

## KIRJALLINEN KYSYMYS 1155/2014 vp

### Helsinki-Malmin lentokentän säilyttäminen

#### *Eduskunnan puhemiehelle*

Hallitus on päättänyt lakkauttaa Helsinki-Malmin lentokentän. Päätös on tehty liian nopeasti, eikä kaikkia seikkoja ole otettu huomioon. Mahdollisesti hallituksella ei ole ollut käytössään riittävästi oleellista tietoa lentokentän säilyttämisen puoltamiseksi.

Ensiksikin Helsinki-Vantaan lentomelu tulee kasvamaan melualueen laajenemisen vuoksi. Vantaan ja Keravan kaupungit ja useat kansalaisjärjestöt ovat vastustaneet melualueen laajenemista, ja alun perin kaavassa alue oli merkitty pienemmäksi. Omassa tiedotteessaan Finavia on kertonut, kuinka melualueet tulevat pieneneväksi, mutta näin ei todellisuudessa tule käymään. Jos Helsinki-Malmin lentokenttä suljetaan, tulee lentotoiminta sen yli tapahtumaan selvästi matalammalla. Lentomelualue tulee laajenemaan voimakkaasti kiitotien 33 suuntaan.

Rajavartiolaitosta on käsketty siirtymään Malmin modernista tukikohdastaan vuonna 2016 Helsinki-Vantaalle, jonne rakennetaan uusi tukikohta "kustannusneutraalisti". Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä (LVM ja Finavia 2007) kuitenkin todetaan (s. 5): "Malmin toimintojen siirto Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei ole millään osin realistinen vaihtoehto. Helsinki-Vantaan nykyiset operaatiomäärät rajoittaisivat jo pelkästään Rajavartiolaitoksen toimintaa huomattavasti." Siirto tulisi olemaan myös kallis, ja lasku siitä tulisi veronmaksajille.

EU on ottanut kantaa kaupunki- ja yleisilmailukenttien säilyttämisen puolesta mm. Euroopan parlamentin päätöslauselmassa 3. helmikuuta 2009 yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestä-

västä tulevaisuudesta (2008/213(INI)). Päätöslauselmassa on todettu, että yleisilmailu ja liikelentotoiminta ovat nopeimmin kasvavia siviililmailun aloja Euroopassa ja että ne täydentävät kaupallisten lentoyhtiöiden harjoittamaa säännöllistä lentoliikennettä ja tarjoavat siten erityisiä yhteiskunnallisia ja taloudellisia etuja esimerkiksi lisäämällä kansalaisten liikkuvuutta, liiketoiminnan tuottavuutta ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Kevyt liikeilmailu on alan voimakaimmin kasvava sektori, ja lentoliikenteen enustetaan kasvavan EU:ssa 2—3-kertaiseksi nykyisestä vuoteen 2050 mennessä. Lentokenttäkapasiteetin riittävyys on EU:n strateginen huolenaihe. 150 km:n säteellä Helsingistä ei ole muuta vapaalla aikataululla palvelevaa kevyen lentoliikenteen kansainvälistä kenttää kuin Helsinki-Malmin lentoasema. Päätäjillä tulee olla käytössään riittävästi tietoa ja tilastoja yleisilmailusta ja liikelentotoiminnasta, jotta he voivat täysin ymmärtää ilmailualaa ja säännellä sitä asianmukaisesti.

Helsinki-Malmin lennoista on 20 % harrastelentämistä, ja valtion osuus on n. 15 %. Muu lentäminen on matkalentoja, koulutusta ym. Kaikista Suomessa tapahtuvista yleisilmailuskeutumisista 44 % tapahtuu Malmilta. Finavia, joka on valtion 100-prosenttisesti omistama yhtiö ja jonka tehtävänä on ilmaliikenteen palveluiden tuottaminen Suomessa, on päättänyt lopettaa Suomen toiseksi vilkkaimman lentokentän ja Suomen suurimman koulutuskentän toiminnan. Tässä yhteydessä voi ihmetellä, että kun valtionyhtiö on ollut säästökuurilla jo pidemmän aikaa,

niin siitä huolimatta Finavian toimitusjohtajan ansiot ovat nousseet tänä aikana. Vuonna 2013 toimitusjohtaja ansaitsi 80 prosenttia enemmän kuin edeltäjänsä, euroissa yli 185 000. Myös muun johtoryhmän ansiot ovat nousseet säästökuurin aikana. Vuonna 2013 johtoryhmälle maksettiin lähes täydet bonukset, vaikka samaan aikaan yhtiön liikevoittoprosentti ja sijoitetun pääoman tuotto huononivat.

Jos Malmin lentokenttä suljetaan, ei siellä oleville lentokoneille ole sijoituspaikkoja. Suurin osa lentokoneista myytäisiin todennäköisesti ulkomaille ja pilottien määrä vähenisi huomattavasti. Kaikista Suomessa olevista ilmalupakirjoista 35 % on pääkaupunkiseudulla. Huoltovarmuuden säilyminen uusissa olosuhteissa olisi selkeästi uhattuna. On aivan selvää, että huoltovarmuus tulee säilyttää vähintään nykytasolla. Finavian johtoryhmän jäsen on huoltovarmuusjaoston vetäjä, ja tässä on selkeä ristiriita. Huoltovarmuusjaostoa vetää henkilö, joka saa bonuksia vähentäessään Finavian kuluja.

Trafililla on ollut projekti harrasteilmailun turvallisuuden parantamiseksi. Lentoturvallisuus on ollut esillä monissa yhteyksissä. Malmin lentoturvallisuus on ylivertainen sen aktiivisen ja monipuolisen ilmailuklusterin (koulut, kerhot, huolot ja muu ilmailutoiminta) ja niiden yhteistyön

vuoksi. Kerhot mm. käyvät läpi toistensa koulutusjärjestelmät. Jos toiminta siirretään valvomattomille kentille, voidaan siirron hinta alkaa laskea ihmishengissä.

Joidenkin arvioiden mukaan Malmin kentän muuttaminen asuinalueeksi on järjetöntä maaperän sopimattomuuden vuoksi. Paalutus tulee olemaan suuri häiriötekijä ympäristölle. Pohjaveden korkeus voi muuttua vaarallisen suureksi paalutuksen seurauksena. Tattarisuon savikko on poikkeuksellinen, koska se on erittäin syvä. Siinä on kaksi pohjavesikerrosta, ja sen alla voi olla lähteitä. Savea jouduttaisiin kuljettamaan pois, ja se lisää kustannuksia, tietenkin veronmaksajille. Kentän maaperä on oletettavasti saastunut, ja on hyvin todennäköistä, että rakentaja tulee vaatimaan valtiolta maaperän puhdistamista, koska saastuminen on tapahtunut valtion hallinta-aikana. Puhdistuksen kustannukset lankeavat jälleen kerran veronmaksajille.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

*Aikooko hallitus ottaa kaikki perusteluissa luetellut seikat uudelleen harkintaan ja näin ollen perua Helsinki-Malmin lentokentän lakkauttamisen?*

Helsingissä 19 päivänä helmikuuta 2015

Mika Raatikainen /ps

### *Eduskunnan puhemiehelle*

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitaneet asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mika Raatikaisen /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 1155/2014 vp:

*Aikooko hallitus ottaa kaikki perusteluissa luetellut seikat uudelleen harkintaan ja näin ollen perua Helsinki-Malmin lentokentän lakkauttamisen?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Hallitus päätti kehysriihen 24.—25.3.2014 yhteydessä, että Malmin lentoasema luovutetaan asutokäyttöön. Kesäkuussa sovittuun hallitusohjelmaan sisältyy tavoite tukea Helsingin seudun suuria infrastruktuurihankkeita ja edistää samalla alueen asutotuotantoa. Kirjauksen mukaisesti Helsingin seudun kuntien ja valtion välillä on neuvoteltu 25.8.2014 sopimus tonttutuotannon lisäämisestä. Sopimuksessa todetaan, että "valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016, mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön." Hallituksella on ollut riittävästi tietoa lentokentän lakkauttamispäätöksen tekemiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt Malmin kentän tilannetta moneen kertaan viime vuosien aikana.

Malmin lakkauttamisella ei ole vaikutusta Helsinki-Vantaan lentomeluun. Rajavartiolaistosta ei ole käsketty siirtymään vaan sen kanssa on neuvoteltu ratkaisu, joka täyttää tarpeen hyvin nyt ja tulevaisuudessa. Rajavartiolaistokselle on varattu asemapaikka, joka on vapautunut aikaisemmasta käytöstään. Alueella on koneiden pysäköintialue ja uusi helposti muunneltava raken-

nus. Rajavartioston operaatioiden sovittaminen Helsinki-Vantaan kapasiteettiin käy vaivattomasti. Veronmaksajille ei synny ainakaan välitömiä kustannuksia.

Yleisilmailun kehittymiselle on tarjottava mahdollisuus, mutta Malmin lentoasema ei ole sopiva paikka kasvulle. Suomessa on lentokenttäkapasiteettia kylliksi myös harraste- ja yleisilmailulle. Vuoden alussa on käynnistetty liikenne- ja viestintäministeriön vetämä selvitys, jossa osoitetaan sovelias alue harraste- ja yleisilmailua varten. Selvityksessä arvioidaan harjoitettavan toiminnan laajuus, rahoitusmalli ja sijaintipaikka.

Koska yleisilmailun kentälle etsitään uusi paikka, ei kentän puutteen takia ole tarvetta myydä koneita ulkomaille. Näin Malmin lakkauttamisella ei ole vaikutusta huoltovarmuuteen. Huoltovarmuuskeskuksen näkemyksen mukaan äskettäin valmistuneessa lentoliikennestrategian taustaraportissa (s. 30, ensimmäinen kappale) on tuotu esiin huoltovarmuuden kannalta tärkeät lentoasemat (Helsinki-Vantaa, Tampere ja Turku sen varakenttinä sekä Oulu). Malmin kentän säilyttämistä ei voida perustella huoltovarmuussyillä.

Huoltovarmuusorganisaation Ilmakuljetuspoolin puheenjohtajana toimii Finavian riskienhallintajohtaja, joka on toiminut aiemmin Helsinki-Vantaan lentoaseman päällikkönä ja hänellä on sotilastausta (ilmavoimat). Hän on koulutus- ja kokemustaustansa sekä nykyisen tehtävänsä puolesta sopiva henkilö toimimaan puheenjohtajana lentoliikenteen toimivuutta myös poikkeusoloissa ja vakavissa häiriötilanteissa suunnittele-vassa ilmakuljetuspoolissa.

Malmin lentoturvallisuus on ollut ylivoimainen ja lähtökohta on, että sen sulkeminen ei aiheuta lentoturvallisuuden heikkenemistä. Mal-

min lentokentät käytännöt on syytä ottaa käyttöön myös tulevissa järjestelyissä.

Helsingin kaupunki on halukas kaavoittamaan alueen asuinalueeksi, joten sillä on riittävät tie-

dot maaperän rakennuskelpoisuudesta, tarvittavista toimista ja niiden kustannuksista. Maaperän pilaajalla on aina vastuunsa, riippumatta siitä mitä toimintaa alueella harjoitetaan.

Helsingissä 17 päivänä maaliskuuta 2015

Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko

### *Till riksdagens talman*

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 1155/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Mika Raatikainen /saf:

*Har regeringen för avsikt att omvärdera alla de omständigheter som tas upp i motiveringen och således dra tillbaka beslutet att lägga ned Helsingfors-Malms flygplats?*

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Regeringen beslutade i samband med ramförhandlingarna den 24—25 mars 2014 att Malms flygplats överläts för bostadsbruk. Ett av målen i regeringsprogrammet från juni är att stödja stora infrastrukturprojekt i Helsingforsregionen och samtidigt främja bostadsproduktionen i området. I enlighet med detta ingick staten och kommunerna i Helsingforsregionen den 25 augusti 2014 ett avtal om ökad tomtproduktion. I avtalet konstateras att "statens verksamhet på Malms flygplats upphör, enligt målsättningen före utgången av 2016, dock senast före utgången av 2020, varefter området återgår till Helsingfors stad." Regeringen har haft tillräckligt med information för att fatta beslutet om indragning av flygplatsen. Kommunikationsministeriet har utrett frågan om Malms flygplats flera gånger under de senaste åren.

Indragningen av Malm inverkar inte på flygbullret från Helsingfors-Vanda flygplats. Gränsbevakningsväsendet har inte beordrats att flytta, utan en lösning som på ett bra sätt uppfyller behoven både nu och i framtiden har förhandlats fram med Gränsbevakningsväsendet. För Gränsbevakningsväsendet har reserverats en station-

plats som blivit ledig då den tidigare verksamheten har upphört på platsen. På området finns en parkeringsplats för flygplan och en ny byggnad som lätt kan ändras. Gränsbevakningens insatser kan samordnas inom kapaciteten vid Helsingfors-Vanda utan problem. För skattebetalarna uppstår det åtminstone inte några direkta kostnader på grund av förflyttningen.

Allmänflyget ska ges möjlighet att utvecklas, men Malms flygplats är inte en lämplig plats för tillväxten. I Finland finns det tillräckligt med flygplatskapacitet också för sportflygverksamhet och allmänflyg. I början av året påbörjades en utredning under ledning av kommunikationsministeriet, i vilken ett lämpligt område anvisas för sportflygverksamheten och allmänflyget. Man kommer att utreda verksamhetens omfattning, finansieringsmodell och plats.

Eftersom man letar efter ett nytt ställe för allmänflygets flygplats finns det inget behov att sälja flygplan till utlandet på grund av avsaknaden av en flygplats. Därmed inverkar inte indragningen av Malm på försörjningsberedskapen. Enligt försörjningsberedskapscentralens uppfattning har de flygplatser (Helsingfors-Vanda, med Tammerfors och Åbo som dess alternativa flygplatser, samt Uleåborg) som är viktiga med tanke på försörjningsberedskapen lyfts fram i den bakgrundsrapport till flygtrafikstrategin (s. 30, första stycket) som nyligen blev klar. Ett bevarande av Malms flygplats kan inte motiveras med försörjningsberedskapsskäl.

Ordförande för Försörjningsberedskapsorganisationens Lufttransportpool är Finnnavias riskhante-ringschef, som tidigare har varit flygplatschef vid Helsingfors-Vanda flygplats och som har militär bakgrund (flygvapnet). Med tanke på hans utbildning och erfarenhet samt nuvarande

uppgift är han en lämplig person att vara ordförande för den lufttransportpool som planerar flygtrafikens funktion även vid undantagsförhållanden och allvarliga störningssituationer.

Flygsäkerheten vid Malm har varit ypperlig och utgångspunkten är att stängningen av den inte orsakar en försvagning av flygsäkerheten. Det finns all orsak att ta i bruk praxisen vid Malms flygplats även i kommande arrangemang.

Helsingfors stad är villig att planlägga området som bostadsområde, så staden har tillräcklig information om byggnadsdugligheten för marken, de åtgärder som krävs samt kostnaderna för dessa. Den som förstör marken bär alltid sitt ansvar, oberoende av hurudan verksamhet som bedrivs på området.

Helsingfors den 17 mars 2015

Trafik- och kommunminister Paula Risikko