

Tiehallinto

Viite Helsingin seudun lentokenttäselvitys

Asia Päätösesitys jatkotoimenpiteistä

Toimiva ja kehityskykyinen lentoliikennetoiminta pääkaupunkiseudulla on koko maan kilpailukyvyn kannalta erittäin keskeinen menestystekijä. Pääkaupunkiseudun lentokenttätilanne edellyttää kestävä ja pitkäjänteisen ratkaisun, joka tyydyttää elinkeinoelämän tarpeita ja tukee yritysten investointihalukkuutta.

Helsingin kaupunki ilmoitti kirjeellään 17.1.2005 liikenne- ja viestintäministeriölle, että se katsoo Malmin lentoaseman vuokra-ajan päättyvän vuoden 2010 lopussa. Perusteena se piti kentän käyttötarkoituksen olennaista muuttumista alkuperäisen sopimuksen mukaisesta käytöstä eli reittiliikenteestä ja siviili-ilmailusta harrastus- ja koulutustoimintaan. Tämä Helsingin kaupungin ilmoitus käynnisti selvitykset Helsingin seudun lentokenttätarpeista. Prosessin aikana kävi ilmi, että lentokenttäkapasiteetin selvittely on tarpeen riippumatta Malmin kentän järjestelyistä. Myös hallitusohjelmassa on sovittu, että ”hallitus selvittää pääkaupunkiseudun lentokenttäkapasiteetin riittävyyden.”

Ilmailulaitos Finavian liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta laatima selvitys lentokenttätöimintojen kehittämismahdollisuuksista Helsingin seudulla valmistui kesällä 2007. Tämä aiempia täydentävä selvitys on luonteeltaan teknis-taloudellinen ja sen pääpaino on ollut Malmin lentokenttää nykyisin käytävien valtiollisten toimijoiden toimintamahdollisuuksien turvaamismahdollisuuksien arvioinnissa. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi mm. viranomaisilta, alueen kunnilta, järjestöiltä sekä Malmin lentokentällä toimivilta yrityksiltä selvityksestä lausuntoja 31.10.2007 mennessä. Liitteenä lausuntoyhteenveto Helsingin seudun lentokenttäselvityksestä.

Tärkeintä Malmin lentoaseman sidosryhmien kannalta on saada aikaan **pysyvä ratkaisu** Malmin lentoaseman maa-alueen ja lentokentän kohtalosta, jotta epävarmuus heidän toimintansa kannalta loppuisi. Mitkään väliaikaisratkaisut eivät tue Malmin alueella toimivien yritysten investointihalukkuutta ja nykyinen alue pääsee rappeutumaan. Kentän siirtoasiaa on käsitelty jo yli 20 vuotta. Helsingin seudun lentotoimintojen kehittämisessä ja lentokentän sijainnista on tehtävä pitkän aikavälin kestävä ratkaisu.

**Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että selvityksessä esille nostetuista päävaihtoehtoista käynnistetään tarkentavat selvitykset ainakin kolmen vaihtoehdon osalta eli**

- lentokentän kehittäminen Malmilla,
- uuden Helsingin seutua palvelevan lentokentän rakentaminen (Backas) sekä
- Malmin lentokentän toiminnan supistaminen helikopteritukikohdaksi.

Näyttäisi, että lausunnonantajien keskuudessa vähiten kannatusta saanutta ehdotusta uuden helikopteritukikohdan rakentamisesta ei olisi tarvetta selvittää.

Vaihtoehtoista tulisi käynnistää ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA). YVA –menettelyssä ei tehdä päätöstä hankkeen toteuttamisesta mutta YVA –menettely on edellytyksenä lupapäätöksille, joita hankkeiden toteuttaminen vaatii (liitteenä muistio YVA –menettelyn etenemisestä). Jatkotyöhön on otettava mukaan myös kuntien ja valtion kiinteistöomaisuuden hallinnasta ja kaavoituksesta vastaavat viranomaiset. Tarkastelua ei tuolloin rajata pelkästään valtiollisten toimijoiden intresseihin vaan yleisilmailun tarpeet tulee ottaa myös huomioon.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää Tiehallinnon toimimaan hankkeesta vastaavana. Tiehallinto vastaa näin ollen myös YVA:n laatimisesta. Finavia toimii työn asiantuntijana. Tiehallinnon tulee ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain (468/1994) 6§:n mukaan esittää Uudenmaan ympäristökeskukselle, että YVA –menettely käynnistetään, jonka jälkeen ympäristökeskus tekee päätöksen arviointimenettelyn soveltamisesta. YVA –menettelyn etenemistä ohjaa ja seuraa ohjausryhmä. Liikenne- ja viestintäministeriö sopii Tiehallinnon ja Finavian kanssa käytännön järjestelyistä sekä T&K –rahojen käytöstä hankkeessa.

Liikenneministeri

Anu Vehviläinen

Osastopäällikkö, ylijohtaja

Juhani Tervala

LIITE

Liite 1, Muistio YVA -menettelystä

Liite 2, Lausuntoyhteenveto Helsingin seudun lentokenttäselvityksestä

TIEDOKSI

ympäristöministeriö  
sisäasiainministeriö  
valtiovarainministeriö  
puolustusministeriö  
opetusministeriö  
Pääesikunta  
Rajavartiolaitos

Finavia  
Ilmailuhallinto  
Ratahallintokeskus  
Uudenmaan ympäristökeskus  
Museovirasto  
Itä-Uudenmaan liitto  
Uudenmaan liitto  
Helsingin kaupunki  
Porvoon kaupunki  
Sipoon kunta

## **YVA-MENETTELY**

YVA -menettely on edellytyksenä lupapäätöksille, joita hankkeiden toteuttaminen vaatii. YVA -menettelyssä ei tehdä päätöstä hankkeen toteuttamisesta.

YVA -menettelyn keskeiset vaiheet ovat arviointiohjelman ja arviointiselostuksen laatiminen.

### **Arviointiohjelman laatiminen**

- Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman
- Arviointiohjelmassa esitetään suunnitelma arviointiin kuuluvista selvityksistä ja arvioinnin järjestämisestä sekä tiedot hankkeesta vaihtoehtoiseen
- Arviointiohjelma toimii YVA -menettelyn ja muiden lakien mukaisten menettelyjen yhteensovittamisen perustana
- Arviointiohjelmasta tiedotetaan, ja siitä voi esittää mielipiteitä ja lausuntoja
- Yhteysviranomaisen antaa arviointiohjelmasta lausunnon, jonka mukaan ohjelmaa tarvittaessa täydennetään

### **Arviointiselostuksen laatiminen**

- Arviointiselostus on hankkeesta vastaavan kokoama yhtenäinen esitys hankkeen ja sen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksista
- Selostus sisältää arviot hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta ja epävarmuustekijöistä, vaikutuksista, niiden ehkäisy- ja lieventämistoimista sekä ehdotuksen seurantaohjelmaksi
- Arviointiselostuksen tulee sisältää selkeä yhteenveto
- Arviointiselostuksesta tiedotetaan, ja kansalaisten sekä viranomaisten on mahdollista antaa siitä lausuntoja
- Yhteysviranomaisen antaa arviointiselostuksen riittävydestä lausuntonsa

### **Toimet YVA -menettelyn jälkeen**

- Hanketta koskevat lupahakemukset toimitetaan asianomaiselle lupaviranomaiselle
- Lupahakemuksiin liitetään arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto

**LIITE 2****LAUSUNTOYHTEENVETO HELSINGIN SEUDUN LENTOKENTTÄSELVITYKSESTÄ****Yleistä**

Helsingin seudun lentokenttäselvitys on liikenne- ja viestintäministeriön toimeksianosta käynnistetty selvitystyö. Sen taustalla on tarve tehdä päätöksiä Helsingin Malmin lentokentän ja sillä sijaitsevien toimintojen tulevaisuudesta. Ilmailulaitoksen laatima selvitys lentokenttätoimintojen kehittämismahdollisuuksista Helsingin seudulla valmistui kesällä 2007. Tämä, aiempia täydentävä selvitys on luonteeltaan teknis-taloudellinen ja sen pääpaino on ollut Malmin lentokenttää nykyisin käyttävien valtiollisten toimijoiden toimintamahdollisuuksien turvaamismahdollisuuksien arvioinnissa.

Tutkittuja vaihtoehtoja on ollut neljä: lentokentän kehittäminen Malmilla, uuden lentokentän rakentaminen Helsingin seudulle, Malmin lentokentän toiminnan supistaminen helikopteritukikohdaksi sekä uuden helikopteritukikohdan rakentaminen Helsingin seudulle.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi selvityksestä lausuntoa 44 eri osapuolelta 31.10. mennessä. Selvityksestä saatiin 40 virallista lausuntoa ja 7 erillistä kannanottoa. Lausuntoja pyydettiin ministeriöiltä, keskusvirastoilta, valtion laitoksilta, maakuntaliitoilta, kunnilta, elinkeino- ja ilmailualan järjestöiltä sekä lentokentällä toimivilta yrittäjiltä. Myös muille kuin nimetyille tahoille annettiin mahdollisuus lausua näkemyksensä joko kirjallisesti tai Ilmailulaitos Finavian ylläpitämän nettisivun: Toinen lentokenttä palautesivun kautta.

**Lausunnonantajien näkemykset****Valtion virastot ja laitokset****Valtiovarainministeriö**

Valtiovarainministeriön budjettiosasto katsoo, että pääkaupunkiseudun lentokentän ja helikopterikentän suunnittelua voidaan jatkaa Ilmailulaitoksen selvityksen pohjalta. Jatkovalmistelussa tulee selvittää valitun kenttäratkaisun hallinnointi sekä perustamis- ja ylläpitokustannusten rahoitus. Valtiovarainministeriö ei ole ottanut kantaa eri toteuttamisvaihtoehtoihin.

Valtiovarainministeriö antoi aiemmasta lentokenttäselvityksestä (LVM 49/2000) lausuntonsa 4.5.2001, jossa kiinnitettiin huomiota siihen, että Helsingin kaupungin saamat taloudelliset hyödyt Malmin lentokenttäalueen asuntokäyttöön siirtymisestä tulee selvittää ja suhteuttaa valtiolle suoritettavaan korvaukseen. Myös Ilmailulaitoksen mahdollisuuksia kenttäjärjestelyihin tulee tarkemmin selvittää. Lähtökohtana tulee olla, että valtiolle ei aiheudu Helsingin kaupungin kiinteistö- ja lentokenttäjärjestelyistä nettokustannuksia.

## **Ympäristöministeriö**

Ympäristöministeriö katsoo, että Helsingin seudun lentokenttäselvitys toimii jatkotyöskentelyä palvelevana teknisenä selvityksenä eri vaihtoehtojen osalta. Jatkotyöskentelyssä lentotoimintojen kehittamisestä ja lentokentän sijainnista on tehtävä pitkän aikavälin kestävä ratkaisu. Päätöksenteon pohjaksi on välttämätöntä saada täydentävät tiedot ympäristövaikutuksista kaikista ehdotetuista sijaintipaikoista. YVA -menettelyyn tulee sisällyttää aito vaihtoehtojen tarkastelu kaikkien hankkeen tavoitteiden ja toimintojen osalta. Tarkastelua ei voida rajata pelkästään valtiollisten toimijoiden intresseihin vaan yleisilmailun tarpeet tulee ottaa myös huomioon. Mahdollinen uusi lentokenttä on sisällytettävä kyseisen maakunnan maakuntakaavaan. Tämä vaihe voidaan toteuttaa ns. vaihekaavalla, ja kaavaprosessia voidaan viedä eteenpäin samanaikaisesti YVA -arvioinnin kanssa. Samassa yhteydessä on käsiteltävä kentän vaatimat maaliikenneyhteydet ja muut sen mahdollisesti vaatimat aluevaraukset.

Ympäristöministeriö ei tässä vaiheessa ota kantaa minkään selvityksessä käsitellyn vaihtoehdon puolesta tai vastaan. Kanta voidaan muodostaa vasta YVA -menettelyn tulosten myötä.

Teknisesti selvitys on kohtalaisen perusteellinen. Taloudellista puolta on kuitenkin käsitelty pääasiassa rakentamiskustannusten osalta. Rakentamiskustannusten lisäksi tulisi ottaa huomioon kentän toiminnasta aiheutuvat kustannukset sekä maanhankinnasta aiheutuvat kustannukset. Selvitysraportissa esitetyt lähtökohdat ovat jossain määrin ristiriitaiset liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannon sekä selvityksen myöhempien vaiheiden ja tuloksien kannalta. Selvitysraportista ei käy ilmi, minkälaista aikatahtaintä selvitystyössä on käytetty ja raportista ei myöskään ilmene, millaisen prosessin ja perustelujen kautta tavoitteenasetteluun on päädytty. Ympäristöministeriö toteaa lisäksi, että selvitystyötä tehtäessä ei ole oltu yhteydessä kuntiin muutoin kuin lähtöaineistojen hankinnan osalta. Lentokenttävaihtoehtojen sijainnin haussa ja myöhemmin vaihtoehtojen vertailussa käytetyt kriteerit ovat sinänsä järkeviä, mutta ei kattavia. Selvityksen keskeisin puute on se, että jatkotarkasteluun on valittu vaihtoehdot arvioimatta niiden ympäristöllisiä edellytyksiä. Tämän vuoksi ympäristöministeriö ei pidä mahdollisena, että YVA -menettelyssä tarkasteltaisiin vain yhtä tehdyn selvityksen pohjalta valittavaa sijoitusvaihtoehtoa niin kuin raportissa esitetään. Melukysymys voi nousta ratkaisevaksi vaihtoehtojen tarkemmassa tarkastelussa ja vertailussa. Selvityksessä meluvaikutuksia on kuitenkin kommentoitu varsin vähän.

## **Sisäasiainministeriö**

Malmin lentokentän säilyttämistä ja kehittämistä poliisi- ja pelastustoimen kannalta pidetään eri vaihtoehtojen kannalta toimivimpana ratkaisuna. Muiden vaihtoehtojen osalta sisäasiainministeriö viittaa rajavartiolaitoksen lausuntoon, jossa uuden lentokentän rakentamista pidettiin toissijaisena vaihtoehtona ja kumpaakaan helikopteritukikohtavaihtoehtoa ei puolleta.

Poliisilla ei itsellään ole ilma-aluksia, mutta se tarvitsee kuitenkin lentokoneita ja helikoptereita virka-apuna käyttöönsä osana poliisin toiminta-valmiutta ja myös valmiussuunnitelua. Kadonneiden henkilöidenetsinnässä ja liikenteen valvonnassa helikopteritukikohdan sijainnilla pääkaupunkiseudulla ei toiminnallisesti ole kovin suurta merkitystä. Pelastustoimelle on tärkeätä, että rajavartiolaitoksen helikopteritoiminta pystyy toimimaan mahdollisimman tehokkaasti.

## **Opetusministeriö**

Opetusministeriö ei katso aiheelliseksi ottaa kantaa siihen, mikä tarkastelluista kuudesta pääkaupunkiseutua lähellä olevasta lentokenttävaihtoehdoista olisi paras.

Opetusministeriötä ei voida pitää selvityksen mukaisena varsinaisena toimijana Malmin lentoasemalla, eikä opetusministeriöllä ole erityisiä intressejä ammatillisen lentokoulutuksen ja yleisilmailun edellytykset turvaavaan lentoasemaan pääkaupunkiseudulla. Opetusministeriön hallinnonalaan kuuluvia ammattilentäjiä koulutetaan Suomen Ilmailuopisto Oy:n ilmailuopistossa Porissa, joka on ostanut lähinnä yksityislentäjän lupakirjaan johtavaa koulutusta Malmin lentoasemalla toimintaa harjoittavilta kaupallisilta lentokouluilta. Vaikka koulutuspalveluita lisättäisiin, se ei edellytä, että ko. lentokoulujen pitää välttämättä toimia pääkaupunkiseudulla tai sen välittömässä läheisyydessä.

## **Puolustusministeriö**

Malmin lentokentän kehittämistä pidetään puolustusvoimien toiminnan kannalta muita parempana vaihtoehtona mm. hyvien kulkuyhteyksien vuoksi. Uuden lentokentän rakentamista Helsingin seudulle, Malmin lentokentän supistamista helikopteritukikohdaksi sekä uuden helikopteritukikohdan rakentamista Helsingin seudulle ei vastusteta.

Puolustusministeriö viittaa Pääesikunnan antamaan lausuntoon ja yhtyy Pääesikunnan lausunnossa esitettyihin näkökohtiin perusteluineen ja esittää, että ne otetaan huomioon kehittämisen jatkosuunnittelussa.

## **Pääesikunta**

Malmin lentokentän kehittämistä pidetään puolustusvoimien toiminnan kannalta muita parempana vaihtoehtona mm. hyvien kulkuyhteyksien vuoksi. Uuden lentokentän rakentamista Helsingin seudulle, Malmin lentokentän supistamista helikopteritukikohdaksi sekä uuden helikopteritukikohdan rakentamista Helsingin seudulle ei vastusteta.

Puolustusvoimien toiminnan kannalta keskeisiä Helsingin seudun lentokenttätöiminnan kehittämiseen liittyviä suorituskykyjä ovat kyky viranomaisyhteistyötoimintaan, kyky alueellisen koskemattomuuden valvontaan ja turvaamiseen sekä kyky toteuttaa poikkeusolojen lentokuljetuksia. Turvallisuusviranomaisten operointi samasta tukikohdasta edistää yhteistyötä esim. suuronnettomuustilanteissa. Mikäli Malmin lentokenttä suljetaan, olisi henkilökuljetusten kannalta toivottavaa palauttaa Hernesaaren helikopterikentän käyttömahdollisuus puolustusvoimien helikoptereille.

## **Rajavartiolaitos**

Rajavartiolaitoksen ilmailutoiminnan kannalta ensisijainen vaihtoehto on nykyisen Malmin lentokentän kehittäminen. Malmin kentän sijainti pääkaupunkiseudun edustan merialueen läheisyydessä on erinomainen ajatellen meripelastustehtäviä. Yhteistyö kiireellisissä terveydenhuoltohenkilöstön (Medi-Heli) sekä poliisin ja Helsingin pelastuslaitoksen kanssa helikopterikuljetuksia edellyttävissä toiminnoissa on myös sujuvaa.

Porvoon Backaksen alueen voidaan soveltuvan kohtalaisesti Rajavartiolaitoksen lentotoimintaa. Uudelta kentältä hälytyslähtöjen osalta lentoonlähtöviive kasvaa ainakin toiminnan alkuvaiheessa siirtolentoajan takia vähintään 10 minuuttia liikkeellelähdistä. Sen sijaan harjoitus-, koulutus- ja koelentomahdollisuudet paranevat, koska asutusta ei ole lähellä ja ilmatilan käyttö ei ole rajoitettua.

Malmin lentokentän muuttamista pelkästään helikopteritukikohdaksi jaa uuden helikopteritukikohdan rakentamista ei pidetä varteenotettavina vaihtoehtoina verrattuna toimintaan lentokentältä käsin. Ainoastaan tapauksessa, jossa lentokenttä katoaisi kokonaan pääkaupunkiseudulta voitaisiin harkita erillistä helikopteritukikohtaa.

### **Finavia –Ilmailulaitos**

Ilmailulaitos Finavia katsoo, että lopullista paikkaa haettaessa myös muita vaihtoehtoja kuin raportissa esitetyt kaksi vaihtoehtoa tulee voida selvittää.

Ilmailulaitos Finavia pitää tärkeänä, että Malmin lentoasemaa nykyisin käyttävät julkiset toimijat ja yksityinen yritystoiminta voisivat jatkaa samalla lentokentällä, oli paikka pääkaupunkiseudun tuntumassa mikä tahansa.

Malmin kiitotien kääntämistä Helsinki-Vantaan pääkiitoteiden suuntaiseksi pidetään lentotoiminnan kannalta hyvänä ratkaisuna. Voidaan kuitenkin olettaa, että se olisi maankäyttö-, kustannus- ja ympäristövaikutuksiltaan raskas.

Malmin kehittämiseen liittyvien riskien sekä kalliiden kokonaiskustannusten vuoksi Finavia suosittelee Helsingin seudun lentokenttäasiassa etenemistä Backaksen lentokenttävaihtoehdon pohjalta edullisemmän toteuttamisvaihtoehdon vuoksi. Malmin supistamista pelkästään helikopterikentäksi pidetään kuitenkin huonona vaihtoehtona, koska suppea käyttäjäryhmä lisäksi merkittävästi meripelastustoimintaan ja rajavalvontaan liittyvien tukipalvelujen kustannuksia.

Jatkotyössä tulisi keskittyä yhden tai useamman vaihtoehdon tarkasteluun yhdessä ao. kuntien ja maakuntaliittojen kanssa. Selvitysten tulee paneutua ympäristövaikutusten arviointiin, kaavoitukseen ja rahoituksen järjestämiseen, missä liikenne- ja viestintäministeriöllä on keskeinen rooli yhdessä maakuntaliittojen ja pääkaupunkiseutujen kuntien kanssa.

### **Ilmailuhallinto**

Ilmailuhallinto ei ole ottanut kantaa esitettyihin sijoitusvaihtoehtoihin, vaan on rajannut lausunnon koskemaan sen toimivaltaan kuuluvaa lentoliikenteen ja muun ilmailutoiminnan, lentokenttien ja lennonvarmistuksen turvallisuutta sekä ilmailun turva-asioiden viranomaisjärjestelyitä

Yhtenä Ilmailuhallinnon tehtävänä on ilmailulain mukaisesti käsitellä ja myöntää luvat lentopaikkojen rakentamiseen, jollei Valtioneuvosto yksittäistapauksissa pidätä rakennuslupaa ratkaistavakseen. Lausunnolla olevassa Helsingin lentokenttäselvityksessä kysymys ei ole vielä tästä vaiheesta. Selvitys on luonteeltaan perusselvitys, jonka pohjalta tehdään ratkaisut ja päätökset jatkotoimista.



## **Tiehallinto**

Tiehallinto ei ota kantaa eri sijoitusvaihtoehtoihin, mutta katsoo, että Porvoon Backaksen vaihtoehdon mahdollisessa jatkosuunnittelussa tulee ensisijaisesti tutkia olemassa olevien liittymäjärjestelyjen käyttämistä lentokenttäyhteyksissä.

Tiehallinto toteaa, että molemmat nyt tarkasteluun valitut vaihtoehdot merkitsevät järjestelyitä nykyiseen tieverkkoon. Jatkossa lentokentän vaikutukset maaliikenteeseen tulee selvittää riittävässä laajuudessaan ja tarvittavat parantamis- ja uusinvestoinnit tulee lisätä lentokentän kustannuksiin eri vaihtoehtoja vertailtaessa. Tärkeää on myös selvittää joukko- ja kevyen liikenteen yhteydet eri vaihtoehtoisissa sekä niiden järjestämisestä aiheutuvat kustannukset. Päätieverkon toimivuuden turvaamiseksi Tiehallinto ei ole sallinut uusia liittymiä valtatielle 4, Kehä III ja Porvoon välille. Porvoon Backaksen vaihtoehdon jatkosuunnittelussa tulee ensisijaisesti tutkia olemassa olevien liittymien käyttämistä lentokenttäyhteyksissä.

## **Ratahallintokeskus**

Ratahallintokeskus huomauttaa lausunnossaan, että Malmin lentokentän kehittämisvaihtoehdossa lentokentän lasku- ja nousu tapahtuisi nykyisen HELI -ratavarauksen päällä. Ratahallintokeskus on käynnistänyt ratavarauksen tarpeellisuudesta esiselvityksen, jonka alustavat tulokset saadaan v. 2008. Esiselvityksessä voidaan ottaa kantaa siihen, katso- taanko tarpeelliseksi varautua tulevaisuudessa Porvoon kautta kulkevaan rautatiehen, jolloin Backas on mahdollista kytkeä junayhteyksien piiriin.

## **Museovirasto**

Museovirasto pitää selvitystä puutteellisena niin valtiollisten toimijoiden intressien määrittelyn kuin eri vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin osalta. Museovirasto katsoo, että valtiollisten toimijoiden intressit on ymmärretty selvityksessä hyvin ahtaasti.

Intressinmäärittely sivuuttaa ympäristöministeriölle osoitetun vastuun kulttuuriympäristöstä. Tämä vastuu edellyttää kannan muodostamista kentän tulevaisuuteen kulttuuriympäristöstä. Malmin lentokenttä sisältyy valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon. Raportissa esitetty intressimäärittely ohittaa myös opetusministeriöt vastuut kulttuuriperinnön ja rakennustaiteen edistäjänä ja vaalijana.

Lentokentän rakentaminen Porvoon Backakseen vie edellytykset Malmiin lentokenttään sisältyvän kulttuuriperinnön turvaamiselta ja vaikuttaa kielteisesti olemassa olevaan kulttuurimaisemaan.

Malmin lentokentän ainoaksi vaihtoehdoksi on saatu kiitotien kääntäminen, joka puolestaan on helppo osoittaa maankäytöllisesti mahdottomaksi.

Tarkastelusta on jätetty pois Museoviraston mielestä tarkoituksenmukaisin vaihtoehto eli kentän säilyttäminen nykyisellään ja sen pienimuotoinen kehittäminen.

## **Uudenmaan ympäristökeskus**

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että selvityksen tavoitteenasettelu on puutteellinen. Lentokenttäselvitys ei sisällä riittäviä tietoja eri vaihtoehtojen keskeisistä ominaisuuksista ja toiminnan laajuudesta, kuten lentoliikenteen määrästä ja eri toimintojen mahdollisuuksista sijoittua olemassa oleville muille lentoasemille. Nykyisin Malmin lentokenttä palvelee lentokoulutuksen perusopetusta ja harrasteilmailua. Mittarilähestymislaitteita edellyttävä toiminta sijoittuu pääkaupunkiseudun ulkopuolella sijaitseville kentille, joiden käytössä olevaa vajaata kapasiteettia voitaneen jatkossa hyödyntää lentokoulutuksen tarpeisiin. Selvityksessä ei ole esitetty riittäviä perusteita tarpeelle lisätä kiitotiekapasiteettia reitti- ja liikelentotoimintaa varten, eikä siten perusteita uuden lentokentän rakentamiseksi. Vaihtoehtotarkasteluun ei ole sisällytetty vaikutuksia lentotoiminnan kokonaisuuteen ja muihin lentoasemiin.

Ympäristövaikutusten arviointi mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa tehtynä on oikea väline myös lentokenttävaihtoehtojen karsimiseen ja vertailuun. Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että kaikki selvityksessä esillä olleet vaihtoehdot saattaisivat olla YVA -prosessissa tarkasteltavia vaihtoehtoja. Arviointiprosessissa on tutkittava lisäksi 0-vaihtoehto, missä lentokenttätoimintaa kehitetään nykyisissä puitteissa.

Helsingin seudun lentokenttäselvityksen tulee selkeämmin liittyä Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämiseen liittyviin suunnitelmiin, jossa suunnitelmat terminaali-alueiden laajentumisesta kiitoteiden väliselle alueelle antavat lisää mahdollisuuksia käyttää entistä tehokkaammin nykyistä kiitotiejärjestelmää.

## **Kuntien ja maakuntaliittojen lausunnot**

### **Itä-Uudenmaan liitto**

Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että Helsingin seudun lentokenttäselvitys on tehty liian suppeasta teknis- taloudellisesta näkökulmasta vain Helsingin ja valtion tarpeet huomioon ottaen, joten se ei luo riittäviä perusteita johtopäätösten tekemiselle uudesta kentän sijoituspaikasta. Malmin ja Helsinki-Vantaan lentoasemat muodostavat yhdessä lentoliikenteelle ja rajavartiolaitoksen toiminnalle ylivoimaisesti parhaat toimintaedellytykset ja investointitarpeet ovat muita vaihtoehtoja oleellisesti pienempiä. Rajavartiolaitoksen lentokentälle asettamien tiukkojen etäisyysvaatimusten puitteissa ei ilmeisesti ole löydettävissä Helsingin seudulle uutta lentokentän paikkaa. Uuden lentokentän rakentaminen tiheästi asutulle Helsingin seudulle on erittäin vaikeata ellei mahdotonta.

Porvoon Backaksen lentokenttävaihtoehto Kilpilahden teollisuusalueen läheisyydessä lisääisi sekä lentoliikenteen että teollisuusalueen riskejä ja estäisi tulevaisuudessa Porvoon kaupungin tärkeiden asuntoalueiden rakentamisen, joten siitä on syytä luopua. Uuden lentoaseman kannattavuuden alarajana pidetään miljoonaa matkustajaa vuodessa. Koska Helsinki-Vantaan lentoasemalla on runsaasti käyttämätöntä kapasiteettia ei ole todennäköistä, että kaupallinen toiminta siirtyisi sieltä uudelle kentälle, jonka sijainti asiakkaiden kannalta olisi huomattavasti huonompi.

Selvityksessä ei ole käsitelty ollenkaan mahdollisuutta siirtää Helsinki-Vantaan lentoasemalle suuntautuvaa liikennettä muille vajaassa käytössä oleville nopeiden rautatieyhteyk-

sien läheisyydessä oleville Etelä-Suomen lentoasemille siinä tapauksessa, että kapasiteetti joskus loppuisi Helsinki-Vantaalla.

Selvityksessä ei ole riittävästi otettu huomioon niitä riskejä, joita lisääntyvästä lentotoiminnasta aiheutuisi Kilpilahden (Sködvik) teollisuusalueelle, jossa käsitellään, kuljetetaan ja varastoidaan poikkeuksellisen paljon vaarallisia, myrkyllisiä sekä räjähdysherkkiä kemikaaleja ja jossa teollisuuden soihdut rajoittavat turvallista minimilentokorkeutta.

Malmin lentokenttäalueen muuttaminen asutuskäyttöön ei lisäisi Helsingin työssäkäyntialueen sijainniltaan edullisia asuntoalueita vaan siirtäisi ongelmat toiselle paikkakunnalle.

Uuden erillisen helikopteritukikohdan rakentaminen Sipooseen ei ole tarkoituksenmukaista toiminnallisuuden, investoinnin suuruuden ja meluhaittojen takia.

### **Uudenmaan liitto**

Uudenmaan liitto katsoo, että laadittu selvitys ei anna riittäviä perusteita ottaa kantaa lausunnolla olevassa Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä esitettyihin sijoitusvaihtoehtoihin.

Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa Helsinki-Malmin lentokenttäalue on esitetty liikennealueena, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Alue toimii liikennealueena siihen asti, kunnes korvaava sijaintipaikka tai Malmin lentokentän toimintojen sijoittaminen olemassa oleville kentille ja tukikohtiin on ratkaistu. Koska Helsinki-Malmin lentokenttää korvaavaa kenttää ei ole esitetty uudenmaan maakuntakaavassa, tulee korvaava kenttä, sikäli kuin se sijoittuu Uudenmaan alueelle, osoittaa maakuntakaavassa tulevilla kaavakierroksilla. Uuden lentokentän sijaintipaikkavaihtoehdot ovat kaikki aluerakenteen kannalta tärkeillä maankäytön kehittämisvyöhykkeillä, joissa myös ilmatilan käyttö on rajoitettua.

Uudenmaan liitto esittää, että korvaavan lentokentän toteuttamismahdollisuuksia selvitetään edelleen laajemmalla alueella ja useammilla vaihtoehdoilla hyödyntämällä asiassa aiemmin tehtyjä selvityksiä. Työhön tulee ottaa mukaan edustus myös maakunnan liitoista, jotta uuden lentokentän sijainnin vaikutuksia aluerakenteeseen ja maakuntakaavojen aluevarauksia voidaan selvittää alustavasti.

### **Helsingin kaupunki**

Lausunnossaan Helsingin seudun lentokenttäselvityksestä Helsingin kaupunki kannattaa selvityksen lopputulosta, eli uuden lentokentän rakentamista Porvoon Backakseen. Uusi kenttä vapauttaisi Malmin lentokenttäalueen asunto-, työpaikka- ja viheralueiden rakentamiseen. Lausunnossa esitetään uuden kentän suunnittelulle ja rakentamiselle viiden vuoden aikataulutavoitetta esitetyn vähintään 10 – 15 vuoden sijaan.

Helsingissä on jo pitkään otettu asutuskäyttöön alueita, jotka ovat olleet sellaisten toimintojen käytössä, jotka voisivat hyvin sijaita muuallakin. Satama- ja varastoalueita sekä osin myös työpaikka-alueita on jatkuvasti otettu ja otetaan asutuskäyttöön. Yleiskaavaehdotuksessa 2002 Malmin kenttä oli merkitty asuntoalueeksi.

Malmin kentän toiminta aiheuttaa meluhaittoja suurelle väestömäärälle ja ennen kaikkea suuri suljettu alue keskellä kaupunkia rajoittaa pahasti asunto- ja työpaikkarakentamista. Helsingin kaupunki ei puolla helikopteritoiminnan jättämistä Malmille vaan pitää toiminnan siirtämistä Backakseen parhaimpana vaihtoehtona.

### **Porvoon kaupunki**

Uuden lentokenttähankkeen tarpeelle ei ole selvityksessä pystytty osoittamaan riittävän vakuuttavia perusteita. Lausunnon kohteena oleva aineisto on puutteellinen. Oleelliset puutteet koskevat meluvaikutusten arviointia, Sova -lain hengen huomioon ottamista jättämistä sekä Helsingin seudun metropolialueen maankäytön ja aluerakenteen kehittämisen käsittelemättä jättämistä. Ehdotettu lentokenttä rajoittaisi vahvasti Porvoon maankäyttöä kaupungin pääkasvusuunnassa ja lentokentän taloudellinen kokonaisvaikutus Porvoon kaupungille on kyseenalainen. Lentokenttäjärjestelyjen toteutus tulee nähdä osana Heli-ratahankkeen uudelleen tarkastelua, joka avaisi mahdollisuudet turvata Helsinki-Vantaan lentokentän kapasiteetti tulevaisuudessa ja Malmin kentän säilyminen yleisilmailukenttänä.

Kaupungilla ei ole mahdollisuuksia itse tuottaa kaikkia niitä selvityksiä, jotka olisivat tarpeen todellisen kuvan saamiseksi lentokenttähankkeen vaikutuksista. Näiden tietojen tulisi selvityksestä vastaavan tahon laatimina olla kaupungin käytössä myös muiden tutkittujen vaihtoehtoisten kehittämismahdollisuuksien osalta.

Lentokenttähankkeen koosta ja sen toiminnallisesta kokonaisuudesta on annettu informaatiotilaisuuksissa huomattavan erilainen kuva, kuin mikä käy ilmi lausunnon kohteesta olevasta raportista. Niin ikään jää epäselväksi olisiko mahdollisen lentokentän painopiste yleisilmaisussa vai liikelentotoiminnassa.

Porvoon kaupunki katsoo, että se ehdotettuna lentokentän sijaintikaupunkina on asetettu lausuntopyyntöissä kohtuuttomaan tilanteeseen, jossa puutteellisin tiedoin olisi lyhyessä ajassa otettava kantaa eteläisen Suomen merkittävimpään uuteen infrastruktuurihankkeeseen.

Porvoon kaupunki katsoo, että selvityksen laatimisessa ei ole otettu huomioon riittävässä määrin sova -lain 3 §:n mukaista yleistä velvollisuutta ympäristövaikutusten selvittämiseen. Porvoon kaupunki katsoo, että selvityksen laatiminen olisi ehdottomasti edellyttänyt sidosryhmien ja yleisön osallistumista valmisteluvaiheessa jo ennen mahdollista yleisuunnitelmavaihetta.

Porvoon kaupunki pitää myös melujen arvioinnissa käytettyä mallia puutteellisena, koska melukäyrät eivät suoraan kerro missä on kovaa meteliä, vaan niitä käytetään kaavoituksen ja muun päätöksenteon apuvälineenä. Porvoon kaupungin tekemän selvityksen mukaan, jotka perustuvat Finavian omiin meluselvityksiin ja ennusteisiin, on lentokentän melualue huomattavasti suurempi kuin raportissa on arvioitu. Maantieliikenteen, rautatieliikenteen ja lentoliikenteen yhteisvaikutusta melun suhteen ei ole selvityksessä arvioitu.

Kentän sijoittaminen Backakseen johtaisi siihen, että uudessa maakuntakaavassa esitetty Porvoon kaupunkitaajaman ainoa laajenemisaalue vuoden 2020 jälkeen ei olisi enää rakennettavissa ja tämä rajoittaisi kaupungin kehittämismahdollisuuksia merkittävästi.

Kilpilahden teollisuusalue on pohjoismaiden laajin petrokemian teollisuuden keskittymä. Kilpilahdessa on kuusi suuronnettomuusvaarallista laitosta, jotka ovat ns. Seveso II-direktiivin ylemmän tason turvallisuus selvitysvelvollisia. Lisäksi suuronnettomuusvaara liittyy ratapihan ja sataman toimintaan. Lentokenttäselvityksessä ei ole arvioitu niitä riskejä ja vaikutuksia, joita lentokentän sijoittaminen näin lähelle Kilpilahtea (Sköldvik) saattaa aiheuttaa.

Porvoon kaupunki pitää kyseenalaisena sitä, voidaanko selvityksessä esitetty laajamittainen liikelentotoiminta ja yleisilmailu yhdistää niin, että sekä matkustajamäärälliset että yleisilmailun tavoitteet toteutetaan. Porvoon kaupunki on omassa selvityksessään arvioinut myös kentän suoraa ja välillisiä työllistämisaikutuksia, jotka olisivat sitä suurempia mitä enemmän kenttä palvelisi laajamittaisesti liikelentoja. Mikäli kenttä tulee olemaan pääosin yleisilmailuun ja helikopteritoimintaan keskittyvä kenttä, työllistämisaikutukset tulevat olemaan melko vaatimattomat.

Raportista ei käy ilmi, mikä taho tai mitkä tahot vastaisivat lentokentän rakentamiskustannuksista. Porvoon kaupunki ei ole varautunut osallistumaan kentän rahoituskustannuksiin.

### **Sipoon kunta**

Selvityksessä on käytetty Sipoon osalta vanhentunutta Etelä-Sipoon osayleiskaavaa vuodelta 1979. Söderkullan alueella on 10.2.2005 lainvoiman saanut oikeusvaikutteinen osayleiskaava. Helikopteritukikohdan sijoittuminen Skarpmosseniin on osayleiskaavan vastainen. Lentokenttä- ja helikopteritukikohta ovat selvästi ylikunnallisia hankkeita, joita ei ole osoitettu ympäristöministeriölle hyväksyttäväksi saatettavassa maakuntakaavassa, jossa Skarpmosseniin ehdotettuun helikopteritukikohdan välittömään läheisyyteen on ositettu taajamatoimintojen laajenemisaue. Sipoossa on tehty 17.9.2007 valtuustoaloite, jossa lentokentän paikaksi on esitetty Sipoon ja Porvoon rajalla olevaa aluetta, joka yleispiirteisesti vastaa selvityksen kuvan 9 Sipoon Boxin tarkennettua hakualuetta. Sipoon kunta katsoo, että helikopteritukikohdan sijoittamiselle erilleen muusta lentokenttätoiminnasta ei ole perusteita. Helsingin seudun kenttävaihtoehdoista ei voida tehdä päätöstä ennen kuin ne on tutkittu osan maakuntakaavaa.

### **Inkoon kunta**

Inkoon kunta toteaa kestävän kehityksen periaate huomioon ottaen, että paras vaihtoehto olisi kehittää ja keskittää mahdollisimman paljon toimintaa nykyisille lentokentille.

### **Keskusjärjestöjen lausunnot**

#### **Elinkeinoelämän keskusliitto EK**

EK ei ota kantaa esitettyihin sijoitusvaihtoehtoihin vaan esittää, että jatkossa selvitetään tarkemmin asiakasintressiä ja vaihtoehtojen merkitystä yritykselle ja koko elinkeinoelämälle. Kaikki selvityksessä esitetyt valtion intressissä olevat kriteerit toteutuisivat molemmissa sijoitusvaihtoehdoissa. Malmin lentokentän saavutettavuus on parempi kuin Porvoon Backaksen.

Lentoliikenteen infrastruktuuri on kokonaan asiakasrahoitteista. Asiakkaiden lisäksi myös muiden ratkaisusta hyötyjien tulee osallistua kustannuksiin.

### **Keskuskauppakamari**

Keskuskauppakamarin mielestä selvityksessä ehdotettu Porvoon Backas soveltuu uuden lentokentän sijaintipaikaksi. Jatkovalmistelussa on kiinnitettävä huomiota lentokentän asemaan osana koko liikennejärjestelmää. Uuden lentokentän valmistelu on toteutettava viivytyksettä.

### **Helsingin seudun kauppakamari**

Asuntotuotannon edistämiseksi ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi Helsingin seudun kauppakamari pitää tärkeänä, että valmistelua Malmin lentokenttäalueen vapauttamiseksi asuinkäyttöön jatketaan ko. selvityksen pohjalta mahdollisimman nopealla aikataululla.

Kauppakamari ei pidä Malmin lentokentän kehittämistä siten, että kiitorataa käännetään, realistisena. Selvityksessä ehdotettu Porvoon Backas soveltuu kauppakamarin mielestä lentokentän paikaksi. Uuden lentokentän sijoittaminen Backakseen olisi Itä-Uudenmaan kehityksen kannalta suuri mahdollisuus. Lähelle mahdollisesti rakennettava Heli-rata toisi synergiaetuja.

### **Suomen Yrittäjät**

Suomen yrittäjien näkemyksen mukaan uuden kentän rakentaminen ja tarkastelluista vaihtoehtoista juuri Porvoon Backakseen rakennettuna vaikuttaa perustellusti parhaalta jatkokehittämisen vaihtoehdolta pidemmällä aikavälillä.

### **Järjestöjen ja yritysten lausuntoja**

#### **Espoon moottorilentäjät r.y**

Espoon moottorilentäjät kannattaa Malmin lentoaseman säilyttämistä nykyisellä paikallaan ja tarvittaessa sen kehittämistä.

Mietinnössä on jätetty huomiotta Malmin merkitys pääkaupunkiseudun liikennepaikkana sekä siihen liittyvät yleisilmailun tarpeet. Selvitys keskittyy kokonaan toiseen tarpeen ratkaisuun kuin mitä tarkoitusta Malmi nyt palvelee. Yleisilmailu ja matkustajakoneliikenne toimivat hyvin samalla kiitotiellä syrjäseutujen vähäliikenteisillä lentopaikoilla kuten Turku tai Tampere. Malmin nykyisillä yleisilmailukoneiden liikennemäärillä ei voida ajatella merkittävää matkustajakoneliikennettä samalle kiitotielle koneiden nopeuserosta ja pyörreanalukasta johtuen. Malmin kiitoradat ovat tarpeettoman pitkät. Yhdelläkin kiitoradalla tullaan toimeen. Tällöin jopa kiitotien suunnan muuttaminen suuntaan 04-22 on uuden kentän rakentamista huomattavasti realistisempi vaihtoehto.

## **Koillis-Helsingin lintuharrastajat**

Luonto- ja virkistysarvojen kannalta paras vaihtoehto on kentän toiminnan jatkuminen nykyisen kaltaisena pienlentokenttänä. Lintuharrastajat esittävät, että kentän toimintoja kehitetään tältä pohjalta. Kaikissa päätöksentekovaiheissa tulee ottaa huomioon myös luonto- ja virkistysarvot.

## **Malmin lentoaseman yrittäjät**

Malmin lentoaseman yrittäjät suhtautuvat kielteisesti Malmin lentoaseman siirtämiseen Porvoon Backukseen. Yrittäjät pitävät tehtyä lentokenttäselvitystä puutteellisena ja osittain myös virheellisenä. Lentokentän rakentaminen Porvooseen on paitsi turhaa myös kallista ja aiheuttaisi ylimääräisiä kustannuksia yrityksille.

Selvityksestä ei käy ilmi kuinka paljon lentoliikenteen odotetaan kasvavan, millaisessa liikenteessä olisi kysymys ja mistä syntyy todellinen tarve uuden Malmin lentoasemaa suuremman kentän rakentamiselle. Selvityksen keskeisin puute on se, ettei siinä ole tutkittu vaihtoehtoa, jossa Malmin kentän toimintoja kehitetään nykyisistä lähtökohdista ja samalla tehostetaan vakaakäytössä olevan Helsinki-Vantaan lentokentän käyttöä.

Lentokoulutuksen turvallisuuden ja tehokkuuden kannalta on tärkeää, että Malmilla on kaksi risteävää kiitotietä. Kaksi kiitotietä mahdollistaa myös tehokkaan helikopteriope-roinnin ja –koulutuksen. Kaavaillulla Backaksen kentällä ei risteäviä kiitoteitä olisi.

Selvityksessä on esitetty, ettei Malmin lentokentällä ole mittarilähestymisjärjestelmää eikä sen toteuttaminen ole mahdollista Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan vuoksi. Selvityksen lähtökohta on harhaanjohtava, sillä Malmin lentokentällä on jo nyt toimiva mittarilähestymisjärjestelmä pääkiitotien molemmissa suunnissa. Mittarilähestymisjärjestelmät voidaan tulevaisuudessa korvata uudenaikaisemmalla tekniikalla, esim. GPS- järjestelmälä.

Lentoliikenteen kasvun tarpeet voidaan tyydyttää hyödyntämällä vakaakäytössä olevan Helsinki-Vantaan koko kapasiteetti. Esimerkiksi Lontoon Heathrown kahdella kiitoradalla hoidetaan kuusikertainen määrä lentoja Helsinki-Vantaaseen nähden. Helsinki-Vantaan lentokentällä on kolme vakaassa käytössä olevaa kiitotietä. Ongelmana on terminaalitilojen puute ja asematasojen ahtaus.

Porvoon Backas sisältää myös lentoturvallisuusriskejä, joita Malmilla ei ole. Kentän sumuherkkyys, kaatopaikka-alueiden lintuparvet ja suuri öljynjalostamo lentokentän välittömässä läheisyydessä ovat riskitekijöitä.

## **Malmin lentoaseman ystävät r.y**

Pitkän aikavälin lentoliikenne-ennusteet ja Helsinki – Vantaan hyödyntämättä oleva kapasiteetti huomioon ottaen lentokenttäselvityksessä esitetyt vaihtoehdot ovat ylimitoitettuja ja kalliita sekä aiheuttavat kohtuuttomia muutoksia sijoituspaikkojen ympäristöön. Liikenne- ja viestintäministeriön alkuperäisessä tehtävänasettelussa lentokenttäselvityksen tekijän edellytettiin kuulevan ilmailualan ja sidosryhmien edustajia, mutta näin ei ole kuitenkaan tapahtunut.

Selvityksessä esitetty Malmin kiitotiesuunnan kääntämiseen perustuva vaihtoehto on ylimitoitettu ja epärealistinen. Selvityksessä esitetyt helikopteritukikohtavaihtoehdot eivät tue yleisilmailun edellytyksiä eivätkä siten ole realistisia. Selvitys sivuuttaa vähäisin perustein Malmin maltillisen kehittämisen nykyisessä muodossaan eikä siinä ole lainkaan arvioitu kustannuksia vaihtoehdolle, jossa kenttää kehitetään nykyisten kiitoteiden pohjalta. Liiketaloudellinen toimintamalli Porvoon Backakseen ehdotetulle kentälle on täysin selvitettävää. Selvityksessä ei ole selvitetty mahdollisuuksia kehittää Helsinki-Vantaan ja Malmin lentomenetelmiä yhtenä kokonaisuutena nykyiseltä pohjalta Malmin kenttään liittyvät merkittävät ilmailuhistorialliset, kulttuurilliset ja kaupunkikuvalliset tekijät on täysin sivuutettu.

Malmin lentoaseman toiminnan jatkuminen pitkällä aikavälillä voidaan kuitenkin turvata siirtämällä maa-alue valtion omistukseen joko pakkolunastuksella tai maa-alueiden vaihdolla.

Jos Helsinki-Malmin lentoaseman nykyiset toiminnot kuten liikentotoiminta ja osa Baltian reitti- ja charter liikenteestä siirrettäisiin näin etäälle pääkaupunkiseudusta, niiden kannattavuus kärsisi selvästi. On hyvin todennäköistä, että Backaksen lentokenttä jäisi vajaa-käyttöön ja heikentäisi myös Finavian kokonaistaloutta.

Malmin lentokentällä toimivat yritykset eivät ole valmiita siirtämään toimintojaan Backakseen logistisesti ja liikenteellisesti huonompaan paikkaan. Lentokenttäselvityksen Backas-vaihtoehdossa ei ole lainkaan otettu huomioon lentoliikenteen aiheuttamaa turvallisuusriskiä, joka johtuu Sköldvikissä sijaitsevan öljynjalostamon läheisyydestä.

Malmin lentoaseman toimintaa voidaan kehittää ja tehostaa nykyiseltäkin pohjalta korjaamalla ja pidentämällä nykyiset kiitotiet, poistamalla alueelle asetettu rakennuskielto, uudistamalla mittarilähestymisjärjestelmät ja ilmatilajärjestelyt sekä poistamalla Helsinki-Vantaan poikittaiskiitotie säännöllisestä käytöstä.

Malmin lentoaseman ystävät ovat arvioineet Malmin lentoaseman kehittämisen maltillisen vaihtoehdon mukaan maksavan noin 22 – 24 miljoonaa euroa, noin 20 % Backaksen lentokentän kustannuksista.

## **Suomen Ilmailuliitto ry**

Helsingin lentokenttäselvitys on puutteellinen ja lähtökohdiltaan osittain virheellinen. Malmin lentoaseman säilyttäminen nyky muodossaan ja sen maltillinen kehittäminen tulee vielä selvittää ulkopuolisen tahon toimesta.

Lentokenttäselvityksessä ei oteta kantaa juuri lainkaan yleis- tai harrasteilmailun toiminta-edellytyksiin, vaikka juuri näiden takia selvitystyöhön on alun perin ryhdytty. Ilmailuliitto katsoo, että selvitys on näiltä osin puutteellinen, ja ettei sitä voi käyttää ainoana taustaineistona päätöksiä tehtäessä. Ilmailuliiton näkemyksen mukaan selvityksessä valitut vaihtoehdot ovat ylimitoitettuja ja joidenkin arvioiden mukaan tarkoituksenhakuisia. ja selvitys painottuu liikaa raskaan ja kaupallisen lentoliikenteen tarpeisiin. Talouslaskelmat selvityksessä eivät vastaa näkemystämme todellisuudesta. Backas -vaihtoehdosta puuttuu osa infrastruktuurin järjestämisestä aiheutuvista kustannuksista eikä selvitys ota kantaa siihen, miten uuden kentän rahoittaminen tapahtuisi.



## **Suomen Lentopelastusseura ry**

Suomen Lentopelastusseura tukeutuu Suomen Ilmailuliiton ja Malmin lentoaseman ystävät ry:n antamiin lausuntoihin kannanotossaan.

## **Suomen lentäjaliitto**

Nyt lausunnolle lähetetty suunnitelma on pahasti vajavainen ilman ympäristöselvityksiä. Ympäristövaikutukset olisi oltava nähtävissä kaikista vaihtoehdoista jo suunnitteluvaiheessa. Näin eri vaihtoehdot olisivat oikeasti samanvertaisessa asemassa päätöstä tehtäessä. Nyt esitetty toimintamalli johtaa väistämättä kuvitelmaan, että jokin vaihtoehto on jo päätöksentekijöiden päättämä.

Lentokoulutusyritysten ja ohjaajakoulutuksen takaamisen kannalta paras paikka olisi luonnollisesti kehittää olemassa olevaa lentoasemaa. Raskaan lentoliikenteen kannalta Helsinki-Malmin olemassa olo ei ole välttämätön, jos Etelä-Suomen lentokenttien määrä sekä käytettävyys pysyvät nykytilanteen mukaisena. Mutta jos esim. Lappeenrannan lentoasema käytön puutteen vuoksi suljetaan tai käyttöaikaa oleellisesti pienennetään, on syytä herättää vakava kysymys raskaan ja liikekoneluokan varakenttien käytettävyydestä.

Liikelentotoiminnan ja valtiovierailu/vip lentotoiminnan eriyttäminen pois Helsinki-Helsinki Vantaalta parantaisi kummankin kentän toimintaa. Koko selvityksen takana esiintyvistä taustatiedoista ei ole annettu riittävää selvitystä.

Helikopteritoiminta tulee myös kasvamaan suur-Helsingin alueella. Helsinki-Malmin nykyinen sijainti esim. Suomenlahden pelastuspalveluun ja reittiliikenteeseen varakenttänä lienee yksiselitteisen hyvä.

## **Suomen Lentäjien ja Ilma-alusten Omistajien Yhdistys ry**

Lentokenttäselvityksestä korostuvat mielestämme sisäisen teettäjäpiirin jääviys/puolueellisuus, tavoitteellinen tarkoituksenhakuisuus ja harkittu yksisilmäisyys. Selvitys on tehty sidosryhmiä ja asianosaisia kuulematta. Backaksen vaatimat kokonaisinvestointitarpeet samoin kuin rahoitussuunnitelmat puuttuvat ja liiketaloudellinen toimintaedellytys jää selvittämättä.

Yhdistys on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että liikelentojen perustarpeille: ajansäästö, nopea saavutettavuus, Backas on aivan liian kaukana pääkaupunkiseudusta. Lentoliikenteelle aiheutuvia riskejä Sköldvikin öljynjalostamon kohdalla aliarvioidaan selvityksessä ja Backakseen sijoitettu Porin kentän melukuvio on huonosti harkittu.

Helsinki-Vantaan todelliset pullonkaulat ovat lennonjohdossa ja terminaalikapasiteetissa.

## **Tapanila-Seura ry**

Tapanila-Seura vaatii, että Malmin lentokentän toiminnan kehittäminen nykyisen kaltaisen toiminnan pohjalta selvitetään tavoitteena säilyttää kenttä nykyisellä paikallaan.

Valtion tulee avata keskustelu lentokentän maapohjan lunastamiseksi kaupungilta, jolloin lentokentän jatkuvuus voidaan taata 2034 jälkeenkin. Malmin lentokenttäalue tulee säilyttää nykyisessä käytössään ja kunnostaa se laadukkaasti.

### **Uudenmaan ympäristösuojelupiiri**

Piiri toteaa, että suunnitelmasta olisi pitänyt tehdä suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi (Sova-menettely). Nyt selvitys on pelkkä tekninen tarkastelu eikä ole riittävä pohja päätöksenteolle.

### **BF-Lento Oy**

Finavian suunnitelma Helsinki – Vantaan uuden rinnakkaiskiitotien R22/LO4 käyttöasteen nostamisesta uusilla investoinneilla poistaa kokonaan uuden kentän rakentamistarpeen pääkaupunkiseudulla. Backasta pidetään virheinvestointina, koska Malmi on toimiva yleisilmailukenttä, jonka toimintaa voidaan kohtuurahalla kehittää. Vuokrasopimusta Helsingin kaupungin kanssa ei pidä purkaa ennen sen päättymistä vuonna 2034, vaan päinvastoin valtion olisi harkittava maa-alueen ostamista kaupungilta tai mahdollisesti vaihdettava se ehdotettuun Tuomarinkylän alueeseen. Yhtiö katsoo myös, että ns. vapaarahoitteisten yksityisten liikennelentäjäkoulujen kilpailutilanne valtion tukemaan Porin Ilmailuopistoon nähden ei ole EU:n kilpailulainsäädännön mukainen.

### **Finnair Oyj**

Mahdollinen lentomatrustajien siirtäminen erilliseltä syöttöliikennekentältä Helsinki-Vantaalle jatkoyhteyksiä ajatellen ei olisi toimiva. Maayhteyksiä hyväksi käyttäen siirtoajat olisivat liian pitkät (kotimaan ja Baltian jatkoyhteydet)

Koska Helsinki-Vantaalla otetaan käyttöön marraskuussa rinnakkaisten kiitoteiden laskeutumismenetelmät voidaan kiitotiekapasiteettia lisätä merkittävästi siten, että erillistä syöttöliikennekenttää ei tarvita.

Uuden kansainvälisen kentän rakentaminen tulee entisestään lisäämään Suomen lentokenttien ylläpitokustannuksia. Helsinki-Vantaalle suunnitellaan uutta rautatieyhteyttä. Tällöin erillisen syöttöliikennekentän tarve pääkaupunkiseudulla vähenee entisestään.

### **Finncomm Airlines**

Finncomin näkemyksen mukaan mikään esitetyistä Malmin lentokentän kehittämisvaihtoehtoista ei ole liikenneteknisesti eikä taloudellisesti realistinen eikä palvele kestävästi suomalaisen kaupallisen siviili-ilmailun kehitystä osana pääkaupunkiseudun kasvua ja kehitystä. Finncomm pitää esimerkiksi Porvoon Backasta vartenotettavana vaihtoehtona tutkittavaksi uuden lentokentän sijoituspaikaksi (ml. helikopteritoiminta). Lentotoiminta voisi luontevasti palvella myös kevyttä harrasteilmailua, mikä toiminta liittyy kaupalliseen lentokoulutukseen ja osaltaan tukee sitä. Malmin aluetta ei kuitenkaan tule luovuttaa lyhytnäköiseen asuntorakentamiseen vaan pääosa kentästä tulee museoida ja osoittaa muuhun virkistyskäyttöön.

### **Hendell Aviation Oy**

Malmin VE1 vaihtoehto antaa riittävät resurssit Malmin lentokentän hyödyntämiseen, jolloin kiitotiepitouden lisäys ei vaadi koko kiitoradan uudelleen rakentamista kuten on esitetty.

Hendell Aviationin lausunto käsittelee pelkästään Malmin kentän nykyistä toimintaa ja kehittämistä. Backas -vaihtoehtoa pidetään ilmailullisesti epärealistisena ja vaikeasti toteutettavana. Selvityksessä esitettyä tietoa Malmin mittarilähestymisjärjestelmän toteuttamiskelvottomuudesta pidetään selvästi harhaanjohtavana.

### **Konekorhonen Oy**

Kannatamme Malmin lentokentän säilyttämistä ja nykyisten kiitoteiden parantamista. Kannatamme myös ehdotusta, jossa Malmin kentän maa-alue lunastetaan valtiolle ja lentoasema liitetään Helsinki-Vantaan lentoaseman neljänneksi ja viidenneksi kiitotieksi.

Malmin lentokenttäalueelle ei voida rakentaa edullista asuntotuotantoa mittavien perustuskustannusten takia. Korjaamohallimme kohdalta teetetty maaperätutkimus näyttää liejua kahdenkymmenen metrin syvyydelle. Kaikki rakentaminen vaatii paalutuksen. Malmin lentokentän sijainti on paras mahdollinen nykyiseen käyttöönsä.

### **Patria Pilot Training**

Koulutuksellisesti Malmin lentokenttä ja sitä ympäröivä ilmatila on ainoa paikka Suomessa, jossa radio- ja lentoliikenne on riittävän vilkasta ammattilentäjien hyvän koulutustason saavuttamiseksi. Lähes kaikki Suomen siviili-ilmailun asiantuntijat asuvat tai työskentelevät Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyydessä pääkaupunkiseudulla. Opettajien saatavuuden rajoittuneisuus muualla Suomessa ei mahdollista siellä kaupallista ammattilento-koulutusta.

Ennen päätöksen tekoa Helsingin seudun lentokenttäselvityksen perusteella tulee eri vaihtoehtojen vaikutukset ammattimaiselle lentokoulutukselle tutkia. Lentokentän siirtäminen Porvoon Backakseen ei ratkaise koulutuslentoliikenteen ongelmia, jotka johtuvat Helsinki-Vantaan lentoliikenteestä. Backas jää edelleen Helsinki-Vantaan lähi- ja lähestymisalueen sisäpuolelle.

Ammattimaisen lentokoulutuksen kannalta katsomme, että paras vaihtoehto olisi kehittää Malmia.

### **SL Flight Training – Salpauslento Oy**

Selvityksessä olisi ollut reilumpaa käsitellä lentokoulutusta selkeällä ammattilentäjäkoulutus nimellä eikä viittailla sitä harrastelentotoimintaa, jonka osuus lentopaikan operaatioista on vähäisempää.

Työn lähtökohdaksi tulee rajata Malmin lentoaseman edelleen kehittäminen ja muut vaihtoehdot tulee ehdottomasti sulkea pois ainakin seuraavan 50 vuoden ajaksi. Malmin lentoasemaa voidaan, jos on hyvää tahtoa ja ammattitaitoa kehittää jatkamalla kiitotietä 18/36 460m ja ottamalla käyttöön RNAV(GPS) lähestymismenetelmät molemmilla nykyisillä kiitoteilla.

### **Muut erikseen annetut kannanotot**

#### **Finn-Gravel Oy**

Mielestämme Sipoon Boxin suunta on ilman riittäviä perusteista jätetty koko selvityksestä pois. Alueen yli kulkee poiketen selvityksen 5.1 kohdasta pari lentoreittiä, jotka lentävät korkealla. Alue on myös kalliomaastoa, josta lentokenttää rakennettaessa on mahdollisuus saada miljoonia kuutioita kiviainesta rakentamisen tarpeisiin. Alue on lisäksi laajoilta alueilta asumaton. Rännarbergin kenttä ei edellyttäisi uutta eritasoristeystä vaan ensivaiheessa rakennettaisiin tie alueelta maantielle 170. Rännarberg jää selvästi Sköldvikin suoja-vyöhykkeen ulkopuolelle. Lentokentän rakentaminen jo valmiina olevan infrastruktuurin vuoksi tulee huomattavasti halvemmaksi kuin Backakseen ja sijainti mahdollistaa myös uuden tulotien varteen mittavan kaupan, teollisuuden, logistiikan ja varastoinnin alueen.

#### **Humppilan kunta**

Humppilan kunta esittää liikenne- ja viestintäministeriölle, että se huomioisi Humppilan lentokenttämahdollisuuden ja siihen liittyvät rauta- ja valtatieyhteydet tulevassa liikennepoliittisessa selonteossa sekä osan Helsingin seudun lentokenttäselvityksen jatkotoimia. Humppilan kunta on päättänyt käynnistää esiselvityksen lentokenttävaihtoehtoista Humppilassa. Selvitys valmistuu 31.1.2008 mennessä.

#### **Itä-Uudenmaan arkkitehdit SAFA**

Kannanotto Sipoon Skarp mossenin helikopterikenttään:

Selvitys herättää monia kysymyksiä. Itse selvitystyöhön eivät ko. kunnat ole saaneet osallistua. Käytössä olevat tiedot voimassa olevista kaavoista ja ajantasaisista pohjakartoista ovat olleet selvästi puutteellisia, ainakin Sipoon osalta. Skarp mossenin helikopterikentän osalta Västerskogin voimassa olevaa osayleiskaavaa 2015 ei ole otettu huomioon vaan selvitystyössä on käytetty 30 vuotta vanhaa Etelä-Sipoon ei-vahvistettua osayleiskaavaa ja ei ajantasalla olevaa karttaa. Hankkeet, joilla on laajempaa vaikutusta maankäyttöön, tulee selvittää maakuntakaavoituksen ja kunnan yleiskaavoituksen yhteydessä ja suunnitella tarkemmin osayleiskaava- ja asemakaavatasolla. Helikopterikenttä puuttuu toistaiseksi kaikilta kaavatasoilta.

#### **Västerskogin osayleiskaavan asukasryhmä**

Kannanotto Sipoon Skarpmossenin helikopterikenttään:

Västerskogin asukasryhmä vastustaa Skarpmossenille suunniteltua helikopterikenttää seuraavista syistä:

1. Melutaso nousee liian suureksi, etenkin yöaikana rannikkovartiointi ja koulutuslentojen vuoksi.
2. Autoliikenne helikopterikentän ja Uuden Porvoontien väillä lisääntyy kohtuuttomasti.
3. Alueen käyttö virkistysalueena kärsii.
4. Kiinteistöjen arvo laskee, etenkin niillä asuinalueilla, jotka on tarkoitettu 10.2.2005 voimaan tullessa kunnan osayleiskaavassa asuinrakentamisen kasvualueeksi.

### **Hem och Skola vid Gumbostrand**

Gumbostrandin Koti- ja kouluyhdistyksen kannanotto:

Gumbostrandin koti- ja kouluyhdistys vastustaa suunniteltua helikopterikenttää Sipoon Västerskogiin, koska suunnitellun helikopterikentän vaikutusalueella sijaitsevat mm. Gumbostrand lågstadiet, Ängskullens daghem, Västerskogin päiväkotit, Metsärinteen päiväkotit, Ahtilan toipilaskoti, Päivölän kehitysvammaisten hoitokoti sekä Pelastusarmeijan kurssikeskus.

Meluhaittojen ja lisääntyvän liikenteen vuoksi yhdistys katsoo että suunniteltu paikka ei ole oikea helikopterikentälle.

### **Pekeman työntekijät ry**

Borealiksen työntekijöitä edustava yhdistys vastustaa lentokentän sijoittumista Backakseen. Sen mielestä Porvoon Backakseen sijoittuva lentokenttä ja sen lentomelu huonontavat jäsenistönsä asuinaluetta ja vaikuttavat kielteisesti terveyteen.

### **DI Ilkka Karvonen**

DI Ilkka Karvonen on lähettänyt ministeriölle ehdotuksensa lentokentän sijoittamisesta Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien väliseen maastoon Mäntsälän Jätyriin.

## **Yhteenvedona lausunnoista**

Lausunnonantajat ottivat kantaa neljään selvityksessä ehdotettuun vaihtoehtoon seuraavasti:

### **1) Malmin lentokentän kehittäminen**

Malmin nykyisen lentokentän kehittäminen sai lausunnonantajien keskuudessa eniten kannatusta. Malmin kehittämistä puolsivat kaikki lentokentällä toimivat ilmailu-alan yritykset ja järjestöt. Enemmistö valtion viranomaislausujista kannatti Malmin kehittämisvaihtoehtoa, vaikkakin ne myös puolsivat Backas -vaihtoehtoa.

### **2) Uuden lentokentän rakentaminen Helsingin seudulle**

Selvityksessä Porvoon Backasta pidettiin toteuttamiskelpoisimpana vaihtoehtona.

Enemmistö lausunnonantajista vastusti kuitenkin Porvoon Backaksen rakentamista. Kantaa ottamattomien määrä oli myös suuri. Uuden lentokentän rakentaminen Porvoon Backakseen sai kielteisen vastaanoton ilmailu-alan yrittäjiltä sekä Porvoon kaupungilta ja maakuntaliitolta. Investointia pidettiin em. lausunnoissa kustannuksiltaan kalliina ja kannattamattomana. Lisäksi huomautettiin siitä, että selvityksestä ei käy ilmi, mitkä tahot vastaisivat lentokentän rakentamiskustannuksista.

### **3) Malmin lentokentän supistaminen pelkästään helikopteritukikohdaksi**

Tämä vaihtoehto sai runsaasti kannatusta, kuitenkin niin että helikopteritukikohdan kehittämistä kannatettiin kytkettynä Malmin lentokentän kehittämiseen. Sen sijaan supistaminen pelkäksi helikopteritukikohdaksi ei saanut suurta kannatusta.

### **4) Uuden helikopteritukikohdan rakentamista Helsingin seudulle**

Päävaihtoehtona selvityksessä pidettiin Sipoon Skarpbossenia. Tämä ehdotus sai kuitenkin lausunnonantajien keskuudessa vähiten kannatusta. Kenttää puolsivat ainoastaan Helsingin kaupunki, puolustusministeriö ja Pääesikunta.

Useassa lausunnossa ehdotettiin Malmin nykyisen lentokenttä-alueen pakkolunastusta valtiolle yhtenä vaihtoehtona (hinta-arvio 32 M€). Merkittävä määrä oli myös niitä, jotka eivät ottaneet sijoitusvaihtoehtoihin ollenkaan kantaa (mm. Ilmailuhallinto, valtionvarainministeriö, ympäristöministeriö ja Tiehallinto).

Selvityksen suurimmaksi puutteeksi annetuissa lausunnoissa arvioitiin ympäristövaikutusten arviointimenettelyn puuttumista vaikka selvityksen kohdassa 8.3 on erikseen mainittu, että nämä selvitykset tullaan tekemään lausuntokierroksen jälkeen tehtävien toimenpidepäätösten jälkeen. Kritiikkiä esiintyi myös siitä, että selvitysten kohteena olevien kuntien kaavoitusviranomaisia ei ole selvityksen yhteydessä kuultu riittävästi ja että selvityksessä olevat kaavoitusta ja meluselvityksiä koskevat tiedot ovat osittain virheellisiä ja vanhentuneita.



LIITE

14.8.2007

85/40/2005

Jakelun mukaan

Viite

Asia **Helsingin seudun lentokenttäselvitys, lausuntopyyntö**

Ilmailulaitos Finavian liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta laatima selvitys lentokenttätoimintojen kehittämismahdollisuuksista Helsingin seudulla on valmistunut. Tutkittuja vaihtoehtoja on ollut neljä: lentokentän kehittäminen Malmilla, uuden lentokentän rakentaminen Helsingin seudulle, Malmin lentokentän toiminnan supistaminen helikopteritukikohdaksi sekä uuden helikopteritukikohdan rakentaminen Helsingin seudulle. Työn aikana on käynyt ilmi, että Helsingin seudun lentokenttäkapasiteetin selvittely on tarpeen Malmin kentän järjestelyistä riippumatta.

Malmin lentokentän ja sillä sijaitsevien toimintojen tulevaisuudesta on laadittu useita selvityksiä. Tämä, aiempia täydentävä selvitys on luonteeltaan teknis-taloudellinen ja sen pääpaino on ollut Malmin lentokenttää nykyisin käyttävien valtiollisten toimijoiden toimintamahdollisuuksien turvaamismahdollisuuksien arvioinnissa. Varsinaista ympäristövaikutusten arviointia ei ole tässä vaiheessa tehty. Jos laadittujen selvitysten pohjalta tehdään päätös jatkovalmisteluun valittavasta vaihtoehdosta, seuraavia työvaiheita ovat ympäristövaikutusten arviointi ja yleissuunnitelman laatiminen. Tähän prosessiin kytketään myös vuorovaikutus sidosryhmien kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriön on tarkoitus päättää jatkotoimista loppuvuoden 2007 aikana.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Helsingin seudun lentokenttäsuunnitelmista **lausuntoanne 31.10.2007 mennessä.**

Kansliapäällikkö

Harri Pursiainen

Ylijohtaja,  
osastopäällikkö

Juhani Tervala

**LIITE** Helsingin seudun lentokenttäselvitys

**JAKELU** Sisäasiainministeriö  
 Puolustusministeriö  
 Valtiovarainministeriö  
 Opetusministeriö  
 Ympäristöministeriö  
 Uudenmaan ympäristökeskus  
 Rajavartiolaitos  
 Pääesikunta  
 Helsingin kaupunki  
 Porvoon kaupunki  
 Sipoon kunta  
 Inkoon kunta  
 Uudenmaan liitto  
 Itä-Uudenmaan liitto  
 Museovirasto  
 Tiehallinto  
 Ratahallintokeskus  
 Ilmailulaitos Finavia  
 Ilmailuhallinto  
 Keskuskauppakamari  
 Helsingin seudun kauppakamari  
 Suomen Yrittäjät ry  
 Elinkeinoelämän keskusliitto  
 Finnair Oyj  
 Blue1  
 Finncomm  
 Copterline Oy  
 Malmin lentoaseman yrittäjät  
 Patria Pilot Training Oy  
 BF-Lento Oy  
 Salpauslento Oy  
 Helitour Oy  
 Hendell Aviation Oy  
 Helitech Oy  
 Konekorhonen Oy  
 Skärgårdshavets helikoptertjänst Ab  
 Suomen Ilmakuva Oy  
 Suomen lentopelastusseura ry  
 Suomen Lentäjaliitto ry  
 Suomen Ilmailuliitto ry

**TIEDOKSI** Erityisavustaja Jääskeläinen  
 Kansliapäällikkö  
 YLO, LPO