

25.10.2019

Sivu 1/5

HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA, FINAVIA OYJ  
**LAUSUNTO VANTAAN RATIKAN YLEISSUUNNITELMASTA**

**Taustaa**

Vantaan kaupungin ja Finavia Oyj:n kesken on vuosina 2018 ja 2019 käyty keskusteluja raitiotien (Vantaan ratikka) erilaisista linjausvaihtoehdoista ja päätepysäkin sijainneista lentoaseman terminaali-alueella. Terminaali-alueella koskevien suunnitelmien osalta on ensisijaista huomioida lentoaseman kehittämisen ja kehittämisen kannalta olennaiset näkökohdat.

Lentoaseman laajentuessa terminaali-, maaliikenne- ja pysäköintitoimintojen lisäksi lentoaseman ydinalueelle rakennetaan suuri hotelli- ja kongressikeskus 2020-2023. Hankkeessa rakennuttajana toimii LAK Real Estate Oy, joka on ollut konsultteineen myös mukana raitiotien sijoittamiseen liittyvissä keskusteluissa Vantaan kaupungin ja Finavian kanssa.

Vantaan ratikan rakentaminen voi Vantaan kaupungin mukaan alkaa aikaisintaan 2023 ja liikennöinti aikaisintaan 2028, mikäli suunnittelu, rahoitus ja päätöksenteko etenevät ongelmitta.

**Raitiotien merkitys lentoasemalla**

Vantaan kaupunki on osana raitiotien yleissuunnittelua arvioinut uuden liikennemuodon tulevia käyttäjämääriä. Lentoaseman päätepysäkin osalta tarkkoja mallinnuksia ei Finavian tietojen mukaan ole ratikan yleissuunnitteluvaiheessa tehty. Raitiotien liikenne-ennusteissa esitetyt alustavat arviot pääteasemalla ovat suuruusluokkaa 200 matkustajaa/suunta huipputunnin aikana. Tämä suuruusluokka-arvio on linjassa Finavian omien arvioiden kanssa.

Lentoaseman Master Planissa (Finavia 2018) laadittujen liikenne-ennusteiden mukaan lentoaseman maaliikenteen volyyymi vuonna 2030 on huipputunnin aikana runsaat 5 000 henkilöä/suunta työntekijät mukaan lukien. Näistä joukkoliikennettä käyttää noin runsaat 2000 henkilöä (noin 40 %). Juna on jatkossakin selvästi

suosituin joukkoliikennemuoto, bussi/linja-auto seuraavaksi suosituin. Raitiotien kulkumuoto-osuus olisi siten noin 4 % ruuhka-ajan liikenteestä.

Raitiotie lentoaseman terminaali-alueella tarjoaa lentomatkustajille ja alueella työskenteleville ja asioiville uuden laadukkaan joukkoliikennemuodon. Raitiotien linjaus on laadittu siten, että se palvelee ensisijaisesti Vantaan sisäistä poikittaisliikennettä ja siten maankäytön kehittämistä. Lisäksi muista olemassa olevista joukkoliikennesyhteisistä (junat, bussit) johtuen raitiotien merkitys lentoaseman maaliikenteessä jää vähäiseksi. Lentoaseman liikenteen kannalta (hyvin laaja vaikutusalue) raitiotie ei juurikaan synnytä uusia joukkoliikennesyhteisyyksiä vaan lähinnä täydentää nykyisiä. Lentoaseman ja Jumbon välistä yhteyttä raitiotie parantaa selvästi, mutta tätä yhteyttä ei nähdä lentoaseman matkustajaliikenteen kannalta erityisen merkittävänä. Sen sijaan pienelle osalle lentoasema-alueella työskentelevistä Vantaan raitikka voi tuoda parannuksen pendelöintiin.

### **Vantaan esitys yleissuunnitelmaksi**

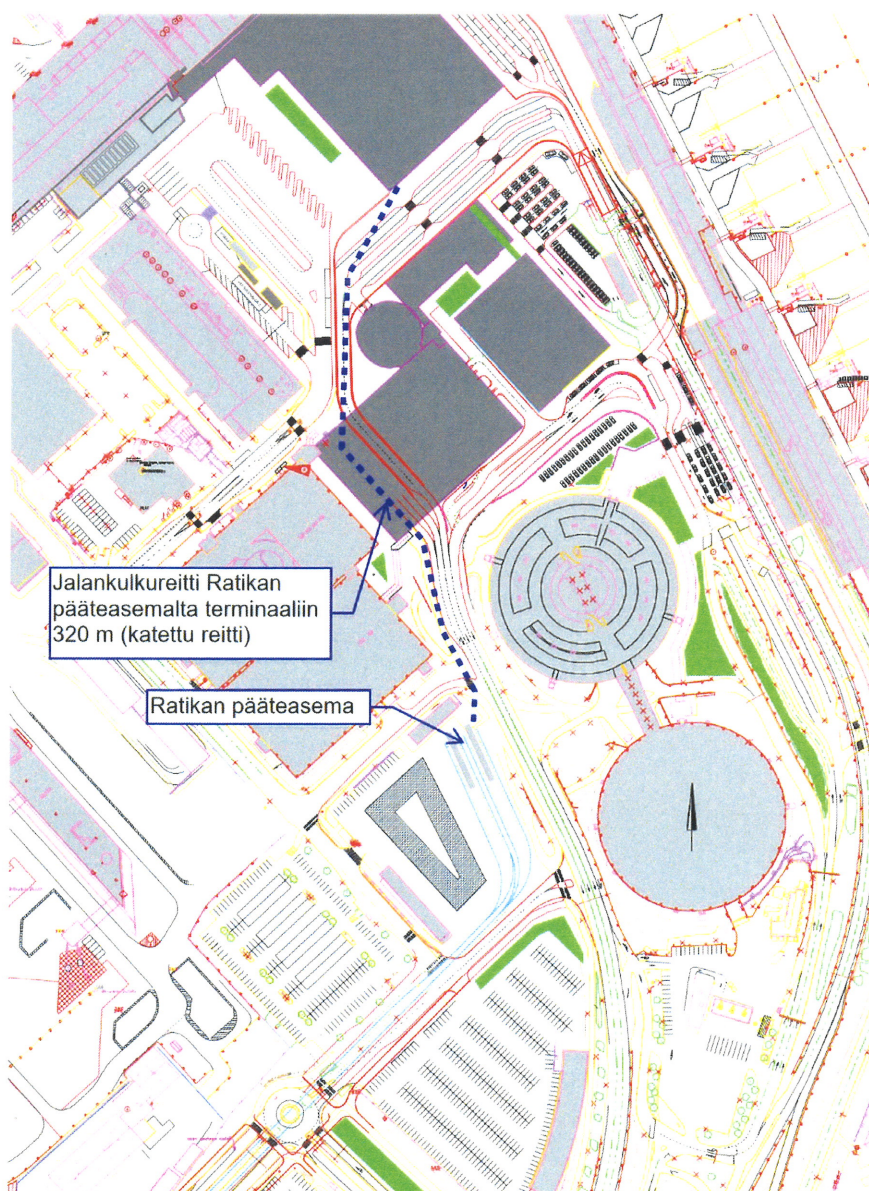
Yleissuunnitelmaesityksessä on sijoitettu lentoaseman pääte-pysäkki nykyisen terminaalin T1 eteen (terminaalin ja pysäköintilaitos P3 väliselle alueelle). Aiemmissa suunnitteluvaiheissa on ollut esillä myös muita vaihtoehtoja, kuten yleissuunnitelman kappaleessa 7 on todettu. Edelleen tekstissä todetaan, että lopullista linjausta ja sijaintia lentoaseman pääte-pysäkillä ei ole päätetty, vaan asiasta keskustellaan Finavian (maanomistaja) kanssa.

Finavia toistaa kantansa ja toteaa, että esitetty lentoaseman pääte-pysäkin sijainti ja raitiotien linjaus Terminaalitien yli tasossa heikentää lentoaseman ydinalueen kehittämis- ja kasvumahdollisuuksia pitkällä aikavälillä ja häiritsee kohtuuttomasti lentoaseman muuta maaliikennettä.

Yleissuunnitelmassa on pyritty huomioimaan lentomatkustajien erityistarpeet (mm. matkatavarat) ja mainittu, että *"Raitiovaunujen liikennöintimalli on rakennettu siten, että Lentoaseman laituri-lla on käytännössä aina seisomassa raitiovaunuyksikkö arkisin 6.30–20.30 ja lauantaisin 8.30–20.30 lentoasemalta matkalaukujen kanssa saapuvien matkustajien korkean palvelutason varmistamiseksi."* Tämä lähtökohta on myös Finavian näkökulmasta kannatettava.

## Finavian esitys jatkosuunnittelun pohjaksi

Mikäli Vantaan ratikan seuraava suunnitteluvaihe käynnistyy, tulee jatkosuunnittelun lähtökohdaksi ottaa lentoaseman pääte-pysäkin osalta lentoaseman kokonaiskehittämistä parhaiten palveleva vaihtoehto. Näin osaltaan turvataan lentoaseman kehitys alueen kasvun ja vetovoiman moottorina. Ratikan ensimmäisen rakennusvaiheen raidepari terminaalialueella tulee sijoittaa Terminaalitien ja Tutkatien kulmaan nykyisen henkilökunnan pysäköintialueen P6 alueelle. Pääteaseman toiselle raideparille voidaan tehdä tilavaraus. Tietotien jatkevaraus Terminaalitielle on huomioitava myös ratikan suunnitelmissa. Pysäköintialueelta raitiotien takia poistuva henkilöautojen pysäköintikapasiteetti tulee korvata muilla alueilla, esimerkiksi nykyisillä P4-alueilla.



Päätepysäkki esitetyllä paikalla voidaan rakentaa maan tasoon eikä rakentaminen häiritse merkittävästi lentoaseman kasvavaa liikennettä. Rakennusteknisesti paikka on alustavien arvioiden mukaan ongelmaton ja rakennuskustannukset ovat kaikista tutkituista vaihtoehdoista selvästi pienimmät.

Päätepysäkin sijainti on noin 320 m kävelymatkan etäisyydellä rakenteilla olevan T2 terminaalilaajennuksen eli lentoaseman pääsisäänkäynnin ulko-ovelta. Suurin osa tästä matkasta on jo valmiiksi katettua kulkuväylää ja jäljelle jäävä osuus on myös mahdollista kattaa. Alueen suurimpiin toimistorakennuksiin (WTC ja TOKE/Scandic Lentäjäntiellä) matkaa on noin 250 m. Teletien ja Lentäjäntien kulmauksessa on henkilökunnan tarkastuspiste ja sosiaalitiloja sadoille työntekijöille. Myös tälle vilkkaalle työhöntulopisteelle on matkaa päätepysäkiltä runsaat 250 m.

Päätepysäkki esitetyssä sijainnissa mahdollistaa raitiotielinjan jatkamisen Terminaalitien itäpuolelle P3-pysäköintilaitoksen pohjoispuolelle mahdollisessa toisessa rakennusvaiheessa. Tämä päätepysäkin sijoitusvaihtoehto on esitetty Vantaan ratikan alustavassa yleissuunnitelmassa. Päätepysäkki tulee siis ensimmäisessä rakennusvaiheessa sijoittaa siten, että raitiotien mahdollinen jatke voidaan rakentaa raitiotie- ja muuta liikennettä merkittävästi häiritsemättä.

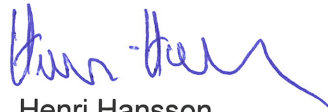
Toisessa rakennusvaiheessa päävaihtoehdot päätepysäkin sijainniksi ovat nykyisen pysäköintilaitos P3:n ja rakenteilla olevan pysäköintilaitos P2:n välissä ylös nostettuna (noin tasolla +55) tai mahdollisesti tuolloin jo puretun pysäköintilaitos P3:n alueella maan tasossa. Ensimmäisessä vaihtoehdossa raitiotie kulki Terminaalitien yli ja päätepysäkki olisi sillalla, jälkimmäisessä vaihtoehdossa raitiotie voisi mahdollisesti kulkea Terminaalitien ali (vaatinee samalla Terminaalitien korottamista sillalla). Ensimmäinen vaihtoehto on merkittävästi kalliimpi, mutta molempien vaihtoehtojen kustannukset ovat merkittävät. Terminaalitien ylittämisen tasossa ei ole hyväksyttävä vaihtoehto maaliikenteen palvelutason ja turvallisuuden näkökulmista.

Raitiotien toisen rakennusvaiheen eli uuden päätepysäkin rakentamisen käynnistymisen voi laukaista esimerkiksi raitiotien selvästi ennakoitua suuremmat matkustajamäärät tai muutokset lentoaseman terminaalialueen infrastruktuurissa. Jälkimmäisillä tarkoitetaan esimerkiksi pysäköintilaitos P3:n purkamista tai muita merkittäviä muutoksia terminaalialueen rakennusten (nyk. T1) sijainneissa ja toiminnoissa.

Kaikissa tulevissa lentoasema-alueen muutossuunnitelmissa tulee arvioida raitiotien jatkeen ja uuden pääte pysäkin vaikutukset ja mahdollisuudet lentoaseman maaliikenneyhteyksien parantamiseksi.

Mikäli Vantaan ratikan rakentaminen käynnistyy selvästi suunniteltua myöhemmin, esimerkiksi vasta noin vuonna 2030, tulee pääte pysäkin sijoitusvaihtoehtoja ja -mahdollisuuksia suhteessa terminaali alueen muuhun infrastruktuuriin arvioida uudelleen 2020-luvun loppupuoliskolla.

FINAVIA OYJ



Henri Hansson  
SVP



Sami Kiiskinen  
VP, Helsinki Airport