Liikenne- ja viestintävaliokunnalle 25.4.2017
Malmin lentoaseman ystävät ry

Lex Malmi -taustamuistio

Mikä on Lex Malmi?

Lex Malmi on 56 067 suomalaisen allekirjoittama kansalaisaloite, jolla annetaan valtiolle työkalut Helsinki-Malmin lentopaikan toiminnan turvaamisen yleisen edun perusteella. Lex Malmin tarkoituksena on säilyttää Helsinki-Malmin lentopaikka ilmailukäytössä, kehittää lentopaikan oheistoimintaa ja säilyttää lentopaikan kulttuuriympäristöarvot. Perustuslain 20 pykälä velvoittaa jokaista kantamaan vastuun ja huolehtimaan kulttuuriperinnöstä.

Lain alueellinen vaikuttavuus on jaettu kolmeen osaa, joista oleellisin on noin 138 hehtaarin ”ydinalue”, jolla tarkoitetaan nykyistä lentokentänaluetta ja sillä sijaitsevia rakennuksia. Viereiset ja ympäröivät alueet on otettu lakiluonnoksessa huomioon. Huomioinnilla turvataan toiminnot ydinalueella, sillä lähialueiden jotkin käyttötavat, esimerkiksi liian korkea rakentaminen, voivat estää lain tavoitteiden toteutumisen.

Lex Malmi antaa lunastusoikeuden valtiolle. Lakiluonnoksen mukaan lunastusoikeutta ei ole, jos yleinen etu on saavutettavissa sopimalla, rajoituksella tai muulla tavalla. Lex Malmin mukaan lunastettavasta omaisuudesta on määrättävä omaisuuden korkeimman käyvän hinnan mukainen täysi korvaus lunastuslain mukaisesti. Maksettava korvaus voidaan suorittaa myös maa-alueiden vaihdolla. Lex Malmi antaa lisäksi valtioneuvostolle asetuksen anto-oikeuden, jolloin tarkemmat määräykset menettelyistä ja täytäntöönpanoista voidaan antaa asetuksin.

Miksi Malmin lentoasema tulisi säilyttää ilmailukäytössä?

Malmin lentoaseman säilyttäminen ilmailukäytössä on kansallisesti merkittävä asia. Säilyttäminen tukee ennen kaikkea kaupallisen lentoliikenteen kasvua, koko Suomen tavoitettavuutta sekä palvelee muuttuvan ilmailun tarpeita ja edistää lentoturvallisuutta, huoltovarmuutta sekä lisää matkailun vetovoimatekijöitä.

Tukee koko Suomen saavutettavuutta

Malmin lentoasemalla on keskeinen rooli sekä maakuntien että koko Suomen tavoitettavuuden ja kilpailukyvyn turvaamisessa. Malmin lentoasema on laskeutumismäärillä mitattuna Suomen toiseksi vilkkain lentokenttä ja se tarjoaa aikatauluttamattomalle lentoliikenteelle kuten liikelentämiselle sekä alueelliselle reittiliikenteelle toimivan ja kustannustehokkaan vaihtoehdon. Malmin lentokenttä voi palvella niin kansallista kuin kansainvälistä potkurikone-, liikesuihkukone- ja helikopteriliikennettä.

Helsinki-Malmin lentopaikka on Suomen tärkein siviilikäytössä oleva helikopterikenttä ja Hernesaaren helikopterikentän poistuessa käytöstä näillä näkymin vuonna 2020, ei maan pääkaupunkiin jäisi Helsinki-Malmin lentopaikan sulkeutuessa ainoatakaan siviilikäytössä olevaa helikopterikenttää.

Ilmailun teknologinen kehitys mahdollistaa todennäköisesti jo ensi vuosikymmenellä sähkökäyttöisten alueelliseen reittiliikenteeseen soveltuvien 10–50 paikkaisten lentokoneiden käytön, jolloin lentoyhteyksistä tulee kustannuksiltaan kilpailukykyinen, kustannustehokas, joustava ja ekologinen vaihtoehto maaliikenteelle. Sähkökäyttöiset alueelliseen lentotoimintaan soveltuvat lentokoneet mahdollistavat maakuntien lentoasemien tehokkaan hyödyntämisen osana liikennekaarta ja liikennejärjestelmää. Ilmailun teknologinen murros tarkoittaa ennen kaikkea kustannustehokkaita Suomen sisäisiä ja Itämeren kaupunkien välisiä lentoyhteyksiä.

Turvaa Helsinki–Vantaan lentoaseman kasvun

Malmi lentoaseman ilmailukäytössä säilyttäminen turvaa Helsinki-Vantaan kehittämisen ja kasvun. Helsinki-Vantaan lentoasema keskittyy Euroopan ja Aasian väliseen lentoliikenteeseen, joka kasvaa voimakkaasti. Samalla ruuhkautuvan päälentoaseman edellytykset palvella aikataulutonta liikennettä, kuten

liikelentämistä, heikkenevät vuosi vuodelta. Helsinki-Vantaalle sopii myös huonosti nopeasti yleistyvät miehittämättömät ilma-alukset sekä muuta liikennettä hitaammille sähkökäyttöisille lentokoneille.

Mahdollistaa miehittämättömän ja sähköisen lentotoiminnan pääkaupunkiseudulla
Miehittämättömän ilmailun ja sähkökäyttöisten lentokoneiden yleistyessä Suomen alueellisen lentoasemaverkoston merkitys korostuu ja kasvaa. Lentoasemaverkosto tarkoittaa tässä yhteydessä sekä olemassa olevia lentoasemia palveluineen että pienten ja keveiden lentopaikkojen merkityksen lisääntymistä. Toisin sanottuna ilmailu tarvitsee jatkossa monimuotoisempaa lentoinfrastruktuuria.

Malmin lentoasema tarjoaa sijainnillaan ja infrastruktuurillaan ainutlaatuiset kehittymisedellytykset miehittämättömälle lentotoiminnalle sekä sähköiselle ilmailulle. Malmin lentoasemalla on edellytykset tulla älykkääseen ilmailuun keskittyvän yritystoiminnan keskukseksi, jollaista ei voida sijoittaa aikataulullisten lentopaikkojen, kuten Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteyteen. Henkilöliikenteen lisäksi kyse on miehittämättömästä tavaraliikenteestä sekä liiketoimintojen kehitysedellytysten parantamisesta (vrt. Postin toteuttama verkkokaupan tavaratoimituksen kokeilu drone-kopterilla).

Ylläpitää lentokoulutusta ja lentoturvallisuutta
Malmin lentoasema on Suomen merkittävin yleisilmailun ja yksityisen ilmailukoulutuksen keskus, jonka toiminnot tukevat kansallista lentoturvallisuutta. Lentokentällä toimii useita kaupallisia yrityksiä, jotka tarjoavat ammattilentäjäkoulutusta. Osa näistä yrityksistä toteuttaa lentokoulutusta valtio-omisteiselle Suomen Ilmailuopisto Oy:lle. Malmin lentoaseman sijainti keskellä Suomen suurinta lentolupakirjojen keskittymää mahdollistaa lupakirjan haltijoille lentorutiinin ylläpitämisen vilkkaasti liikennöidyssä ilmatilassa ja on sitä kautta omiaan parantamaan ilmailun, erityisesti yleisilmailun lentoturvallisuutta.

Suomen lentoturvallisuudella ja lentokoulutuksella on kansainvälisesti hyvä maine, ja Suomeen on viime vuosina kehittynyt merkittävä lentokoulutuksen keskus. Malmin lentoaseman sulkeutuessa joutuisi merkittävä osa Suomen tämänhetkisistä ilmailualan koulutusyrityksistä lopettamaan toimintansa tai siirtymään ulkomaille. Samaan aikaan ilmailuala kasvaa voimakkaasti, ja tarve uusille koulutetuille lentäjille lisääntyy. Perinteisen lentäjäkoulutuksen ohella on kasva tarve kouluttaa miehittämättömien lentoalusten käyttäjiä noudattamaan ilmailun kansainvälisiä säädöksiä ja periaatteita. Vain näin voidaan varmistaa uusien teknologioiden turvallinen käyttö.

Lentokoulutuksen ohella Malmin lentoasema on merkittävä ilma-alusten huoltotoiminnan keskittymä. Lentoaseman alueella huolletaan muun muassa yli puolet suomalaisista helikoptereista.

Edistää huoltovarmuutta ja viranomaistoimintaa
Malmin lentoaseman säilyttäminen ilmailukäytössä tukee poikkeusolojen huoltovarmuutta ja valmiuslain 12 § (varautumisvelvollisuus) noudattamista. Malmi lentoasema voi toimia varakenttänä Helsinki-Vantaalla operoiville pienemmälle ilma-aluksille. Malmi lentoasema palveli Finnairin aikataulunmukaista kotimaan lentoliikennettä useiden viikkojen ajan Helsinki-Vantaan ollessa suljettuna virkamieslakon aikana vuonna 1986. Maaliskuun 2016 terrori-iskut Brysselissä osoittavat useiden viikkojen tai jopa kuukausien mittaiset odottamattomat sulkemiset mahdollisiksi nykyaikanakin.

Helsinki-Malmin lentopaikka on ollut tukikohtana Rajavartiolaitoksen lakisääteiselle valvonta- ja pelastuslentotoiminnalle. Vaikka Rajavartiolaitoksen tukikohtaa on siirtynyt Helsinki-Vantaalle, tarjoaa Helsinki-Malmin lentopaikan sijainti Rajavartiolaitoksen toiminnalle edelleen parhaat edellytykset harjoittelutoiminnalle sekä Helsingin edustan merialueen esteettömän saavutettavuuden ansiosta nopeimman tavoitettavuuden.

Poistaa tarpeen korvaavan lentokentän rakentamiselta

Jyrki Kataisen hallitus päätti 25.3.2014 kehysriihessä seuraavasti: ”Asuntorakentamisen edellytysten parantamiseksi Helsingin seudulla valtio vetäytyy toimintoineen Helsinki-Malmin lentoasemalta siten, että alue on mahdollista ottaa asuntotuotantokäyttöön viimeistään 2020-luvun alussa. Muutos edellyttää Rajavartiolaitoksen sekä siviili-ilmailun siirtämistä korvaavalle kentälle. Rajavartiolaitos käynnistää Helsinki-Vantaan tukikohdan hankinnan valmistelun. Finavia Oyj ja Rajavartiolaitos sopivat tilajärjestelyistä siten, että muutto Malmilta uusiin tiloihin tapahtuu kustannusneutraalisti.” Hallituksen asettamista edellytyksistä korvaavan kentän rakentaminen ei ole lukuisista selvityksistä huolimatta edennyt.

Turvaa maailman mittakaavassa arvokkaan kulttuuriympäristön
Malmi lentoasema on maailmanlaajuisesti poikkeuksellisen autenttisena säilynyt ja edelleen alkuperäistä käyttötarkoitustaan palvelevana kohde, joka on erityisen arvokas myös kulttuurihistoriallisesti. Yhdessä muiden 1930-luvulla nuoren kansakunnan monumenteiksi rakennettujen rakennusten, kuten Olympiastadionin, Uima- ja Soutustadionin sekä Velodromin kanssa muodostaa maailman mittakaavassa ainutlaatuisen funktionalista tyylisuuntaa edustavan arkkitehtuurisen kokonaisuuden, jonka kulttuurihistoriallinen arvo on mittamaaton.

Valtioneuvoston vuonna 1993 tekemällä päätöksellä Malmi on toimivana lentokenttäkokonaisuutena listattu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY-merkintä). Samassa asemassa ovat esimerkiksi Suomenlinna, Turun historiallinen ydinalue, Tammerkosken teollisuusmaisema ja Imatrankosken kulttuuriympäristö. Lisäksi Malmin lentoasema ympäristöineen on listattu Euroopan seitsemän uhanalaisimman kulttuuriperintökohteen listaan ja se on saanut tunnustukset DoCoMoMolta ja World Monuments Fundilta.

On matkailun vetovoimatekijä
Suomesta ja Helsingistä on kehittymässä kiinnostava matkailukohde, jonka merkittävä vetovoimatekijä pohjoisen luonnon ohella on suomalainen muotoilu ja arkkitehtuuri. Malmin lentoasemalla, yhdessä muiden Helsingin funkkiskohteiden kanssa, on edellytyksiä tulla kansainvälisen tason nähtävyydeksi – autenttisena ja arvokkaana palana omaa kulttuuriperintöämme ja kiinnostavan toiminnan keskuksena.

Vastaa kansalaisten mielipiteeseen
Malmin lentoaseman säilyttämisellä on ollut koko tuon ajan vahva ja jatkuva kansalaisten tuki. Yhteensä 56 067 suomalaista allekirjoitti Lex Malmi -kansalaisaloitteen. Lex Malmia edelsi vuosien 2014 ja 2015 taitteessa kerätty Suomen historian suurin kuntalaisaloite, jonka allekirjoitti 13 197 henkilöä.

TNS Gallupin haastatteli 22.–31.3.2017 yhteensä 803 helsinkiläistä. Mielipidemittauksen perusteella 62 prosenttia helsinkiläisistä haluaa säilyttää Malmin lentoaseman ilmailukäytössä ja alle neljännes (23 %) kannattaa alueen käyttämistä asuntorakentamiseen. Kaikkien puolueen kannattajat pitäisivät Helsinki-Malmin lentoaseman ilmailukäytössä, eikä enemmistö yhdenkään puolueen kannattajista tue asuntorakentamista. Mielipidetutkimuksen tulokset ovat lähes yhtenevät vuosina 2016 ja 2014 samanlaisena järjestettyyn tutkimukseen verrattuna. Tutkimuksen virhemarginaali on noin 3,5 prosenttiyksikköä suuntaansa.

Millaisia kansainvälisiä vertailukohtia Malmin lentoasemalla on?

Kysymys Malmin lentoasemasta vertautuu Tukholman Bromman lentoasemaan. Ruotsin valtiopäivät katsoivat vuonna 2015 Tukholman keskustan tuntumassa sijaitsevan Bromman lentoaseman koko valtakunnan kannalta merkittäväksi kohteeksi. Valtiopäivät päätti keskeyttää Ruotsin hallituksen Bromman sulkemista koskevan selvityksen. Päätöksen seurauksena Ruotsin hallitus luopui Bromman sulkemispyrkimyksistään. Päätöksen jälkeen Brommasta on kehittynyt vilkas lentoasema, joka palvelee niin Tukholman kuin koko Ruotsin tavoitettavuutta sekä kilpailukykyä.

Lex Malmi perustuslaillisesta näkökulmasta

Perustuslaki 2 luku 15 §:
”Jokaisen omaisuus on turvattu.
Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla.”

Lähtökohtaisesti jokaisen omaisuus on turvattu, mutta tähän on mahdollista tehdä poikkeus, jos yleinen etu sitä vaatii. Edellytyksenä on, että omaisuuden suojan loukkaamisesta maksetaan täysi korvaus. Korvauksella hyvitetään omaisuuden suojaan puuttuminen ja lunastuksiin liittyvä oikeuden tila on Suomessa hyvin vakiintunutta. Alueita lunastetaan jatkuvasti liikenteellisiin tarkoituksiin.

Omaisuuden suoja on subjektiivinen, henkilöön liittyvä oikeus. Kuntien omaisuuden suoja toteutuu kunnallisen itsemääräämisen kautta.

Tosiasiallisesti lunastuskynnys Lex Malmin perusteella on korkeampi kuin muussa lainsäädännössä. Tällä on haluttu varmistua siitä, ettei ristiriitaa omaisuuden suojan kanssa tule.

Lex Malmin 3 luku ”hyvitys” on lain erityinen keino saavuttaa lain tavoite alimmalla mahdollisella puuttumisen asteella. Myös hyvitysmenettelyssä aiheutuneesta omaisuuden menetyksestä maksetaan korvaus.

Omaisuuden suojan näkökulmasta Lex Malmi ei ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Perustuslaki 11 luku 121 §:
”Suomi jakaantuu kuntiin, joiden hallinnon tulee perustua kunnan asukkaiden itsehallintoon.
Kuntien hallinnon yleisistä perusteista ja kunnille annettavista tehtävistä säädetään lailla.”

Kunnallinen itsehallinto tarkoittaa **kunnan alueella** kuntalaisten oikeutta päättää **heitä itseään** koskevissa asioissa. Kunnallisen itsehallinnon nimissä ei ole mahdollista tehdä päätöstä, joka on oleellisesti kunnan rajat ylittävää. Tämä päätäntävalta kuulu pääasiallisesti eduskunnalle.

Kunnallinen itsehallinto ei ole absoluuttinen oikeus, eli ehdoton oikeus. Kun alueellinen päätöksenteko on annettu kunnille, on kansallinen päätöksenteko edelleen eduskunnalla, joka edustaa koko Suomen kansaa ja kansakunnan etua. Sellaisissa asioissa, jossa on selkeä ylikunnallinen, kansallinen intressi on eduskunta legitiimi säätämään asiasta normaalin lain säätämisjärjestyksessä.

Perustuslaillisessa tarkastelussa on kysymys ennen kaikkea kokonaisarviosta. Tämä tarkoittaa sitä, ettei kunnallista itsehallintoa voida arvioida yksittäisenä ja irrallisena kysymyksenä. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota siihen, että aikaisemman päätöksenteon yhteydessä päättäjillä ei ole ollut sitä tietoa mitä nyt on saatavilla.

Lex Malmi puuttuu kunnalliseen itsehallintoon hyvin vähäisellä tasolla. Vaikka maankäyttöön liittyvät kysymykset mielletään kunnallisen itsehallinnon ydinalueelle, ei kyse ole kuitenkaan laajemmasta puuttumisesta maankäyttöön ja toisekseen ne tavoitteet, minkä vuoksi Helsinki on lentotoiminnasta luopumassa ovat saavutettavissa muulla tavoin. Toisin sanoen, Malmin merkitys Helsingin asuntotuotannossa on vähäinen.

Painoarvoa tulee antaa myös sille, että Sipoosta liitettiin **Östersundom** Helsinkiin.

Kuntalaisten tahdon näkökulmasta arvoa tulee antaa myös sille, että **enemmistö helsinkiläisistä kannattaa**

lentotoiminnan jatkamista ja kehittämistä sekä hyväksyy, että valtio lunastaa alueen Helsingiltä. Lex Malmi ei siten ole ristiriidassa helsinkiläisten tahdon kanssa.

Lentokenttä on jo **lähtökohtaisesti ylikunnallinen**. Lentoyhteys on kahden paikan(kunnan) välinen ilmasilta, jonka olemassaololla on vaikutusta sillan molemmissa päissä. Malmi pääkaupunkikenttänämme tuo sille ylimääräisen erityisen roolin linkkinä maankuntien ja pääkaupungin välillä.

Kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta Lex Malmi ei ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Perustuslaki 2 luku 20 §:
” *Vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja* ***kulttuuriperinnöstä*** *kuuluu kaikille.*

Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.”

Kulttuuriperintö saa perustuslaillista suojaa ja asia katsotaan ihmisoikeuskysymykseksi. Säännöksen sisältämä vastuu kohdistuu elolliseen ja elottomaan luontoon, sekä ihmisen toiminnan tuloksena syntyneeseen kulttuuriympäristöön. Säännöksellä on myös sivistysoikeudellista luonnetta.

Kulttuuriperintö on kansakuntamme aineellista ja aineetonta pääomaa, joka muodostuu myös toiminnan kautta. Yhä enemmissä määrin ymmärretään, että myös toiminnallisuus muodostaa arvokkaan osan kulttuuriperintöä. Käsityökortteli ilman käsityöläisiä on vain kortteli ja lentokenttähalli ilman toimintaa on vain varastorakennus. Toiminnan lakkaamisen myötä katoaa siis valtaosa kulttuuriperintöä.

Malmin kulttuuriperintö- ja kulttuuriympäristöarvot ovat todella Euroopankin mittakaavassa kiistämättömät. Tästä on osoituksena lukuisat raportit, joiden sanoma on yhteneväinen.

Aiemmassa lainsäädäntötyössä ei ole tullut vastaavaa tilannetta eteen, jossa perustuslain 20 §:n ja lakiesityksen välillä olisi näin selkeä ja yksiselitteinen positiivinen yhteys, onhan yksi lain tavoitteista säilyttää lentopaikan kulttuuriympäristöarvot.

Erityisesti huomio kiinnittyy siihen seikkaan, että esityksen soveltamisala on kokonaisuudessaan kulttuuriperintöaluetta ja toisekseen siihen, että tässä suojelu ei perustu olemassa olevan lainsäädännön pohjalle vaan tietyn kohteen suojelu sisältyy lakiehdotukseen. Vastaavanlaista tilannetta ei ole tiedossamme, ja tämä asettaa perustuslain 20 § erityiseen rooliin perustuslaillisessa tulkinnassa ja kokonaisarviossa.

Siten perustuslaillisen ympäristövastuun näkökulmasta on havaittavissa vahvaa puoltoa tämän lain hyväksymiselle.

Perustuslaillisessa arviossa on kysymys kokonaisarviosta. Valistunutta perustuslaillista arviota ei voida antaa, ellei arvion antaja tunne Malmin lentokenttään liittyviä erityisiä seikkoja ja hahmota perustuslaillista kokonaisuutta.

Yhteenveto

Lex Malmissa on kyse Suomen edusta.

Ilmailun tilanne on muuttunut merkittävästi viime aikoina teknologian kehittymisen myötä. Siksi Malmin lentokentän merkitystä on arvioitava liikennepoliittisesti uudelleen parhaan käytettävissä olevan tiedon valossa.

Malmin lentoaseman tulevaisuudesta päättämiselle eduskunnassa on juridiset perusteet. Kunnan itsehallinnon piiriin kuuluvasta maankäytön ohjauksesta on mahdollista säätää lain tasoisesti, jos maa-alueella on huomattava ylikunnallinen luonne. Lisäksi perustuslaki määrittää vastuun kulttuuriperinnöstä kuuluvan kaikille.

Lex Malmin ollessa liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä, valiokunnan tehtävänä on arvioida, onko yleisen edun mukaista säilyttää Helsinki-Malmin lentopaikka ilmailukäytössä ja antaa Lex Malmin avulla valtiolle oikeus lunastaa Helsinki-Malmin lentopaikka.

Liite 1. Malmi lentoaseman historia

1935 Malmin lentoaseman rakennustyöt alkavat. Helsingin kaupunki luovutti lentoaseman alueen valtion käyttöön vuoteen 2034 saakka.

17.5.1938 Malmin lentoasema vihittiin käyttöön. Kutsuvieraina olivat mm. pääministeri A. K. Cajander ja marsalkka Mannerheim.

1944–1946 Malmin lentoasema oli liittoutuneiden valvontakomission hallinnassa.

26.10.1952 Säännöllinen lentoliikenne siirtyi Seutulan (nykyisin Helsinki-Vantaan) lentoasemalle. Malmin lentoasema säilyi Suomen suurimpana lentäjien koulutuskeskuksena ja pääkaupunkiseudun yleisilmailukenttänä.

1986 Malmi lentoasema palveli Finnairin aikataulunmukaista kotimaan lentoliikennettä useiden viikkojen ajan virkamieslakon aikana.

1991 Kansainvälinen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestö DoCoMoMo hyväksyi Malmin lentoaseman kiitoteineen valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920–1970 väliseltä ajalta.

1993 Malmin lentoasema listattiin Museoviraston ja ympäristöministeriön laatimaan valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luetteloon.

2001 Helsingin kaupunki asetti Malmin lentoasema-alueelle rakennuskieltoon asemakaavan laatimista varten.

2004 ja 2006 World Monuments Fund listasi Malmin lentoaseman sadan uhanalaisimman kulttuurikohteen listalle.

25.3.2014 Jyrki Kataisen hallitus päätti valtion vetäytyvän Helsinki-Malmin lentoasemalta vuoden 2016 loppuun mennessä ja Malmin lentoaseman poistuvan Finavia Oyj:n verkostosta.

27.11.2014 Helsingin kaupunginvaltuusto päätti ostaa Finavialta Malmin lentoaseman kiinteistöt ja Finavian omistuksessa olleen maa-alueen sekä ottaa lentokentän hallintaansa vuoden 2017 alusta alkaen.

1.12.2016 Helsingin kiinteistölautakunta päätti vuokrata Malmin kentällä sijaitsevan alueen Malmin lentokenttäyhdistys ry:lle valvomattoman lentopaikan pitämistä sekä harraste- ja yleisilmailutoimintaa varten vuoden 2017 alusta alkaen. Vuokra-aika päättyy viimeistään vuoden 2019 lopussa.

2017 Itsenäinen Suomi täyttää 100 vuotta ja Malmin tulevaisuudesta päätetään eduskunnassa, kun se käsittelee Lex Malmi –kansalaisaloitetta.

Liite 2. Älykäs ilmailu mullistaa liikenteen ja alueelliset yhteydet

Ilmailuala on historiansa suurimmassa murroksessa. Sotilas- ja viranomaiskäytössä olevat teknologiat siirtyvät kaupalliseen käyttöön sekä sähkökäyttöiset ja miehittämättömät ilma-alukset tulevat osaksi henkilö- ja tavaraliikenteen järjestelmiä. Keskiössä ovat sähköinen ja miehittämätön ilmailu. Alueellinen (< 500 km) lentäminen muuttuu ekologisemmaksi, hiljaiseksi ja edulliseksi. Tämä tarkoittaa kustannustehokkaita ilmayhteyksiä vaikeasti saavutettaviin kohteisiin ja keskelle asutuskeskuksia.

Muutos edellyttää regulaatiota ja monimuotoista lentoinfrastruktuuria. Alueellisen lentoverkoston turvaaminen on kriittistä, jotta Suomi voi hyötyä kustannustehokkaasti ja nopealla aikataululla uusista teknologioista. Suomella on jopa edellytykset tulla älykkään ilmailun edelläkävijämaaksi. Esimerkiksi Tekes ja Tampereen ilmailuklusteri edistävät älykkään ilmailun kehittymistä.

Teknologioiden kehittyminen mahdollistaa jo nyt tavaroiden kuljettamisen miehittämättömillä ilma-aluksilla sekä ihmisten kuljettamisen sähkökäyttöisillä lentokoneilla. Aikaisemmin näitä teknologioita on sovellettu pääasiassa sotilasilmailussa käytettävissä miehittämättömissä tiedustelulentokoneissa sekä ammatti- ja harrastelijakuvaajien kauko-ohjattavissa drone-koptereissa.

Pienen mittakaavan sähkökäyttöiset miehittämättömät ilma-alukset ovat jo tavanomaisia. Nyt käynnissä oleva murros tarkoittaa sitä, että nämä teknologiat kehittyvät toimintasäteeltään ja käyttöominaisuuksiltaan entistä monipuolisemmin hyödynnettäviksi kaupallisessa ja viranomaiskäytössä.

Ilmailun murroksen ajureina ovat sekä sähköinen että miehittämätön lentäminen. Sähköinen ja miehittämätön ilmailu mullistavat lentämisen kustannusrakenteet, ympäristövaikutukset, toimintatavat sekä liikenteen regulaatio- ja infrastruktuuritarpeet. Koko käsitys ilmailusta osana liikenne- ja logistiikkajärjestelmää on muuttumassa.

Sähköinen lentäminen

Akku- ja moottoriteknologioiden kehittyminen mahdollistaa sähkömoottorikäyttöisten miehitettyjen lentokoneiden kaupallisen hyödyntämisen. Ilmailualan suuryritykset, kuten Airbus ja Boeing, ovat julkaisseet ensimmäiset mallit sähköllä toimivista lentokoneista alueelliseen matkustajaliikenteeseen. Markkinoilla on jo kaksipaikkaisia sähkölentokoneita. Välivaiheen ratkaisuksi on kehitetty sähkö- ja polttomoottoreiden parhaat ominaisuudet hyödyntäviä hybridimoottoreita.

Sähköisen lentämisen muutosvaikutuksia:

- **Ekologisempaa:** Sähkömoottori mahdollistaa uusiutuvan energian hyödyntämisen ilmailussa, eikä se tuota ilmastopäästöjä tai hiukkaskuormitusta
- **Hiljaisempaa:** Sähkömoottori ei juurikaan aiheuta ääntä.
- **Edullisempaa:** Sähkömoottoreiden suorat polttoaine, käyttö- ja huoltokustannukset ovat erittäin alhaiset, Boeingin arvion mukaan noin 40–80 prosenttia polttomoottoreita matalammat.

Lisätietoja Airbussin E-Fan-ohjelmasta:
http://www.airbusgroup.com/int/en/corporate-social-responsibility/airbus-e-fan-the-future-of-electric-aircraft/Programme.html

Lisätietoja Boeingin hankkeesta: http://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/boeing-launches-venture-capital-arm-invests-in-local-electric-airplane-firm/

Miehittämätön ilmailu

Miehittämättömät ilma-alukset ovat olleet sotilaskäytössä jo pitkään. Viime aikoina miehittämättömiä ilma-aluksia on käytetty kasvavassa määrin myös viranomaiskäytössä erilaisissa etsintä- ja tunnistustehtävissä sekä tilannakuvan tuottamisessa.

Siviilikäytössä miehittämättömiä ilma-aluksia käytetään useissa yrityksissä ja organisaatioissa rutiininomaisesti tonttien ja rakennuspaikkojen dokumentointiin, sähkölinjojen kuntokartoituksiin, maamassojen tilavuuslaskentaan ja muutoksen seurantaan, maa- ja metsätaloudessa kasvun seuraamiseen (täsmämaanviljelyn tiedontuottamiseen, jolloin lannoitus ja muut hoitotoimet voidaan ohjata neliömetritarkkuudella ja mitoittaa oikein) sekä muuhun kuvaustoimintaan.

Miehittämättömät ilma-alukset mahdollistavat merkittävät kustannussäästöt toimintojen muuttuessa vähäisemmällä henkilötyöpanoksella ja nopeammin toteutettavaksi. Lisäksi miehittämättömien ilma-aluksien kehitys mahdollistaa eri toimintojen toteuttamisen ilmasta käsin kustannustehokkaasti perinteisen maanpäällä toteutettavan toiminnan sijasta. Vaikeasti saavutettavat ja etäällä sijaitsevat kohteet muuttuvat myös nopeammin tavoitettaviksi.

Älykkään ilmailun tuomat mahdollisuudet Suomessa

Uutta liiketoimintaa
Ilmailulle on parhaillaan tapahtumassa samankaltainen murros kuin mitä Suomessa koettiin ICT-alalla, kun lankapuhelimet muuttuivat kännyköiksi, älypuhelimiksi ja tableteiksi. Murroskohtaan syntyy paljon liiketoimintamahdollisuuksia, joita hyödyntämällä pienikin maa voi luoda kansainvälisesti kilpailukykyistä teknologiaa ja saavuttaa edelläkävijyyden. Miehittämättömän ilmailun tuomiin mahdollisuuksiin Suomessa ovat tarttuneet muun muassa Tekes (Drones – speed up innovation) sekä Tampereen ammattikorkeakoulu ja yliopisto **(**DRONE-osaaja -hanke).

Parempaa tavoitettavuutta
Suomen suuret maantieteelliset etäisyydet sekä järvien ja meren aiheuttamat esteet tekevät lentämisestä tärkeän henkilöliikennemuodon. Ilmailun teknologinen kehitys mahdollistaa todennäköisesti jo ensi vuosikymmenellä sähkökäyttöisten alueelliseen reittiliikenteeseen soveltuvien 10–50 paikkaisten lentokoneiden käytön, jolloin lentoyhteyksistä tulee kilpailukykyinen, kustannustehokas, joustava ja ekologinen vaihtoehto maaliikenteelle. Sähkökäyttöiset alueelliseen lentotoimintaan soveltuvat lentokoneet mahdollistavat alueellisen lentoverkoston. Suomelle tämä tarkoittaa kustannustehokkaita sisäisiä yhteyksiä ja matalan kynnyksen yhteyksiä Itämeren kaupunkien välillä.

Nopeampaa tavaraliikennettä
Miehittämättömät ilma-alukset mahdollistavat tavaroiden toimittamisen ilmateitse. Syksyllä 2015 Posti kokeili robottikopterin käyttöä verkkokauppatoimituksiin Helsingissä. Kokeilussa testattiin miehittämätön ilma-aluksen hyödyntämistä jakelu- ja kuljetustehtäviin ensimmäistä kertaa Suomessa ja ensimmäistä kertaa Euroopassa asutussa kaupunkiympäristössä. Miehittämättömällä ilma-aluksella toteutettua pakettikuljetusta on kokeiltu myös Hangon ja Viron Haapsalun välillä kesällä 2016.

Edullisempaa ja monimuotoisempaa lentokoulutusta
Lentäjäkoulutus on keskeisessä roolissa sekä lentoturvallisuuden että lentoliikenteen kasvun kannalta. Euroopan lennonvarmistuksen suunnittelu- ja kehittämisorganisaation Eurocontrolin laatiman kaupallisen

lentoliikenteen kasvuennusteen mukaan Suomen ja lähialueiden liikennemäärät kasvavat 30–70 prosenttia vuoden 2012 tasosta vuoteen 2035 mennessä, ja jopa 2–3 kertaiseksi vuoteen 2050 mennessä. Tämä asettaa merkittäviä paineita lentäjäkoulutukselle, josta voi pahimmassa tapauksessa muodostua merkittävä kasvun este. Lentäjäpulasta on nähtävissä merkkejä jo nyt.

Suomen lentoturvallisuudella ja lentokoulutuksella on kansainvälisesti hyvä maine. Suomeen on viime vuosina kehittynyt merkittävä lentokoulutuksen keskus. Tulevaisuudessa toimialan kehittymisen kannalta keskeistä on sähköisen ilmailun tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen suomalaisessa lentokoulutuksessa. Viime vuosina kehitetyt sähkökäyttöiset lentokoulutukseen suunnitellut lentokoneet tuovat samalla lentokoulutukseen merkittäviä kustannussäästöjä.

Perinteisen lentäjäkoulutuksen ohella Suomessa, ja laajemminkin kansainvälisesti, on kasva tarve kouluttaa miehittämättömien lentoalusten käyttäjiä noudattamaan ilmailun kansainvälisiä säädöksiä ja periaatteita. Vain näin voidaan varmistaa uusien teknologioiden turvallinen käyttö.

Älykäs ilmailu ja elinkeino- ja liikennepolitiikka

Miehittämättömien ilmailun yleistyessä Suomen lentoasemaverkoston merkitys korostuu ja kasvaa. Lentoasemaverkosto tarkoittaa tässä yhteydessä sekä olemassa olevia lentoasemia palveluineen että pienten ja keveiden lentopaikkojen merkityksen lisääntymistä. Toisin sanottuna ilmailu tarvitsee jatkossa monimuotoisempia lentoinfrastruktuuria.

Suomessa ilmailun kehittämisessä on keskitytty Finnairin kokoluokan ilmailuun, ja Helsinki-Vantaan lentokentästä on ansiokkaasti kehitetty kansainvälistä yhteyspistettä Euroopan ja Aasian välille. Samalla alueellisten lentokenttien kehittäminen ovat kuitenkin jäänyt vähälle huomiolle.

Ilmailun teknologinen murros tapahtuu henkilöliikenteen osalta ensi vaiheessa 100 paikkaisia lentokoneita pienemmissä lentokoneissa ja tavaraliikenteen osalta miehittämättömissä lentoaluksissa. Tämän takia täytyy varmistaa, että pienemmän mittaluokan lentoliikenteelle sekä uusia teknologioita hyödyntäville ilma-aluksille on käytössään niiden tarvitsema infrastruktuuri. Nykyinen alueellinen lentokenttäverkosto on valmis pohja muuttuvan ilmailun täysimääräiselle hyödyntämiselle. Samalla on tärkeää varmistaa, että ilmailualan osaamispohja säilyy Suomessa ja ilmailualan yrityksille on edellytykset kehittää liiketoimintaansa.

Liite 3. Malmin lentoasemaan liittyviä päätöksiä ja muita tekijöitä

Valtioneuvosto

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön säilyttäminen
Valtioneuvosto päätti 22.12.2009 valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 2009). Vastuuministerinä toimi asuntoministeri Jan Vapaavuori. RKY on Museoviraston laatima inventointi valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä, joiden joukossa on Malmin lentoasema aluekokonaisuutena kiitoteineen.

RKY 2009: ”Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kulttuuri-ja luonnonperintöä koskevien erityistavoitteiden mukaan alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen.”

Finavian verkosto, valtion omistus Malmin lentoasemalla ja valtioneuvoston lupaus korvaavasta lentokentästä

Kataisen hallituksen päätös kehysriihessä 25.3.2014:

”Asuntorakentamisen edellytysten parantamiseksi Helsingin seudulla valtio vetäytyy toimintoineen Helsinki-Malmin lentoasemalta siten, että alue on mahdollista ottaa asuntotuotantokäyttöön viimeistään 2020-luvun alussa. Muutos edellyttää Rajavartiolaitoksen sekä siviili-ilmailun siirtämistä korvaavalle kentälle. Rajavartiolaitos käynnistää Helsinki-Vantaan tukikohdan hankinnan valmistelun. Finavia Oyj ja Rajavartiolaitos sopivat tilajärjestelyistä siten, että muutto Malmilta uusiin tiloihin tapahtuu kustannusneutraalisti.”

Finavian hallitus päätti 14.1.2015 ylimääräisessä yhtiökokouksessa luopua Helsinki-Malmin lentoaseman pitäjänä toimimisesta. Paula Risikko toimi kyseiseen aikaan liikenne- ja kuntaministerinä.

Maankäytön, liikenteen ja asumisen sopimukset
Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus vuosille 2016–2019 (MAL-sopimus 2016), allekirjoitettu 9.6.2016. Sopimuksessa valtiota edustavat LVM, YM, TEM, VM, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY ja ARA.

MAL-sopimus 2016: ”Sopijaosapuolet toteavat, että syksyllä 2014 solmittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi on yhtenä lähtökohtana tälle sopimukselle.”

MAL-sopimus 2014: ”Valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön.”

Helsinki–Malmin rajanylityspaikka
Valtioneuvoston on 3.10.2016 vahvistamansa asetuksen (904/2016) mukaan määrittänyt Helsinki–Malmin lentoaseman lentoliikenteen rajaylityspaikaksi, jossa rajatarkastuksista vastaa Rajavartiolaitos.

Kunta- ja maakuntataso

Uudenmaan maakuntakaavan kirjaus Malmin lentoaseman ilmailukäytöstä
Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi 20.3.2013 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan (Östersundomin aluetta lukuun ottamatta). Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Malmin lentoaseman alue on merkitty ilmailukäyttöön ja todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi alueeksi tai kohteeksi.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Malmin lentoaseman osalta on poistettu liikennealuevaraus ja lentokentän alue on osoitettu tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueeksi. Maakuntakaavaehdotus on tarkoitus saada maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi vuoden 2017 aikana.

Malmin lentoaseman ystävät ry on tehnyt 9.12.2016 Uudenmaan liitolle maakuntakaavaehdotuksesta muistutuksen, jossa todetaan muun muassa, että 4. vaihemaakuntakaavaehdotus on ristiriidassa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan laatimisen periaatteiden kanssa (MRL 1§, 9§, 24§ 2 momentti, 28§).

Helsingin yleiskaava sekä maankäyttö- ja rakennuslain uudet vaatimukset pääkaupunkiseudun yleiskaavasta
Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi 27.10.2016 uuden yleiskaavan, jossa Malmin lentoaseman alue on merkitty uudeksi asuinalueeksi. Yleiskaava on tällä hetkellä hallinto-oikeuden käsittelyssä, koska siitä ovat valittaneet muun muassa Liikennevirasto ja ELY-keskus. Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslakiin 18.3.2016 tehdyt lisäykset (46 a §) edellyttävät, että ”Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkeihin laaditaan kuntien yhteinen yleiskaava (pääkaupunkiseudun yleiskaava).”

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee Malmin lentoaseman alueelle kaavarunkoa, joka toimii viraston suunnitteluohjeena alueen asemakaavoille ja asemakaavojen muutoksille. Vuonna 2015 esitellyn kaavarunkoluonnoksen mukaisesti alueelle mahdollistettaisiin asuntojen rakentaminen noin 25 000–30 000 asukkaalle. Malmin lentokentän alueen asemakaavoitus on tarkoitus toteuttaa vaiheittain siten, että alueen ensimmäisten osien rakentaminen voisi alkaa noin vuonna 2020.

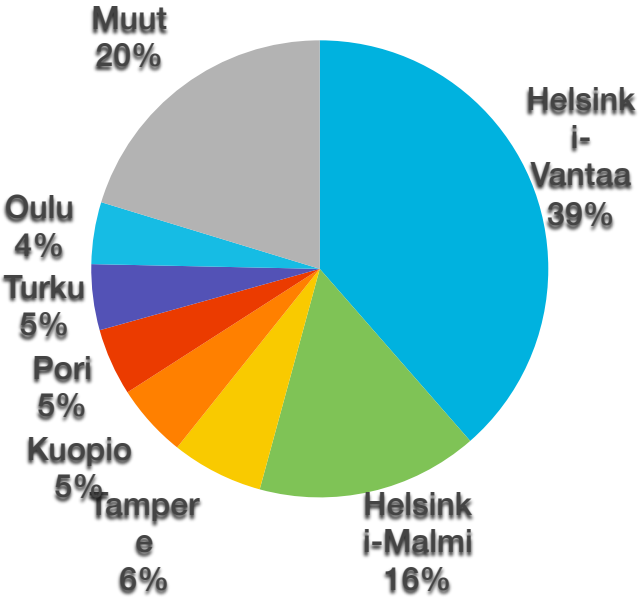
Malmin lentoaseman suojeluhakemus ELY-keskukselle
Malmin lentoaseman ystävät ry on tehnyt Uudenmaan ELY-keskukselle 12.10.2015 Malmin lentoaseman kulttuuriympäristöä koskevan suojeluhakemuksen (UUDELY/6622/2015). Suojeluhakemus on edelleen Uudenmaan ELY-keskuksen käsittelyssä.

Malmin lentoaseman vuokraus
Helsingin kiinteistölautakunta päätti 1.12.2016 vuokrata Malmin lentokentällä sijaitsevan alueen Malmin lentokenttäyhdistys ry:lle valvomattoman lentopaikan pitämistä sekä harraste- ja yleisilmailutoimintaa varten vuoden 2017 alusta alkaen. Vuokra-aika päättyy viimeistään vuoden 2019 lopussa. Sopimuksen mukainen vuosittainen vuokrasumma on 92 000 euroa.

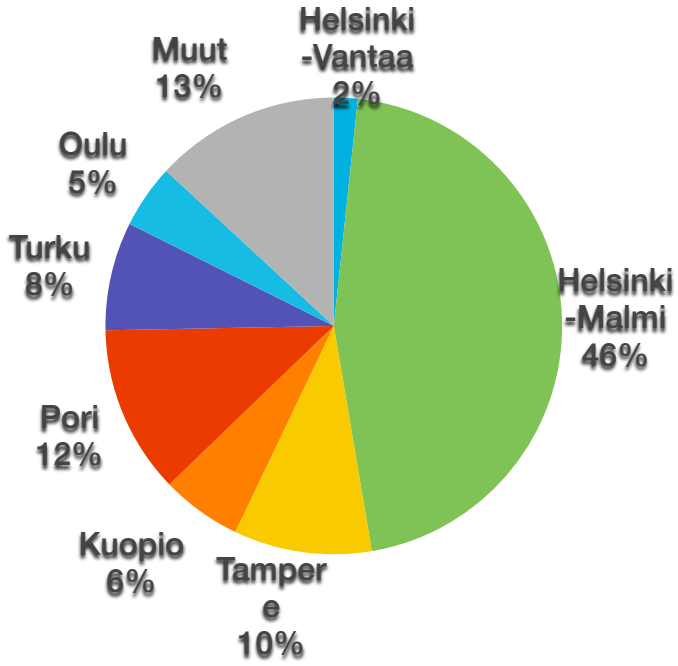
Liite 4. Malmin lentoasema numeroina

Suomen lentokenttien laskeutumismäärät vuonna 2014 [1]

Kaikki laskeutumiset (yhteensä 218 724 kpl), lähde Finavia



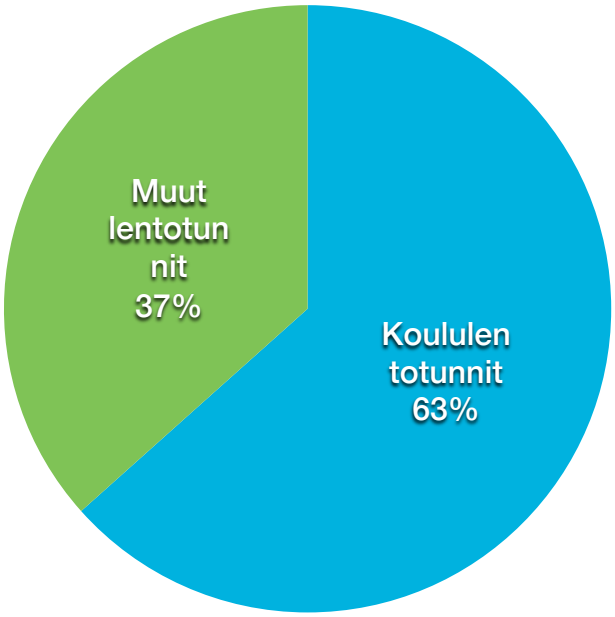
Yleisilmailun laskeutumiset, lähde Finavia



Malmin ja Halsinki-Vantaan luonnolliset roolit: Helsinki-Vantaa palvelee kaupallista ja aikataulutettua raskasta liikennettä, Malmi palvelee yleisilmailua.

[1] Kirjoitushetkellä uusin saatavilla oleva Finavian tilasto.

Koululentämisen osuus Malmin lentotunneista vuonna 2014



Yleisilmailun määritelmä

Yleisilmailu, General Aviation, vapaa suomennos ICAOn määritelmästä: Kaikki siviililentäminen, joka ei ole aikataulutettua lentoliikennettä tai kaupallista matkustajaliikennettä. Sisältää mm.

- Lentäjäkoulutus
- Liikeilmailu
- Ambulanssi- ja elinsiirtolennot
- Etsintä- ja pelastuslennot
- Harrastelentäminen
- Viranomaislennot
- Kartoitus- ja mittauslennot
- Lentonöytökset
- Postilennot
- Maatalouden lennot