

Helsinki-Malmin Lentoasema (EFHF), Suomen siviiliammattilentokoulutuksen keskus 1950-luvulta lähtien.

Lentoasemaa pitää kehittää, ei ajaa alas, kuten Helsingin kaupunki on koko 2000-luvun yrittänyt tehdä.

Maa-alueen vuokra-aika päättyy **v. 2034**, sitä pitää jatkaa.

Uhkana on muuten siviili-ammattilentäjäkoulutuksen loppuminen Suomessa.

Lare Karjalainen lentokapteeni no 63

Yli 50 vuotta Malmia palvellut

majuri, tarkastuslentäjä, lennonopettaja, liikennelentäjä evp

lare@elisanet.fi

Varhaishistoriasta vuodelta 1934 ja 1935 nykypäivään vuoteen 2008 on julkaistu kirja: MALMI HELSINGIN LENTOASEMA – 70 vuotta suomalaista ilmailua

Seppo Sipilä – Raine Haikarainen – Hannu-Matti Wahl 2008

Kirja kertoo myös sen, että n.80 % Suomen siviiliammattilentäjistä koulutetaan Malmilla.

Pari lainausta kirjasta:

1935: Sopimus valtion ja Helsingin kaupungin välillä 10.5.1935.

*...Sopimuksen merkittävin kohta oli sen ensimmäinen pykälä. Sen mukaan Helsingin kaupunki luovutti valtiolle korvauksetta Helsingin lentokenttäalueeksi (sisältäen tiealueen) noin 55 hehtaarin suuruisen alueen kaupungin omistamasta Tattarisuon viljelysalueesta Helsingin pitäjän Malmin kylästä noin 12 kilometrin päässä kaupungin keskustasta. Alue luovutettiin **posti- ja siviili-ilma- liikenteeseen**. Alue annettiin käyttöön 99 vuodeksi, ja sopimuksen voimassaolo **päättyy 10. toukokuuta 2034...***

...Sopimukseen liittyi 17.7.1935 tehty lisäsopimus, mikä koski lentoaseman maa-alueen laajentamista...

(Ensimmäinen lentokurssi alkoi Malmilla 27.9.1937, oppilaina Akateemisen Ilmasuojeluyhdistyksen vapaaehtoiset reservilentäjäylioppilaat, opettajana kapteeni S-E Siren, koulukoneena TU-163 Pilven Veikko).

Malmin alasajo 2000-luvun alusta

- * Hgin kaupunginhallitus halusi 2001 alussa purkaa valtion kanssa tehdyn vuoteen 2034 ulottuvan vuokrasopimuksen Malmin lentokentästä saadakseen sen asuntoalueeksi 2010 loppuun mennessä (HS 18.01.2001).
- * Mielipidetiedusteluissa suurin osa helsinkiläisistä halusi säilyttää sen ilmailukäytössä (HS 18.01.2001), mikä toistui 15.10.2004 ja 06.01.2006 HS:n gallupkyselyissä.
- * KHO kumosi 2006 Hgin kaupungin yleiskaava-2002:n Malmin lentokenttää koskevan asuntoaluevarauksen osalta kaupungin hallituksen erään jäsenen jääviyden vuoksi.
- * **On esitetty myös ajoittain kriittisiä mielipiteitä asuntoalueen rakentamisesta suolle, millä kenttä sijaitsee.**
- * Korvaavaa kenttää etsittiin Kiikala-Kärkölä-Porvoo(Backas)-Lohja-Karkkila-Mäntsälä alueelta: Kiikala ja Kärkölä liian kaukana, Backaksen alue ei käy Porvoolle (2007), Lohjan kaupunki suostui, mutta kuntalaiset tyrmäsivät (2008), Karkkila ei pane pahakseen pelin uusavaamisesta , Mäntsälä ei ole kiinnostunut (2011).
- * Helsingin poliitikot ja muutamat ministeritkin ovat Finavian avustamana ajamassa **Malmia alas – ÄLKÄÄ TEHKÖ SITÄ.** *Pääministeri Vanhanenkin teilsä tämän alasajon omana aikana (Hufvudstadbladet 2005). Viimeisin syy Malmin kohdalla on tappion tuotto. (HS 22.11.2013 pari miljoonaa vuodessa sekin osittain näennäistä – Huomaa (HS 23.11.2013), että lähes kaikki Suomen lentoasemat Hki-Vantaata lukuunottamatta tuottavat tappiota, koska lentoliikenne kustantaa maa-asemansa itse. Sen sijaan maa-, meri- ja rataliikenneväylien ylläpidosta koituvat vuosittaiset miljardikustannukset ovat veronmaksajien kontolla (HS 26.11.2013).*

Oheinen FINAVIAN laskeutumistilasto vuodelta 2009 osoittaa selkeästi, missä Suomessa koulutetaan siviilipilotteja. Lähes kaikki Suomen siviiliammattilentäjät ovat saaneet ja saavat osan koulutuksestaan Malmilla.

FINAVIAN laskeutumistilasto vuodelta 2009

Hki-Malmi on ylivoimainen siviili-ilmailun ykköskoulutuskenttä

Tampereen ja Turun luvut kertovat, että Malmin lentokoulut käyttävät näitä kenttiä monimoottori koulutuksessa, koska Malmin kiitotie 18/36 on niiden lentoonlähdoille (ASD) liian lyhyt (1280m/1395m).

Lentoasema	Liikenneilmailu	Yleisilmailu	Sotilasilmailu	Yhteensä
Hki-Vantaa	85.542	1.942	863	88.347
Hki-Malmi	18	47.144 (n. 80% koulutuslentoja)	70	47.232
Halli	23	435	2.389	2.847
Jyväskylä	2.029	3.058	9.306	14.393
Kauhava	6	435	7.392	7.833
Kuopio	2.862	3.551	5.276	11.689
Pori	1.311	10.288	65	11.664
Rovaniemi	1.924	2.695	4.370	8.989
Tampere	5.696	8.705	4.528	18.929
Turku	5.214	9.061	311	14.586
Utti	1	647	2.708	3.356

(Jo 1967 oli Hki-Malmilla laskeutumisten määrä 39.000 ja 1990 ennätyselliset 80.000)

Yhden Malmin ammattilentäjäkoulun oppilasmäärät ja jakautuminen eri lentoyhtiöille 10 vuoden ajalta.

Lentäjäkoulutus 1997 – 2007

Oppilaita koulutettu yhteensä: 383

Joiden työnantajat :

FINNAIR 208

BLUE1 18

FINNCOMM AIRLINES 28

AIR FINLAND 7

AIRFIX AVIATION 9

JETFLITE 3

MUUT 73

(Scanwings, TUI, Jet Alliance, Copterline, Rajavartiolaitos, Netjets, Finavia, Suomen Ilmailuopisto, ym)

Ei tietoa tai harrastajia 37

Lennonpettajakoulutuksen saanut yhteensä 45

Toinen malmilainen ammattilentäjäkoulu ryhtyy Ilmailu 5/2012 mukaan kouluttamaan ammattilentäjiä 60 oppilaan vuosivauhdilla.

Kolmas kouluttaa helikopteriammattilaisia 10 oppilaan vuosivauhtia.

Huomioitavaa koulutuksessa on myös se tärkeä seikka, että suurin osa kouluttajista (**yli 100 huippuilmailuammattilaista**) toimivat freelance-pohjalla teoria- ja lennonopettajina, asuvat pääkaupunkiseudulla ja ovat jokapäiväisessä työssään kosketuksissa alan kehitykseen.

Vakituisina kouluttajina tällaista joukkoa ei yhdelläkään koululla ole mahdollista pitää palkkalistoillaan.

Jos koulutuspaikka viedään jonnekin pois Malmilta esim. Lahden seudulle on luonnollista, että opettajistoa ei sieltä löydy.

**Ja SIVIILIAMMATTILENTÄJÄKOULUTUS loppuu Suomessa.
Koko siviiliammatti-ilmailu ja sen osaaminenhan keskittyy
pääkaupunkiseudulle.**

Ja voisiko joku kuvitella Rajavartiolaitoksen vilkkaan valvonta-, pelastus- ja koulustoitominnan jatkuvan kerrostalojen keskeltä. Minimillään sekin tarvitsee hekotoiminnalleen ympärilleen 400 m vapaata rakentamatonta tilaa.

Malmin Lentoaseman kehityksen toivottu tie (aikaa 2034 saakka ja sitä tulee jatkaa), vaikka Helsingin Kaupunki haluaa tuon ”suopohjan” asuttaa.

- 1. Rakennuskielto (kaiken kehityksen jarru) päättyi lentokenttäalueelta 23.4.2013, mutta on esitetty jatkettavaksi 23.4.2018 saakka (Kaupunginhallituksen pöytäkirja 10/213 11.03.2013). Esitys ei liene lainvoimainen koska siitä on valitettu ja sitäpaitsi se on selkeästi tarkoitushakuinen ja manipuloiva. (Hgin Kaupungin manipulointi on nähtävissä Hgin Kaupungin Hallintokeskuksen oikeuspalveluiden Hgin Hallinto-oikeudelle lähettämässä lausunnossa 5.6.2013 rakennuskieltoasiassa).**
- 2. Malmin lentoaseman pääkiitotie 18/36 pidennettäköön vähintään 1.500 mieluummin 1.800 metriin. (Helsingin seudun lentokenttäselvityksen vuodelta 2007 mukaan se on mahdollista jatkaa 1.900 metriin ja olihan se jo v 1938 suunniteltu 1.500 m pitkäksi). Pidennys mahdollistaa koulutuksen ja liikenteen monimoottorisilla lekoilla. Ei mahdollista suurien liikennekoneiden käyttöä suopohjansa takia (rasituskokeet 1940 luvulla). (Mahdollisti kuitenkin Finnairin Fokker (maxtow 19 000 kg) lakkoliikenteen vuonna 1986, pituus tuolloin 1.340 m. Tukholman Bromman kiitotien pituus on 1.668 m ja mahdollistaa mm. nelimoottorisen liikennekone AVROn liikennöinnin). Kiitotien pidennys on kustannuksiltaan halpa verrattuna pääkiitotien kääntämiseen Helsinki-Vantaan pääkiitotien suuntaiseksi vain siksi, että mittarilentolähestymiset olisivat tällöin mahdolliset.**

Ne ovat olleet ja ovat edelleen mahdolliset.
- 3. Malmin liikenteestä aiheutuva meluhaitta-alue pysyy entisellään (melu vähenee tulevaisuuden lekojen myötä ja nykyisten lentoonlähtömelua voidaan ”talonpoikaisjärjellä” ja opetuksellisesti vähentää).**
- 4. NDB (Non Directional Beacon)-lähestymismenetelmä poistui Malmilta v.2013 syksyllä, tulee siis suunnitella GPS (Global Positioning System)-pohjainen lähestymismenetelmä myös Malmille, kuten se on tehty kaikille Suomen lentoasemille. Tutustu APV SBAS (Approach Procedure with Vertical guidance and Satellite Based Augmentation System) – lähestymiskonseptiin, mikä on julkaistu 21 NOV 2013 AIC A 15 / 2013. Se on nykyaikaa Euroopassa ja muualla kehittyneissä maanosissa, Suomessakin, jos TRAFI ja FINAVIA sen sallivat.**

2.

Miksi Malmin pääkiitotie 18/36 tulee pidentää?

Se täytyy saada monimoottoristen koulukoneiden lentoonlähtöä varten turvallisiksi.

Kiihdytys- ja pysäytysmatka (**ASD Accelerate Stop Distance**) lentoonlähdessä kaksimoottorisilla koulukoneilla vaadittuine turvakertoimineen on **noin 1.500 m** ja jos kiitotie pidennetään **1.800** metriin voivat sitä käyttää useat liikelentokoneetkin.

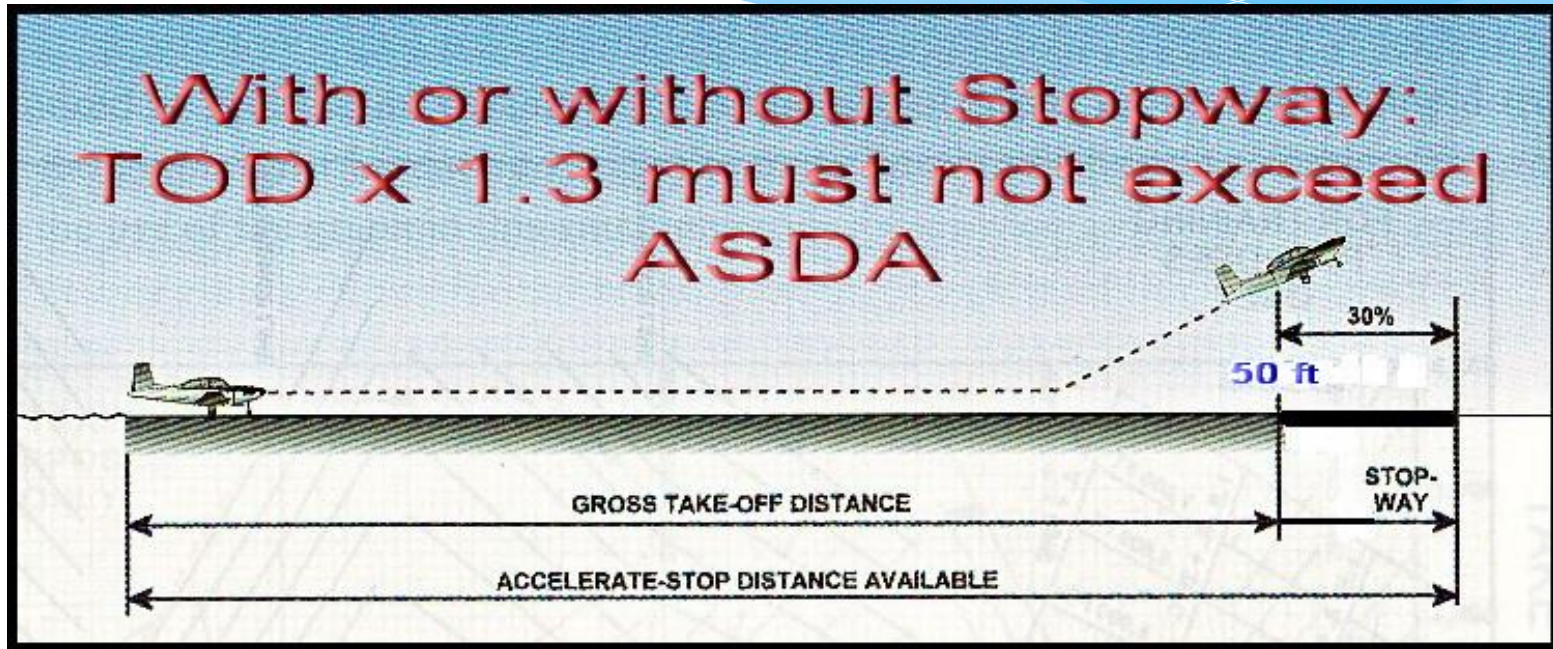
Lentokenttäselvityksen vuodelta 2007 mukaan kiitotien 18/36 voi pidentää **1.900 m** pitkäksi.

- * Historiaa Malmin kiitoteistä:
- * Pääkiitotien 18/36 laajennussuunnitelma 1.500m pitkäksi on vltta 1939 ja poikkikiitotie 09/27 1.100 m pitkäksi vltta 1949 ja toteutettiin 1.080 m pitkäksi.
- * 1940 luvun lopulla tehdyissä rasisuskokeissa todettiin 20-tonnin lentokoneille suunniteltujen kiitoteiden kestäväen todellisuudessa vain 15-tonnisia koneita suopohjan takia.

Kansainvälisesti määritetty lentoonlähtökiitotievaatimus suoritusarvoluokka B:n lentokoneille

(5.700 kg ja kevyemmät).

Lentokoneen käsikirjan (AFM) antama arvo \times turvakerroin.



Stopway on kiitotien kovapohjainen esteetön jatke

Suoritusarvoluokkaan B (Lekot 5.700 kg/9 matkustajapaikkaa ja alle) kuuluvien lentokoneiden laskumatka LDR (Landing Distance Required) on aina lyhyempi kuin lentoonlähtöön tarvittava matka.

Muutaman monimoottorisen koulukoneen käyttömahdollisuus tänä päivänä Malmilla

Lento-**lähtöön** ja laskuun tarvittava kovapohjainen matka monimoottorisilla suoritusarvo B- luokkaan kuuluvilla koulukoneilla ISA-olosuhteissa (+15°C ja tyyni ilma) maximi painolla turvakertoiminen on noin **1.500m.**

Kiitotie 36n pituus lento-lähtöä** varten on nyt 1.390 m.**

AFM:n ARVOJA MUUTAMILLE ILMA-ALUSTYYPEILLE,

saattavat poiketa käytössäsi olevan ilma-aluksen käsikirja-arvoista, ovat siis suuntaa-antaviksi tarkoitettuja.

ISA/SEA LEVEL/PAVED DRY RUNWAY/NO WIND/MTOW/MLW (with EASA coefficients)

Type	Vr kias	TODR to 50ft AFM /1,25xAFM / flaps	Kias Vyse / ft min /grad%	Kias Vat	LDR from 50 ft AFM /1,43xAFM/ flaps	ASDR AFMx1,3	S.E.Ceil ft
<i>Mäntämoottori lentokoneita</i>							
PA-34-200	70	500 m / 625 m / 0	88 / 190 / 2,2	76	450 m/ 650 m/ full	870 m	5.000
PA-31	83	660 / 830 / 0	90 / 240 / 2,5	95	700 /1000 / full	1.350	15.000
<i>Potkuriturbiini lentokoneita</i>							
AC-690	97	750 / 940 / 0	113 / 600 / 5,3	95	1000 /1430 / full	1.470	19.000
BE-90	95	670 / 840 / 0	107 / 540 / 4,8	100	640 / 920 / full	1.400	14.000

$FT/min = Ground\ speed\ (kt) \times Gradientti\ (\%)$

$Gradientti\ (\%) = FT/min \div Ground\ speed\ (kt)$

3.

Lentoonlähtömelun vähennys

Vakiokierrossäätöpotkurisilla mäntämoottorikoneilla, mitkä lentoonlähdössä täysillä kierroksilla ovat hyvinkin kovaäänisiä (*potkurin lapojen kehänopeus on lähellä äänennopeutta*), voivat ohjaajat vähentää kierroksia heti lentoonlähdön jälkeen n.50 kierrosta ja opettajat opettaa oppilailleen saman tempun, ja kas' kova meteli loppuu siihen lähes lainkaan nousukykyä vähentämättä.

Pitää opettaa ohjaajat ympäristöystävällisiksi.

4. RNAV GNSS lähestymismenetelmä *(GPS-pohjainen)* *(aReaNAVigation Global Navigation Satellite System)*

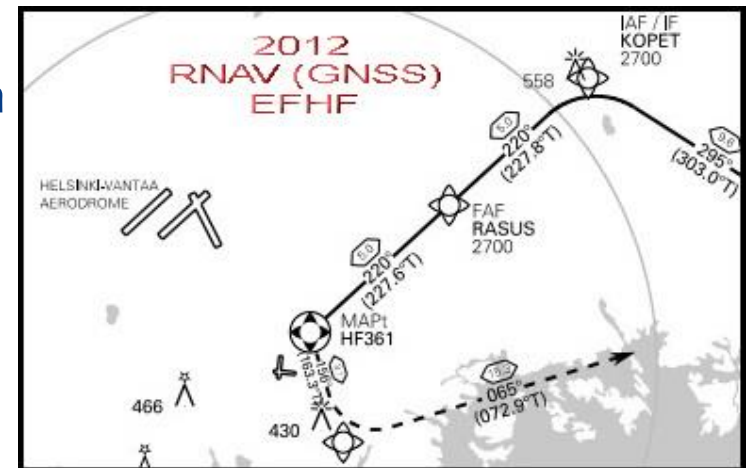
Vanha NDB (*Non Directional Beacon*)-lähestymismenetelmä poistuu käytöstä Suomessa v.2016 (*AIC A6/2009*) ja Malmilta se poistettiin syksyllä v.2013.

Hki-Malmillekin tulee viimeistään nyt toteuttaa järkevä RNAV GNSS lähestymismenetelmä, kuten se on tehty muillekin Suomen lentoasemille, siis pääkiitotien 18 suuntaiseksi, ja toinen radalle 36. Mieluimmin viimeisimmän konseptin mukaan.

Hki-Malmille se on toteutettu lähestymislinjaan nähden huonosti – yli 30° kulmaan kiitotien 18 keskilinjasta, jolloin siitä ei ole muuta hyötyä kuin pilvenläpäisy ICAOn lähestymiskriteerien mukaisesti korkein lähestymisminimein.

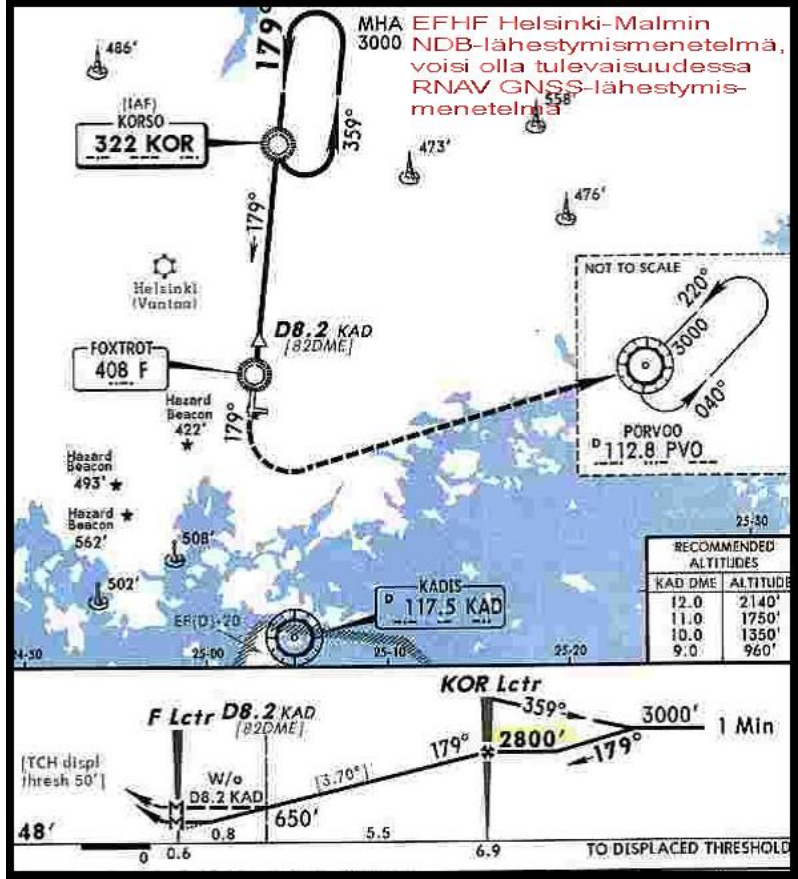
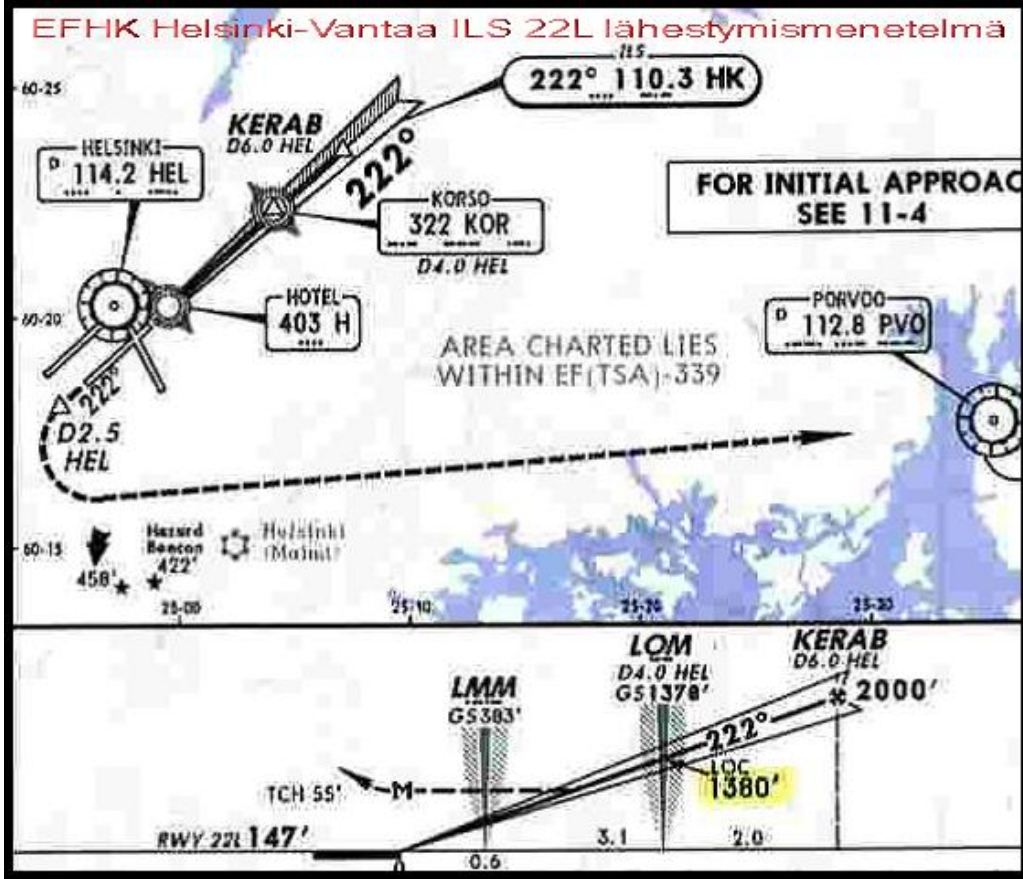
(Se voidaan toteuttaa järkevästikin ja pienin lähestymisminimein).

Miksi Hki-Malmin kiitotien 18 NDB- ja 36 VOR-lähestymismenetelmät on poistettu ennakkoon? Sitä pitää kysyä Finavialta, vastaukseksi ei riitä korkeat puut *(ne voidaan katkaista)*, ei korkeat rakennukset *(niitä ei lähestymislinjoilla 18 ja 36 ole)*, eikä ristikkäiset lähestymissuunnat Hki-Vantaan kanssa *(korkeusporrastus kriittisessä kohdassa riittää)* *(korkeat puut ja rakennukset olivat Siivet-lehdessä v 2010 Finavian tiedottajan mielestä esteenä).*

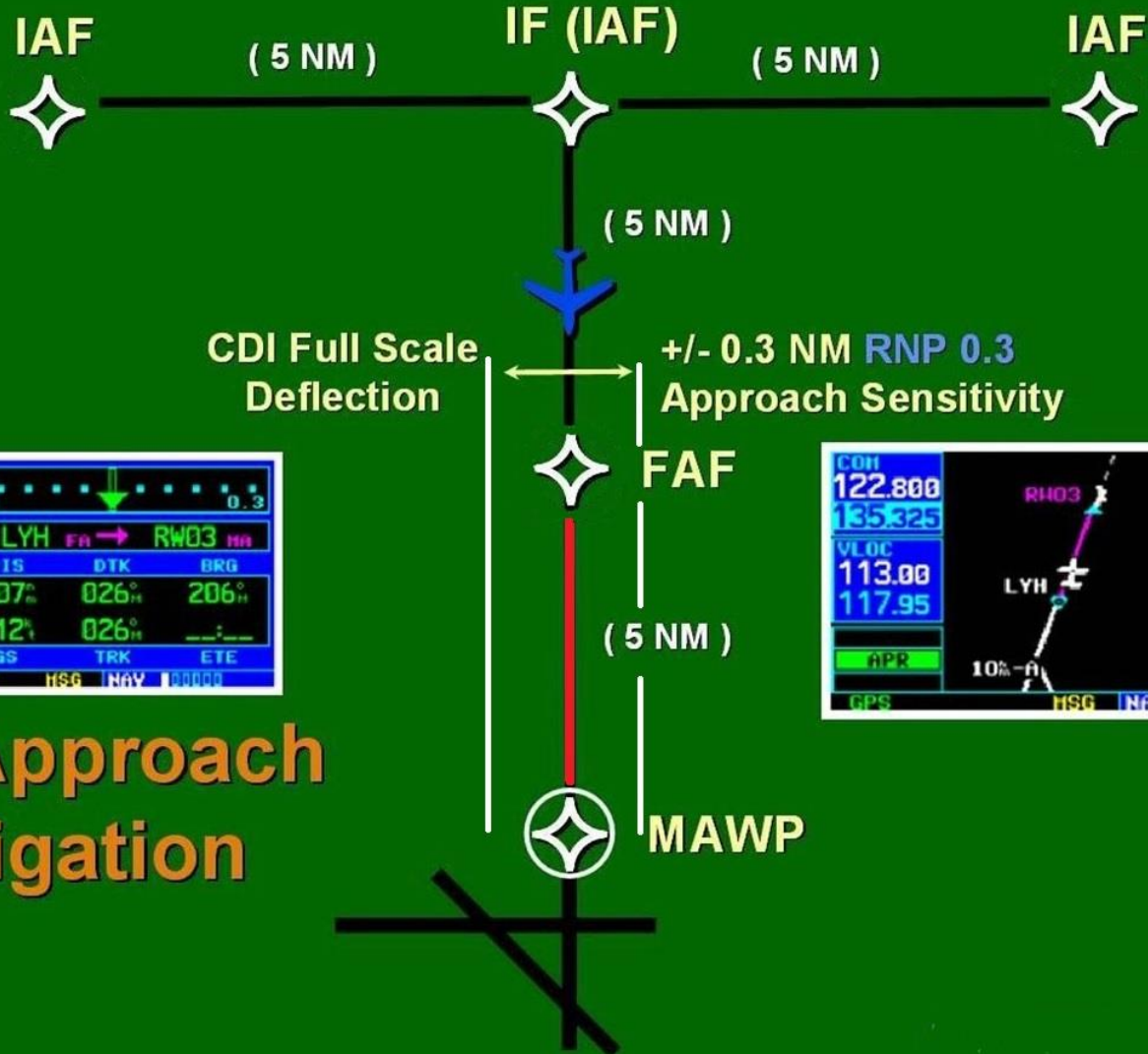


Ristikkäiset lähestymissuunnat Hki-Vantaan 222° ja Hki-Malmin 178° olevien kiitoteiden välillä eivät ole ongelma, kun otamme huomioon, että lentokoneiden korkeusporrastus kriittisessä lentoratojen leikkauspisteessä Korson kohdalla on **n. 1.400 ft** (vertaa reittikorkeusporrastukseen 1.000 ft).

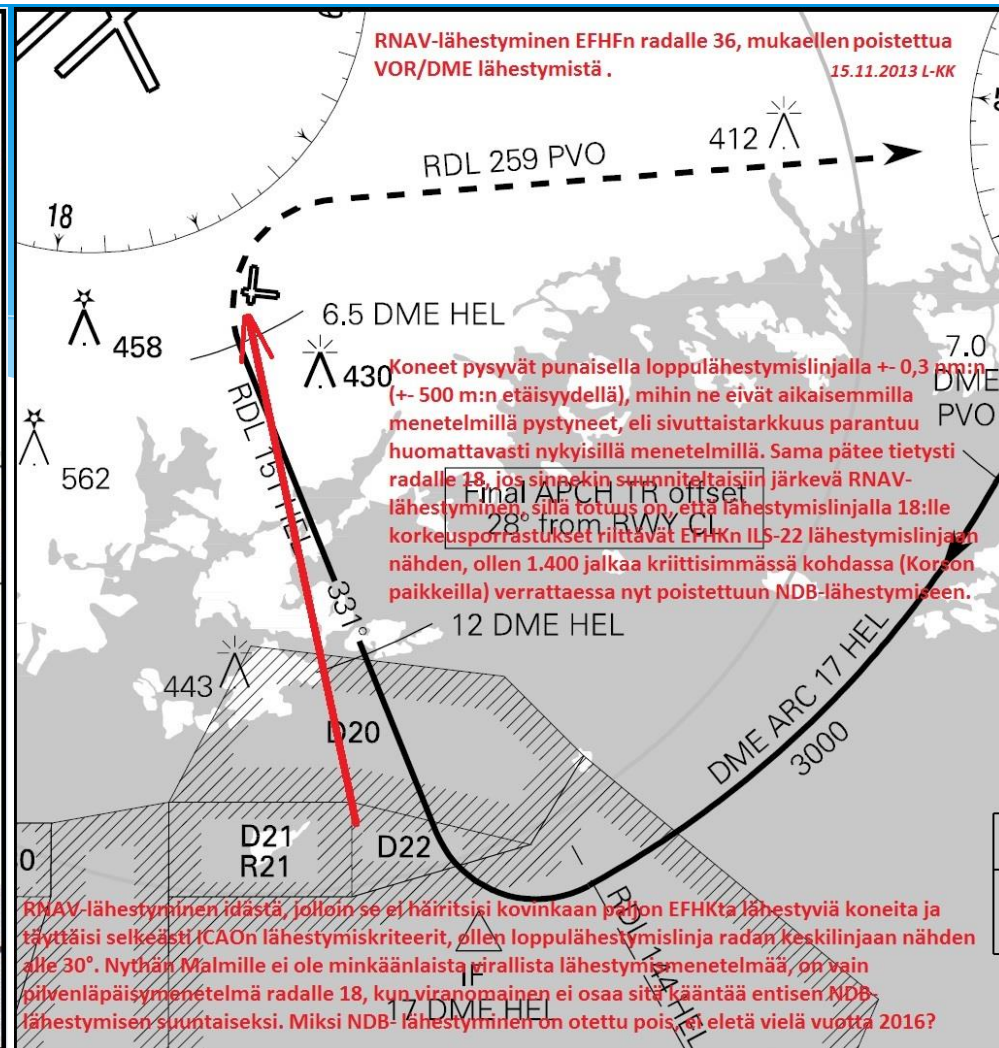
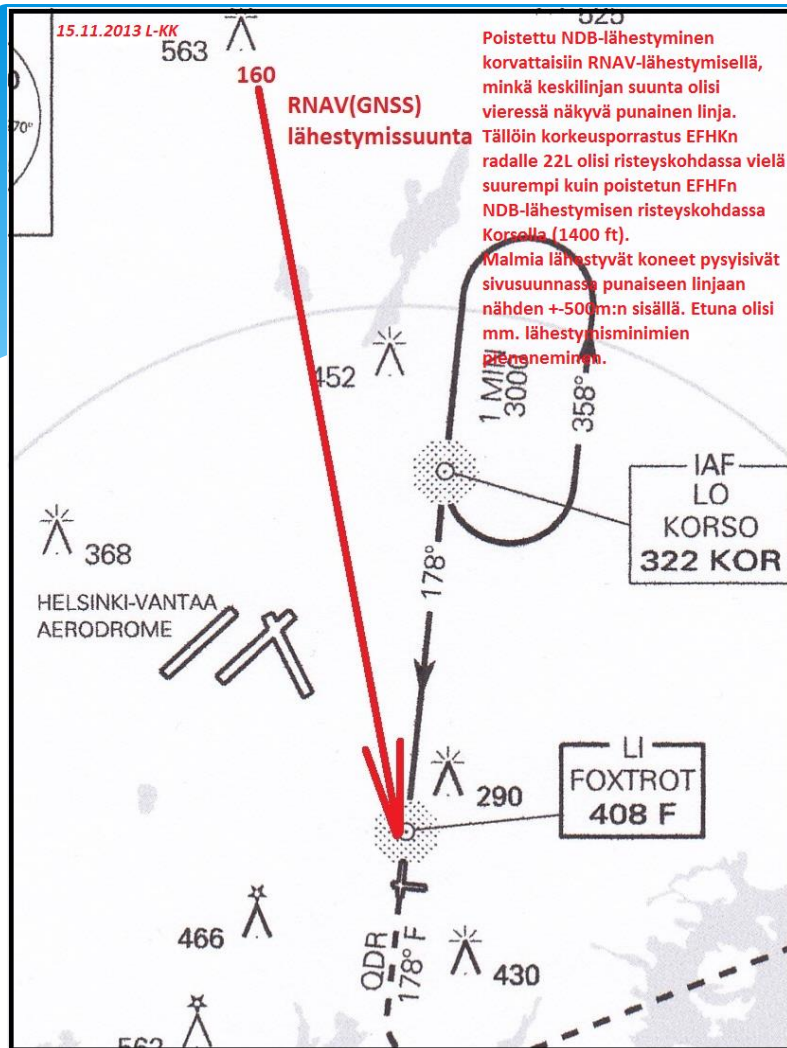
Lisäksi RNAV GNSS lähestymisessä lentokone pysyy lähestymislinjalla sivusuunnassa kapeammalla RNP 0.3-alueella (Required Navigation Performance 0.3nm = ±500m), kuin mitä se NDB-menetelmällä oli mahdollista.



LOPPULÄHESTYMLINJA



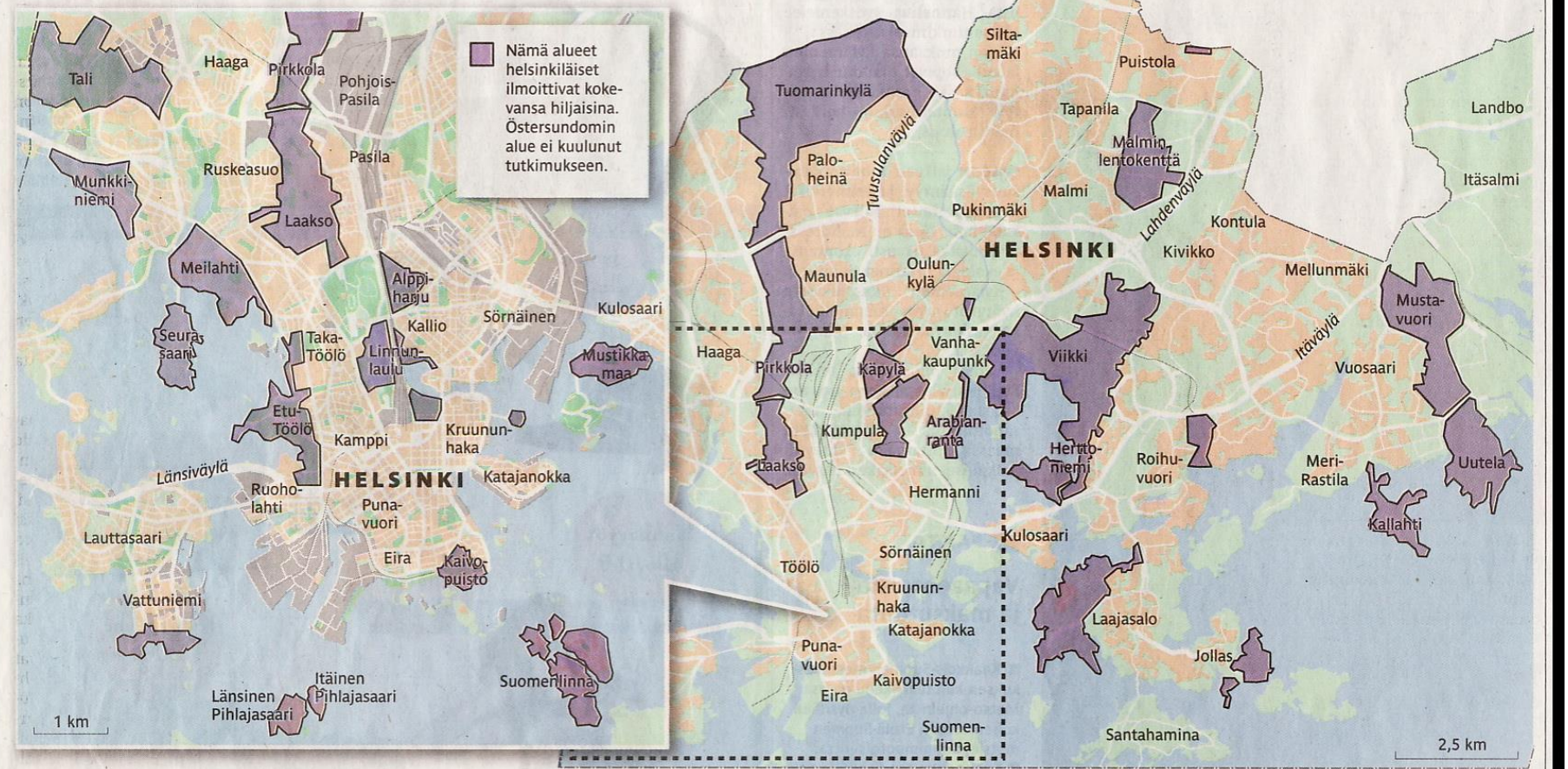
GPS Approach Navigation



Itse suunnittelisin RNAV(GNSS) lähestymiset näin, jolloin lähestymissuunnasta olisi hyvin vähän haittaa Hki-Vantaan toiminnalle ja korkeusporrastus olisi kiitotietä 18 lähestyttäessä varmasti riittävä yli 1400 ft (vrt. reittikorkeusporrastusvaatimus 1000 ft) EFHK 22 lähestymissuuntaan nähden.

Helsingin hiljaiset alueet HS 25.05.2010

Koonnut: JARMO HUHTANEN / HS
Grafiikka: JOHANNA PULKKINEN / HS



Lähde: Helsingin hiljaiset alueet – asukaskyselyn tuloksia, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisu 5 / 2010

2013-11-22 Helsingin Sanomat: ”Kentän kalliista ylläpidosta koituu Finavialle vuosittain parin miljoonan tappiot.”
2013-11-23 Helsingin Sanomat: ”Valtion omistama Finavia ylläpitää 25 lentokenttää, joista valtaosa on tappiollisia.”

HS 23.11.2013.

Malmin kentästä odotettavissa kova riita

Rajavartiolaitos toivoo, että lentokenttäkiistaan saadaan pian ratkaisu. Poliitikkoja painaa pula asunnoista.

Pipsa Palttala HS
Johanna Tikkanen HS

ASUNTOJEN rakentamisesta Malmin lentokentän paikalle on odotettavissa lihava kiista. HS kertoi perjantaina, että valtio on luopumassa tappiollisesta kentästä.

Kokoomuksessa vaaditaan korvaavaa kenttää. Sellaista ei ole löytynyt.

”Jos valtio irtisanoa vuokrasopimuksen ja osoittaa korvaavan, hyvin saavutettavan ja toiminnallisesti hyvän paikan, voin henkilökohtaisesti kannattaa rakentamista”, kommentoi valtuustoryhmän vetäjä **Lasse Männistö** (kok).

Vihreiden **Emma Kari** pitää Malmia sopivampana asuntorakentamisalueena kuin Vartiiosaarta tai Kivinokkaa.

”Ikävä kyllä Malmin ja Talin kenttien kaavoitus ei edisty, sillä kokoomus on keskittynyt suojelemaan lentokenttiä ja tehottomassa käytössä olevia teollisuus-

tontteja”, Kari sanoo.

”Pidän lentokenttää alueena, jonne pitää rakentaa asuntoja, jos mahdollisuus avautuu”, sanoo puolestaan **Pilvi Torsti** (sd). Demariryhmässä asiaa ei ole käsitelty.

Perussuomalaisilta tulee jyrkkä ei. ”Olemme antaneet sellaisen vaalilupauksen. Asuntoja voi rakentaa muuallekin”, sanoo **Harri Lindell** (ps).

KENTÄN toiminnasta 75 prosenttia on ammattilentäjien koulutusta. Lisäksi sitä käyttävät harastelentäjät ja rajavartiolaitos.

Viime vuonna laskeutumisia oli noin 40 000.

Esillä on ollut ajatus, että harastelentäjät ohjattaisiin Nummelaan ja Hyvinkäälle, koulutuskeskus Poriin tai Jämsään.

”Merkittävä osa opettajistamme on pääkaupunkiseudulla asuvia freelancereita. Jos heidän pitäisi kulkea vaikkapa Poriin tai Jämsään asti, työpaikalle meno vaikeutuisi”, sanoo lentäjiä kouluttavan Patria Pilot Trainingin toimitusjohtaja **Mikko Paronen**.

Malmin lentoaseman ystävät ry tyrmää idean epärealistisena. Hyvinkään lentoaseman johtaja

Jukka Helminen puolestaan epäilee, että Hyvinkää ja Nummela eivät kestäisi lisääntyvää melua. Kentät ovat lähellä asutusta.

RAJAVARTIOLAITOKSEN vartiolentolaivueen apulaismomentaja **Matti Lallukka** toivoo asiaan nopeaa ratkaisua. ”Ollaanko Malmilla vai siirretäänkö toimintoja muualle? Sen tietäminen olisi kaikkien etu.”

Hänen mukaansa rajavartiolaitos ei voi siirtyä Helsinki-Vantaalle nykykalustolla. Parin vuoden päästä se voisi onnistua.

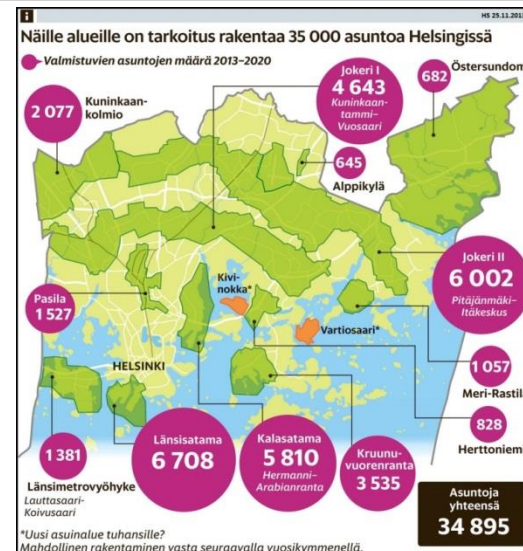
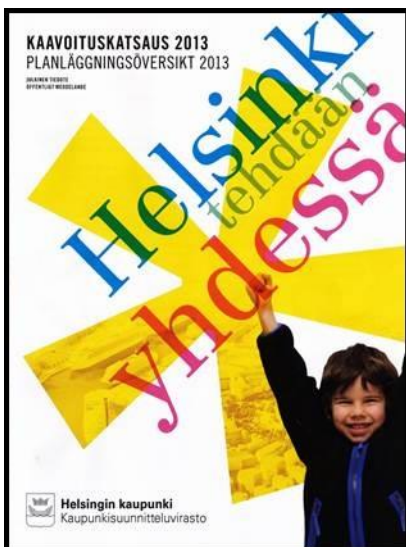
Katsaus osoittaa Helsingissä olevan **63.000 lisäasukkaalle**

asuntorakennusmaata mm. seuraavilta alueilta:

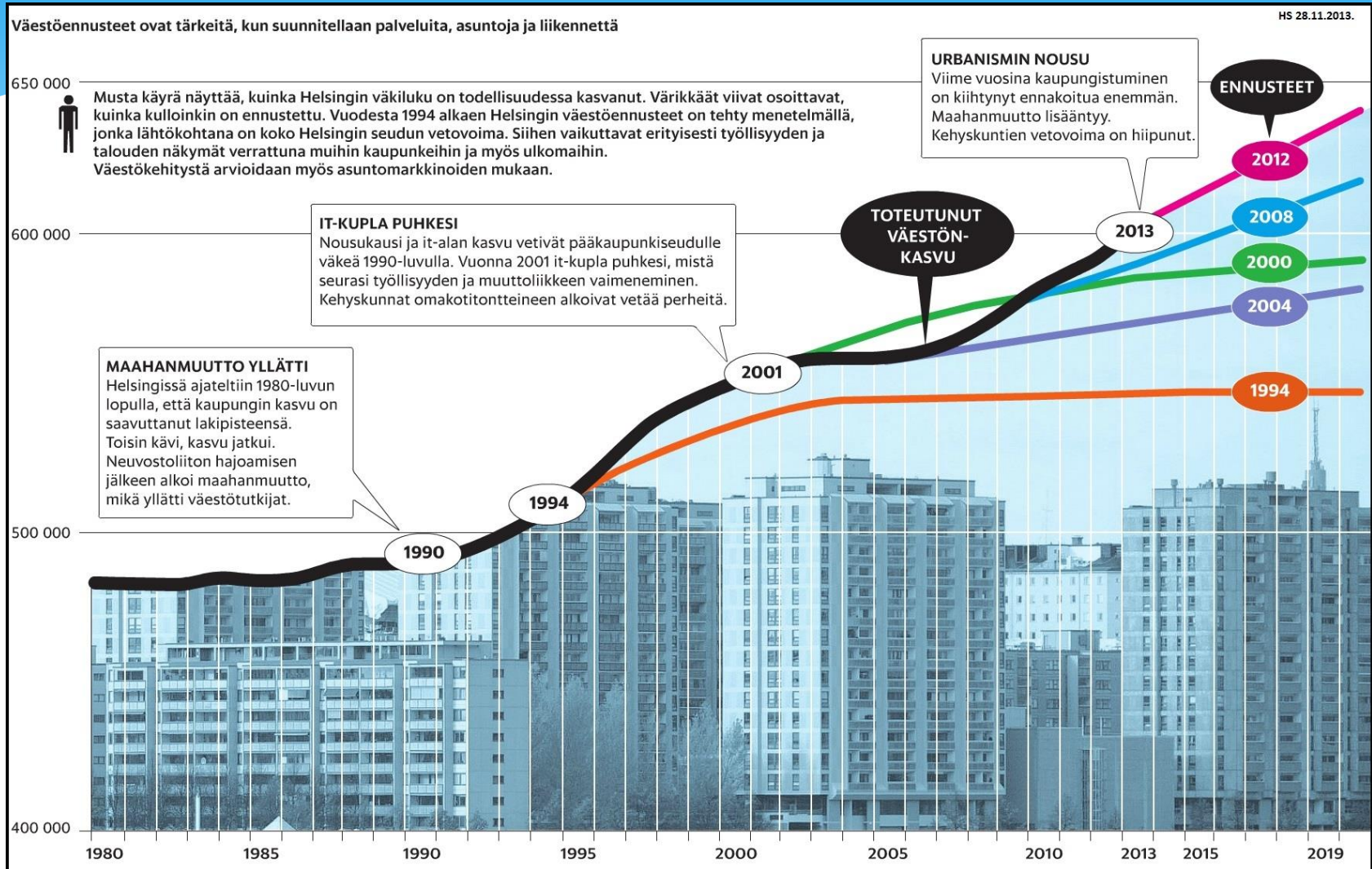
Vartioharju, Kivinokka, Hernesaari, Vartiiosaari, Saukonlaituri, Jätkäsaari, Keskipasila, Pasilan konepaja, Sompasaari, Munkkiniemi, Haaga, Kuninkaantammi, Siltamäki.

Lisäksi kaavoituskatsaus kertoo useasta eri kaupungin alueesta, minne suunnitellaan lisäasutusta esimerkkinä oheinen kartta, lähes **35.000 asuntoa** (HS 25.11.2013).
1000 asuntoa Taliin? (HS 2.2.2014)

ÄLKÄÄ HYVÄT PÄÄTTÄJÄT HÄVITTÄKÖ MALMIN LENTOASEMAA, SE EI OLE JÄRKEVÄÄ. ASUNTOIHIN KÄYTETTÄVÄÄ MAA-ALUETTA LÖYTYY HELSINGISTÄ RIITTÄVÄSTI MUUALTAKIN, MUTTA LENTOKOULUTUSPAIKKAA VARTEN EI LÖYDY.



2013-2020 Helsingin väestönkasvu n. 50.000 asukasta



Malmilla on monia arvoja, joita äkkinäinen ei tunne tai kuultuaan niistä ei välttämättä ymmärrä. Merkittävä koulutustehtävä on yksi ja pääkaupungin läheisyys monine kansantaloudellisine etuineen toinen (vrt Tukholman Bromma).

Helsingissä on hienoja tonttimaita ilman Malmiakin.

”Jätkäsaareen ja Kalasatamaan tulee kymmeniä tuhansia koteja ja paljon uusia työpaikkoja” (Kauppalehti 12.7.2012).

Tuomarinkylän pellot ja Kruunuvuorenrantakin ovat vielä käyttämättä ja paljon muita alueita, katso Hgin kaupungin KAAVOITUSKATSAUS 2013.

Viimeisimmät asuntorakentamisuunnitelmat koskevat Kivinokkaa (HS 06.09.2013. 12 000 asukasta) ja Vartioharjua (HS 19.11.2013. 5 000 asukasta).

Malmin suoaluetta ei tarvitse ainakaan rakennusmaapuutteen takia kaivaa taloja varten.

Toivottavasti tämä pitkään vatvottu asia saa järkevän ratkaisun eli Malmi säilytetään joko nykyisellään tai sitä kehitetään kohtuukustannuksin kuten on esitetty ja Malmin yrittäjät saavat vihdoon työrauhan!

Marssi jatkuu!

Liikenneministeri lopettaisi Malmin kentän

Merja Kyllösen mielestä lentokentän sulkemiselle ei ole mitään esteitä

Marja Salmela HS

LIIKENNEMINISTERI Merja Kyllönen (vas) sanoo olevansa valmis lopettamaan Malmin lentokentän. Asia tulee esille hallituksen kehysriihessä ensi viikolla.

”Mitään esteitä ei ole olemassa kentän sulkemiseen”, Kyllönen kertoo.

Hänen mielestään on asunto-oliittisesti järkevää rakentaa Malmin kentän tilalle asuntoja.

”Vastakkain ovat yli 10 000 tulevaa asukasta ja 70 harrastajalentäjää”, Kyllönen sanoo.

MALMIN maista pääosan eli 136 hehtaaria omistaa Helsingin kaupunki, joka ei edes saa vuokraa kentästä.

”Odotamme saavamme tietoomme päivämäärän, milloin Finavia ja muut toimijat lähtevät pois. Sen jälkeen kestää nelisen vuotta kaavoittaa alue”, sanoo Helsingin apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä (sd).

Helsinki on valmistautunut neuvottelemaan valtion kanssa kentän kiinteistöjen ja niiden ympärillä olevan 19 hehtaarin ostamisesta.

Penttilä arvioi, että rakentamaan päästään 2020-luvulla. Kaupunki on kaavaillut Malmista uutta kaupunginosaa, johon saataisiin 10 000–20 000 asukasta. Aiemmin alueelle kaavailtiin omakotitaloja, mutta nyt näkö-



Malmin lentokenttärakennus on tyyliltään 1930-luvun funkista. Kuva on vuodelta 2003.

(Mihin nohtui kentän käyttäjäjoukosta se 80% osuus, mikä koostuu Suomen siviiliammattilentäjäkoulutuksesta, kun te puhutte vain harrastajalentäjistä? Ammattilentäjäkoulutus loppuu Suomesta, jos te saatte tahtonne läpi. Unohdatte tarkoituksella, että asuntoja varten löytyy paljon tilaa muualta.)



Merja Kyllönen

piirissä on tehokkaampaa rakentamista.

Helsinki on jo tutkinut alueen maaperää. Maaperän saastumisongelmia ei ole, koska Malmilla ei ole käytetty kemikaaleja.

MINISTERI Merja Kyllönen sanoo, että rajavartioston yksiköille olisi luontevaa siirtyä Helsinki-Vantaan kentälle.

”Harrastelijalentäjille ja muille kenttää käyttäville löytyy kylä uusi paikka”, Kyllönen vakuuttaa.

Yksityiselle liikelentokoulutusyhtiölle on tiettävästi tarjolla Pirkkalan lentokenttä Tampereen kupeessa.

Myös liikenneministeriön alainen Finavia on ilmoittanut jo viime syksynä, että se on valmis luopumaan kentästä.

MALMIN kenttä kaipaa pikaista kunnostusta ja on ollut tappiollinen, koska ympärivuotinen ylläpito on kallista. Tappiot ovat olleet pari miljoonaa euroa vuosittain.

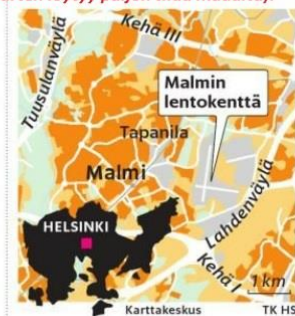
HEIKKI KOTILAINEN HS

HS 22.03.2014.

Fakta

Malmin kentästä kiistaa jo pitkään

- Malmin lentokenttä valmistui vuonna 1936. Helsinki sopi aikoinaan valtion kanssa, että kenttä voi olla toiminnassa vuoteen 2034 asti.
- Malmin kenttä oli maan päälentokenttä aina vuoteen 1952, jolloin Helsinki-Vantaa avattiin.
- Malmi muuttui liikelentojen, lentokoulutuksen ja Rajavartiolaituksen tukikohtaksi.
- Kaupunki on jo yli vuosikymmenen halunnut, että lentoasema suljetaan ja lentokentän maille rakennetaan asuntoja.
- Ilmailuharrastajat ja muut kenttää käyttävät ovat vastustaneet kiivaasti kaupungin suunnitelmia.



Malmin lentokentän alue on luontokeidas

HS 25.03.2014.

Koillisesta Helsingistä kaukana asuvat, kuten kaupungin johtavat virkamiehet tai ministeri Merja Kyllönen (HS Kaupunki 22. 3.), eivät halua ymmärtää Malmin lentokenttäalueen todellista merkitystä.

Tapanilan, Puistolän, Heikinlaakson ja myös Malmin asukkaille kentän alue on keskuspuisto. Lähin vastaava on pitkän automatkan takana. Nyt on vuosia haluttu lopettaa tämä meidän lintu-, kasvi- ja vapaan liikunnan keitaamme.

Kiinnostavaa on, että lentotoiminta on keitaallemme voimavara suojavyöhykkeen-

sä ansiosta. Tilastollisesti tämä näkyy Puistola-seuran järjestämistä lintumittauksista, joita on Helsinki-päivinä tehty jo 29 kertaa. Silloin on iso joukko kävellyt kentän niin sanotun satakielikierroksen. Asiantuntijamme ovat Matapupu Birding Societysta. Tämä porukka havainnoi koillisen Helsingin aluetta ympäri vuoden.

Lentokenttä on arvokas, myös historiallisesti, mutta arvokkainta on kokonaisuus, joka sisältää lähiympäristön. Tämän säilyttämisen ja edelleen kehittämisen luulisi olevan ministerillekin tärkeää.

Seppo Laaksonen
Puistola-seura

Malmin lentokenttää ei saa lopettaa

Liikenneministeri Merja Kyllönen (vas) suhtautuu varsin kylmäkiskoisesti ja yksiraiteisesti Malmin lentokenttään (HS Kaupunki 22. 3.). Kenttä kuitenkin kuuluu Helsingin kulttuuriperintöön ja on osa suomalaista historiaa. Kenttä on yhä aktiivikäytössä.

Mitä Helsinki olisi ilman historiaansa? Kolmas nousukas Van-

taan ja Espoon rinnalla? Kyllönen rinnastaa alan harrastajalukumäärän alueelle mahdollustavien asuntojen määrään, mutta ilmeisesti unohtaa käynnissä olevan keskustelun Helsingin laitamien urbanisoinnista.

Vanhaa peltomaata, metsää ja unohtunutta joutomaata, on Helsingissä vielä paljon. Niitä asutuskäyttöön kaavoittamalla

ja vanhaa rakennettua ympäristöä tiivistämällä saadaan runsaasti lisää asuntoja ja tehdään Helsinkiä viihtyisämmäksi.

Tietysti kentän ylläpito maksaa, mutta suurempiin säästöihin päästäisiin supistamalla esimerkiksi puoluetukea euroopalaisittain järkeviin mittoihin.

Matti Perttilä
Helsinki

Malmin kenttä on herkkä aihe

HS Pääkirjoitussivu 25.03.2014.

Liikenneministeri Merja Kyllösen (vas) kaavailut Malmin lentokentän muuttamiseksi asuinalueeksi (HS 22.3.) saivat ilmailun harrastajat taas kerran provosoitumaan.

Malmin kentän kohtalo saattaa nousta esiin myös hallituksen parhaillaan meillä olevassa kehysriihessä.

Helsingin kaupunki on haaveillut jo pitkään lentokenttäalueen muuttamisesta asuinalueeksi. Malmille mahtuisi asunnot 10 000–20 000 asukkaalle. Rakentamaan päästäisiin ehkä 2020-luvulla.

Pääosan maa-alueesta omistaa Helsingin kaupunki, joka on vuokrannut maat Finavialle. Finavia on ilmoittanut olevansa halukas luopumaan kentästä.

Aina kun Malmin kentän lopettaminen tulee julkisuuteen, ilmailun harrastajat älähtävät.

Helsingin kaupunki on paremman puutteessa joutunut kaavoittamaan uusia asuntoalueita hankalien kulkuyhteyksien päähän. Malmin kentän tienoo olisi uudelle kaupunginosalle ihanteellinen: verraten keskellä kaupunkia ja hyvien kulkuyhteyksien ulottuvilla.

Olenainen kysymys kuuluukin, tarvitaanko harrastelentokenttää keskelle pääkaupunkia tai ainakin keskelle pääkaupunkiseutua. Vai olisiko alue hyödyllisemmässä käytössä asuinalueena? Ja löytyisikö ilmailun harrastajille uusi alue jostain hieman syrjempää?

Ilmailuliitto lyttää liikenneministerin Malmi-puheet

ILMAILULIITTO on ottanut kantaa liikenneministeri Merja Kyllösen (vas) lausuntoihin, joita Kyllönen esitti HS:ssa viime viikolla.

Kyllönen sanoi olevansa valmis lopettamaan Malmin lentokentän toiminnan, jotta alueelle voitaisiin rakentaa asuntoja. Ministeri sanoi, että ”vastakkain ovat yli 10 000 tulevaa asukasta ja 70 harrastajalentäjää”.

Ilmailuliiton mukaan aktiivikäyttäjää on kuitenkin kymmentenkertainen määrä. HS 25.03.2014.

