

Keskustelutilaisuus Helsinki-Malmin tilanteesta 4.12.2014.

Kevytilmailu Ry:n kysymyksiä alustajille.

Case KILA: yhden malmilaisen lentokerhon toiminnan edellytykset

Kevytilmailu – Light Aviation Ry edustaa yhtä ilmailun nopeimmin kasvavaa lajia ja on toiminnassaan tukeutunut Malmin lentokenttään, sijainniltaan ja toimintaintensiteetiltään erinomaisen monipuoliseen ilmailun keskittymään. Merkittävin osa toiminnasta on esittely- ja koululentoja pääkaupunkilaisille sekä lentotoiminnan edellyttämää huolto- ja lentokelpoisuustoimintaa. Moni kerhon kouluttamista lentäjistä laajentaa harrastustaan liittymällä myös toiseen samalla kentällä toimivaan erilaisella kalustolla operoivaan kerhoon.

Kerhon toiminta edellyttää seuraavia asioita:

- mahdollisuus ympärivuotiseen ja jokapäiväiseen ilmailuun ja erityisesti intensiiviseen laskukierrosarjoitteluun, jota koulutuksemme ehdottomasti tarvitsee turvallisuustavoittemme saavuttamiseksi.
- operointikapasiteettia noin 6300 vuotuisen laskuun ja samaan määrään nousuja (6249 laskua Malmin kentälle vuonna 2013)
- sijaintipaikat ja turvalliset toimintaedellytykset seuraaville kiinteistöillemme ja laitteillemme:
 - o klubirakennus, joka sisältää koulutus- ja kokoontumistilat, lennonvalmisteluhuoneen, hallituksen kokoushuoneen, koulutuspäällikön ja –sihteerin erillisen huoneen sekä aputilat
 - o lentokonehalli, jossa on tilaa 4 – 6 ultrakevyelle lentokoneelle (tulevaisuudessa mahdollisesti myös LAPL-yleisilmailukoneelle) ja huoltokalusteille, laitteille sekä varusteille
 - o polttoainesäiliö ja jakelupumppu sekä lukollinen kanisterikaappi
 - o erillinen huoltovarasto varaosia ja pientoimenpiteitä varten
 - o grillikatos sekä pihatilaa kokoontumisia ja lentoa seuraamaan tulleita vieraita varten
- kenttäalueen toimintoinen tulee olla siinä määrin merkitty ja valvottu, etteivät satunnaiset kulkijat tietämättään eksy alueelle vaaraa aiheuttamaan
- logistiikan ja ekologian kannalta katsomme, että:
 - o toimintakentän tulee sijaita kasvavan jäsenistömme sijaintipainopisteen edellyttämällä metropolialueella. Tämä toki on luonnollista senkin vuoksi, että ympäri vuoden esittelemme runsaasti lajia siitä kiinnostuneille. Tällä hetkellä listoillamme on 173 lajista kiinnostunutta, 254 lupakirjasta kiinnostunutta ja 235 jo valmista lupakirjapilottia
 - o kentän tulee olla säännöllisen joukkoliikenteen tavoitettavissa, jotta toiminta ei rajautuisi yksityisautoilun varaan
 - o kentän tulee sijaita suurten pääväylien risteysten tuntumassa tms. aktiivisella alueella, jolloin myös toimintamme vähäiset meluhaitat liukenevat maaliikenteen kohinaan
 - o kentän tulisi olla jo olemassa ja käyttökelpoinen ilman suuria muutosrakentamistarpeita
 - o ...jolloin myös ympäristö on ehtinyt tottua kenttään ja sen vilkkaaseen lentotoimintaan
- Koska harjoituslentotoimintamme, koulutuksemme ja huoltotoimintamme muodostavat kiinteään jakamattoman toiminnallisen kokonaisuuden, aktiviteettiamme ei voida erotella useammalle kentälle toimintaamme ja turvallisuuskulttuuria vaarantamatta
- Malmin toimijoilla on keskenään ristikkäisiä symbioosisiteitä, joiden rikkominen haittaa lajin yhteisöllisyyden kehittymistä. Näitä siteitä ovat mm. yhteiset tilaisuudet ja osittain yhteiset huoltopalvelut ja jäsenpohja.

Millä tavoin yllämainittu toiminnan volyymi ja sen ominaispiirteet on otettu huomioon ja painotettu päätöksenteossa?

Päätelmiä

Valtio on aikanaan sitoutunut esittämään korvaavat järjestelyt Malmille. Finavia ei täten valtionyhtiönä voi lopettaa lennonvarmistustoimintaa ennen korvaavien vaihtoehtojen valmistumista ao. Euroopan parlamentin päätöslauselmaa noudattaen, joka perustuu ilmailun merkityksen kasvuun – ei vain joukko/rahtikuljetusmuotona, vaan monipuolisena innovaatiokehtona.

P6_TA(2009)0036

Yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävä tulevaisuus

Euroopan parlamentin päätöslauselma 3. helmikuuta 2009 yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta (2008/2134(INI))

Malmin kentän lakkauttaminen lopettaisi vähintään 44 % Finavian kenttien yleisilmailusta! Helsingin seudulla kyseisen toiminnan edellytykset loppuisivat kokonaan, myös kansainvälinen yleisilmailu. Tämä sotii jyrkästi em. linjausta ja Finavialle asetettua erityistehtävää vastaan. Mikäli Finavia aikoo tulevaisuudessa rajata vastuunsa vain matkustajaliikenteen hoitamiseen, valtion tulee luoda uusi toimija, joka sille Finavialta jaetuun resurssiin kykenee huolehtimaan ilmailusta sen eri muodoissaan kaikki sosioekonomiset vaikutukset ja toiminnan painopisteet huomioon ottaen.

Mitä toimenpiteitä valtio on aloittanut sitoumuksensa noudattamiseksi ja ovatko ne aikataulullisesti synkronissa nyt suunniteltujen muutosten kanssa?

Ilmailuharrastuksen turvallisuus on siivittänyt keskustelua, selvityksiä ja toimenpiteitä viime vuosina. Yksi keskeisin turvallisuutta parantava tekijä on yhteisöllisyys: toimitaan yhdessä (eurooppalaisessakin mittakaavassa) riittävän intensiivisessä, monipuolisessa ja oppimisorientoituneessa ympäristössä, jossa myös raportointiherkkyys on alhainen. Koko Suomessa tällaisia kenttiä on vain Malmi, joka on myös sijainniltaan sekä nykyisten että tulevien käyttäjien kannalta optimaalisessa paikassa.

Millä tavoin em. turvallisuusaspekti on otettu huomioon Malmin kenttää koskevassa päätöksenteossa?

Malmilla toimii myös Mäntsälän ilmailukerho (MILK), jonka toiminnan volyyymi ja harrastajamäärä vastaavat Kevytilmailu Ry:stä. MILK:n ja KILAn yhteenlasketut laskeutumiset Malmille vuonna 2013 olivat 10406 laskua – siis enemmän kuin Pirkkalan kentän vastaavat operaatiomäärät yhteensä (8900 laskua Finavian tilaston mukaan). Kun otetaan huomioon muutkin Malmin ilmailukerhot (MIK, PIK, ESMO, FLK...) sekä pienemmät kaupalliset toimijat, nähdään toiminnan todellinen volyyymi, johon kuuluu myös tornin aukioloaikojen ulkopuolella tapahtuva lentotoiminta. Täten voidaan todeta, että jos valtionilmailu ja Patrian koulutustoiminnot poistuvat, Malmin kenttä säilyy edelleen aktiivisuudeltaan vähintään Pirkkalan veroisena – erityisesti, jos kenttää hyödynnetään:

- aikatauluttamattomaan VLJ-liikenteeseen ja
- kansainvälisen metropolialueelle suuntautuvan yleisilmailun ainoana mahdollisena tukikohtana
- citylentokenttänä ja tulevaisuuden kevyiden ilmailumuotojen palvelu- ja kehittämisalueena
- sen kulttuuriarvon edellyttämänä lentävän museokaluston tukikohtana (RKY-alue, museoviraston kanta)
- innovaatioasumisen ja työnteon erityisalueena (Airpark, Airvillage...)

Malmin toimintoja on siis mahdollisuus järjeistää ja mukauttaa huomattavastikin, kunhan se tehdään kentän perustehtävää ja erityisasemaa kunnioittaen sekä käyttäjiä kuullen. Tässä kehitystyössä on myös mahdollisuus saavuttaa taloudellista symbioosia sallimalla rakentaminen kenttäalueen yhteyteen.

Olisivatko valtio ja Helsingin kaupunki valmiit kehittämään Malmin kentän aluetta innovatiivisesti yhdessä ilmailun toimijoiden kanssa, jotta Malmin alueen paikalliset erityispiirteet voitaisiin täysin tutkia ja hyödyntää – sekä kuitata jo vuosikymmenten selvitysten myötä vahvistunut toteamus: Malmin kenttää ei ole mahdollista korvata?