



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Helsingin seudun yleisilmailukentän sijaintivaihtoehdot

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus
Oikeudenmukaisuus
Yhteistyö



Julkaisun päivämäärä
8.4.2011

Julkaisun nimi

Helsingin seudun yleisilmailukentän sijaintivaihtoehdot

Tekijät

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, YY-Optima Oy

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 16/2011**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-235-3
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-235-3>
HARE-numero

Asiasanat

lentokenttä, yleisilmailu, ympäristövaikutusten arviointi

Yhteyshenkilöt

Anni Rimpiläinen, Risto Murto

Muut tiedot

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti vuonna 2008, että se käynnistää Helsingin seudun yleisilmailukentän ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) ja toimii valmistelussa hankkeesta vastaavana. Hankkeen tarkoituksena määriteltiin YVA-lain mielessä edellytysten luominen Helsingin seudun uuden lentokentän sijainnin ratkaisemiseksi joko tekemällä aluevaraus uutta lentokenttää varten tai tekemällä ratkaisu toiminnan jatkamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla ainakin vuokrasopimuksen päättymiseen asti vuoteen 2034.

Ministeriö valmisteli ympäristövaikutusten arviointia yhdessä maakunnan liittojen, kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa niin, että lentokentän sijaintivaihtoehdot karsittiin viime vaiheessa viiteen vaihtoehtoon. Parhaiksi uusiksi vaihtoehtoiksi todettiin (aakkosjärjestyksessä) Karkkilan Haavisto, Mäntsälän Hirvihaara ja Porvoon Hinthaara-Vanhakartano. Lisäksi ympäristövaikutusten arvioinnissa olisi käsitelty Helsinki-Malmin toiminnan jatkamista nykyisissä puitteissa (ns. nollavaihtoehto) sekä vaihtoehtoa, jossa Helsinki-Malmilla olisi suunnaltaan käännetty kiitotie.

Ympäristövaikutusten arvioinnin valmisteluvaiheessa ongelmaksi muodostui, ettei ministeriöllä eikä millään muullakaan taholla ollut tässä vaiheessa hanketta uuden lentokentän rakentamiseksi. LVM teki eri osapuolille alkuvuodesta 2011 esityksen yhteistoiminnan järjestämisestä YVAN toteuttamiseksi. Saamiensa vastausten perusteella ministeriö katsoi, että YVA-prosessia ei jatketa ilman maankäytön suunnittelusta vastaavien viranomaisten osallistumista hankkeeseen ja sijaintikysymys siirretään ratkaistavaksi maakuntakaavassa.

Raportissa esitellään liikenne- ja viestintäministeriön näkökulmasta lentokentän potentiaaliset sijaintivaihtoehdot sekä muut tarkastellut, mutta huonommaksi todetut vaihtoehdot.



Publiceringsdatum
8.4.2011

Publikation

Lokaliseringsalternativ för en allmän flygplats i Helsingforsregionen

Författare

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, YY-Optima Oy

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 16/2011**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-235-3
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-235-3>
HARE-nummer

Ämnesord

flygplats, allmän luftfart, miljökonsekvensbedömning

Kontaktpersoner

Anni Rimpiläinen, Risto Murto

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

Kommunikationsministeriet beslöt år 2008 att inleda en miljökonsekvensbedömning (MKB) för en flygplats för allmän luftfart i Helsingforsregionen och att ministeriet fungerar som projektansvarig i beredningen. Projektet syfte definierades enligt MKB-lagen, så att förutsättningar skapas för lokaliseringen av en ny flygplats i Helsingforsregionen, antingen genom att göra en områdesreservering för en ny flygplats eller fatta beslut om att verksamheten på Helsingfors Malms flygstation fortsätter åtminstone till år 2034 då arrendeavtalet går ut.

Ministeriet har tillsammans med landskapsförbunden, kommunerna och övriga intressegrupper berett miljökonsekvensbedömningen, så att lokaliseringsalternativen för flygplatsen i slutskedet reducerades till fem. De bästa nya alternativen (i alfabetisk ordning) konstaterades vara Borgå Hindhår-Gammelgård, Högfors Haavisto och Mäntsälä Hirvihaara. Fortsatt verksamheten på Helsingfors Malm inom nuvarande ramar (det s.k. nollalternativet) samt ett nytt alternativ med ändrad riktning för startbanan på Helsingfors Malm skulle dessutom ha undersökts i miljökonsekvensbedömningen.

I beredningen av miljökonsekvensbedömningen uppstod problem när varken ministeriet eller någon annan sektor i detta skede hade något projekt inriktat på att bygga en ny flygplats. Kommunikationsministeriet föreslog i början av år 2010 att parterna i samarbete genomför MKB. På basis av svaren som gavs ansåg ministeriet att MKB-processen inte ska fortsätta utan att de myndigheter som ansvarar för markanvändningsplaneringen deltar i projektet och att lokaliseringsfrågan skjuts fram för att avgöras i landskapsplanen.

I rapporten presenteras ur kommunikationsministeriets synvinkel potentiella lokaliseringsalternativ för flygplatsen samt övriga granskade alternativ, som dock konstaterades vara sämst.

Date
8 April 2011

Title of publication

Location alternatives of the Helsinki region general aviation airport

Author(s)

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, YY-Optima Oy

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

**Publications of the Ministry of
Transport and Communications
16/2011**

ISSN (online) 1795-4045

ISBN (online) 978-952-243-235-3

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-235-3>

Reference number

Keywords

airport, general aviation, environmental impact assessment

Contact person

Ms Anni Rimpiläinen, Mr Risto Murto

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

The Ministry of Transport and Communications decided in 2008 to launch environmental impact assessment (EIA) for the general aviation airport in the Helsinki Region and to act as the party responsible for project development in the assessment phase. In the framework the EIA legislation, the purpose of the project was to establish preconditions for the decision on the future location of the airport, either by defining a new location or by making a decision for continued operation of the Helsinki-Malmi airport at least up to the finalisation of the present lease agreement in 2034.

In preparing the EIA, the Ministry worked in cooperation with regional planning authorities (regional councils), municipalities, and other stakeholders. In addition to the option of continued operation of the Helsinki-Malmi airport, the number of potential locations was during the process reduced to four. The best new alternatives were (in alphabetical order) Karkkila Haavisto, Mäntsälä Hirvihaara, and Porvoo Hinthaaara-Vanhakartano. In addition, the EIA would also have covered the alternative of repositioning the runway at the present Helsinki-Malmi airport.

In preparing the EIA, it turned out to be problematic that neither the Ministry nor any other party had a concrete project to build a new airport. The Ministry made in early 2010 a proposal to relevant planning authorities to organise co-operation in carrying out the EIA. Based on the response, the Ministry concluded that the preparation of the EIA will not be continued without participation of the authorities responsible for land-use planning. The question of the future location of the airport will be studied in future regional land use plans. This report presents the potential locations of the general aviation airport from the perspective of the Ministry as well as other locations studied during the process.

Esipuhe

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyrkinyt pitkäjänteisesti edistämään Helsingin seudun yleisilmailukentän tulevaisuuteen liittyvien ratkaisujen aikaansaamista. Sitä varten ministeriö päätti vuonna 2008, että se käynnistää ympäristövaikutusten arvioinnin (YVAN) ja toimii valmistelussa hankkeesta vastaavana.

Työn tarkoituksiksi määriteltiin edellytysten luominen Helsingin seudun uuden lentokentän sijainnin ratkaisemiselle joko tekemällä aluevaraus uutta lentokenttää varten tai tekemällä ratkaisu toiminnan jatkamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla ainakin vuokrasopimuksen päättymiseen asti vuoteen 2034.

Ministeriö valmisteli ympäristövaikutusten arviointia yhdessä maakunnan liittojen, kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa niin, että lentokentän sijaintivaihtoehdot karsittiin viime vaiheessa Helsinki-Malmin toiminnan jatkamisen lisäksi viiteen muuhun vaihtoehtoon. Koska ministeriöllä tai millään muullakaan taholla ei ollut varsinaista hanketta uuden lentokentän rakentamiseksi, päädyttiin ympäristövaikutusten arviointiprosessin sijaan kokoamaan vaihtoehtojen tarkastelut mahdollista jatkotyötä varten tähän raporttiin.

Yleisilmailukenttää koskevassa YVAssa on perimmältään kyse kytkennästä maakuntakaavatasoiseen maankäytön suunnitteluun. Liikenne- ja viestintäministeriö on katsonut tarkoituksenmukaiseksi, että sijaintikysymys siirretään ratkaistavaksi Uudenmaan maakuntakaavassa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä työstä vastasi käynnistysvaiheessa Petri Jalasto ja sen jälkeen Risto Murto. YVA-asiantuntijana valmisteluun osallistui Jukka Peura Uudenmaan ELY-keskuksesta (aikaisemmin Uudenmaan tiepiiri). Lisäksi työhön osallistuivat Maarit Saari ja Minna Weurlander Uudenmaan ELY-keskuksesta sekä Anni Rimpiläinen liikenne- ja viestintäministeriöstä.

YVAN ja tämän raportin valmistelussa projektikonsulttina toimi YY-Optima Oy (DI, VTM Seppo Lampinen ja FL Anna Saarlo).

Sisällysluettelo

Esipuhe	5
1. Johdanto	8
2. Lentokenttähanke.....	9
2.1 Hankkeen taustat.....	9
2.2 Hankkeen tarve ja tarkoitus.....	9
2.3 Hankkeen kuvaus.....	10
2.4 Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta	10
3. Hankkeen valmisteluvaiheet.....	11
3.1 Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelupäätökset	11
3.2 Aikaisemmat valmisteluvaiheet	12
3.3 Ympäristövaikutusten arviointiohjelman valmistelu 2008–2010.....	15
4. Vaihtoehtojen karsinta	17
4.1 Vuoden 2008 aikana tarkastellut ja karsitut sijaintivaihtoehdot.....	17
4.2 Vuoden 2009 aikana karsitut sijaintivaihtoehdot	18
5. Selvityksessä parhaiksi todetut vaihtoehdot	20
5.1 Vaihtoehdot.....	20
5.2 Helsinki-Malmin toiminta nykyisissä puitteissa.....	20
5.3 Karkkila, Haavisto	26
5.4 Mäntsälä, Hirvihaara.....	29
5.5 Porvoo, Hinthaaara-Vanhakartano.....	32
5.6 Helsinki-Malmin käännetty kiitotie	37
6. Lentokentän toteuttamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset	43
7. Liiteaineisto	46

- Liite 1. Kartta sijaintivaihtoehdoista
Liite 2. Liikenne ja viestintäministeriön valmistelupäätös 4.2.2008
Liite 3. Sijaintivaihtoehtojen karsinnan ensimmäinen vaihe
Liite 4. Sijaintivaihtoehtojen karsinnan toinen vaihe

1. Johdanto

Tässä raportissa esitellään liikenne- ja viestintäministeriön näkökulmasta lentokentän potentiaaliset sijaintivaihtoehdot sekä muut tarkastellut, mutta huonommaksi todetut vaihtoehdot. Selvitys perustuu keskeytyneeseen ympäristövaikutusten arviointiohjelman valmisteluun. Täsmällisen sijainnin määrittely tapahtuu lentokentän alustavassa yleissuunnittelussa, johon suunnitteluvaiheena ympäristövaikutusten selvittäminen liittyy.

Ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelua pidettiin tärkeänä, jotta eri osapuolilla olisi kohtuullinen varmuus joko Helsinki-Malmin toiminnan jatkamisesta ja siihen liittyen toiminnan kehittämismahdollisuuksista Malmilla tai vaihtoehtoisesti korvaavan kentän rakentamisesta toiseen paikkaan. Tätä näkökulmaa korostettiin muun muassa ympäristöministeriön vuonna 2009 tekemässä selvityksessä Helsingin seudun yleisilmailukentän elinkeinopoliittisista vaikutuksista.

Raportti sisältää lentokenttähankkeen taustat sekä selostuksen hankkeen tarpeesta ja tarkoituksesta, hankkeen aikaisemmat valmisteluvaiheet 1980-luvulta lähtien, kuvauksen vaihtoehtojen karsintaprosessista ja karsintaperusteista sekä kuvauksen selvityksessä parhaiksi todetuista sekä muista viime vaiheessa karsituista vaihtoehdoista. Kaikki esillä olleet vaihtoehdot on esitetty kartalla **liitteessä 1**.

Raportti kuvaa eri sijaintivaihtoehtoja kevään 2010 tilanteessa.

2. Lentokenttähanke

2.1 Hankkeen taustat

Helsinki-Malmin lentoaseman maa-alueen omistaa Helsingin kaupunki. Kaupunki on vuonna 1935 tehdyllä sopimuksella luovuttanut maa-alueen vastikkeetta valtion hallintaan enintään 99 vuodeksi lentokentän rakentamista varten. Tämän sopimuksen kautta Malmin lentoaseman maa-alue on Finavia Oyj:n hallinnassa.

Helsingin kaupunki on pitkään pyrkinyt saamaan alueen hallintaansa asuntotuotantoa varten. Jo 1980-luvulta lähtien on tehty selvityksiä korvaavan lentokentän sijaintipaikan ratkaisemiseksi, mutta mikään niistä ei ole johtanut uuden lentokentän toteuttamiseen tai Helsinki-Malmin toiminnan jatkamiseen liittyviin päätöksiin.

Valtioneuvoston vuonna 2000 hyväksymien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan Malmin lentokentälle [sekä Laajasalon öljysatamalle] on selvittävä vaihtoehtoiset sijaintipaikat. Tavoitteiden mukaan "alueidenkäytössä tulee huolehtia siitä, ettei vaihtoehtoja suljeta pois niin kauan kuin lentokentän [ja öljysataman] sijainti on ratkaisematta".

Valtioneuvoston vuonna 2008 tekemässä päätöksessä valtakunnallisten alueidenkäytön tarkistamisesta Helsinki-Malmin lentoasemaa koskeva kohta on muotoiltu seuraavasti: "alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen".

Helsinki-Malmin lentoasema on Finavia Oyj:n hallinnassa. Finavia on katsonut, että sillä ei ole velvollisuutta eikä intressiä toteuttaa uutta lentoasemaa tai selvittää sen sijaintivaihtoehtoja. Helsingin kaupunki ei myöskään ole ollut aktiivinen vaihtoehtojen selvittämisessä.

Vahvistetuissa maakuntakaavoissa on seuraavat aluevaraukset yleisilmailua palvelevalle lentokentälle:

- Uudenmaan vuonna 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa Helsinki-Malmin lentoasema-alue on varattu yleisilmailulentokentäksi. Kun alueen käyttö lentokenttätöimintään päättyy, se varataan taajamatoimintojen alueeksi.
- Uudenmaan maakuntakaavassa on lisäksi esitetty aluevaraus nykyisille Vihdin Nummelan ja Hyvinkään lentokentille.
- Kanta-Hämeen vuonna 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa on Lopen Keihäsjärvelle kaavailtu lentokenttä merkitty selvitysalueeksi. Selvitysaluemerkintään liittyvä suunnittelumääräys on voimassa enintään viisi vuotta maakuntakaavan voimaantuloa.
- Salon seudun vuonna 2008 vahvistetussa maakuntakaavassa on lentokentälle aluevaraus Salon Kiikalassa (nykyinen lentokenttä).

Siinä tapauksessa, että päädyttäisiin uuden lentokentän rakentamiseen, lentokenttää varten on oltava aluevaraus maakuntakaavassa ja yleiskaavassa sekä mahdollisesti myös asemakaava.

2.2 Hankkeen tarve ja tarkoitus

Lentokenttähankkeen taustalla on tarve luoda edellytykset Helsingin seudun uuden lentokentän sijainnin ratkaisemiselle joko tekemällä aluevaraus uutta lentokenttää varten tai

tekemällä ratkaisu toiminnan jatkamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla ainakin vuokrasopimuksen päättymiseen asti vuoteen 2034.

Ympäristöministeriön vuonna 2009 tekemän elinkeinopoliittisen selvityksen¹ yksi keskeinen johtopäätös on, että "yhteiskunnan tulisi tehdä ratkaisu yleisilmailukentän kehittämiseksi määräaikaisesti tai pysyvästi Malmilla tai vaihtoehtoisesti korvaavan kentän rakentamisesta toiseen paikkaan".

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen. Velvoitetta ei ole kohdistettu erikseen millekään alueidenkäytön suunnittelusta vastaavalle taholle.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä tai muilla tahoilla ei ole tällä hetkellä hanketta uuden lentokentän rakentamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole tehnyt hankkeen toteuttamiseen tähtääviä päätöksiä muilta osin kuin ympäristövaikutusten arviointimenettelyn käynnistämisestä.

2.3 Hankkeen kuvaus

Lentokenttä palvelee ensisijaisesti yleisilmailua. Yleisilmailulla tarkoitetaan muuta lento-toimintaa kuin kaupallista ilmakuljetusta tai lentotyötä.

Lentokentällä on yksi kiitotie, jonka pituus on 1.500 metriä.

Lentokenttä on infrastruktuuriltaan sellainen, että Malmin toiminnot voivat siirtyä uudelle kentälle.

Lentokentän liikenteen määrä ja luonne joudutaan perustamaan ympäristövaikutusten arvioinnissa oletuksiin, koska Helsinki-Malmin liikenne on Rajavartiolaitosta lukuun ottamatta harrastustoimintaa ja yksityistä liiketoimintaa, jota ei voida siirtää hallinnollisin päätöksin uudelle lentokentälle tai jollekin olemassa olevalle lentokentälle. Jos Helsinki-Malmin toiminta päättyy, ja jos Helsingin seudun yleisilmailua varten rakennetaan uusi lentokenttä, (a) Helsinki-Malmin toimintoja voi siirtyä uudelle lentokentälle, (b) Helsinki-Malmin toimintoja voi siirtyä jollekin tai joillekin nykyisille lentokentille Uudellamaalla tai kauempana tai (c) Helsinki-Malmilla nyt olevia toimintoja lakkautetaan.

2.4 Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta sijaitsee nyt Helsinki-Malmilla lentokentän yhteydessä. Rajavartiolaitoksen mukaan tästä saavutetaan toiminnallisia hyötyjä, mutta välttämätöntä sijainti lentokentän yhteydessä ei ole.

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta ei voi sijaita meripelastustoiminnan vuoksi kaukana sisämaassa. Sen vuoksi lentokentän sijaintivaihtoehdot voivat poiketa toisistaan sen mukaan, sijaitseeko helikopteritukikohta lentokentän yhteydessä.

Helikopteritukikohdan sijaintikysymykset ratkaistaan erikseen prosessissa, joka kuuluu sisäasiainministeriön toimialaan.

¹ Helsingin seudun lentokentän merkitys aluetalouden ja yritystoiminnan kannalta. Kaupunkitutkimus TA Oy. Ympäristöministeriö 2009.

3. Hankkeen valmisteluvaiheet

3.1 Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelupäätökset

LVM:n toimeksianto Tiehallinnolle (4.2.2008):

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi 14.6.2005 Ilmailulaitokselle toimeksiannon selvittää vaihtoehtoina (1) toiminnan jatkamista Malmilla vuoden 2034 jälkeenkin ja (2) korvaavan lentoaseman sijoittamista Helsingin lähistölle valtion toimin. Helsingin seudun lentokenttäselvitys valmistui 2007.

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti (**liite 2**) käynnistää selvityksen ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta tarkentavat jatkoselvitykset ainakin kolmesta vaihtoehdosta:

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

Päätöksessä kuitenkin todetaan, että "näyttäisi, että lausunnonantajien keskuudessa vähiten kannatusta saanutta ehdotusta uuden helikopteritukikohdan rakentamisesta ei olisi tarvetta selvittää".

Päätöksessä todetaan edelleen, että vaihtoehdoista tulisi käynnistää ympäristövaikutusten arviointimenettely. YVA-menettelyssä ei tehdä päätöstä hankkeen toteuttamisesta mutta YVA-menettely on edellytyksenä lupapäätöksille, joita hankkeiden toteuttaminen vaatii. Jatkotyöhön on otettava mukaan myös kuntien ja valtion kiinteistöomaisuuden hallinnasta ja kaavoituksesta vastaavat viranomaiset.

Päätöksellään liikenne- ja viestintäministeriö määräsi 4.2.2008 Tiehallinnon toimimaan hankkeesta vastaavana. Tiehallinto vastaa näin ollen myös YVA:n laatimisesta. Finavia toimii työn asiantuntijana. Ympäristövaikutusten arvioinnin kohteena on ns. Malmia korvaava, ensisijaisesti yleisilmailua palveleva lentokenttä.

Hankkeen täsmentäminen, hyväksytty liikenneministerin johtoryhmässä syksyllä 2008:

- (1) YVAssa arvioidaan Malmia korvaavaa, ensisijaisesti yleisilmailua palvelevaa lentokenttää
- (2) LVM on vastuussa hankkeesta ja ympäristövaikutusten arvioinnista

Ympäristövaikutusten arvioinnin kohteena on ns. Malmia korvaava, ensisijaisesti yleisilmailua palveleva lentokenttä. Toiminnan kehittämis- ja laajentamismahdollisuudet ovat yksi arvioitava tekijä.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa käsitellään Malmia korvaavia lentokenttävaihtoehtoja sekä yhtenä vaihtoehtona Malmin kentän toiminnan jatkamista ja kehittymistä nykyisellä paikallaan.

Helikopteritukikohta voi sijaita lentokentän yhteydessä tai erillään siitä. Tällä tavoin myös sisämaassa olevat lentokentän sijaintivaihtoehdot voivat tulla kyseeseen Malmia korvaavana lentokenttänä.

Sijaintivaihtoehdot täsmennetään ympäristövaikutusten arviointiohjelman valmistelussa, ja viime kädessä niihin ottaa kantaa yhteysviranomaisena Uudenmaan ympäristökeskus antaessaan lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

3.2 Aikaisemmat valmisteluvaiheet

Malmin kentän selvitystyöryhmä II:n muistio (liikenneministeriö 1987)

Liikenneministeriö asetti vuonna 1987 työryhmän selvittämään, mihin Helsinki-Malmin lentokentän toiminnot olisivat siirrettävissä, ja miten siirto olisi rahoitettavissa. Työryhmä teetti selvityksen 28 mahdollisesta korvaavan lentokentän sijoituspaikasta sekä tarkemman teknisen ja kustannus selvityksen neljästä soveltuvimmaksi katsomastaan sijoituspaikasta. Työryhmän esittämät neljä sijoitusvaihtoehtoa sijaitsivat Sipoossa (Box, Degermossa) ja Kirkkonummella (Bondarby, Sundsberg). Työryhmä ehdotti Helsinki-Malmin korvaavaksi lentokentän paikaksi Sipoon Degermossaa.

Selvitys ei johtanut konkreettisiin toimenpiteisiin uuden lentokentän toteuttamiseksi.

Malmin lentokentän toimintojen siirto – alustava selvitys (Ilmailulaitos 1998)

Ilmailulaitos teki vuonna 1998 selvityksen mahdollisuuksista siirtää Helsinki-Malmin toiminta muualle, joko uudelle tai olemassa olevalle lentokentälle. Selvityksen tavoitteena oli muodostaa näkemys, onko edellytyksiä käynnistää varsinaiset selvitykset ja suunnittelu Helsinki-Malmin lentokentän toimintojen siirtämiseksi ja Helsinki-Malmin toiminnan hallitukseksi lopettamiseksi.

Selvitys suositteli etenemistavaksi yhdessä eri tahojen kanssa tehtäviä, rinnakkaisia tarkentavia tarkasteluja koskien Sipoon/Porvoon, Hyvinkään-Riihimäen alueen ja Räyskälän vaihtoehtoja sekä ensisijaisesti Sipoon/Porvoon vaihtoehtoa koskien uuden lentokentän rakentamisen ja käytön organisoimisen sekä rahoituksen selvittämistä.

Ilmailulaitos esitti vuonna 2000 liikenneministeriölle, että "liikenneministeriö aktiivisesti vaikuttaisi siihen, että pääkaupunkiseudun yleisilmailutoiminnoille löydettäisiin uusi sijoituspaikka ja Helsinki-Malmin lentoaseman toiminnot voitaisiin siirtää sinne noin 10 seuraavan vuoden aikana, jolloin pääosa nykyisestä lentoasema-alueesta vapautuisi asunto- ja muun rakentamisen tarpeisiin".

Valtion ja kuntien yhteistoiminta-asiakirja 27.4.2000

Valtio on valmis luopumaan Malmin vuokraoikeudestaan 2006 alkaen edellyttäen, että

- Helsinki kaavoittaa vapautuvat alueet asuinkäyttöön,
- valtio ja Helsinki sopivat korvauksesta, jonka kaupunki suorittaa vuokraoikeudesta luopumisesta, ja että
- laaditaan toteuttamiskelpoinen suunnitelma Malmin kenttää korvaavista järjestelyistä mukaan lukien Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta.

Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt (liikenne- ja viestintäministeriö 2000)

Valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien välisen yhteistoiminta-asiakirjan perusteella liikenneministeriö asetti 22.5.2000 työryhmän tehtävänsä laatia suunnitelma Malmin lentokenttää korvaavista järjestelyistä.

Työryhmä tutki yhteensä 37 sijaintivaihtoehtoa, jotka sijaitsevat enintään noin 80 km:n linnuntie-etäisyydellä Helsingistä.

Työryhmä ryhmitteli mahdolliset kysymykseen tulevat sijaintivaihtoehdot kahteen ryhmään sen mukaan, miten hyvin ne voivat korvata Helsinki-Malmin nykyistä lentokenttää:

1. Työryhmä piti seuraavaa kolmea vaihtoehtoa sijaintinsa puolesta parhaiten soveltuvina Helsinki-Malmia korvaavina paikkoina (aakkosjärjestyksessä):

- Askolan Monninkylä
- Mäntsälän Hirvihaara
- Riihimäen Sammalistonsuo

2. Muut vaihtoehdot (aakkosjärjestyksessä):

- Inkoon Innanbäck
- Lopen Keihäsjärvi
- Lopen Räyskälä
- Porvoon Hinthaara
- Sipoon Box

Lopen Räyskälä todettiin kuitenkin etäisyytensä ja vilkkaan urheiluilmailun vuoksi muita huonommaksi vaihtoehdoksi, mutta se sijaitsee valtion maalla ja toimii jo tällä hetkellä lentokenttänä.

Työryhmän suositukset jatkotoimenpiteiksi:

- Edellytysten luominen Helsinki-Malmia korvaavan lentokentän sijaintipaikan valinnalle ja lentokentän toteuttamiselle vaatii tarkentavia jatkoselvityksiä. Ennen jatkoselvityksiin ryhtymistä liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausunnot työryhmän raportista.
- Lausuntojen pohjalta parhaiten soveltuvien vaihtoehtojen osalta valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla alustavat yleissuunnitelmat kustannusarvioineen ja arvioidaan lentokenttävaihtoehtojen vaikutukset. Samalla tulee arvioida myös rajavartiolaitoksen helikopteritoiminnan edellytykset sijoittua Helsinki-Malmia korvaavalle lentokentälle.
- Mikäli rajavartiolaitoksen helikopteritoimintaa ei voi sijoittaa em. lentokentille, rajavartiolaitoksen tulisi selvittää mahdollisuudet siirtää helikopteritoimintansa Santahaminaan tai muuhun paikkaan.
- Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää parhaiten soveltuvien vaihtoehtojen rahoitusmallin, rahoitusmahdollisuudet, toteuttamisaikataulun ja lentokentän käyttötalouden.
- Maakunnan liittojen ja kuntien tulee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti huolehtia siitä, ettei Helsinki-Malmin korvaavia vaihtoehtoja suljeta pois niin kauan, kuin lentokentän sijainti on ratkaisematta.

Helsingin seudun lentokenttäselvitys (liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi 14.6.2005 Ilmailulaitokselle toimeksiannon selvittää vaihtoehtoina (1) toiminnan jatkamista Malmilla vuoden 2034 jälkeenkin ja (2) korvaavan lentoaseman sijoittamista Helsingin lähistölle valtion toimin. Selvitys valmistui 2007 (ns. Backas-selvitys).

Selvityksessä käsiteltiin seuraavia periaatevaihtoehtoja:

- Lentokentän kehittäminen Malmilla
- Uuden lentokentän rakentaminen Helsingin seudulle
- Malmin lentokentän supistaminen helikopteritukikohdaksi
- Uuden helikopteritukikohdan rakentaminen Helsingin seudulle

Sijaintivaihtoehtoina selvityksessä käsiteltiin seuraavia: Sipoon Box, Porvoon Backas ja Hinthaara sekä Inkon Innanbäck, Knappa ja Solberg.

Selvityksessä esitettiin uuden Helsinki-Malmin toiminnot korvaavan lentokentän sijainniksi Porvoon Backasta. Selvityksen mukaan valintaa puolsivat mm. vaihtoehtoista paras sijainti eri osapuolten kannalta, esteetön pääsy merelle, suhteellisen vähäiset maastonmuotojen ja maaperän aiheuttamat rakentamistoimenpiteet sekä vähäisemmät vaikutukset asukkaisiin ja ympäristöön muihin vaihtoehtoihin nähden.

Toisena vaihtoehtona selvityksessä esitettiin Helsinki- Malmin lentokentän kehittämistä ja kiitotien kääntämistä lounas-koillisuuntaiseksi Helsinki-Vantaan lentoaseman paralleelikiitoteiden suuntaiseksi. Helikopteritoimintojen osalta raportissa selvitettiin niiden sijoittamista mahdolliselle Porvoon Backaksen kentälle, tai muussa tapauksessa uuden helikopteritukikohdan rakentamista Sipoon Skarpmosseniin tai vaihtoehtoisesti helikopteritoimintojen kehittämistä Helsinki-Malmin lentoasemalla.

Selvityksestä pyydettiin lausunnot, ja niiden perustella liikenne- ja viestintäministeriö päätti helmikuussa 2008 käynnistää tarkentavat jatkoselvitykset ainakin kolmen vaihtoehdon osalta (ks. LVM:n valmistelupäätökset, **liite 2**).

Valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien yhteistoiminta-asiakirja; seuranta 2003

Yhteistoiminta-asiakirjan allekirjoittajien kokouksessa 5.2.2003 todettiin, että on tärkeää pitää Malmin lentokenttää koskeva asia edelleen vireillä ja että yhteistoiminta-asiakirjan mukainen periaatekantaa alueen saamisesta asuinkäyttöön on säilytettävä voimassa.

Hallitusohjelma (2007)

Pääministeri Matti Vanhasen 2. hallituksen hallitusohjelmassa 19.4.2007 todetaan: "Hallitus selvittää pääkaupunkiseudun lentokenttäkapasiteetin riittävyyden." (luku 7 Liikenne- ja viestintäpolitiikka.)

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 27.3.2008

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle todetaan, että "Helsingin seudulla on tarpeen 10–20 vuoden aikajänteellä varautua toiseen, Helsinki-Vantaan lentoasemaa täydentävään lentokenttään. Uuden kentän sijainnista tehdään YVA-selvitys."

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 13.11.2008

Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen.

Aikaisempi muotoilu (vuoden 2000 päätös):

Malmin lentokentälle sekä Laajasalon öljysatamalle ja -varastolle on selvitetty vaihtoehtoiset sijaintipaikat. Alueidenkäytössä tulee huolehtia siitä, ettei vaihtoehtoja suljeta pois niin kauan kuin lentokentän ja öljysataman sijainti on ratkaisematta.

Helsingin seudun lentokentän merkitys aluetalouden ja yritystoiminnan kannalta (ympäristöministeriö 2009)

Selvityksen mukaan pääkaupunkiseudulla toimii vahva ilmailuklusteri, joka kytkeytyy alueen toimivuuden kannalta tärkeään logistiikka-alaan. Helsinki-Malmin lentokenttä on suuri kaupallisen lentokoulutuksen keskittymä, joka kouluttaa merkittävän osan Suomen

ammattilentäjistä. Yleisilmailulentokentällä on positiivinen vaikutus pääkaupunkiseudun toimintojen monipuolisuuteen sekä ilmailuklusterin toimintaan, vaikka näiden tekijöiden arvoa on vaikea mitata.

Asiantuntijat arvioivat, että mm. ruuhkautumisesta johtuen liikelentotoiminnan kysyntä tulee kasvamaan nopeammin kuin ilmailu keskimäärin. Liikelentotoiminnan kehittyminen luo kysyntää myös lähellä keskustoja sijaitsevien lentokenttien palveluille.

Alueen kaavoittaminen asumiskäyttöön mahdollistaisi seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämisen joukkoliikennekäytävien varsilla valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa ja seudullisissa maankäytön tavoitteissa esitetyllä tavalla. Helsingin yleiskaavoituksen kannalta tarve kaavoittaa lentokentän alue asumiskäyttöön *pitkällä aikavälillä* ei ole poistunut, koska voimassa olevassa yleiskaavassa asumiseen varatut alueet ja Sipoosta liitetty alue tulevat pääosin rakennetuiksi 20–30 vuoden kuluessa.

Uuden kentän sijaintikunta hyötyisi ilmailutoiminnan kuntaan tuomasta taloudellisesta aktiviteetista ja verotuloista. Mitä kauempänä kenttä sijaitsee pääkaupunkiseudulta, sitä heikommat edellytykset sillä on toimia erityisesti koulutus- ja liikelentotoiminnassa.

Yhteiskunnan tulisi tehdä ratkaisu lentokentän kehittämisestä määräaikaisesti tai pysyvästi Helsinki-Malmilla tai vaihtoehtoisesti korvaavan kentän rakentamisesta toiseen paikkaan.

3.3 Ympäristövaikutusten arviointiohjelman valmistelu 2008–2010

Liikenne- ja viestintäministeriö käsitteli Tiehallinnon avustuksella vuoden 2008 ympäristövaikutusten arviointiin valittavia vaihtoehtoja. Tämän selvityksen luvussa 3 käsitellään vaihtoehtojen karsintaprosessia.

Joulukuussa 2008 pidetyssä laajassa sidosryhmäseminaarissa esiteltiin valmistelutilannetta ja sijaintivaihtoehtojen karsintaperusteita. Sen jälkeen ministeriö jatkoi sijaintivaihtoehtoja koskevia selvityksiä ja vaihtoehtojen karsintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 4.9.2009 informaatio- ja neuvottelutilaisuuden hankkeen eri osapuolille. Tilaisuudessa käsiteltiin ministeriön alustavaa kantaa arviointiin valittavista vaihtoehdoista (ks. luku 4.2).

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 20.10.2009 hankkeen osapuolille kirjeen, jossa esitettiin ministeriön kanta parhaista sijaintivaihtoehdoista (ks. luku 5.1). Samalla ministeriö ilmoitti, että se pyrkii mahdollisimman pian tekemään YVA-prosessia koskevan yhteistyösopimuksen asiaan liittyvien keskeisten sidosryhmien kanssa (maakunnan liitot, kunnat, Finavia). Ministeriö ilmoitti pitävänsä mahdollisena myös muiden viime vaiheessa karsittujen vaihtoehtojen käsittelyä ympäristövaikutusten arvioinnissa, jos kunta ja/tai maakunnan liitto vastaa vaihtoehdon vaikutusten arvioinnin lisäkustannuksista.

Lisäksi ministeriö ilmoitti esittävänsä yhteistyösopimuksessa, että se toimii hankkeesta vastaavana yhteistyössä muiden sopimuksen osapuolten kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 24.11.2009 hankkeen osapuolille kirjeen, jossa se esitti Uudenmaan liitolle, Itä-Uudenmaan liitolle, Helsingin kaupungille, Porvoon kaupungille, Mäntsälän kunnalle ja Karkkilan kaupungille yhteistyösopimusta ympäristövaikutusten arvioinnin suorittamiseksi.

Lausunnonantajista vain Helsingin kaupunki ilmoitti olevansa valmis osallistumaan YVAN valmisteluun ja kustannuksiin ministeriön esittämällä tavalla. Maakuntakaavoituksesta

vastaavat Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto katsoivat, että ministeriön tulee vastata arvioinnin kustannuksista kokonaan. Kunnista Karkkilan kaupunki piti hyvänä, että sen esittämä kohde on mukana ympäristövaikutusten arvioinnissa. Porvoon kaupunki ja Mäntsälän kunta ilmoittivat, että ne eivät osallistu hankesopimukseen. Finavia katsoi, että pelkästään yleisilmailun käyttöön tulevan kentän suunnittelu ei miltei osin kuulu yhtiön tehtäviin.

Vastausten perusteella liikenne- ja viestintäministeriö päätti, että YVA-prosessia ei jatketa ilman maankäytön suunnittelusta vastaavien viranomaisten osallistumista hankkeeseen. Sijaintikysymys siirtyy ratkaistavaksi maakuntakaavassa.

4. Vaihtoehtojen karsinta

4.1 Vuoden 2008 aikana tarkastellut ja karsitut sijaintivaihtoehdot

4.1.1 Vaihtoehtoasetelman lähtökohdat

Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannossa Tiehallinnolle 4.2.2008 määriteltiin, että LVM:n vuonna 2007 tekemässä 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."

Vaihtoehtoasetelman määrittelyn ja vaihtoehtojen karsinnan tarkoituksena oli päästä tilanteeseen, jossa on määritelty parhaiksi katsottavat vaihtoehdot ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatimista varten. YVA -asetuksen 9 §:n mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä "hankkeen vaihtoehdot, joista yhtenä vaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen, jollei tällainen vaihtoehto erityisestä syystä ole tarpeeton". Vaihtoehtoasetelmasta käytiin valmisteluprosessin aikana neuvotteluja Uudenmaan ympäristökeskuksen (nykyisen Uudenmaan ELY-keskuksen) kanssa. Neuvotteluissa todettiin, että arvioitavia vaihtoehtoja on oltava riittävästi. Neuvotteluissa keväällä 2008 todettiin, että vaihtoehtoasetelma, jossa on esitetty hankkeelle vain yksi uusi sijaintivaihtoehto, ei ole riittävä. Näin ollen vain Porvoon Backaksen arvioiminen YVA-menettelyssä uutena sijaintivaihtoehtona ei täytä YVA-lain henkeä.

Tästä lähtökohdasta johtuen vuoden 2008 aikana käsiteltiin yleisellä tasolla kaikki vuodesta 1987 alkaen esillä olleet sijaintivaihtoehdot. Liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2000 selvityksessä oli esillä vuoden 1987 selvityksen 28 vaihtoehtoa sekä yhdeksän muuta vaihtoehtoa, yhteensä siis 37 sijaintivaihtoehtoa.

Vuoden 2008 aikana arvioitiin alustavasti myös 12 muuta myöhemmin esille tullutta vaihtoehtoa. Näin sijaintivaihtoehtoja oli yhteensä 49, joista eräät olemassa olevia lentokenttiä. Lisäksi esillä oli viidentenäkympmenentenä vaihtoehtona ympäristövaikutusten arvioinnissa aina käsiteltävä "hankkeen toteuttamatta jättäminen" eli toiminnan jatkaminen Helsinki-Malmin lentoasemalla.

Periaatteessa on myös mahdollista, että Helsinki-Malmin toiminta lopetetaan ilman, että rakennetaan uutta lentokenttää. Tämä mahdollisuus toteutuu, jos Helsinki-Malmin toiminnan mahdollistavaa vuokrasopimusta ei vuoden 2034 jälkeen jatketa, eikä uutta lentokenttää ole rakennettu. Vaihtoehto ei kuulu tämän ympäristövaikutusten arvioinnin piiriin.

4.1.2 Vaihtoehtoasetelman karsinnan kriteerit

Sijaintivaihtoehtojen karsinta tapahtui käyttäen seuraavia kriteerejä:

1. Ilmatilan käyttö

- Helsinki-Vantaan asettamat rajoitukset
 - Hki-Vantaan lähestymis- ja noususuunnat (poissuljetut alueet)
 - Sijainnit, joissa mittarilentotoiminta ei ole mahdollista
- Lentokielto- ja rajoitusalueet, vaara-alueet
 - Ampuma-alueet
 - Suoja-alueet

2. Luonto, maankäyttö

- Natura-alueet
- Muut merkittävät suojelualueet
- Taajamat
- Loma-asutus
- Muu ns. raskas maankäyttö (mm. voimalinjat)

3. Etäisyys pääkaupunkiseudulta

- Maksimietäisyys Helsingin keskustasta noin 80 km (vastaa aikaisempia selvityksiä)

Ilmatilaan käyttöön liittyvät kysymykset selvitettiin yhdessä Finavian asiantuntijoiden kanssa.

Karsinnassa hyödynnettiin maakuntakaavoissa tehtyjä lentokenttätarkasteluja ja kaavaprosessissa tehtyjä valintoja.

Tekijöitä, jotka eivät vaikuttaneet vaihtoehtojen karsintaan, ovat olleet muun muassa melu (perusmelu raja) ja haja-asutus. Niiden merkitys arvioidaan tarkemmissa tarkasteluissa (ympäristövaikutusten arvioinnissa).

Kunnan kielteistä kantaa lentokentän rakentamiseen ei käytetty karsintaperusteena. Sen merkitys arvioidaan hankkeen toteuttamiskelpoisuuden arvioinnin yhteydessä.

Karsintaan liittyvän arvioinnin yhteydessä ei ole tehty lentokenttäsuunnittelua.

4.1.3 Ensimmäisen vaiheen karsinnan jälkeen jäljelle jääneet vaihtoehdot

Edellä esitetyillä perusteilla tehdyn karsinnan jälkeen jäljelle jäivät seuraavat sijaintivaihtoehdot:

- Helsinki-Malmin kehittämismuutos
- Kärkölä, Levanto-Marttila-Henna (liitekartalla numero 49)
- Lohja, Nummenkylä (42)
- Lohja, Teutari (43)
- Loppi, Keihäsjärvi (33)
- Porvoo, Backas (38)
- Porvoo, Hinthaara (11)
- Salo, Kiikala (44), olemassa oleva lentokenttä

Lisäksi vaihtoehtona on ns. nollavaihtoehto eli Helsinki-Malmin toiminnan jatkaminen nykyisen lentoaseman puitteissa.

Karsintaperusteet ja karsinnan tulokset esiteltiin sidosryhmäseminaarissa 1.12.2008.

Kartta kaikista esillä olleista vaihtoehdoista on esitetty **liitteessä 1**. Karsitut vaihtoehdot ja karsintaperusteet on esitetty **liitteessä 3**.

4.2 Vuoden 2009 aikana karsitut sijaintivaihtoehdot

Liikenne- ja viestintäministeriö totesi, että ensimmäisen vaiheen karsinnan perusteella jäljelle jääneiden vaihtoehtojen lukumäärä, kymmenen vaihtoehtoa, on edelleen ja myös mahdollisen YVAN käytännön toteutuksen kannalta liian suuri.

Luvussa 4.1 mainittujen vaihtoehtojen lisäksi esille nousi kuntien aloitteen pohjalta kolme vaihtoehtoa, uusina vaihtoehtoina Karkkilan Haavisto ja Porvoon-Pernajan rajalla sijaitseva vaihtoehto sekä jo aikaisemmin esillä ollut Mäntsälän Hirvihaara. Esillä oli siis nollavaihtoehdon lisäksi yhteensä 11 vaihtoehtoa, joissa ei ollut edellä esitettyjen kriteerien perusteella ehdottomasti poissulkevia tekijöitä.

Tulevan YVAN tai kaavan vaikutusten arvioinnin käytännön toteutukseen vaikuttavat ennen kaikkea riittävän suunnittelun tarve kaikissa vaihtoehdoissa, osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen kaikilla sijaintipaikkakunnilla sekä erilaisten ympäristöselvitysten tarve kaikissa vaihtoehdoissa. Lisäksi hankkeen osallisten kannalta on kohtuullista, että toteutettavuudeltaan muita vaihtoehtoja oleellisesti epärealistisemmista vaihtoehdoista luovutaan jo alustavan arvioinnin perusteella.

Seuraavassa on esitetty tiivistetysti toisessa vaiheessa tapahtuneen karsinnan perusteet:

- **Lopen Keihäsjärvi** on karsittu siksi, että vahvistetun rantaosayleiskaavan mukainen loma-asutus rajoittaa erityismelurajan vuoksi lentotoimintaa.
- **Lohjan Nummenkylä** on karsittu alueen runsaan asutuksen perusteella. Lohja on laajentanut valmisteilla olevan taajamaosayleiskaavansa alueen vuoden 2009 aikana Nummenkylään.
- **Porvoon Backas** on karsittu sillä perusteella, että sen toteuttamiskelpoisuutta pidetään huonona Helsinki-Porvoo –kehittämisyöhykkeellä² olevan sijainnin sekä Kilpilahden teollisuusalueen suoja-alueen vuoksi. Backas-vaihtoehto todettiin liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä (2007) lentotoiminnan kannalta hyväksi, mutta siinä yhteydessä ei selvitetty ympäristötekijöitä tai muita toteutettavuuteen liittyviä kysymyksiä.
- **Porvoon-Pernajan rajalla** sijaitseva vaihtoehto on karsittu lähellä sijaitsevan Pernajanlahdentien ja Pernajan saariston Natura-alueen (lintuvesiensuojeluohjelman kohde) ja siihen liittyen 400 kV:n voimalinjan perusteella. Lentokentän edellyttämä voimalinjan siirto edellyttäisi linjan siirtoa myös Natura-alueella, minkä vuoksi lentokentän toteuttaminen riippuisi toisesta ympäristöön vaikuttavasta hankkeesta.
- **Lohjan Teutari** on karsittu huonon sijainnin vuoksi: vaihtoehdon heikkoutena ovat linnuntie-etäisyys Helsinkiin yhdessä pohjoista ja itäistä suuntaa heikompien tieyhteyksien kanssa sekä rannikon lentorajoitusalueet. Kovapanosammunnat estävät harjoitusten aikana kaiken mittarilentotoiminnan.
- **Kärkölän vaihtoehto (Levanto-Marttila-Henna)** on karsittu siksi, että vaihtoehtona se on vastaava kuin Mäntsälän Hirvihaara, mutta selvästi kauempana pääkaupunkiseudusta. Kärkölän vaihtoehto perustui Kärkölän, Orimattilan ja Mäntsälän yhteiseen maankäyttövisioon. Mäntsälän kunta toi Hirvihaaran vaihtoehdon esille vuoden 2009 syksyllä.
- **Salon Kiikala** on olemassa oleva lentokenttä, joka on merkitty Varsinais-Suomen maakuntakaavaan. Jatkoselvityksissä on todettu, että Kiikala ei ole olemassa olevana lentokenttänä hankevaihtoehto YVAN mielessä. Lentotoimintaa voi periaatteessa siirtyä milloin tahansa Helsinki-Malmilta Kiikalaan tai mille tahansa muulle olemassa olevalle lentokentälle, mutta lentotoiminnan siirtyminen ei edellytä YVAN tekemistä.

Karsitut vaihtoehdot on kuvattu lähemmin **liitteessä 4**. Karsitut vaihtoehdot on esitetty kartalla **liitteessä 1**.

² Helsinki-Porvoo-kehysuunnitelma. 2009.

5. Selvityksessä parhaiksi todetut vaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot

Luvussa 4 kuvatun karsinnan jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö totesi parhaiksi yleisilmailukentän vaihtoehdoiksi seuraavat sijainnit:

- Helsinki-Malmin toiminnan jatkaminen nykyisissä puitteissa (ns. nollavaihtoehto; 0)
- Karkkilan Haavisto (51)
- Mäntsälän Hirvihaara (31)
- Porvoon Hinthaara-Vanhakartano (11)
- Helsinki-Malmin käännetty kiitotie (ei numeroa)

Vaihtoehtojen sijainti kartalla on esitetty **liitteessä 1**.

Luvussa 5 tarkastellaan kustakin vaihtoehdosta

- sijaintia ja liikenneyhteyksiä,
- nykyistä ja suunniteltua maanäyttöä,
- ympäristö tilaa ja
- asutusta.

Lisäksi Helsinki-Malmista käsitellään nykyistä toimintaa sekä lentokentän ympäristöluvan sisältöä.

Sijaintivaihtoehtojen kuvauksissa esitettävät tiedot ovat pääsääntöisesti vuodelta 2009.

Minkään lentokenttä vaihtoehdon sijaintipaikkaa ei ole tutkittu täsmällisesti. Sen vuoksi tarkasteluissa on käytetty lentokentän ohjeellisena vaikutusalueen rajauksena melualueen osalta ellipsiä, jonka pituus on viisi kilometriä ja suurin leveys kaksi kilometriä. Helsinki-Malmin ympäristöluvan mukainen 50 dBA:n melualue on pituudeltaan noin neljä kilometriä ja suurimmalta leveydeltään noin 1,5 kilometriä.

Suurempi tarkastelualue kattaa siis alueen, jolle lentokenttä voisi sijoittua määrittelemättä tässä vaiheessa esimerkiksi kiitotien täsmällistä sijaintia. Täsmällisen sijainnin määrittely tapahtuu lentokentän alustavassa yleissuunnittelussa, johon suunnitteluvaiheena ympäristövaikutusten selvittäminen liittyy.

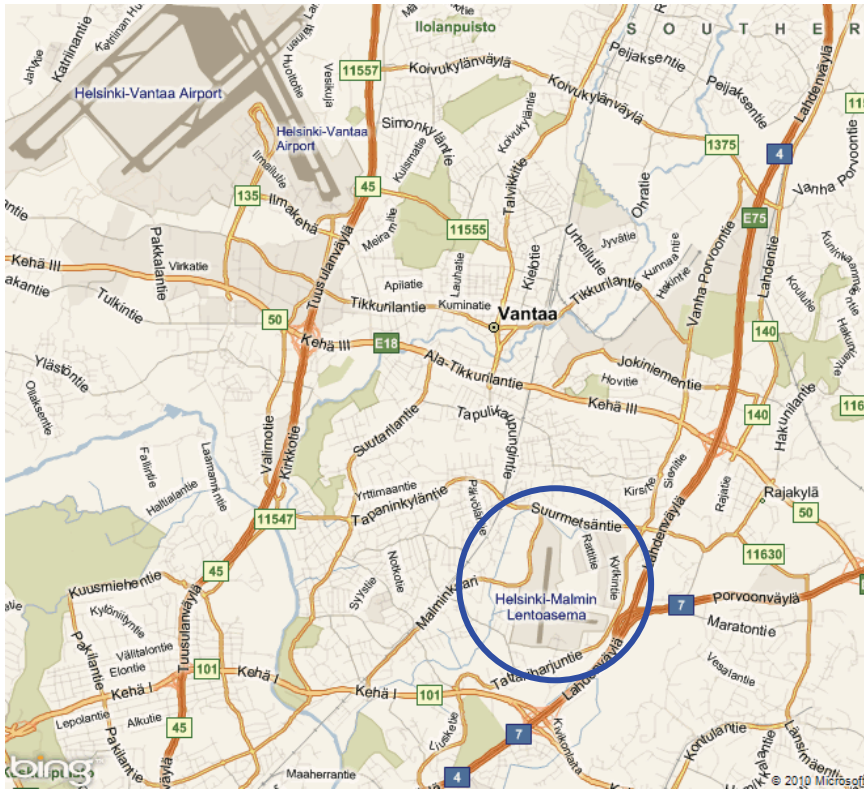
5.2 Helsinki-Malmin toiminta nykyisissä puitteissa³

5.2.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Helsinki-Malmin lentoasema sijaitsee Helsingissä Malmin kaupunginosassa noin 10 kilometriä Helsingin keskustasta koilliseen. Lentoasema on toiminut nykyisellä paikalla vuodesta 1938.

Helsinki-Malmin lentoasema sijoittuu Helsingin Malmin kaupunginosan alueelle Kehä I:n, Kehä III:n, pääradan ja Lahdenväylän väliin. Lahdenväylän ja Helsinki-Malmin lentoaseman väliin sijoittuvat Tattarisuon ja Tattariharjun teollisuusalueet.

³ Lähteenä on käytetty ensisijaisesti Helsinki-Malmin lentoasemaa koskevaa Länsi-Suomen ympäristölupaviraston lupapäätöstä nro 10/2008/2.



Kuva 1. Helsinki-Malmin lentoaseman sijainti.

5.2.2 Nykyinen toiminta

Helsinki-Malmin lentoasema on yleisilmailu- ja koulutuslentoasema, jota käyttävät pääasiassa alle 5 700 kg painavat lentokoneet ja helikopterit. Lentotoiminnasta 70–80 % on koulutuslentoja ja niihin liittyviä harjoituslentoja. Lentoasema on Suomen tärkein lentokoulutustukikohta.

Helsinki-Malmin lentoaseman pohjoiseteläsuuntaisen pääkiitotien (kiitotie 18 pohjoisesta, kiitotie 36 etelästä) pituus on 1 340 metriä ja sivukiitotien (kiitotie 27 idästä, kiitotie 09 lännestä) 1 024 metriä. Koko kenttäalueen pinta-ala on noin 18 hehtaaria.

Lentoasemalla toimii useita lentokoneiden ja helikoptereiden vuokraus- ja lentokoulutusyrityksiä, lentokerhoja sekä laskuvarjokerho. Lentoasema oli vuoden 2005 alkupuolella 132 lentokoneen ja 43 helikopterin kotipaikka. Helsinki-Malmin lentoasemalla toimii yhdeksän tilauslentoyritystä sekä neljä ilma-alusten huolto- ja korjausyritystä. Lentokoulutusta antaa kuusi yritystä. Lisäksi siellä on 10 lentokerhoa sekä neljä kuumailmapallokeroa.

Ympäristöministeriön selvityksen (2009) mukaan Helsinki-Malmilla toimi vuonna 2008 yhteensä 45 yritystä ja yhteisöä. Lentokenttäalue työllistää yhteensä noin 200 henkilöä.

Helsinki-Malmin lentoasemalla on myös Rajavartiolaitoksen vartiolentolaivueen Helsingin vartiolentueen helikopteritukikohta. Rajavartiolaitoksen Helsingin vartiolentueen tehtävänä on suorittaa valvontalentoja, meripelastuslentoja ja muita pelastuspalvelutehtäviä sekä kuljetus- ja koulutuslentoja kaupunkiseudulla ja lähikunnissa. Tukikohta toimii ympäri vuorokauden, mutta yölentoja ei ole juuri muilla kuin rajavartiolaitoksella.

Liikennemäärät

Helsinki-Malmin liikennemäärät ovat olleet viime vuosina kasvussa.

Taulukko 1. Helsinki-Malmin liikennemäärät vuosina 2003–2007.

Lentotyyppi	2003	2004	2005	2006	2007 ¹⁾
Koululennot	52 459	64 519	67 403	65 511	77 849
Valvonta- ja partiolennot	1 357	1 304	1 244	1 096	934
Yleisilmailu	24 259	25 365	23 718	23 832	21 542
Sotilasilmailu	169	178	213	169	61
Liikenneilmailu	93	32	42	26	17
Muu ilmailu	2 241	2 091	2 090	1 965	1 546
YHTEENSÄ	80 578	93 489	94 710	92 601	101 949

1) Vuoden 2007 operaatiomäärästä puuttuu joulukuun liikenne.

Liikennemäärä kasvoi edelleen vuonna 2008.

Noin 60 % operaatioista on nk. laskukierroslentoihin sisältyviä lento-ohjelmia ja laskeutumisia. Lennonjohdon aukioaloilla on huomattava merkitys lentoliikenteen aiheuttamiin meluhaittoihin, sillä laskukierroslentäminen on kielletty lennonjohdon toiminta-aikojen ulkopuolella.

Valvonta- ja partiolentoja, jotka koostuvat Rajavartiolaitoksen lennoista helikopterilla tai lentokoneella, on keskimäärin noin 3,5 operaatiota vuorokaudessa. Sotilasilmailu koostuu pääasiassa lennoista helikoptereilla tai yksimoottorisilla potkurikoneilla. Helikopteriopeeraatioiden määrä on viime vuosina ollut noin 5 000–6 000 operaatiota vuodessa, joka vastaa noin 5 % lentoaseman kaikista operaatioista.

Liikenteen määrä vaihtelee huomattavasti eri vuodenaikoina. Viikkaimmillaan liikenne on toukokuusta elokuuhun. Vuonna 2006 vilkkain kuukausi oli toukokuu, jolloin lentoasemalla oli noin 12 500 operaatiota. Hiljaisempina kuukausina marraskuusta helmikuuhun operaatioiden määrä oli noin 4 500–5 000 kuukaudessa.

Lentoaseman toiminta painottuu arkipäiviin. Vuonna 2006 maanantaista perjantaihin oli noin 250–320 operaatiota päivässä, kun lauantaisin ja sunnuntaisin operaatioita oli keskimäärin noin 180–200 päivässä.

Toistuvaa lentämistä Helsingin keskustan sekä Helsinki-Malmin lentoaseman ympärillä sijaitsevien tiheimmin asuttujen alueiden ja Malmin hautausmaan yläpuolelle on pyritty rajoittamaan määrittelemällä ns. melunvaimennusalueita. Melunvaimennusalueilla lentämistä tulee välttää alle 2 000 jalan (700 m) korkeudella. Laskukierroskuviot on pyritty suunnittelemaan siten, että niiden mukaan lennettäessä välttyttäisiin lentämisestä tiheimmin asuttujen alueiden yllä.

5.2.3 Ympäristön tila

Helsinki-Malmin lentoaseman maaperä on pintatäytön alla savea. Kiitotiet on osittain perustettu betonilaatoille, jotta maaperälle on saatu tarvittava vakaus. Alueen kaakkoisosassa kalliopinta nousee suhteellisen jyrkästi. Lentoasema-alueen ja Tattarisuon teollisuusalueen välissä sijaitsee noin viiden hehtaarin laajuinen täyttömaa-alue.

Lentoaseman välittömässä läheisyydessä sen itäpuolella sijaitsee Tattarisuon I luokan pohjavesialue. Tattarisuon pohjavesialue on antiklininen eli ympäristöönsä vettä purka-

va. Tattarisuon vedenottamo on poistettu käytöstä ja toimii nykyisin kriisiajan varavedenottamona.

Helsingin kaupunki on vuonna 2002 teettänyt Helsinki-Malmin lentoasemalla koko lentoasema-alueen maaperää koskevan pilaantuneisuustutkimuksen. Tutkimuksissa todettiin alueen maaperä pääsääntöisesti puhtaaksi. Lievään pilaantumiseen viittaavia SAMASE-ohjearvojen ylityksiä havaittiin muutamassa pisteessä asematasoalueella ja vanhan lentokonehallin piha-alueella. Savinen maaperä aiheuttaa alueella pitoisuuksien luontaista kohoamista.

Alueella ei sijaitse rauhoitettuja luontokohteita. Lähin Natura 2000 ohjelmaan kuuluva suojelualue on Vanhankaupunginlahti (FI0100062), jonka pohjoisreuna sijaitsee lentoasema-alueesta runsaat 3 km etelään. Vanhankaupunginlahden pesimälinnusto on runsas ja monipuolinen, ja alue on erittäin merkittävä lintujen muutonaikainen levähdyspaikka. Suurin osa alueesta kuuluu kansainväliseen kosteikkojen suojelusopimukseen eli ns. Ramsar-kohteisiin.

Helsingin kaupunki laati vuonna 2007 ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) mukaisen meluselvityksen vuoden 2006 melutilanteesta Helsingissä. Selvityksessä arvioitiin tie-, rautatie-, metro-, raitiotie- ja lentoliikenteen aiheuttamaa melua. Melua arvioitiin laskennallisesti laatimalla melukartat ja eri liikennemuotojen aiheuttamilla meluvyöhykkeillä asuvien helsinkiläisten määrät. Selvityksen mukaan Helsinki-Malmin melualueilla (L_{den} yli 55 dB) asui 500 henkeä.

Ilmailulaitos Finavia on laatinut vuonna 2004 Helsinki-Malmin lentoaseman melusta laskennallisen melun leviämiselvityksen (Helsinki-Malmin lentoasema. Ilma-alusten melun leviäminen, vuosi 2003. Ilmailulaitos, A 7/2004, 30.6.2004). Selvityksessä on tarkasteltu vuoden 2003 melutilannetta sekä ennustetilannetta, missä vuoden 2003 kolmen viikkaimman kuukauden liikennemäärä on kasvanut 25 % liikennerakenteen pysyessä muilta osin samanlaisena.

Helsinki-Malmin lentoaseman $L_{Aeq, 7-22}$ yli 55 dB:n melualue ulottui vuonna 2003 enimmillään noin 1,3 km:n etäisyydelle kiitotiestä ja ennustetilanteessa maksimissaan noin 1,5 km:n etäisyydelle kiitotiestä. Melualueiden laajuudet olivat vastaavasti vuoden 2003 tilanteessa 3,3 km² ja ennustetilanteessa 4,6 km².

Vuoden 2003 kolmen viikkaimman kuukauden tarkastelutilanteessa liikenteen $L_{Aeq, 7-22}$ yli 55 dB:n melutason piirissä asui vuoden 2003 asukastietojen perusteella noin 1 400 asukasta. Ennustetilanteessa, jossa kolmen viikkaimman kuukauden liikennemäärä on kasvanut 25 % vuoden 2003 tilanteesta, liikenteen $L_{Aeq, 7-22}$ yli 55 dB:n melualueen asukasmäärä on noin 2 000. Liikenteen 25 %:n kasvu vastaa melun lisäystä noin yhdellä dB:llä.

Helsinki-Malmin lentoasemalla liikenteen määrä yöaikaan on hyvin vähäinen lukuun ottamatta satunnaisia laskeutumisia. Rajavartiolaitos voi lentää myös yöaikaan lähinnä pelastuspalvelutoimintaan liittyviä lentoja.

5.2.4 Maanomistus ja vuokrasopimukset

Lentoasema sijaitsee pääosin valtion Helsingin kaupungilta vuokraamalla useilla kiinteistöillä. Osa lentoasemasta, noin 18,5 hehtaaria, sijaitsee useilla valtion omistamilla kiinteistöillä. Lentoaseman koko alue on noin 138 hehtaaria.

Terminaalirakennus on Ilmailulaitos Finavian hallinnoimalla kiinteistöllä, jonka omistaja on Suomen valtio.

Valtion käyttöoikeus Helsingin kaupungin omistamiin Helsinki-Malmin lentoaseman maa-alueisiin päättyy 10.5.2034. Vuonna 1935 allekirjoitetulla sopimuksella ja vuonna 1951 allekirjoitetulla lisäsopimuksella Helsingin kaupunki on luovuttanut Malmin lentokenttäalueen korvauksetta valtion käyttöön käytettäväksi ilmaliikenteeseen, ensisijaisesti posti- ja siviili-ilmaliikenteeseen.

Helsingin kaupungin mukaan lentokenttäalueen käyttö on olennaisesti muuttunut alkuperäisen sopimuksen mukaisesta käytöstä, minkä vuoksi kaupunginhallitus on 17.1.2005 päättänyt pyytää valtiolta luovuttamaan Helsinki-Malmin alueen kaupungille 31.12.2010 mennessä.

Ilmailulaitos Finavialla on Helsinki-Malmin lentoaseman alueella maanvuokraussopimus seuraavien yritysten ja yhteisöjen kanssa (tilanne 2009):

Yritys tai yhteisö	Alueen käyttötarkoitus
Oy Shell Ab	Ilmailuhuoltoasema
Neste Oil Oy	Ilmailuhuoltoasema
Suomen Ilmailuliitto ry	Toimitalo
Rajavartiolaitoksen esikunta	Tukikohta
Helitour Oy	Helikopterihalli
Suomen kuumailmapallokerho ry	Tankkauspaikka
Copter Kiinteistöt Oy	Lentokonehalli
Konekorhonen Oy	Huolto- ja korjaamotoiminta
Tujuk Oy	Kaasusäiliön sijoituspaikka
Helitech Oy ja Helitour Oy	Väestönsuoja
Oy Trade Aid Ltd	Toimitalo
Suomen laskuvarjokerho ry	Toiminta-alue ja hallirakennus

5.2.5 Kaavoitustilanne

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa lentoasema-alue on varattu yleisilmailulentokentäksi. Kun alueen käyttö lentokenttätoimintaan päättyy, varataan se taajamatoimintojen alueeksi. Kaavaan on merkitty päiväajan keskiaänitason L_{den} yli 55 dB lentomelualue (lme-M), jonka alueella olevien toimintojen sijoittelun ja rakennusten rakenteiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa lentokonemelu tulee ottaa huomioon, kunnes Helsinki-Malmin lentoaseman toiminta päättyy.

Korkein hallinto-oikeus kumosi 8.11.2006 Helsingin Yleiskaava 2002:n Helsinki-Malmin lentoaseman osalta, joten Helsinki-Malmin lentoaseman alueella on voimassa Yleiskaava 1992. Yleiskaavassa 1992 alue on merkitty liikennealueeksi, joka muutetaan asuntoalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois.

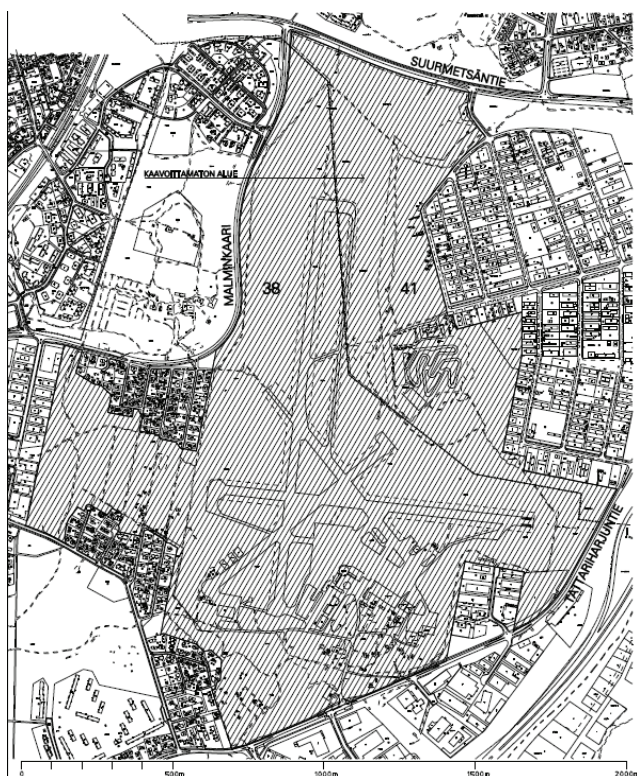
Oikeusvaikutteisen yleiskaavan puuttuessa Malmin lentoaseman alueelta sen yksityiskohdaisempaa suunnittelua ohjaa vuonna 2006 vahvistettu Uudenmaan maakuntakaava. Jos Malmin lentokenttäalueelle laaditaan tulevaisuudessa (osa)yleiskaava, sitä laadittaessa noudatetaan voimassa olevaa maakuntakaavaa.

Lentoasema-aluetta koskevassa sisäasiainministeriön 21.4.1984 vahvistamassa asemakaavassa lentoaseman alue on merkitty lentokenttäalueeksi (LL). Lisäksi kaavaan on merkitty lentokentän vaara-alue (VLL). Helsingin kaupungilla ei ole vireillä lentoasemaa koskevia asemakaavoja.

Lentoaseman ympärillä on lukuisia voimassa olevia asemakaavoja, joissa pääkäyttötarkoitus on joko asuminen tai teollisuus ja varastointi (Tattarisuon teollisuusalue).

Helsingin kaupunginhallitus on päättänyt 14.4.2009 pidentää Malmin lentokentän ja eräiden sitä ympäröivien alueiden rakennuskieltoaikaa 23.4.2011 saakka.

Helsingin kaupungilla ei ole vireillä Malmin lentokenttäalueen kaavoitusta lähivuosille. Asia tulee ajankohtaiseksi nykyisen toiminnan siirtyessä pois alueelta. Helsingin kaupungin tavoitteena on ollut suunnitella Helsinki-Malmin lentokentän ja sen ympäristön alueelle pääosin kaupunkipientaloista rakennettu kaupunginosa 10 000 asukkaalle.



Kuva 2. Rakennuskiellossa 23.4.2011 saakka oleva alue.

5.2.6 Asutus

Lentoasema sijaitsee asutuksen välittömässä läheisyydessä. Lentoaseman lounaispuolella sijaitsee Sepänmäen pientaloalue, jossa lähimmät pientalot sijaitsevat noin 200 metriä pääkiitotien eteläpäädyssä. Lentoaseman länsipuolella sijaitsee Malmin ja Ala-Malmin asuinalueet, jossa lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat noin 150 metrin päässä sivukii-
totien päästä ja noin 20 metrin päässä lentoasema-alueen reunasta, sekä lentoaseman pohjoispuolella Suurmetsän ja Puistolantien pientalovaltaiset asuinalueet. Lentoaseman itäpuolella sijaitsee Jakomäen ja kaakkoispuolella Kontulan kerrostalovaltaiset asuinalueet.

Lentoaseman koillispuolelle valtatie 4:n ja Tattarisuon teollisuusalueen väliin on rakenteilla Alppikylän asuinalue, jonka asemakaava on saanut lainvoiman vuonna 2006. Kaava-alueen pinta-ala on n. 51 ha. Siitä on ennestään asemakaavoitettua aluetta n. 20 ha, jolla ei kuitenkaan ole rakennusoikeutta. Korttelialuetta on yhteensä n. 14 ha.

Asemakaavassa on rakennusoikeutta noin 110.000 k-m², josta asumista on noin 82.000 k-m², mikä tarkoittaa 1.600–2.000 asukasta. Asuinkortteleita on yhteensä 12,3 ha. Kes-

kimääräinen tehokkuusluku on noin $e = 0.7$. Kortteleissa on lisäksi muuta kerrosalaa noin 5 000 m².

Asemakaavaehdotuksesta antamassaan lausunnossa Uudenmaan ympäristökeskus mainitsee mm., että alueen haitallisin ympäristötekijä on Lahdenväylän melu- ja hiukkaspäästöt, ja että asemakaavaselostuksen mukaan Malmin lentokentän meluongelma on poistunut.

Lentotoiminta melualueineen ja lentoestepintoineen asettaa rajoituksia ympäröivälle maankäytölle.

5.2.7 Ympäristölupa

Länsi-Suomen ympäristölupavirasto on myöntänyt 15.2.2008 Ilmailulaitos Finavialle ympäristösuojelulain 28 §:n mukaisen ympäristöluvan (nro 10/2008/2) Helsinki-Malmin lentoaseman toiminnalle. Lupa on voimassa toistaiseksi.

Ympäristölupaan sisältyy 23 lupamääräystä.

Ympäristöluvassa määrätään muun muassa, että Helsinki-Malmin lentoaseman toiminta ja ilmailuliikenne on järjestettävä siten, että siitä aiheutuva lentomelu ehkäistään asuinalueilla ja Vanhankaupunginlahden lintuvesi Natura 2000 –alueella mahdollisimman tehokkaasti. Siinä määrätään myös, että lentoaseman toiminta ja ilmailuliikenne on järjestettävä siten, että melualue $L_{Aeq, (7-22)} > 55$ dB ei laajene siitä, mitä lupahakemuksen liitteenä olevan melun leviämismallilaskentaan perustuvan selvityksen "Helsinki-Malmin lentoasema. Ilma-alusten melun leviäminen, vuosi 2003. Ilmailulaitos, A 7/2004" liitekartassa 11 on esitetty (päättökseen liite 3).

Lentoasemaa saa ympäristölupaan sisältyvien määräysten mukaan käyttää 1.7.2008 lähtien yöaikaan klo 22.00–07.00 vain välttämättömiin valvonta-, hälytys- ja pelastuslentoihin ja vastaaviin lentoihin sekä laskeutumispaikkana hätä- ja muissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Lentoasemalta tapahtuva laskukierroslentäminen on sallittu 1.7.2008 lähtien maanantaista perjantaihin klo 09.00–21.00, lauantaisin klo 09.00–18.30 ja sunnuntaisin klo 11.00–21.00. Laskukierroslentäminen on kielletty yleisinä juhlapäivinä.

Finavian on lupamääräysten mukaan tehtävä hakemus lupamääräysten tarkistamiseksi 31.12.2015 mennessä. Hakemuksessa on esitettävä lentotoiminnan aiheuttamaa melua koskeva melun leviämiselvitys, mittausraportit vuonna 2009 ja 2015 suoritetuista melumittauksista, yhteenveto tarkkailutuloksista ja ehdotus tarkkailuohjelmaksi sekä soveltuvin osin muut ympäristönsuojeluasetuksen 8–12 §:ssä säädetyt asiat.

5.3 Karkkila, Haavisto

5.3.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee Karkkilan itäosassa Vihtijärventien (mt 133) pohjoispuolella lähellä Vihdin ja Lopen rajaa. Etäisyys Karkkilan keskustasta on noin 10 kilometriä.

Yhteydet pääkaupunkiseudulle suuntautuvat vaihtoehtoisesti Klaukkalan ja Hämeenlinnantien (vt 3) tai Vihdintien ja Turunväylän kautta (vt 2 ja vt 1). Lyhin etäisyys Kehä III:lle on noin 45 kilometriä ja Helsingin keskustaan noin 60 kilometriä



Kuva 3. Lentokentän viitteellinen sijainti Karkkilassa⁴.

5.3.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Alueella on vahvistetussa Uudenmaan maakuntakaavassa (8.11.2006) pohjavesialue (pv) ja lounais-koillisuuntainen 110 kilovoltin voimalinjan tai tasavirtakaapelin ohjeellinen linjaus (kuva 4).

Alueella ei ole pohjanvedenotto toimintaa. Alueella ei ole muita lainvoimaisia maankäytön suunnitelmia.

Ympäristöministeriön 22.6.2010 vahvistamassa Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavassa on lentokenttäalueelle osoitettu alue, jolla sijaitsee merkittäviä kiviainesvarantoja.

Karkkilan kaupunginvaltuuston vuonna 1980 hyväksymässä yleiskaavassa alue on tarkoitettu pääasiallisesti maa-ainesten ottoon ja maatalouden tarpeisiin.

Alue on ollut pitkään soranottokäytössä. Keskeisen alueen omistaa Lemminkäinen Infra Oy. Ympäriillä on myös Rudus Oy:n soranottoaluetta. Rudus Oy:n soranotto alueella jatkuu, Lemminkäinen Infra Oy:n soranotto on pääosin jo loppunut.

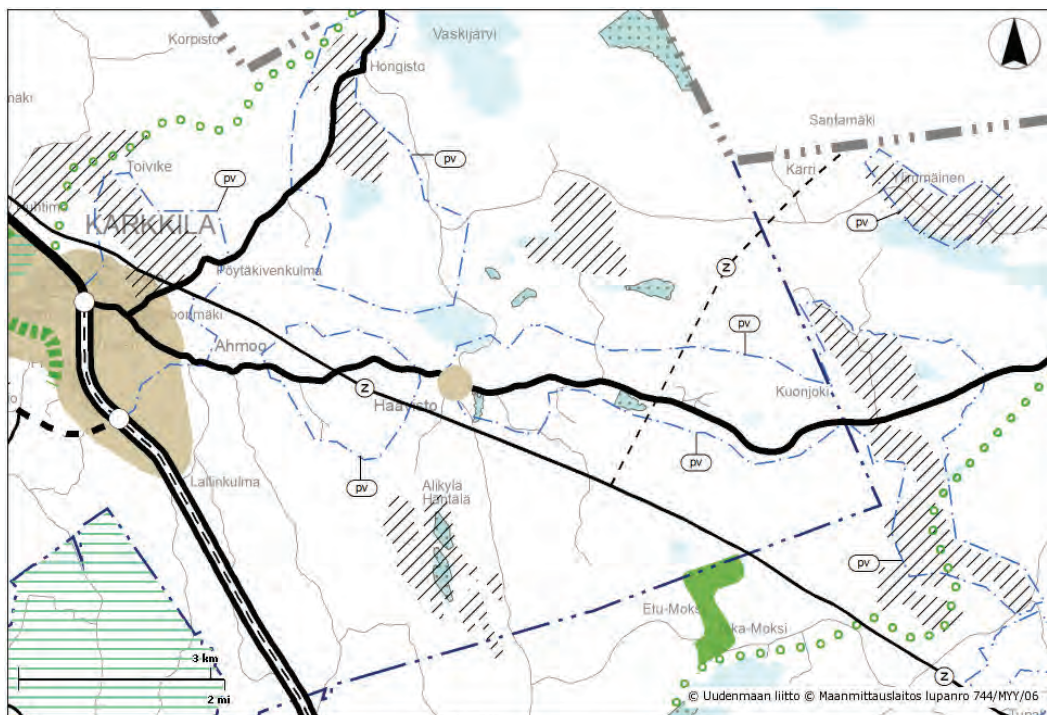
Alueen länsipuolella sijaitseva Haaviston kyläalue on maakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisema-alueita.

5.3.3 Luonnonympäristö

Lentokenttää varten osoitettu alue ei ole enää luonnontilainen pitkään jatkuneen soranoton vuoksi.

Karkkilan itäosissa on useita pohjavesialueita. Lentokentälle osoitettu alue sijaitsee II luokan pohjavesialueella (vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue, Kuonjoki 15B ja Kuonjoki 15C). Alueen länsipuolella on I luokan pohjavesialue (vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, Kuonjoki 15A). Kaikille osa-alueille (A, B ja C) on tehty suojelusuunnitelma vuonna 1997.

⁴ Luvussa 4 esitetyt viitteelliset sijaintikartat ovat osasuurenoksia liitteen 1 kartasta.



Kuva 4. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta.

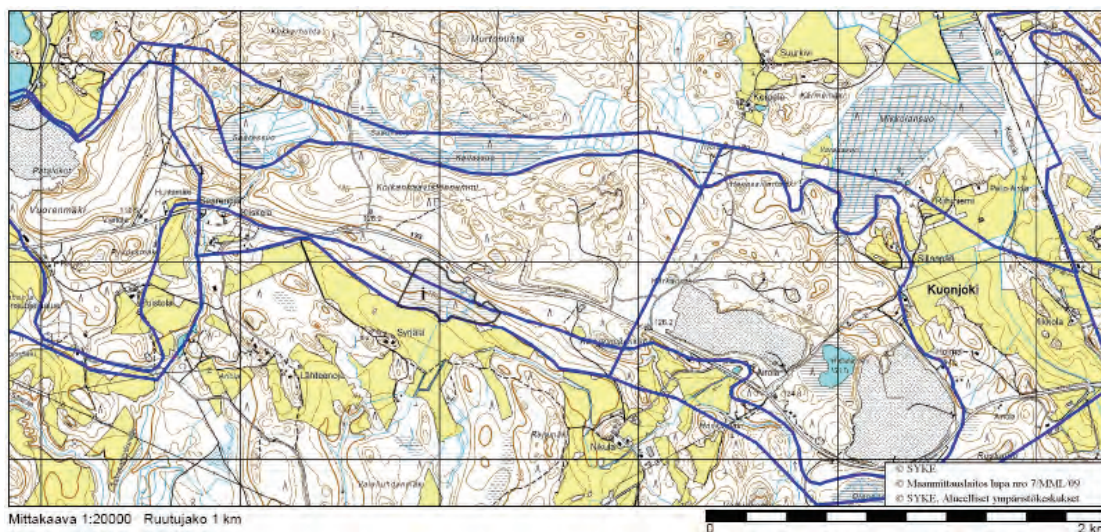
Kauempana alueen luoteispuolella sijaitsevan Haaviston pohjavedenottamon vesi täyttää hyvän talousveden laatuvaatimukset.

Karkkilan kaupunki seuraa pohjaveden korkeutta ja virtaamaa.

Haaviston kylässä sijaitsee Natura-alue, joka koostuu seitsemästä erillisestä alueesta. Alueen pinta-ala on yhteensä 59 ha. Haaviston seutu on kasvillisuudeltaan poikkeuksellisen rehevää, ja Natura-alueille sijaitsevat Uudenmaan parhaimpiin kuuluvat lettosuot, lähteiköt sekä vuorijalavalehto.

Yksi Natura-alueen osa-alueista, Kolkkanhaavistonnummen lähteikkö (8,0 ha), sijaitsee lentokenttäalueen lähistöllä Karkkilan keskustaan johtavan tien eteläpuolella. Runsasvetiset lähdepurot ja lähteiköt sijaitsevat etelään viettävässä harjunrinteessä. Alue ei ole täysin luonnontilainen, mutta osa lähteiköistä on säilynyt erittäin edustavina. Alueella on myös pieni lettosuo.

Kolkkanhaavistonnummen lähteikköalueen uhanalaisia lajeja ovat lettovilla (*Eriophorum latifolium*) ja sykeröpiippo (*Luzula sudetica*). Alueella esiintyy runsaasti vaateliasta lehto-, lähteikkö- ja lettolajistoa. Uhanalaisia lajeja edustavat punalätvä (*Eupatorium cannabinum*, ainoa lähteikköesiintymä Suomessa), tuoksumatara (*Galium odoratum*), harsosammal (*Trichocolea tomentella*) ja letohavirusammal (*Thuidium tamariscinum*).



Kuva 5. Kuonjoen ja Haaviston pohjavesialueet sekä Haaviston Natura-alue.

5.3.4 Asutus

Alue on haja-asutusaluetta, jossa on myös loma-asutusta. Alustavalla melualueella (ellipsi 2 * 4 km) on 16 vakituista asuntoa ja kolme loma-asuntoa.

Alueen luoteispuolella litalammin alueella on kymmenkunta loma-asuntoa ja parikymmentä vakituista asuntoa.

5.3.5 Kunnan kanta

Kaupunginhallitus päätti 9.11.2009 esittää liikenne- ja viestintäministeriölle, että alue otetaan ympäristövaikutusten arvioinnin piiriin etsittäessä yleisilmailua palvelevalle lentokentälle uutta sijoituspaikkaa.

Lausunnonaan LVM:n esittämästä yhteistyösopimuksesta Karkkilan kaupunki piti hyvänä, että sen esittämä kohde on mukana ympäristövaikutusten arvioinnissa. Kaupunki ilmoitti, että se ei osallistu Helsingin seudun yleisilmailukentän ympäristövaikutusten arvioinnin hankesopimukseen eikä arvioinnista aiheutuviin kustannuksiin.

5.4 Mäntsälä, Hirvihaara

5.4.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee valtatie 4:n ja valtatie 25:n liittymän lounaispuolella Hirvihaaran kylän länsipuolella. Etäisyys Mäntsälän keskustaan on noin 10 kilometriä.

Etäisyys Kehä III:lle on noin 45 kilometriä ja Helsingin keskustaan noin 60 kilometriä.



Kuva 6. Lentokentän viitteellinen sijainti Mantsälässä.

5.4.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Alueen tuntumassa sen itäpuolella on vahvistetussa Uudenmaan maakuntakaavassa pohjois-eteläsuuntainen maakaasun runkoputken linjaus sekä lännempänä koillis-lounaissuuntainen maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus. Muilta osin alue on ns. valkoista aluetta. Maakuntakaavan valkoisia alueita koskeva kehittämissuosituksen mukaan alueilla, joille maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kunnan tarpeiden mukaan osoittaa merkitykseltään paikallisena kaikkia maankäyttömuotoja. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä- ja muut luontoalueet sekä vältetään niiden tarpeetonta pirstomista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon myös maisema- ja kulttuurihistorialliset arvot.

Alueella ei ole muita oikeusvaikutteisia maankäytön suunnitelmia.

Alueen itäpuolella sijaitsevassa Hirvihaarassa on kunnanvaltuuston vuonna 1989 hyväksymä oikeusvaikutukseton yleiskaava. Mantsälän kaavoituskatsauksen (2010) mukaan osayleiskaava on vanhentunut ja sen tarkistus on paikallaan. Hirvihaaran maankäyttöselvityksen on tarkoitus käynnistyä ja valmistua vuoden 2011 aikana.

Maat ovat usean yksityisen omistajan hallinnassa. Lentokenttävarauksen reunamilla on haja-asutusta.

Kentän kaakkoispuolella sijaitsee toimiva ampumarata. Hirvihaaran ampumaradan pääasialliset ampumissuunnat ovat pohjoiseen ja luoteeseen, eli suunnitellun lentokentän suuntaan. Hirvihaarassa ammutaan maaliin haulikoilla, kivääreillä ja pistooleilla. Haulikoilla ammutaan kiekkoa myös ilmaan. Uudenmaan liiton vuonna 2002 tekemän selvityksen mukaan näistä ainoastaan kivääreillä saattaa olla lentoturvallisuuden vaarantavaa merkitystä.

Ampumatoimintaa koskevia virallisia turvallisuussäädöksiä tai varo-ohjeita ei ole. Lentotoiminnan turvallisuus Hirvihaaran ampumaradan suhteen edellyttää tarkempia selvityksiä.

5.4.3 Luonnonympäristö

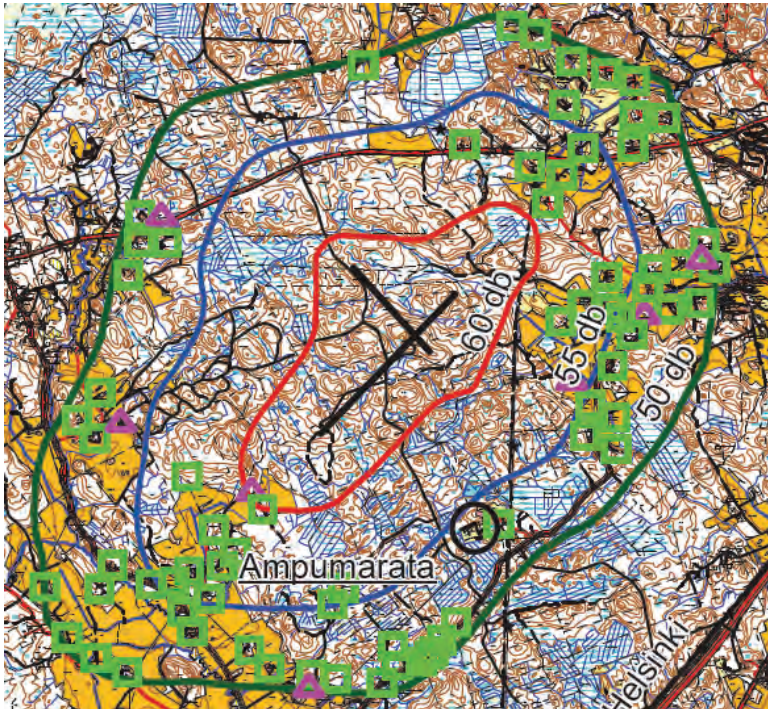
Alue on kallioista ja soista talousmetsää. Maaperältään kenttäalue on enimmäkseen moreenia, turvetta ja avokallioita. Lentokentän ympäristössä on paljon suuria soita ja ojikkoja. Kenttävaraus sijaitsee alueella, jolla harjoitetaan aktiivisesti metsätaloutta. Alueelle on rakennettu kattava metsäautotieverkko ja suot on ojitettu.

Topografia on pienipiirteisesti vaihtelevaa.

Lähin pohjavesialue, Keravanjärven kaakkoispuolella Metsäkulmalla sijaitseva II luokan pohjavesialue, on yli kilometrin päässä lentokentästä.

5.4.4 Asutus

Alustavalla vaikutusalueella (55 dBA melualueella) on nykyisin noin 30 vakinaista asuntoa, yksi lomarakennus; ei muuta uutta maankäyttöä



Kuva 7. Nykyinen asutus Uudenmaan liiton vuoden 2002 selvityksen mukaisin melualuein.

5.4.5 Muut tekijät

Vuoden 2000 lentokenttäselvityksessä (LVM 49/2000) Mäntsälän Hirvihaara oli yksi kolmesta vaihtoehdoista, joita työryhmä piti "sijaintinsa puolesta parhaiten soveltuvina Helsinki-Malmia korvaavina paikkoina".

Mäntsälän vaihtoehdosta tehtiin alustava ympäristöselvitys Uudenmaan liitolle vuonna 2002 maakuntakaavan valmisteluun liittyen (YY-Optima Oy). Selvityksessä todettiin, että "maakuntakaavatasoisen selvityksen perusteella lentokentän sijoittamiselle Mäntsälän Hirvihaaraan ei ole merkittäviä esteitä". Ampumaradan osalta siinä todettiin, että "radan edellyttämä suojavyöhyke turvallisen lentotoiminnan kannalta on selvitettävä erikseen.

Ampumarata ei todennäköisesti estä kentän sijoittamista alueelle, mutta se saattaa rajoittaa kiitoteiden suuntausta ja lentokorkeuksia ampumaradan tuntumassa.”

5.4.6 Kunnan kanta

Mäntsälän Hirvihaaran vaihtoehto karsittiin syksyllä 2008 ensisijaisesti sillä perusteella, että Mäntsälä yhdessä Kärkölän ja Orimattilan kanssa ilmoitti olevansa Kärkölän (Levan-to-Marttila-Henna) vaihtoehdon takana.

Mäntsälän kunnanvaltuusto hyväksyi 22.6.2009 kuntastrategian vuosille 2009-2012, jonka mukaan vuosien 2009 – 2010 aikana tehdään ”selvitys lentokentän saamisesta Mäntsälään”. Kunnan johto esitti tältä pohjalta liikenne- ja viestintäministeriölle, että Hirvihaaran vaihtoehto otettaisiin mukaan lentokentän ympäristövaikutusten arviointiin.

Lausunnossaan LVM:n esittämästä yhteistyösopimuksesta Mäntsälän kunta ilmoitti, että se ei lähde mukaan Helsingin seudun yleisilmailukentän ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) hankesopimukseen, koska kyse on yleisilmailukentästä eikä kunnan strategian yhteydessä tarkoitetusta ns. kakkoskentästä.

5.5 Porvoo, Hinthaara-Vanhakartano

5.5.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee Porvoon kaupungin luoteisosassa Pornaisten rajan tuntumassa noin 10 kilometrin etäisyydellä Porvoon keskustasta.

Vaihtoehto on ollut esillä liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2000 selvityksessä sekä LVM:n vuoden 2007 selvityksessä. Tämän selvityksen yhteydessä käydyissä neuvotteluissa on Porvoon kaupungin ja Itä-Uudenmaan liiton edustajien taholta esitetty, että Itä-Uudeltamaalta tulee tutkia Backaksen lisäksi myös muita mahdollisia vaihtoehtoja, jotta todellista vertailua erilaisten sijaintipaikkojen ja aiheutuvien vaikutusten kesken voidaan tehdä. Hinthaaran lentokenttävaihtoehto on siirretty samassa yhteydessä pohjoisemmaksi em. selvityksissä esitetystä sijainnista.

Paikka sijaitsee noin kolme kilometriä kantatie 55:n länsipuolella. Kt 55 on ensisijainen yhteys alueelle sekä pääkaupunkiseudulta että myös muilta suunnilta. Kt 55:ltä ei ole nykyisin tieyhteyttä alueelle.

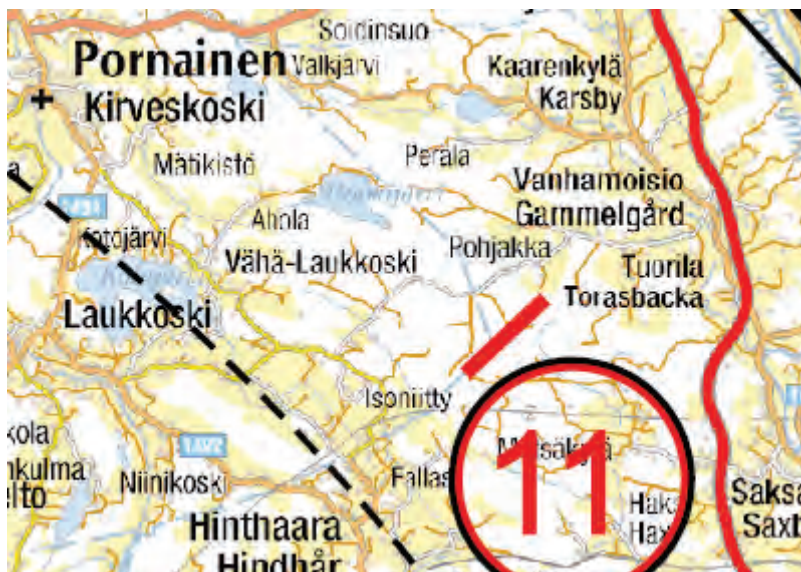
Etäisyys Helsingin keskustasta noin 60 kilometriä; lyhin etäisyys Kehä III:lle on noin 45 kilometriä.

5.5.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Alue on pääosin metsämaata. Alueella on 400 kV:n voimalinja.

Alue on useiden yksityisten omistajien hallinnassa.

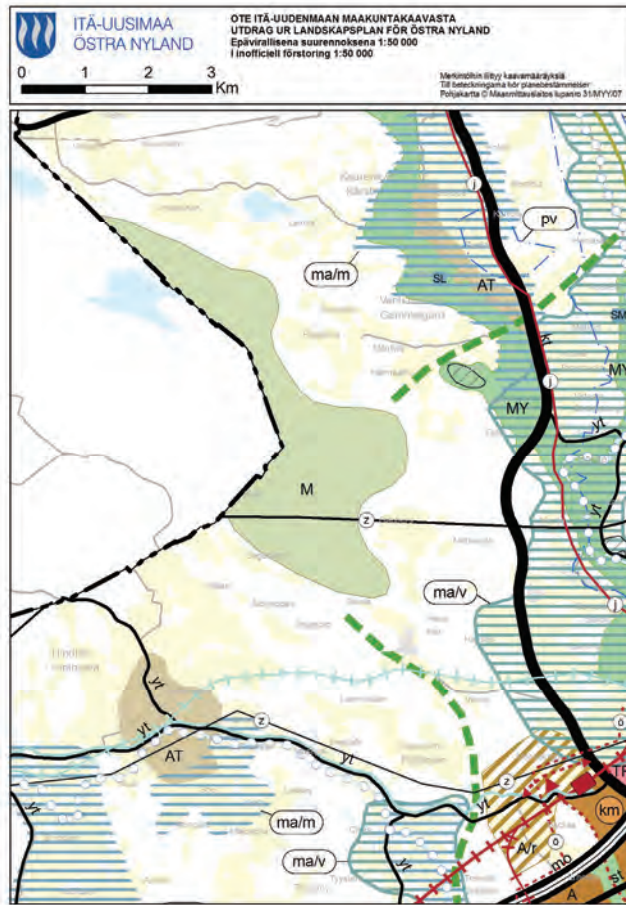
Ympäristöministeriö on vahvistanut 15.2.2010 Itä-Uudenmaan kokonismaakuntakaavan. Ympäristöministeriö ei vahvistanut kaavaa eräiltä sellaisilta osin, jotka eivät liity lentokentän tässä esitettyyn sijaintiin.



Kuva 8. Lentokentän viitteellinen sijainti Porvoossa.

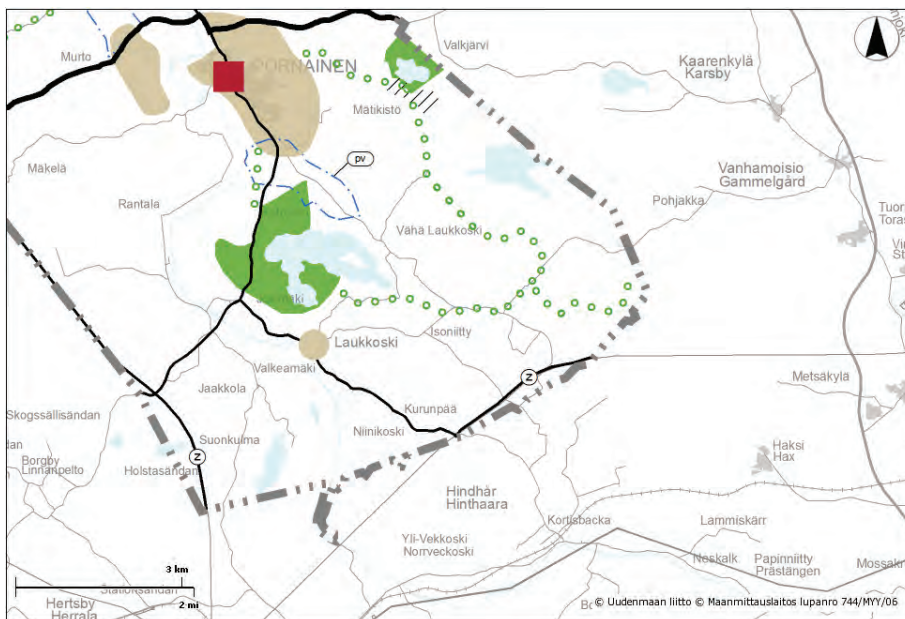
Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa (kuva 9) alue on osittain metsätalousvaltaista aluetta (M), ja osin aluetta, jolle ei ole osoitettu aluevarauksia tai muita merkintöjä (ns. valkoinen alue). M-merkinnällä on osoitettu maakunnallisesti merkittäviä pääasiallisesti metsätaloustalouteen tarkoitettuja laaja-alaisia metsäalueita, jotka ovat luonnon ydinalueita sekä maakunnallisen ekologisen verkoston kannalta merkittäviä. Maakuntakaavan selostuksen mukaan ns. valkoisella alueella maankäytöllisesti alueiden käytöstä päättäminen on kunnalla. Kuntatason suunnittelun vapautta valkoisella alueella rajoittaa hankkeen tai suunnitelman alueellinen merkittävyys.

Pornaisten kunnan puolella oleva alue on Uudenmaan maakuntakaavassa myös ns. valkoista aluetta (kuva 10). Valkoisia alueita koskevan kehittämissuosituksen mukaan voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kunnan tarpeiden mukaan osoittaa merkitykseltään paikallisena kaikkia maankäyttömuotoja. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä- ja muut luontoalueet sekä vältetään niiden tarpeetonta pirstomista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon myös maisema- ja kulttuurihistorialliset arvot.



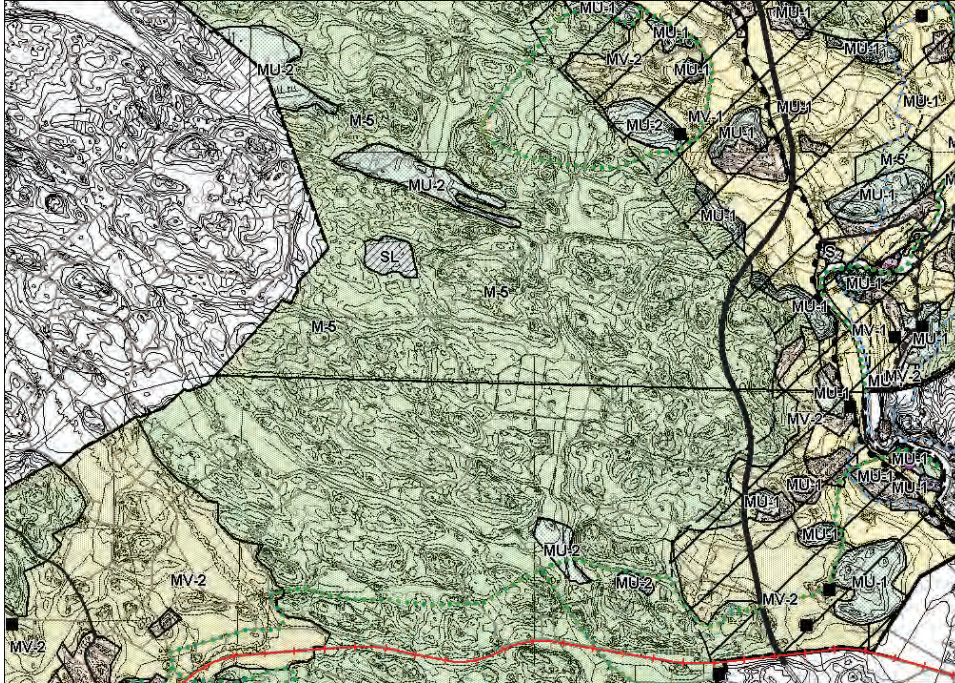
Kuva 9. Ote Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta.

Ympäristöministeriö vahvisti Uudenmaan maakuntakaavan marraskuussa 2006, ja lainvoimaiseksi kaava on tullut vuonna 2007.



Kuva 10. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta.

Porvoon maalaiskunnan kunnanvaltuusto on hyväksynyt vuonna 1996 kylien ja haja-asutusalueiden osayleiskaavan. Alue on osayleiskaavassa osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M-5), luonnonsuojelualueeksi (SL) ja maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jossa on ympäristöarvoja. Kaava ei ole lainvoimainen.



Kuva 11. Porvoon kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaava 1996, ote.

Uudenmaan liitto on käynnistänyt Uudenmaan maakuntakaavan uudistamistyön, ns. toisen vaihemaakuntakaavan. Kyse on vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan ja maakuntavaltuuston hyväksymän ensimmäisen vaihemaakuntakaavan uudelleen tarkastelusta. Kaavatyön pääpaino on yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä. Kaavaluonnos on tulossa maakuntahallituksen käsittelyyn keväällä 2011.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteisiin sisältyvän veloitteen mukaisesti vaihemaakuntakaavan valmistelussa selvitetään sijaintipaikan osoittamista Helsingin seudun uudelle lentokentälle.

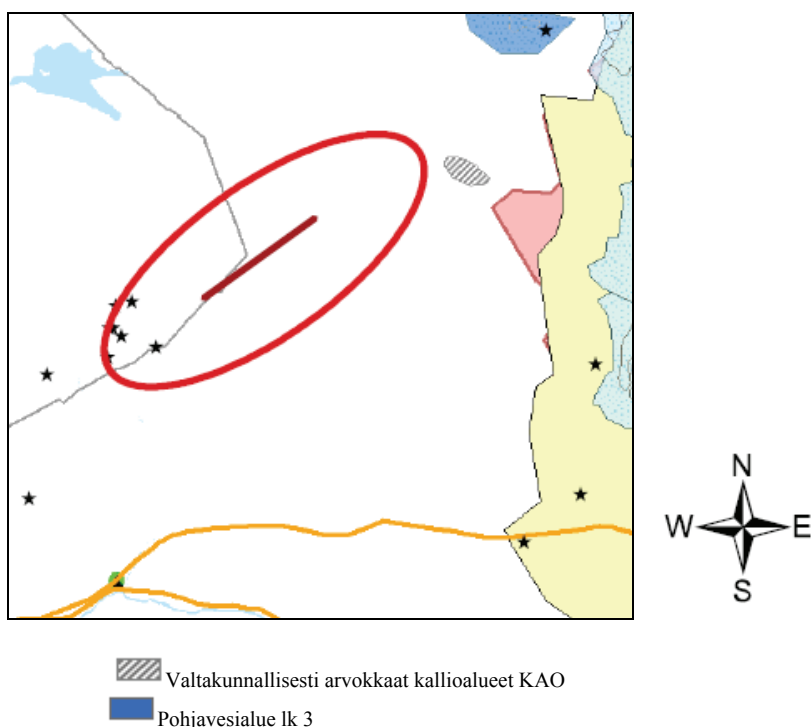
Valtioneuvosto päätti vuonna 2009 tekemällään päätöksellä yhdistää Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat vuoden 2011 alusta alkaen yhdeksi maakunnaksi. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavojen valmistelu on yhdistetty yhdeksi maakuntakaavaksi (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava).

5.5.3 Luonnonympäristö

Alue on pääosin metsämaata. Alueella on aikaisemmin tehty seuraavia luontoselvityksistä. Porvoon maalaiskunnan pohjoisosien kasvillisuudeltaan arvokkaiden alueiden inventoinnissa (Porvoon maalaiskunta, Enviro Oy 1987) on todettu paikallisesti arvokkaana suojelukohteen Alkärret (keidassuo). Alkärret on todettu myös kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaavan liitteessä 1 (1986). Osayleiskaavan selostuksen liitteessä on mainittu arvokkaina luonnonalueina myös Öyssynsuo sekä Porvoon-Pornaisten eräalue.

Porvoon ja Pornaisten raja-alueella – lähinnä Pornaisten alueella - on joitakin kiinteistä esihistoriallisia muinaisjäännöksiä.

Alueen itäpuolella noin 2 km päässä sijaitsee valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen valtakunnallisesti arvokas Porvoojokilaakson maisema-alue.



Kuva 12. Hinthaaran-Vanhakartanon lentokenttäalueen viitteellinen sijainti.⁵

5.5.4 Asutus

Taulukko 2. Lentokentän vaikutusalueella olevat rakennukset ja asukkaat (lähde: Itä-Uudenmaan liitto).

Poiminnat rakennus- ja huoneistorekisteristä ja väestötietojärjestelmästä						
Lähdeaineisto vuodelta 2007, *=tiedot ainoastaan Itä-Uudenmaan maakunnan alueelta						
	Asukkaita	Vakinaisia rak	Vapaa-ajan rak	Työpaik. ym. rak	Muita rak	Rakennuksia yht.
"Kenttä Pornainen"	35*	8*	2*	1*	3*	14*

Kuvassa 12 rajatulla alueella on Porvoon kunnan puolella kahdeksan vakinaisesti asuttua rakennusta (35 asukasta vuonna 2007) sekä kaksi vapaa-ajan rakennusta.

Pornaisten puolella on samalla alueella muutamia vakinaisia asuinrakennuksia.

5.5.5 Muut tekijät

Lyhin etäisyys lentokentältä merelle on runsaat 10 kilometriä. Helsingin seudun lentokenttäselvityksen (LVM 2007) mukaan helikopteritukikohdan maksimietäisyys rannikolta

⁵ Huom! Kuvassa 12 kenttä on esitetty 1,8 km pitkänä viivana. Lentomelua kuvaava ellipsi on 5 km pitkä ja 2 km leveä.

on määritelty 20 kilometriksi. Tukikohdasta on oltava esteetön ja mahdollisimman häiriötön pääsy merelle.

Rajavartiolaitos on eri yhteyksissä antamissaan lausunnoissa ja esittämässään kannanotoissa korostanut, että pelastustoiminnan kannalta tärkeää on tukikohdan sijainti merialueen läheisyydessä sekä pääkaupunkiseudun läheisyys hälytyslähtöjen lentoonlähtöviiveen minimoimiseksi. Sijainnin hyväksyttävyyden kannalta lentokentän ja pääkaupunkiseudun välisen etäisyyden kannalta edellyttää tarkempia selvityksiä.

Hinthaaran alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueen reunalla. Mittarilentot ovat mahdollisia Helsinki-Vantaan liikenteen ehdoilla.

5.5.6 Kunnan kanta

Porvoon kaupunki käsitteli lausunnossaan (31.10.2007) Helsingin seudun lentokenttäselvityksestä erityisesti Backas-vaihtoehtoa. Kaupunki ilmoitti vastustavansa lentokentän sijoittamista alueelleen.

Lausunnon kohteena ollutta aineistoa kaupunki piti puutteellisena. Uuden lentokenttä-hankkeen tarpeelle ei lausunnon mukaan ollut pystytty osoittamaan selvityksessä riittävän vakuuttavia perusteita. Oleelliset puutteet koskevat meluvaikutusten arviointia, Sova-lain hengen huomioon ottamista jättämistä sekä Helsingin seudun metropolialueen maankäytön ja aluerakenteen kehittämisen käsittelemättä jättämistä. Backaksen lentokenttä aiheuttaisi lausunnon mukaan Porvoon kannalta merkittäviä maankäytöllisiä vaikutuksia ja rajoituksia kaupungin kehityssuuntiin.

Lausunnossaan kaupunki totesi myös muun muassa, että kaupungilla ei ole mahdollisuuksia itse tuottaa kaikkia niitä selvityksiä, jotka olisivat tarpeen todellisen kuvan saamiseksi lentokenttä-hankkeen vaikutuksista. Näiden tietojen tulisi lausunnon mukaan olla selvityksestä vastaavan tahon laatimina kaupungin käytössä myös muiden tutkittujen vaihtoehtoisten kehittämismahdollisuuksien osalta.

Lausunnossaan LVM:n esityksestä yhteistyösopimukseksi Porvoon kaupunki ilmoitti, ettei se osallistu Helsingin seudun yleisilmailukentän ympäristövaikutusten arvioinnin kustannuksiin eikä solmi ministeriön esittämää yhteistyösopimusta. Lisäksi Porvoon kaupunki ilmoitti vastustavansa lentokentän sijoittamista alueelleen.

5.6 Helsinki-Malmin käännetty kiitotie

5.6.1 Tausta: Helsingin seudun lentokenttäselvitys 2007

Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä (liikenne- ja viestintäministeriö 2007) tavoitteeksi asetettiin yhden kiitotien järjestelmä, jossa kiitotien pituus on 2.000 metriä. Selvityksen mukaan viime vuosina on tullut kasvavaa painetta siirtää liikelentotoiminta Helsinki-Vantaan lentoasemalta Malmin lentoasemalle. Tämä edellyttää kiitotien operatiivisen pituuden lisäämistä 1.500–2.000 metriin sekä mittarilähestymisjärjestelmää.

Selvityksen mukaan edellytyksenä Malmin merkittävälle kehittämiselle on ILS-mittarilähestymisjärjestelmän toteuttaminen. Mittarilähestymisjärjestelmää ei ole Helsinki-Vantaan lentoaseman lentotoiminnan vuoksi mahdollista toteuttaa nykyisillä pääkiitotiesuunnilla. Tästä syystä selvitettiin mahdollisuutta kääntää pääkiitotie lähelle Helsinki-Vantaan lentoaseman pääkiitotieiden suuntaa, jolloin mittarilähestymisjärjestelmä olisi mahdollista toteuttaa.

Selvityksessä oli yhtenä vaihtoehtona nykysuunnasta käännetty kiitotie, joka vastaa suunnaltaan Helsinki-Vantaan kahta pääkiitotietä (RWY 04-22). Selvityksessä tutkittiin myös lentokentän kehittämismahdollisuuksia (so. kiitotien pidentämistä) nykyisen kiitotiejärjestelmän pohjalta. Tuloksena kuitenkin todettiin, että lentokentän toimintojen ja kiitotiejärjestelmän kehittäminen ei ole merkittävässä määrin mahdollista nykyisen pääkiitotiesuunnan pohjalta.

5.6.2 Vaihtoehdon kuvaus

Helsinki-Malmin ns. kehittämisvaihtoehto perustuu Finavian vuonna 2008 tekemään selvitykseen *Helsinki City Airport. RWY 04-22 1500 m*. Raportin nimen mukaisesti kiitotien pituus on lyhennetty Helsingin seudun lentokenttäselvityksen 2.000 metristä 1.500 metriin (kuva 13).

Kehittämisvaihtoehtoa on tarkasteltu myös vuoden 2007 lentokenttäselvityksessä.

Selvityksessä on osoitettu lentoasematoiminnoista vapautuvat alueet.

Käännetyn kiitotien edut on kuvattu selvityksessä seuraavasti:

- Operointi suunnaltaan Helsinki-Vantaan rinnakkaiskiitotienä onnistuu paremmin, koska silloin olisi vähemmän risteävää liikennettä.
- ILS-lähestymiset olisivat mahdollisia, joka mahdollistaisi operoinnin paremmin säästä riippumatta. Tämä on perusedellytys mm. säännölliselle reittiliikenteelle.
- Ympäristötekijät voitaisiin huomioida aiempaa paremmin (mm. melu rajoittuisi vähemmän asutulle alueelle).
- Helsingin kaupunki saisi huomattavan määrän maata kaavoitettavaksi omiin tarpeisiinsa.
- Mahdolliset laajentumismahdollisuudet olisivat myös mahdollisia.
- Voitaisiin perustaa taloudellisesti kannattava lentoasemakokonaisuus ja pystyittäisiin huomioimaan myös lentokoulutuksen tulevat tarpeet.
- Helsingin kaupungille tarjoutuisi tilaisuus kehittää kenttää myös omia tarpeitaan ajatellen. Lisäksi voitaisiin miettiä yhtenä vaihtoehtona sitä, että kentän pitäjä voisikin olla Helsingin kaupunki.

Nykyisen pääkiitotien suunnan etuina olisivat selvityksen mukaan seuraavat tekijät:

- Ympäristö säilyisi lähes ennallaan nykytilanteeseen nähden.
- Halvemmat rakennuskustannukset.
- Toimintaan ei tulisi katkoksia.

5.6.3 Toiminnan luonne ja laajuus

Helsinki-Malmin liikenteen tulevasta kehityksestä ei ole tehty ennusteita. Viime vuosien liikennemäärän kehitystä on tarkasteltu luvussa 5.2.2.

Malmin ympäristöluvan hakemuksessa on melua tarkasteltu tilanteessa, jossa koko vuoden liikenne kasvaa 25 % verrattuna vuoden 2003 meluselvityksen perustana olleisiin liikennemääriin. Vuoteen 2007 mennessä liikenne kasvoi perustilanteeseen verrattuna noin 15 %, joten ennustetilanteessa liikennemäärissä on oletettu kasvua noin 10 %. Liikenteen rakenteen oletetaan säilyvän samanlaisena kuin nykyisin.

Vilkkaimpien kuukausien liikenne ei kasva samassa suhteessa, vaan liikennemäärä jakautuu tasaisemmin lähinnä kesäkauden kuukausille.

Yleisilmailuun käytettävässä kalustossa merkittävä muutos on ollut ultrakevyiden lentokoneiden yleistyminen. Vuonna 2003 noin 12 % kaikista operaatioista lennettiin ultrakevyillä lentokoneilla, jotka ovat tyypillisesti tavanomaisia 1–4 -paikkaisia pienkoneita vähämeluisempia.

5.6.4 Ympäristön tila

Ympäristön nykytila on kuvattu luvussa 5.2.3.

Lentoasema-alueen ja Tattarisuon teollisuusalueen välissä sijaitsee noin viiden hehtaarin laajuinen täyttömaa-alue.

Helsingin seudun lentokenttäselvityksen mukaan Tattarisuon teollisuusalueella maaperä on todennäköisesti pintamaasta voimakkaasti pilaantunutta. Alempi täyttömaa (useimmiten hiekkainen) on pääosin melko puhdas lukuun ottamatta pienialaisia päästöjä ja onnettomuuksia. Kattavaa tietoa maaperän pilaantuneisuudesta alueella ei ole. Kohdealueilla sijaitsevien täyttömäkien maaperän laadusta ei ole tietoja.

Lentokenttäselvityksessä huomautetaan, että arviot perustuvat Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta saatuihin yleisiin tietoihin alueen pilaantuneisuudesta. Alueella ei ole tehty kattavia tutkimuksia, jolloin arviot voivat poiketa huomattavasti todellisuudesta.

5.6.5 Maanomistus ja vuokrasopimukset

Nykyisen lentokenttäalueen maanomistus ja vuokrasopimukset on kuvattu luvussa 5.2.4.

Tattarisuon teollisuusalue on kaupungin omistuksessa. Helsingin kiinteistölautakunta päätti 5.4.2005 (217 §) tonttien vuokrauksen periaatteista, joiden mukaan tontit voidaan vuokrata

- vuoden 2034 loppuun saakka, milloin niiden rakennusoikeudesta on käytetty yli 60 % ja rakennukselle on myönnetty pysyvä rakennuslupa,
- vuoden 2025 loppuun saakka tai, mikäli tontilla sijaitsevat rakennukset ovat alueen yleinen kaupunkikuva huomioon ottaen hyvässä kunnossa, vuoden 2030 loppuun saakka, milloin niiden rakennusoikeudesta on käytetty 40 – 60 %,
- kerrallaan enintään 10 vuodeksi, mikäli niiden rakennusoikeudesta on käytetty vähemmän kuin 40 %.

Teollisuusalueella on siis vuoden 2034 loppuun voimassa olevia vuokrasopimuksia.

5.6.6 Kaavoitustilanne

Kaavoitustilanne on kuvattu luvussa 5.2.5.

Tattarisuon teollisuusalueella on vuonna 1987 vahvistettu asemakaava, jolla alue on osoitettu pääosin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi.

5.6.7 Asutus ja lentomelualue

Malmin lentoaseman ympäristössä sijaitsevaa asutusta on käsitelty luvussa 5.2.6.

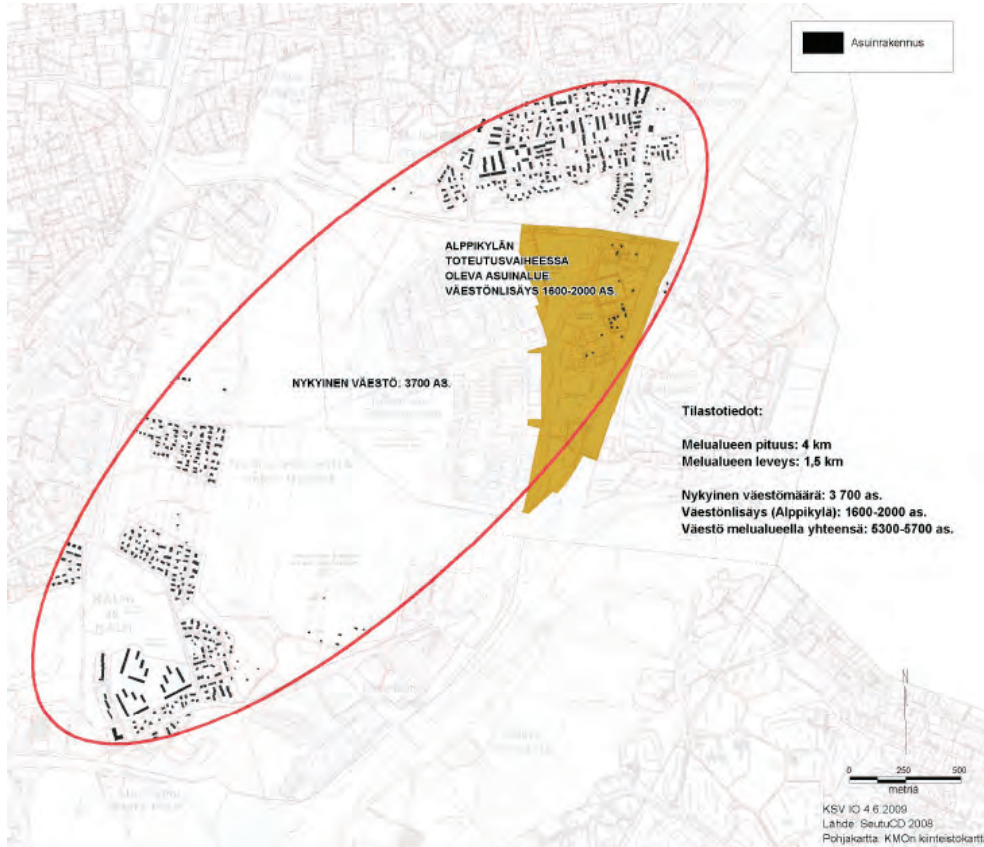
Meluselvityksiä ei ole tehty Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä eikä Finavian selvityksessä *Helsinki City Airport*.

Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä todetaan, että kiitotien paikan ja suunnan muutos vaikuttaa oleellisesti lentomelualueisiin. Selvityksen mukaan sivukiitotien poistaminen tulee kaventamaan itä-länsisuunnassa lentotoiminnan aiheuttamia meluvyöhykkeitä. Toisaalta operaatiomäärät lisääntyvät pääkiitotien koillis- ja lounaispuolella. Meluvyöhykkeet nykyisen pääkiitotien pohjoispuolella tulevat siirtymään koilliseen Heikinlaakson suuntaan.

Selvityksessä todetaan myös, että lentokentän lounaispuolella pääkiitotien kääntäminen siirtää lentomelualueita Pukinmäen ja Pihlajamäen suuntaan. Lentotoiminnan melualueelle sijoittuvien asukkaiden määrä tulee todennäköisesti lisääntymään nykyiseen tilanteeseen verrattuna.

Lisäksi selvityksessä todetaan, että "Alppikylän asemakaavaratkaisua on syytä tarkistaa". Suositusta ei perustella lähemmin, mutta sen voi olettaa viittaavaan melualueisiin.

Jos Helsinki-Malmin ympäristöluvan mukaisen ennustetilanteen mukainen 55 dBA:n lentomelualue (ks. luku 4.2.3) siirretään likimääräisenä kehittämismuutoksen mukaisen kiitotien kohdalle, melualue kattaa huomattavan osan Alppikylän asemakaava-alueesta ja myös Suurmetsäntien pohjoispuolisia asuinalueita.



Kuva 14. Olemassa oleva asutus ja asemakaavoitetut asuntoalueet Helsinki-Malmin kehittämävaihtoehdon suuntaa-antavalla 55 dBA:n melualueella. (Kuvan lähde: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto)

6. Lentokentän toteuttamisen edellyttämät suunnitelmat, luvat ja päätökset

Lentokentän rakentaminen edellyttää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista rakennuslupaa sekä ilmailulain mukaista rakentamislupaa.

Ilmailulaki

Ilmailulain (2009/1194) 85 § mukaan lentopaikan⁷ tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen on saatava rakentamislupa. Sama koskee lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen muutoksia, joilla saattaa olla vaikutuksia lentoturvallisuuteen tai merkittäviä vaikutuksia maisemakuvaan. Rakentamisluvan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvosto voi yksittäistapauksessa pidättää rakentamislupaa koskevan asian ratkaistavakseen.

Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa ja muuttamisessa noudatetaan ilmailulain 84 § mukaan, mitä kaavoituksesta, ympäristöluvasta, ympäristövaikutusten arvioinnista, rakentamisesta sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta säädetään. Jos ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa (468/1994) tarkoitettuun ympäristövaikutusten arviointiselostukseen sisältyvät ilmailulain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudestaan. Lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten mainitun lain mukainen arviointi on otettu huomioon.

Ympäristönsuojelulain (86/2000) 28 §:n ja ympäristönsuojeluasetuksen (169/2000) 1 §:n mukaan lentopaikalla on oltava ympäristölupa.

Ilmailulain 84 § mukaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 126 §:ssä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettua toimenpidelupaa koskevia säännöksiä ei sovelleta lentopaikka-alueen eikä lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen säännöllisyyden kannalta välttämättömien laitteiden ja rakennelmien, kuten ilmailuradiomajakoiden ja tutkalaitteiden sekä niiden suojarakennelmien rakentamiseen. Lentopaikalla ja muulla ilmailua palvelevalla alueella tehtäville toimenpiteille ei myöskään edellytetä maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisen maisematyöluvan hakemista tai lain 129 §:n mukaisen ilmoituksen tekemistä.

Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset (ilmailulaki 85-86 §)

Rakentamislupa on myönnettävä, jos lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset ja lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulain (86/2000) edellyttämä ympäristölupa. Rakentamislupaan voidaan liittää ehtoja, joiden avulla voidaan varmistaa lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden toteutuminen. Rakentamislupa voidaan kuitenkin evätä maanpuolustuksellisten syiden perusteella.

Ilmailuhallinto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät tarkemmat määräykset rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä.

⁷ **Lentopaikalla** tarkoitetaan ilmailulain 80 § mukaan määrättyä maa- tai vesialuetta tai rakennelman päällä olevaa aluetta, joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten. **Lentoasemalla** tarkoitetaan lentopaikkaa, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty.

Rakentamislupa myönnetään vähintään viiden vuoden määräajaksi. Lupa voidaan peruuttaa, jos lupaan liitettyjä ehtoja ei noudateta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty eikä luvan haltija ole korjannut puutteita Ilmailuhallinnon määräämässä kohtuullisessa ajassa.

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Maankäyttö- ja rakennuslaki

Ilmailulain mukaisen lentopaikan rakentamisluvan harkinta perustuu muun muassa siihen, mitä kaavoituksesta ja rakentamisesta sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta säädetään.

Maankäytön suunnittelujärjestelmä

Maankäytön suunnittelulla ohjataan alueiden käyttöä ja rakentamista. Maankäytön suunnittelujärjestelmään kuuluvat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Kunnat voivat myös laatia yhteisen yleiskaavan.

Maakuntakaava ja yleiskaava ovat yleispiirteisiä kaavoja, jotka ohjaavat yksityiskohtaisempien kaavojen laatimista. Ne voivat ohjata myös suoraan rakentamista ja muuta maankäyttöä.

Maakunnan liitto laatii ja hyväksyy maakuntakaavan. Kunnat laativat ja hyväksyvät yleis- ja asemakaavat. Maakuntakaavan ja kuntien yhteisen oikeusvaikutteisen yleiskaavan vahvistaa ympäristöministeriö.

Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen (MRL 25 §).

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi (MRL 32 §).

Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaava voidaan laatia myös maankäytön ja rakentamisen ohjaamiseksi määrättyllä alueella. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohdallisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi. (MRL 35 §)

Alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laaditaan *asemakaava*, jonka tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten ja ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan, olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämisen ja kaavan muun ohjaustavoitteen edellyttämällä tavalla (MRL 50 §).

Asemakaavan laatii kunta.

Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta maakuntakaavan ja yleiskaavan toteuttamista (MRL 32 ja 42 §).

MRL 125 § mukaan rakennuksen⁸ rakentamiseen on oltava rakennuslupa. Rakennusluvan ratkaisee kunnan rakennusvalvontaviranomainen.

MRL 136 §:ssä on määritelty edellytykset rakennusluvan myöntämiselle asemakaava-alueen ulkopuolella.

MRL 126 § mukaista toimenpidelupaa koskevia säännöksiä ei sovelleta lentopaikka-alueen rakentamiseen.

Kaavoitusmääräyksen antaminen

MRL:n 177 § mukaan ympäristöministeriö voi määrätä kunnan huolehtimaan määräajan puitteissa rakennusjärjestyksen, tarpeellisten yleiskaavojen tai asemakaavojen laatimisesta taikka pitämisestä ajan tasalla, jos on ilmeistä, että kunta vaikeuttaa laissa alueiden käytön suunnittelulle tai rakentamisen ohjaukselle asetettujen tavoitteiden toteuttamista. Ennen asiaa koskevan määräyksen antamista asiasta on neuvoteltava kunnan kanssa. Kunnalta on myös pyydettävä asiassa lausunto. Jos määräystä ei noudateta, ministeriö voi velvoittaa kunnan siihen uhkasakolla. Ympäristöministeriö voi antaa vastavan määräyksen maakunnan liitolle, jollei se huolehdi tarpeellisesta maakuntakaavan laatimisesta tai sen pitämisestä ajan tasalla.

Enimmäismelutason ohjearvot

Valtioneuvosto on antanut päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992). Ohjearvoja sovelletaan maankäytön ja rakentamisen suunnittelussa, eri liikennemuotoja koskevassa liikenteen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä.

Taulukko 3. Melun enimmäistason ohjearvot.

Ulkona	Melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso), L_{Aeq} , enintään	
	Päivällä klo 7-22	Yöllä klo 22-7
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45-50 dB
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB

⁸ Rakennus on MRL 113 § mukaan asumiseen, työntekoon, varastointiin tai muuhun käyttöön tarkoitettu kiinteä tai paikallaan pidettäväksi tarkoitettu rakennelma, rakenne tai laitos, joka ominaisuuksiensa vuoksi edellyttää viranomaisvalvontaa turvallisuuteen, terveellisyteen, maisemaan, viihtyisyyteen, ympäristönäkökohtiin taikka muihin tämän lain tavoitteisiin liittyvistä syistä.

7. Liiteaineisto

Liitteissä on esitetty kartta kaikista tässä selvityksessä esillä olleista lentokentän sijaintivaihtoehdoista (liite 1), liikenne- ja viestintäministeriön 4.2.2008 tekemä päätös, jolla käynnistettiin ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelu (liite 2), yhteenveto sijaintivaihtoehtojen karsinnan ensimmäisestä vaiheesta (liite 3) sekä selvitys jäljelle jääneistä, muista kuin tässä raportissa edellä kuvatuista sijaintivaihtoehdoista (liite 4). Liitteen aineisto kuvaa samalla perustelut sijaintivaihtoehtojen karsinnan toiselle vaiheelle.

Kuten tämän selvityksen johdannossa on todettu, raportti liitteineen kuvaa sijaintivaihtoja kevään 2010 tilanteessa.

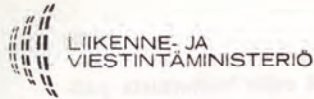
Liite 1

Kartta sijaintivaihtoehdoista



Liite 2

Liikenne ja viestintäministeriön valmistelupäätös 4.2.2008



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

10216 2007 30 4

4.2.2008 85/40/2005

Tiehallinto

Viite Helsingin seudun lentokenttäselvitys

Asia Päätösesitys jatkotoimenpiteistä

Toimiva ja kehityskykyinen lentoliikennetoiminta pääkaupunkiseudulla on koko maan kilpailukyvyyn 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 lentokenttatarpeista. 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 lausuntoyhteenvedo 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 siirtoaasiaa on käsitelty jo yli 20 vuotta. Helsingin seudun lentotoimintojen kehittämisessä ja lentokentän sijainnista on tehtävä pitkän aikavälin kestävä ratkaisu.

Postiosoite	Käyntiosoite	Fuhelin	Telekopio
PL 31 00023 Valtioneuvosto kirjaamo@mintc.fi info@mintc.fi	Eteläesplanadi 16-18, Helsinki	(09) 160 02	(09) 160 28596 (09) 160 28590 (tiedotus)

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
- Ve 07 - Malmin lentokentän toiminnan supistaminen helikopteritukikohtaksi.

Näyttäisi, että lausunnonantajien keskuudessa vähiten kannatusta saanut 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, ylijohdaja


Juhani Tervala

LIITE Liite 1, Muistio YVA -menettelystä
Liite 2, Lausuntoyhteenveto Helsingin seudun lentokentäselvityksestä

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

Liite 3

Sijaintivaihtoehtojen karsinnan ensimmäinen vaihe

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsitelty	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
0	Helsinki-Malmi				Ympäristövaikutusten arvioinnin 0-vaihtoehto: toiminnan jatkuminen Malmilla Ilmatilan käyttöä johtuen toimintaa jouduttaneen supistamaan tulevaisuudessa; mittarilentotoiminta lop-pune.	Lain edellyttämä ns. nollavaihtoehto
1	Sipoo, Savijärvi	LVM 49/2000 ⁹ (ve 1)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Lintuvarjensuojeluohjelma; seutukaavassa SL	Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa (2007) Savijärvi merkinnällä SL	Ei
2	Sipoo, Box pohjoinen	LVM 49/2000 (ve 2)	Ryhmässä ”muut kysymykseen tulevat vaihtoehdot”	Kilpilahden teollisuusalueen läheisyys; muu maankäyttö	Kilpilahden mahdollinen tuleva lentorajitusalue; Hki-Vantaa rajoittaa ilmatilan käyttöä; mittarilentotoiminta ei mahdollista LVM:n 2007 selvityksessä käsitelty vaihtoehto	Ei
3	Sipoo/Porvoo, Boxby etelä	LVM 49/2000 (ve 3)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Toteutunut ja suunniteltu maankäyttö ¹⁰ ; mm. ratavaraus	Kilpilahden mahdollinen tuleva lentorajitusalue; Hki-Vantaa rajoittaa ilmatilan käyttöä; mittarilentotoiminta ei mahdollista Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa (2007) itäradan varaus	Ei
4	Porvoo, Alivekkoski	LVM 49/2000 (ve 4)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Sijaintitekijät ¹⁰ , ilmatilan käyttö	Hki-Vantaa rajoittaa ilmatilan käyttöä (huonompi kuin ve 3); mittarilentotoiminta ei mahdollista	Ei
5	Sipoo, Nevas	LVM 49/2000 (ve 5)	Karsittu kuulemisten jälkeen	Liian lähellä teollisuusaluetta (öljynjalostamo ym.)	Kilpilahden teollisuusalueen läheisyys	Ei

⁹ Selvityksessä on käsitelty kaikki vuoden 1987 selvityksessä esillä olleet 28 vaihtoehtoa. Lisäksi on tutkittu kahdeksan muuta selvityksen yhteydessä esiin tullutta vaihtoehtoa sekä yhtenä vaihtoehtona myös Lopen Räyskälä.

¹⁰ Sijaintia tarkasteltiin maantie- ja aikaetäisyytenä Helsingin keskustasta, etäisyytenä lähimmistä taajamista sekä sijaintina suhteessa vaikutusalueen tieverkkoon. Etäisyys lähimmästä taajamasta kuvaa palvelujen saavutettavuutta. Sijainti suhteessa vaikutusalueen tieverkkoon kuvaa lentokentän saavutettavuutta vaikutusalueen eri osista.

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsittely	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
6	Sipoo, Östersundom etelä	LVM 49/2000 (ve 6)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Luonnonsuojelu (Natura-alueet)	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
7	Sipoo, Östersundom pohj.	LVM 49/2000 (ve 7)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Toteutunut ja suunniteltu maankäyttö; VR, MU, A	Maankäyttö tehostumassa: Helsinkiin liitettävällä alueella	Ei
8	Sipoo, Degermossa	LVM 49/2000 (ve 8)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Toteutunut ja suunniteltu maankäyttö; VR, MU, A	Maankäyttö tehostumassa: Helsinkiin liitettävällä alueella	Ei
9	Vantaa, Hakunila	LVM 49/2000 (ve 9)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Luonnonsuojelu (Natura-alueet)	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
10	Sipoo, Kotimäki	LVM 49/2000 (ve 10)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Ilmatilan käyttö	Liian lähellä Hki-Vantaata; ei mahdollinen	Ei
11	Porvoo, Hinthaara	LVM 49/2000 (ve 11)	Sijoitettu ryhmään "muut kysymykseen tulevat vaihtoehdot"	Saavutettavuus ja sijainti yhdyskuntarakenteessa	LVM:n 2007 selvityksessä käsitelty vaihtoehto (Porvoo ehdottanut tarkistettua sijaintia); alueella sijaitsee 400 kV:n voimalinja	Mahdollinen
12	Mäntsälä, Sääksjärvi, etelä	LVM 49/2000 (ve 12)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Nykyinen maankäyttö (asuminen); kunta esitti vaihtoehdot 31	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
13	Mäntsälä, Sääksjärvi, pohj.	LVM 49/2000 (ve 13)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Nykyinen maankäyttö (asuminen); kunta esitti vaihtoehdot 31	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
14	Mäntsälä, Ohkola	LVM 49/2000 (ve 14)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Nykyinen maankäyttö (asuminen); Natura-alue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
15	Hausjärvi, Huhtainnummi	LVM 49/2000 (ve 15)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Huono saavutettavuus; 1. luokan pohjavesialue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
16	Kirkkonummi, Friggesby	LVM 49/2000 (ve 16)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Natura-alue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
17	Kirkkonummi, Upinniemi	LVM 49/2000 (ve 17)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Sijaitsee lentorajitusalueen vieressä	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
18	Kirkkonummi, Bergstad	LVM 49/2000 (ve 18)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Natura-alue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsittely	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
19	Kirkkonummi, Däbits	LVM 49/2000 (ve 19)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Natura-alue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
20	Kirkkonummi, Bondarby	LVM 49/2000 (ve 20)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Ilmatilan käyttö; merkittävä lintujen muuttoreitti	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
21	Kirkkonummi, Siätmossen	LVM 49/2000 (ve 21)	?	Natura-alue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
22	Siuntio, Billskog	LVM 49/2000 (ve 22)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
23	Kirkkonummi, Gillermossen	LVM 49/2000 (ve 23)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Metsähovin avaruustutkimusasema; haja-asutus	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
24	Espoo, Ämmässuo	LVM 49/2000 (ve 24)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Kaatoaikka	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
25	Kirkkonummi, Sundsberg	LVM 49/2000 (ve 25)	Karsittu selvityksen 1. vaiheessa	Suunniteltu asuntoalue	Nykyinen maankäyttö (asuminen)	Ei
26	Nurmijärvi, Sottilannummi	LVM 49/2000 (ve 26)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Ilmatilan käyttö	Tilanne ei ole muuttunut (sijainti Hki-Vantaan poikittaiskiitotien lähestymislinjalla).	Ei
27	Nurmijärvi, Korpi	LVM 49/2000 (ve 27)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Ilmatilan käyttö	Tilanne ei ole muuttunut (sijainti Hki-Vantaan poikittaiskiitotien lähestymislinjalla).	Ei
28	Vihtu, Nurmijärvi, Leppääro	LVM 49/2000 (ve 28)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Ilmatilan käyttö	Tilanne ei ole muuttunut (sijainti Hki-Vantaan poikittaiskiitotien lähestymislinjalla).	Ei
29	Askola, Nietoo	LVM 49/2000 (ve 29)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Huono saavutettavuus; kunta esitti vaihtoehtoa 30	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
30	Askola, Monninkylä	LVM 49/2000 (ve 30)	Yksi kolmesta parhaasta vaihtoehtosta		Mahdollinen sijainti, mutta selvästi huonompi kuin Porvoon vaihtoehdot; ilmatilan käytön kannalta ongelmia.	Ei
31	Mäntsälä, Hirvihaara	LVM 49/2000 (ve 31)	Yksi kolmesta parhaasta vaihtoehtosta		Kiitotesuunta erittäin kriittinen Hki-Vantaan sivukiitotien ja paralleeliki-	Ei

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsitelty	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
			ta		toteiden muodostamalla välialueella. Vaihtoehto 49 korvaa. (Vaikutustarkastelut maakuntakaavan valmistelussa; ei otettu maakuntakaavaan.)	
32	Riihimäki, Sammalstonsuo	LVM 49/2000 (ve 32)	Yksi kolmesta parhaasta vaihtoehdosta		Hämeen maakuntakaavassa vaihtoehto 33 merkitty selvitysalueeksi; korvaa tämän vaihtoehdon.	Ei
33	Loppi, Keihäsjärvi	LVM 49/2000 (ve 33)	Sijoitettu ryhmään "muut kysymykseen tulevat vaihtoehdot"		Hämeen maakuntakaava: selvitysalue	Mahdollinen
34	Loppi, Räyskälä	LVM 49/2000 (ve 34)	Sijoitettu ryhmään "muut kysymykseen tulevat vaihtoehdot"; "muita huonompi etäisyytensä vuoksi"		Yleisimmiin vaikuttaisi haitallisesti nykyiseen lentotoimintaan (purjelento ja laskuvarjohyppytoiminta). Sotilasilmalualue lähellä, rajoituksia länsipuolella	Ei
35	Vihti, Palojärvi	LVM 49/2000 (ve 35)	Karsittu selvityksen 2. vaiheessa	Ilmatilan käyttö	Mittarilentotoiminta ei mahdollinen	Ei
36	Inkoo, Olkila	LVM 49/2000 (ve 36)	Karsittu kuulemisten jälkeen	Karsittu Innanbäckia huonpana Inkoo-vaihtoehtona	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
37	Inkoo, Innanbäck	LVM 49/2000 (ve 37)	Sijoitettu ryhmään "muut kysymykseen tulevat vaihtoehdot"		Lentorajoitusalueet (ampuma-alue) lähistöllä; estää ammunnan aikana kaiken mittarilentotoiminnan, näkölentotoiminta mahdollista Myös LVM:n 2007 selvityksessä käsitelty vaihtoehto	Ei
38	Inkoo, Knappa	Helsingin seudun lentokenttäselvitys (2007)	Karsittu jatkotarkastelusta	"Maa- ja kallioperän leikkausmäärät sekä erittäin mittavat pohjanvahvistustoimenpiteet rajaavat kentän pois jatkotarkasteluista."	Lentorajoitusalueet (ampuma-alue) lähistöllä; estää ammunnan aikana kaiken mittarilentotoiminnan, näkölentotoiminta mahdollista	Ei
39	Inkoo,	Helsingin seudun lentokent-	Karsittu jatkotarkastelusta	"Solberg karsiutui selvitystyön alkuvaiheessa Helsingin-	Lentorajoitusalueet (ampuma-alue) lähistöllä; estää ammunnan aikana	Ei

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsittely	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
40	Solberg	täselvitys (2007)		Vantaan lentokenttään nähdyn epäsuotuisan kiitotiesuuntansa takia.”	kaiken mittarilentotoiminnan, näkölentotoiminta mahdollista	
41	Porvoo, Backas	Helsingin seudun lentokentän täselvitys (2007)	Esitetään Helsingin seudun lentokentän kehittämismuutoksia.		LVM:n toimeksiannon mukaan tutkittava sijaintivaihtoehto; helikopteritukikohta voi sijaita lentokentällä	Mahdollinen
42	Lohja, Nummenkyliä	Etelä-Suomen lentokenttä Forssan seudulle (02/2008)		”Forssan seudulle Humppilaa suunnitellaan uudenaikais- ta matkakeskusta, johon yhdistetään lento-, rautatie- maanteliikennepalvelut.” ”Tilauslento- ja rahti liikenteen lisäksi alueelle sopivat myös lentokoulutus, harrastusilmailu sekä testaus- ja matkailu- toiminta.”	Sijainti liian kaukana toimiakseen Helsingin seudun yleisilmailun lentokenttänä.	Ei
43	Lohja, Teutari	Lohjan seudun lentokenttä (05/2008)	Kaupungin hallitus peruutti 16.6.2008 LMV:lle ja Uudenmaan liitolle antaman myönteiset kannanotot kaupungin alueelle mahdollisesti sijoitettavan lentokentän YVA-menettelyn käynnistämiseksi.	”Lähtökohtana ... selvitykselle on toimintakonsepti, johon voisi sisältyä Malmin lentokentältä siirtyvää yleisilmailua ja koulutustoimintaa sekä lisäksi myös Helsingin Vantaalta tai muilta Etelä-Suomen lentoasemilta siirtyvää kaupallista toimintaa, kuten halpalentoyhtiöiden liikennettä, tilauslentoja, liikelentotoimintaa sekä mahdollisesti rahti liikennettäkin.	Sijainti mahdollinen, kun kiitotie poikittain Hki-Vantaan pääkiitoteihin nähden; epäedullista, kun mittariliikennevirrat Hki-Vantaan pääliikenteen kanssa ristikkäisiä	Mahdollinen
43	Lohja, Teutari	Lohjan seudun lentokenttä (05/2008)	Kuten 42	Kuten 42	Ei rajoituksia ilmatilan käytölle; ilmatilan käytön kannalta edullisempi kuin 42 Lähistöllä Seveso-laitoksen konsultointialue, joka ei kuitenkaan rajoita	Mahdollinen

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsitelty	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
44	Kiikala (EFIK)	Kiikalan lento-keskuksen kehittämisselvitys (10/2005)	Laadittu kehittämissuunnitelma vaihtoehtoiseen		maankäyttöä konsultointi-alueen ulkopuolella	
45	Lahti-Vesivehmaa (EFLA)	LVM 49/2000		"Kiikalan (100 km), Lahti-Vesivehmaan (130 km) ja Kymen lentokentät (150 km) ovat etäisyydestä johtuen saavutettavuudeltaan huonoja. Sen vuoksi työryhmä pitää olemassa olevista lentokentistä vain Räyskälän lentokenttää jatkosuunnittelussa huomioon otettavana Helsinki-Malmia korvaavana lentokenttänä."	Sijainti liian kaukana toimiakseen Helsingin seudun yleisilmailun lentokenttänä.	Ei
46	Kymi (EFKY)					
47	Vihti, Nummela (EFNU)	LVM 49/2000	Ei otettu vertailuun.	"Nummelan lentokentän sijainnista johtuvista syistä Nummelasta ei ole mahdollista kehittää Helsinki-Malmia korvaavaa lentokenttää."	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
48	Hyvinkää (HYV/EFHV)	LVM 49/2000	Ei otettu vertailuun.	"Hyvinkää ei ole mahdollinen Helsinki-Malmia korvaavana lentokenttänä johtuen sen sijainnista." "Hyvinkään lentokenttä sijaitsee kaupungin keskustan pohjoispuolella asuntoalueiden välittömässä tuntumassa."	Tilanne ei ole muuttunut.	Ei
49	Kärkölä, Levanto-Marttila-Henna	Kunnan kirje Tiehallinnolle 9.9.2008	Esitys vaihtoehdon ottamista mukaan YVA-selvitykseen		Ei rajoituksia ilmatilan käytölle	Mahdollinen

Nro	Sijaintivaihtoehto	Milloin, missä käsitelty	Valmisteluvaiheen ratkaisu	Valmisteluvaiheen peruste	Perusteen päivitys 12/2008	Johtopäätös: Mahdollinen YVA-vaihtoehto
50	Porvoo/Loviisa, Pernaja	Itä-Uudenmaan liiton ja Porvoon kaupungin esitys vaihtoehtoksi numeroille 11 ja 40			Ei rajoituksia ilmatilan käytölle; Itä-Uudenmaan liiton ja Porvoon kaupungin osoittama alue	Mahdollinen
51	Karkkila, Haavisto	Karkkilan kaupungin kirje LVM:lle 2009	Esitys vaihtoehtoon ottamista mukaan YVA-selvitykseen			Mahdollinen

Liite 4

Sijaintivaihtoehtojen karsinnan toinen vaihe

Sisällysluettelo

1.	Ensimmäisen vaiheen karsintaperusteet	2
2.	Lähemmin tarkastellut vaihtoehdot	2
2.1	Vaihtoehtojen täsmennetty vertailu	2
2.2	Kärkölä, Levanto–Marttila–Henna	3
2.2.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	3
2.2.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	4
2.2.3	Asutus	5
2.2.4	Luonnonympäristö	5
2.2.5	Muut tekijät	5
2.2.6	Kunnan kanta	5
2.3	Lohja, Nummenkylä	6
2.3.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	6
2.3.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	7
2.3.3	Luonnonympäristö	11
2.3.4	Asutus	11
2.3.5	Muut tekijät	12
2.3.6	Kunnan kanta	12
2.4	Lohja, Teutari	12
2.4.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	12
2.4.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	13
2.4.3	Luonnonympäristö	15
2.4.4	Asutus	15
2.4.5	Muut tekijät	16
2.4.6	Kunnan kanta	16
2.5	Porvoo, Backas	17
2.5.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	17
2.5.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	17
2.5.3	Luonnonympäristö	18
2.5.4	Asutus	19
2.5.5	Muut tekijät	19
2.5.6	Kunnan kanta	20
2.6	Porvoo, Loviisa (Pernaja)	20
2.6.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	20
2.6.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	21
2.6.3	Luonnonympäristö	22
2.6.4	Asutus	23
2.6.5	Muut tekijät	24
2.6.6	Kunnan kanta	24
2.7	Salo/Kiikala	25
2.7.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	25
2.7.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	25
2.7.3	Luonnonympäristö	25
2.7.4	Asutus	27
2.7.5	Muut tekijät	27
2.7.6	Kunnan kanta	27
2.7.7	Nykyinen lentokenttä	27
2.7.8	Kiikalan lentokeskuksen kehittämisselvitys (2005)	28
2.7	Loppi, Keihäsjärvi	28
2.7.1	Sijainti ja liikenneyhteydet	28
2.7.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	29
2.7.3	Luonnonympäristö	31
2.7.4	Asutus	31
2.7.5	Muut tekijät	32
2.7.6	Kunnan kanta	32

1. Ensimmäisen vaiheen karsintaperusteet

Ensimmäisessä vaiheessa vuoden 2008 aikana tehty sijaintivaihtoehtojen karsinta perustuu seuraaviin kriteereihin:

1. Ilmatilan käyttö
 - Helsinki-Vantaan asettamat rajoitukset
 - Hki-Vantaan lähestymis- ja noususuunnat (poissuljetut alueet)
 - Sijainnit, joissa mittarilentotoiminta ei ole mahdollista
 - Lentokielto- ja rajoitusalueet, vaara-alueet
 - Ampuma-alueet
 - Suoja-alueet
3. Luonto, maankäyttö
 - Natura-alueet
 - Muut merkittävät suojelualueet
 - Taajamat
 - Loma-asutus
 - Muu ns. raskas maankäyttö (mm. voimalinjat)
4. Etäisyys pääkaupunkiseudulta
 - Maksimietäisyys Helsingin keskustasta noin 80 km (vastaa aikaisempia selvityksiä)

Ilmatilaan käyttöön liittyvät kysymykset on selvitetty yhdessä Finavian asiantuntijoiden kanssa.

Karsinnassa on hyödynnetty maakuntakaavoissa tehtyjä lentokenttätarkasteluja ja kaavaprosessissa tehtyjä valintoja.

Tekijöitä, jotka eivät ole tässä karsinnan vaiheessa vaikuttaneet vaihtoehtojen karsintaan, ovat olleet muun muassa melu ja haja-asutus. Niiden merkitys arvioidaan mahdollisessa ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tai kaavan vaikutusten arvioinnissa.

Kunnan kielteistä kantaa lentokentän rakentamiseen ei ole käytetty karsintaperusteena. Sen merkitys arvioidaan hankkeen toteuttamiskelpoisuuden yhteydessä.

2. Lähemmin tarkastellut vaihtoehdot

2.1 Vaihtoehtojen täsmennetty vertailu

Ensimmäisen vaiheen karsinnan jälkeen jäljelle jääneet vaihtoehdot

Edellä esitetyillä perusteilla tehdyn karsinnan jälkeen jäljelle jäivät seuraavat sijaintivaihtoehdot:

- Helsinki-Malmin kehittämissvaihtoehto
- Kärkölä, Levanto-Marttila-Henna (49; numerointi liitekartalla 1)
- Lohja, Nummenkylä (42)
- Lohja, Teutari (43)
- Loppi, Keihäsjärvi (33)
- Porvoo, Backas (38)
- Porvoo, Hinthaara (11)
- Salo, Kiikala (44), olemassa oleva lentokenttä

Lisäksi vaihtoehtona on ns. nollavaihtoehto eli Helsinki-Malmin toiminnan jatkaminen nykyisen lentoaseman puitteissa.

Toiseen vaiheen karsintaperusteet

Vaihtoehtojen jatkokarsinta on tapahtunut siten, että on täsmennetty vaihtoehtojen alustavaa arviointia. Tällä perusteella on karsittu **Lopen Keihäsjärvi**, jossa vahvistetun rantaosayleiskaavan mukainen loma-asutus rajoittaa melun vuoksi lentotoimintaa, sekä **Lohjan Nummenkylä** alueen runsaan asutuksen perusteella. Lohja on laajentanut valmisteilla olevan taajamaosayleiskaavansa alueen vuoden 2009 aikana Nummenkylään.

Porvoon Backas on karsittu sillä perusteella, että sen toteuttamiskelpoisuutta pidetään huonona Helsinki-Porvoo –kehittämisyöhykkeellä¹¹ olevan sijainnin sekä Kilpilahden teollisuusalueen suoja-alueen vuoksi. Backas-vaihtoehto todettiin liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä (2007) lentotoiminnan kannalta hyväksi, mutta siinä yhteydessä ei selvitetty ympäristötekijöitä tai muita toteutettavuuteen liittyviä kysymyksiä.

Porvoon-Pernajan rajalla sijaitseva vaihtoehto on karsittu lähellä sijaitsevan Pernajanlahdentien ja Pernajan saariston Natura-alueen (lintuvesiensuojeluohjelman kohde) ja siihen liittyen 400 kV:n voimalinjan perusteella. Lentokentän edellyttämä voimalinjan siirto edellyttäisi linjan siirtoa myös Natura-alueella, minkä vuoksi lentokentän toteuttaminen riippuisi toisesta ympäristöön vaikuttavasta hankkeesta.

Lohjan Teutari on karsittu huonon sijainnin vuoksi: vaihtoehdon heikkoutena ovat linnuntie-etäisyys Helsinkiin yhdessä pohjoista ja itäistä suuntaa heikompien tieyhteyksien kanssa sekä rannikon lentorajoitusalueet. Kovapanosammunnat estävät harjoitusten aikana kaiken mittarilentotoiminnan.

Kärkölän vaihtoehto (Levanto-Marttila-Henna) on karsittu siksi, että vaihtoehtona se on vastaava kuin Mäntsälän Hirvihaara, mutta selvästi kauempana pääkaupunkiseudusta. Kärkölän vaihtoehto perustui Kärkölän, Orimattilan ja Mäntsälän yhteiseen maankäyttövisioon. Mäntsälän kunta toi Hirvihaaran vaihtoehdon esille vuoden 2009 syksyllä.

Salon Kiikala on olemassa oleva lentokenttä, joka on merkitty Varsinais-Suomen maakuntakaavaan. Jatkoselvityksissä on todettu, että Kiikala ei ole olemassa olevana lentokenttänä hankevaihtoehto YVAN mielessä. Lentotoimintaa voi periaatteessa siirtyä milloin tahansa Helsinki-Malmilta Kiikalaan tai mille tahansa muulle olemassa olevalle lentokentälle, mutta lentotoiminnan siirtyminen ei edellytä YVAN tekemistä. Kentän rakentaminen voi edellyttää YVAaa.

Luvussa 2.2 on esitelty lähemmin em. vaihtoehtoja.

2.2 Kärkölä, Levanto–Marttila–Henna

2.2.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee Kärkölän kunnan kaakkoisosassa Marttilassa Mäntsälän ja Orimattilan rajan tuntumassa noin kilometrin etäisyydellä valtatie 4:stä. Etäisyys kehä III:lle on noin 65 kilometriä ja Helsingin keskustaan noin 80 kilometriä.

¹¹ Helsinki-Porvoo –kehysuunnitelma. 2009.



Kuva 2. Levanto-Marttila-Hennan lentokentän viitteellinen sijainti.

2.2.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Alue on Päijät-Hämeen maakuntakaavassa maa- ja metsätalousaluetta. Alueella ei ole yleis- tai asemakaavoja.

Alue on nykyisin maa- ja metsätalousaluetta, joka on pääosin yksityisessä omistuksessa.

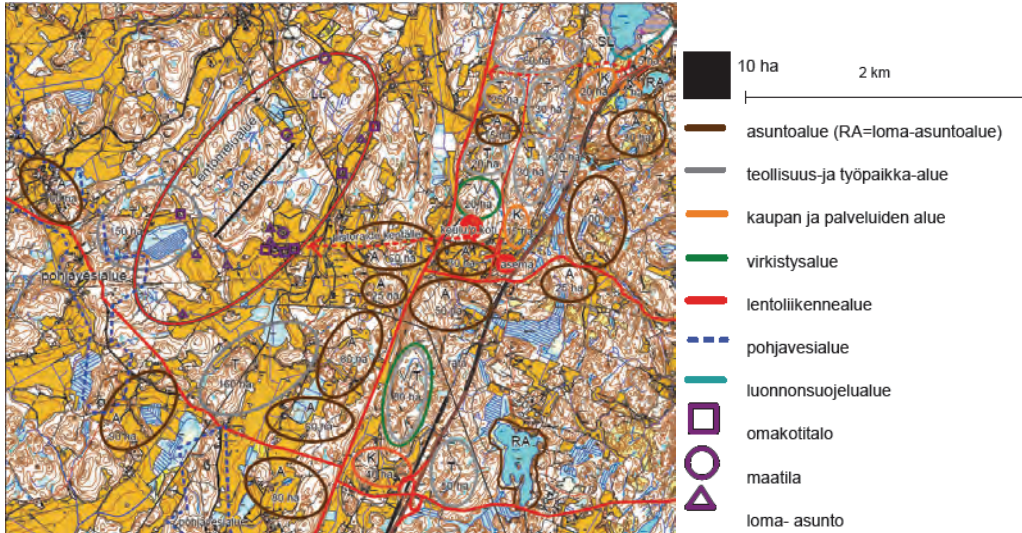
Mäntsälän Levannon moottoriteliittymän ympäristön sekä sen läheisten Kärkölän puolella sijaitsevan Marttilan kylän ja Orimattilassa sijaitsevan Hennan kehittämisestä on laadittu kuntien kaavoituksen ja teknisten toimien virkamiesten yhteistyönä maankäytöllinen visio tavoitevuotena 2030. Visio valmistui alkuvuodesta 2008.

Maankäyttövisiossa aluetta on kuvattu seuraavasti:

Alueen halki kulkee myös Helsinki-Lahti oikorata, joka valmistui vuonna 2006. Alueella sijaitsee oikoradalle rakennetut ohitusraiteet, joiden kohdalle Hennaan on visiossa suunniteltu sekä henkilöliikenteen asema että pistoraiteet teollisuuden tarpeisiin. Alueen asutuksen suunniteltu kasvu pohjautuu pitkälti juuri nopeisiin junayhteyksiin sekä pääkaupunkiseudulle että Lahteen.

Kärkölän puolelle lähelle kuntien rajoja on visiossa esitetty rakennettavaksi lentokenttä, joka palvelisi lähinnä rahti-, charter- ja halpalentoyhtiöitä. Lentokentälle rakennetaan pistoraiteita Hennan ohitusraiteiden eteläpäästä sekä parannetaan maantieyhteyttä Hennaan alueelta.

Alueen maat ovat pääosin yksityisessä omistuksessa.



Kuva 3. Luonnos Levanto (Mäntsälä) – Marttila (Kärkölä) –Henna (Orimattila) -alueen maankäytöstä.

2.2.3 Asutus

Kuvan 2 karttapiirroksen mukaisella soikioalueella (55 desibeliä) on

- omakotitaloja 5-6 kpl
- loma-asuntoja 4-5 kpl
- maatilojen talousrakennuksia 3 kpl.

2.2.4 Luonnonympäristö

Maaperä on pääosin kalliimoreenimaata. Alueella ei ole tehty luontoselvityksiä.

2.2.5 Muut tekijät

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta ei ole mahdollinen, koska alue on liian kaukana merestä. Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueen ulkopuolella.

2.2.6 Kunnan kanta

Lentokenttä sisältyy kuntien valmistelemaan maankäytölliseen visioon. Kärkölän kunnanhallitus käsitteli maankäytön visiota 21.4.2008 ja päätti yksimielisesti esittää kunnanvaltuustolle vision hyväksymistä.

Kärkölän kunnanvaltuusto päätti 5.5.2008 äänin 16–11 siirtää asian käsittelyyn. Keskustelun kuluessa ilmeni, että lisäselvityksiä halutaan mm. vision taloudellisista ja kuntataloudellisista vaikutuksista työllisyys, verotus yms. seikat huomioiden. Edelleen haluttiin selvityksiä yleensä mahdollisuudesta lentotoimintaan Marttilassa, alueen kiinteistöistä, ympäristövaikutuksista laajasti ja vision realistisuudesta.

2.3 Lohja, Nummenkylä

Vaihtoehto perustuu Lohjan kaupungin vuonna 2008 tekemään selvitykseen *Lohjan seudun lentokenttä*. Tekniseksi tarkasteluksi luonnehditussa selvityksessä ”tutkittiin alustavasti, onko Lohjan kaupungin alueelta esitettävissä sopivia alueita, joita kannattaisi tutkia mahdollisina lentokentän sijoituspaikkoina ja millaisia edellytyksiä yleensä olisi lentokentän sijoittamiselle Lohjan seudulle”.

2.3.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee Lohjan kunnan itäosassa Siuntion ja Vihdin rajan lähistöllä. Alue on Helsinki-Lohja –moottoritien tuntumassa tien eteläpuolella maantie 110:n kohdalla. Etäisyys Helsingin keskustasta on noin 50 kilometriä; lyhin etäisyys Kehä III:lle on noin 40 kilometriä. Nykyiset tieyhteydet moottoritien eteläpuolelle ovat vanhalta Turuntieltä ja vt 25:ltä

Alueen itäosaan sijoittuva Kahvimaantie (mt 11188) toimii yhdyntienä Vanhalta Turuntieltä Siuntoon. Lentokenttä edellyttää uuden tieyhteyden rakentamista valtatie 1:ltä.

Länsiradan Espoo-Vihti-Lohja toteutuminen mahdollistaisi tulevaisuudessa nopean raideyhteyden alueelle pääkaupunkiseudulta. Matka-aika olisi Helsingistä noin 40–50 minuuttia lentokentän sijainnista riippuen. Vertailukohtana voi pitää Kehäradan junien matka-aikaa Helsinki-Vantaalle, joka on liikennöintisuunnitelmien mukaan noin 30 minuuttia. Hyvinkää-Hanko -radan sähköistäminen tarjoaisi mahdollisuuden järjestää raideyhteydet myös pääradalle ja rantaradalle.



Kuva 4. Lohjan Nummenkylän lentokentän viitteellinen sijainti.

2.3.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Alue on maa- ja metsätalousvaltaista haja-asutusaluetta, joka on pääosin yksityisessä omistuksessa. Alueen läpi kulkee 110 kV:n voimajohto.

Alueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu 8.11.2006), jossa alue on niin sanottua valkoista aluetta. Maakuntakaavakartan valkoisia alueita koskevat seuraavat kehittämissuositukset:

- Uudenmaan alueilla, joille maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kunnan tarpeiden mukaan osoittaa merkitykseltään paikallisena kaikkia maankäyttömuotoja.
- Alueilla, joille ei yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoiteta muuta käyttötarkoitusta, kehitetään ensisijaisesti maa- ja metsätaloutta, kalataloutta sekä niitä tukevia sivuelinkeinoja.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä- ja muut luontoalueet sekä vältetään niiden tarpeetonta pirstomista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon myös maisema- ja kulttuurihistorialliset arvot.



Kuva 5. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta vuodelta 2006.

Uudenmaan liitto on käynnistänyt maakuntakaavan uudistamistyön (2. vaihemaakuntakaavan). Uudistamisessa on kyse vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan ja maakuntavaltuuston hyväksymän 1. vaihemaakuntakaavan uudelleen tarkastelusta. Kaavan sisällön merkittävyyden vuoksi käytetään nimitystä maakuntakaavan uudistaminen.

Kaavatyön pääpaino on yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä. Lisäksi selvitetään virkistys- ja viheryhteystarpeet, kulttuuri-maisema-alueet ja luontokohteet sekä maatalousalueet.

Käsittelyyn tulevat myös ainakin energiaverkkojen ajantasaistaminen ja energiavarojen kartoitus, tulvariskien ehkäisemiseen ja logistiikkaan liittyvät aiheet sekä Malmin lentokentän sijaintiin ja Helsinki-Vantaan lentotermiinin liittymiseen liittyvät kysymykset.

Alueella on voimassa Lohjan kunnanvaltuuston vuonna 1992 hyväksymä oikeusvaikutuksen yleiskaava, jossa alue on merkitty maa- ja metsätalousalueeksi (M).

Alueelle ei ole laadittu asemakaavoja.



Kuva 6. Ote Lohjan kunnanvaltuuston hyväksymästä yleiskaavasta vuodelta 1992

Lounaassa alue rajoittuu Lohjan kunnanvaltuuston vuonna 1993 hyväksymään Lieviön osayleiskaavaan.

Nummenkylän osayleiskaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä vuoden 2008 lopulla. Lohjan kaupunginvaltuusto päätti 10.6.2009, että Lohjan taajamaosayleiskaavan aluetta laajennetaan Nummenkylässä moottoritien eteläpuolella olevalla alueella. Samalla valtuusto päätti, että Nummenkylän osayleiskaava erillisenä kaavaprosessina lopetetaan ja kaavassa siihen asti tehdyt ratkaisut otetaan huomioon lähtökohtana taajamaosayleiskaavaa laadittaessa.

Lohjan kaupunginvaltuusto päätti kesäkuussa 2009, että taajamaosayleiskaavan laatimista jatketaan vaihtoehdon B pohjalta (eräin poikkeuksin) siten, että vaihtoehtoa D1 pidetään sen jatkumona tulevaisuudessa. Alue, jolle lentokenttä on sijoitettu, on vaihtoehdossa B osoitettu pääosin asumiseen.

Lohjan kaupunginhallitus päätti 10.5.2010 hyväksyä taajamaosayleiskaavan luonnoksen maankäyttö- ja rakennuslain mukaista vuorovaikutusta varten. Taajamaosayleiskaava on tarkoitus laatia oikeusvaikutteisena osayleiskaavana.



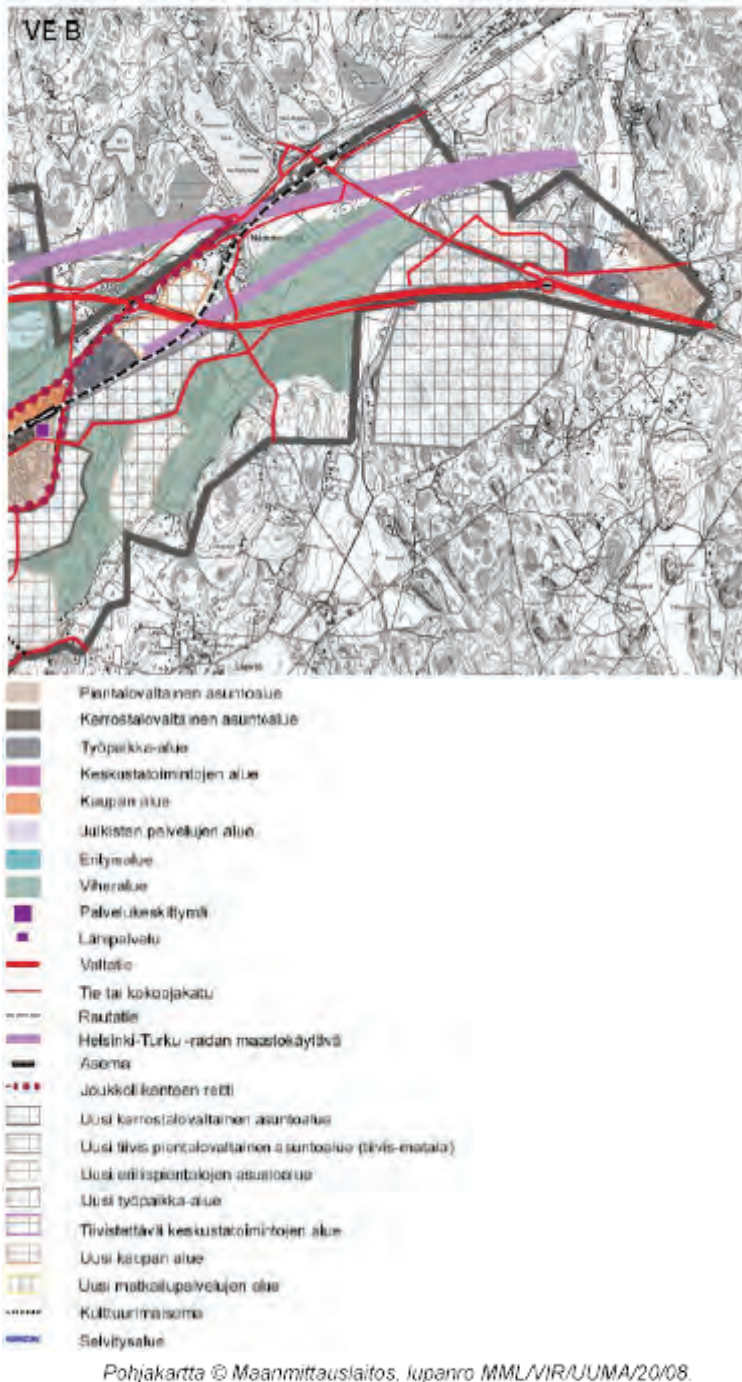
Kuva 1. Taajamaosayleiskaavan aluerajaus 11.5.2009, laajennusalue ympyröity. Pohjakartta © Lohjan kaupunki.

Kuva 7. Lohjan taajamaosayleiskaavan aluerajaus 11.5.2009; laajennusalue ympyröity.



Kuva 8. Nummenkylän osayleiskaavaehdotus.

Suunnittelutilannetta ja suunnitelman lähtökohtia on kuvattu lähemmin Lohjan kaupungin julkaisussa *Taajamaosayleiskaava. Selvitykset. Taajamaosayleiskaava-alueen laajennus 17.8.2009. Kaupunkisuunnittelukeskus, Maankäyttö 2009.*



Kuva 9. Ote Lohjan taajamaosayleiskaavan vaihtoehdosta B.

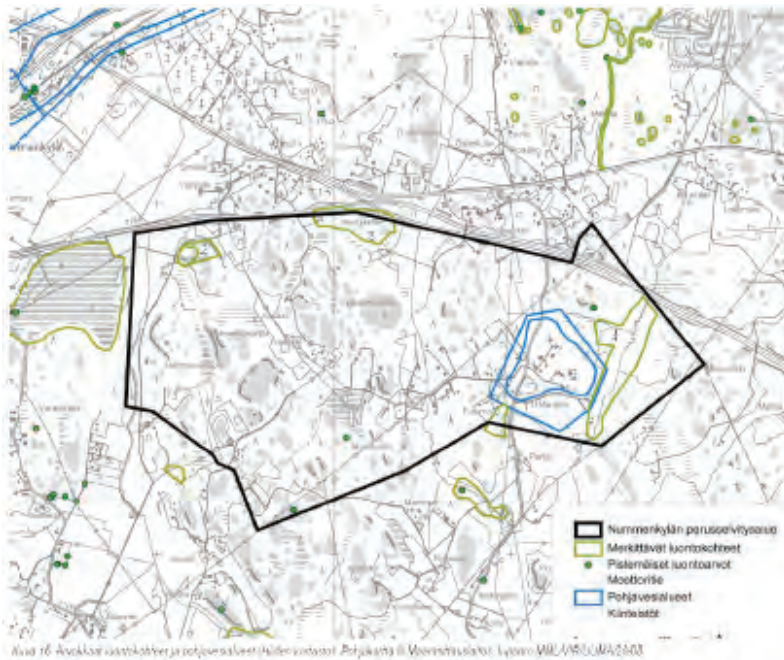
Muita alueen maankäytön suunnitteluun liittyviä selvityksiä ovat

- Länsiradan maankäytön kehityskuva (kesäkuu 2009), joka on kuntien yhteinen puheenvuoro alueen kehittämisestä sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisesta; sen taustalla on Turunväylän ja Espoo-Lohja-radan liikennekäytäväselvitys (ELVI),
- selvitys uuden Helsingin ja Turun välisen radan linjausvaihtoehdoista Lohjan kaupungin alueella (RHK, Lohjan kaupunki, Uudenmaan liitto 2008) sekä
- Espoo-Lohja –taajamaliikenne radan asemapaikkojen selvitys Lohjalla (Lohjan kaupunki 2008).

2.3.3 Luonnonympäristö

Lentokentän alueella ei ole arvokkaiksi luokiteltuja luontokohteita.

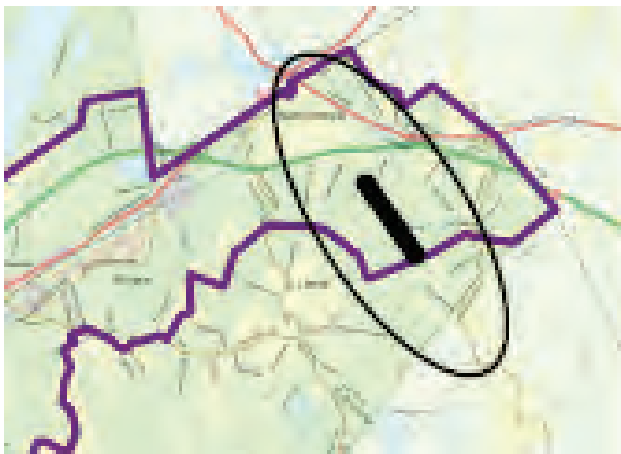
Lentokentän sijaintipaikan itäpuolella on Mäntylän pohjavesialue, ja sen itäpuolella Itänurkan puro, joka on maakunnallisesti arvokas lehto. Lentokentän pohjoispuolella Hevoskallion alue, joka on paikallisesti arvokas metsä. (Lähde: Taajamaosayleiskaavan laajennus. Lohjan kaupunki. 17.8.2009.)



Kuva 10. Arvokkaat luontokohteet ja pohjavesialueet Lohjan taajamaosayleiskaavan laajennusalueella.

2.3.4 Asutus

Kuvan 10 ellipsin (2 * 5 km) alueella on 101 erillispientaloa ja 10 vapaa-ajan rakennusta (kesäkuu 2009). Vakinaisia asukkaita alueella on 237.



Kuva 11. Lentokentän likimääräinen 55 dBA:n melualue.

2.3.5 Muut tekijät

Rajavartiolaitokset helikopteritukikohdan sijoittuminen Nummenkylään ei ole mahdollista, koska etäisyys merelle on liian pitkä.

Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueen ulkopuolella. Suhteessa Helsinki-Vantaan liikenteeseen sijainti on mahdollinen, kun kiitotie on poikittain Helsinki-Vantaan pääkiitoteihin nähden. Tällöin on kuitenkin epäedullista, että mittariliikennevirrat ovat Helsinki-Vantaan pääliikenteen kanssa ristikkäisiä.

Lentokentän kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaa pitkällä aikavälillä ennen kaikkea se, millä tavoin Lohjan kaupunki kehittää ympäröivää maankäyttöä. Tämänhetkiset suunnitelmat (taajamaosayleiskaava) eivät ota huomioon lentokentän sijoittamista Nummenkylään.

Etäisyys purjelentokeskuksena toimivalle Nummelan lentokentälle (lyhin kiitoratojen välinen etäisyys) on noin neljä kilometriä.

2.3.6 Kunnan kanta

Lohjan kaupunginhallitus päätti 19.5.2008 esittää liikenne- ja viestintäministeriölle, että Lohjan kaupungin alueelle mahdollisesti sijoittuvat vaihtoehdot otettaisiin huomioon lentokentän sijoituspaikkaa arvioitaessa käynnistetyssä YVA-menettelyssä, ja Uudenmaan liitolle, että Lohjan kaupungin alueelle mahdollisesti sijoittuvat vaihtoehdot otettaisiin huomioon maakuntakaavaa laadittaessa.

Lohjan kaupunginhallitus päätti 16.6.2008 peruuttaa liikenne- ja viestintäministeriölle ja Uudenmaan liitolle annetut myönteiset kannanotot Lohjan kaupungin alueelle mahdollisesti sijoittuvan lentokentän YVA-menettelyn käynnistämisestä.

2.4 Lohja, Teutari

Vaihtoehto perustuu Lohjan kaupungin vuonna 2008 tekemään selvitykseen *Lohjan seudun lentokenttä*. Tekniseksi tarkasteluksi luonnehditussa selvityksessä tutkittiin "alustavasti, onko Lohjan kaupungin alueelta esitettävissä sopivia alueita, joita kannattaisi tutkia mahdollisina lentokentän sijoituspaikkoina ja millaisia edellytyksiä yleensä olisi lentokentän sijoittamiselle Lohjan seudulle".

2.4.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee Lohjan kunnan eteläosassa Inkoon ja Raaseporin rajan läheisyydessä valtatie 25:n eteläpuolella. Lentokenttä sijaitsee välittömästi maantie 112:n tuntumassa tien länsipuolella. Etäisyys Helsingin keskustasta on noin 70 kilometriä; lyhin etäisyys Kehä III:lle noin 45 kilometriä.



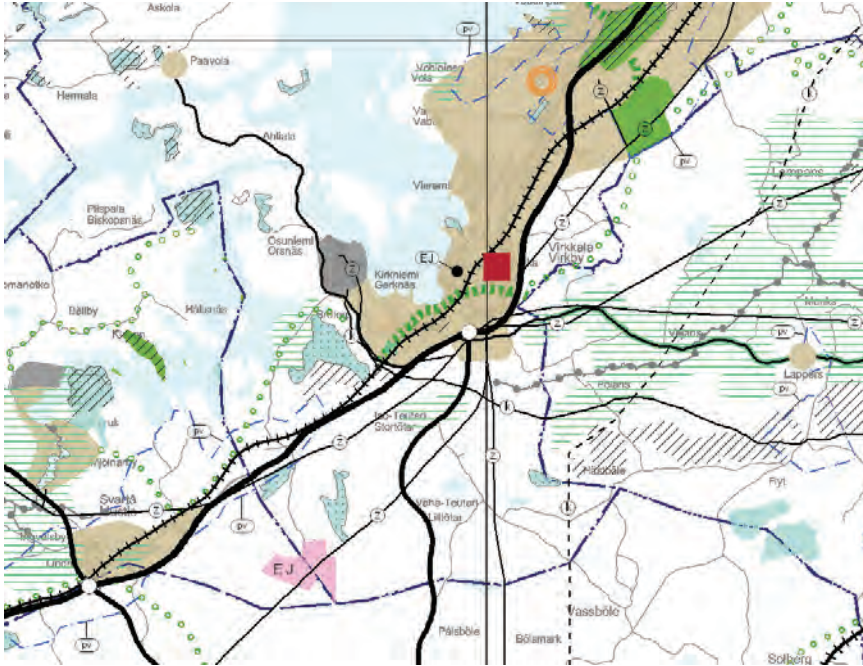
Kuva 12. Lohja, Teutari lentokentän viitteellinen sijainti.

2.4.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Alue on maa- ja metsätalousvaltaista haja-asutusaluetta, joka on pääosin yksityisessä omistuksessa. Alueen läpi kulkee 110 kV:n voimajohto.

Alueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu 8.11.2006), jossa alue on niin sanottua valkoista aluetta. Maakuntakaavakartan valkoisia alueita koskevat seuraavat kehittämissuosituksat:

- Uudenmaan alueilla, joille maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kunnan tarpeiden mukaan osoittaa merkitykseltään paikallisena kaikkia maankäyttömuotoja.
- Alueilla, joille ei yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoiteta muuta käyttötarkoitusta, kehitetään ensisijaisesti maa- ja metsätaloutta, kalataloutta sekä niitä tukevia sivuelinkeinoja.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä- ja muut luontoalueet sekä vältetään niiden tarpeetonta pirstomista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään ja otetaan huomioon myös maisema- ja kulttuurihistorialliset arvot.



Kuva 13. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta vuodelta 2006.

Uudenmaan liitto on käynnistänyt maakuntakaavan uudistamistyön (2. vaihemaakuntakaavan). Uudistamisessa on kyse vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan ja maakuntavaltuuston hyväksymän 1. vaihemaakuntakaavan uudelleen tarkastelusta. Kaavan sisällön merkittävyyden vuoksi käytetään nimitystä maakuntakaavan uudistaminen.

Kaavatyön pääpaino on yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä. Lisäksi selvitetään virkistys- ja viheryhteystarpeet, kulttuurimaisema-alueet ja luontokohteet sekä maatalousalueet.

Käsittelyyn tulevat myös ainakin energiaverkkojen ajantasaistaminen ja energiavarojen kartoitus, tulvariskien ehkäisemiseen ja logistiikkaan liittyvät aiheet sekä Malmin lentokentän sijaintiin ja Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomeluun liittyvät kysymykset.

Alueella on voimassa Lohjan kunnanvaltuuston vuonna 1992 hyväksymä oikeusvaikutuksen yleiskaava, jossa alue on merkitty maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M).



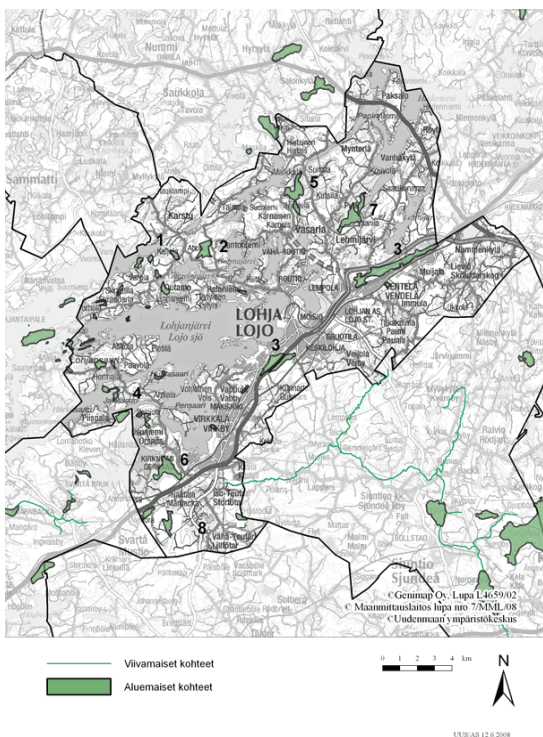
Kuva 14. Ote Lohjan kunnanvaltuuston hyväksymästä yleiskaavasta vuodelta 1992.

Alueelle ei ole laadittu asemakaavoja. Alue on valmisteilla olevan taajamaosayleiskaavan alueen ulkopuolella.

2.4.3 Luonnonympäristö

Lentokentän sijaintialueen länsipuolella on Natura-alue (kohde 8 kuvassa 14; Strykmossen), joka on yksi kolmen erillisen osa-alueen muodostamasta suojelualueesta (Äkärrin lettosuo, Strykmossen-keidassuo ja Pytbergin tammimetsä. Pytberg sijaitsee osittain Siuntion puolella).

Natura-kohde muodostaa kokonaisuuden, jossa on Lohjan alueen säilyneistä lettosoista toinen, saaristosuomalaistyyppinen keidassuo sekä luontaista jalopuumetsää, jossa kasvaa muutamia satoja eri-ikäisiä tammia. Alueilla on uhanalaista ja harvinaista lajistoa. Alueella ei ole tehty kattavia luontoselvityksiä.



Kuva 15. Natura-alueet Lohjalla, Uudenmaan ympäristökeskus 12.6.2008.

2.4.4 Asutus

Kuvan 15 ellipsin (2 * 5 km) alueella on 36 erillispientaloa ja kaksi vapaa-ajan rakennusta (kesäkuu 2009). Vakinaisia asukkaita alueella on 90.



Kuva 16. Lentokentän likimääräinen 55 dBA:n melualue.

2.4.5 Muut tekijät

Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueen ulkopuolella, joten periaatteessa alueen sijainti on mahdollinen yleisilmailun (lentotoiminnan) kannalta. Porkkalanniemeä ympäröivät ampuma-alueet rajoittavat kuitenkin ajoittain lentotoimintaa.

Vuoden 2008 tilastojen perusteella on D37, Upinniemellä on ollut aktiivista ampumatointaa keskimäärin yhdeksänä päivänä (arkipäiviä) kuukaudessa. Yleisimmin alue on ollut aktiivinen kello 06 – 18.00 välisenä aikana. Vuoden 2007 "aktiivisuus" on ollut samaa luokkaa, muutosta suuntaan tai toiseen ei ole ollut lähiaikoina. Kun alue on aktiivinen, estää se kaiken mittarilentotoiminnan tässä vaihtoehdossa, näkölentotoiminta on mahdollista.

Lentokentän kehittämiseksi (toiminnan laajentamiseksi ja kiitoradan pidentämiseksi) ei ole suoranaista esteitä tai rajoittavia tekijöitä.

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan kannalta sijainti on epäedullinen. Paikka sijaitsee kaukana pääasialliselta toiminta-alueelta, itäiseltä Suomenlahdelta.

2.4.6 Kunnan kanta

Lohjan kaupunginhallitus päätti 19.5.2008 esittää liikenne- ja viestintäministeriölle, että Lohjan kaupungin alueelle mahdollisesti sijoittuvat vaihtoehdot otettaisiin huomioon lentokentän sijoituspaikka arvioitaessa käynnistetyssä YVA-menettelyssä, ja Uudenmaan liitolle, että Lohjan kaupungin alueelle mahdollisesti sijoittuvat vaihtoehdot otettaisiin huomioon maakuntakaavaa laadittaessa.

Lohjan kaupunginhallitus päätti 16.6.2008 peruuttaa liikenne- ja viestintäministeriölle ja Uudenmaan liitolle annetut myönteiset kannanotot Lohjan kaupungin alueelle mahdollisesti sijoittuvan lentokentän YVA-menettelyn käynnistämisestä.

2.5 Porvoo, Backas

2.5.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Lentokenttäalue sijaitsee valtatie 7:n pohjoispuolella noin kahden kilometrin etäisyydellä moottoritiestä ja vajaan 10 kilometrin etäisyydellä Porvoon keskustasta. Kehä III:lle va-
jaat 50 kilometriä. Lentokentän etäisyys Helsingin keskustasta on noin 50 kilometriä.

Lentokentän likimääräinen sijainti on määritelty Helsingin seudun lentokenttäselvitykses-
sä (LVM 2007). Vaihtoehto ei ollut esillä LVM:n vuoden 2000 selvityksessä.



Kuva 17. Porvoon Backas lentokentän viitteellinen sijainti.

2.5.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Ympäristöministeriö vahvisti 15.2.2010 Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan. Maa-
kuntakaavassa alue on ns. valkoista aluetta. Maakuntakaavan selostuksen mukaan ns.
valkoisella alueilla maankäytöllisesti alueiden käytöstä päättäminen on kunnalla. Kunta-
tason suunnittelun vapautta valkoisella alueella rajoittaa hankkeen tai suunnitelman alu-
eellinen merkittävyys.

Alueen eteläpuolella on HELI-radon aluevaraus. Itäpuolella on valtakunnallisesti merkit-
tävä kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (ma/v); pohjois-
ja länsipuolella maakunnallisesti merkittävät vastaavat alueet (ma/m). Lähempänä Por-
voon keskustaa on taajamatoimintojen laajenemisalue (A/r).



Kuva 18. Ote Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavasta vuodelta 2010.

Helsingin ja Porvoon väliselle vyöhykkeelle on vuonna 2009 valmistunut Helsinki – Porvoo -kehysuunnitelma. Suunnitelman valmistelusta ovat vastanneet Helsinki, Vantaa, Sipoo, Porvoo, Uudenmaan liitto sekä Itä-Uudenmaan liitto. Työhön osallistuivat myös YTV, Ratahallintokeskus, Tiehallinto ja Uudenmaan ympäristökeskus. Suunnitelmassa tutkitaan, miten Helsinki-Porvoo välin maankäyttö kehittyy pitkällä tähtäyksellä, kuinka paljon alueelle on mahdollista tulla uusia asukkaita ja työpaikkoja ja minkälaiset vyöhykkeen liikenneneratkaisut ja ratavaihtoehdot ovat.

Alueella on voimassa Porvoon maalaiskunnan kunnanvaltuuston hyväksymä kylien ja haja-asutusalueiden osayleiskaava vuodelta 1996. Tämä kaava ei ole lainvoimainen, vaan toimii kunnassa ns. suunnitteluohjeena. Alue on osayleiskaavassa osoitettu pääosin maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M-5).

Alueella on voimassa seutu- ja maakuntakaava. Mustijokilaakson valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema on osoitettu seutukaavassa ma-merkinnällä. Mustijokilaakso on mainittu museoviraston julkaisussa Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt (1993). Valtioneuvoston hyväksymien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät, ja että edellä mainittu museoviraston inventointi otetaan huomioon lähtökohtana.

Alue on maa- ja metsätalousmaata. Alue on useiden yksityisten omistajien hallinnassa.

2.5.3 Luonnonympäristö¹²

Backaksen alue koostuu savisten peltojen, moreeniharjujen ja kallioiden muodostamasta kumpuileva maisemasta. Maaperä vaihtelee savipehmeiköstä moreenipeitteiseen kallioharjanteeseen.

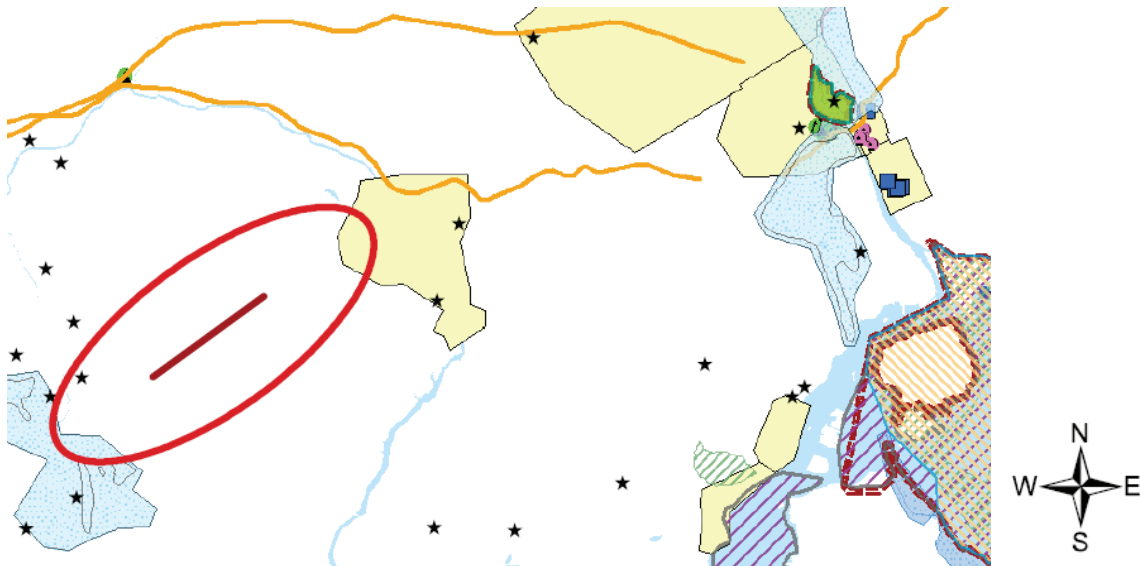
¹² Ensisijainen lähde: Helsingin seudun lentokenttäselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007.

Alueen länsireunassa on pohjavesialue sekä useita suojeltuja muinaismuistoja. Itäpuolella aluetta rajaavat Mustijoen kulttuurimaisema, Tyysterin kylä (Tjusterby) ja Tjusterbyträskin merkittävä luontoalue.

Alueella on tehty aikaisemmin luontoselvityksiä. Porvoon maalaiskunnan pohjoisosien kasvillisuudeltaan arvokkaiden alueiden inventoinnissa (Porvoon maalaiskunta, Enviro Oy 1987) on todettu paikallisesti arvokkaana suojelukohteen Tjusterbyträskt ympäristöineen. Tjusterby-träskt on todettu myös kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaavan liitteessä 1(1986) , jossa on yhteenveto osayleiskaava-alueen luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön arvoista.

2.5.4 Asutus

Kuvassa 18 esitetyllä vaikutusalueella on noin 40 vakinaista asuinrakennusta, joissa on vajaa 100 asukasta, sekä kaksi vapaa-ajan rakennusta.



*Kuva 19. Backaksen lentokenttäalue.
(Pohjakarttana Itä-Uudenmaan maakuntakaavan ote. Lentomelua kuvaava ellipsi on 5 km pitkä ja 2 km leveä. Kenttä on kuvattu 1,8 km pitkänä viivana.)*

2.5.5 Muut tekijät

Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä (LVM 2007) esitettiin uuden lentokentän kehittämisvaihtoehdoksi vertailujen perusteella Backasta. Valintaa puolsivat selvityksen mukaan mm. vaihtoehdoista paras sijainti eri osapuolten kannalta, esteetön pääsy merelle, suhteellisen vähäiset maastonmuotojen ja maaperän aiheuttamat rakentamistoimenpiteet sekä vähäisemmät vaikutukset asukkaisiin ja ympäristöön muihin vaihtoehtoihin nähden.

Backaksen alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueella. Mittarilentoja voidaan tehdä osin myös Helsinki-Vantaasta riippumatta.

Alueen eteläpuolella sijaitsee Kilpilahden öljynjalostamo ja sen suoja-alue (suoja-alue merkittynä liitekartassa 1), jolla voi olla vaikutuksia lentotoimintaan.

Rajavartiolaituksen helikopteritukikohdan sijoittaminen lentokentän yhteyteen on mahdollista.

2.5.6 Kunnan kanta

Porvoon kaupunki käsitteli lausunnossaan 31.10.2007 Helsingin seudun lentokenttäselvityksestä Backas-vaihtoehtoa. Lausunnon kohteena ollutta aineistoa kaupunki piti puutteellisenä. Uuden lentokenttähankkeen tarpeelle ei lausunnon mukaan ollut pystytty osoittamaan selvityksessä riittävän vakuuttavia perusteita.

2.6 Porvoo, Loviisa (Pernaja)

2.6.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee valtatie 7:n tuntumassa tien eteläpuolella Loviisan kaupungin alueella Porvoon ja entisen Pernajan rajan tuntumassa. Lentokentän etäisyys Helsingin keskustasta on noin 70 kilometriä; etäisyys Kehä III:lle on noin 65 kilometriä.

Vaihtoehto ei ole ollut esillä aikaisemmissa lentokenttäselvityksissä. Tämän selvityksen yhteydessä Itä-Uudenmaan liitto sekä Porvoon kaupunki esittivät tutkittavaksi myös ko. aluetta lentokentän vaihtoehtoiseksi sijaintipaikaksi.



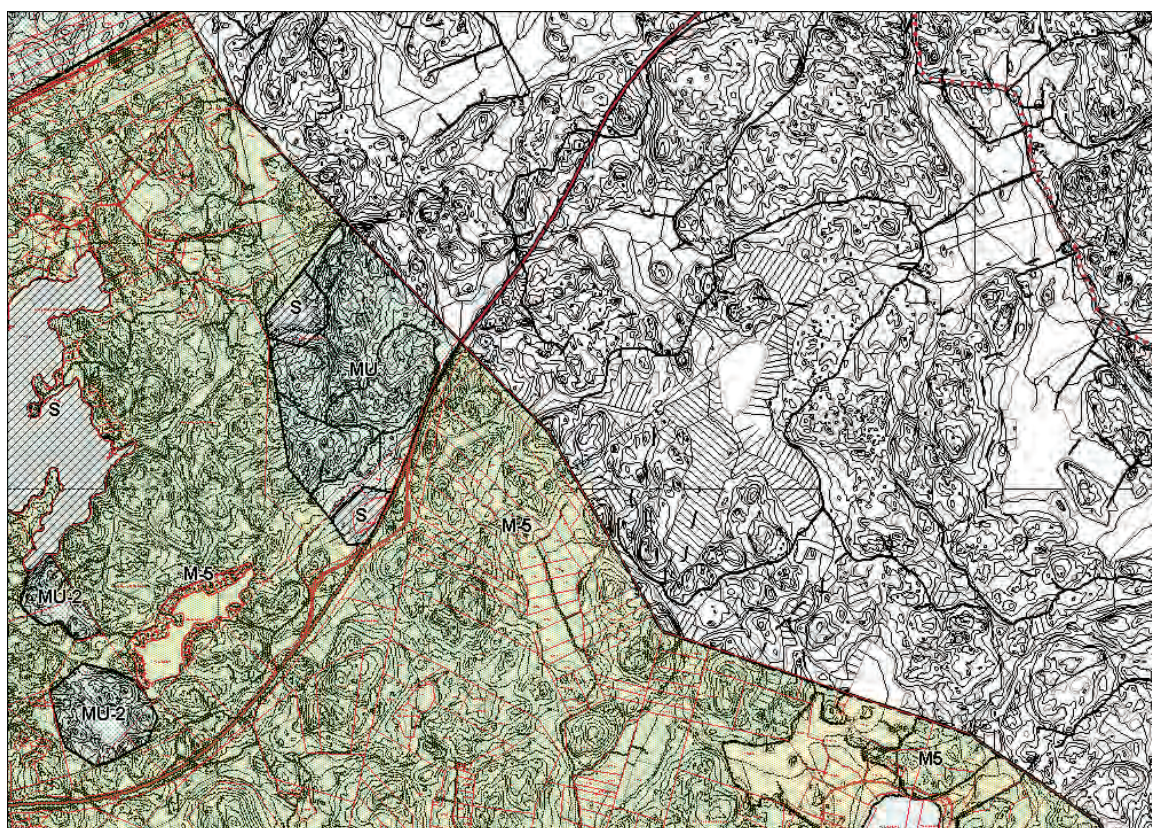
Kuva 20. Pernajan lentokentän viitteellinen sijainti.
(musta katkoviivamerkintä = 60 km:n etäisyysvyöhyke Helsingistä))

2.6.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Nykytilassa alue on maa- ja metsätalousmaata. Sen halki kulkee 400 kV:n voimalinja. Alue on pääosin moottoritien melualueetta.

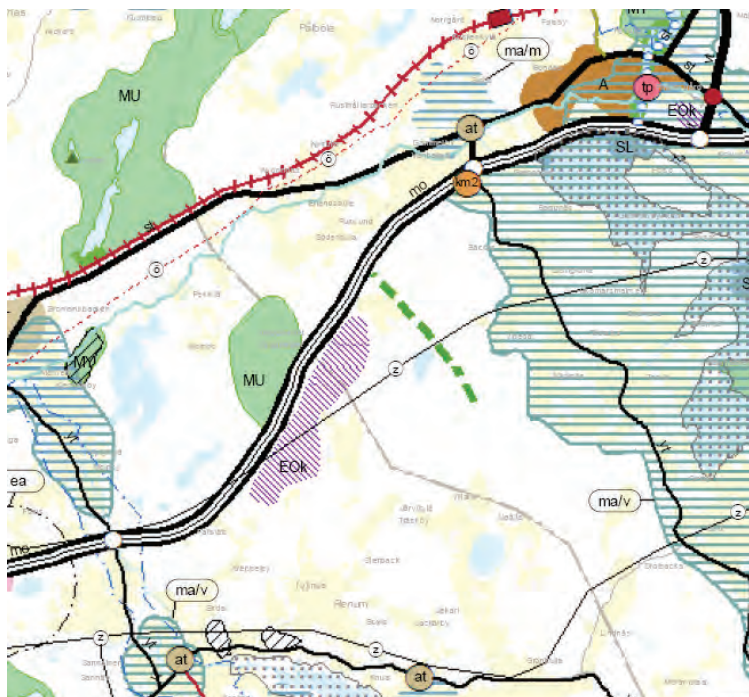
Alue on Loviisan puolella noin kuuden maanomistajan omistuksessa. Suuren alueen omistaa Tornator Oy, jonka alueelle on haettu mm. maa-ainesten ottolupaa. Porvoon puolella on useampia maanomistajia.

Alueella on Porvoon kaupungin puolella kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaava, joka on hyväksytty valtuustossa vuonna 1996. Osayleiskaavassa on alueelle osoitettu maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M-5). Osayleiskaavaan liittyvissä luontoselvityksissä ei tällä alueella ole esitetty erityisiä ympäristöarvoja. Osayleiskaava on ehdotusvaiheessa.



Kuva 21. Ote Porvoon kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaavasta

Ympäristöministeriö vahvisti 15.2.2010 Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan. Maakuntakaavassa alue osin ns. valkoista aluetta. Maakuntakaavan selostuksen mukaan ns. valkoisella alueella maankäytöllisesti alueiden käytöstä päättäminen on kunnalla. Kuntatason suunnittelun vapautta valkoisella alueella rajoittaa hankkeen tai suunnitelman alueellinen merkittävyys. Osin alue on kiviainestenottoaluetta (EOK). Merkinnällä osoitetaan alueita harju- ja kalliokiviaineksenottoon. Alueen itäpuolelle on osoitettu viheryhteystarve (kuva 21).



Kuva 22. Ote Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavasta vuodelta 2010.

2.6.3 Luonnonympäristö

Alueella ei ole tehty varsinaisia luontoselvityksiä.

Vuonna 2006 valmistui Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan pohjavesien suojelun ja kiviaines-huollon yhteensovittaminen – selvitys (ns. POSKI –projekti). Uuden maakuntakaavan, joka on parhaillaan vahvistettavana, maa-ainestenottoalueet perustuvat POSKI-projektiin. Pernajan ja Porvoon raja-alueet (kohdassa, jossa lentokenttävaihtoehto sijaitsee) todettiin selvityksessä sopivan hyvin kiviainesten ottoalueeksi. Selvityksessä on otettu huomioon mm. asutus, luotoarvot, kulttuuriympäristön arvot yms. maa-ainesten ottoa rajoittavina tekijöinä. Näitä rajoittavia tekijöitä ei selvityksessä löydetty.

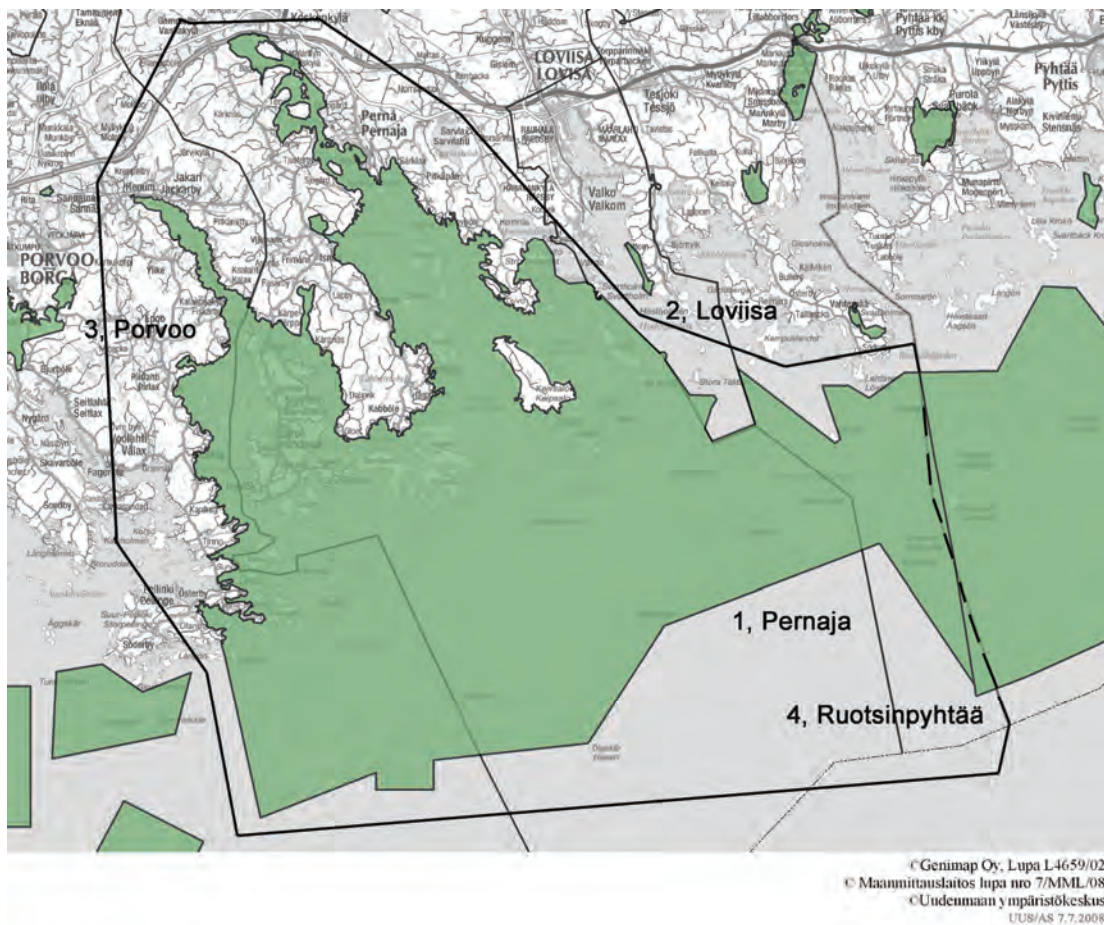
Alueen etelä- ja itäpuolella sijaitsee laaja Natura-alue, Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualue. Alue alkaa lännessä Porvoon Pikkupernajanlahdelta ja päättyy idässä Uudenmaan aluekeskuksen toimialueen rajaan. Natura-alueeseen kuuluu rajauksen sisällä oleva merialue kokonaisuudessaan. Lisäksi Natura-alueeseen kuuluu erillisiltä toteuttamistapakartoilta ilmenevällä tavalla maa-alueita useilta suojelualueiksi perustetuilta tai varatuilta alueilta, muun muassa Pikkupernajanlahden lintuvesialueelta.

Alue on myös maisemallisesti erittäin merkittävä. Pernajanlahden ympäristö on valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen valtakunnallisesti arvokas maisema-alue.

Monet Natura-alueen osat on todettu valtakunnallisesti arvokkaiksi ja ne kuuluvat eri suojeluohjelmiin. Alueella esiintyy useita luontodirektiivin luontotyyppisiä huomattavan edustavina, ja lajiston arvoa korostavat useat lintudirektiivin lajit.

Pernajanlahti ja Pikkupernajanlahti ovat reheviä ja vesi- ja kosteikkolinnustoltaan runsaita. Ne on luokiteltu kansainvälisesti arvokkaiksi lintuvesiksi, ja ne ovat myös tärkeitä lintujen muutonaikaisia levähdyspaikkoja.

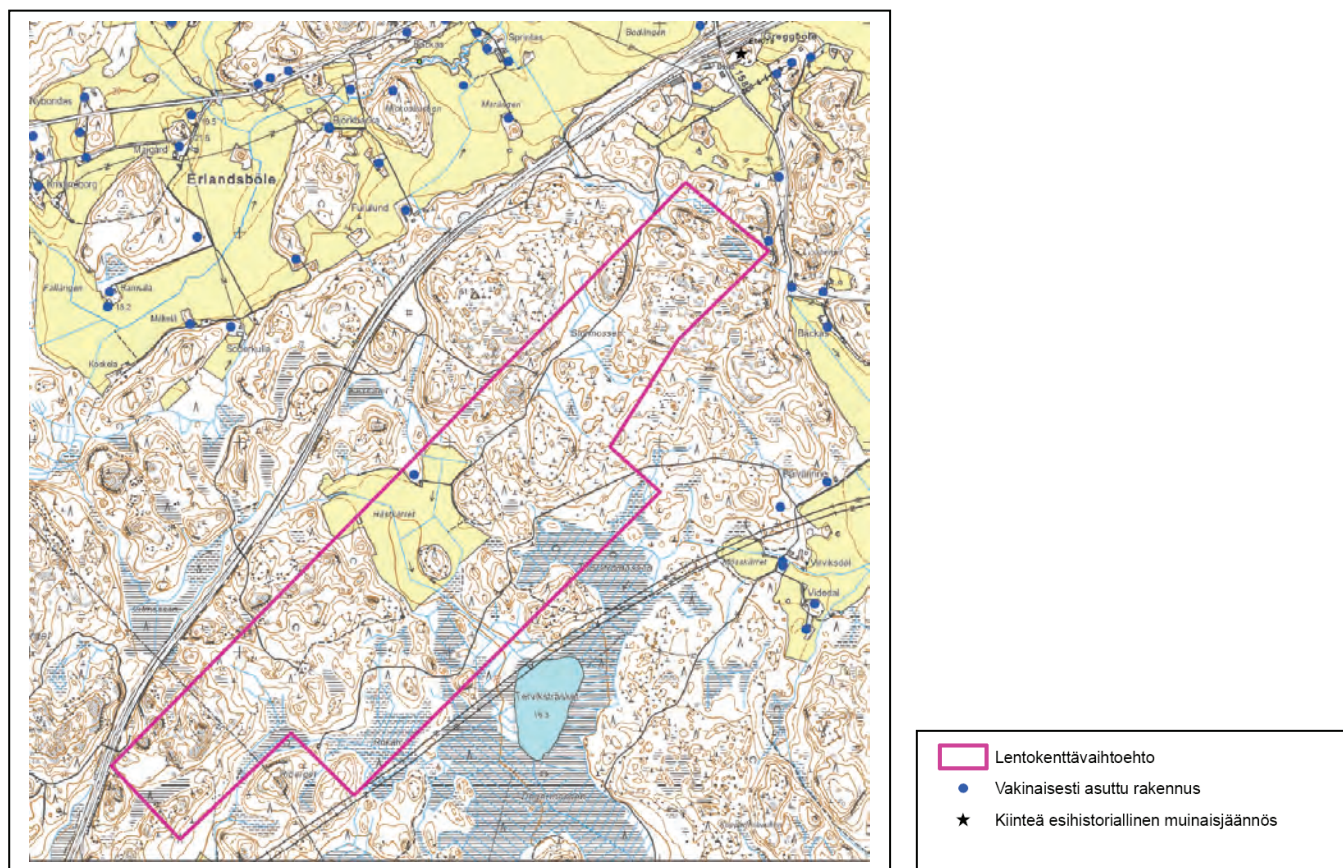
Porvoon alueelta tehdyissä ympäristöselvityksissä ei ole tällä alueella todettu erityisiä luonnonarvoja. Alue on pääosin moottoritien melualueita



Kuva 23. Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualue.

2.6.4 Asutus

Lentokentän vaikutusalueella (melualueella) on neljä vakinaista asuinrakennusta, joissa on yhteensä alle 10 asukasta. Alueella ei ole vapaa-ajan rakennuksia.



Kuva 24. Lentokenttäalueen sijainti. (Lähde: Itä-Uudenmaan liitto, Porvoon kaupunki)

2.6.5 Muut tekijät

Lentokentän sijoittaminen alueelle edellyttää 400 kV:n sähkölinjan siirtoa tai linjan kaapeloimista maahan. Maan päällä olevan voimalinjan minimietäisyys lentokentästä riippuu mm. lentokentän korkeusasemasta, voimajohton korkeudesta sekä voimajohton näkyvyydestä ja erottuvuudesta. Lähtökohtaisesti tavoitteena olisi, että voimajohto ei sijaitsisi sisemmän horisontaalipinnan (säde 4 km) sisällä, jolloin voimajohto ei häiritse laskukierrosliikennettä.

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan sijaintikriteereistä toteutuu sijainti merialueen läheisyydessä, mutta lentokenttä on liian kaukana pääkaupunkiseudusta hälytysvalmiuden kannalta.

Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueen ulkopuolella.

2.6.6 Kunnan kanta

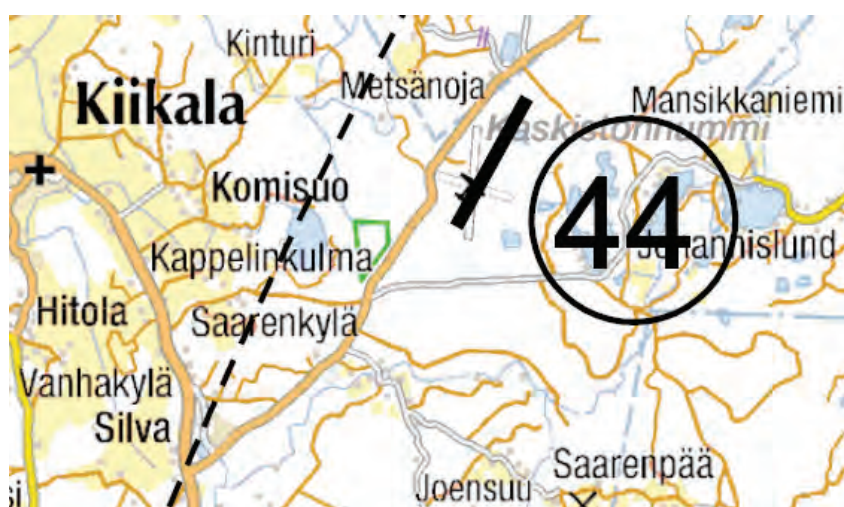
Porvoon kaupunki käsiteli lausunnossaan (31.10.2007) Helsingin seudun lentokenttäselvityksestä erityisesti Backas-vaihtoehtoa. Kaupunki suhtautui kielteisesti lentokentän sijoittamiseen alueelleen. Lausunnon kohteena ollutta aineistoa kaupunki piti puutteellisenä. Uuden lentokenttähankkeen tarpeelle ei lausunnon mukaan ollut pystytty osoittamaan selvityksessä riittävän vakuuttavia perusteita. Porvoon kaupunki vastustaa lentokentän sijoittamista alueelleen.

Tämän selvityksen yhteydessä käydyissä neuvotteluissa on Porvoon kaupungin ja Itä-Uudenmaan liiton edustajien taholta esitetty, että Itä-Uudeltamaalta tulee tutkia Backaksen lisäksi myös muita mahdollisia vaihtoehtoja, jotta todellista vertailua erilaisten sijaintipaikkojen ja aiheutuvien vaikutusten kesken voidaan tehdä. Yhtenä tutkittavana vaihtoehtona on samassa yhteydessä esitetty Porvoon ja Loviisan rajalla sijaitseva aluetta.

2.7 Salo/Kiikala

2.7.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Kiikalan lentoasema sijaitsee Salon kunnan itäosassa (entisessä Kiikalan kunnassa) Uudenmaan maakunnan rajan tuntumassa. Lentokenttä etäisyys kehä III:lta on noin 80 kilometriä ja Helsingin keskustasta noin 100 kilometriä.



Kuva 25. Salon Kiikalan lentokentän viitteellinen sijainti.

2.7.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Voimassa olevassa Salon seudun maakuntakaavassa Kiikalan lentokeskus on merkitty LL-alueeksi. Lentokeskuksen alueelle ei ole laadittu yleiskaavaa eikä asemakaavoja. Alue omistaa Metsähallitus.

Lentokenttä sijaitsee puolustusvoimien vuokraamalla Kiikalan harjoitusalueella. Alue on merkittävä sotilaallinen harjoitusalue. Puolustusvoimain joukko-osastot harjoittelevat säännöllisesti noin 20 viikkoa vuodessa ympärivuotisesti alueella.¹³

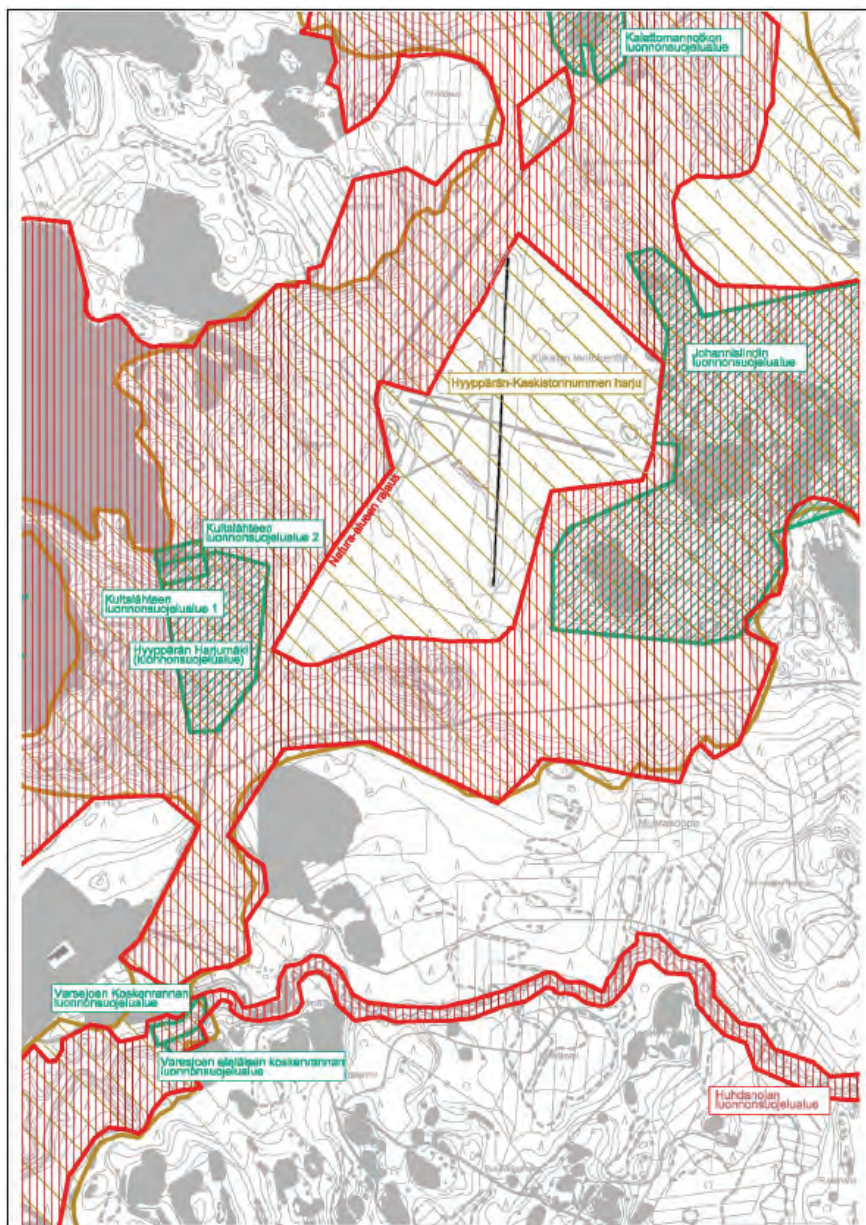
Maakuntakaavan selostuksen mukaan lentokentän aluevaraus mahdollistaa kentän kehittämisen nykyisen toiminnan pohjalta, ja mikäli kentän toiminta laajenee merkittävästi, tulee vaikutukset Natura -alueeseen arvioida.

2.7.3 Luonnonympäristö

Lentokeskuksen alue lähiympäristöineen on kuivaa kangasmaastoa. Lentokeskus sijaitsee

¹³ Lähde: Läntisen maanpuolustusalueen esikunnan lausunto Salon seudun maakuntakaavasta. 2005.

I luokan pohjavesialueella. Hyypärän harjualue, joka ympäröi lentokeskusta joka puolelta, on osoitettu Natura-alueeksi (F10200010). Alue kuuluu harjijensuojeluohjelmaan.



Kuva 26. Salon Kiikalan lentokentän läheisyydessä olevat suojelualueet.

Lentokeskuksen lähialue on luonnoltaan monipuolinen, harjuineen, soineen, lampineen, järvineen, puroineen ja kallioineen. Lentokeskuksen lähialueilla maa-ainesten ottoa rajoitetaan maa-ainesaillailla.

Varsinais-Suomen ympäristökeskuksen lausunnossa Salon seudun maakuntakaavasta todetaan, että maakuntakaavan LL-merkinnän ei ole yksin tarkoitus mahdollistaa toiminnan laajennusta vaan tarkoitus on, että tarvittavat vaikutusarviot tehdään laajennushankkeen suunnittelun yhteydessä.

Ympäristökeskuksen lausunnossa todetaan myös, että lentokentän kehittämisessä on otettava Natura -alueen läheisyyden lisäksi huomioon sijainti tärkeällä pohjavesialueella ja harjijensuojeluohjelmaan kuuluvalla harjualueella. "Kiikalannummen nykyisen lento-

paikan laajentaminen lentoasemaksi tarkoittaa sekä alueen pinta-alan kasvua sekä vuotuisen toiminta-ajan kasvua. Nykyisellä lentopaikalla ei käytetä liukkaudentorjunta-aineita tai jäänestoaaineita ja polttoaineiden käsittely on vähäistä. Tämä on huomioitava arvioitaessa toiminnan laajentamisen vaikutuksia pohjavesiin."

Kasvillisuus- ja linnustotutkimuksia lentokeskuksen alueella on laadittu melko vähän. Kentällä melko runsaana esiintyvät mm. kangasajuruoho ja kissankäpälä. Alueelta on tavattu myös mm. ketonoidanlukko. Hyönteistutkimuksia alueella on tehty ja on edelleenkin käynnissä. Kuten muutkin pienlentokentät Kiikalan lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä alue avoimien ja pienilmastollisesti kuumien ympäristöjen (ns. paahdeympäristöjen) lajien kannalta. (Lähde: Kiikalan lentokeskuksen kehittämisselvitys. 2005.)

2.7.4 Asutus

Lentokeskuksen lähialueet ovat harvaan asuttuja. Lähialueilla on hajanaista maatalo-, omakoti- ja loma-asutusta. Pääkiitotien pohjoispäässä Someron kunnan puolella Kaskistonnummen loma-asutusalueella sijaitsee muutamia kiinteistöjä, jotka ovat yhtä lukuun ottamatta loma-asuntoja. Rakennukset sijaitsevat 450-700 metrin etäisyydellä nykyisen pääkiitotien pohjoispuolella välittömästi kiitotien keskilinjan itäpuolella. Lentokeskuksen lähialueilla ei ole lainkaan varsinaisia taajama-alueita. Lähin suurempi loma-asutuskeskittymä on lentokeskuksen itäpuolella sijaitseva Johannislund. (Lähde: Kiikalan lentokeskuksen kehittämisselvitys. 2005.)

2.7.5 Muut tekijät

Rajavartiolaitokset helikopteritukikohta ei ole mahdollinen, koska lentokenttä sijaitsee liian kaukana merestä

2.7.6 Kunnan kanta

Lentokenttä sijaitsee Salon kunnassa, joka muodostui vuoden 2009 alussa Salon kaupungista ja yhdeksästä muusta kunnasta. Kaupunki suhtautuu periaatteessa myönteisesti lentokentän kehittämiseen¹⁴. Uusi Salon kaupunki ei ole ottanut erikseen kantaa lentokentän tulevaisuuteen.

2.7.7 Nykyinen lentokenttä¹⁵

Kiikalan lentokenttä rakennettiin vuonna 1940 sotilaskentäksi. Kenttää hallinnoimaan perustettiin 1967 seudun kuntien¹⁶ ja lentokerhojen yhteinen Kiikala-säätiö, joka on vuokrannut kenttäalueen valtiolta. Lentokeskuksen kokonaisuudessaan noin 147 ha:n maa-alue on Metsähallituksen omistuksessa.

Lentokeskuksessa on nykyisin kaksi toisiaan risteävää kiitotietä, molemmat on päällystetty 1990-luvulla. Kiitotiesuunnat ovat tuuliolosuhteiden puolesta varsin edulliset. Lentonjohtorakennus on rakennettu vuonna 1968.

Lentokeskuksen pääkäyttäjänä toimivat Salon Seudun Ilmailukerho ry (SSIK) ja Kiikalan moottorilentäjät ry. Kerhojen jäsenet harrastavat ilmailun eri lajeja kuten purjelentoa, moottorilentoa, lennokkiurheilua, riippuliittoa ja experimental-lentotoimintaa. Operaa-

¹⁴ Keskustelu kaupunkisuunnittelujohtaja Jarmo Heimon kanssa kesäkuussa 2009

¹⁵ Lähde: Kiikalan lentokeskuksen kehittämisselvitys. Kiikala-säätiö, Kiikalan kunta. 2005.

¹⁶ Säätiön jäsenkuntia ovat vuoden 2009 kuntaliitosten jälkeen Salo ja Somero.

tiomäärä on vaihdellut 1000–1500 vuodessa. Lentokeskuksen toiminta keskittyy touko-syyskuuhun. Lentokeskuksessa säilytettävät 10–15 lentokonetta ovat purjekoneita, moottoripurjekoneita, moottorikoneita ja ultrakevyitä koneita.

Kiikalan lentokeskuksen ilmatilan käytölle ei ole rajoituksia valvomattomassa ilmatilassa alle 2000 metrin korkeudessa.

2.7.8 Kiikalan lentokeskuksen kehittämisselvitys (2005)

Kiikalan lentokeskuksen lentotoiminnan kehittyminen on kehittämisselvityksen mukaan selkeästi sidoksissa Malmin lentokentän sulkemisesta tehtävään päätökseen. Kiikalan lentokeskuksen kehittämisen lähtökohdat ja toiminnalliset tavoitteet määriteltiin Malmin lentoaseman toiminnan jatkuminen tai lentoaseman sulkeminen huomioon ottaen.

Tästä syystä Kiikalan kehittämisen osalta laadittiin kaksi selvästi toisistaan poikkeavaa kehittämissiisioita, eli nykytilanteen pohjalta tapahtuvan kehittämissiisio 0+ sekä laajamittaisempaan kehittämiseen pohjautuvaan kehittämissiisio 1. Kehittämissiision 1 mukaisessa kehittämissiisiossa on pyritty huomioimaan koko Etelä-Suomen yleis- ja harrasteilmailun tarpeet ja niiden sijoittumismahdollisuudet Kiikalan lentokeskukseen. Laaditun vaihtoehtoverailun perustella kehittämisen perusratkaisuksi valittiin kehittämissiisio 1B, jossa pääkiitotie on siirretty ja sen suuntaa on muutettu. Pääkiitotien suuntaa muuttamalla pääkiitotie voidaan toteuttaa 1500 metrin pituisena suojelualueiden ulkopuolella. Myös lentokeskuksen keskeinen maankäyttö voidaan toteuttaa yhtenäisenä ja riittävän laajana Natura-alueen ulkopuolella. Lisäksi läheiselle loma-asutukselle aiheutuvat meluhaitat vähenevät kehittämisselvityksen mukaan huomattavasti. Lentomelulle altistuvan pysyvän asutuksen määrä on selvityksen mukaan olematon ja vapaa-ajan asutuksenkin erittäin pieni.

Lentokeskuksen kehittämisen kustannuksiksi arvioitiin kaikkiaan noin 33 miljoonaa euroa. Pohjavesisuojausten osuus kokonaiskustannuksista on noin 6,3 miljoonaa euroa. Lentokeskuksen kehittäminen toteutettaisiin selvityksen mukaan vaiheittain siten, että ensimmäinen kehitysaskel on muita selvästi pidempi. Tällöin lentokeskuksen palvelutarjonta nostettaisiin Malmin lentoaseman palveluita vastaavaksi. Ensimmäisen toteutusvaiheen kustannuksiksi arvioitiin noin 23 miljoonaa euroa.

2.7 Loppi, Keihäsjärvi

2.7.1 Sijainti ja liikenneyhteydet

Alue sijaitsee Lopen kunnan eteläosassa lähellä Vihdin ja Karkkilan rajaa. Paikka on määritetty Hämeen seutukaavassa HHT-akselin pienlentokenttäselvitykseen perustuen (vuodelta 2000).

Vaihtoehto oli esillä LVM:n vuoden 2000 selvityksessä, jossa se sijoitettiin ”muihin kysymykseen tuleviin vaihtoehtoihin” (kolmen ensisijaisen vaihtoehdon jälkeen).

Lopen kunta on täsmentänyt lähtökohtaselvityksen valmisteluvaiheessa lentokentän sijaintia: lentokenttää on siirretty Keihäsjärven eteläpuolelta hieman idemmäksi (kuva 27).

Alue sijaitsee Klaukkalan ja Lopen välisen maantien 132 varressa. Tie on yhteys pääkaupunkiseudun suuntaan. Yhteys nopeutuu siinä vaiheessa, kun Klaukkalan ohikulkutie rakennetaan.

Lopen kunnassa on todettu tarve parantaa itä-länsisuuntaisia tieyhteyksiä lähinnä Hyvinkään suuntaan.

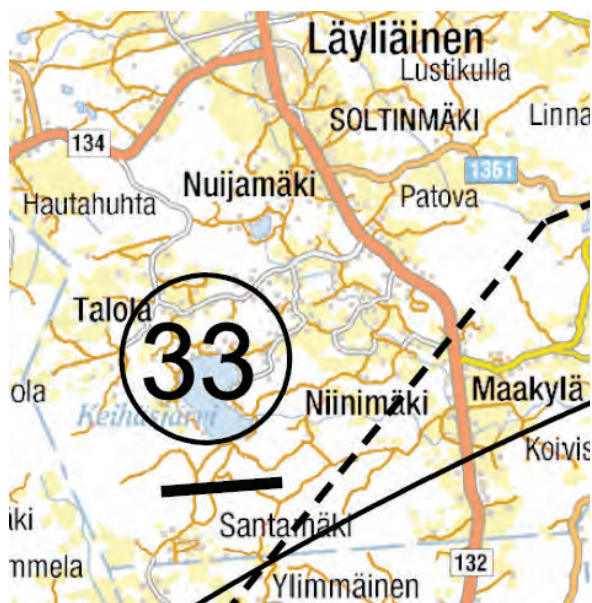
Lentokentän etäisyys Helsingin keskustasta on noin 60 kilometriä; etäisyys Kehä III:lle on noin 45 kilometriä.

2.7.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Kanta-Hämeen lainvoimaisessa maakuntakaavassa (KHO 2007) alue on merkitty selvitysalueeksi. Lopen kunta on siirtänyt kuvassa 27 esitettyä lentokentän sijaintia hieman maakuntakaavan selvitysalueita idemmäksi.

Maakuntakaavan selostuksen mukaan Keihäsjärven alueelle kohdistuu ristikkäisiä käyttötarkoituksia, minkä vuoksi alueelle on osoitettu maakuntakaavassa meluosa-alueita vastaava selvitysalue, johon liittyy suunnittelumääräys. Siinä määrätään, että aluetta ei tule suunnitella rakentamiseen ennen kuin alueen käyttötarkoitus on ratkaistu. Määräys on voimassa enintään viisi vuotta maakuntakaavan voimaantulosta.

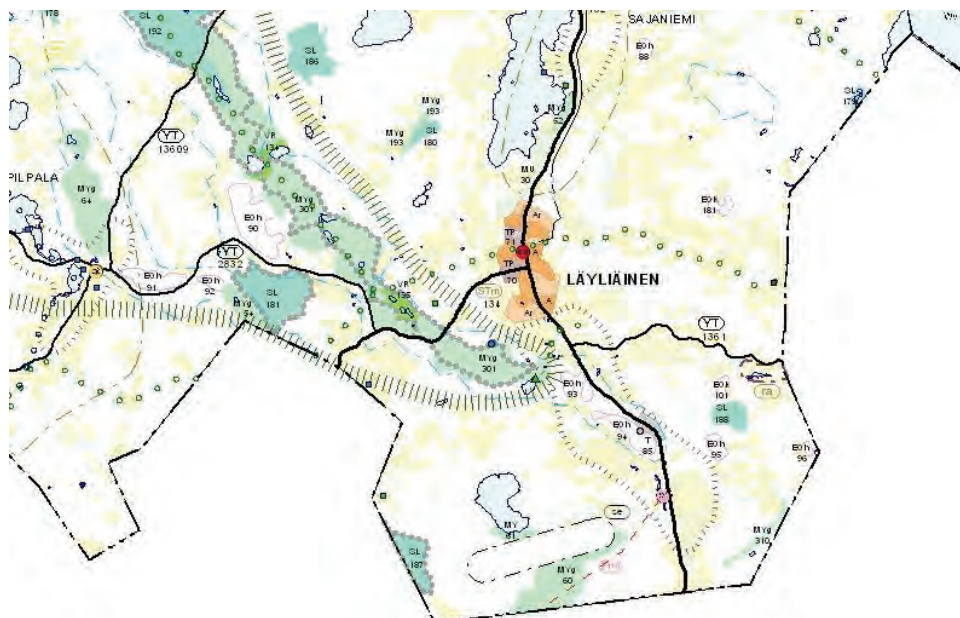
Alue on pääosin valtion omistuksessa.



Kuva 27. Loppi, Keihäsjärvi lentokentän viitteellinen sijainti.



Kuva 28. Kunnan tarkentama lentokentän sijainti Keihäsjärven alueella.
Huom! Kartalla sisempi alue HHT-selvityksen mukainen 55 dB:n melualue



Kuva 29. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaavasta.

Keihäsjärven ympärillä on oikeusvaikutteinen rantaosayleiskaava, joka on vahvistettu 20.11.1998. Alueella ei ole voimassa olevia asemakaavoja.



Kuva 30. Keihäsjärven rantaosayleiskaava.

2.7.3 Luonnonympäristö

Alue on pääosin metsätalousmaata. Maantie 132:n (Läyliäisenraitin) tuntumassa on myös peltomaata.

Maaperä on ohuen moreenikerroksen peittämää kalliomaata. Alueella ei ole tehty luontonselvityksiä.

Alueen länsipuolella on Keihässuon Natura-alue. Länsiosaltaan Karkkilaan kuuluva Keihässuo on edustava keidassuo, vaikka suon reunakorvet ovatkin pääosin ojitettu. Varsinkin Lopen puoleinen osa on melko laajasti ojitettu ja siellä kasvaa hyväkasvuista rämenmännikköä. Suolla pesii muutamia Etelä-Suomessa harvinaisia lintuja, kuten kurki, kapustarinta ja liro.

2.7.4 Asutus¹⁷

Kunnan antaman tiedon mukaan 55 dB:n melualueella on 14 omakotitaloa ja kaksi loma-asuntoa.

Lisäksi lähistöllä on Keihäsjärven rannan loma-asutus.

Maakuntakaavan selvitysalueen mukaisessa sijainnissa 55 dB:n melualueella

- ei ole pysyviä asuntoja
- laajemmalla meluvyöhykke (+500 metriä) 32 loma-asuntoa

¹⁷ Melualueen laajuus on määritelty kuvan 28 mukaiselle alueelle HHT-lentokenttäselvityksen perusteella. Alue on jonkin verran suurempi kuin muissa vaihtoehdoissa käytetty ellipsi.

- Keihäsjärven rantavyöhykkeellä em. alueen ulkopuolella lisäksi 84 loma-asuntoa ja kaksi omakotitaloa
- ns. Santamäen alueella lentokentän lounaispuolella 19 loma-asuntoa.

2.7.5 Muut tekijät

Keihäsjärvi sijaitsee noin 50 kilometrin etäisyydellä rannikosta. Sijainti on meripelastustoiminnan kannalta huono. Lentokentän sijoittuminen Keihäsjärvelle edellyttäisi sen vuoksi erillistä Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohtaa joko Helsinki-Malmin lentoasemalla (toiminnan jatkaminen nykyisissä puitteissa) tai uudessa paikassa rannikon tuntumassa.

Yleisilmailun (lentotoiminnan) kannalta Keihäsjärven sijainti on edullinen. Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan 2000 jalan rajoitusalueen ulkopuolella.

Lentokentän kehittämistä (toiminnan laajentamista ja kiitoradan pidentämistä) saattaa rajoittaa alueen loma-asutukseen kohdistuva lentomelu. Lähtökohtaisesti meluvaikutukset tulee selvittää ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä jo yleisilmailukentän osalta.

2.7.6 Kunnan kanta

Lopen kunnanvaltuusto on ottanut 4.6.2001 (55 §) myönteisen kannan Keihäsjärven lentokenttään.