

Malmin lentoasemaa ollaan lakkauttamassa virheellisin tiedoin

Hallituksen maaliskuisen kehysriihen Malmi-linjauksen taustalla käytetyt tiedot ja väittämät ovat osoittautuneet vääriksi. Moni päätöksen pohjana ollut ratkaiseva tieto on osoittautunut virheelliseksi, sitä on tulkittu väärin tai se on esitelty virheellisesti. Tähän dokumenttiin on koottu ja varmistettu oikea tieto asiasta.

- **Malmin lentoaseman lakkauttaminen on vastoin EU:n lentoliikennestrategiaa**

Malmin kentän lakkautuslinjausta on perusteltu pelkästään Helsingin asuntopulalla, ja ehdotus on tehty asuntoliittisiin perustein Helsingin toimiessa veturina. Lentokenttästrategiaa ei ole otettu huomioon.

Euroopan lentoliikenteen odotetaan kasvavan 30–70% vuoteen 2035 mennessä ja jopa kaksinkertaiseksi nykyisestä vuoteen 2050 mennessä (Eurocontrol). Kasvu kohdistuu voimakkaasti pääkaupunkiseutuun. Juuri kevyt lentoliikenne on nopeimmin kasvava liikelentotoiminnan sektori, ja Helsinki-Vantaa palvelee sitä vain hyvin rajallisesti keskittyessään raskaaseen reittiliikenteeseen.

Suomi on aikeissa toimia vastoin EU-komission (2008) ja EU-parlamentin (2009) linjausta yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta (<http://tinyurl.com/eu-ilmailun-tulevaisuus>), jossa erityisesti ”rohkaistaan jäsenvaltioita ja alue- ja paikallisviranomaisia investoimaan yleisilmailulle ja liikelentotoiminnalle erittäin tärkeiden pienten ja keskisuurten lentokenttien uudenaikaistamiseen ja niiden perustamiseen.”

- **”Malmia käyttää vain 70 lentoharrastajaa”?**

Julkisuudessa nähty virheellinen luku perustuu saamamme tiedon mukaan tilastoon, jonka mukaan Malmille olisi ostettu Finavian kausikortteja 128 kpl. Näille kortteille on esitetty olevan 70 aktiivista käyttäjää. Kausikortti on lentokonekohtainen, kiinteähintainen korvaus kentän käytöstä. Niitä ostetaan Finavian lentokentillä aktiivisesti käytettäviin koneisiin, joilla jokaisella on yleensä jopa kymmeniä käyttäjiä. Kentällä on paljon muutakin käyttöä, mm. n. 300 työpaikkaa, lukuisa määrä muiden alojen harrastajia, ympäristön asukkaita ym.

Malmilta toimii myös paljon muuta lentoliikennettä, jotka maksavat normaalin laskeutumismaksun koneen lento-ohjelmiston mukaisesti. Kentällä on tuhansia aktiivisia käyttäjiä, heistä harrastajia murto-osa (n. 700).

- **”Malmi ei tuota mitään”?**

Malmi on Suomen kustannustehokkain paikka liikennelentäjien kouluttamiseen johtuen sijainnistaan metropolissa. Jopa Suomen Ilmailuopisto Porissa ostaa lentäjien peruskoulutuspalvelut Malmilta. Käytännössä kaikki Suomen liikennelentäjät saavat osan koulutuksestaan Malmilla, joka valvottuna, vilkkaana lentokenttänä sopii tarkoitukseen erinomaisesti.

Yksityiset lentokoulut pystyvät kouluttamaan liikennelentäjiä n. 1/3 kustannuksella verrattuna valtion opistoon. Lentoasemalla toimivien yritysten liikevaihto on n. 20 miljoonaa euroa ja ne työllistävät n. 300 ihmistä. Jo polttoaineiden valmiste- ja haittaverot tuottavat valtiolle useita miljoonia euroja vuodessa.

Valtio on investoinut Malmille toimivan kansainvälisen lentoaseman, ja viimeisimpien arvioiden mukaan vastaavan lentokentän rakennuskustannukset olisivat n. 150 miljoonaa euroa. Tämä ja alueen ylläpito on myös syytä laskea mukaan, kun kentän taloudellista merkitystä mm. Helsingin kaupungille arvioidaan.

- **”Lentokoulutusta voidaan antaa millä tahansa muulla lähikentällä” (Hyvinkää, Nummela)?**

Lähilentokenttien infrastruktuuri ei mahdollista ammatti- tai yksityislentäjäkoulutusta lähimainkaan nykyisessä mittakaavassa. Lähilentokenttien vaikutuspiirissä on murto-osa henkilömäärästä, joka asuu Malmin kentän lähialueilla. Kannattava kaupallinen toiminta ei siksi ole mahdollista.

Hyvinkää ja Nummela ovat ns. valvomattomia lentokenttiä, vailla lennonjohtoa tai -neuvontaa. Varsinkaan kaupallista koulutustoimintaa ei niillä voi järjestää. Helsinki-Vantaan läheisyys ja Malmin vilkas ilmatila antavat hyvät valmiudet kouluttamiselle turvalliseen ja tarkkaan lentämiseen.

Lähikenttien käyttöönotto vaatii merkittäviä muutoksia niiden ympäristölupiin, kiitoteiden uusimisen sekä lennonjohdon ja säilytys- ja toimintatilojen rakentamisen Malmin n. 150 lentokoneelle.

- **"Malmin lentokentän lopettaminen ei vaikuta ilmailuturvallisuuteen"?**

Lennonjohdon alaisuudessa tapahtuva lentotoiminta on sekä koulutuksen että lentoturvallisuuden kannalta olennaista. Malmin lentokentän lähialueella vaaditaan kaksisuuntainen radioyhteys lennonjohtoon ja ns. toisiotutkavastain (transponder) joilla lentoliikennettä seurataan ja kontrolloidaan tutkien avustuksella. Valvottujen lentokenttien lähialueiden ulkopuolella lentokoneet eivät yleensä ole lennonjohdon ohjauksessa eikä niiltä vaadita lentosuunnitelmaa, radiota tai transponderia.

Suomen yleisilmailutoiminnasta noin 40% tukeutuu Malmin lentoasemaan. Maan vilkkaimman ja tärkeimmän valvotun yleisilmailukentän lakkauttaminen vaikuttaisi lentoturvallisuuteen väistämättä.

- **"Rajavartiolaitos haluaa siirtyä Helsinki-Vantaalle"?**

Rajavartiolaitos on ilmoittanut tarvitsevänsä tukikohdan pääkaupunkiseudulta, ja sillä on nykyisellään hyvät toimitilat Malmilla. Suurin haitta Malmilla toimimiselle on kaupungin jo 17 vuotta venyttämä rakennuskielto, josta on huhtikuussa 2014 valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Rajavartiolaitoksen siirtyminen Malmilta Helsinki-Vantaalle aiheuttaisi huomattavan melukuorman Tikkurilan ja Pohjois-Helsingin asutukselle. Hälytyslentotoiminnan vaikutukset aikataulutettuun matkustajaliikenteeseen voivat olla merkittävät. Rajavartiolaitos on ilmoittanut haluavansa pysyä Malmilla (Lähtieto 15.5.2013)

- **"Kentällä ei ole koko ajan hyörinää, joten on turha pitää infraa yllä niin pientä joukkoa varten. Malmin kulut ovat 2 miljoonaa euroa/vuosi ja tulevaisuudessa kuitenkin oltaisi jouduttu panostamaan kentän infran uusimiseen ja kunnostamiseen."**

Malmin lentoasema on Suomen toiseksi vilkkain lentoasema, noin 40 000 operaatiota vuodessa. Kentästä hyötyy koko Suomen ilmailu, sekä kaupallinen että yleisilmailu. Malmin todellisia kuluja ei ole koskaan esitetty yksityiskohtaisesti, sillä Finavian tehtävä on pitää yllä Suomen lentoasemaverkostoa. Aikanaan kentän kuluiksi kerrottiin 2 miljoonaa markkaa/vuosi. Yhden lentoaseman erottaminen muiden joukosta on keinotekoisia. Tulevaisuuden investointi kentän modernisointiin on sekä EU:n linjauksen mukaista että ylivoimaisesti edullisin vaihtoehto, koska suuret investoinnit on jo tehty.

- **Toimintojen siirron kustannukset**

Kehysriihessä on linjattu, että siirtyminen tapahtuu "kustannusneutraalisti". Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Finavia maksaa uudet tilat. Asian laillisuus on syytä tarkistaa.

Valtion on kerrottu varanneen kentän siirtotoimiin "riittävästi" varoja, saamamme tiedon mukaan jopa 160 miljoonaa euroa. Kulujen maksajan pitää olla tarkoin tiedossa. Helsingin kaupungilta tulee edellyttää kustannuksien kantamista, onhan kyseessä maanluovutus sopimuksen ennen aikainen lopettaminen.

- **Malmin merkitys Suomen ilmailuteollisuudelle**

Malmin lentokentän sulkeminen aiheuttaisi vakavan haitan Suomen yleisilmailulle ja ilmailuteollisuudelle ja saattaisi jopa lopettaa suuren osan toimialasta. Kasvussa oleva yleisilmailu ja kaikista ilmailun muodoista nopeimmin kasvava kevyen kaluston liikentotoiminta joutuisi tulevaisuudessa suuntaamaan vastaavia palveluita varten Turkuun, Tampereelle tai Lappeenrantaan, jotka eivät palvele pääkaupunkiseudun liikennetarpeita.

Valtion tulee tutkia Malmin kentän merkitys ja vaikutukset tosiasioiden, ilmaliikenteen kehitysnäkymien ja todellisten lukujen perusteella, ja arvioida jatkotoimet näiden pohjalta.

Yhteystiedot: MLY ry - www.malmiairport.fi – info@malmiairport.fi – 050-3748371