtuen voida katsoa olevan suurta tai ratkaisevaa roolia Helsingin kaupungin asuntotuotannossa.

## 2.9. EU-ilmailustrategia

Euroopan komissio julkaisi 7.12.2015 Euroopalle uuden ilmailustrategian. Strategia ilmentää lentoliikenteen ja ilmailualan perustavaa laatua olevaa merkitystä tämän päivän taloudelle sekä suuressa että pienessä mittakaavassa.

Komission asettamat keskeiset tavoitteet strategialle ovat seuraavat:

1. Varmistaa EU:lle johtoasema kansainvälisessä ilmailussa ja kaikille tasapuoliset toimintaedellytykset.
2. Puuttua kasvun rajoihin ilmassa ja maassa.
3. Säilyttää EU:n korkeat vaatimukset.
4. Edistää innovaatioissa, digitaaliteknologiassa ja investoinneissa.

Strategian perustana ovat luonnollisesti käsitys alan nykytilasta sekä kourallinen laajavaikutteisia trendejä ja ennusteita. Alla muutamia komission työnsä pohjaksi ottamista:

-Lentoyhteyksillä ja niiden laadulla on merkitystä kaupungin tai alueen taloudelle ja menestykselle.

-Euroopan lentoasemilta jää puuttumaan vuonna 2035 noin 2 miljoonan lennon verran kapasiteettia. (Tästä arvioidaan aiheutuvan 434 000–818 000 työpaikan menetys vuoteen 2035 mennessä ja BKT:n tasolla koko Euroopan laajuudessa 28–52 miljardia euroa.)

-Lentoturvallisuutta ei voi käsitellä erillään muista tavoitteista.

-Ilmailuala on vahvassa kasvussa sekä määrällisesti että teknisesti.

Tämän lakiesityksen kannalta strategia sisältää muutamia hyvin merkitykselliseen asemaan nostettuja havaintoja sekä linjauksia.

Kenttäkapasiteettia on käytettävä optimoiden ja tehokkaasti. Tämä linjaus liittyy nimenomaan lentoliikenteeseen ja lentokenttien muodostamaan pullonkaulaan ihmisten liikkuvuudelle ja sitä kautta taloudelliselle toimeliasuudelle. Helsinki-Malmin toiminnan varmistaminen mahdollistaa Helsinki-Vantaan lentokentän edelleen optimoinnin raskaan lentoliikenteen palvelukseen.

Tutkimukset osoittavat, että mitä paremmat lentoyhteydet tietystä kaupungista tai alueelta on muualle Eurooppaan ja maailman muihin osiin, sitä enemmän voi syntyä kasvua. Tämän havainnon kohdalla strategia puhuu paitsi yhteyksien olemassaolosta, myös niiden tiheydestä ja laadusta. Suomeen sovellettuna tällä on merkitystä Suomen eri paikkakuntien tavoitettavuudelle sekä maan ulkopuolelta että maan sisäisesti. Suomen tämänhetkisessä lentoliikennetilanteessa trendi on viime vuosina ollut keskittyminen Helsinki-Vantaalle. Ilmailun ja lentoliikenteen jatkaessa kasvuaan on todennäköistä että syntyy pienemmän mittakaavan lentoliikennettä palvelemaan Suomen sisäistä ja lähialueille yltävää liikennöintitarvetta. Saattaa tulla kyseeseen myös tämänkaltaisen liikenteen järjestäminen taloudellisen aktiviteetin edellytysten luomiseksi. Helsinki-Malmin lentotoiminnan säilyttäminen tukee ja mahdollistaa raskasta aikataulutettua liikennettä ketterämpien yhteyksien lentämisen.

Siirtyminen uuteen aikakauteen innovaatioiden ja digitaaliteknologian avulla. Tässä osiossa strategia nostaa näkyville useita osa-alueita. Suomen kannalta merkille pantavaa on että kaikissa mainituissa osa-alueissa meillä on Suomessa erinomaista osaamista ja monella ydinalueella vahvoja perinteitä. Uuden teknologian ja murroskohtien hetkellä myös pienillä ja uusilla toimijoilla on mahdollisuus muokata ja valloittaa markkinoita. Ilmailuinnovaatio edellyttää kosketuspintaa ilmailualan toimintaan tai ilmailuun liittyviin rakenteisiin. Lakiesityksen nimenomaisena tarkoituksena on pitää ilmailu ja ilmailuosaaminen riittävissä määrin elossa ja siten säilyttää perustan tämänkaltaisiin mahdollisuuksiin tarttumiselle Suomessa.

Euroopan unioni panostaa rahaa tämän strategian toimeenpanoon useilla eri instrumenteilla. Komissio tukee ilmailualan tutkimusta ja innovointia julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien, Horisontti 2020 -puiteohjelman, Euroopan rakenne- ja investointirahastojen sekä Euroopan strategisten investointien rahaston (ESIR) kautta. Lisäksi Euroopan unioni on suunnitellut investoivansa vuoteen 2020 asti vuosittain 430 miljoonaa euroa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimushankkeeseen (SESAR).

Lakiesityksen kannalta Euroopan ilmailustrategia on samansuuntainen alla olevan Euroopan parlamentin Päätöslauselman kanssa: P6\_TA(2009)0036 yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta "rohkaisee jäsenvaltioita ja alue- ja paikallisviranomaisia investoimaan yleisilmailulle ja liikelentotoiminnalle erittäin tärkeiden pienten ja keskisuurten lentokenttien uudenaikaistamiseen ja niiden perustamiseen".

Helsinki-Malmin lentopaikan lopettamiskaavailut ovat kaikilta osin ristiriidassa Euroopan unionin ilmailustrategian kanssa.

## 2.10. Kaupallisen liikenteen kehittämismahdollisuudet

Ilmailun merkitys kansantaloudelle on huomattava. Lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti yli 100 000 ihmistä. Ilmailualan maksamat suorat verotulot valtiolle ovat 2,5 miljardia euroa, ja lentoliikenteen osuus Suomen bkt:sta on 3,2 prosenttia. Suomi voi tulevaisuudessa ylläpitää monipuolista kilpailukykyään ilmailualalla vain varmistamalla olemassa olevan ilmailualan osaamisen ja liiketoiminnan säilymisen ja huolehtimalla siitä, että sillä on tarjota ilmailualan tulevan kehityksen mahdollistavat olosuhteet ja toimintaympäristöt.

Euroopan lennonvarmistuksen suunnittelu- ja kehittämisorganisaatio Eurocontrolin laatiman kaupallisen lentoliikenteen kasvuennusteen mukaan kasvavat Suomen ja lähialueiden liikennemäärät 30-70% vuoden 2012 tasosta vuoteen 2035 mennessä ja Euroopan alueella jopa 2-3 -kertaisiksi vuoteen 2050 mennessä.

Liikেলentojen määrän kasvuvauhti on viime vuosina ollut Euroopassa n. 3 % vuosittain. Ennen lamaa vuosittainen kasvu oli jopa 7 %. Vuonna 2015 Lontoon City-lentokentän matkustajamäärä lisääntyi 18 % ja kenttää ollaankin laajentamassa merkittävästi.

Lentoliikennettä palvelevan infrastruktuurin kapasiteetin riittävyys on EU:n strateginen huolenaihe. Lentoliikennettä koskevien ennusteiden toteutuessa on liikেলentojen sujuva ja joustava toiminta Helsinki-Vantaalla uhattuna, koska aikatauluttomat liikelennot saavat joustavaa palvelua vain reittiliikennetilanteen sen salliessa.

Keski-Euroopassa ja Yhdysvalloissa liike-elämä käyttää ruuhkautuvien suurkenttien sijasta jo rutiininomaisesti Helsinki-Malmin kaltaisia pieniä vapaan aikataulun city-kenttiä. Niiden tarjoama joustava palvelu tuo merkittävää etua metropolien välisessä kilpailussa. Tukholmassa maan parlamentti päätti joulukuussa 2015 lakkauttaa selvitykset Bromman vanhan city-kentän ottamisesta asuntokäyttöön, ja sen liikেলentopalveluihin on meneillään kymmenien miljoonien eurojen investoinnit.

Helsinki-Malmin lentopaikka on 150 km säteellä ainoa vapaalla aikataululla palveleva kansainvälinen lentoasema. Sen merkitys pääkaupunkiseudun sujuvalle saavutettavuudelle erityisesti liikেলentojen näkökulmasta tulee kasvamaan merkittävästi tulevaisuudessa Helsinki-Vantaan ruuhkautuessa entisestään.

Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen ainoa ns. koordinoitu lentoasema, jolta ei voi liikennöidä vapaalla aikataululla. Jo nykyisin on Helsinki-Vantaan kiitoteiltä tapahtuville nousuille ja laskuille pyydettyä lupaa vähintään kolme tuntia etukäteen. Tämä rajoittaa aikatauluttomien liikেলentojen vapaata liikkuvuutta jo nyt vuorokauden ruuhkaisimpina aikoina.

Helsinki-Malmin lentopaikka ja Helsinki-Vantaan lentoasema täyttävät kumpikin hyvin erilaista tehtävää Suomen ilmailuinfrastruktuurissa. Niiden erilaisia rooleja voisi verrata linja-autoasemaan ja taksitolppaan. Tarjoamalla kapasiteettia liikelennoille myös Helsinki-Vantaan ruuhkahuippujen aikana, tukee Helsinki-Malmin lentopaikka Helsinki-Vantaan kapasiteetin

kohdentamista mahdollisimman tehokkaasti reittiliikenteen suurten matkustajakoneiden käyttöön ja tukee siten MAL-sopimuksen mukaista Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen kehittämistä maamme merkittävimpanä kansainvälisenä lentokenttänä.

Joustava saavutettavuus on kilpailutekijä liike-elämän ja yritysten toimintaympäristössä. Liikelentojen volyymin pitkäaikainen kasvutrendi tuo paitsi silkkaa liikennettä, myös avaa mahdollisuuksia uudentlaisille ilmaliikennepalvelukonsepteille. Mm. suomalainen Go! Aviation Oy käynnistää toimintaansa uudentlaisella hinnoittelu- ja palvelukonseptilla tarjoten lentoyhteyksiä Suomen pääkaupungista muualle maahan ja Eurooppaan. Ensimmäinen reitti Go! Aviationilla tulee olemaan Kuopio - Helsinki - Tallinna. Go! Aviationille Helsinki-Malmin lentopaikka on sijainniltaan ja luonteeltaan ihanteellinen kotikenttä. Yritys joutuu kuitenkin aloittamaan toimintansa Helsinki-Vantaalta, koska Helsinki-Malmin lentopaikan lähestymismenetelmiä ei ole kaikilta osin pidetty ajan tasalla toiminnan jatkon pitkittyneen epävarmuuden vuoksi.

Go! Aviation on hyvä esimerkki siitä, että myös perinteisen ilmailun alueella on tilaa ja mahdollisuuksia innovoida. Liikelentojen kansainvälinen kasvutrendi lisää liikelentämiseen käytettävän rahan määrää. Tämä tulee avaamaan lisää kiinnostavuutta ja toimintamahdollisuuksia uusille liikelentotoimijoille ja -palveluille - parhaissa tapauksissa siten, että toimeen ryhtyy suomalainen toimija kotimaiselta liikelentoihin soveltuvalta kentältä. Kun Finnair keskittyy Aasian-strategiansa mukaisesti kaukolentoyhteyksiin, syntyy kotimaan sisäiseen lentoliikenteeseen sekä maakunnista suoraan Eurooppaan suuntautuvalla pienemmän mittakaavan toiminnalle tilaa ja tarvetta. On olennaisen tärkeää, että tämänkaltaisilla start-upeilla ja uusilla toimintakonsepteilla on joustava kotikenttä ja siellä mahdollisuus toimia oman mallinsa mukaisesti.

### 2.11. Uudentlaisia ilmailuliiketoiminnan mahdollisuuksia

Euroopan Unionin ilmailustrategia nostaa miehittämättömän ilmailun strategiatyönsä keskeisten tavoitteiden joukkoon. Miehittämätön ilmailu on myös EUn ilmailuteollisuuden nimenomainen kasvusektori.

Ilmailualan uskotaan olevan robotisaation myötä historiansa suurimman murroksen edessä. Tämä murros tulee yhdistämään erilaiset miehittämättömät ilmailun muodot nykyiseen ilmailun sääntörakenteeseen ja toimintatapoihin. Vahva ammattiosaaminen ja sen pohjalla oleva harrastuneisuuteen perustuva massa luovat edellytykset tarttua tuleviin teknologisiin ja liiketoiminnallisiin mahdollisuuksiin menestyksellisesti. Myös miehittämätön ilmailu tulee tarvitsemaan infrastruktuuria ja osaamista niin kiitoteiden, lennonvarmistuksen, huollon ja kaikkien nykyäänkin tarvittavien fasiliteettien osalta.

Viiden viime vuoden aikana nopeasti kehittyneet miehittämättömät ilma-alukset ovat yleistyneet ja sen myötä lainsäätäjät ympäri maailman ovat joutuneet ottamaan pikavauhtia kantaa miehittämättömään teknologiaan. Kaikkien tuntemien kuluttajakäyttöön tarkoitettujen nelikoptereiden lisäksi markkinoilla on ja sinne on tulossa vaatimaan kaupalliseen ammattikäyttöön tehtyjä miehittämättömiä ilma-aluksia ja liiketoimintamalleja. Sovellusalueita on lukemattomia, kuten ilmakeuhkaus, kartoitus, kadonneiden ihmisten etsiminen

maastosta, pakettien ja tavaroiden kuljetus, sähkölinjojen tarkistus sekä korkealla ylä-ilmakehässä aurinkovoimalla lentävät tietoliikennetukiasemat.

Emme vielä tiedä, missä muodossa ja milloin miehittämätön ilmailu tulee laajenemaan suurimpiin mittasuhteisiinsa, mutta Suomelta olisi hyvin lyhytnäköistä hävittää miehittämättömälle ilmailulle ja muille uusille ilmailualan kasvumahdollisuuksille arvokkaita ja hitaasti rakennettavia kulmakiviä.

Helsinki-Malmin lentopaikkaa tulee edelleen kehittää, jotta se voi tarjota kehitysalustan uusille, lentokenttäinfrastruktuuria tarvitseville kasvuyrityksille ja vahvistaa Suomen kilpailukykyä ilmailun alalla.

## 2.12. Kansalaismielipide

Vahva kansalaismielipide puoltaa tässä aloitteessa esitetyn lain säätämistä. Helsingin ja ympäristökuntien asukailta on jo toistakymmentä vuotta tiedusteltu eri toteuttajien tekemillä ammattimaisilla mielipidekyselyillä heidän kantaansa Helsinki-Malmin lentopaikan suhteen. Kaikkien tehtyjen mielipidemittausten tulokset ovat yhteneväisiä: lentokentän säilyttämisen kannatus on lähes poikkeuksetta ollut yli kaksinkertainen verrattuna kentän asuntorakentamisen kannatukseen. Helsinki-Malmin lentopaikan säilyttäminen ilmailukäytössä on selkeästi ja yli puoluerajojen ilmaistu kansalaisten tahto.

Helsingin ja Uudenmaan asukkaiden mielipidettä tiedusteltiin viimeksi maaliskuussa 2016 TNS Gallupin tekemällä mielipidetutkimuksella. Tutkimus osoitti, että Helsingin asukkaista 54% kannattaa alueen säilyttämistä lentokenttänä ilman ehtoja. Siinä tapauksessa, että asuntorakentamisen tarpeet voitaisiin ratkaista muulla tavoin kuin muuttamalla kenttä asuntorakentamiskäyttöön, kannatti Helsingin asukkaista kentän säilyttämistä jopa 67%. Vain 14% kaupunkilaisista oli sitä mieltä, että kentälle tulisi ehdottomasti rakentaa asuntoja. Myös ympäryskuntien asukkaiden mielipiteet ovat kaikissa mielipidetutkimuksissa olleet hyvin yhteneväiset Helsingin asukkaiden mielipiteen kanssa.

## 2.13. Arviointi

Nykytilassaan Helsinki-Malmin lentopaikka on toimiva kokonaisuus ja sen käyttö on erittäin aktiivista.

Helsinki-Malmin lentopaikan epäselvä ja epävarma tilanne rakennuskieltoineen on kuitenkin jo vuosikymmenet haitannut merkittävästi kentän ja siellä toimivien yritysten liiketoiminnan kehitystä.

Myös uusien lähestymismenetelmien hidas käyttöönotto on osaltaan vaikuttanut alueen kehitykseen ja estänyt lentoyhtiöitä ottamasta kenttää enemmän kaupallisen liikenteen käyttöön.

Helsinki-Malmin lentopaikan ilmailukäytön lopettaminen ilman toimintavalmista korvaavaa lentopaikkaa riittävän asiakaspohjan äärellä pääkaupunkiseudulla merkitsisi huomattavaa alasajoa koko Suomen ilmailukoulutukselle ja Suomen ilmailuosaamiselle. Näillä näkymin Finavian poistuessa ja Helsingin kaupungin saadessa Helsinki-Malmin lentopaikan



hallintaansa 1.1.2017 toimintaedellytykset lakkaavat lentokentän kaupallisilta toimijoilta välittömästi. Lentopaikan laajaa erikoisalojen yritys- ja osaamis pohjaa ei pelasta myöhemmin mahdollisesti rakennettava uusi lentopaikka.

Mahdollisuus keskittää pienemmän kaluston operaatiot Helsinki-Malmin lentopaikalle parantaa Helsinki-Vantaan mahdollisuuksia hyödyntää kapasiteettinsa tehokkaammin. Helikoptereiden, pienkoneiden ja vilkkaan muun lentoliikenteen sovittaminen toisiinsa Helsinki-Vantaalla on vaikeaa erilaisten nopeusalueiden vuoksi ja näiden ilma-alustyyppien pitämällä erillään toisistaan on myös lentoturvallisuutta parantava vaikutus.

Helsinki-Malmin lentopaikan pienkonekalustolla ja mahdollisuudella käyttää Helsinki-Malmin lentopaikkaa varakenttänä on positiivinen vaikutus huoltovarmuuteen.

Vaikka Rajavartiolaitoksen tukikohtaa kannanotoista huolimatta ollaan siirtämässä Helsinki-Vantaalle, tarjoaa Helsinki-Malmin lentopaikan sijainti Rajavartiolaitoksen toiminnalle edelleen parhaat mahdolliset edellytykset harjoittelumahdollisuuksien ja Helsingin edustan merialueen hyvän, esteettömän saavutettavuuden ansiosta.

Helsinki-Malmin lentopaikan kulttuurihistoriallinen arvo on kansainvälisestikin erittäin merkittävä. Helsinki-Malmin lentopaikan alue kuuluu kokonaisuutena Museoviraston inventoimaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon. Lisäksi se on kahdesti valittu maailmanlaajuisen World Monuments Fundin 100 uhanalaisimman kulttuuriperintökohteen luetteloon. Europa Nostra ja Euroopan investointipankin instituutti nimesivät Helsinki-Malmin lentopaikan kokonaisuuden maaliskuussa 2016 yhdeksi Euroopan seitsemästä uhanalaisimmasta kulttuuriperintökohteesta. Europa Nostran asiantuntijoiden mukaan Helsinki-Malmin lentopaikka on Euroopan parhaiten säilynyt, yhä alkuperäisessä käytössään oleva 30-luvun lentokenttä.

Lentopaikan alkuperäiskäytössään säilyttämisen mahdollistama suomalaisen ilmailukulttuurin ja -perinteiden jatkuvuus on merkittävä tekijä lentopaikan kulttuurihistorialliselle arvolle.

Helsingin kaupunki on aiemmin mainituista seikoista huolimatta pysynyt suunnitelmissaan kentän lentotoiminnan lopettamisesta, mikä vaarantaa akuutisti Helsinki-Malmin lentopaikan merkittävät kulttuurihistorialliset arvot.

Helsinki-Malmin lentopaikan kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen, varmistamalla sen lentotoiminnan jatkuminen, auttaa Suomea säilyttämään kansainvälisen maineensa kulttuurihistoriaansa arvostavana ja suojelevana kansakuntana.

### 3. ESITYKSEN VAIKUTUKSET

#### 3.1. Taloudelliset vaikutukset

##### 3.1.1. Vaikutukset valtiontaloudelle

Helsinki-Malmin lentopaikan muotoutuessa vilkkaaksi ilmailun keskuksesi on pitkällä aikavälillä odotettavissa verotulojen kasvua ilmailualan taloudellisen toimeliaisuuden lisääntymisen myötä.

Helsinki-Malmin lentopaikan taloudellista vaikutusta voidaan tarkastella mm. seuraavista näkökulmista:

1. Liikenneinfrastruktuuri
2. Ilmailualan osaamisen ylläpito ja kehittäminen
3. Suora ja välitön vaikutus valtion talouteen.

Kukin näistä on kustannus- ja tuottovaikutuksiltaan eriluonteinen.

##### 3.1.1.1. Liikenneinfrastruktuuri

Helsinki-Malmin lentopaikan olemassa olevan lentokenttäinfrastruktuurin hyödyntäminen poistaa tarpeen uuden kentän rakentamiselle palvelemaan pääkaupunkiseudun ilmailutarpeita. Tästä aiheutuu merkittäviä säästöjä.

Lentopaikan infrastruktuuria tarvitaan paitsi nykyisen muotoiseen miehitettyyn ilmailuun, myös mitä todennäköisimmin suuren taloudellisen potentiaalin omaavan miehittämättömän ilmailun tarpeisiin. EU:n kasvuohjelma arvioi miehittämättömän ilmailun kasvavan yli 10 Mrd€ vuotuisen talousvaikutukseen ja yli 100 000 suoraan työpaikkaan seuraavan 20 vuoden aikana.

##### 3.1.1.2. Ilmailualan osaaminen ja tietotaito

Ilmailutoiminnan lakkauttaminen Helsinki-Malmilla saattaa Suomen ilmailuosaamisen ja -perinteen välittömään katoamisvaaraan sekä mitattavissa olevan että hiljaisen osaamisen suhteen.

Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan jatkumisella on suora positiivinen vaikutus ilmailualan työpaikkatarjontaan ja sitä kautta verotuloihin. Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan jatkumisella voidaan perustellusti katsoa olevan ratkaiseva positiivinen vaikutus ilmailualan kehitysmahdollisuuksiin Suomessa.

Helsinki-Malmin lentopaikan merkitys ilmailukasvatukselle parantaa kasvussa olevan miehittämättömän ilmailuteollisuuden tarvitseman ilmailuosaamisen saatavuutta.

### 3.1.1.3. Suora vaikutus valtion talouteen

Rajavartiolaitoksen harjoitustoiminnan siirtyminen Helsinki-Malmilta Uttiin tulisi siirtolentojen takia aiheuttamaan valtiolle huomattavia lisäkustannuksia. Super Puma-helikopterin yhden lentotunnin hinta on 19.900€. Edestakainen siirtolento Uttiin kestää noin 70 minuuttia. Mikäli kuukaudessa tehdään kaksikymmentä harjoitus- ja testilentoa, aiheutuu näistä siirtolennoista vuosittaiset 5.6 M€ lisäkustannukset.

Helsinki-Malmin lentopaikalla harjoitustoiminnassa oleva helikopteri on välittömästi käytettävissä pelastustehtävään. Helsinki-Vantaalla mahdollisuudet harjoitustoimintaan ovat huomattavan rajalliset. Sinne tukeutuvassa toiminnassa harjoitustoiminta tapahtuu pääasiassa Utissa, ja harjoituksen aikaisen toimintavalmiuden säilyttämisen edellyttämästä toisesta helikopterista Helsinki-Vantaalla aiheutuu lisäkustannuksia.

Helsinki-Malmin lentopaikalta voidaan viranomaisoperoinnissa päästä merelle lyhyempää, yksinkertaisempaa, nopeampaa ja halvempaa reittiä kuin Helsinki-Vantaalta. Siirtymän aiheuttama ero kokonaislentoajassa aiheuttaa keskimäärin noin kymmenen minuutin vasteaikavaikutuksen sekä Super Puma -helikopterin 19 900 € lentotuntikustannuksen perusteella laskettuna noin 6 700 € kustannuseron pelastustehtävää kohden. Pelastustoiminnan viiveistä mahdollisesti aiheutuvien henkilövahinkojen hintaa ei ole lähdetty arvioimaan.

Laki mahdollistaa voimaantullessaan Rajavartiostolle ja muille viranomaisille Helsinki-Malmin lentopaikan kustannuksiltaan ja operatiivisesti tehokkaan käytön valmius- ja harjoitustoimintaan myös jatkossa.

### *3.1.2. Taloudelliset ja muut vaikutukset Helsingin kaupungille*

Malmin suunnittelualueella syvintä paalutusta vaativat ja kalleimmin rakennettavat alueet ovat lentopaikan kiitotiealueella. Malmin suunnittelualueen asuntorakentamisen keskittäminen edullisemmin rakennettaville laita-alueille laskee alueen keskimääräisiä rakennuskustannuksia. Myös kentän alueen pilaantuneen maan poistoista aiheutuvat kustannukset jäävät toteutumatta. Alueen pysyminen ilmailukäytössä varmistaa ilmailuteollisuuden työpaikkojen pysymisen osana kaupungin liike-elämää. Joustavat liikelentomahdollisuudet parantavat kaupungin houkuttelevuutta koti- ja ulkomaisten yritysten toiminnalle.

Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen tärkein siviilikäytössä oleva helikopterikenttä ja Hernesaaren helikopterikentän poistuessa käytöstä näillä näkymin vuonna 2020, ei maan pääkaupunkiin jäisi Helsinki-Malmin lentopaikan sulkeutuessa ainoatakaan siviilikäytössä olevaa helikopterikenttää.

Helsinki-Malmin lentopaikan sulkeutuessa lisääntyisivät pelastus- ja yleisilmailutoiminnan Helsinki-Vantaalla aiheuttamat viivästykset, heikentäen Helsinki-Vantaan mainetta luotettavasti ja täsmällisesti toimivana lentokenttänä ja vaikuttaen siten haitallisesti myös Helsingin saavutettavuuteen, maineeseen ja houkuttelevuuteen.

Kulttuuriperinnöstä luopuminen tai sen hävittäminen sekä Malmin lentokentän säilyttämistä puoltavien kymmenien tuhansien kansalaisten näkemyksen sekä ammattitaidolla tehtyjen selvitysten ja vaihtoehtoisten suunnitelmien sivuuttaminen on vastoin kuntalakia ja Helsingin strategian mukaisia tavoitteita.

### **3.1.3. Vaikutukset yrityksille**

Helsinki-Malmin lentopaikalle on muodostunut Suomessa ainutlaatuinen ilmailualan osaamiskeskus ja Suomen toiseksi suurin ilmailuliiketoiminnan keskittymä, jonka yritysten yksityisen liiketoiminnan kokonaisliikevaihto vuonna 2015 oli n. 15 miljoonaa euroa. Tämä summa ei sisällä valtion toiminnoista, yhdistysten toiminnoista ja polttoaineen myynnistä aiheutuneita summia. Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen toiseksi vilkkain kenttä ja sen nykyinen lento-operaatiomäärä, kentän muut aktiviteetit ja kenttäalueen käyttö esimerkiksi suur tapahtumien tapahtumapaikkana mahdollistavat kentän taloudellisesti kannattavan toiminnan.

Aviastar on jo joulukuussa 2015 esittänyt Helsingin kaupungille kentän toiminnan jatkoa koskevan liiketoimintasuunnitelman, jonka perusteella kentän toiminta voi olla liiketaloudellisin perustein kannattavaa.

Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan nykytilanne ei vastaa kentän toiminnan todellista potentiaalia, koska Helsingin kaupungin 23.4.2001 asettama, kuusi kertaa jatkettu, yhteensä 17 vuoden mittainen rakennuskielto on käytännössä estänyt liiketoimintojen kehittämisen kysyntää vastaavalle tasolle.

Etsintä- ja pelastusoperaatiot (Search And Rescue, SAR) ovat aina kaupallista liikennettä korkeammalla prioriteetilla. Toisin kuin Helsinki-Vantaalla, Malmilla ne eivät häiritse kaupallista reittiliikennettä. Kaupallisille liikennöitsijöille viivästyksset aiheuttavat tuntuvia lisäkustannuksia.

Lentopaikan toiminnan pitkäjänteinen turvaaminen ja rakennuskiellon purkaminen mahdollistavat alueelle kasvaneen monipuolisen osaamiskeskittymän kehityksen.

### **3.2. Esityksen vaikutukset kaupalliselle liikenteelle**

Kaupallinen liikenne nyt ja eritoten tulevaisuudessa on tärkeä peruste turvata alueen pysyminen ilmailukäytössä. Helsinki-Malmin lentopaikka soveltuu kaupallisen lentoliikenteen käyttöön ja lentopaikalta lennetään jo nyt liike- ja tilauslentoja. Kenttä soveltuu hyvin esimerkiksi hyvin kevyiden suihkukoneiden (Very Light Jet, "VLJ" ja Ultra Light Jet, "ULJ") toimintaan, jonka kasvun ennakoitaan jatkuvan voimakkaana lähivuosina.

Helsinki-Malmin lentopaikka on vapaan aikataulun kansainvälinen kenttä, ja se tarjoaa erinomaiset edellytykset sujuville lentoyhteyksille Helsingistä Venäjälle, Baltiaan ja muualle Eurooppaan sellaisella joustavuudella, jota Helsinki-Vantaa ei koordinoituna lentoasemana pysty tarjoamaan. Helsinki-Vantaalla on lupaa kiitoteiden käyttöön jo nyt anottava vähintään kolme tuntia etukäteen, ja Euroopan lentoliikenne on voimakkaassa kasvussa. Helsinki-Malmin lentopaikan merkitys tulee siksi vain korostumaan tulevaisuudessa.

Suomen pääkaupungin mahdollisimman hyvällä ja sujuvalla saavutettavuudella on valtakunnallista merkitystä. Mikäli kenttä suljetaan, kärsii pääkaupunkiseudun saavutettavuus ilmaitse merkittävästi paitsi ulkomaanliikenteessä, myös pääkaupunkiseudun ja muun Suomen välisessä liikenteessä.

Edellä mainituista seikoista johtuen olisi lain voimaantulolla positiivinen vaikutus kaupallisen liikenteen toimintoihin sekä Helsinki-Malmin lentopaikalla kuin Helsinki-Vantaallakin.

### 3.3. Esityksen vaikutus lentoturvallisuuteen

Helsinki-Malmin lentopaikan sijainti keskellä Suomen suurinta lentolupakirjojen keskittymää mahdollistaa lupakirjan haltijoille lentorutiinin ylläpitämisen vilkkaasti liikennöidyssä ilmatilassa ja on sitä kautta omiaan parantamaan ilmailun, erityisesti yleisilmailun lentoturvallisuutta. Lentoliikennestrategian taustaraportissa (LVM 2015) todetaan että "Ilmailun harrastustoimintaa on tuettava riittävästi, jotta suureksi osin vapaaehtoisvoimin pyörítettävä toiminta tuottaisi ilmailijoita, joilla on hyvä koulutus ja riittävä kokemus." Helsinki-Malmin lentopaikan ilmailutoiminnan jatkumisen varmistaminen tukee näitä tavoitteita.

Suomen lennonjohtajien yhdistys on julkilausumassaan 4.11.2014 todennut Helsinki-Malmin lentopaikan koulustoitiminnan siirtymisen pois valvotusta ympäristöstä olevan merkittävä turvallisuusriski. Uudenmaan pienet lentopaikat Nummelassa ja Hyvinkäällä eivät kapasiteetiltaan ja ominaisuuksiltaan riitä alkuunkaan korvaajiksi Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnoille.

Helsinki-Malmin lentopaikan vilkas yleisilmailutoiminta ei sovellu siirrettäväksi Helsinki-Vantaan lentoasemalle, joka keskittyy reittiliikenteen palvelemiseen. Pienkoneiden ja suurten reittikoneiden lähestymis- ja nousunopeudet poikkeavat toisistaan huomattavasti, mikä tekee niiden porrastuksesta toisiinsa haasteellista. Haitat eivät rajoitu vain pienkoneiden ja suurten liikennekoneiden välillä tarpeellisten turvavälien aiheuttamiin kapasiteettiongelmiin, vaan pienkonetoiminta raskaan reittilentotoiminnan seassa on ennen kaikkea myös turvallisuuskysymys.

Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan turvaava laki mahdollistaa Suomen lentoturvallisuuden korkean tason säilymisen.

### 3.4. Esityksen vaikutukset lentokoulutukseen

Helsinki-Vantaan vilkkaasti liikennöidyn ilmatilan läheisyyden ansiosta on Helsinki-Malmin lentopaikalla erinomaiset, Suomessa ainutlaatuiset koulutusolosuhteet, jotka mahdollistavat korkealuokkaisen ammattilentäjien koulutuksen. Helsinki-Malmin lentopaikka tarjoaa toimintaedellytykset useille yksityisille ammattilentäjiä kouluttaville yrityksille, jotka ovat osaltaan kouluttaneet suurinta osaa Suomen ammatti-ilmailijoista.

Kentän sulkeutuessa joutuisi merkittävä osa Suomen tämänhetkisistä ilmailualan koulutusyrityksistä lopettamaan toimintansa tai siirtymään ulkomaille. Suomeen jäljelle jäävä ilmailun koulutustoiminta joutuisi siirtymään kauas pääkaupunkiseudulta olosuhteisiin, jotka olisivat huomattavasti epäedullisemmat koulutuksellisesti, logistisesti sekä liiketaloudellisesti. Yksityisille ilmailukoulutusta tarjoaville yrityksille ei riittävän asiakaspohjan puuttuessa ole liiketaloudellisen toiminnan edellytyksiä muualla Suomessa. Kentän sulkeutuessa suuri osa Malmille tukeutuvista n. 150 yleisilmailukoneesta myytäisiin säilytys-, huolto- ja operointipaikan poistuessa ulkomaille. Tämä heikentää omalta osaltaan lentokoulutuksen saatavuutta. Vain pääkaupunkiseudun laaja väestöpohja tarjoaa riittävän suuren potentiaalín ilmailukoulutukseen hakeutumiseen.

Yksityisten lentokoulutusyritysten toimintaedellytysten merkittävä heikkeneminen Helsinki-Malmin lentopaikan sulkeutuessa vääristäisi Suomen ilmailualan koulutuksen kilpailutilannetta luomalla Valtion ilmailukoulutustoiminnalle hallitsevan aseman lentokoulutusmarkkinoilla.

Malmi on ilmailun koulutuskeskittymä, jonka houkuttelevuudesta ilmailun opiskelijoille tai koulutusyrityksille eivät muut paikkakunnat pysty kilpailemaan. Kun suuret ikäluokat poistuvat ilmailun työmarkkinoilta, voidaan koulutusmääriä Malmilla lisätä jo nyt havaittavissa olevan lentäjien kasvavan tarpeen täyttämiseksi. Vain Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan jatkumisella voidaan varmistaa ilmailun koulutustoiminnan riittävä ja laadukas tarjonta Suomessa.

### 3.5. Esityksen vaikutus huoltovarmuuteen

Mikäli Helsinki-Malmin lentopaikka poistuu ilmailukäytöstä, on tällä vaikutuksia huoltovarmuuteen. Tämän on osaltaan todennut myös Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko 17.3.2015 että "Koska yleisilmailun kentälle etsitään uusi paikka, ei kentän puutteen takia ole tarvetta myydä koneita ulkomaille. Näin Malmin lakkauttamisella ei ole vaikutusta huoltovarmuuteen.". Mikäli Helsinki-Malmin lentopaikka suljettaisiin ilman korvaavaa kenttää, uhkaa tämä huoltovarmuutta heikentävä riski toteutua.

Helsinki-Malmin lentopaikalle on sijoitettuna noin 146 lentokonetta. Jos kenttä suljettaisiin, niistä muutamalle kymmenelle saattaisi olla mahdollista löytää sijoituspaikka ympäröiviltä korpikentiltä. Nummela ja Hyvinkää eivät kauempana sijaitsevien lentopaikkojen avustaminakaan pystyisi kokonsa ja lentotoiminnan rajoitustensa vuoksi ottamaan vastaan merkittävää osaa Helsinki-Malmin lentopaikan nykyisestä konekannasta. Helsinki-Malmin lentopaikan yleisilmailukoneista myytäisiin suurin osa todennäköisesti ulkomaille.

Helsinki-Malmin lentopaikan säilyttäminen ilmailukäytössä parantaa maan pääkaupungin toimintakyvyn ja huoltovarmuuden varmistamista myös poikkeusoloissa. Helsinki-Malmin lentopaikalta lennettiin kotimaan reittilentoliikenne vuonna 1986 Helsinki-Vantaan viikkokausiksi lamauttaneen virkamieslakon aikana.

Helsinki-Malmin lentopaikka on pääkaupunkiseudun ainoa varakenttä, jonka merkitystä poikkeustilanteissa korostavat mm. Brysselin ja Istanbulin lentoasemilla vuoden 2016 aikana tapahtuneet terrori-iskut.

Esityksen mukaisen lain säätäminen vaikuttaa positiivisesti huoltovarmuuteen.

### **3.6. Esityksen ympäristövaikutukset.**

Lakialoitteella ei ole suoria ympäristövaikutuksia, sillä lentopaikka toimii jo tällä hetkellä ilmailukäytössä. Lain voimaantullessa alueen luontoarvot säilyvät ja vaarantuneiden ja uhanalaisten lajien elinympäristöt turvataan. Lailla voidaan siten katsoa olevan positiivisia ympäristövaikutuksia.

Helsinki-Malmin lentopaikan säilyttäminen ilmailukäytössä tukee liikenteen ympäristöstrategiaa 2013-2020: ”Lisäksi liikenteen ympäristötyö linkitetään vahvasti osaksi vihreää kasvua Suomessa. Kasvualueita ovat muun muassa liikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat sekä liikenteen älykkäät palvelut.”. Helsinki-Malmin lentopaikan joustava ja dynaamista yritystoimintaa tukeva ilmailualan osaamiskeskittymä luo erinomaiset, Suomessa ainutlaatuiset olosuhteet innovatiivisten ja ”vihreiden” ilmailualan yritysten kehittymiselle.

Helsinki-Malmin lentopaikan ilmailukäytön jatkaminen poistaa tarpeen korvaavan kentän rakentamiselle, mikä tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kestävä kehityksen periaatetta parantamalla olemassa olevan infrastruktuurin hyväksikäyttöä ja luonnon voimavarojen kestävä hyödyntämistä.

Meripelastushelikopterien reitti Helsinki-Vantaalta kulkee asutusten yllä. Lakialoite mahdollistaa Helsinki-Malmin lentopaikan käytön meripelastustehtävien lähtöpisteenä. Tämä vähentää Helsinki-Vantaan lentoasemaa ympäröivien alueiden melurasitusta.

### **3.7. Esityksen vaikutukset Helsingin asuntotuotantoon**

Yleiskaavaehdotuksen mukainen Malmin suunnittelualue kattaa kaupungin kokonaispinta-alasta noin 1,6%. Niiden asukkaiden osuus, jotka yleiskaavan pohjana olevan nopean kasvun vaihtoehdon mukaisen asukasmäärän toteutuessa tulisi lentotoiminnan jatkuessa sijoittaa muualle vuoteen 2050 mennessä, on Helsingin kaavailemasta 861 000 asukkaan kokonaismäärästä vain noin 1,5%.

Esityksen ei voida katsoa merkittävästi heikentävän Helsingin asuntotuotannon mahdollisuuksia.

### **3.8. Vaikutukset Helsinki-Vantaan -lentoaseman toimintaan**

Helsinki-Vantaa on erikoistunut palvelemaan raskasta liikennelentotoimintaa. Etsintä- ja pelastustoiminta sekä muu aikatauluttamaton ilmailu aiheuttavat helposti häiriöitä aikataulutetulle kaupalliselle liikenteelle. Tämä korostuu erityisesti Helsinki-Vantaan kiiretuntien aikana. Koulutuslentotoiminta on erittäin haastavaa eikä se sovi Helsinki-Vantaalle käytännössä juuri lainkaan.

Viranomaisen aluevalvonta- ja meripelastuspalvelulennot menevät aina prioriteetissa muun liikenteen edelle. Helsinki-Vantaalta operoitaessa tämä tarkoittaa viiveitä ja odotusta niin lähteissä kuin saapuvissakin liikennelennossa. Viiveistä aiheutuu konkreettisia ja huomattavia taloudellisia seuraamuksia ja viiveet myös huonontavat luotettavana ja hyvin toimivana tunnetun lentoaseman mainetta ja mittareita.

Lakialoite varmistaa että Helsinki-Vantaan läheisyydessä on toinen lentopaikka palvelemaan aikataulutamatonta liikennettä, koulutusta ja muuta yleisilmailua sekä viranomaisliikennettä. Tällä varmistetaan, että Helsinki-Vantaa voi, ilman yleisilmailun ja viranomaistoiminnan aiheuttamien häiriöiden taloudellisia ja toiminnallisia rasitteita, edelleen keskittyä ja kehittyä valitsemallaan strategialla ja palvella maksimaalisesti raskasta kaupallista lentoliikennettä hyvällä palvelutasolla ja täsmällisyydellä.

### 3.9. Esityksen vaikutukset muille kunnille

Nopeat ja joustavat liikenneyhteydet ovat tärkeä kilpailukykyä parantava tekijä nimenomaan kauempana pääkaupunkiseudusta toimiville yrityksille. Erityisesti vientiyrityksille on pienkoneella tapahtuva nopea ja joustava yhteys Helsinkiin ja sieltä eteenpäin on kilpailuetu.

Aikatauluvapaudesta maakuntakentillä ei ole hyötyä, jos lennon toiminta Helsingin päässä on jäykkää ja pakotettu toimimaan Helsinki-Vantaan aikataulutetun lentoliikenteen ehdoilla. Helsinki-Malmin lentopaikan tarjoama joustava jatkoyhteys Helsinki-Vantaan kansainvälisiltä lennoilta parantaa merkittävästi maakuntien saavutettavuutta ja sitä kautta maakuntayrityksiin sijoittuneiden yritysten kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla.

Lentoyhteyttä Helsinkiin käyttävillä maakuntien yrityksillä on kotikunnalleen usein merkittävä työllistävä ja verotuloja takaava vaikutus eikä niiden menestyksen edellytyksiä kansainvälisessä kilpailussa ole syytä heikentää. Menestyäkseen kansainvälisessä kilpailussa yritysten tulee valita sellainen sijaintipaikka, joka tarjoaa parhaat toimintaedellytykset.

Mikäli Suomen kykyä vastata merkitykseltään kasvavan liikentotoiminnan haasteisiin heikennetään, kasvaa riski sille, että maakuntien yritykset, joilla usein on jo haarakonttoreita muualla, siirtävät toimintansa kokonaan maihin, joissa ne katsovat toimintaedellytysten olevan paremmat. Tällä olisi sekä kunta-, että myös valtiollisella tasolla erittäin negatiivisia taloudellisia ja työllisyysseurauksia.

Helsinki-Malmin lentopaikka on luonteva kevyen lentoliikenteen solmupiste yhdistämään maakuntaliikenteen ulkomaanliikenteeseen. Sen säilyttäminen parantamassa sekä maakuntien vientiyritysten että kotimaan markkinoille keskittyvien yritysten toimintakykyä edellyttää kansallisen tason päätöstä lain muodossa.



### 3.10. Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Suomen ilmailukoulutuksella on hyvä maine sekä siviili- että sotilasilmailun puolella. Eurooppalaisessa vertailussa suomalaiset lentokoulut ja opettajat ovat erittäin tasokkaita. Mikäli lakia ei säädettäisi ja Helsinki-Malmin lentopaikka suljettaisiin, menetettäisiin Suomesta merkittävässä määrin ammattilentäjäkoulutuksen tietotaitoa. Vastaavien valmiuksien rakentaminen uudelleen veisi vuosia ja aiheuttaisi huomattavia kustannuksia. Koulutus ja osaaminen on yksi Suomen vientituotteista.

Helsinki-Malmin lentopaikka on valittu Euroopan uhanalaisimpien kulttuuriperintökohteiden joukkoon. Tämän kaltaisen, kansainvälistä huomiota ja arvostusta keränneen alueen muuttaminen asuntotonteiksi Suomen kaltaisessa, harvaan asutussa maassa, kyseenalaistaa merkittävästi Suomen kulttuuriperinnön suojelutoiminnan uskottavuuden kansainvälisissä yhteyksissä. Lakialoitteen toteutuessa Suomi täyttää kansainväliset kulttuuriperintövelvoitteensa ja -sopimuksensa sekä säilyttää maineensa kulttuurimaana.

## 4. ERITYISET / PYKÄLÄKOHTAISET PERUSTELUT

### Laki Helsinki-Malmin lentopaikasta -kansalaisaloite

#### 1 LUKU: Yleiset säännökset

1 § Lain tarkoitus. Tämän lain tarkoituksena on säilyttää Helsinki-Malmin lentopaikka ilmailukäytössä, kehittää lentopaikan oheistoimintaa ja säilyttää lentopaikan kulttuuriympäristöarvot.

Tällä lailla säädetään myös kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien omistussuhteista, siten kuin niillä on yhteys Helsinki-Malmin lentopaikkaan.

*/Lain tarkoitus on säilyttää Helsinki-Malmin lentopaikka pysyvästi ilmailukäytössä ilmailun eri muodoissa. Kulttuuriympäristöarvoilla tarkoitetaan myös kentän historiallista kokonaisuutta ja elävää kulttuuriympäristöä. Rajoituksia ja lunastuksia koskevilla toimenpiteillä halutaan turvata, että koko Suomen etu toteutuu.*

2 § Soveltamisala. Tätä lakia sovelletaan erityislakina Helsinki-Malmin lentopaikkaan, (lentopaikan ydinalue) sellaisena kuin se oli 1.1.2016, lentopaikan viereisiin alueisiin (lentopaikan viereinen alue) sekä lentopaikkaa ympäröiviin alueisiin (lentopaikkaa ympäröivä alue), joilla toimiminen välittömästi tai välillisesti vaikuttaa lentopaikan käyttöön. Niitä osin kuin tässä laissa ei toisin säädetä, noudatetaan mitä muualla lainsäädännössä säädetään.

Kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksessa Helsinki-Malmin lentopaikan tarpeisiin on noudatettava, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu.

*/Ensimmäisen momentin päivämäärällä sidotaan alue tiettyyn päivämäärään, jota vasten muutoksia verrataan. Mainittu toiminta voi olla myös passiivista. Passiivisella toiminnalla tarkoitetaan esimerkiksi kasvillisuuden tai puiden hoitamatta jättämistä, jolla on merkitystä lentoturvallisuudelle, lentopaikan käytölle taikka kehitykselle.*

3 § Määritelmät. Tässä laissa tarkoitetaan

1) Helsinki-Malmin lentopaikalla lentopaikkaa, joka kaikkine osa-alueineen sijaitsee Helsingin kaupungin alueella.

2) lentopaikan ydinalueilla niitä osa-alueita, joista lentopaikka koostuu ja joilla on toiminnallinen yhteys lentopaikkaan. Toiminnallinen yhteys on olemassa ainakin silloin, kun kyseessä ovat:

a) kiito- ja rullaustiet

b) pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvavalvonta edellyttävät

c) alueet, joilla on lentopaikan toiminnan kannalta tarpeellisia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita.

3) lentopaikan viereisillä alueilla alueita, joilla on

a) yhteinen raja lentopaikan ydinalueen kanssa ja

b) mahdollisuus sijoittaa lentopaikan käyttötarkoitusta palveleva toiminto, joka arvioidaan oleelliseksi lentopaikan toimintojen tai sen kehittymisen kannalta.

4) lentopaikkaa ympäröivillä alueilla sellaisia alueita, joiden ei tarvitse olla kiinteässä yhteydessä lentopaikkaan, mutta joilla tapahtuvalla toiminnalla on vaikutusta lentopaikan toimintaan tai kehitykseen. Tällaisia alueita ovat ainakin

a) lähestymis- ja liukupolut,

b) laskukierrosalueet ja

c) odotusalueet.

5) kulttuuriympäristöarvoilla lentopaikan kokonaisuutta, sisältäen lentopaikan historiallisten rakennusten ja rakenteiden muodostaman kokonaisuuden sekä lentopaikalla ilmailutoiminnan kautta vaalitun ilmailuperinteen muodostaman aineettoman kulttuuriperinnön ja elävän kulttuuriympäristön arvot.

Tämän lain lisäksi Helsinki-Malmin lentopaikkaa koskevista määritelmistä säädetään ilmailu- ja lunastuslaissa.

*/Viittaamalla ilmailu- ja lunastuslakiin halutaan estää ristiriitaisuudet terminologiassa. Termit on määritelty vain niiltä osin kuin ne ovat tämän lain toteuttamisen ja toimivuuden kannalta oleellisia.*

## 2 LUKU: Lentopaikan käyttö ja rajoitukset

4 § Alueen käyttötarkoituksen säilyttäminen. Helsinki-Malmin lentopaikka säilytetään kokonaisuutena, joka mahdollistaa kaupallisen ja ei-kaupallisen siviili-ilmailun. Aluetta on myös mahdollista käyttää valtion ilmailuun sekä sotilasilmailuun.

5 § Vaarantavan toimenpiteen kieltö. Lentopaikan ydinalueella, sen viereisillä alueilla tai lentopaikkaa ympäröivillä alueilla on kielletty sellaiset toimenpiteet, jotka vaarantavat alueen käytön lentopaikkana tai heikentävät toiminnan edellytyksiä.

*/Tässä pykälässä viitataan laajempaan toiminnalliseen ja ajalliseen kokonaisuuteen. Pykälä ei estä esimerkiksi lyhytaikaisien tapahtumien järjestämistä alueelle, vaikka toiminta saattaisi vaikuttaa lentopaikan normaaliin toimintaan. Muuta kuin ilmailutoimintaa harkittaessa on kokonaisarvioinnissa otettava huomioon tapahtuman kesto, vaikutus lentopaikan pääasialliselle käytölle ja muut seikat.*

6 § Alueen kulttuuriympäristöarvojen säilyttäminen. Helsinki-Malmin lentopaikan käyttötarkoituksen muuttaminen siten, että alueen kulttuuriympäristöarvot kokonaisuutena olennaisesti heikentyisivät, on kielletty.

7 § Muutokset alueella. Lentopaikka-alueetta ei saa muuttaa siten, että edellytykset käyttäjä aluetta edellä 4 §:ssä lueteltuihin tarkoituksiin heikentyvät.

Muutoksissa on otettava huomioon olemassa olevat kulttuuriympäristöarvot niin, että ne säilyvät mahdollisimman alkuperäisinä ja palvelevat alueen käyttötarkoitusta. Muutoksia koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviraston lausunto.

*/Tällä pykälällä on tarkoitus mahdollistaa sellaiset muutokset alueella, jotka tukevat kentän kehittymistä tulevaisuudessa. Tällaisia muutoksia ovat muun muassa Air Park Wall -tyyppinen rakentaminen, jossa osa lentokenttäalueella sijaitsevista rakennuksista palvelisi samanaikaisesti sekä asuin- että ilmailukäytössä siten, että jotkin rakennusten osat ovat asuintiloja ja jotkin osat liike- tai palvelutiloja rakennuksen ollessa muotoiltu siten, että se itse samalla vaimentaa lentomelua. Lähtökohtaisesti kulttuuriympäristöarvojen heikentäminen on sallittua vain sellaisissa tilanteissa, joissa tehtävä muutoksella parannetaan lentopaikan edellytyksiä toimia lentopaikkana. Muussa tarkoituksessa tehtävät muutokset eivät ole sallittuja.*

8 § Alueen ilmatila. Helsinki-Malmin lentopaikan ilmatilan järjestämisestä annetaan viranomais määräykset, joilla varmistetaan alueen käyttäminen lentopaikkana.

*/Se, mikä toimivaltainen viranomainen on, määräytyy joko suoraan jonkin nyt jo voimassa olevan lain perusteella tai vaihtoehtoisesti viranomainen on määriteltävä valiokuntavaiheessa.*

### 3 LUKU: RAJOITUS JA HYVITYS

9 § Oikeus rajoitusten asettamiselle. Valtioneuvostolla tai asianomaisella viranomaisella on oikeus asettaa pysyviä tai määräaikaista rajoituksia (rajoitus Helsinki-Malmin lentopaikka-asia) lentopaikan ydin-, viereisille- tai ympäröiville alueille, mikäli niillä tapahtuvasta toiminnasta on vähäistä suurempaa haittaa lentopaikan toiminnalle tai sen kehittämiseksi.

*/Tämän momentin tarkoitus on varmistaa se, että kukaan ei voi ryhtyä lentopaikkaa haittaavaan rakentamiseen tai toimenpiteeseen. Toiminta voi ilmetä myös passiivisuutena. Momentti mahdollistaa myös puuttumisen jo olemassa olevaan toimintaan tai passiivisuuteen. Momentin mukaisia toimia voivat olla esimerkiksi hoitamaton kasvillisuus, jolla on merkitystä lentopaikan toiminnalle tai pystytetyt masto laskukierrosalueilla.*

Rajoitus on asetettava alhaisimmalle mahdollisimmalle tasolle, jolla riittävä vaikutus saadaan aikaiseksi.

*/Tällä momentilla on halutaan korostaa omaisuuden suoja. Asetettaessa rajoituksia on erityisesti kiinnitettävä huomiota rajoitusten tarkoituksenmukaisuuteen, kun liikelentotoimintoja kehitetään.*

10 § Hyvitys. Helsinki-Malmin lentopaikalla kiinteää omaisuutta omistava tai erityisten oikeuksien haltija on oikeutettu saamaan hyvityksen omistusoikeutensa tai hallinto-oikeutensa rajoittamisesta, kun oikeuden rajoittaminen tapahtuu tämän lain nojalla.

Korvausta määritettäessä on otettava huomioon rajoituksen tosiasiallinen luonne ja vaikutus omaisuuden tai erityisen oikeuden käyttämiseen. Hyvityksestä ja sen suuruudesta on ensisijaisesti pyrittävä sopimaan.

Mikäli Helsinki-Malmin lentopaikkaan kohdistuvia rajoituksia annetaan muun lain nojalla, noudatetaan, mitä kyseisessä laissa säädetään.

#### 4 LUKU: LUNASTUS

11 § Lunastuksen tarkoitus. Omaisuuden lunastus katsotaan tapahtuvan Helsinki-Malmin lentopaikan kehittämistä koskevaan tarkoitukseen, kun lunastettava omaisuus toimii tai sen tarkoitus on toimia osana toiminnallista lentopaikkakokonaisuutta. Lunastus tapahtuu yleisen edun perusteella.

12 § Valtion lunastusoikeus. Valtiolla on tämän lain nojalla lunastusoikeus Helsinki-Malmin lentopaikan ydinalueisiin.

Valtiolla on lunastusoikeus myös lentopaikan viereisiin alueisiin, mikäli se saattaa todennäköiseksi, että näiden alueiden merkitys on olennainen lentopaikan toiminnalle ja että lunastus on tarpeen tämän toiminnan turvaamiseksi.

Lunastusoikeutta ei ole, jos yleinen etu on saavutettavissa sopimalla, rajoituksella tai muulla tavalla.

13 § Toimenpiteiden väliaikainen kieltäminen. Kun valtioneuvosto voi väliaikaisesti kieltää enintään yhdeksi vuodeksi omaisuuden sellaisen käyttämisen, joka saattaa vaarantaa lunastuksen tarkoituksen.

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää. Jos lunastus myöhemmin raukeaa, on omistajalla ja haltijalla oikeus saada korvaus siitä vahingosta ja haitasta, mitä hänelle kiellon johdosta on aiheutunut.

Väliaikaiseen kieltoon voidaan sisällyttää kieltä käyttää omaisuutta tavalla, joka saattaa vaarantaa lunastuksen tarkoituksen. Kielto on voimassa siitä päivästä, jolloin päätös lunastusluvasta on annettu tiedoksi omistajalle tai haltijalle, siihen saakka, kunnes lunastus on päättynyt tai rauennut. Jos lunastus raukeaa, on kiellosta aiheutunut vahinko ja haitta korvattava siten kuin 1 momentissa säädetään.

Jollei tässä pykälässä tarkoitettu korvauksesta sovita, siitä päätetään lunastustoimituksessa, johon sovelletaan, jollei toimitus muutoin ole vireillä, mitä lunastuslain 97 §:ssä säädetään.

14 § Lunastuskorvaus. Lunastettavasta omaisuudesta on määrättävä omaisuuden korkeimman käyvän hinnan mukainen täysi korvaus. Korvausten määräämisessä noudatetaan muuten lunastuslain mukaisia korvausperusteita.

Jos lunastuslupaan sisältyy 3 §:n 2 momentin mukainen toimenpidekielto, lunastuskorvaukselle on määrättävä maksettavaksi lunastuslain 95 §:n mukainen korko lunastuslupan tiedoksisaantipäivästä. Jos ennen lunastuslupaa on annettu 3 §:n 1 momentin mukainen kielto, korko on määrättävä maksettavaksi kieltopäätöksen tiedoksisaantipäivästä.

Lunastettavasta omaisuudesta maksettava korvaus voidaan suorittaa myös maa-alueiden vaihdolla.

15 § Korvauksen suorittaminen. Korvauksen suorittamisessa sovelletaan, mitä lunastuslaissa säädetään. Tarkemmista menettelyistä korvauksen suorittamiseen säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 5 LUKU: MUUT SÄÄNNÖKSET

16 § Lain tarkoituksen turvaaminen. Ennen lain voimaantuloa ei saa ryhtyä toimenpiteisiin, jotka vaarantavat tämän lain tarkoituksen.

Tämän lain noudattamista valvova viranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua lain 5 §:n vastaisten toimien keskeyttämiseksi sekä määrätä alueen palautettavaksi sellaiseksi kuin se oli ennen 5 §:n vastaisten toimien aloittamista.

Valvova viranomainen voi tehostaa 2 momentissa tarkoitettua määrystä asettamalla uhkasakon tai teettämisuhan.

*/Helsinki-Malmin lentopaikan aluetta ei saa kunnallisista tai alueellisista päätöksistä, kuten kaavoitusratkaisusta tai maankäyttösopimuksista osoittaa muuhun kuin tässä laissa määritellyyn käyttöön. Vaikka kunnallisesti tehtäisiin tämän lain vastainen päätös, esimerkiksi rakennusliike ei saa - edesvastuun uhalla - ryhtyä maansiirto-, rakennus- tai vastaaviin töihin, mikäli ne olisivat vastoin tätä lakia.*

17 § Tarkentavat sääntely. Tarkemmat määräykset tämän lain menettelyistä ja täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

18 § Voimaantulo. Tämä laki tulee voimaan x.x.201x.

Lain 16 §:ää sovelletaan kuitenkin jo heti lain hyväksymisen jälkeen.

*/Lain 16 §:n soveltamisella heti lain hyväksymisen jälkeen taataan se, että lain tarkoitusta ei kierretä tekemällä juuri ennen koko lain voimaantuloa sellaisia päätöksiä, jotka tekisivät lain tosiasiallisesti hyödyttömäksi tai vaarantaisi lain tavoitteen toteutumisen.*

## 5. LAILLA SÄÄTÄMISEN TARPEELLISUUS

Lailla säädetään yhteiskunnallisesti merkittävistä asioita. Yleisesti lainvalmistelutyöhön ryhdytään, kun havaitaan ilmiö tai asia, johon liittyy lailla säättämisen tarve. Helsinki-Malmin lentopaikan kohdalla on olemassa yleisiä ja erityisiä syitä sekä perusteita, miksi asiasta tulee säätää lain tasoisesti.

Kysymys lailla säättämisen tarpeesta kiteytyy sillä ylikunnallisella merkityksellä, joka lentopaikalla ja sen toiminnalla on koko Suomelle suoraan ja epäsuorasti. Lentopaikalla on myös huomattava kulttuurihistoriallinen arvo sekä vahva lentopaikan säilyttämistä puoltava kansalaismielipide yli kuntarajojen.

Osaltaan lain tasoisen säättämisen tarpeellisuutta puoltaa vuosikymmeniä jatkunut epävarmuustila kentän kohtalosta. Tulevaisuutta koskeva epävarmuus ja rakennuskiellot ovat tukahduttaneet investoinnit, jolla on ollut selkeä negatiivinen vaikutus lentopaikan kehitykselle ja myös Suomen edulle ja liikenneyhteyksille. Lain tasoisesti säätäminen mahdollistaisi alueen pitkäjänteisen kehityksen ja investoinnit.

Alueen ominaisuudet asuntotuotantoon ovat erittäin huonot ja pinta-alaltaan alue ei ole ratkaisevan kokoinen ratkaistakseen Helsingin asuntotuotantokysymyksen millään tavalla. Vastapainona lentopaikalla on kuitenkin elinkeinoelämälle nyt ja tulevaisuudessa ratkaisevan tärkeä merkitys, ja sillä on myös laajempi vaikutus koko Suomelle ja ympäryskunnille tunnustettuine kulttuuriperintöarvoineen.

Alueen ottaminen asutukseen heikentäisi olennaisesti Suomen saavutettavuutta, myöskään Helsinki-Malmin merkitystä Helsinki-Vantaalle ei tule väheksyä.

Ruotsissa, Tukholman Bromman lentoasema on ollut samankaltaisessa tilassa kuin Helsinki-Malmi Suomessa. Ruotsissa asiasta on säädetty valtakunnallisella tasolla.

## 6. SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS

### 6.1. Omaisuudensuoja perustuslaillisesta näkökulmasta

Omaisuudensuoja on osa perusoikeusjärjestelmää. Lähtökohtaisesti kaikki varallisuus ja varallisuusarvoiset edut ovat Suomessa omaisuudensuojan piirissä. Omaisuuden suojasta säädetään perustuslaissa. Perustuslain 2 luku 15 § mukaan: "Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."

Pakkolunastussäännös edellyttää aina täyttää korvausta, mutta yleissäännöstä sovellettaessa voidaan operoida joko kokonaan ilman korvausta tai sitten jollain täyttää korvausta alhaisemmalla korvaustasolla.

Tässä laissa valtiolle on annettu oikeus pakkolunastaa tietyt määritellyt kiinteät omaisuudet. Tämän lakiesityksen systematiikka omaisuuden suojan kannalta on jaettu kolmeen osioon.

Lentopaikan ydinalueisiin, joilla valtiolla on suora lunastusoikeus, lentopaikan viereisiin alueisiin, joilla valtiolla on lunastusoikeus vain tiettyjen edellytysten täytyessä ja lentopaikkaa ympäröiviin alueisiin, joihin ei ole lunastusoikeutta tämän lain nojalla. Tällä jaottelulla halutaan varmistua, että omaisuuden suojaan puututaan vain siltä osin kuin yleisen edun kannalta on tarve.

Lentopaikan ydinalueet ovat suoraan, ilman harkintaa valtion lunastusoikeuden piirissä. Tämä perustuu lentopaikkaan liittyvään ylikunnalliseen luonteeseen ja Suomen etuun, joka on kokonaisuudessa tässä esityksessä perusteltu.

Lentopaikan viereisille alueille asetetulla korkeammalla lunastuskynnyksellä halutaan varmistua, ettei tämän lain nojalla puututa omaisuuden suojaan enempää kuin on välttämätöntä tämän lain tavoitteiden kannalta. Tämä tukee esityksen perusoikeusmyönteisyyttä.

Lunastuksesta maksetaan täysi korvaus. Korvauksella hyvitetään omaisuudensuojaan puuttuminen.

Toisena vaihtoehtona lunastamiselle on valtioneuvoston asettama rajoitus Helsinki-Malmin lentopaikkaan liittyvässä asiassa. Rajoituksesta maksetaan rajoituksen laajuuden mukainen korvaus, jolla hyvitetään omaisuudensuojaan puuttuminen.

Omaisuuden suojan näkökulmasta tämä esitys ei ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

### 6.2. KUNNALLINEN ITSEHALLINTO

Tällä esityksellä on osittain maankäyttöä ohjaava vaikutus. Lähtökohtaisesti maankäytön suunnittelu on yksi kunnan lakisääteisistä tehtävistä. Käytännössä tämä tarkoittaa kaavoitusta.



Maankäytön ohjaus kuuluu kunnallisen itsehallinnon piiriin. Kunnille kuuluvasta itsehallinnon piiriin kuuluvasta, maankäytön ohjauksesta on kuitenkin mahdollista säätää lain tasoisesti, jos tällä on huomattava ylikunnallinen luonne.

Tämän esityksen perusteluissa on tuotu esiin säädettäväksi esitetyn asian erityinen luonne ja painavat perusteet Suomen edun kannalta. Osaltaan säädettäväksi esitetyn lain taustalla on myös Suomea velvoittavat EU-linjaukset erityisesti EU:n uusi ilmailustrategia.

Lisäksi on perusteltua olettaa, että Helsinki-Malmin lentopaikasta muodostuu tulevaisuudessa taloudellisesti kannattava, monipuolisen aikataulutettoman ilmailuliiketoiminnan keskittymä, joka tukee erityisesti Helsingin, mutta myös muiden kuntien elinkeinoelämän kasvua ja kansainvälistä kilpailukykyä, ja jolla on laajempi merkitys koko Suomen edun kannalta.

Esitys ei ole ristiriidassa kunnallisen itsehallinnon kanssa.

### 6.3. MUUT PERUSTUSLAILLISET ASIAT

Perustuslain 20 §:n mukaan: ”Vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.”

Tämän esityksen tarkoitus on Helsinki-Malmin lentopaikan säilyttäminen ilmailukäytössä, sen kehittäminen sekä lentopaikan kulttuuriympäristöarvojen säilyttäminen. Näiden tavoitteiden toteutumisen kautta esityksellä on välillinen epäsuora vaikutus ympäristöön.

Esityksen ympäristöllisessä sisällössä ei ole haivaittavissa perustuslainvastaisuutta.

### 6.4. SÄÄTÄMISJÄRJESTYS

Esityksessä ei ole tullut esiin mitään sellaista seikkaa, joka vaatisi esitetyn lain säätämisen perustuslainsäätämisyjärjestyksessä. Siten, esitetty laki voidaan säätää normaalissa lainsäätämisyjärjestyksessä.

## Linkit muihin verkkosivuihin (10.8.2016)

- (1) Yleisiä kenttää koskevia harhaluuloja ja niiden oikaisuja  
<http://www.malmiairport.fi/harhaluuloja/>
- (2) Vaihtoehtoisia esityksiä kentän lentotoiminnan ja asuntorakentamisen yhdistämisestä  
<http://www.malmiairport.fi/malmin-kehittamissuunnitelmia-koottuna/>
- (3) Euroopan Unioni - Miehittämätön ilmailu, Ilmailuteollisuuden kasvusektori  
[http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas\\_fi](http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas_fi)
- (4) Kentällä toimivia yrityksiä toimialoittain  
<http://www.malmiairport.fi/toiminta/yrityksia/>
- (5) 1.2.1992 Asetus Euroopan rakennustaiteellisen perinnön suojelua koskevan yleissopimuksen voimaansaattamisesta  
<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1992/19920010>
- (6) 2003-2009 MBS - MaTaPuPu Birding Society, Malmin lentokentän lintulaskennat  
<http://etv-systeemit.fi/mbs/LentokenttaLaskenta.htm>
- (7) 10.3.2006 Tasavallan presidentin asetus Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen voimaansaattamisesta sekä yleissopimuksen lain  
<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2006/20060014>
- (8) 13.11.2008 Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, ajantasaistettu versio (sisältäen vuoden 20  
<http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BA2516D1A-DF52-4E0B-A00C-E2DDC51EF440%7D/59386>
- (9) 22.12.2009 Helsinki-Malmin lentopaikan kenttäkokonaisuuden RKY-merkinnän kartta  
[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_kartta.aspx?KOHDE\\_ID=1560&OBJECTID=24017](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_kartta.aspx?KOHDE_ID=1560&OBJECTID=24017)
- (10) 25.3.2010 Hallituksen esitys laiksi rakennusperinnön suojelemisesta sekä laeiksi maankäyttö- ja rakennuslain 57 ja 166 §:n  
<https://www.edilex.fi/mt/ymvm20100003>
- (11) 29.05.2012 Helsinki-Malmin lentopaikan 55 dB melualueen sijoittuminen kartalla  
[http://www.hel.fi/hel2/ymk/meluselvitys/tiedostot/Malmin\\_lentoaseman\\_liikeneteen\\_melu\\_2011\\_29052012.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ymk/meluselvitys/tiedostot/Malmin_lentoaseman_liikeneteen_melu_2011_29052012.pdf)
- (12) 16.5.2013 Valtioneuvoston asetus aineettoman kulttuuriperinnön suojelemisesta tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta  
<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2013/20130047#idp2321472>
- (13) 13.12.2013 Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020  
<http://www.lvm.fi/documents/20181/799435/Julkaisu+43-2013+Ymparistostrategia/ef82e4a0-4a7d-425f-9ce9-b44368abad85?version=1.0>
- (14) 4.4.2013 MLY:n Valitus Malmin lentokentän ja eräiden sen ympäristön alueiden määräämisestä rakennuskieltoon  
<http://malmiairport.fi/wp-content/uploads/2014/12/malmikaavarakennuskielto-20130408.pdf>
- (15) 8.4.2014 COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL - A new era for aviation Opening the  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0207>
- (16) 5.12.2014 Suomen lentolupakirjojen alueellinen jakauma  
<https://sites.google.com/site/malminumeroina/lentolupakirjat-suomessa>
- (17) 16.1.2015 Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piirin esitys Malmin luontoarvoista  
<http://www.maf.fi/@Bin/394781/Malmin+lentokent%C3%A4n+luontoarvoista+SLL.pdf>
- (18) 14.8.2015 Taloudellisten vaikutusten arviointi. FCG Oy. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvi  
[http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos\\_2015-1.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2015-1.pdf)
- (19) 17.9.2015 Malmin lentokentän perhosselvitys kesällä 2015, FM Jaakko Kullberg  
[http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/07\\_Perhosselvitys\\_lausunto\\_MALMI\\_2015.pdf](http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/07_Perhosselvitys_lausunto_MALMI_2015.pdf)
- (20) 5.10.2015 Malmin Lentoaseman lepakkokartoitus 2015, alustava raportti ja kartta  
[http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/06\\_Malmin-Lentoaseman-Lepakkokartoitus-2015-väliraportti-ja-liite.pdf](http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/06_Malmin-Lentoaseman-Lepakkokartoitus-2015-väliraportti-ja-liite.pdf)
- (21) 6.10.2015 Kentällä toimineet yritykset 2015  
[http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/04\\_malmin\\_yritykset.pdf](http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/04_malmin_yritykset.pdf)
- (22) 9.10.2015 MLY:n esitys rakennusperintölain mukaisesta Malmin lentoaseman suojelemisesta toimivana kokonaisuutena rakennuksi  
<http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/Malmin-rakennusperinn%C3%B6n-suojeluhakemus-20151009.pdf>

- (23) 20.10.2015 Suomen Lentäjäliiton kannanotto  
<http://www.malmiairport.fi/suomen-lentajaliitto-20-10-2015-malmin-lentokentan-lopettaminen-tuhoaa-kasvun-edellytyksia/>
- (24) 23.10.2014 LVM Julkaisuja 26/2014 Malmin harrasteilmailun sijoittumismahdollisuudet Nummelan ja Hyvinkään lentokentille  
<http://www.lvm.fi/documents/20181/797516/Julkaisuja+26-2014/ce842b46-218b-4097-b549-e3a7bc920acd?version=1.0>
- (25) 7.12.2015 Euroopan Unioni - COM(2015) 598 final (Tiedonanto ilmailustrategiasta)  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN>
- (26) 7.12.2015 Euroopan Unioni - Komission lehdistötiedote - Komissio esittää uuden ilmailustrategian Euroopalle  
[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-6144\\_fi.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6144_fi.htm)
- (27) 18.12.2015 Malmin lentokenttäalueen rakennettavuusselvitys, alustava esirakennussuunnitelma, Destia Oy  
[http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2016\\_kaava/4844\\_1\\_destia\\_malmi\\_rakennettavuusselvitys.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2016_kaava/4844_1_destia_malmi_rakennettavuusselvitys.pdf)
- (28) 10.2.2016 Newsbrokers, Hiljainen reportaasi - Malmin lentävä tulevaisuus  
<http://www.newsbrokers.fi/wp-content/uploads/2016/05/2016-02-10-Malmin-lentava-tulevaisuus.pdf>
- (29) 23.2.2016 Suomen Lentopelastusseura - Etsintä- ja valvontalennot  
<http://www.lentopelastus.fi/fi/tehtavat>
- (30) Maaliskuu 2016 Trafi: Lentotoimintaan liittyviä tilastotietoja - Lentotunnit 2006-2015  
<http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/ilmailu/lentotoiminta>
- (31) Maaliskuu 2016 Kansalaismielipide alueen säilyttämisestä lentokenttänä  
<http://www.malmiairport.fi/kansalaismielipide/>
- (32) 9.6.2016 Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019 (YM19/5511/2015)  
<http://www.ym.fi/download/noname/%7B47A5983B-E548-417C-AB16-DC88D815563B%7D/119711>
- (33) 28.07.2016 MLY -suojeleuhakemuksen täydennys  
<https://drive.google.com/file/d/0B6srhULtVRg6SDIkXZ30VhRWG8/view?usp=sharing>

## Vastuuhenkilöt

### Vireillepanijat

- Kim Johannes Korkkula Rovaniemi
- Mikko Antero Saarisalo Kirkkonummi
- Juha Antero Krapinoja Helsinki

### Edustajat

Kim Johannes Korkkula Rovaniemi  
Anninportti 3 C 17 96300 Rovaniemi  
laki.kim.korkkula@gmail.com  
0400 214 181

Mikko Antero Saarisalo Kirkkonummi  
Niittypolku 6 B 02460 Kantvik  
mikko.saarisalo@gmail.com  
050 486 0145

### Varaedustaja

Juha Antero Krapinoja Helsinki  
Apollonkatu 10 B 76 00100 Helsinki  
juha.krapinoja@iki.fi  
050 626 39