

TUKHOLMASSA vain 6 km ydinkeskustasta sijaitseva **Bromman** lentokenttä suljettiin 1982 ja avattiin uudestaan 1993 lentoliikenteen kovan kasvun vuoksi. 2006 Bromman liikenne kasvoi mm. ulkomaanlentoilla 22% ja 2007 16%, jolloin sille annettiin 30 vuotta lisääaikaa! Bromma palvelee 2,3 miljoonaa matkustajaa koti- ja ulkomaisilla reiteillä (mm. Vilna, Tallinna, Aarhus, Bryssel) ja tilastoi 22 700 laskeutumista vuodessa. Myös Finnair lentää Brommaan. Nyt uusi SDP-Vihr. enemmistö Tukholmassa on taas ehdottanut Bromman sulkemista, johon Swedavia, Finavian vastine Ruotsissa, on esittänyt ehdottoman vastalauseen.

Tukholmalla on toinenkin pienkenttä,

Skavsta

, 100 km Tukholmasta etelään. Ryan ja Wizz Air sekä eri tilauslento-yhtiöt lennättävät vuosittain 2,5 milj. matkustajaa. Lukuisten kotimaisten kohteiden lisäksi kansainvälisiä kohteita on noin 40. Runsaat 32 000 laskeutumista tilastoidaan vuosittain.

KÖÖPENHAMINASTA

35 km länteen on kakkoskenttä

Roskilde

: lukuisten halpalentoyhtiöiden, liikelentojen ja harrastusilmailijoiden keskus. Se palvelee yli 2 milj. matkustajaa koti- ja ulkomaisilla reiteillä ja kirjaa yli 72 000 laskeutumista vuodessa.

OSLON

kakkoskenttä on

Moss

, 60 km etelään Oslost. Ryan Air, Norwegian ja monet tilauslento-yhtiöt lennättävät kotimaisiin ja ulkomaisiin (yli 40) kohteisiin, palvelevat noin 2 milj. matkustajaa ja tekevät kentälle 22 000 laskeutumista vuosittain.

LONTOON

keskelle Thames-jokeen rakennettiin keinotekoisesti 1987 avattu

London City Airport

tyydyttämään neljän pääkentän lisäksi rajusti kasvavaa kysyntää miljoonakaupungin keskusta. Sen vain 1500 m pitkä kiitorata palveli 3,4 milj. lentomatkustajaa vuonna 2013, kasvua 12% edellisvuodesta. Euroopan suurimmat lentoyhtiöt liikennöivät sieltä päivittäin kaikkiin Euroopan suurkaupunkeihin, jopa Atlantin yli USA:ta myöten.

EUROOPASSA

ja maailmalla nähdään ilmailun tulevaisuus toisin kuin Suomessa LVM:ssä, Finaviassa ja Helsingissä. Ne haluavat hävittää kakkoskenttänä toimintakelpoisen Malmin, vaikka LVM:n selvitykset todistavat, ettei Malmille löydy vaihtoehtoa.

Jo nyt Hki-Vantaan kiitoteiden käyttöön on pyydettävä lupaa kolme tuntia etukäteen, mikä heikentää saavutettavuutta mm. Ruotsista, Baltiasta ja Pietarista. Tukholma on siirtänyt tämän liikenteen Bromman kentälle, jonne myös Finnair kulkee. Vastaava liikenne olisi helposti siirrettävissä myös Malmille Hki-Vantaalta.

Helsinki elää eri aikaa. Se haluaa rakentaa asuntoja 25 000 - 30 000 asukkaalle Malmin lentoasemalle, 10-25 metrin syvyyteen ulottuvaan vetiseen savikkoon entiselle Tattarisuolle. Aukastiheys olisi kaksinkertainen verrattuna Lontoon tiheimmin asuttuun Islingtonin ”ghettoon”.

Myydessään Malmin kentän grynderirahasta Helsinki samalla myy valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ja **maailmanluokan** kulttuurimonumentin World Monuments Fundin, DoCoMoMo’n, Museoviraston, Ympäristöministeriön ja Helsingin Ympäristöviraston suojeluvaatimusten, vetoomusten ja suositusten vastaisesti. Haave Guggenheimin miljoonarisikin taidemuseosta on nousukasmaisesti tärkeämpi.



Liikenneministeri Paula Risikko on paljastunut likaisen pelin Jokeriksi, jolla on kaikki ratkaisun avaimet käsissään. Malmin kentän lakkauttamisessa juoksupoikina ja -tyttöinä palvelivat elinkeinoministeri Jan Vapaavuori, liikenneministeri Merja Kyllönen, Finavian hallituksen puheenjohtaja Soili Suonoja ja toimitusjohtaja Kari Saarinen.

FINAVIA on ajanut järjestelmällisesti Malmin kenttää nurin. Finavia on valtion kokonaan omistama liikeyritys, joka omistaa 25 lentoasemaa. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaa Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM).

Suomen yleisilmailu oli huipussaan vuonna 1990. Malmin kentällä tilastoitiin 85 000 laskeutumista. Seuraavana vuonna Oy Finavia alkoi ohjata Suomen ilmailun kehitystä puhtaasti liikeyritys-teknokraattien voimin. Malmilla kenttämaksuja nostettiin tuntuvasti ja laskeutumisten määrä putosi saman tien 71 000:een.

Sen jälkeen Malmin liikennemäärät ovat pudonneet Finavian määräämien hinnannousujen tahdissa. 2000-luvun alkuvuosina 2006 saakka Malmin laskeutumismäärät asettuivat vielä 45 000-50 000:n kokoluokkaan.

Finavian määräämien vuosikorttien, halli- ja kiinteistövuokrien, kenttä- sekä laskeutumis- ja seisontamaksujen noustessa tasatahtia kentän jättäneiden ilmailijoiden kanssa Malmin käyttötilastot kulkivat lohdutonta alamäkeä. Finavia korosti alasajoa tarpeettomilla ja ylihinnoitelluilla ”kenttäpalveluilla”. Niillä se sai tiliteknisesti osoitettua Malmin kentän raskaasti

tappiolliseksi.

Vuonna 2012 (tuorein pohjoismainen tilasto) Malmin kentälle tehtiin enää 38 450 laskeutumista. Silti Malmi oli yhä ylivoimaisesti Suomen toiseksi vilkkain lentoasema, perässään Tampere (16 988 laskeutumista), Turku (14 343), Oulu (10 698) ja kaikki muut maakuntakaupunkien lentoasemat.

Pohjoismaiden 100 eniten liikennöidyn lentoaseman joukossa vuonna 2012 Malmin kenttä oli (4. sijoittuneen Helsinki-Vantaan jälkeen) 20. sijalla takanaan 24. Turku, 28. Oulu, 31. Tampere, 43. Vaasa, 51. Pori, 56. Kuopio, 60. Rovaniemi, 100. Kittilä.

Mainittakoon, että Pohjoismaiden suurimman lentoaseman Kööpenhaminan naapurissa Roskilden kenttä oli 7. sijalla; Ruotsissa Bromman kaupunkikenttä oli 8. sijalla ja Tukholman Skavsta 19. sijalla. Pohjoismaissa toiseksi sijoittuneen Oslon kakkoskenttä Mossin oli 23. sijalla.

HELSINKI ON FINAVIAN PARINA

aktiivisesti pyrkinyt lakkauttamaan Malmin lentoaseman vuosikymmenten ajan. 1980-luvulla tunnetuksi tuli Alennushalli Pajusen Alepa-ketjun laajennuspyrkimys Malmin kentän tuntumaan perustettavan kauppakeskuksen muodossa. Kentälle haluttiin silloin asuntoja 10 000 asukkaalle takaamaan kauppakeskuksen menestystä. Perheyriksen johdossa oli tuolloin liikemies

Jussi Pajunen

, paikallispoliitikko, sittemmin Kokoomuksen vahva nimi. Jussi Pajunen jääviys Malmi Nova kauppakeskusomistuksien vuoksi pysäytti yritykset lakkauttaa Malmin kenttä. Viimeksi vuonna 2006 Korkein Hallinto-oikeus kumosi Helsingin yleiskaava 2000:n asutuskaavoituksen mm. kaupunginjohtajaksi nimitetyn Pajusen jääviysongelman vuoksi. Nyt kysytään Luxenburgiin muuttaneen Malmi Novan nykyisin tuntemattomien henkilötason todellisten omistussuhteiden perään.

SUOMEN HALLITUKSEN

kehysriihen päätös Malmin kentän asuttamiseksi

ja toteutukseen liitetty kiire tuli 26.3.2014 yön yli täydellisenä yllätyksenä. Sen taustalta paljastui likainen poliittinen toteutusketju.

Helsingin ylipormestari Jussi Pajunen lienee lähettänyt hallituksen kehysriiheen aisaparinsa ja puoluetoverinsa, elinkeinoministeri **Jan Vapaavuoren** (kok.) vedättämään liikenneministeri

Merj

a Kyllösen

(vas.) ”ystävänpalveluna” vaatimaan asuntokerrostaloja Malmin kentälle. Tukea tuli heti valtiovarainministeri

Jutta Urpilaiselta

(sdp.), jolle uhkasi jäädä kehysriihestä ”luu käteen”. Nyt Urpilainen pääsi lehdistön eteen kehumaan, että ”saimme halpoja asuntoja kovasta asuntopulasta kärsiville helsinkiläisille”! Malmin kentän lakkauttamista on kannattanut myös porilainen asuntoministeri

Krista Kiuru

(sdp.), joka on nähnyt mahdollisuuden siirättää Malmin kentältä ilmailutoimintaa tyhjäksi ja autioksi Ilmavoimien jäljiltä jääneelle Porin lentokentälle.

Käytännön toteutus lähti salamannopeasti liikkeelle kehysriihen jälkeen.

Liikenneministeriksi siirtyneen **Paula Risikon** (kok.) löytö, **Soili Suon-oja** istui Finavian hallituksen puheenjohtajana. Suonojalle on ollut helppo ohjeistaa omana miehenään Itellasta poimimansa ja Finavia toimitusjohtajaksi istuttamansa

Kari Savolainen

hoitamaan loppuun likaisen työn yksityiskohdat. Pieneksi ongelmaksi oli Finavialle nousta Malmin kentän suojellut ”romurakennukset”. Hätiin tarjoutui Jussi Pajunen lunastamaan ne Helsingille 12 milj. eurolla.

Lopullisen pisteen kokoomuksen huimalle poliittiselle bisnesketjulle piirsi Paula Risikko kieltäytyessään ottamasta liikenneministeriönsä omistajaohjauksessa olevan Malmin kentän lakkautuspäätöksen uusintakäsittelyyn.

Miljardin euron hintaiseksi arvioi YIT:n konsernijohtaja **Reino Hanhinen** jo vuonna 2003 Malmin kentän kerrostalorakentamisen vain 10 000 asukkaalle. Alue olisi paalutettava poikkeuksellisen syväälle myös katuja, pihoja, viemärintiä, LVI:tä ja kaikkea muuta infrastruktuuria myöten. Nyt esitetyllä vähintään 25 000:n asukasmäärällä alue olisi täytettävä 8-10 kerroksen taloilla, mikä nostaisi rakennuskustannukset huimasti yli Hanhisen arvion.



Lontoon keskelle, Thames-jokeen keinotekoisesti rakennettu London City Airport nähtiin jo 25 vuotta sitten välttämättömäksi tyydyttämään pääkenttien Heathrow, Gatwick, Stansted ja Southend lisäksi rajusti kasvavaa lentoliikennettä.

HALLITUKSEN ÄKKIPÄÄTÖS rikkoo lain edellyttämää hyvää, avointa ja johdonmukaista hallintotapaa. Myös hyöty/kustannusarviot, joita valtio edellyttää suurilta taloudellisilta hankkeilta, puuttuvat täysin.

Seurauksena Malmilla toimivat lentokoulut, huolto- ja muut yritykset, jotka ovat luoneet uusia työpaikkoja ja tehneet suuria investointeja luottaen Malmin tulevaisuusselvityksiin, joutuvat lopettamaan. LVM:n liikennealan strategiajohtaja

Mikael Nyberg

on ollut mukana toteamassa Malmin kentän kaikissa tulevaisuusselvityksissä 2000, 2007, 2008, 2009 ja 2011, että Malmin kenttää ei voi korvata. Yön yli Nyberg pyörsi kaiken aiemmin päätetyn ja ilmoitti, että Malmin kentän toiminta, 38 450 laskeutumista (2012) voidaan siirtää kerros- ja omakotitalojen puristuksessa oleville Nummelan ja Hyvinkään kentille. Harrastelijakin ymmärtää sen täysin mahdottomaksi.

RAJAVARTIOSTON

helikopteritoiminnan pakkosiirto tulee veronmaksajille hyvin kalliiksi.

Siirto osin tuoreeltaan valmistuneesta tukikohdasta Malmin kentällä, tilojen luovuttaminen ilmaiseksi Senaattikiinteistöille, ja uusien kalliiden tilojen rakentaminen Finavian rahoilla Helsinki-Vantaalle, ovat aivan vastuutonta talouspolitiikkaa. Yksin lentomatka Hki-Vantaalta merivalvontaan lisää lentokustannuksia noin miljoonalla eurolla vuodessa. Lisäksi tulevat pakollisten koelentojen lisäkustannukset. Niitä ei voida suorittaa Hki-Vantaan lentoliikenteen alueella.

HELSINKI ON

EU:n suurimpia maataloustukien nostajia!

Helsingillä on 962 ha peltomaata ja 580 ha metsä- ja joutomaata. Lisäksi kaupungilla on jo nyt asuntorakentamisvarantoa kovimmat laatuvaatimukset täyttävälle maapohjalle 140 000 – 150 000 uudelle asukkaalle ilman täydennysrakentamistakin. Ja Kehä III:n tasolla on vielä enemmän tilaa todella halvoille asunnoille sadoillekin tuhansille uusille asukkaille. Seutuhallinto tai kuntaliitokset tuovat nämä valtavat varannot kaavoituksen käyttöön lähivuosina.

Tätä taustaa vasten ei ole pienintä epäilystä, että Helsinki, sen valtuusto, kaupunginhallitus ja virkamiesjohto ovat tekemässä korvaamatonta vahinkoa suomalaisille, koko Helsingin seudulle ja eritoten helsinkiläisille lakkauttaessaan Malmin lentokentän.