



Liikenteen turvallisuusvirasto  
Trafi

Viite TRAFI 8440 05.0011.02/2012

Otsikko **Täydentävä lausunto Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille Finavian hakemuksesta toimintarajoitusten asettamisesta Helsinki – Vantaan lentoasemalle**

Seuraavassa Vantaan kaupungin vastaukset kysymyksiin.

- 1. Miten Helsinki-Vantaan lentoasema ja sen lentoliikenteestä seuraavat meluvaikutukset on huomioitu maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa (erityisesti uusien asuinalueiden osalta)?*

Kaupunkirakenteen kehittämisessä tärkein piirre on toiminnan pitkäjänteisyys. Kaupunkia ei rakenneta 10–20 vuodeksi vaan vuosisadoiksi, onnistuessaan vuosituhansiksi. Vantaan kaupunkia on rakennettu johdonmukaisesti yleiskaavojen pohjalta. Jo yleiskaavassa 1983 on lentomelualueet mukana ja niitä on edelleen täsmennetty seuraavissa yleiskaavoissa. Alueiden määrittely ja määräyksien sisältö on tehty yhteistyössä eri toimijoiden mm. Ilmailulaitoksen / Finavian kanssa. Lentomelua kuulee Vantaalla kaikkialla ja melualueet näkee rakennetussa ympäristössä: lentoaseman lähialueille on melun myötä jäänyt laajat työpaikkarakentamisen alueet, joihin ei ole voitu lentomelun vuoksi sijoittaa sekoittunutta rakennetta, asuntoja ja työpaikkoja.

Lentomeluvyöhykkeet jakavat Vantaan kolmeen osaan, joista eteläinen ja itäinen osa on pääosin rakennettua tiivistä kaupunkia ja luoteinen osa vielä pitkälti maaseutumaisista. Yleiskaavan verhoikäyrät ohjaavat asuntorakentamisen sijoittumista. Kaupungin asuntorakentamisenusteen mukaan valtaosa uudistuotannosta sijoittuu olemassa olevan kaupunkirakenteen sisään täydennysrakentamisena. Uusia asuntoalueita tulee 2015 valmistuvan Kehäradan varteen niille asemille, joilla se on lentomelun puitteissa mahdollista. Pienempi noin 2600 asukkaan Leinelä rakentuu Koivukylän länsipuolelle. Toinen suurempi kokonaisuus rakennetaan Luoteis-Vantaalle. Kivistöstä tulee noin 30 000 asukkaan uusi kaupunginosa, joka on samalla ensimmäinen osa maakuntakaavassa määriteltä Klaukkalan suunnan kasvuvyöhykettä.



Kaupunkia kehittäessä on voitava luottaa lentomelun hallintaan siten, että tilanne ei heikkene, vaikka lentoliikenteen ja lentomelun ennusteita tarkistettaisiin 5–10 vuoden välein. Rakentaminen on Vantaalla suunnattu niin, että lentomelun piirissä asuvien ihmisten määrä on voitu minimoida ja asuntojen sisämelutasoja on voitu rakenteellisesti mitoittaa niin, että melutasot eivät ylitä ohjearvoja. Mm. vuosikymmenten ajaksi kestävään suunniteltujen rakennusten ääneneristystä ei ole mahdollista parantaa muutaman vuoden välein. Lentomeluvyöhykkeiden osalta on voitava luottaa niiden pitkäjänteisyyteen.

2. *Onko suunnittelussa ja toteuttamisessa huomioitu Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämistä koskevat suunnitelmat, kuten Suomen lentoliikennestrategiaan kirjattu tavoite vahvistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman gateway-asemaa?*

Gateway-asema on merkittävä, koska ilman kauttakulkumatkustajia ei Helsinki-Vantaalla olisi näin kattavaa lentoreittien kirjoa. Mikäli tämä tarkoittaisi liikenteen määrän rajatonta kasvattamista, Vantaan kaupunki ei voi sitä hyväksyä.

3. *Missä määrin lentoliikenteen kasvuun ja siitä mahdollisesti aiheutuvaan melun lisääntymiseen on varauduttu varaamalla riittävät puskurivyöhykkeet ennustetilanteen verhoikäyrien ympärille?*

Vantaan kaupungin ympäristölautakunta myönsi sijoituspaikkaluvan Helsinki-Vantaan lentoaseman kolmannen kiitotien toiminnalle joulukuussa 1992. Samana vuonna kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden yleiskaavan. Yleiskaavan lentomeluvyöhykkeet perustuivat samoihin Ilmailulaitoksen teettämiin lentomeluselvityksiin. Yleiskaava tuli voimaan 1996. Vyöhykkeet perustuivat vuoden 2010 ennusteen Lden-arvoihin 60,55 ja 50 dB. Meluvyöhykkeeseen kuului yleiskaavamääräys, joka rajoittaa alueella sijoittuvaa melulle herkkää toimintaa ja esittää rakenteellisen ääneneristysvaatimuksen lentomelua vastaan. Niille alueille, joilla kokovuorokauden painotettu jatkuva samanarvon äänitaso Lden on yli 55 dB, ei osoitettu merkittävästi uutta asutusta. Nykyisessä yleiskaavassa (2007) ja vahvistetussa maakuntakaavassa on esitetty vastaavat Lden-arvoihin perustuvat meluvyöhykkeet jotka perustuvat Ilmailulaitoksen vuoden 2020 meluennusteeseen. Vuoden



2007 yleiskaavan lentomelualueet ovat jonkin verran 1992 vuoden yleiskaavan vastaavista alueita suppeammat. Ero on varsin pieni esimerkiksi Kivistön suunnassa mutta merkittävämpi Martinlaakson suunnassa. Myös nykyisessä yleiskaavassa uusien asuntojen sijoittaminen alueelle, jossa lentomelu Lden yli 55 dB on kielletty. Vähäinen täydentäminen on kuitenkin mahdollista. Vantaan kaupungin yleiskaavat ovat ohjanneet maankäyttöä siten, että vähintään viimeisten 25 vuoden aikana lentomelulle herkkiä toimintoja kuten uuden asutuksen, sairaaloiden, koulujen, päiväkotien sijoittaminen lentomelualueelle on vältetty.

Kysymyksessä mainittuja puskurivyöhykkeitä ei juridisesti ole olemassa. Toisaalta melumallilla saadut meluvyöhykkeet eivät ole maastossa havaittavissa, vaan kuten edellä kerrotaan, ohjaavat maankäytön suunnittelua ja yleensä toimintojen sijoittumista.

Ajatus siitä, että on olemassa jatkuva oikeus meluvyöhykkeiden laajentamiseen keskellä Suomen ainoata metropolia, on virheellinen. Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomeluvyöhykkeiden maksimikoko on jo saavutettu.

Vantaan kaupungin tulisi voida luottaa siihen, että maakuntakaavassa ja yleiskaavassa esitetyt lentomeluvyöhykkeet ovat kumpaakin osapuolta, kaupunkia ja Finaviaa, sitovia.

*4. Miten merkittäväksi koette oman kaupunkinne/kuntanne ja koko Suomen kannalta Helsinki-Vantaan lentoaseman olemassaolon ja sen toimintojen kehittämisen, mukaan lukien yöaikaisten toimintojen kehittämisen?*

Suomella on liikenteessä kaksi suurta ongelmakohtaa: Pitkät etäisyydet ja harvaan asuttu maa sekä etäisyydet kansainvälisistä markkinoista. Liikenteellisesti Suomi on Pietarin suuntaa lukuun ottamatta pitkälti saaren omainen, liikkuminen on riippuvaista lento- ja meriliikenteestä.

Lentoliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys erityisesti suomalaisten vientiyriytysten kilpailukyvyille. Tuotannollisen toiminnan muuttuessa massatuotannosta yhä enemmän kohti pienten sarjojen räätälöityä valmistusta ja palveluvientiä, voidaan olettaa lentoliikenteen merkityksen kilpailukyvyn lähteenä kasvavan entisestään.

Sekä logistiikan että henkilöliikenteen näkökulmasta ympärivuorokautisten toimintojen kehittäminen on Vantaan näkökulmasta tärkeää, jotta lentoasema pystyy yhä



kokonaisvaltaisemmin palvelemaan erilaisia tarpeita liikenteen ja lentoyhteyksien merkityksen kasvaessa.

Lento-asemalla on liiketoiminnan, matkailun ja logistiikan lisäksi myös suoria työllisyysvaikutuksia Vantaalla. Lentoasema itsessään on merkittävä työllistävä vaikutus. Se on myös erittäin tärkeä tekijä tietuutyypisten yritysten sijaintipäätöksissä. Tältä osin vaikutukset heijastuvat erityisesti koko Uudellemaalle kuten myös lähimaakuntiin.

*5. Millainen merkitys lentoasemalla on paikalliselle elinkeinoelämälle liikennepalvelujen saatavuuden näkökulmasta? Millainen merkitys lentoasemalla on paikalliselle elinkeinoelämälle muutoin? Miten arvioitte mahdollisten rajoitusten asettamisen vaikuttavan paikalliseen elinkeinoelämään?*

Koko lentoliikenteen osuus Suomen bruttokansantuotteesta oli vuonna 2011 noin 3,2 prosenttia Helsinki-Vantaa kattaa tästä arviolta noin 80%, jolloin sen vaikutus vaikutus bruttokansantuotteeseen noin 2,5 prosenttia.

Lentoaseman merkitys paikalliselle elinkeinoelämälle on erittäin suuri. Lentokentän läheinen Avioapolis-alue on kasvanut viime vuosina varsin merkittävä vauhtia ja valtaosa alueen yrityksistä on ulkomaalaistaustaisia, joille kansainväliset linkit ovat keskeisiä. Lentoaseman taloudelliset vaikutukset kasvavat entisestään vuoden 2014 alussa käynnistyneen Helsinki-Vantaan 900 miljoonan euron kehittämisohjelman kautta, jolla varaudutaan lentoliikenteen kasvuun.

Vantaalla lentokentän merkitys paikallistaloudelle ja koko Suomen kilpailukyvyllä on tunnustettu. Vantaa osallistuu ja on osallistunut merkittäville investoinneille lentokenttä-alueen liikenneyhteyksien kehittämiseen. Vantaalla myös kehitetään kokonaisvaltaisesti lentokenttä-alueen läheistä Avioapolis-aluetta palvelemaan monipuolisesti lentoyhteyksistä kriittisesti riippuvaista elinkeinotoimintaa.

Yhteiskunta asettaa aina rajoituksia toimintojen ympäristövaikutuksille. Koska lentoasema on jo pitkään toiminut paikkakunnalla ja lentotoiminta vähitellen laajentunut ympäristövaikutuksineen, Vantaan kaupunki on sopeutunut hyvin tilanteeseen. Kaupungin poliittiset päättäjät ja virkamiehet/asiiantuntijat ovat täysin tiedostaneet sekä lentoaseman taloudelliset että ympäristövaikutukset.



6. *Miten merkittävä työllistävä vaikutus lentoasemalla on kaupungissanne/kunnassanne?*

Lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti 100 000 ihmistä. Helsinki-Vantaan alue työllistää suoraan noin 20 000 henkilöä, mikä on lähes neljännes Vantaan työpaikoista. Lentoaseman lähialue Aviapolis on ollut viime vuosina seudun voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue.

Välilliset vaikutukset arvioidaan vielä suuremmiksi ja heijastuvat laajemmin koko maahan. Jos katsotaan Helsinki-Vantaan lentokentän osuutta Suomen lentoliikenteestä, joka oli 80% (15,3 miljoonaa matkustajaa) vuonna 2013, voidaan tältä pohjalta arvioida, että lentokentän välilliset vaikutukset olisivat tältä pohjalta noin 80000 työntekijää

Myös lentokenttä-alueen sekä ympäröivän Aviapolis-alueen kehittäminen työllistää. Pelkästään tämän kehittämisohjelman työllisyysvaikutus on arviolta 14 000 työvuotta (Lähde: Finavia).

7. *Tunnistattekko lentoasemalla jotakin muita erityispiirteitä, jotka olisi tarkastelussa otettava huomioon?*

Lentoasema on poikkeuksellinen "palveluja tuottava laitos" johtuen siitä, että lentoliikennettä säätelee ennen kaikkea kansainväliset normit ja sopimukset. Lentoasema luo puitteet ja palvelut lentoyhtiöille ja lukuisat kansainväliset lentoyhtiöt tuottavat matkustuspalvelut. Lentoaseman aiheuttamat haittavaikutukset ovat kuitenkin paikallisia tai korkeintaan seudullisia. Tässä ristipaineessa Finavia on toiminut hyvässä yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.