

Pääkaupunkiseudun lentoliikenteen tulevaisuus

Malmin lentoaseman pitkän tähtäimen merkitys
Suomen johtavalle talousalueelle

Uhka: hallituksen kehysneuvottelut 2014

- Suomen hallitus linjasi kehysriihessään 25.3.2014, että Malmin lentoasema lakkautetaan 2020-luvun alkuun mennessä.
- Linjauksen ainoana perusteluna on "asuinrakentamisen edellytysten parantaminen Helsingin seudulla".
- Perustelu ei huomioi millään tavoin Helsingin seudun yleisilmailun ja kaupallisen lentoliikenteen tarpeita nyt ja tulevaisuudessa.
- Toisin kuin muut kehysriihen päätökset, lentokenttäinfrastruktuurin hävittäminen pääkaupunkiseudulta on peruuttamaton toimenpide.

Lentoliikenteen kehitysnäkymät

- Kasvavan lentoliikenteen sujuvuus on EU:n strateginen huolenaihe.
- [Eurocontrol](#): Suomen lentoliikenne kasvaa 30-70% vuoteen 2035.
- Lentoliikenteen kasvu ei lopu 2030-luvulle. Vuonna [2050](#) liikenne EU-alueella on jopa 2-3 -kertainen nykyiseen verrattuna.
- Toistaiseksi Helsinki-Vantaan kapasiteetti riittää, mutta aikatauluttomien liikelentojen on jo nyt varattava lentokenttäslotti tunteja etukäteen.
- Suomi on "meren takana": ratkaisut erittäin tärkeitä tulevaisuudelle.
- Strateginen kysymys: ilmaliikenteen tarpeet 2050-luvulla? 2070-luvulla? 2100? Päätösten tulee perustua pääkaupunkiseudun ilmailun ja ilmaliikenteen tarpeisiin, ei asuntopolitiikkaan **tai lyhyen tähtäimen tuottotavoitteisiin.**

Liikelentotoiminnan tulevaisuus

- Perinteinen raskaampi liikelentokalusto on jatkossakin sidoksissa Helsinki-Vantaan palveluihin reittiliikennetilanteen salliessa.
- Kevyt liikelentokalusto pystyy käyttämään Malmin lentoasemaa, jolla slotteja ei tarvita: lähdöt ja saapumiset sujuvasti omalla aikataululla.
- Malmilla on jo nyt kaikki kansainvälisen lentoaseman palvelut: se on ainoa täyden palvelun kenttä kevyelle kalustolle 150 km säteellä.
- Uusi VLJ (Very Light Jet) –kalusto soveltuu Malmille erinomaisesti:
 - vähemmän meluisaa kuin Malmin nykyinen potkurikalusto
 - käytännössä yhtä nopeat yhteydet lähes kaikkialle Eurooppaan kuin perinteisellä liikelentokalustolla ja reittikoneilla
 - toiminta onnistuu ongelmitta Malmin nykyisiltä kiitoteiltä.

VLJ-esimerkki: Embraer Phenom 100E



- 5-7 matkustajapaikkaa, wc
- kiitotievaatimus 1000 m
- taloudellisin matkanopeus 620 km/h (max. 720 km/h), toimintasäde 2000+ km
→ Malmilta 3 tuntia Lontooseen (*vrt. suora reittilento Helsinki-Vantaalta: lentoaika 3 h, paikalla 1 h ennen lähtöä, check-in, turvatarkastus jne.*)

VLJ-sektorin tulevaisuudennäkymät

- Ankeasta vuodesta 2008 VLJ-sektorin näkymät ovat muuttuneet täysin.
- VLJ-lentokalusto kasvattaa voimakkaasti osuuttaan kevyen liikelentokaluston sektorilla: kasvu lentotuntimäärissä vuosina 2008-2012 peräti 725% ([WINGX Advance](#), 2013).
- VLJ-kaluston määrä kasvaa nykyisestä noin tuhannesta jopa 2,7-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä ([PMI Media Ltd](#), 2013).
- VLJ-sektori nousee merkittävään asemaan liikelentotoiminnassa:
 - edulliset hankinta- ja ylläpitokulut, yksi lentäjä riittää, pienetkin lentokentät sopivia → houkutteleva operaattoreille
 - toiminta-ajatuksena välttää suurten kenttien ruuhkia ja joustamatonta palvelua: ovelta ovelle -palvelu pienempiä lentopaikkoja hyödyntäen, ajansäästö, joustavuus, sujuvuus → houkutteleva asiakkaille.

Miksei VLJ-liikennekin Helsinki-Vantaalle?

- Kevyen VLJ-kaluston nopeus reitillä, nousuissa ja laskuissa poikkeaa perinteisestä suihkukonekalustosta → VLJ-liikenteen sovittaminen kiireisten suurlentoasemien muuhun liikenteeseen on haasteellista.
- Pieniä paikalliskenttiä hyödyntävä VLJ-kalusto yleistyy Euroopassa joka tapauksessa → Helsingin seudun tulee kyetä palvelemaan niitä, jos sen asema kansainvälisenä lentoliikenteen solmukohtana halutaan säilyttää.
- Ideaalinen ratkaisu: pääkaupunkiseudun lentokenttäklusteri
 - Metropolin kenttien yhdistäminen yhdeksi tulosyksiköksi (Vantaa + Malmi)
 - Malmin kiitotiet kevyen kaluston palveluksessa, Helsinki-Vantaalla raskas reittiliikenne ja perinteinen raskaampi liikelentokalusto → sujuva liikenne
 - Modernit satelliittipohjaiset lähestymismenetelmät Malmille → häiriötön toiminta yhdessä Helsinki-Vantaan kanssa.

Luettavaa

- Eurocontrol: [Challenges of Growth 2013](#). Task 5: Mitigation of the Challenges ss. 21-27.
- Flight International (2010): [Airports Could Limit VLJ Growth](#).
- Euroopan komission tiedonanto 11.1.2008: [Yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävä tulevaisuus](#) (KOM/2007/0869), erityisesti kohdat 9-11, 15, 16, 19, 39-45, 47, 52, 69.
- Euroopan parlamentin päätöslauselma 3.2.2009: [Yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävä tulevaisuus](#) (P6_TA(2009)0036), erityisesti kohdat E, F, H, 2, 9, 10, 13-16, 27, 32, 33.
- Euroopan komissio: [Euroopan lentoasemien kapasiteettia, tehokkuutta ja turvallisuutta koskeva toimintasuunnitelma](#) (KOM/2006/819).