

LEX MALM

Lag om Helsingfors-Malms flygplats

Ärade riksdagsledamot,

Medborgarinitiativet LEX MALM har på rekordtid samlat in över 50 000 stödförklaringar av finska medborgare, vilket är vad som krävs för en riksdagsbehandling. Det är en stor fråga som är av betydelse för hela Finland.

Syftet med det här medborgarinitiativet är att få till stånd en lag om att Malms flygplats bevaras i luftfartsbruk. Malms flygplats är mycket viktig för Finlands luftfartsindustri och kulturella anseende och för huvudstadsregionens nåbarhet. Beslutet i frågan bör tas av riksdagen, eftersom flygplatsens betydelse till sin art är starkt kommunöverskridande.

Vi medborgare i Finland ber Er studera initiativet omsorgsfullt. Vi vill att luftfartsverksamheten vid Malms flygplats bevaras för eftervärlden, som ett fungerande exempel på progressiviteten i det unga Finland och som ett prov på landets kulturhistoria.

Helsingfors hösten 2016

På 56 336 finländares vägnar, initiativtagarna

Kim Korkkula
Mikko Saarisalo
Juha Krapinoja

Medborgarinitiativets titel	LEX MALM, Lag om Helsingfors-Malms flygplats
Datering av initiativet	10.8.2016
Initiativets form	Lagförslag
Justitieministeriets ärendenummer	OM 88/52/2016
Innehållet i initiativet	I detta initiativ föreslås en lag om Helsingfors-Malms flygplats

MEDBORGARINITIATIV 2106

LAG OM HELSINGFORS-MALMS FLYGPLATS

LAG OM HELSINGFORS-MALMS FLYGPLATS

1 KAP. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

1 § Lagens syfte. Syftet med denna lag är att Helsingfors-Malms flygplats fortsatt ska användas för luftfartsändamål, att utveckla flygplatsens övriga verksamhet och att bevara flygplatsens kulturmiljövärden.

Lagen innehåller också bestämmelser om ägandeförhållandena i fråga om fast egendom och särskilda rättigheter när de berör Helsingfors-Malms flygplats.

2 § Tillämpningsområde. Lagen ska tillämpas som speciallag på Helsingfors-Malms flygplats (flygplatsens kärnområde) sådan den var den 1 januari 2016, områdena i direkt anslutning till flygplatsen (direkt anslutna områden) och de områden kring flygplatsen där verksamheten direkt eller indirekt påverkar användningen av flygplatsen. Om inget annat sägs i denna lag tillämpas det som föreskrivs någon annanstans i lagstiftningen.

När fast egendom och särskilda rättigheter behöver lösas in för Helsingfors-Malms flygplats ska lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977), nedan kallad *inlösningslagen*, iakttas, om inte något annat följer av denna lag.

3 § Definitioner. I denna lag avses med

1) *Helsingfors-Malms flygplats* den flygplats som inklusive alla delområden befinner sig i Helsingfors stad,

2) *flygplatsens kärnområde* de delområden som flygplatsen består av och som har en operativ koppling till flygplatsen; en sådan koppling finns åtminstone i fråga om

a) start-, landnings- och taxningsbanor,

b) räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som krävs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen,

c) områden med de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen,

3) *direkt anslutna områden* de områden

a) som har en gemensam gräns med flygplatsens kärnområde, och

b) där det går att placera en funktion som tjänar flygplatsens användningsändamål och som bedöms vara väsentlig för flygplatsens funktioner eller utveckling,

4) *områden kring flygplatsen* områden som inte behöver finnas i omedelbar anslutning till flygplatsen, men där verksamheten påverkar verksamheten på flygplatsen eller flygplatsens utveckling; sådana områden är åtminstone.

a) inflygnings- och glidbanor,

b) trafikvarv, och

c) väntområden,

5) *kulturmiljövärden* flygplatsen som helhet, vilket inbegriper det komplex som dess historiska byggnader och konstruktioner bildar och även värdena kopplade till det immateriella kulturarv och den levande kulturmiljö som bildas av den luftfartstradition man slår vakt om på flygplatsen genom luftfartsverksamhet.

Utöver denna lag finns det definitioner som gäller Helsingfors-Malms flygplats i luftfartslagen (864/2014) och i inlösningslagen.

2 KAP. ANVÄNDNING OCH BEGRÄNSNINGAR

4 § Bevarande av områdets användningsändamål. Helsingfors-Malms flygplats ska bevaras som en samlad helhet som medger kommersiell och icke-kommersiell civil luftfart. Området ska också kunna användas för statlig luftfart och militär luftfart.

5 § Förbud mot vissa åtgärder. Det är förbjudet att inom flygplatsens kärnområde, direkt anslutna områden och områdena kring flygplatsen vidta åtgärder som äventyrar användningen av dessa som flygplats eller försämrar verksamhetsförutsättningarna.

6 § Bevarande av områdets kulturmiljövärden. Det är förbjudet att ändra användningsändamålet för Helsingfors-Malms flygplats på ett sätt som väsentligt försämrar områdets samlade kulturmiljövärden.

7 § Ändringar inom området. Flygplatsområdet får inte ändras på ett sätt som försämrar förutsättningarna att använda området för de syften som anges i 4 §.

Vid eventuella ändringar ska de existerande kulturmiljövärdena beaktas på ett sätt som bevarar dem så ursprungliga som möjligt och som tjänar områdets användningsändamål. Ett utlåtande av Museiverket ska begäras om ändringsplaner.

8 § Områdets luftrum. Bestämmelser om hur luftrummet för Helsingfors-Malms flygplats ska struktureras utfärdas genom myndighetsföreskrifter. Föreskrifterna ska säkerställa att området används som flygplats.

3 KAP. BEGRÄNSNING OCH KOMPENSATION

9 § Rätt att införa begränsningar. Statsrådet och berörda myndigheter får införa permanenta eller temporära begränsningar (begränsning som gäller Helsingfors-Malms flygplats) på flygplatsens kärnområde, de direkt anslutna områdena och områdena kring flygplatsen, om verksamhet på områdena medför mer än ringa störning för verksamheten på flygplatsen och flygplatsens utveckling.

Begränsningar ska införas på den lägsta nivå som krävs för att nå tillräcklig effekt.

10 § Kompensation. De som äger fast egendom eller innehar särskilda rättigheter på Helsingfors-Malms flygplats har rätt till kompensation för begränsning av sin äganderätt eller besittningsrätt, om begränsningen sker med stöd av denna lag.

Ersättningen ska bestämmas med beaktande av begränsningens faktiska natur och inverkan på hur egendomen eller den särskilda rättigheten används. Strävan ska vara att i första hand försöka komma överens om kompensationen och dess storlek.

Om det utfärdas begränsningar som gäller Helsingfors-Malms flygplats med stöd av någon annan lag ska bestämmelserna i den lagen följas.

4 KAP. INLÖSEN

11 § Syftet med inlösen. Inlösen av egendom ska anses ske för ett syfte som gäller utveckling av Helsingfors-Malms flygplats när den egendom som ska lösas in är eller är avsedd att vara en integrerad operativ del av flygplatsen. Inlösen ska ske på grundval av allmänintresset.

12 § Statens inlösningsrätt. Staten har inlösningsrätt i flygplatsens kärnområde med stöd av denna lag.

Staten har också inlösningsrätt i de direkt anslutna områdena, om den gör det sannolikt att områdena är av väsentlig betydelse för verksamheten på flygplatsen och att inlösen behövs för att trygga verksamheten.

Ingen inlösningsrätt föreligger om allmänintresset kan tillgodoses genom avtal eller begränsning eller på något annat sätt.

13 § Tillfälligt åtgärdsförbud. Statsrådet får tillfälligt för högst ett år förbjuda sådan användning av egendom som kan äventyra ändamålet med inlösningsen.

Statsrådets beslut ska trots att ändring sökts iakttagas, om inte besvärmyndigheten beslutar något annat. Om inlösningsen senare förfaller, har ägaren och innehavaren rätt till ersättning för den skada och den olägenhet som förbudet orsakat honom eller henne.

Det tillfälliga förbudet kan innefatta ett förbud mot att använda egendomen på ett sätt som kan äventyra ändamålet med inlösningsen. Förbudet gäller från och med den dag när beslutet om inlösningsstillstånd har delgetts ägaren eller innehavaren till dess att inlösningsen har avslutats eller förfallit. Om inlösningsen förfaller ska skada eller olägenhet som förbudet har orsakat ersättas enligt 1 mom.

Har avtal om ersättning enligt denna paragraf inte träffats ska beslut om ersättning fattas vid inlösningsförrättningen. På förrättningen tillämpas 97 § i inlösningslagen, om den inte annars är anhängig.

14 § Inlösningsersättning. För egendom som löses in ska full ersättning bestämmas enligt egendomens högsta gängse pris. När ersättning fastställs iakttagas i övrigt ersättningsgrunderna enligt inlösningslagen.

Om åtgärdsförbud enligt 13 § 3 mom. ingår i inlösningsstillståndet ska ränta enligt 95 § inlösningslagen bestämmas för inlösningsersättningen, räknat från dagen för delfående av tillståndet. Om förbud enligt 13 § 1 mom. har utfärdats före inlösningsstillståndet, ska räntan betalas från dagen för delfående av beslutet om förbud.

Ersättningen för den egendom som löses in kan också bestå av byte av markområden.

15 § Utbetalning av ersättning. På utbetalning av ersättningen tillämpas inlösningslagen. Närmare bestämmelser om utbetalningsförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 KAP. ÖVRIGA BESTÄMMELSER

16 § Säkerställande av lagens syfte. Inga åtgärder som kan äventyra lagens syfte får vidtas innan lagen träder i kraft.

De myndigheter som övervakar att lagen följs får begära handräckning av polisen för att avbryta åtgärder som strider mot 5 § och förordna att det berörda området ska återställas i samma skick som det var innan åtgärderna inleddes.

Tillsynsmyndigheten får förena förordnandet enligt 2 mom. med vite eller hot om tvångsutförande.

17 § Närmare bestämmelser. Närmare bestämmelser om förfarandena enligt denna lag och om verkställighet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet.

18 § Ikraftträdande. Denna lag träder i kraft den x xx 201x.

Dess 16 § tillämpas dock genast efter det att lagen antagits.

Motivering

INNEHÅLL

1. INITIATIVETS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	8
2. ALLMÄN MOTIVERING.....	8
2.1. Inledning.....	8
2.2. Historia	9
2.3. Beslutsfattandet i syfte att stänga flygplatsen.....	10
2.4. Nuläget ur flygets synvinkel.....	12
2.4.1. Flygplatsens grundläggande egenskaper	12
2.4.2. Användningen av flygplatsen	12
2.4.3. Kommersiellt flyg.....	13
2.4.4. Yrkesmässig flygutbildning och annan företagsverksamhet	13
2.4.5. Myndighetsverksamhet.....	14
2.4.6. Helsingfors-Malm roll för försörjningsberedskapen	14
2.4.7. Annan verksamhet	15
2.5. Områdets kulturhistoriska värden.....	15
2.6. Områdets naturvärden	17
2.7. Aspekter på bostadsbyggande i området	18
2.8. Områdets betydelse för Helsingfors stads bostadsproduktion.....	19
2.9. EU:s luftfartsstrategi.....	19
2.10. Den kommersiella trafikens utvecklingspotential	21
2.11. Nya möjligheter för luftfarten.....	22
2.12. Medborgaropinionen	23
2.13. Bedömning	23
3. INITIATIVETS KONSEKVENSER	24
3.1. Ekonomiska konsekvenser	24
3.1.1. Konsekvenser för statsfinanserna	24
3.1.1.1. Trafikinфраstruktur	25
3.1.1.2. Luftfartskompetens.....	25
3.1.1.3. Direkta konsekvenser för statsfinanserna	25
3.1.2. Ekonomiska och andra konsekvenser för Helsingfors stad	26
3.1.3. Konsekvenser för företagen.....	26
3.2. Konsekvenser för den kommersiella trafiken.....	27
3.3. Konsekvenser för flygsäkerheten	27
3.4. Konsekvenser för flygutbildningen	28
3.5. Konsekvenser för försörjningsberedskapen.....	28
3.6. Konsekvenser för miljön.	29
3.7. Konsekvenser för bostadsproduktionen i Helsingfors.....	29
3.8. Konsekvenser för Helsingfors-Vanda flygplats.....	30
3.9. Konsekvenser för andra kommuner.....	30
3.10. Konsekvenser för samhället i övrigt.....	31
4. SÄRSKILDA/PARAGRAFVISA MOTIV	31
5. KRAVET PÅ BESTÄMMELSER I LAG	37
6. FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING.....	37
6.1. Egendomsskyddet ur ett konstitutionellt perspektiv	37
6.2. KOMMUNAL SJÄLVSTYRELSE	38
6.3. ANDRA KONSTITUTIONELLA FRÅGOR.....	38
6.4. LAGSTIFTNINGSORDNING.....	39
Länkar till övriga webbplatser (23.10.2016)	40
Ansvarspersoner	43

1. INITIATIVETS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I detta initiativ föreslås en lag om Helsingfors-Malms flygplats. Det främsta syftet med lagen är att trygga verksamheten vid och kulturmiljövärdena i anslutning till Helsingfors-Malms flygplats i Helsingfors.

2. ALLMÄN MOTIVERING

2.1. Inledning

Framtiden för Helsingfors-Malms flygplats har varit oklar i flera decennier. Det har ett flertal gånger föreslagits att området ska utnyttjas för bostadsproduktion eller något annat ändamål, men de förslag som hittills lagts fram har inte ansetts vara genomförbara.

Helsingfors stad planerar att lägga ned verksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats och i stället bygga bostäder och anlägga grönområden där flygplatsen ligger idag. Helsingfors-Malms flygplats har stor betydelse, men inte enbart som ett element i Helsingfors stads bostadsproduktion. Flygplatsen har framför allt avsevärd nationell betydelse för Finlands konkurrenskraft genom att den säkerställer förutsättningarna för det kraftigt ökande affärsflyget. Samtidigt utgör den ett centrum för utbildning och teknisk kompetens inom flygbranschen och bildar dessutom ett byggt kulturarv av internationell betydelse.

Helsingfors-Malms flygplats är Finlands viktigaste och mest anrika kompetenscenter för allmänflyg och stöder utvecklingen av flygverksamhet på gräsrotsnivå. Den är Finlands näst mest frekventerade flygplats och landets överlägset viktigaste flygplats för allmänflyg. Av alla som har flygcertifikat i Finland bor flertalet i flygplatsens omedelbara influensområde. Helsingfors-Malms flygplats är den enda internationella flygplatsen för flygningar utan tidtabell inom 150 kilometers avstånd från huvudstaden.

När Helsingfors-Malms flygplats byggdes på 1930-talet var den en bro ut mot världen och ett prov på den unga nationens progressivitet. Flygplatsen har i dag ett synnerligen stort kulturhistoriskt värde också på internationell nivå, eftersom den är exceptionellt autentiskt bevarad och fortfarande används för sitt ursprungliga syfte.

I takt med att det privata affärsflyget ökar har Helsingfors-Malms flygplats stor betydelse för trafiken till och från Finland. Flygplatsen har en oersättlig roll i Finlands flyginfrastruktur. Den är den enda flygplatsen som lämpar sig för allmänflyg mellan huvudstaden och övriga Finland.

Det obemannade flyget utvecklas och växer kraftigt på global nivå och behöver samma infrastruktur och flygkompetens som det traditionella flyget. Europeiska kommissionen har i sin luftfartsstrategi lyft fram obemannade flyg som ett av de främsta målen.

Flygplatsen har i årtal varit belagd med bygg- och åtgärdsförbud. Det har lett till osäkerhet i flygbranschen och dämpat investeringsviljan.

De faktorer som tagits till grund för planerna på att lägga ned Helsingfors-Malms flygplats och bidragit till den länge rådande osäkerheten angående flygplatsens framtid har inte i tillräcklig grad beaktat hela landets bästa – vare sig dess trafikrelaterade eller företagsekonomiska intressen eller branschens utvecklingsmöjligheter. Flygplatsen har ett omistligt värde, men området har nästan enbart behandlats som obebyggd tomtmark lämpad för bostadsbyggande.

Helsingfors-Malms flygplats har en unik betydelse för landet och av de skäl som anförs ovan bör dess ställning säkras genom lag.

2.2. Historia

Helsingfors-Malms flygplats historia tar sin början i augusti 1932, då statsrådet tillsatte en kommitté med uppgift att utreda var Helsingfors kommande landflygplats skulle placeras. Kommittén lämnade sitt förslag den 4 maj 1933, och stadsstyrelsen godkände andrahandsförslaget, dvs. Tattarmossen. Förstahandsförslaget, Domarby, ansågs lämpa sig bättre för bostadsproduktion.

Helsingfors stad och finska staten undertecknade den 10 maj 1935 ett avtal om flygplatsområdets omfattning och dess användning och brukstid. Enligt avtalet reserverades området för användning som flygplats fram till maj 2034.

Byggarbetena inleddes 1935, och 1936 kunde startbanorna användas för flygtrafik året runt. Den halvfärdiga flygplatsen öppnades för trafik den 16 december 1936.

Flygplatsen är ett prov på den finländska funktionalismen och var en av de första flygplatserna i världen som från första början anlades uttryckligen för internationell trafik. Flygplatsen rönt internationell ryktbarhet för sin arkitektur och var också tänkt som ett skyltfönster med tanke på de olympiska spelen som skulle hållas i Finland 1940. Under krigsåren hölls dock ingen olympiad.

Två stora hangarer skulle ha uppförts sydväst och sydost om den nuvarande kontorsbyggnaden, men endast Hangar 1 byggdes. Hangaren ritades av arkitekterna O.J. Ermala och Yrjö A. Waskinen vid Överstyrelsen för allmänna byggnaderna. I planeringsstadiet var hangaren Europas största i sitt slag och dimensionerad för sex passagerarplan av typen Junkers Ju-52. Hangar 1 togs officiellt i bruk den 3 oktober 1937.

Arkitekt Yrjö A. Waskinen slutförde ritningarna till den runda kontorsbyggnaden i november 1936, och arkitekt Dag Englund tog vid där Waskinen slutade. De slutliga ritningarna godkändes den 5 juli 1937 och byggarbetena inleddes våren 1938.

Den färdiga flygplatsen invigdes den 15 maj 1938, varvid det hölls en stor internationell flyguppvisning. Redan under första halvåret 1939 inleddes en utbyggnad av flygplatsen. Vid den tiden sysselsatte flygplatsen runt 100 personer, varav hälften var statsanställda och resten anställda av de företag som fanns på flygplatsen.

Bortsett från vinterkrigstiden och kontrollkommissionens tid var Helsingfors-Malms flygplats fram till början av 1950-talet landets huvudsakliga flygplats för reguljär trafik. Efter OS i Helsingfors 1952 blev flygplatsen för liten för den ökande reguljära trafiken, som flyttade till nybyggda Sjöskog

flygfält (nuvarande Helsingfors-Vanda flygplats). Ännu under några år gick chartertrafiken, som då var ny, via Malm. Under andra hälften av 1950-talet tog allmänflyget och flygtrafik utan tidtabell över på Helsingfors-Malms flygplats, som samtidigt blev ett nationellt centrum för pilotutbildningen. Det möjliggjorde att flygplatsen, med design och utseende huvudsakligen från 1930-talet, har kunnat bevaras i ett exceptionellt autentiskt tillstånd ända till våra dagar.

2.3. Beslutsfattandet i syfte att stänga flygplatsen

Genom ett avtal undertecknat den 10 maj 1935 överlät Helsingfors stad utan vederlag Malms flygplatsområde till finska staten för luftfart, i första hand post- och civilflyg, för så lång tid som staten ansåg det behövligt och området används för det sagda ändamålet, dock inte för längre tid än 99 år, det vill säga fram till den 10 maj 2034.

Sedan 1970-talet har stadsplaneringsnämnden fört fram idéer om att använda området för annat än bruk än som flygplats. Den första generalplanen där bostäder skrevs in på området lades fram 1985.

Den 27 april 2000 offentliggjordes ett dokument om samarbete mellan huvudstadsregionens kommuner och kranskommunerna. Där gav staten för första gången uttryck för att den på vissa villkor var redo att avstå från Helsingfors-Malms flygplats. I dokumenten sades att staten från och med den 1 januari 2006 kan avstå från den arrenderätt i fråga om Malms flygplatsområde som gäller till 2034. Förutsättningen var att Helsingfors stad planlägger de områden som då frigörs främst för bostäder och att staten och Helsingfors stad kommer överens om en ersättning som Helsingfors stad betalar för överlåtandet av arrenderätten samt att en genomförbar plan görs upp om de ersättande arrangemangen i fråga om Malms flygplats, inklusive gränsbevakningsväsendets helikopterbas.

I statsrådets beslut av den 30 november 2000 om de riksomfattande målen för områdesanvändningen konstaterades följande: ”Alternativa platser för placeringen av Malms flygplats samt Degerö oljehamn och oljelager skall utredas. Inom områdesanvändningen bör man se till att alternativ inte utesluts förrän frågan om placeringen av flygfältet och oljehamnen är avgjord.”

Ett politiskt beslut om bostadsbyggande på området för Helsingfors-Malms flygplats fattades av Helsingfors stadsfullmäktige den 26 november 2003, då fullmäktigeledamöterna godkände att Generalplan 2002 har rättsverkan. Generalplan 2002 trädde i kraft den 19 januari 2007, dock med undantag av Helsingfors-Malms flygplats, eftersom högsta förvaltningsdomstolen upphävde beslutet om godkännande av generalplanen av den 7 november 2006 till den del beslutet gällde flygplatsen. HFD konstaterade jäv för stadsdirektören, som deltagit i beslutsfattandet. Generalplan 1992 är fortfarande i kraft för Helsingfors-Malms flygplats del. I planen sägs att flygplatsområdet ska användas som trafikområde tills en ersättande plats för placeringen av den eller en omplacering av flygplatsens funktioner till befintliga flygfält och baser har utretts.

Då Museiverket år 2009 gjorde en riksomfattande inventering av byggda kulturmiljöer (RKY-inventeringen), föreslog Helsingfors stad att endast huvudbyggnaden och hangaren på Helsingfors-Malms flygplats skulle tas in i RKY-förteckningen. Museiverket förkastade dock Helsingfors stads förslag och registrerade hela området för Helsingfors-Malms flygplats, inklusive startbanor och omgivande områden, som en byggd kulturmiljö av riksintresse.

I det reviderade beslutet om riksomfattande mål för områdesanvändningen av den 13 november 2008 slopades kravet på utredning av en alternativ plats för placering av Helsingfors-Malms flygplats. Samtliga 49 föreslagna ersättande platser förkastades i kommunikationsministeriets

omfattande sammandrag ”Lokaliseringsalternativ för en allmän flygplats i Helsingforsregionen” (Kommunikationsministeriets publikationer 16/2011).

Under regeringens budgetförhandlingar i mars 2014 beslutades det att staten lägger ned sin verksamhet på Helsingfors-Malms flygplats ”för att förbättra förutsättningarna för bostadsbyggande i Helsingforsregionen”, trots att en sådan ersättande flygplats som förutsattes i samarbetsdokumentet från 2000 inte kunnat anvisas. Beslutet hade beretts utan offentlig insyn och kom som en fullständig överraskning för aktörerna på flygplatsen och för andra intressentgrupper som i åratal fortsatt investera i sin verksamhet, eftersom de litade på att villkoret om en ersättande flygplats uppfylls i enlighet med god, öppen och konsekvent förvaltning.

Staten beslutade flytta Gränsbevakningsväsendets helikopterverksamhet från Helsingfors-Malms flygplats till Helsingfors-Vanda flygplats, medan Finavia överskred sina befogenheter och den 12 november 2015 ändrade luftrumsklassen för Helsingfors-Vanda flygplats från C till D för att tillåta lättare trafik jämsides med den tunga passagerartrafiken. Enligt luftfartslagen ska beslut om ändringar av luftrumsklassen fattas av Trafiksäkerhetsverket Trafi, som utövar tillsynen över flygsäkerheten. I det sammanhanget förbigicks de tidigare riksomfattande målen för områdesanvändningen och även den flygplatsutredning som gjordes 2007 i samråd mellan kommunikationsministeriet och Finavia. I utredningen konstaterades att en överföring av funktionerna på Malms flygplats till Helsingfors-Vanda flygplats inte till någon del är ett realistiskt alternativ. Enbart Gränsbevakningsväsendets verksamhet skulle avsevärt begränsas av de nuvarande operationsvolymerna på Helsingfors-Vanda flygplats. Det var enligt utredningen därför skäl att utreda förutsättningarna och målen för en utveckling av Malms flygplats och, i det fall att verksamheten vid Malms flygplats möjligen läggs ned, förutsättningarna för byggandet av en ny flygplats och målen för dess verksamhet. Det är oklart varför dessa kända omständigheter, som understryker Helsingfors-Malms betydelse, inte beaktades.

I november 2015 köpte Helsingfors stad Finavias och Senatfastigheters fastigheter på Helsingfors-Malms flygplats för sammanlagt 11,81 miljoner euro. Därigenom övergick området och dess byggnader i sin helhet i Helsingfors stads ägo. Som skäl till den förtida hävningen av nyttjanderätten till markområdet anförde Helsingfors stad i samband med köpet att användningen av flygplatsen hade ändrats fullständigt sedan 1934.

Staden menade att avtalet med staten tecknades 1934, i ett läge där en första landflygplats behövdes för luftfart, i första hand post- och civilflyg. Avsikten var uppenbarligen att understryka att det inte var frågan om en militär flygplats. Civilflyget gällde närmaste AEROs, Karhumäkis och utländska flygbolags civila flygverksamhet. Någon motsvarighet till dagens flygklubbsverksamhet förekom veterligen inte på den tiden. Omständigheterna har ändrats fullständigt jämfört med 1934. Det civilflyg som enligt avtalet var primärt flyttade åren 1952–1953 till Helsingfors-Vanda flygplats. Kvar på Malms flygplats blev enligt staden i huvudsak gränsbevakningens helikopterverksamhet och olika typer av allmänflyg som anknyter till hobbyverksamhet.

Uttrycken ”uppenbarligen” och ”veterligen” (’ilmeisesti’ och ’tietävästi’ i den finska versionen) visar dock att påståendet att användningen ändrats fullständigt är ett antagande. Att flygplatsen används för professionell flygutbildning, bruksflyg av varierande typ och för inhemskt och internationellt beställnings- och affärsflyg nämns inte i motiven, trots att alla dessa funktioner utgör luftfart enligt definitionen i luftfartslagen.

Kommunikationsministeriet konstaterade den 5 oktober 2015 att statens ansvar och skyldigheter i fråga om flygplatsen upphör vid utgången av 2016: ”Om man vill att flygverksamheten på Helsingfors-Malms flygplats ska fortgå, är detta en fråga mellan Helsingfors stad och en eventuell

ny idkare av flygplatsverksamheten, eftersom Helsingfors stad lagligen äger marken i området.” Vidare sades att markområdet ”ägs av Helsingfors stad, och staden ensam beslutar om den fortsatta användningen av området från den 1 januari 2017.”

Riksdagens kommunikationsutskott konstaterade den 10 mars 2016 i sitt utlåtande till stora utskottet om EU:s luftfartsstrategi att också landskapsflygplatsernas verksamhetsbetingelser måste utvecklas i samband med strategin, och att man bör beakta särskilt utrikes direktflyg och rentav fjärrflyg samt verksamhetsförutsättningarna för mindre flygplatser närmare centrum, till exempel Malms och Bromma.

Stadsfullmäktige i Helsingfors röstade den 30 mars 2016 om ett invånarinitiativ angående bevarande av flygverksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats. Initiativet var det hittills största i Finland och undertecknades av 13 197 röstberättigade Helsingforsbor. Omröstningen hade som alternativ att invånarinitiativet antingen förkastas direkt i enlighet med stadsstyrelsens förslag eller att ärendet återremitteras för noggrannare beredning. Initiativet förkastades med rösterna 55–29. Stadsstyrelsens beslutsförslag beaktade inte de förslag om och argument för en fortsättning av verksamheten på flygplatsen som lagts fram i invånarinitiativet. Utlåtanden om initiativet hade begärts in av fastighetsnämnden och stadsplaneringsnämnden. Däremot begärdes inte utlåtande av de instanser vars ansvarsområde omfattar den historiska betydelse och betydelse för kultur- och näringslivet som området enligt initiativet har.

I ett meddelande om statens ägarstyrning meddelade statsminister Juha Sipilä den 12 maj 2016 att ägarstyrningen av Finavia Abp övergår från kommunikationsministeriet till statsrådets kansli.

2.4. Nuläget ur flygets synvinkel

2.4.1. Flygplatsens grundläggande egenskaper

Helsingfors-Malms flygplats är en internationell flygplats med flygledningstjänster, passkontroll och tulltjänster, en station med flygbränsle och mångsidiga underhålls- och reparationstjänster inom flygbranschen.

Den byggda kulturmiljön på Helsingfors-Malms flygplats är av riksintresse och omfattar den runda terminalbyggnaden, en hangar och trafikområdet med startbanor. Det ursprungliga bansystemet, kompletterat på 1940-talet, hade två huvudstartbanor vinkelrätt mot varandra och två kortare banor i 45° vinkel mot huvudbanorna. De kortare banorna är i dag rullbanor. Under startbanorna finns ett i mitten av 1930-talet byggt nästan 40 km långt täckdikningssystem som håller banorna torra och förebygger tjälbildning. Gränsbevakningsväsendet och Patria har hallar och andra byggnader och lokaler på flygplatsområdet.

2.4.2. Användningen av flygplatsen

Helsingfors-Malms flygplats är i mycket aktivt bruk. År 2015 stod Helsingfors-Malms flygplats för 48 procent av alla allmänflygsoperationer i Finland, enligt Finavias statistik. Enligt samma källa stod flygplatsen för 16,5 procent, dvs. cirka en sjättedel, av alla flygoperationer i landet.

Helsingfors-Malms flygplats är näst efter Helsingfors-Vanda landets mest trafikerade flygplats. Sommartid är den ofta rentav den allra livligaste. Under 2015 uppgick antalet internationella operationer på flygplatsen till 705.

Vid Helsingfors-Malms flygplats flygs dels statistikförda operationer (landningar och starter) då flygledningen är öppen, dels icke statistikförda operationer efter att flygledningen stängt. Alla operatörer på flygplatsen har flyg av båda kategorierna. Vid en sammanräkning av den tillgängliga statistiken och uppgifterna i föreningarnas flygdagböcker uppgår det verkliga antalet operationer per år till 56 000.

Enligt Trafis statistik över flygtimmar ökade förvärvsflyget med helikopter med 19,5 procent 2015. Samtidigt ökade privatflygen med helikopter med 141,5 procent. Helsingfors-Malms flygplats är Finlands viktigaste civila helikopterflygplats.

2.4.3. Kommersiellt flyg

Helsingfors-Malms flygplats är en internationell flygplats med fri tidtabell. Den erbjuder möjlighet till flexibel flygförbindelse mellan Helsingfors och övriga Europa och Ryssland. Flygplatsen har i flera decennier erbjudit affärs- och beställningsflyg. Endast en del av de kommersiella operationerna registreras som sådana. På 2010-talet har flygplatsen årligen haft åtskilliga hundra internationella flygoperationer, och antalet har de senaste åren ökat med 9–14 procent per år. År 2015 registrerades 705 internationella operationer.

2.4.4. Yrkesmässig flygutbildning och annan företagsverksamhet

Helsingfors-Malms flygplats är centrum för landets flygutbildning. På området finns flera kommersiella företag som erbjuder yrkesmässig flygutbildning. Utöver den kommersiella utbildningen finns där också föreningar som erbjuder flygutbildning på många olika nivåer. I ett finländskt perspektiv är flygutbildningen på området ytterst omfattande.

Patrias och Gränsbevakningsväsendets andel av antalet operationer är cirka 9 000 (16 %), medan den övriga yrkesinriktade flygutbildningen står för cirka 10 000 operationer (18 %). Alla myndighetsflyg, övriga yrkesflygningar och den yrkesinriktade utbildning utgör sammanlagt 19 000 operationer, dvs. en tredjedel (34 %) av operationerna på Helsingfors-Malms flygplats.

De resterande 37 000 operationerna, dvs. två tredjedelar (66 %) är andra typer av flyg än den nämnda yrkesinriktade utbildningen eller flygningar som utförs av myndigheterna. Där ingår bland annat yrkesmässigt bruksflyg inom olika områden, till exempel kontroll av elledningar, kartläggnings- och fotoflyg, frivilligt efterspanings- och räddningsflyg (SAR), privat- och hobbyflygares kommersiella och icke-kommersiella utbildningsverksamhet och rent hobbyflyg. Hobbyflygets andel av verksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats uppgår enligt den utredningsgrupp som tillsattes av kommunikationsministeriet till 10–20 procent.

Utnyttjandet av flygplatsen domineras av detta allmänflyg, men det har inte kunnat anvisas någon annan flygplats med kontrollerat luftrum för verksamheten, vilket vore en förutsättning för att den ytterst betydande utbildnings- och kontrollflygverksamheten ska kunna fortsätta. De närmaste inhemska övervakade flygplatserna finns i Åbo, Tammerfors och Villmanstrand. De ligger alltför

långt från huvudstadsregionen för att kunna betjäna landets största befolknings- och certifikatkoncentrations behov av allmänflyg.

Flygbranschen, dess säkerhetskultur och starka professionalism, är något man växer in i genom en lång hobbykarriär. Det är en konkurrensfördel för professionella flygare och för dem som siktar på att bli professionella, och det bidrar till att stärka flygsäkerheten. För yrkesflyget är hobbyflyget det samma som juniorhockeyn är för landslaget. Helsingfors-Malms flygplats är till volymen landets överlägset största plattform för luftfartskompetens och flygplatsen är belägen mitt bland huvudstadsregionens 1,1 miljoner invånare (20 % av landets hela befolkning). Det finns ingen annanstans i landet ett motsvarande kundunderlag för företag inom flygbranschen.

Utöver flygskolorna har flygplatsen ett flertal andra företag som sysslar med bruksflyg samt företag som erbjuder avioniktjänster samt underhåll och reparation av flygplan. Det finns över 30 företag inom flygbranschen eller företag som erbjuder stödtjänster. Deras sammanlagda omsättning uppgick 2015 till över 15 miljoner euro (exkl. Finavia, Gränsbevakningsväsendet, räddningsverket och Shells försäljning av 1,4 miljoner liter bränsle). Det kompetenskluster som under åttio år utvecklats och trimmats in på Helsingfors-Malms flygplats utgör en unik och oersättlig resurs för landet.

2.4.5. Myndighetsverksamhet

Helsingfors-Malms flygplats är bas för Gränsbevakningsväsendets lagfästa efterspanings- och räddningsflygverksamhet.

I kommunikationsministeriets flygplatsutredning från 2007 ansåg Gränsbevakningsväsendet och alla andra som tog ställning i frågan (inrikesministeriet, försvarsministeriet och huvudstaben) att Helsingfors-Malms flygplats var den bästa platsen för deras verksamhet. I flygplatsutredningen konstaterades att en överföring av funktionerna på Malms flygplats till Helsingfors-Vanda flygplats inte till någon del är ett realistiskt alternativ. Bland annat Gränsbevakningsväsendets verksamhet skulle avsevärt begränsas av de nuvarande operationsvolymerna på Helsingfors-Vanda flygplats.

2.4.6. Helsingfors-Malm roll för försörjningsberedskapen

Fortsatt bruk av Helsingfors-Malm som flygplats förbättrar försörjningsberedskapen i Helsingforsregionen. Flygplatsen kan utnyttjas som reservflygplats för det materiel som opererar över Helsingfors-Vanda. År 1986 gick det reguljära inrikesflyget via Helsingfors-Malm i flera veckor till följd av att en tjänstemannastrejk stängt Helsingfors-Vanda.

Helsingfors-Malms flygplats och dess aktiva flygare och entusiaster samt de plan som finns på flygplatsen utgör en viktig resurs i undantagsförhållanden. Att flygplatsen hålls öppen för luftfart stöder uppfyllandet av bestämmelserna i 12 § (skyldighet att vidta förberedelser) i beredskapslagen.

2.4.7. Annan verksamhet

Cirka en tredjedel (34 %) av landets alla flygare med certifikat för allmänflyg och likaså en tredjedel (33 %) av flyglärarna bor i Helsingfors-Malms flygplats omedelbara influensområde. Mer än hälften av allmänflygets alla utbildnings- och kontrollflygningar görs via Helsingfors-Malm (enligt statistiken för 2013).

Ett flertal frivilligbaserade organisationers plan för efterspanings- och räddningsuppdrag och skogsbrandsövervakning utgår från flygplatsen. Enligt statistik från flygräddningssällskapet Suomen Lentopelastusseura gjordes en fjärdedel av landets samtliga frivilliga efterspaningsflyg i Nyland under 2015.

Den största enskilda grupp som bedrev allmänflyg på Helsingfors-Malm var flygföreningarna. Helsingfors-Malm är hemort för sex flygklubbar eller flygföreningar för allmänflyg (MIK, MILK, ESMO, PIK, FLK, KILA) och för MAF Finland, som utbildar yrkesflygare åt biståndsorganisationen MAF International). Klubbarna och föreningarna har sammanlagt omkring 2 500 medlemmar. De här aktörerna inom allmänflyget blir utan verksamhetsplats, trots att deras flygoperationer utgör mer än hälften av hela landets utbildnings- och kontrollflyg i fråga om allmänflyg.

Helsingfors-Malms flygplats har också landets enda flygscoutkår (Malmin Tuulenkävijät) och flygplatsens historiska yttre kompletteras av landets enda flygdugliga Douglas DC-3, som opereras av föreningen DC-yhdistys ry. Föreningen gör medlemsflygningar för sina cirka 3 000 medlemmar. Utöver verksamheten och evenemangen med anknytning till luftfart kan Helsingfors-Malms flygplats också utnyttjas för andra stora evenemang.

2.5. Områdets kulturhistoriska värden

Helsingfors-Malms flygplats, dvs. hela flygplatsområdet, är upptagen på Museiverkets förteckning över byggda kulturmiljöer av riksintresse (Rakennetut kulttuuriympäristöt, RKY). Kulturmiljön omfattar flygplatsens huvudbyggnad och den gamla hangaren samt hela trafikområdet med startbanor.

Miljöministeriet, Museiverket och Finlands kommunförbund konstaterar i en gemensam promemoria med anvisningar om målen för områdesanvändningen och den byggda kulturmiljön att kulturmiljöer av riksintresse måste utgöra utgångspunkten för planeringen av områdesanvändningen. Det är enligt promemorian viktigt att det i dessa områden inte sker förändringar eller uppförs byggnader som väsentligen strider mot områdets kulturmiljövärden. När landskapsplaner görs upp eller justeras ska planeringen utgå från RKY 2009. Det är ändamålsenligt att i landskapsplanerna ange områdesgränserna för byggda kulturmiljöer som sådana.

Det bostadsbyggande som anges i Helsingfors stads förslag till generalplan står i skarp konflikt med RKY-klassificeringen och områdets kulturmiljövärden och beaktar inte att planeringen av områdesanvändningen ska utgå från RKY-statusen.

Föreningen Malmin lentoaseman ystävävä ry lämnade den 12 oktober 2015 Nylands NTM-central ett förslag om att med stöd av lagen om skyddande av byggnadsarvet skydda Helsingfors-Malms flygplats som en fungerande helhet med byggnader och flygfältsområden.

En internationell expertgrupp från Europas ledande kulturarvsorganisation Europa Nostra studerade flygplatsen i juni 2016. Gruppens holländske expert på industriellt och tekniskt kulturarv, doktor Rienko Wilton, studerade också huvudstadsregionen från luften och kritiserade Helsingfors stads planer i raka ordalag. Vem som helst kan enligt Wilton se att Helsingfors har mer än tillräckligt med mark för byggande. När man dessutom beaktar det starka stöd bevarandet av flygplatsen fått, borde staden sträva efter att planera byggandet på området på ett sätt som tillåter att flygplatsområdet bevaras.

Enligt de internationella experterna är Helsingfors-Malms flygplats Europas bäst bevarade flygplats bland de flygplatser från trafikflygets tidiga era som fortfarande i ursprungligt bruk. I många andra europeiska länder kräver lagstiftningen att objekt av den här typen skyddas i fråga om såväl byggnader som landskap och kontext, vilket i det här fallet betyder start- och landningsbanor och flygplatsfunktioner. Helsingfors-Malms flygplats kan, som det fungerande komplex den är, i fråga om kulturhistorisk betydelse jämföras med Unesco-objektet Gamla Raumo.

När riksdagens miljöutskott behandlade den nuvarande lagen om skyddande av byggnadsarvet (MiUB 3/2010 rd) lyfte utskottet fram de internationella överenskommelser som är förpliktande för Finland:

”En stor fråga inom byggnadsskyddet är hur man ska kunna bevara så stora sammanhängande delar att deras kulturminnesvärde består. Konventionen om skydd för byggnadskulturarvet i Europa inbegriper den byggda miljön i ett mycket brett perspektiv. Till exempel miljöer kan delvis avse verk skapade av människan och naturen i förening, dvs. områden som är delvis bebyggda och tillräckligt särpräglade och homogena för att vara topografiskt definierbara och som är av framträdande historiskt, arkeologiskt, konstnärligt, vetenskapligt, socialt eller tekniskt intresse. Här fokuseras uppmärksamheten också på att förbättra omgivningen och kvaliteten på den eller på behovet av en sorts skyddszon.”

Finland har förbundit sig att följa denna konvention, som trädde i kraft nationellt den 1 februari 1992 (FördrS 10/1992, förordning 37/1992) och vidta lagstiftningsåtgärder för att skydda byggnadskulturarvet exempelvis om det hotas av betydande förändringar.

I den europeiska landskapskonventionen avses med ”landskap” ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer. Finland har förbundit sig att följa också denna konvention, som trädde i kraft nationellt den 1 februari 2006. Det innebär bland annat att Finland förbundit sig att i lag erkänna landskapet som en väsentlig beståndsdel i människornas omgivningar, ett uttryck för mångfalden i deras gemensamma kultur- och naturarv samt en grund för deras identitet, att fastlägga och genomföra en landskapspolitik som tar sikte på skydd, förvaltning och planering av landskap och att integrera landskap i sin regional- och stadsplaneringspolitik.

Konventionen om skydd för byggnadskulturarvet i Europa täcker också kulturminnesmärken: alla byggnader och konstruktioner av avsevärt historiskt, arkeologiskt, konstnärligt, vetenskapligt, samhällligt eller tekniskt intresse, inklusive byggnadernas inredning och utrustning. I fråga om Helsingfors-Malms flygplats är den flygplatsutrustning som krävs för ledningen av flygverksamheten och mörkerverksamheten (t.ex. flygledningsutrustning och startbanornas belysning) klara exempel på sådana kulturarv.

De nämnda internationella åtagandena styr fastställandet av skyddsbehovet särskilt i fråga om sådana objekt som Helsingfors-Malms flygplats. Skyddsbehovet gäller hela den byggda kulturmiljö av riksintresse som Helsingfors-Malms flygplats utgör, inklusive naturmiljön och landskapet och

den byggda miljö – byggnader, konstruktioner, trafikförbindelser, startbanor och det omfattande underjordiska dräneringssystemet – som av människan anpassats till miljön.

Unescokonventionen om tryggnad av det immateriella kulturarvet förpliktar Finland att skydda också luftfartskulturarvet vid Helsingfors-Malms flygplats. Helsingfors-Malms flygplats är Finlands största centrum för allmänflyg. Dess månghövdade och starka flyggemenskap upprätthåller och traderar delvis oskrivna nedärvda kunskaper om bland annat god luftfartssed (eng. "good airmanship") och om den finländska luftfartens och Helsingfors-Malms flygplats historia och kulturarv.

2.6. Områdets naturvärden

Helsingfors-Malms flygplats är till största delen en ängsbiotop. Under det effektiva jordbrukets era har sådana blivit sällsynta. På flygfältsområdet förekommer ett flertal arter som nämns i bilaga 1 till EU:s fågeldirektiv och som finns upptagna på IUCN:ns rödlista över hotade arter, däribland den akut hotade dubbelbeckasinen (*Gallinago media*), för vilken det vid hösträkningen 2014 noterades 10 individer, vilket var finskt rekord. Vissa av arterna häckar regelbundet på flygplatsen, däribland storspoven (*Numenius arquata*), kornknarren (*Crex crex*), buskskvättan (*Saxicola rubetra*), törnsångaren (*Sylvia communis*) och törnskatan (*Lanius collurio*).

Vid en preliminär fladdermusinventering sommaren 2015 observerades ett flertal fladdermusarter, däribland nordfladdermus (*Eptesicus nilssonii*), trollpipistrell (*Pipistrellus nathusii*) gråskimlig fladdermus (*Vespertilio murinus*). Flygfältets svagt belysta, öppna ängsmarker är utmärkta jaktmarker för fladdermössen. De nämnda arterna observerades också vid den fortsatta inventeringen sommaren 2016. Samtliga fladdermusarter i Finland ingår i förteckningen över arter som kräver strikt skydd i bilaga IV(a) till EU:s habitatdirektiv. Arternas föröknings- och rastplatser får enligt naturvårdslagen inte försämrats eller förstöras.

Vid en preliminär fjärilsinventering som pågick från mitten av sommaren till senhösten 2015 observerades 539 fjärilsarter, trots två på varandra följande svaga fjärilssomrar. Bland arterna fanns grönt hedmarksfly (*Calamia tridens*), som är en starkt hotad art, samt två sårbara arter och tio nära hotade arter. Grönt hedmarksfly observerades på flygplatsområdet också vid den fortsatta inventeringen våren 2016.

Stickelbackabäcken, som framgångsrikt restaurerats för att den akut hotade havsöringen (*Salmo trutta m. trutta*) ska kunna stiga upp i den, är den enda utloppsvägen för flygplatsområdets avrinningsvatten. Vid den stabilisering och pålning som skulle föregå byggandet av bostäder på området, skulle de lergyttjemassor som sätts i rörelse hamna i bäcken. Stickelbackabäcken faller ut i Vanda å, som har Europas mest betydande förekomst av den hotade tjockskaliga målarmusslan (*Unio crassus*). Tjockskalig målarmussla hör till de arter som enligt bilaga IV(a) i habitatdirektivet kräver strikt skydd.

Den naturstig som går runt flygplatsområdet är mycket populär bland invånarna, eftersom Helsingfors-Malms flygplats är det sista återstående området med naturlandskap i stadsdelen. Enligt Helsingfors stads miljöcentrals utredning 5/2010 upplever invånarna dessutom att flygplatsområdet är ett av de tystaste områdena i staden.

Konventionen om biologisk mångfald, som undertecknades av Finland i Rio de Janeiro 1992, ställde upp som mål att naturvärden ska vägas in i all ekonomisk verksamhet och alla samhällsliga

beslut och ekonomiska mekanismer. Många hotade djur- och växtarter erbjuds en livsmiljö, om värdet av ängsbiotopen på Helsingfors-Malms flygplats erkänns och området skyddas, vilket stöder uppnåendet av målen för konventionen.

2.7. Aspekter på bostadsbyggande i området

Helsingfors stad planerar för bostadsbyggande på Helsingfors-Malms flygplats. Området planeras för cirka 25 000 invånare. Den planerade stadsstrukturen är indelad i 7–10 delområden som ska planeras och bebyggas stegvis från och med 2020-talet och under ungefär tre årtionden. Byggandet, som förhindrar flygverksamhet, ska enligt stadens planer inledas så snart som möjligt, dvs. redan i början av 2020-talet.

De undersökningar av byggbarheten och marken i det planerade området som Helsingfors stad beställt av Destia visar att bostadsbyggande i området kräver pålning och att lerskiktet är tämligen tjockt, upp till 29 meter. De områden som är dyrast att bebygga är de där leran är djupast, dvs. under startbanorna. Destia uppskattar att stadens kostnader för grundberedningen av området uppgår till cirka 285 miljoner euro. Om startbaneområdet med den djupaste leran lämnas obebyggt sjunker den genomsnittliga byggkostnaden per våningskvadratmeter avsevärt.

Enligt den bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av generalplanen som Helsingfors stad beställde av Finnish Consulting Group (FCG) 2015 är byggkostnaderna per våningskvadratmeter dubbelt så höga på flygplatsområdet jämfört med det övriga planområdet i Malm. De bygginvesteringar på flygplatsområdet som faller på Helsingfors stad uppgår enligt en preliminär uppskattning till cirka 450 miljoner euro. Angående de höga byggkostnaderna för flygfältsområdet konstaterade FCG att våningsarean enligt utkastet till generalplan (1,2 milj. v-m²) inte är tillräcklig för att göra bebyggandet av Malms flygplats ekonomiskt genomförbart.

En undersökning av föroreningarna i marken har beställts av Ramboll och blir klar i september 2016. Förekomsten av förorenad mark och sulfidlera, som ger korrosion på betong och stål och kräver dyrare byggmaterial, har ännu inte inventerats heltäckande. Efter den pågående markundersökningen kan de av FCG uppskattade totalkostnaderna stiga ytterligare. Vid de undersökningar som hittills genomförts på området har man hittat förhöjda halter av bland annat metaller, oljekolväten, PCB och PAH-föreningar.

År 2003 gjordes en bullerundersökning i Helsingfors-Malm. Undersökningen visade att största delen av det område med buller på över 55 dB, vilket begränsar bostadsbyggande, ligger på det egentliga flygplatsområdet. Efter det att undersökningen gjordes har de mest använda planen moderniserats avsevärt så att de är tystare. Antalet operationer på flygplatsen är dessutom 8 procent färre än 2003. Zonen med buller på över 55 dB kan i dag på goda grunder antas vara klart mindre än den var 2003. Även om flygverksamheten fortsätter skulle bostäder för åtminstone hälften av det totala antal invånare som Helsingfors stad planerat för Malm kunna byggas utanför de bullerzoner som angavs i undersökningen från 2003. En uppdaterad bullermodellering skulle utvidga det område som lämpar sig för bostadsbyggande.

Områdets lämplighet för bostadsproduktion är inte idealiskt utan rentav dåligt. Det är dyrt att bereda området för bostadsproduktion och de faktiska kostnaderna är oklara.

2.8. Områdets betydelse för Helsingfors stads bostadsproduktion

Professorn i stadsgeologi Mari Vaattovaara konstaterade i tidningen Helsingin Sanomat den 28 maj 2016 att endast fem procent av Helsingfors markareal är bebyggd. Med andra ord är 95 procent av arealen obebyggd. Om man räknar bort parker och andra motsvarande områden återstår enligt Vaattovaara fortfarande 85 procent obebyggd mark.

Den totala arealen för planområdet i Malm är 3,1 km², varav över hälften ligger utanför det egentliga flygplatsområdet. Planområdet utgör cirka 1,6 procent av stadens sammanlagda areal. De 25 000 invånare som enligt planerna ska befolka planområdet i Malm fram till 2050 skulle utgöra 2,9 procent av det totala invånarantal på 861 000 som tagits till utgångspunkt för stadens generalplan.

Efter godkännande av statsrådet anslöts 2009 en stor del av Östersundom i Sibbo till Helsingfors uttryckligen för att utgöra en tomtreserv för huvudstadens bostadsbyggande. När anslutningen av området bereddes lät man förstå att trycket på bostadsbyggande på Helsingfors-Malms flygplats därigenom minskade. Till exempel konstaterade Helsingfors stadsstyrelsens ordförande Jan Vapaavuori i Helsingin Sanomat den 7 juli 2006 att det i det rådande sammanhanget vore klokt att stadsplaneringskontoret tar timeout i planeringen av Malms flygplats, eftersom de två projekten obestridligen har beröringspunkter med varandra. Helsingfors stads område i Östersundom utgör cirka 29 km², varav cirka 9 km² utgör Naturaområden och anslutande skydds zoner. Cirka 25 km² av Helsingfors stads område i Östersundom utgör hård mark.

Det egentliga flygplatsområdet i Malm uppgår till 1,38 km², vilket motsvarar cirka 1/16 av arealen utanför Naturaområdena i Östersundom.

Helsingfors stads områden i Östersundom har inte inkluderats i det förslag till generalplan som staden nu bereder.

Till följd av de nämnda omständigheterna kan Helsingfors-Malms flygplats inte anses ha någon stor eller avgörande roll för Helsingfors stads bostadsproduktion.

2.9. EU:s luftfartsstrategi

Europeiska kommissionen publicerade den 7 december 2015 en ny luftfartsstrategi. Strategin ger uttryck för den fundamentala betydelse flygtrafiken och luftfartssektorn har för dagens ekonomi, i såväl stor som liten skala.

Kommissionens centrala mål är följande:

1. Göra EU till en ledande internationell aktör och samtidigt garantera lika konkurrensvillkor.
2. Hantera begränsningar av tillväxten både i luft och på mark.
3. Upprätthålla EU:s höga normer.
4. Mer innovation, digital teknik och investeringar.

Strategin utgår självklart från en uppfattning om nuläget och från en handfull prognoser och trender med långtgående verkningar. Nedan några omständigheter som kommissionen tagit till grund för strategin:

- Flygförbindelserna och deras kvalitet har betydelse för städernas och regionernas ekonomi och framgång.
- År 2035 kommer flygplatserna i Europa att ha ett kapacitetsunderskott på cirka 2 miljoner flygningar. (De beräknade ekonomiska kostnaderna för detta har uppskattats till 434 000–818 000 förlorade arbetstillfällen fram till 2035 och en årlig BNP-förlust på 28–52 miljarder euro på EU-nivå.)
- Flygsäkerheten kan inte behandlas separat från andra mål.
- Flygbranschen utvecklas kraftigt såväl tekniskt som i kvantitativa termer.

Med tanke på det föreliggande lagförslaget innehåller strategin några mycket betydelsefulla observationer och riktlinjer.

Flygplatskapaciteten måste utnyttjas optimalt och effektivt. Det anknyter uttryckligen till flygtrafiken och till att flygplatserna kan utgöra en flaskhals för människornas rörlighet och därmed för den ekonomiska driftigheten. Om verksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats säkerställs, kan Helsingfors-Vanda ytterligare optimeras för den tunga flygtrafiken.

Undersökningar visar att ju bättre flygförbindelser vissa städer eller regioner har till övriga Europa och världen, desto större kan tillväxten bli. I samband med den observationen talar strategin inte bara om förekomsten av förbindelser utan också om deras frekvens och kvalitet. Tillämpat på Finland har detta betydelse för hur enkelt det är att dels från utlandet, dels inom landet nå olika orter i Finland. I Finland har trenden under de senaste åren varit att allt mer av flygtrafiken koncentreras till Helsingfors-Vanda. Då luftfarten och flygtrafiken fortsätter öka är det sannolikt att det uppstår flygtrafik i mindre skala för att täcka behovet av inrikesflyg och förbindelser till närområdena. Att ordna sådan trafik kan också bli aktuellt för att skapa förutsättningar för ekonomisk aktivitet. Ett bevarande av flygverksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats stöder och möjliggör förbindelser som bygger på en smidigare trafik än det tunga, tidtabellsbundna flyget.

Övergå till en ny era genom innovation och digital teknik. Ett flertal delområden lyfts fram i den här delen av strategin. Det bör noteras att Finland har utmärkt kompetens inom samtliga nämnda delområden och starka traditioner inom många kärnområden. I en tid då ny teknik utvecklas och det sker omvälvningar har också små och nya aktörer chans att forma och erövra marknaden. Innovationer inom luftfarten förutsätter beröringspunkter till luftfartssektorn eller till strukturer som anknyter till sektorn. Lagförslaget har som uttryckligt syfte att hålla liv i luftfarten och kompetensen och därigenom bevara det inhemska fundamentet för den här typen av möjligheter.

Europeiska unionen har ett flertal instrument för att satsa pengar på verkställandet av strategin. Kommissionen stöder forskning och innovation inom luftfartssektorn genom offentlig-privata partnerskap, ramprogrammet Horisont 2020, europeiska struktur- och investeringsfonder och Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi). Vidare planerar EU att investera 430 miljoner euro varje år fram till 2020 i projektet för ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky ATM Research; Sesar).

Luftfartsstrategin för Europa pekar i samma riktning som Europaparlamentets resolution P6_TA(2009)0036 om en dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget: ”Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna samt regionala och lokala myndigheter att göra investeringar för att modernisera och inrätta små och medelstora flygplatser, som är av stor betydelse för allmän- och affärsflyget.”

Planerna på att lägga ned Helsingfors-Malms flygplats står till alla delar i strid med Europeiska unionens luftfartsstrategi.

2.10. Den kommersiella trafikens utvecklingspotential

Luftfarten har stor betydelse för samhällsekonomin. Flygtrafiken i Finland sysselsätter direkt eller indirekt över 100 000 personer. Flygbranschens direkta skatter till staten uppgår till 2,5 miljarder euro och flygtrafikens andel av landets bnp är 3,2 procent. Finland kan bevara sin mångsidiga konkurrenskraft inom flygbranschen endast genom att säkra den befintliga kompetensen och affärsverksamheten inom området och genom att erbjuda de förhållanden och miljöer som den framtida utvecklingen kräver.

Enligt en tillväxtprognos för den kommersiella flygtrafiken, framtagen av den europeiska organisationen för planering och utveckling av flygtrafikledning Eurocontrol, kommer trafikvolymen i Finland och närområdena att öka med 30–70 procent mellan 2012 och 2035, medan trafiken i hela Europa ökar med det två- eller tredubbla fram till 2050.

Affärsflyget i Europa har under de senaste åren ökat med cirka 3 procent per år. Före den ekonomiska krisen var tillväxten hela 7 procent. År 2015 ökade passagerarvolymen vid London City-flygplatsen med 18 procent och flygplatsen håller också på att byggas ut avsevärt.

Ett strategiskt insatsområde för EU är kapaciteten för den infrastruktur som betjänar flygtrafiken. Om prognoserna för flygtrafiken håller streck finns det risk för att affärsflyget över Helsingfors-Vanda kommer att fungera mindre smidigt, eftersom affärsflyg utan tidtabell erbjuds flexibel service endast när den reguljära trafiken tillåter det.

I Centraleuropa och Förenta staterna är det redan rutin att näringslivet anlitar mindre cityflygplatser med fri tidtabell, typ Helsingfors-Malm, i stället för de överbelastade stora flygplatserna. De små flygplatserna erbjuder flexibel service, vilket är en stor fördel i konkurrensen mellan metropolerna. Sveriges riksdag beslutade i december 2015 lägga ned utredningen om att omvandla den gamla cityflygplatsen i Bromma i Stockholm till bostadsområde. Som bäst görs i stället investeringar på tiotals miljoner euro för att utveckla affärsflyget.

Helsingfors-Malms flygplats är den enda internationella flygplatsen med fri tidtabell inom 150 kilometers avstånd. Den är viktig för att särskilt affärsflyget smidigt ska kunna nå huvudstadsregionen och dess betydelse kommer att öka avsevärt i takt med att Helsingfors-Vanda flygplats blir alltmer överbelastad.

Helsingfors-Vanda flygplats är Finlands enda s.k. koordinerade flygplats och kan alltså inte erbjuda trafik med fri tidtabell. Redan i dag måste tillstånd för start och landning vid Helsingfors-Vanda begäras minst tre timmar på förhand. Det begränsar redan nu den fria rörligheten för affärsflyg utan tidtabell under dygnets livligaste timmar.

Helsingfors-Malms flygplats respektive Helsingfors-Vanda flygplats fullgör mycket olika uppgifter inom den finländska luftfartsinfrastrukturen. De olika rollerna kan jämföras med en busstation respektive en taxistolpe. Helsingfors-Malms flygplats stöder Helsingfors-Vanda genom att erbjuda kapacitet för affärsflyg också under den större flygplatsens trafiktoppar. Kapaciteten vid Helsingfors-Vanda kan då så effektivt som möjligt inriktas på de stora passagerarflygen. Det stöder samtidigt utvecklingen av Helsingfors-Vanda till landets viktigaste internationella flygplats, vilket är i linje med MBT-avtalet.

Flexibel nåbarhet är en konkurrensfaktor för näringslivet och företagen. Den långsiktiga tillväxttenden för affärsflyget ger inte bara ökad trafik utan öppnar också möjligheter för nya servicekoncept inom flygtrafiken. Exempelvis startar finländska Go! Aviation Oy verksamhet med ett nytt prissättnings- och servicekoncept för flygförbindelser mellan huvudstaden och övriga Finland samt Europa. Go! Aviation Oy:s första rutt kommer att vara Kuopio - Helsingfors - Tallinn. För Go! Aviation är Helsingfors-Malms flygplats en idealisk bas i fråga om läge och andra egenskaper. Företaget tvingas dock inleda verksamheten vid Helsingfors-Vanda, eftersom inflygningsmetoderna vid Helsingfors-Malms flygplats inte har uppdaterats till alla delar på grund av osäkerheten om framtiden.

Go! Aviation är ett bra exempel på att det finns rum och möjligheter för innovationer också inom det traditionella flyget. Den internationellt sett ökande trenden inom affärsflyg innebär att segmentet omsätter alltmer pengar. Det höjer intresset för branschen och breddar möjligheterna för nya aktörer och tjänster – i bästa fall leder det till att en finländsk aktör etablerar sig på en inhemsk flygplats som lämpar sig för affärsflyg. Eftersom Finnair i linje med sin Asienstrategi fokuserar på fjärrflyget uppstår det i mindre skala ett behov av och utrymme för inrikesflyg och förbindelser från landskapen direkt ut i Europa. Det är av högsta vikt att den här typen av startupverksamhet och nya koncept har en flexibel hemmaflygplats och möjlighet att där arbeta utifrån sin egen modell.

2.11. Nya möjligheter för luftfarten

Europeiska unionens luftfartsstrategi lyfter bland de centrala målen fram utvecklingen av den obemannade luftfarten, dvs. utnyttjandet av drönare. Det obemannade flyget är också en uttrycklig tillväxtsektor för EU:s luftfartsindustri.

Flygbranschen anses tack vare robotiseringen stå inför sin största omvälvning hittills. Den här omvälvningen kommer att förena olika former av obemannat flyg och dagens luftfart med dess reglerande strukturer och verksamhetsätt. En stark yrkeskompetens, baserad på den breda massa som hobbyflygverksamheten bildar, skapar förutsättningar för att framgångsrikt utnyttja kommande tekniker och affärsmöjligheter. Också drönarna kommer att behöva infrastruktur och kompetens i fråga om såväl startbanor och flygledning som underhåll och alla faciliteter som behövs också i dag.

Drönarna har utvecklats snabbt under de senaste fem åren. I takt med att de blivit allt vanligare har lagstiftarna världen över tvingats att snabbt ta ställning till drönartekniken. Utöver de välkända kvadrokoptrarna för konsumentbruk finns det och kommer det nya drönare och affärskoncept för krävande kommersiellt yrkesbruk. Det finns otaliga tillämpningsområden, däribland filmning från luften, kartläggning, efterspaning av försvunna människor, transport av paket och varor och kontroll av ellinjer. Solenergidrivna drönare kan också användas som basstationer för datakommunikation i den övre atmosfären.

Vi vet ännu inte när och i vilken form den obemannade luftfarten kommer att växa till större dimensioner, men det vore kortsynt av Finland att förstöra de värdefulla pelarna för obemannat flyg och andra nya tillväxtpotentialer inom luftfarten. Det tar tid att bygga upp dem på nytt.

Helsingfors-Malms flygplats måste vidareutvecklas så att den kan erbjuda en plattform för nya tillväxtföretag som behöver flygplatsinfrastruktur och stärka Finlands konkurrenskraft på luftfartens område.

2.12. Medborgaropinionen

Det finns en stark medborgaropinion för att den lag som föreslås i det här initiativet ska stiftas. Genom professionellt utförda opinionsmätningar lanserade av olika aktörer har invånarna i Helsingfors och kranskommunerna i över tio år fått ge uttryck för sin åsikt om Helsingfors-Malms flygplats. Resultaten från alla opinionsundersökningar är samstämmiga: stödet för att bevara flygplatsen har nästan undantagslöst varit mer än dubbelt så stort än stödet för bostadsbyggande på området. Medborgarna har klart och oberoende av partitillhörighet uttryckt som sin vilja att flygverksamheten fortsätter vid Helsingfors-Malms flygplats.

Den senaste opinionsmätningen bland invånarna i Helsingfors och Nyland gjordes av TNS Gallup i mars 2016. Undersökningen visade att 54 procent av invånarna i Helsingfors var för att området villkorslöst bevaras som flygplats. I det fall att behovet av bostäder kunde lösas på något annat sätt än genom att ta i bruk flygplatsen för bostadsproduktion, understödde hela 67 procent av invånarna i Helsingfors ett bevarande av flygplatsen. Endast 14 procent av stadsborna ansåg att flygplatsen absolut bör omvandlas till bostadsområde. Opinionen bland invånarna i kranskommunerna var likaså i alla undersökningar mycket samstämmig med resultaten i Helsingfors.

2.13. Bedömning

I det rådande läget är Helsingfors-Malms flygplats en fungerande enhet som används mycket aktivt.

Den oklara och osäkra situationen med bland annat byggförbud på flygplatsen har dock i årtionden i hög grad hindrat utvecklingen av flygplatsen och de företag som har verksamhet där.

Likaså har det långsamma införandet av nya inflygningsmetoder bidragit negativt till områdets utveckling och hindrat flygbolag från att utnyttja flygplatsen för kommersiell trafik i större utsträckning.

Att lägga ned flygverksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats utan att det finns en ersättande funktionsklar flygplats med tillräckligt kundunderlag i huvudstadsregionen innebär en avsevärd nedkörning av hela Finlands luftfartsutbildning och luftfartskompetens. Som det ser ut i dag kommer förutsättningarna för de kommersiella aktörerna på flygplatsen att försvinna omedelbart då Finavia träder tillbaka och Helsingfors stad får Helsingfors-Malms flygplats i sin besittning den 1 januari 2017. Att det senare möjligen byggs en ny flygplats kommer inte att rädda de många specialföretag och den specialkompetens som finns på flygplatsen.

Möjligheten att koncentrera operationer med lättare materiel till Helsingfors-Malms flygplats stärker Helsingfors-Vandas förutsättningar att utnyttja sin kapacitet effektivare. Det är till följd av

olika hastighetsområden svårt att samordna helikopter- och småplansverksamheten med den övriga, livliga flygtrafiken på Helsingfors-Vanda. Att hålla isär de här olika typerna av luftfarkoster från varandra höjer dessutom flygsäkerheten.

Småplansmaterielen på Helsingfors-Malms flygplats och möjligheten att utnyttja flygplatsen som reservflygplats har en positiv effekt på försörjningsberedskapen.

Gränsbevakningsväsendets bas kommer trots motsatta ställningstaganden att flyttas till Helsingfors-Vanda. Likväl erbjuder Helsingfors-Malms läge Gränsbevakningsväsendet fortsatt de bästa förutsättningarna, tack vare övningsmöjligheterna och den goda, hinderfria tillgången till havsområdet utanför Helsingfors.

Helsingfors-Malms flygplats har ett ytterst stort kulturhistoriskt värde också i ett internationellt perspektiv. Flygplatsområdet i dess helhet ingår i Museiverkets förteckning över byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY). Dessutom har området två gånger tagits med i World Monuments Funds lista över de hundra mest hotade kulturarvsobjekten. Europa Nostra och Europeiska investeringsbanken utsåg i mars 2016 Helsingfors-Malms flygplats till ett av de sju mest hotade kulturarvsobjekten i Europa. Enligt Europa Nostras experter är Helsingfors-Malms flygplats Europas bäst bevarade flygplats bland de flygplatser från 1930-talet som fortfarande är i ursprungligt bruk.

Kontinuiteten i den finländska luftfartskulturen och luftfartstraditionen har gjort det möjligt att bevara flygplatsen för dess ursprungliga ändamål, vilket är en viktig faktor för flygplatsens kulturhistoriska värde.

Trots de omständigheter som nämns ovan har Helsingfors stad stått fast vid sina planer på att lägga ned flygverksamheten, vilket akut äventyrar flygplatsens betydande kulturhistoriska värden.

Att de kulturhistoriska värdena vid Helsingfors-Malms flygplats bevaras genom fortsatt flygverksamhet främjar Finlands internationella rykte som en nation som sätter värde på och skyddar sin kulturhistoria.

3. INITIATIVETS KONSEKVENSER

3.1. Ekonomiska konsekvenser

3.1.1. Konsekvenser för statsfinanserna

Då Helsingfors-Malms flygplats utvecklas till ett livligt luftfartscentrum kan man på lång sikt förvänta sig stigande skatteintäkter i och med att den ekonomiska aktiviteten inom flygbranschen ökar.

Helsingfors-Malms flygplats ekonomiska konsekvenser kan granskas bland annat ur följande perspektiv:

1. Trafikinфраstruktur
2. Bevarande och utveckling av kompetensen inom luftfart
3. Direkta och omedelbara konsekvenser för statsfinanserna.

Var och en av dessa har kostnads- och intäktseffekter av olika art.

3.1.1.1. Trafikinфраstruktur

Om den befintliga flygplatsinfrastrukturen på Helsingfors-Malms flygplats utnyttjas behövs det ingen ny flygplats i huvudstadsregionen. Det ger avsevärda inbesparingar.

Infrastrukturen behövs inte bara för den rådande bemannade luftfarten utan med största sannolikhet också för obemannat flyg, ett område med stor ekonomisk potential. EU:s tillväxtprogram uppskattar att det obemannade flyget under de nästa tjugo åren kommer att växa och ge en årlig ekonomisk effekt på över 10 miljarder euro och över 100 000 direkta arbetstillfällen.

3.1.1.2. Luftfartskompetens

En nedläggning av flygverksamheten på Helsingfors-Malms flygplats kan leda till att Finlands kompetens och traditioner inom luftfart försvinner omedelbart. Det gäller såväl mätbar kompetens som tyst kunskap.

Fortsatt flygverksamhet har en direkt positiv effekt på flygbranschens utbud av jobb och därigenom på skatteinkomsterna. Det kan också på goda grunder förväntas ha avgörande och positiva följder för möjligheterna att utveckla luftfartsbranschen i Finland.

Helsingfors-Malms flygplats betydelse för inskolningen i branschen stärker tillgången till den kompetens som behövs inom den växande industrin för obemannat flyg.

3.1.1.3. Direkta konsekvenser för statsfinanserna

Flyttningen av Gränsbevakningsväsendets övningsverksamhet från Helsingfors-Malm till Utti kommer till följd av förflyttningsflygningar att ge staten avsevärda extra kostnader. Priset för en flygtimme med en helikopter av typen Super Puma är 19 900 euro. Förflyttningsflygningarna till Utti och tillbaka tar cirka 70 minuter. Om det på en månad görs tjugo övnings- och testflygningar ger det en årlig extra kostnad på 5,6 miljoner euro.

En helikopter som används för övning på Helsingfors-Malms flygplats är omedelbart redo för räddningsuppdrag. På Helsingfors-Vanda är möjligheterna till övningsverksamhet tämligen begränsade. Om verksamheten har sin bas där hålls övningarna i regel i Utti. Den andra helikopter som samtidigt måste stå funktionsklar på Helsingfors-Vanda flygplats medför extra kostnader.

Vid myndighetsoperationer når man från Helsingfors-Malms flygplats havet via en kortare, enklare, snabbare och billigare rutt än från Helsingfors-Vanda. Skillnaden i total flygtid påverkar i genomsnitt responstiden med tio minuter. Utifrån kostnaden på 19 900 euro per flygtimme med en Super Puma blir kostnadsskillnaden cirka 6 700 euro per räddningsuppdrag. Priset för de personskador som kan uppstå till följd av fördröjningen i räddningsverksamheten har inte uppskattats.

Om lagen träder i kraft blir det möjligt för Gränsbevakningsväsendet och andra myndigheter att också i fortsättningen operativt effektivt och kostnadseffektivt utnyttja Helsingfors-Malms flygplats för beredskap och övningsverksamhet.

3.1.2. Ekonomiska och andra konsekvenser för Helsingfors stad

De områden på planområdet för Malm som kräver den djupaste pålningen och är dyrast att bebygga är startbaneområdet. Om bostadsbyggandet i stället koncentreras till de kringliggande områdena, som är billigare att bebygga, sjunker de genomsnittliga byggkostnaderna på området. Då uppstår heller inga kostnader för avlägsnande av förorenad mark på flygfältsområdet. Bevarad flygverksamhet på området säkerställer att luftfartsindustrin och dess arbetstillfällen fortsatt utgör ett element i stadens näringsliv. Flexibla möjligheter till affärsflyg höjer stadens attraktionskraft i såväl inhemska som utländska företags ögon.

Helsingfors-Malms flygplats är Finlands viktigaste civila helikopterflygplats. Eftersom det ser ut som om Ärtholmens helikopterflygplats kommer att tas ur bruk 2020 skulle det inte finnas en enda motsvarande flygplats för civilt bruk i huvudstaden, i det fall att Helsingfors-Malms flygplats stängs.

En stängning av flygplatsen leder till att räddningsflyget och allmänflyget ger upphov till ökade fördröjningar på Helsingfors-Vanda. Det försvagar Helsingfors-Vandas rykte som en pålitlig flygplats där tidtabellerna håller. Därmed påverkas också Helsingfors närbarhet, rykte och attraktionskraft negativt.

Det strider mot kommunallagen och målen i Helsingfors strategi att avstå från eller förstöra ett kulturarv och att dels gå emot tiotusentals medborgares önskan att bevara Malms flygplats, dels förbigå yrkesskickligt utförda utredningar och alternativa planer.

3.1.3. Konsekvenser för företagen

Helsingfors-Malms flygplats har utvecklats till ett unikt kompetenscenter för luftfart och är Finlands näst största centrum för flygverksamhet. Flygplatsens företag för privat flygverksamhet hade 2015 en sammanlagd omsättning på cirka 15 miljoner euro. I beloppet ingår inte statlig verksamhet, föreningsverksamhet eller bränsleförsäljning. Helsingfors-Malms flygplats är landets näst mest frekventerade flygplats. Dess nuvarande flygoperationsvolym, övriga aktiviteter och användningen av flygfältsområdet exempelvis för stora evenemang möjliggör en ekonomiskt lönsam verksamhet.

Aviastar förelade redan i december 2015 Helsingfors stad en på lönsamma grunder framtagen affärsplan för fortsatt verksamhet på flygplatsen.

Nuläget för verksamheten på flygplatsen motsvarar inte dess verkliga potential, eftersom det byggförbud som Helsingfors stad belade området med den 23 april 2001 och som förlängts sex gånger i sammanlagt sjutton år i praktiken har förhindrat att flygfunktionerna utvecklas i samma takt som efterfrågan.

Efterspanings- och räddningsoperationerna (Search And Rescue, SAR) har alltid högre prioritet än den kommersiella trafiken. Till skillnad från hur det är på Helsingfors-Vanda stör de inte den reguljära kommersiella trafiken. För de kommersiella bolagen betyder förseningar avsevärda extrakostnader.

Om en långsiktig verksamhet på flygplatsen säkerställs och byggförbudet hävs, kan området utvecklas till ett mångsidigt kompetenskluster.

3.2. Konsekvenser för den kommersiella trafiken

Den kommersiella trafiken i dag och i synnerhet i framtiden är en viktig orsak att säkerställa fortsatt flygverksamhet på området. Helsingfors-Malms flygplats är väl lämpad för kommersiell flygtrafik och utnyttjas redan nu för affärs- och beställningsflyg. Flygplatsen lämpar sig bra för exempelvis mycket lätta jetplan (Very Light Jet, "VLJ" och Ultra Light Jet, "ULJ"), ett segment som förväntas växa kraftigt under de närmaste åren.

Helsingfors-Malms flygplats är en internationell flygplats med fri tidtabell och erbjuder utmärkta förutsättningar för smidiga flygförbindelser mellan Helsingfors och Ryssland, Baltikum och övriga Europa. Helsingfors-Vanda, som är en koordinerad flygplats, kan inte erbjuda samma flexibilitet som Malm. På Helsingfors-Vanda måste man redan nu minst tre timmar på förhand ansöka om lov att använda start- och landningsbanor. Samtidigt ökar flygtrafiken på Europa kraftigt. I framtiden kommer Helsingfors-Malms flygplats därför att få allt större betydelse.

Det är av riksintresse att huvudstadsregionen kan erbjuda goda och smidiga förbindelser. Om flygplatsen stängs blir huvudstadsregionen avsevärt mindre nåbar flygvägen inte bara i fråga om utrikesflyget utan också i trafiken mellan huvudstadsregionen och övriga Finland.

Lagen skulle därför ha positiva effekter för den kommersiella trafiken på såväl Helsingfors-Malms flygplats som Helsingfors-Vanda flygplats.

3.3. Konsekvenser för flygsäkerheten

Att Helsingfors-Malms flygplats ligger mitt i den region som hyser landets största koncentration av flygcertifikat ger certifikatinnehavarna möjlighet att upprätthålla flygrutinen i ett livligt trafikerat luftrum, vilket bidrar till ökad flygsäkerhet, särskilt i fråga om allmänflyget. I en bakgrundsrapport (kommunikationsministeriet 2015) till flygtrafikstrategin konstateras att hobbyflyget måste ges tillräckligt stöd, så att verksamheten, som till största delen drivs av frivilliga krafter, kan producera flygare med god utbildning och tillräcklig erfarenhet. Fortsatt flygverksamhet på Helsingfors-Malms flygplats stöder detta mål.

Flygledarorganisationen Suomen Lennonjohtajien Yhdistys konstaterade i en deklARATION av den 4 november 2014 att det vore en avsevärd säkerhetsrisk att flytta bort utbildningsverksamheten från

den övervakade miljön vid Helsingfors-Malms flygplats. De små flygfälten i Nummela och Hyvinge i Nyland har inte på långa vägar den kapacitet eller de egenskaper som krävs för att ersätta funktionerna på Helsingfors-Malms flygplats.

Det är inte ändamålsenligt att flytta det livliga allmänflyget på Helsingfors-Malms flygplats till Helsingfors-Vanda, som fokuserar på att betjäna reguljärflyget. Småplan och stora reguljärflygplan har mycket olika inflygnings- och starthastighet, vilket gör det utmanande att samordna dem med varandra. Olägenheterna begränsar sig inte till de kapacitetsproblem som de behövliga säkerhetsavstånden mellan småplan och stora trafikplan kräver. Att småplan flyger mitt i den tunga reguljärtrafiken är framför allt en säkerhetsfråga.

En lag som tryggar verksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats gör det möjligt att bibehålla en hög nivå på flygsäkerheten i Finland.

3.4. Konsekvenser för flygutbildningen

Tack vare närheten till det livliga luftrummet över Helsingfors-Vanda har Helsingfors-Malms flygplats utmärkta och för Finland unika möjligheter till en högklassig utbildning av yrkesflygare. Helsingfors-Malms flygplats erbjuder faciliteter för ett flertal privata företag som utbildar yrkesflygare. De har stått för utbildningen av flertalet inom landets yrkeskår.

Om flygplatsen stängs måste en avsevärd del av Finlands utbildningsföretag inom luftfarten lägga ned verksamheten eller flytta utomlands. De som blir kvar i Finland tvingas flytta längre bort från huvudstadsregionen och nöja sig med betydligt sämre utbildningsmässiga, logistiska och företagsekonomiska förhållanden. Till följd av otillräckligt kundunderlag finns det inte förutsättningar för en sund företagsekonomi på andra håll i Finland. Om flygplatsen stängs och förvarings-, underhålls- och operationsfunktionerna flyttar utomlands, kommer en stor del av de cirka 150 plan för allmänflyg som har Malm som bas att säljas. Det bidrar till försvagad tillgång till flygutbildning. Endast det stora befolkningsunderlaget i huvudstadsregionen erbjuder tillräcklig potential för flygutbildning.

Den avsevärda försvagning som betingelserna för privat flygutbildning utsätts för om Helsingfors-Malms flygplats stängs kommer att snedvrider konkurrensen inom landets luftfartsutbildning, eftersom statens flygutbildning då får en dominerande ställning på marknaden.

Malm är ett kluster för flygutbildning och ingen annan ort har samma konkurrenskraft och attraherar studerande och utbildningsföretag på samma sätt. När de stora åldersklasserna träder tillbaka från arbetsmarknaden kan Malm höja utbildningsvolymen för att täcka det ökande behov som redan i dag kan skönjas. Endast fortsatt flygutbildning på Helsingfors-Malms flygplats säkerställer en tillräckligt omfattande och högklassig flygutbildning i Finland.

3.5. Konsekvenser för försörjningsberedskapen

En nedläggning av flygverksamheten vid Helsingfors-Malms flygplats ger konsekvenser för försörjningsberedskapen. Det konstaterades också av kommunikationsminister Paula Risikko den

17 mars 2015. Hon påpekade att nedläggningen av Malms flygplats inte påverkar försörjningsberedskapen, eftersom man söker en ny plats för allmänflyget och flygplanen därför inte behöver säljas utomlands i brist på en flygplats. Om Helsingfors-Malms flygplats läggs ned utan att det finns någon ersättande flygplats finns det risk för att det här hotet mot försörjningsberedskapen realiserar.

I dag har 146 flygplan Helsingfors-Malms flygplats som bas. Några tiotal av dem kan möjligen placeras på de omgivande små flygfälten. Nummela och Hyvinge kan på grund av den ringa storleken och begränsningarna i flygverksamheten inte ens med hjälp av längre bort liggande flygfält ta emot någon betydande del av de plan som i dag finns på Helsingfors-Malms flygplats. Flertalet av Helsingfors-Malms plan för allmänflyg skulle sannolikt säljas utomlands.

Fortsatt flygverksamhet på Helsingfors-Malms flygplats stärker slagkraften hos huvudstaden och säkerställer försörjningsberedskapen också under undantagsförhållanden. Under en tjänstemannastrejk som 1986 lamslog Helsingfors-Vanda i flera veckor stod Helsingfors-Malms flygplats till tjänst med inhemskt reguljärflyg.

Helsingfors-Malms flygplats är huvudstadsregionens enda reservflygplats. Dess betydelse under undantagsförhållanden understryks bland annat av terrordåden mot flygplatserna i Bryssel och Istanbul 2016.

Den föreslagna lagen har positiva konsekvenser för försörjningsberedskapen.

3.6. Konsekvenser för miljön.

Lagförslaget har inga direkta miljökonsekvenser, eftersom flygplatsen redan nu är i luftfartsbruk. Om lagen träder i kraft bevaras områdets naturvärden och säkerställs livsmiljöerna för sårbara och hotade arter. Lagen kan således anses ha positiva miljökonsekvenser.

Fortsatt flygverksamhet på Helsingfors-Malms flygplats stöder miljöstrategin för trafiken 2013–2020. Enligt strategin ska miljöarbetet starkare kopplas till den gröna tillväxten, och tillväxtområden är bland annat alternativa drivkrafter och smarta tjänster inom trafiken. Helsingfors-Malms flygplats utgör ett kompetenskluster som stöder en flexibel och dynamisk företagsverksamhet och skapar utmärkta och för landet unika förutsättningar för en innovativ och ”grön” utveckling av företagen inom flygbranschen.

Om flygverksamheten fortsätter vid Helsingfors-Malms finns inget behov av att bygga en ersättande flygplats. Det stöder de riksomfattande målen för områdesanvändningen och den däri ingående principen om hållbar utveckling genom att förbättra utnyttjandet av befintlig infrastruktur och det hållbara utnyttjandet av naturresurser.

Sjöräddningshelikoptrarnas rutt från Helsingfors-Vanda går över bosättningsområden. Lagförslaget tillåter att Helsingfors-Malms flygplats används som startpunkt för sjöräddningsuppdrag. Det minskar bullerbelastningen i områdena kring Helsingfors-Vanda flygplats.

3.7. Konsekvenser för bostadsproduktionen i Helsingfors

Det planområde i Malm som föreslås i utkastet till generalplan utgör cirka 1,6 procent av stadens sammanlagda areal. Andelen invånare som fram till 2050 skulle bo på planområdet, om generalplanens scenario för en snabb tillväxt realiserats, skulle utgöra endast cirka 1,5 procent av de 861 000 invånare som uppskattas för hela Helsingfors 2050.

Initiativet kan inte anses nämnvärt försvaga utsikterna för bostadsproduktionen i Helsingfors.

3.8. Konsekvenser för Helsingfors-Vanda flygplats

Helsingfors-Vanda har specialiserat sig på det tunga trafikflyget. Efterspanings- och räddningsverksamheten och annat flyg utan tidtabell ger lätt upphov till störningar i den schemalagda kommersiella trafiken. Det accentueras särskilt under rusningstimmarna på Helsingfors-Vanda flygplats. Utbildningsverksamheten är ytterst utmanande och passar i praktiken inte alls in på Helsingfors-Vanda.

Myndigheternas territoriella övervakning och sjöräddningsflyg är alltid högre prioriterade än den övriga trafiken. Om de opereras från Helsingfors-Vanda leder det till förseningar och väntan för såväl avgående som ankommande affärsflyg. Förseningarna leder till konkreta och avsevärda ekonomiska påföljder. De försvagar också flygplatsens anseende som en pålitlig och välfungerande flygplats.

Lagförslaget säkerställer att det i närheten av Helsingfors-Vanda finns en flygplats som betjänar det tidtabellsfria flyget, utbildningen, det övriga allmänflyget och myndighetstrafiken. Därigenom säkerställs att Helsingfors-Vanda, utan de ekonomiska och operativa belastningar som allmänflyget och myndighetsverksamheten medför, kan fokusera på att utveckla den valda strategin och på bästa möjliga sätt betjäna den tunga kommersiella flygtrafiken punktligt och med hög servicenivå.

3.9. Konsekvenser för andra kommuner

Snabba och flexibla trafikförbindelser är en viktig konkurrensfaktor särskilt för företag med hemort längre bort från huvudstadsregionen. Det är särskilt för exportföretag en konkurrens fördel att ha tillgång till en snabb och smidig förbindelse till och från Helsingfors.

Flygfälten ute i landskapen har ingen nytta av att vara tidtabellsfria, om verksamheten på den andra sidan är stel och måste arbeta på de villkor den schemalagda flygtrafiken vid Helsingfors-Vanda ställer upp. De smidiga anslutningsförbindelser från internationella flyg som Helsingfors-Malms flygplats kan erbjuda förbättrar märkbart landskapens närbarhet och därigenom den internationella konkurrenskraften för företagen i landskapen.

De företag som utnyttjar flygförbindelsen till Helsingfors är i hemkommunen ofta viktiga för sysselsättningen och skatteinkomsterna. Det finns ingen anledning att försvaga förutsättningarna för deras framgång i den internationella konkurrensen. För att klara sig i den internationella konkurrensen måste företagen välja den etableringsort som ger de bästa förutsättningarna.

Försvagas Finlands förmåga att svara på utmaningarna inom det ökande och allt viktigare affärsflyget, ökar risken för att företagen i landskapen, som ofta redan har sidokontor på annat håll, helt och hållet flyttar verksamheten till länder med bättre verksamhetsbetingelser. Det skulle ha

ytterst negativa konsekvenser för ekonomin och sysselsättningen i såväl kommunen som på statlig nivå.

Helsingfors-Malms flygplats är en naturlig knutpunkt som sammanbinder landskapens lätta affärsflyg med utrikestrafiken. Det krävs ett beslut på nationell nivå, i form av en lag, för att bevara och stärka funktionsförmågan för såväl exportföretagen ute i landskapen som de företag som fokuserar på den inhemska marknaden.

3.10. Konsekvenser för samhället i övrigt

Finlands flygutbildning har gott rykte i fråga om såväl civilflyget som militärflyget. I en europeisk jämförelse håller de finländska skolorna och lärarna mycket hög klass. Om den föreslagna lagen inte stiftas och Helsingfors-Malms flygplats läggs ned, går Finland miste om en anseelig kompetens och know-how inom utbildningen av yrkesflygare. Det skulle ta många år och kräva höga kostnader att bygga upp samma kapacitet på nytt. Utbildning och kompetens är en av Finlands exportprodukter.

Helsingfors-Malms flygplats har utsetts till ett av Europas mest hotade kulturarvsobjekt. Att i ett glesbefolkat land som Finland omvandla detta område, som rönt internationell uppmärksamhet och uppskattning, till ett bostadsområde väcker i internationella sammanhang starka misstankar angående trovärdigheten i Finlands åtgärder för att skydda kulturarvet. Går lagförslaget igenom uppfyller Finland sina internationella skyldigheter och avtal i fråga om kulturarvet och bibehåller sitt anseende som kulturland.

4. SÄRSKILDA/PARAGRAFVISA MOTIV

Medborgarinitiativet Lag om Helsingfors-Malms flygplats

1 KAP. Allmänna bestämmelser

1 § Lagens syfte. Syftet med denna lag är att Helsingfors-Malms flygplats fortsatt ska användas för luftfartsändamål, att utveckla flygplatsens övriga verksamhet och att bevara flygplatsens kulturmiljövärden.

Lagen innehåller också bestämmelser om ägandeförhållandena i fråga om fast egendom och särskilda rättigheter när de berör Helsingfors-Malms flygplats.

/Syftet med lagen är att permanent bevara Helsingfors-Malms flygplats som en plats för luftfart i dess olika former. Med kulturmiljövärden avses också den historiska helhet och den levande kulturmiljö som flygplatsen bildar. Genom bestämmelserna om begränsningar och inlösen säkerställs att hela Finlands intresse tillgodoses.

2 § Tillämpningsområde. Lagen ska tillämpas som speciallag på Helsingfors-Malms flygplats (flygplatsens kärnområde) sådan den var den 1 januari 2016, områdena i direkt anslutning till flygplatsen (direkt anslutna områden) och de områden kring flygplatsen där verksamheten direkt eller indirekt påverkar användningen av flygplatsen. Om inget annat sägs i denna lag tillämpas det som föreskrivs någon annanstans i lagstiftningen.

När fast egendom och särskilda rättigheter behöver lösas in för Helsingfors-Malms flygplats ska lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977), nedan kallad *inlösningslagen*, iakttas, om inte något annat följer av denna lag.

/Datumet i 1 mom. knyter området till ett visst datum, mot vilket ändringar jämförs. Den nämnda verksamheten kan också vara passiv. Med passiv verksamhet avses exempelvis försummelse att sköta vegetation eller träd som har betydelse för flygsäkerheten eller för användningen eller utvecklingen av flygplatsen.

3 § Definitioner. I denna lag avses med

1) *Helsingfors-Malms flygplats* den flygplats som inklusive alla delområden befinner sig i Helsingfors stad,

2) *flygplatsens kärnområde* de delområden som flygplatsen består av och som har en operativ koppling till flygplatsen; en sådan koppling finns åtminstone i fråga om a) start-, landnings- och taxningsbanor,

a) start-, landnings- och taxningsbanor,

b) räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som krävs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen,

c) områden med de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen,

3) *direkt anslutna områden* de områden

a) som har en gemensam gräns med flygplatsens kärnområde, och

b) där det går att placera en funktion som tjänar flygplatsens användningsändamål och som bedöms vara väsentlig för flygplatsens funktioner eller utveckling,

4) *områden kring flygplatsen* områden som inte behöver finnas i omedelbar anslutning till flygplatsen, men där verksamheten påverkar verksamheten på flygplatsen eller flygplatsens utveckling; sådana områden är åtminstone.

a) inflygnings- och glidbanor,

b) trafikvarv, och

c) väntområden,

5) *kulturmiljövärden* flygplatsen som helhet, vilket inbegriper det komplex som dess historiska byggnader och konstruktioner bildar och även värdena kopplade till det immateriella kulturarv och den levande kulturmiljö som bildas av den luftfartstradition man slår vakt om på flygplatsen genom luftfartsverksamhet.

Utöver denna lag finns det definitioner som gäller Helsingfors-Malms flygplats i luftfartslagen (864/2014) och i inlösningslagen.

/Hänvisningen till luftfartslagen och inlösningslagen syftar till att förebygga motstridig terminologi. Termerna har definierats endast till den del som de är relevanta för att denna lag ska kunna genomföras och fungera.

2 KAP. Användning och begränsningar

4 § Bevarande av områdets användningsändamål. Helsingfors-Malms flygplats ska bevaras som en samlad helhet som medger kommersiell och icke-kommersiell civil luftfart. Området ska också kunna användas för statlig luftfart och militär luftfart.

5 § Förbud mot vissa åtgärder. Det är förbjudet att inom flygplatsens kärnområde, direkt anslutna områden och områdena kring flygplatsen vidta åtgärder som äventyrar användningen av dessa som flygplats eller försämrar verksamhetsförutsättningarna.

/I den här paragrafen avses en mer omfattande funktionell och tidsmässig helhet. Bestämmelsen förhindrar exempelvis inte ordnandet av kortvariga evenemang på området även om evenemanget påverkar flygplatsens normala verksamhet. Om ordnandet av annat än flygverksamhet övervägs, ska man i helhetsbedömningen beakta evenemangets varaktighet, inverkan på den huvudsakliga användningen av flygplatsen samt andra omständigheter.

6 § Bevarande av områdets kulturmiljövärden. Det är förbjudet att ändra användningsändamålet för Helsingfors-Malms flygplats på ett sätt som väsentligt försämrar områdets samlade kulturmiljövärden.

7 § Ändringar inom området. Flygplatsområdet får inte ändras på ett sätt som försämrar förutsättningarna att använda området för de syften som anges i 4 §.

Vid eventuella ändringar ska de existerande kulturmiljövärdena beaktas på ett sätt som bevarar dem så ursprungliga som möjligt och som tjänar områdets användningsändamål. Ett utlåtande av Museiverket ska begäras om ändringsplaner.

/Paragrafen syftar till att tillåta ändringar som stöder den framtida utvecklingen av flygplatsen. Ett exempel på sådana ändringar är byggande av typ Air Park Wall, där en del av byggnaderna på flygplatsområdet samtidigt utnyttjas för såväl boende som luftfartsverksamhet, dvs. att vissa byggnadsdelar är bostäder och andra delar affärs- eller servicelokaler, samtidigt som byggnaden är utformad så att den dämpar flygbullret. I princip är det tillåtet att försvaga kulturmiljövärden endast om ändringen stärker betingelserna för att området fortsatt ska kunna användas som flygplats. Ändringar för andra syften är inte tillåtna.

8 § Områdets luftrum. Bestämmelser om hur luftrummet för Helsingfors-Malms flygplats ska struktureras utfärdas genom myndighetsföreskrifter. Föreskrifterna ska säkerställa att området används som flygplats.

/Behörig myndighet bestäms antingen genom en redan gällande lag eller fastställs alternativt i samband med utskottsbehandlingen.

3 KAP. BEGRÄNSNING OCH KOMPENSATION

9 § Rätt att införa begränsningar. Statsrådet och berörda myndigheter får införa permanenta eller temporära begränsningar (begränsning som gäller Helsingfors-Malms flygplats) på flygplatsens kärnområde, de direkt anslutna områdena och områdena kring flygplatsen, om verksamhet på områdena medför mer än ringa störning för verksamheten på flygplatsen och flygplatsens utveckling.

/Syftet med momentet är att säkerställa att ingen kan bygga eller vidta åtgärder som är till skada för flygplatsen. Verksamheten kan också vara passiv. Momentet gör det också möjligt att ingripa mot befintlig verksamhet eller passivitet. De åtgärder som avses kan vara exempelvis underlåtenhet att sköta vegetation på ett sätt som har betydelse för flygplatsens verksamhet eller uppförande av mast på trafikvarvsområde.

Begränsningar ska införas på den lägsta nivå som krävs för att nå tillräcklig effekt.

/Momentet syftar till att framhålla egendomsskyddet. Särskild vikt ska fästas vid att begränsningar är ändamålsenliga med tanke på utvecklingen av affärsflygsfunktionerna.

10 § Kompensation. De som äger fast egendom eller innehar särskilda rättigheter på Helsingfors-Malms flygplats har rätt till kompensation för begränsning av sin äganderätt eller besittningsrätt, om begränsningen sker med stöd av denna lag.

Ersättningen ska bestämmas med beaktande av begränsningens faktiska natur och inverkan på hur egendomen eller den särskilda rättigheten används. Strävan ska vara att i första hand försöka komma överens om kompensationen och dess storlek.

Om det utfärdas begränsningar som gäller Helsingfors-Malms flygplats med stöd av någon annan lag ska bestämmelserna i den lagen följas.

4 KAP. INLÖSEN

11 § Syftet med inlösen. Inlösen av egendom ska anses ske för ett syfte som gäller utveckling av Helsingfors-Malms flygplats när den egendom som ska lösas in är eller är avsedd att vara en integrerad operativ del av flygplatsen. Inlösen ska ske på grundval av allmänintresset.

12 § Statens inlösningsrätt. Staten har inlösningsrätt i flygplatsens kärnområde med stöd av denna lag.

Staten har också inlösningsrätt i de direkt anslutna områdena, om den gör det sannolikt att områdena är av väsentlig betydelse för verksamheten på flygplatsen och att inlösen behövs för att trygga verksamheten.

Ingen inlösningsrätt föreligger om allmänintresset kan tillgodoses genom avtal eller begränsning eller på något annat sätt.

13 § Tillfälligt åtgärdsförbud. Statsrådet får tillfälligt för högst ett år förbjuda sådan användning av egendom som kan äventyra ändamålet med inlösningsen.

Statsrådets beslut ska trots att ändring sökts iakttas, om inte besvärmyndigheten beslutar något annat. Om inlösningsen senare förfaller, har ägaren och innehavaren rätt till ersättning för den skada och den olägenhet som förbudet orsakat honom eller henne.

Det tillfälliga förbudet kan innefatta ett förbud mot att använda egendomen på ett sätt som kan äventyra ändamålet med inlösningsen. Förbudet gäller från och med den dag när beslutet om inlösningsstillstånd har delgetts ägaren eller innehavaren till dess att inlösningsen har avslutats eller förfallit. Om inlösningsen förfaller ska skada eller olägenhet som förbudet har orsakat ersättas enligt 1 mom.

Har avtal om ersättning enligt denna paragraf inte träffats ska beslut om ersättning fattas vid inlösningsförrättningen. På förrättningen tillämpas 97 § i inlösningslagen, om den inte annars är anhängig.

14 § Inlösningsersättning. För egendom som löses in ska full ersättning bestämmas enligt egendomens högsta gängse pris. När ersättning fastställs iakttas i övrigt ersättningsgrunderna enligt inlösningslagen.

Om åtgärdsförbud enligt 13 § 3 mom. ingår i inlösningsstillståndet ska ränta enligt 95 § inlösningslagen bestämmas för inlösningsersättningen, räknat från dagen för delfående av

tillståndet. Om förbud enligt 13 § 1 mom. har utfärdats före inlösningstillståndet, ska räntan betalas från dagen för delfående av beslutet om förbud.

Ersättningen för den egendom som löses in kan också bestå av byte av markområden.

15 § Utbetalning av ersättning. På utbetalning av ersättningen tillämpas inlösningslagen. Närmare bestämmelser om utbetalningsförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 KAP. ÖVRIGA BESTÄMMELSER

16 § Säkerställande av lagens syfte. Inga åtgärder som kan äventyra lagens syfte får vidtas innan lagen träder i kraft.

De myndigheter som övervakar att lagen följs får begära handräckning av polisen för att avbryta åtgärder som strider mot 5 § och förordna att det berörda området ska återställas i samma skick som det var innan åtgärderna inleddes.

Tillsynsmyndigheten får förena förordnandet enligt 2 mom. med vite eller hot om tvångsutförande.

/Området för Helsingfors-Malms flygplats får inte genom kommunala eller regionala beslut, exempelvis genom planbeslut eller markanvändningsavtal, anvisas för andra ändamål än de som fastställs i denna lag. Även om det på kommunal nivå fattas beslut som strider mot denna lag, får till exempel en byggfirma – vid hot om ansvar – inte schakta, bygga eller utföra andra arbeten som strider mot denna lag.

17 § Närmare bestämmelser. Närmare bestämmelser om förfarandena enligt denna lag och om verkställighet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet.

18 § Ikraftträdande. Denna lag träder i kraft den x xx 201x.

Dess 16 § tillämpas dock genast efter det att lagen antagits.

/Genom att lagens 16 § tillämpas genast efter att lagen godkänts, säkerställs att lagens syfte inte kringgås genom att det precis före lagens ikraftträdande fattas beslut som de facto omintetgör lagen eller äventyrar verkställandet av den.

5. KRAVET PÅ BESTÄMMELSER I LAG

I lagen föreskrivs det om viktiga samhällseliga frågor. I regel blir det aktuellt med lagberedning när det uppdagas ett fenomen eller en fråga som kräver reglering genom lag. I fråga om Helsingfors-Malms flygplats finns det allmänna och särskilda skäl och grunder till att det behövs bestämmelser i lag.

Frågan om behovet av bestämmelser i lag konkretiseras genom den överkommunala, såväl direkta som indirekta betydelse som flygplatsen och dess verksamhet har för hela Finland. Flygplatsen har också ett ansenligt kulturhistoriskt värde och en stark medborgaropinion som över kommungränserna talar för ett bevarande.

Även den osäkerhet om flygplatsens öde som rått i flera decennier talar för att frågan avgörs på lagnivå. Osäkerheten och byggförbudet har kvävt investeringarna, vilket har haft en klart negativ effekt på flygplatsens utvecklingen och likaså på Finlands trafikförbindelser och för landets intresse. Bestämmelser i lag skulle möjliggöra en långsiktig utveckling av och investeringar på området.

Området har ytterst dåliga egenskaper med tanke på bostadsproduktion och dess areal är inte så stor att området på något sätt är avgörande för Helsingfors bostadsbyggande. Däremot är flygplatsen nu och i framtiden ytterst viktig för näringslivet, och har också, med dess erkända kulturmiljövärden, en vidare betydelse för hela Finland och kranskommunerna.

Om området tas i bostadsbruk försvagas Finlands närhet avsevärt. Helsingfors-Malms betydelse för Helsingfors-Vanda flygplats får inte heller förringas.

I Sverige har Bromma flygplats i Stockholm varit i samma situation som Helsingfors-Malms. Där har frågan avgjorts på riksnivå.

6. FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING

6.1. Egendomsskyddet ur ett konstitutionellt perspektiv

Egendomsskyddet ingår i grundrättighetssystemet. I princip omfattar egendomsskyddet i Finland all egendom och alla förmåner med förmögenhetsvärde. Bestämmelser om egendomsskyddet finns i grundlagen. I 15 § i grundlagen konstateras följande: ”Vars och ens egendom är tryggad. Angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag.”

Bestämmelsen om expropriation förutsätter alltid full ersättning, men vid tillämpning av den allmänna bestämmelsen kan resultatet bli att ingen ersättning alls lämnas eller att ersättningsnivån underskrider full ersättning.

I den här lagen ges staten rätt att lösa in viss bestämd fast egendom. Lagförslagets systematik i fråga om egendomsskyddet kan delas upp i tre delar:

Flygplatsens kärnområde, där staten har direkt inlösningsrätt, områden i direkt anslutning till flygplatsen, där staten har inlösningsrätt endast om vissa villkor uppfylls, och områden kring

flygplatsen, där staten inte har inlösningsrätt med stöd av denna lag. Indelningen syftar till att säkerställa att ingrepp i egendomsskyddet görs endast till den del det allmänna intresset kräver det.

Flygplatsens kärnområde omfattas direkt, utan prövningsrätt, av statens inlösningsrätt. Det grundar sig på flygplatsens överkommunala karaktär och Finlands intressen, som i sin helhet motiverats i det här initiativet.

Den högre inlösningsströskeln för områden i direkt anslutning till flygplatsen syftar till att säkerställa att det med stöd av denna lag inte görs större ingrepp i egendomsskyddet än vad som är nödvändigt för att uppnå lagens syften. Det stöder att förslaget är väl förenligt med de grundläggande fri- och rättigheterna.

Full ersättning ges vid inlösen. Ersättningen utgör gottgörelse för ingreppet i egendomsskyddet.

Ett alternativ till inlösen är att statsrådet fastställer en begränsning i något som gäller Helsingfors-Malms flygplats. Då ges en ersättning som motsvarar begränsningens omfattning. Ersättningen utgör gottgörelse för ingreppet i egendomsskyddet.

Förslaget står inte i konflikt med grundlagen i fråga om egendomsskyddet.

6.2. KOMMUNAL SJÄLVSTYRELSE

Initiativet har delvis konsekvenser för markanvändningen. I princip är planeringen av markanvändningen en uppgift som i lag ålagts kommunen. I praktiken innebär det planläggning.

Styrningen av markanvändningen omfattas av den kommunala självstyrelsen. Det är dock möjligt att genom lag föreskriva om styrningen av markanvändningen, om det är av betydande överkommunalt intresse.

I motiven till initiativet redogörs för den särskilda arten av den fråga lagförslaget gäller samt för de vägande skäl som anknyter till Finlands intresse. Den föreslagna lagen motiveras också med de EU-riktlinjer som är bindande för Finland, särskilt EU:s nya luftfartsstrategi.

Vidare är det motiverat att anta att Helsingfors-Malms flygplats i framtiden kan utvecklas till ett ekonomiskt lönsamt, mångsidigt centrum för luftfartsverksamhet utan tidtabell, och att flygplatsen då stöder näringslivets tillväxt och internationella konkurrenskraft särskilt i Helsingfors men också i andra kommuner och även har en vidare betydelse för hela landet.

Initiativet står inte i strid med den kommunala självstyrelsen.

6.3. ANDRA KONSTITUTIONELLA FRÅGOR

I 20 § i grundlagen sägs följande: ”Var och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön.”

Syftet med det här initiativet är att bevara Helsingfors-Malms flygplats för luftfartsverksamhet, utveckla flygplatsen och bevara dess kulturmiljövärden. Genom dessa mål har initiativet indirekta konsekvenser för miljön.

I fråga om det miljörelaterade innehållet i initiativet kan inget som strider mot grundlagen skönjas.

6.4. LAGSTIFTNINGSORDNING

Det har i samband med initiativet inte kommit fram något som fordrar att den föreslagna lagen stiftas i grundlagsordning. Lagförslaget kan således behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Länkar till övriga webbplatser (23.10.2016)

- (1) Vanliga missuppfattningar om flygplatsen och fakta om hur det egentligen är
<http://www.malmiairport.fi/harhaluuloja/>
- (2) Alternativ till hur flygverksamhet och bostadsbyggande kan förenas på flygplatsen
<http://www.malmiairport.fi/malmin-kehittamissuunnitelmia-koottuna/>
- (3) Europeiska unionen - Obemannade luftfarkoster, en tillväxtsektor för luftfartsindustrin
http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas_sv
- (4) Flygplatsens företag per bransch
<http://www.malmiairport.fi/toiminta/yrityksia/>
- (5) 1.2.1992 Förordning om ikraftträdande av konventionen om skydd för byggnadskulturarvet i Europa
<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1992/19920010>
- (6) 2003-2009 MBS - MaTaPuPu Birding Society, fågelinventeringar vid Malms flygplats
<http://etv-systeemit.fi/mbs/LentokenttaLaskenta.htm>
- (7) 10.3.2006 Republikens presidents förordning om sättande i kraft av den europeiska landskapskonventionen och om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen
<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2006/20060014>
- (8) 13.11.2008 Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändning, uppdaterad version
<http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BA2516D1A-DF52-4E0B-A00C-E2DDC51EF440%7D/59386>
- (9) 22.12.2009 Karta över RKY-inventeringen för Helsingfors-Malms flygplats
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_kartta.aspx?KOHDE_ID=1560&OBJECTID=24017
- (10) 25.3.2010 Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skyddande av byggnadsarvet samt till lagar om ändring av 57 och 166 § i markanvändnings- och bygglagen och 48 kap. 6 § i strafflagen
<https://www.edilex.fi/he/sv20090101.pdf>
- (11) 29.05.2012 Karta över bullerzon med 55 dB vid Helsingfors-Malms flygplats
http://www.hel.fi/hel2/ymk/meluselvitys/tiedostot/Malmin_lentoaseman_liikeneteen_melu_2011_29052012.pdf
- (12) 16.5.2013 Statsrådets förordning om sättande i kraft av konventionen om trygghet av det immateriella kulturarvet
<http://www.finlex.fi/sv/sopimukset/sopimussarja/2013/fds20130047.pdf>
- (13) 13.12.2013 Miljöstrategi för trafiken 2013–2020
<http://www.lvm.fi/documents/20181/799435/Julkaisu+43-2013+Ymparistostrategia/ef82e4a0-4a7d-425f-9ce9-b44368abad85?version=1.0>
- (14) 4.4.2013 Föreningen MLY:s besvär över byggförbud på Malms flygplats och vissa angränsande områden
<http://malmiairport.fi/wp-content/uploads/2014/12/malmikaavarakennuskielto-20130408.pdf>
- (15) 8.4.2014 MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET En ny era för luftfarten Luftfartsmarknaden öppnas för en säker och hållbar civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014DC0207&from=EN>
- (16) 5.12.2014 Regional fördelning för flygcertifikat i Finland
<https://sites.google.com/site/malminumeroina/lentolupakirjat-suomessa>
- (17) 16.1.2015 Utlåtande från Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund angående naturvärdena i Malm
<http://www.maf.fi/@Bin/394781/Malmin+lentokent%C3%A4n+luontoarvoista+SLL.pdf>

- (18) 14.8.2015 Bedömning av ekonomiska konsekvenser. FCG Oy. Utredning från Helsingfors stadsplaneringskontors generalplaneringsenhet
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2015-1.pdf
- (19) 17.9.2015 Fjärilsinventering på Malms flygplats sommaren 2015, FM Jaakko Kullberg
http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/07_Perhosselvitys_lausunto_MALMI_2015.pdf
- (20) 5.10.2015 Fladdermusinventering på Malms flygplats 2015, preliminär rapport och karta
http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/06_Malmin-Lentoaseman-Lepakkokartoitus-2015-v%C3%A4liraportti-ja-liite.pdf
- (21) 6.10.2015 Företag med verksamhet på flygplatsen 2015
http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/04_malmin_yritykset.pdf
- (22) 9.10.2015 Föreningen MLY:s förslag om att i enlighet med byggnadsarvslagen skydda Malms flygplats som en fungerande enhet inklusive byggnader och flygfältsområde
<http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2015/10/Malmin-rakennusperinn%C3%B6n-suojeluhakemus-20151009.pdf>
- (23) 20.10.2015 Ställningstagande av pilotförbundet Suomen Lentäjaliitto
<http://www.malmiairport.fi/suomen-lentajaliitto-20-10-2015-malmin-lentokentan-lopettaminen-tuhoaa-kasvun-edellytyksia/>
- (24) 23.10.2014 KM:s publikation 26/2014 Malmin harrasteilmailun sijoittumismahdollisuudet Nummelan ja Hyvinkään lentokentille
<http://www.lvm.fi/documents/20181/797516/Julkaisuja+26-2014/ce842b46-218b-4097-b549-e3a7bc920acd?version=1.0>
- (25) 7.12.2015 Europeiska unionen - COM(2015) 598 final (Meddelande om en luftfartsstrategi)
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015DC0598&from=en>
- (26) 7.12.2015 Europeiska kommissionen - Pressmeddelande - Kommissionen lägger fram en ny EU-strategi för flyget
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6144_sv.htm
- (27) 18.12.2015 Utredning av byggbarheten på Malms flygplats, preliminär grundberedningsplan, Destia Ab
http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2016_kaava/4844_1_destia_malmi_rakennettavuusselvitys.pdf
- (28) 10.2.2016 Newsbrokers, Tyst reportage om Malms flygande framtid
<http://www.newsbrokers.fi/wp-content/uploads/2016/05/2016-02-10-Malmin-lentava-tulevaisuus.pdf>
- (29) 23.2.2016 Flygräddningssällskapet Suomen Lentopelastusseura - Efterspanings- och räddningsflyg
<http://www.lentopelastus.fi/fi/tehtavat>
- (30) Mars 2016 Trafi: Luftfartsstatistik - Flygtimmar 2006-2015
<http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/ilmailu/lentotoiminta>
- (31) Mars 2016 Medborgaropinionen för ett bevarande av Malms flygplats
<http://www.malmiairport.fi/kansalaismielipide/>
- (32) 9.6.2016 Avtal mellan staten och Helsingforsregionens kommuner rörande markanvändning, boende och trafik 2016-2019 (YM19/5511/2015)
<http://www.ym.fi/download/noname/%7B60FCBBA4-D0E8-4981-AB10-F7E756A494B4%7D/119237>
- (33) 28.07.2016 Komplettering av föreningen MLY:s ansökan om skyddande
<https://drive.google.com/file/d/0B6srhULtVRg6SDlkXZ3OVhRWG8/view?usp=sharing>
- (34) 30.06.2016 Arkitektbyråerna Freese & Schulman - Utredning av Malms flygplats miljöhistoria
http://www.uuttahelsinki.fi/sites/default/files/osion_artikkelisivun_osa/liitetiedostot/160823_malmi_yhs_kevyt.pdf
- (35) 17.03.2014 Paula Risikkos svar på Mika Raatikainens skriftliga spörsmål "Bevarande av Helsingfors-Malm flygplats"

- https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/kk_1155+2014.pdf
- (36) 25.3.2010 Miljöutskottets betänkande 3/2010, (Lag om skyddande av byggnadsarvet/Markanvändnings- och bygglagen)
- https://intranet.eduskunta.fi/SV/vaski/Mietinto/Documents/MiUB_3+2016.pdf
- (37) 10.3.2016 Kommunikationsutskottets utlåtande om den europeiska luftfartsstrategin
- https://intranet.eduskunta.fi/SV/vaski/Lausunto/Documents/KoUU_2+2016.pdf
- (38) 11.1.2008 Meddelande från kommissionen - En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget /* KOM/2007/0869 slutlig */
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0869&from=FI>
- (39) 14.9.2016 Modellering av ljudnivån på Helsingfors-Malms flygplats, Windcraft Oy
- http://www.malmiairport.fi/wp-content/uploads/2016/09/Aanitasomallinnus_EFHF_2016.pdf

Ansvarspersoner

Initiativtagare

- Kim Johannes Korkkula
- Mikko Antero Saarisalo
- Juha Antero Krapinoja

Företrädare

Kim Johannes Korkkula
Anninportti 3 C 17, 96300 Rovaniemi
laki.kim.korkkula@gmail.com
0400 214 181

Mikko Antero Saarisalo
Ängsstigen 6 B, 02460 Kantvik
mikko.saarisalo@gmail.com
050 486 0145

Ersättare

Juha Antero Krapinoja
Apollogatan 10 B 76, 00100 Helsingfors
juha.krapinoja@iki.fi
050 626 39