



Helsinki-Vantaan lentoasema

**COVID-19 -poikkeustilanteen
lentokonemelun hallintasuunnitelma**



Finavia Oyj
Vantaa 22.9.2020

Helsinki-Vantaan lentoasema**COVID-19 -POIKKEUSTILANTEEN LENTOKONEMELUN HALLINTASUUNNITELMA****Sisältö****TIIVISTELMÄ**

1	JOHDANTO.....	3
2	OPERAATIOMÄÄRÄ JA KONETYYPIT	4
2.1	Operaatiomäärä	4
2.2	Konetyyppijakauma	6
3	LENTOASEMAINFRASTRUKTUURIN SOPEUTTAMINEN.....	6
3.1	Kiitotien 1 sulkeminen 1.10.2020 jälkeen	7
3.2	Kiitotien 2 käyttöasteen vähentäminen 1.10.2020 jälkeen	7
4	POIKKEUSTILANTEEN AIKAISET KIIOTTEIDEN KÄYTTÖTAVAT JA LENTOREITIT	8
4.1	Lännen- ja etelänpuoleiset tuulet.....	8
4.1.1	Lentoonlähdöt.....	8
4.1.2	Laskeutumisot	9
4.2	Idän ja pohjoisen puoleiset tuulet	11
4.2.1	Lentoonlähdöt.....	11
4.2.2	Laskeutumisot	13
4.3	Huonon näkyvyyden toiminta	14
5	MELUN LEVIÄMINEN	14
6	VIESTINTÄ.....	15
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	15

TIIVISTELMÄ

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentojen ja matkustajien määrä ovat romahtaneet täysin ennennäkemättömällä tavalla globaalin koronaviruspandemian ja sitä seuranneiden matkustusrajoitusten seurauksena. Talvikauden 2020-2021 operaatiomäärän ennakoidaan olevan noin 25 % liikenteen normaalitasosta.

Talvikauden 2020-2021 aikana täysimittaisen terminaali- sekä liikennalueinfrastruktuurin ylläpito ei ole tarpeen, eikä se ole liiketaloudellisesti mahdollista. Sopeuttamistoimenpiteenä Finavia 1.10.2020 jälkeen talvikaudeksi sulkee kiitotien 1 ja lisäksi kiitotietä 2 ei pidetä keskeytymättömässä käyttökunnossa. Tällöin esimerkiksi lumi tai kiitotien liukkaus vaikuttavat siten, että kiitotietä 2 ei ole mahdollista käyttää. Siten poikkeustilanteen aikana käytetään ensisijaisesti kiitotietä 3. Talvikauden päätyttyä, arviolta 30.4.2021, palattaneen normaaliin kiitoteiden käyttötapaan.

Olosuhteissa, joissa lentoonlähdöt ovat kiitotieltä 22R sekä olosuhteissa, joissa laskeutumisesta ovat kiitotielle 04L, tilanne vastaa normaalia kiitoteiden käyttötapaa. Lentoonlähtöjä kiitotieltä 04L on viime vuosina ollut vähän. Laskeutumisista kiitotielle 22R on ollut pääasiassa iltapäivisin. Näiden kiitoteiden lisääntyvään käyttöön on kuitenkin varauduttu lentoaseman toiminnan kehittymistä ja melun leviämistä koskevissa ennusteissa.

Poikkeustilanteen aikana toteutettavista liikennealueiden kunnossapidon sopeutustoimista huolimatta kiitoteiden käyttö on mahdollista siten, että melun leviäminen ei poikkea ympäristöluvassa kuvatussa toiminnasta ja toiminnan kehittämisestä. Lentoreitit käytettävissä olevilta kiitoteiltä on suunniteltu siten, että mahdollisuuksien mukaan vältetään lentäminen tiheästi asuttujen alueiden yli.

Poikkeustilanne huomioiden lentoliikenne on järjestetty siten, että siitä aiheutuva melu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti.

1 Johdanto

Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallintasuunnitelma laaditaan ympäristöluvan määräyksen perusteella. Melunhallintasuunnitelman tavoitteena on kuvata lentoaseman liikenteenohjauksen periaatteet, tavoitteet ja keinot, joilla lentoliikenteen meluvaikutukset hallitaan. Lentoaseman melunhallintasuunnitelmaa on ensimmäisen suunnitelman laadinnan jälkeen useasti päivitetty ja kokonaisuudesta on muodostunut kattava kuvaus lentoaseman toiminnasta ympäristöviranomaisten, kuntien viranomaisten, paikallisen lennonjohdon, lentotoiminnan harjoittajien sekä asukkaiden käyttöön. Viimeisin suunnitelma on julkaistu 21.12.2018¹. Melunhallintasuunnitelman kuvaama toiminnallinen kokonaisuus on muotoutunut asteittain ja pitkälti vakiintunut viime vuosina sovelletun kaltaiseksi. Esimerkiksi lentoliikenteen operaatiomäärät, liikenteen vuorokausirakenne ja lentokonemelun leviäminen ovat olleet viime vuosien aikana varsin saman kaltaisia aiempiin vuosiin nähden. Yksityiskohtaiset muutokset ovat olleet pieniä. Kokonaisuuden on katsottu olevan tasapainoinen kompromissi lentoturvallisuuden, melunhallinnan ja lentoliikenteen sujuvuuden kannalta.

Vuoden 2020 aikana yleinen maailmantilanne on dramaattisesti muuttunut. Maailman terveysjärjestö WHO julisti 11.3.2020 koronaviruksen aiheuttaman COVID-19-epidemian pandemiaksi. Valtioneuvosto totesi 16.3.2020 yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa, että maassa vallitsevat koronavirustilanteen vuoksi poikkeusolot. Valtioneuvosto ja toimivaltaiset viranomaiset saattoivat tilanteeseen liittyvät päätökset ja suositukset voimaan valmiuslain, tartuntatautilain ja muun lainsäädännön mukaisesti. Toimenpiteinä ihmisten liikkumista rajoitettiin henkeä ja terveyttä uhkaavan vakavan vaaran vuoksi. Matkustaja- ja henkilöliikenne Suomeen keskeytettiin lukuun ottamatta Suomen kansalaisten ja Suomessa asuvien henkilöiden paluuta. Myös liikkumista Suomen sisällä rajoitettiin.

Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Finavian toiminta on tämän globaalin koronaviruspandemian seurauksena joutunut tilanteeseen, jossa lentojen ja matkustajien määrä ovat romahtaneet täysin ennennäkemättömällä tavalla. Helsinki-Vantaalla matkustajamäärät olivat vuoden 2020 huhti-kesäkuun aikana peräti 97,6 prosenttia pienemmät kuin vastaavaan aikaan vuosi sitten. Lentojen määrä oli huhtikuussa noin kymmenesosa normaalista. Kesän aikana operaatiomäärä alkoi hitaasti elpyä (kuva 1), mutta elokuun aikana toimeenpannut uudet matkustusrajoitukset käänsivät matkustaja- ja operaatiomäärän uudelleen laskuun. Tällä hetkellä ennakoidaan, että liikenteen elpyminen alkaa aikaisintaan vuoden 2021 aikana ja vuoden 2019 tasolle liikenne palautuisi aikaisintaan vuonna 2024. Talvikauden 2020-2021 aikana operaatiomäärän ennakoidaan olevan noin 25 % liikenteen normaalitasosta.

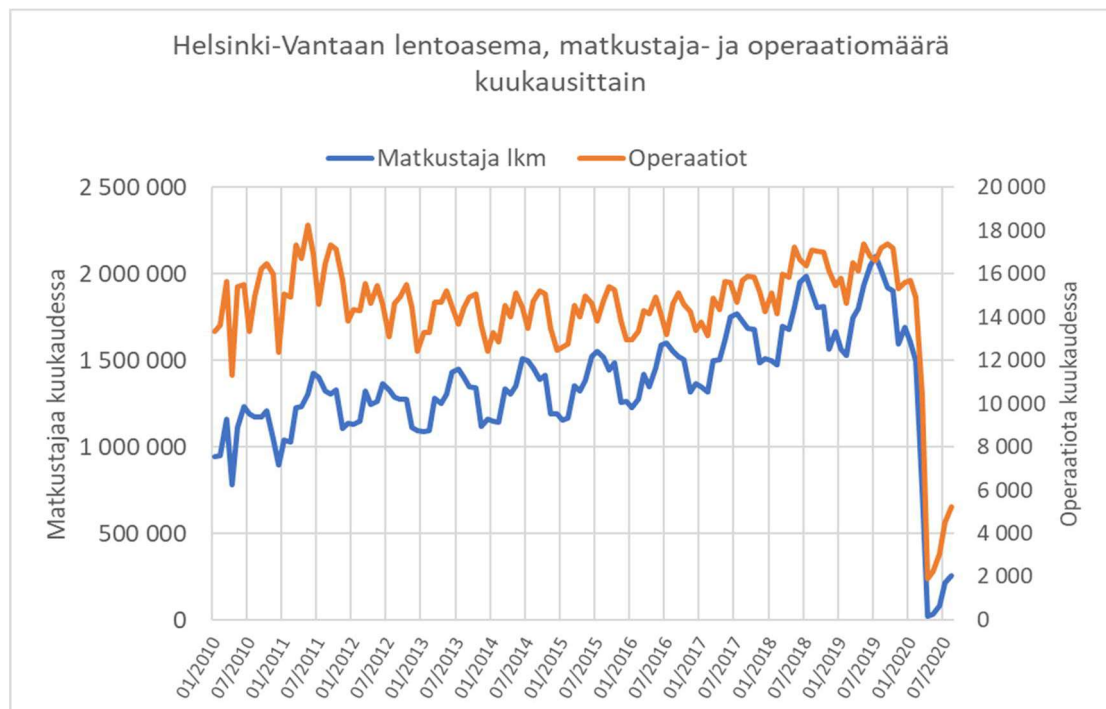
Vähäisestä matkustaja- ja operaatiomäärästä johtuen Finavia on sopeuttanut ja joutuu edelleen sopeuttamaan toimintaansa vastaamaan toiminnallista tarvetta. Talvikaudelle ennakoiduilla operaatio- ja matkustajamäärillä esimerkiksi täysimittaisen, suuruusluokaltaan täysin eri tasolle mitoitettun terminaali- sekä

1

<https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/EFHK%20melunhallintasuunnitelma%202018%20lowres.pdf>

liikennalueinfrastruktuurin ylläpito ei ole tarpeen, eikä se ole liiketaloudellisesti mahdollista. Infrastruktuurin sopeutettu käyttö vaikuttaa osaltaan myös kiitoteiden käytettävyyteen.

Tämän melunhallintasuunnitelman tavoitteena on kuvata COVID-19 -poikkeustilanteen ajan sovellettavat toimintatavat ja käytännöt. Melunhallintasuunnitelmalla varmistetaan, että lentoliikenteestä aiheutuvaa melua asuinalueilla hallitaan mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa liikennealueinfrastruktuuria hyödyntäen. Melunhallintasuunnitelma korvaa väliaikaisesti ja soveltuvien osin aiemman melunhallintasuunnitelman.



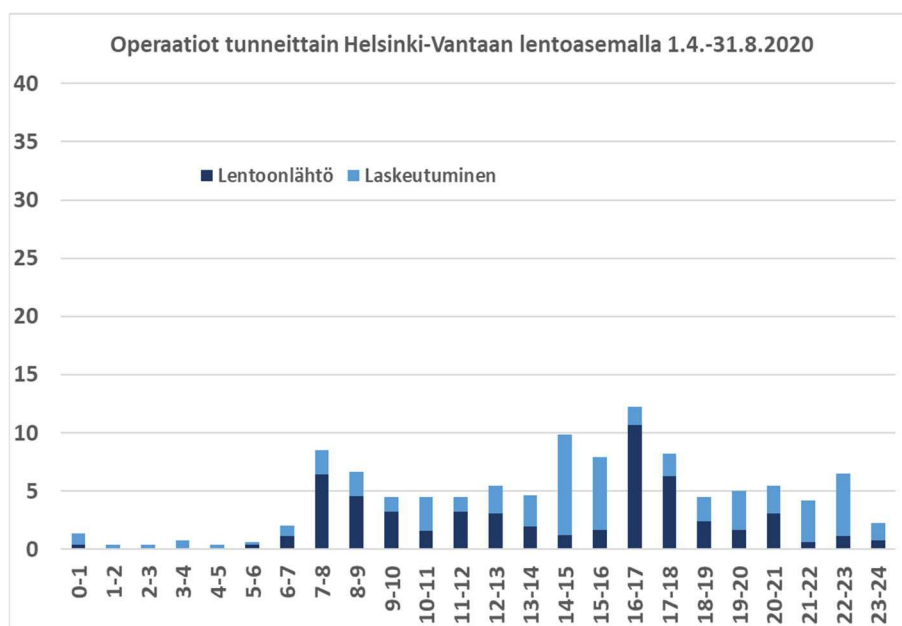
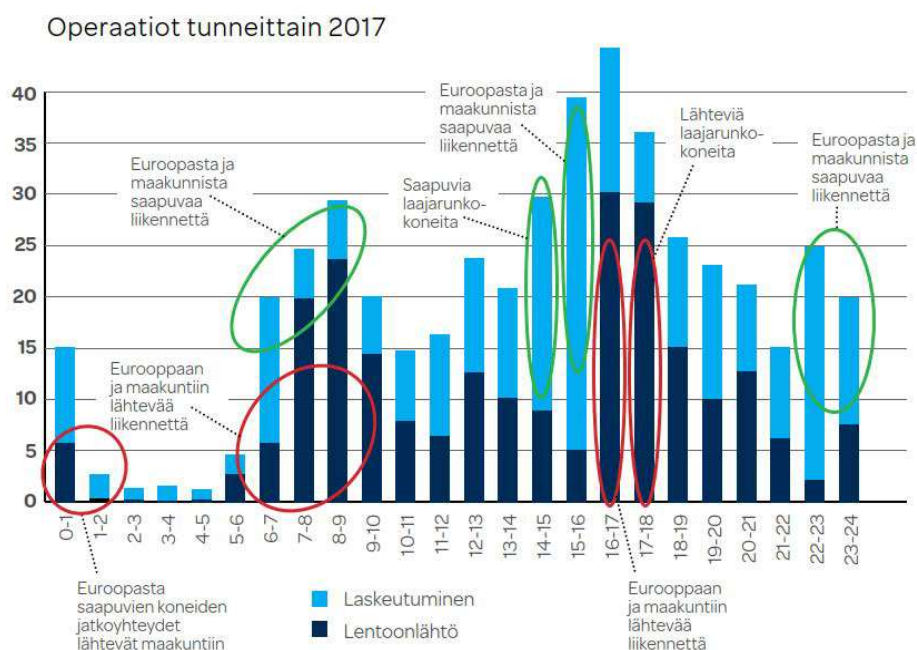
Kuva 1. Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustaja- ja operaatiomäärä kuukausittain vuodesta 2010.

2 Operaatiomäärä ja konetyypit

2.1 Operaatiomäärä

Lentoaseman operaatiomäärää on seuraavassa arvioitu keskimääräisenä tasona 1.4.-31.8.2020 välisenä aikana. Lähikuukausien liikennemäärän ennustaminen on hankalaa, lentoyhtiöiden mukauttaessa lentojen määrää hyvin lyhyellä ennakkoaajalla kysynnän ja valtion asettamien matkustusrajoitusten mukaisesti. Liikenteen ei kuitenkaan tällä hetkellä ennakoida seuraavan talvikauden aikana lisääntyvän merkittävästi tämänhetkisestä tasosta. Siten operaatiomäärän oletetaan talvikauden aikana olevan noin 100-150 operaatiota vuorokaudessa. Vuonna 2019 operaatiomäärä oli keskimäärin yli 520 operaatiota vuorokaudessa.

Kuvassa 2 on esitetty lentoonlähtöjen ja laskeutumisten tuntikohtainen määrä keskimäärin vuonna 2017 siten kuin 21.12.2018 julkaistussa melunhallintasuunnitelmassa, sekä tarkastelujakson 1.4.-31.8.2020 välisenä aikana. Normaalitilanteessa tuntikohtainen operaatiomäärä on esimerkiksi joillakin iltapäivän tunneilla ollut lähellä tai yli 40. 1.4.-31.8.2020 välisenä aikana vastaava keskimääräinen tuntikohtainen operaatiomäärä on ollut suurimmillaan vain hieman yli 10, useimmilla vuorokauden tunneilla vähemmän. Erityisesti yöaikaan operaatioita on ollut suhteellisesti vähemmän kuin normaalitilanteessa.

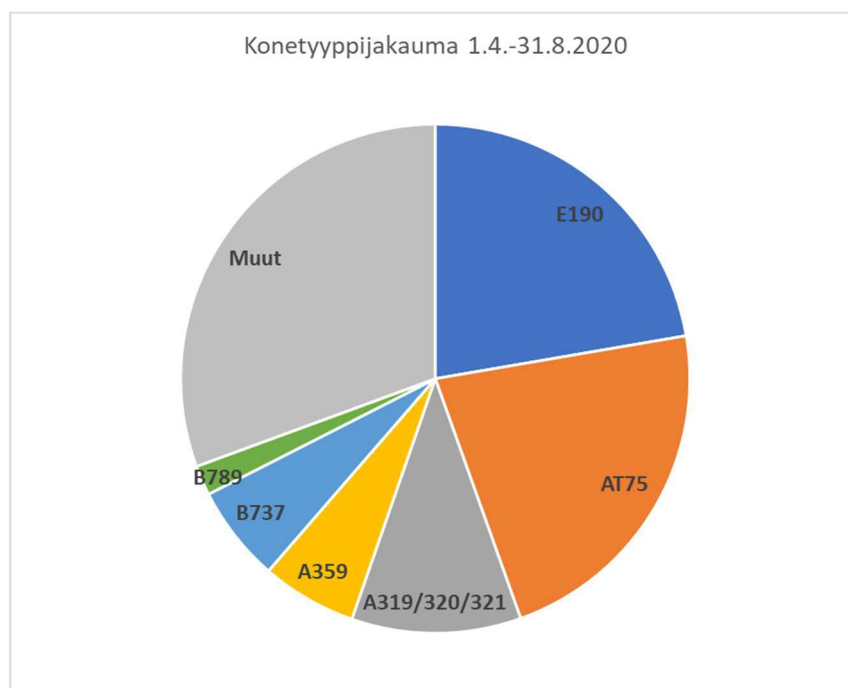


Kuva 2. Helsinki-Vantaan lentoaseman operaatioiden tuntikohtainen keskiarvo vuorokauden eri tunteina vuonna 2017 sekä 1.4.2020 – 31.8.2020.

Yöaikaan klo 22-07 välillä on 1.4.-31.8.2020 välisenä aikana ollut keskimäärin 10,5 laskeutumista ja 4,1 lentoonlähtöä. Vuoden 2019 aikana klo 22-07 välillä oli vastaavasti keskimäärin 70,6 laskeutumista ja 31,2 lentoonlähtöä. Yöajan operaatiomäärä on siis ollut 1.4.-31.8.2020 välisenä aikana noin seitsemäsosa normaalista

2.2 Konetyyppijakauma

Lentoliikenteessä käytetyt konetyypit ovat painottuneet huomattavasti normaalia pienempiin konetyyppeihin. Kuvassa 3 on esitetty 1.4.-31.8.2020 väliseltä ajalta Helsinki-Vantaan lentoaseman operaatioiden konetyyppijakauma. Vuonna 2019 esimerkiksi Airbus A319/320/321 -sarjan lentokoneilla lennettiin noin 37 % operaatioista. 1.4.-31.8.2020 välisellä ajalla niiden osuus on ollut noin 11 %. 1.4.-31.8.2020 välisenä aikana yleisimmät konetyypit ovat olleet Embraer 190 ja ATR 72-500, joilla on yhteensä lennetty lähes 45 % lennoista. Laajarunkokoneiden osalta Airbus A350-operaatioita oli noin 6 % kaikista operaatioista.



Kuva 3. Helsinki-Vantaan lentoaseman konetyyppijakauma 1.4.2020 – 31.8.2020.

3 Lentoasemainfrastruktuurin sopeuttaminen

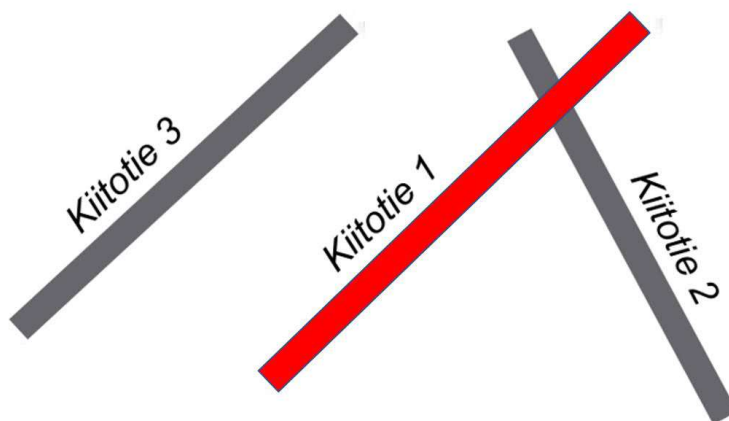
Finavia on tarkastellut vaihtoehtoisia tapoja sopeuttaa kenttä- ja liikennealueinfrastruktuuria vastaamaan ennakoitua toiminnallista tarvetta. Vaihtoehtotarkasteluissa on huomioitu vaikuttavia toiminnallisia tekijöitä mukaan lukien melunhallinta, sekä toimenpiteiden kustannusvaikutuksia. Sopeutustoimien tarpeessa korostuu talviaika, jolloin liikennealuiden talvikunnossapidon kustannukset ovat yli kymmenkertaiset kesäkauteen verrattuna.

Eri toteutusvaihtoehtoja arvioitaessa on yksityiskohtaisesti tarkasteltu vaikutuksia lentoonlähtöjen ja laskeutumisten suuntautumiseen, käytettävissä oleviin lentoreitteihin ja siihen, kuinka nämä sijoittuvat suhteessa asutukseen.

Vaihtoehtotarkastelujen lopputuloksena Finavia toteuttaa seuraavassa, kohdissa 3.1 ja 3.2 kuvatut sopeuttamistoimenpiteet.

3.1 Kiitotien 1 sulkeminen 1.10.2020 jälkeen

Infrastruktuurin sopeuttamistoimenpiteenä kiitotie 1 (22L/04R) suljetaan 1.10.2020 jälkeen toistaiseksi. Tilanne arvioidaan uudelleen talvikauden päätyttyä, arviolta 30.4.2021. Viimeistään kiitotie otetaan jälleen käyttöön huipputuntien liikenteen palaututtua kiitotien käyttöä edellyttävälle tasolle.

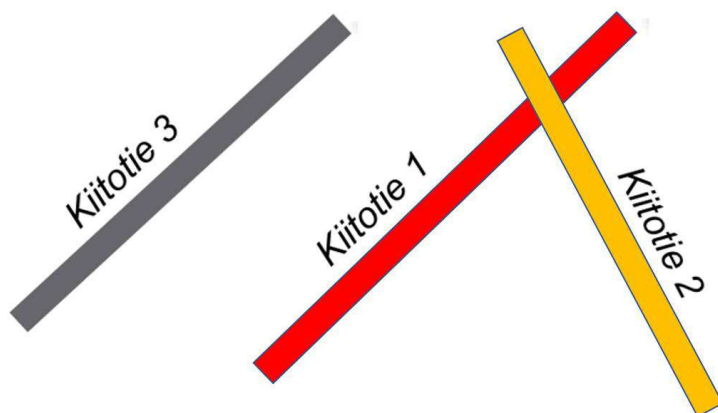


Kuva 4. 1.10.2020 suljettava kiitotie 1.

3.2 Kiitotien 2 käyttöasteen vähentäminen 1.10.2020 jälkeen

Infrastruktuurin sopeuttamistoimenpiteenä kiitotien 2 kunnossapidon tasoa lasketaan ja sen käyttö vähenee 1.10.2020 jälkeen talvikauden ajaksi. Kiitotien 2 normaaliin käytötapaan palataan talvikauden päätyttyä, arviolta 30.4.2021.

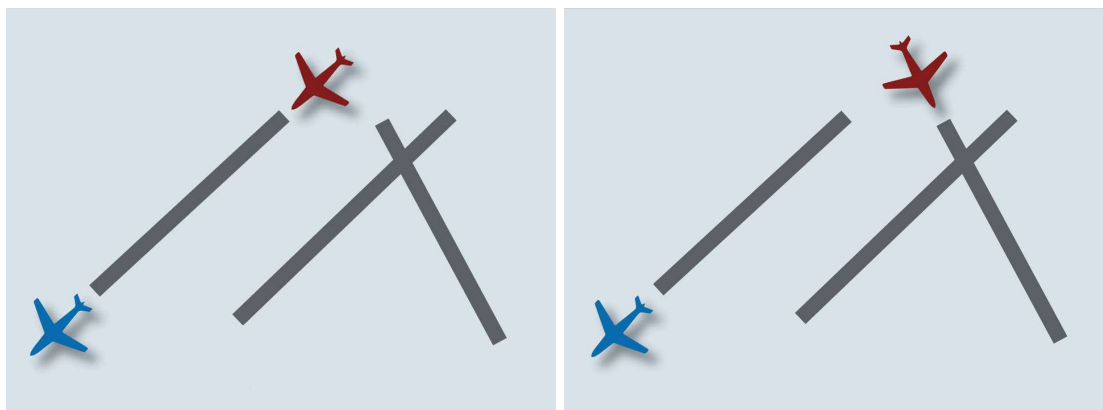
Talvikauden aikana kiitotietä 2 ei pidetä keskeytymättömässä käyttökunnossa. Kiitotie 2 on kuitenkin käytössä kiitotien olosuhteiden sen salliessa. Esimerkiksi lumi tai kiitotien liukkaus vaikuttavat siten, että kiitotietä ei ole mahdollista käyttää. Kiitotie kunnostetaan käyttökuntoon joka tapauksessa tilanteissa, joissa tuuliolosuhteet eivät mahdollista kiitotien 3 käyttöä. Muussa tapauksessa lentoaseman liikenne pysähtyisi.



Kuva 5. Kiitotie 2, jonka käyttöä vähennetään 1.10.2020 – 30.4.2021.

4 Poikkeustilanteen aikaiset kiitoteiden käyttötavat ja lentoreitit

4.1 Lännen- ja etelänpuoleiset tuulet

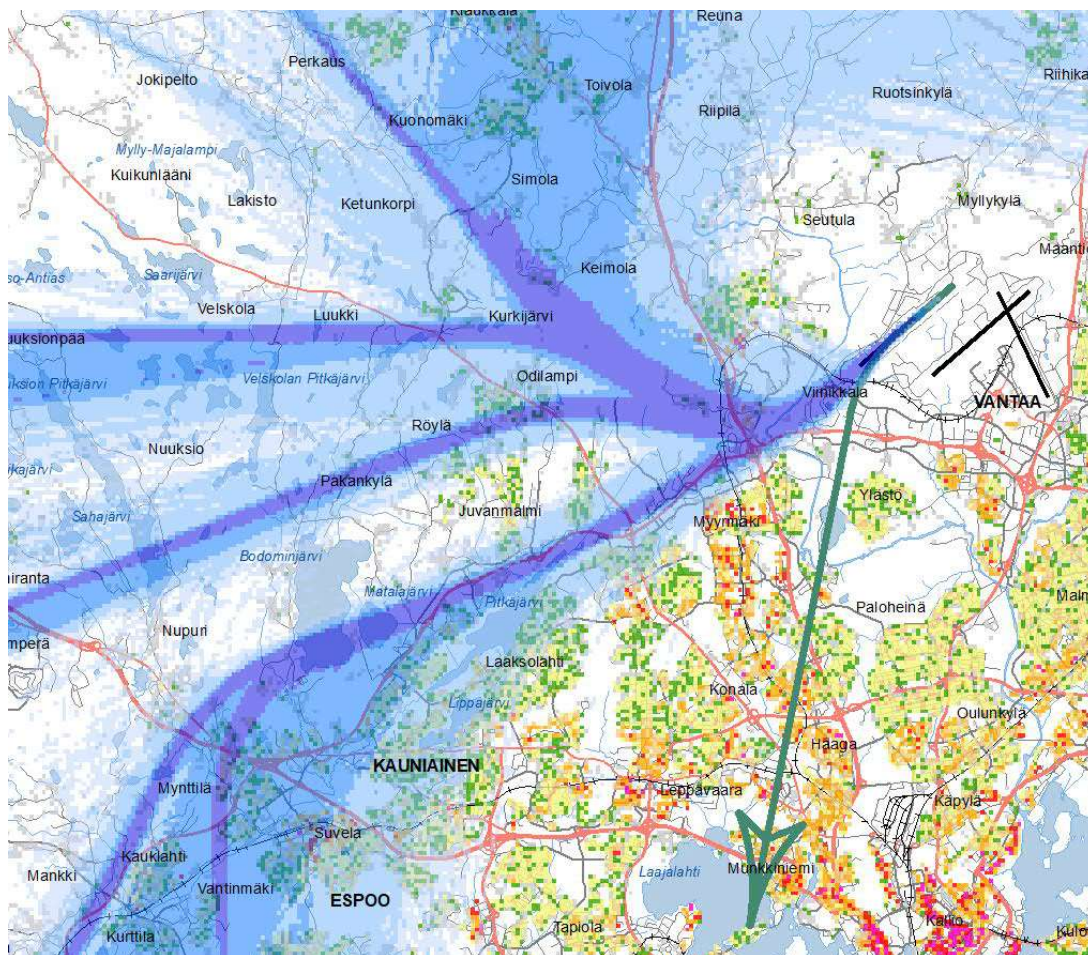


4.1.1 Lentoonlähdöt

Ensisijaisessa kiitoteiden käyttötavassa, lännen- ja etelänpuoleisilla tuulilla lentoonlähtöihin käytetään kiitotietä 22R. Tältä osin kiitotien käyttö vastaa normaalitoiminnassakin sovellettavaa kiitoteiden ensisijaisuusperiaatetta.

Kiitotien 22R lentoonlähtöreitit suihkukoneille (kuva 6) eivät poikkea normaalitilanteessa käytetyistä kyseisen kiitotien lentoonlähtöreiteistä. Kiitotieltä 22R lähtevät länteen ja pohjoiseen ulosmenoporteille suuntaavat reitit kääntyvät oikealle siten, että reitin sijainti ottaa huomioon sekä Martinlaakson asutuksen että Kivistön asuinalueen. Kauempana lännessä reitit haarautuvat omille väylilleen. Itään suuntaavat koneet saavat usein reittimatkaa lyhentävän lennonjohtoselvityksen, mikäli muu liikenne sen mahdollistaa. Etelään suuntautuvat lennot potkurikoneilla ja vähämeluisilla suihkukoneilla jatkavat suoraan kehä III suuntaista reittiä kunnes kaartavat myöhemmin kohti etelää.

Etelään suuntaavat lennot potkurikoneilla käyttävät myös vasemmalle kääntyvää reittiä, joka ohjautuu samaan käytävään kuin kiitotien 22L etelään suuntaavilla koneilla. Lentokoneiden reiteissä on hajontaa, sillä julkaistua vasemmalle kaartavaa vakiolähtömenetelmää ei ole. Mikäli kiitotie 2 on käytettävissä, lentoonlähtöihin potkurikoneilla käytetään, kuten normaalitilanteessakin, myös kiitotietä 15 lukuunottamatta yöaikaa klo 23-06.



Kuva 6. Tyypillisiä lentoonlähtöreittejä kiitotieltä 22R. Vihreällä nuolella on kuvattu suuntaa-antavasti reitti, jota etelään suuntautuvat lennot potkurikoneilla myös käyttävät.

4.1.2 Laskeutumiset

Poikkeustilanteen aikana ensisijaisessa kiitoteiden käyttötavassa, lännen- ja etelänpuoleisilla tuulilla laskeutumiset ovat kiitotielle 22R. Mikäli kiitotie 2 on käytettävissä, laskeutumisiin käytetään myös kiitotietä 15 pohjoisen suunnasta.

Normaalitilanteessa ensisijaisena laskeutumiskiitotienä käytetään kiitotietä 15. Poikkeustilanteen aikana olosuhteissa, joissa kiitotie 15 ei ole käytettävissä, melun leviäminen asuinalueille hallitaan käyttämällä laskeutumisiin kiitotietä 3.

Viime vuosina kiitotietä 22R on käytetty laskeutumisiin enimmäkseen iltapäivisin rinnakkaislähestymisten aikana, jolloin laskeutumisia on ollut samanaikaisesti

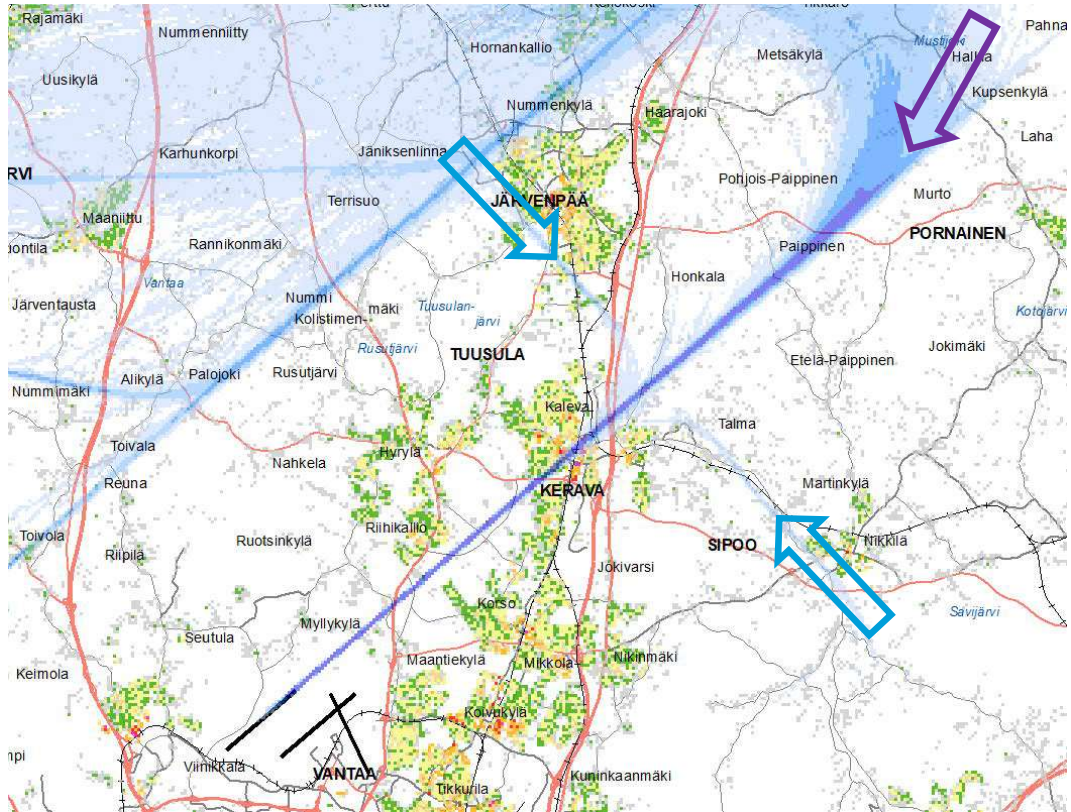
kiitoteille 1 ja 3. Pitkän aikavälin ennusteissa on kuitenkin kuvattu kiitotien käytön kasvu liikennemäärän kehittyessä. Kiitotien suuri käyttöosuus on mukana myös maankäytön suunnittelun pohjana käytetyissä meluennusteissa.

Kiitotielle 22R on suunniteltu erilliset lähestymismenetelmät tukemaan sekä rinnakkaislähestymisten aikaista toimintaa että laskeutumisia yhdelle kiitotielle. Talvikauden poikkeustilanteen aikana sovelletaan menetelmiä, jotka tukevat laskeutumisia yhdelle kiitotielle. Tällöin lähestymismenetelmät osaltaan mahdollistavat jatkuvan liu'un lähestymiset (CDO).

Kiitotien 22R yhden laskeutumiskiitotien toimintaa varten suunnitellut laskeutumisreitit on suunniteltu siten, että kiitotien suuntaiselle linjalle liittyessään ilma-alukset mahdollisuuksien mukaan välttävät Järvenpään keskustan ja Nikkilän keskustan yli lentämisen. Keravan keskustan ohitettuaan kiitotien suuntainen lähestymislinja sijoittuu harvaanasutulle alueelle.

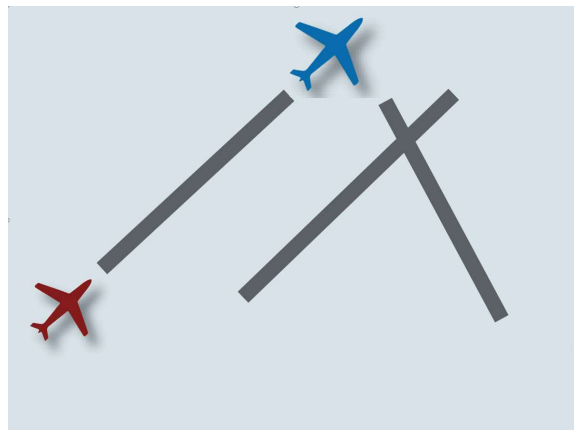
Rinnakkaislähestymisten aikana ilma-alukset liittyvät kiitotien suuntaiselle linjalle kauempana kuin käytettäessä laskeutumisiin pelkästään yhtä kiitotietä. Kuvassa 7 on reittitiheysesityksenä vuoden 2019 aikana toteutuneita laskeutumisia kiitotielle 22R. Suurin osa näistä on rinnakkaislähestymisten aikaisia laskeutumisia (violetti nuoli). Järvenpään ja Nikkilän länsipuolilla näkyvät, kuvassa sinisillä nuolilla merkityt, kohtisuorassa kiitotien suuntaiseen linjaan nähden olevat kapeat tihentymät kuvaavat tyypillisiä lähestymisreittejä tilanteessa, jossa vain yksi kiitotie on käytössä laskeutumisiin. Oletettavasti toteutuissa laskeutumisreiteissä on kuitenkin jonkin verran hajontaa, erityisesti näiden tiivistymien itäpuolelle. Osa lähestymisistä voi edelleen liittyä kiitotien suuntaiselle linjalle myös tätä kauempana, mutta suhteellisesti vähemmän kuin kiitoteiden rinnakkaiskäytön tilanteessa.

Erittäin voimakkailla etelä/kaakkoistuulilla lentoonlähdöt ovat kiitotieltä 15 Pohjois-Helsingin suuntaan. Tällaisia olosuhteita on yleensä muutamina päivinä vuodessa.



Kuva 7. Tyypillisiä laskeutumisreittejä kiitotielle 22R.

4.2 Idän ja pohjoisen puoleiset tuulet



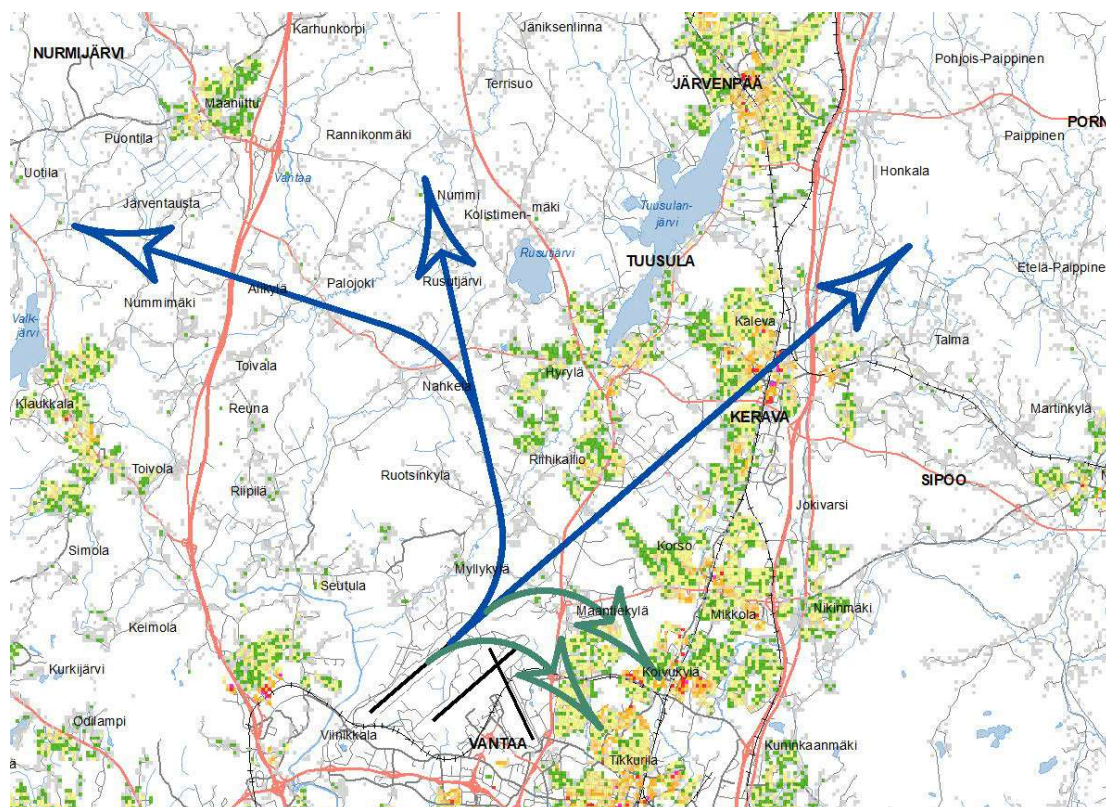
4.2.1 Lentoonlähdöt

Poikkeustilanteen aikana idän ja pohjoisen puoleisilla tuulilla lentoonlähtöihin käytetään kiitotietä 04L. Julkaistut lentoonlähtöreitit kiitotieltä kaartavat heti lentoonlähdön jälkeen vasemmalle niin, että mahdollisuuksien mukaan vältetään Riihikallion ja Hyrylän alueiden yli lentäminen. Joissakin olosuhteissa kaarto saattaa kuitenkin suuntautua tätä kauempaa. Osa lentoonlähdoistä jatkaa lentoonlähdön

jälkeen suoraan kiitotien suuntaisesti ja suuntaa lennonjohdon ohjeiden mukaisesti kohti seuraavaa reittipistettä kohti itää tai etelää.

Etelään suuntautuvat lennot potkurikoneilla kaartavat pian lentoonlähdön jälkeen oikealle, vastaavalla tavalla ja ylittäen likimain saman maantieteellisen alueen kuin kiitotieltä 04R oikealle kaartavat potkurikoneet. Käytössä ei kuitenkaan ole julkaistua vakiolähtöreittiä, jolloin lentojen sijoittumisen maantieteellinen hajonta on suurempaa. Kuvassa 8 on havainnollistettu kiitotien 04L lentoonlähtöreittejä.

Mikäli kiitotie 2 on käytössä, tietyissä itätuuliolosuhteissa potkurikoneet käyttävät, kuten normaalitilanteessakin, lentoonlähtöön myös kiitotietä 15 lukuunottamatta yöaikaa klo 23-06. Erittäin kovilla luoteis- tai pohjoistuulilla lentoonlähtöihin käytetään kiitotietä 33 luoteen suuntaan.

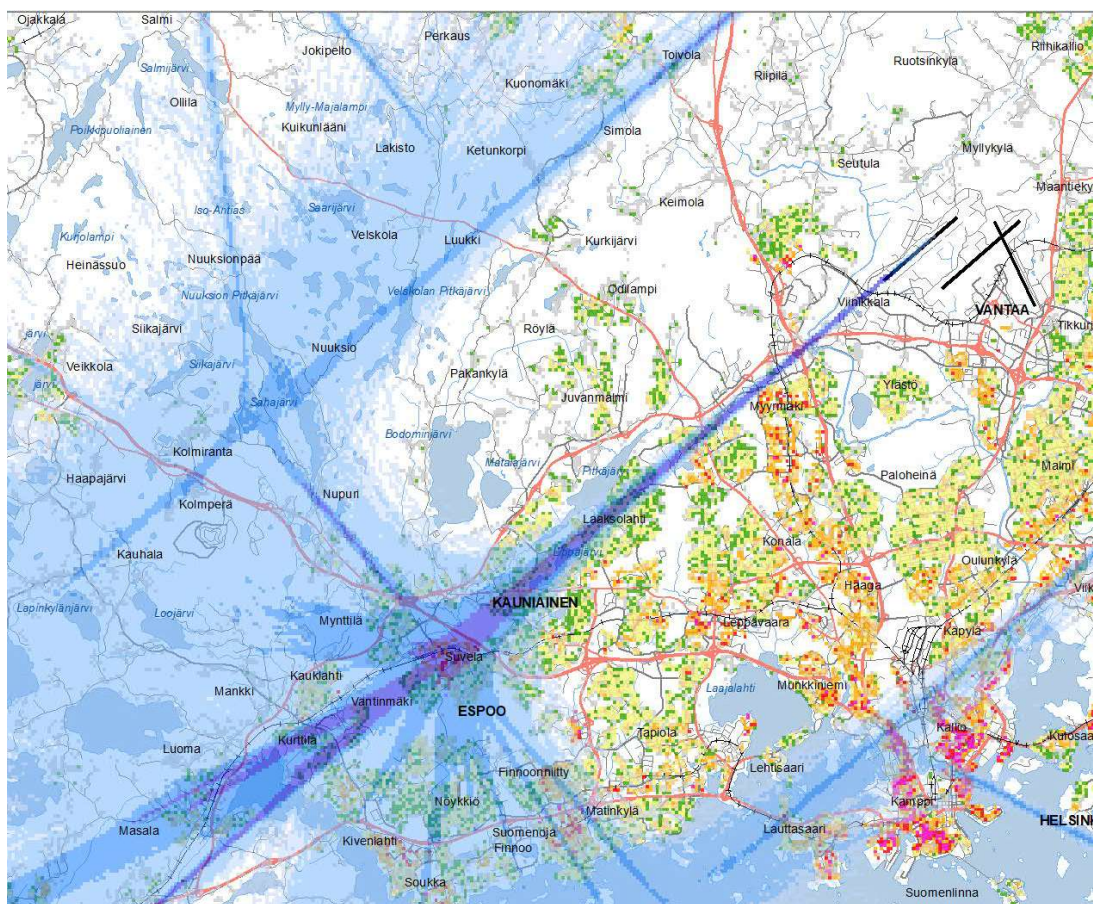


Kuva 8. Lentoonlähtöreittejä kiitotieltä 04L. Vihreällä värillä on esitetty suuntaa-antavasti reittejä, joita etelään suuntautuvat lennot potkurikoneilla käyttävät poikkeustilanteen aikana.

4.2.2 Laskeutumiset

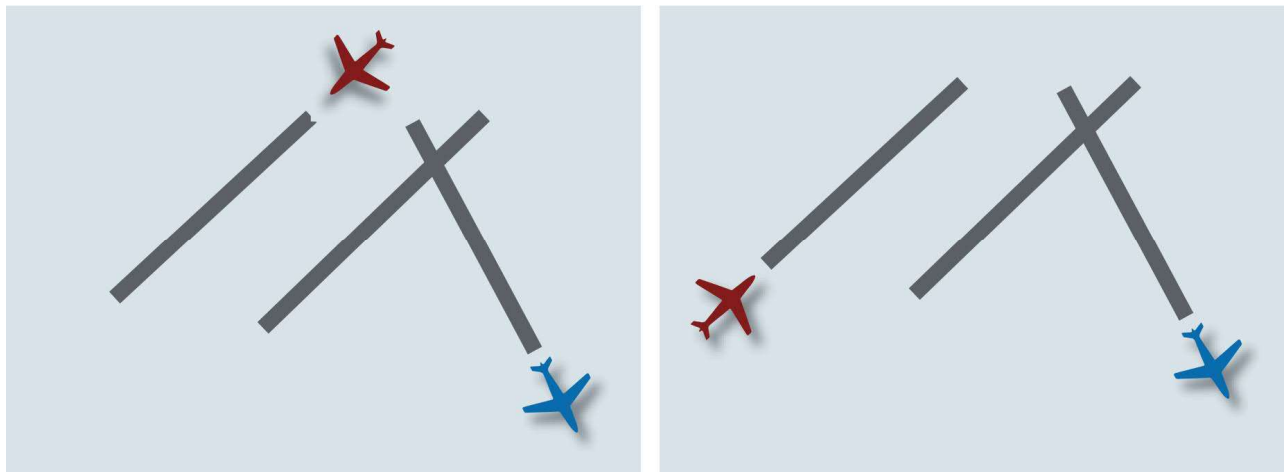
Idän ja pohjoisen puoleisilla tuulilla laskeutumisiin käytetään kiitotietä 04L. Tämä kiitotie on käytössä myös normaalitilanteessa laskeutumisiin tuuliolosuhteiden edellyttäessä laskeutumisia lounaan suunnasta. Kuvassa 9 on reittiä tiheysesityksenä tyypillisiä laskeutumisreittejä kiitotielle 04L.

Erittäin kovilla pohjoistuulilla laskeutumisiin käytetään kiitotietä 33 Helsingin suunnasta. Tällaisia tilanteita on yleensä muutamana päivänä talven aikana.



Kuva 9. Tyypillisiä laskeutumisreittejä kiitotielle 04L.

4.3 Huonon näkyvyyden toiminta



Kun näkyvyysolosuhteet ovat erittäin huonot, siirrytään niin kutsuttuihin LVP- eli huonon näkyvyyden toimintamenetelmiin (Low Visibility Procedures). Tällöin kiitoteiden käytöllä varmistetaan turvallisuus minimoimalla sekä aktiivisten kiitoteiden ylitykset että maassa liikkuvien ilma-alusten kohtaamiset rullausteilla huonoissa näkyvyysolosuhteissa. Tällöin ensisijaisena laskeutumiskiitotienä on täysin normaalitilannetta vastaavasti kiitotie 22R ja toissijaisena laskeutumiskiitotienä kiitotie 04L. Lentoonlähtöihin käytetään kiitotietä 15 kaakon suuntaan. Tällaisia huonon näkyvyyden toimintamenetelmien käyttöä edellyttäviä olosuhteita on yleensä muutamina päivinä tai jaksoina vuodessa.

5 Melun leviäminen

Liikenteen dramaattisesta vähentymisestä johtuen myös lentokonemelun määrä on olennaisesti normaalia vähäisempää. Verrattaessa 1.4.-31.8.2020 välistä aikaa vuoteen 2019, pelkästään vähäisempi operaatiomäärä vastaa noin 7 dB melun muutosta pitkän aikavälin keskiäänitasossa, mikäli konekalusto jakautuisi samalla tavoin kuin vuonna 2019. Edellä kuvatun mukaisesti lentoliikenteessä käytetyt konetyypit ovat kuitenkin painottuneet vuoden 2020 aikana huomattavasti aiempaa pienempiin ja siten vähämeluisampiin konetyyppeihin.

Olosuhteissa, joissa lentoonlähdöt ovat kiitotieltä 22R sekä olosuhteissa, joissa laskeutumisot ovat kiitotielle 04L, tilanne vastaa myös poikkeustilanteen aikana normaalia kiitoteiden käyttötapaa. Lentoonlähtöjä kiitotieltä 04L on viime vuosina ollut vähän sekä laskeutumisot kiitotielle 22R on tehty käytännössä vain iltopäivisin kiitoteiden rinnakkaiskäytön aikana. Näiden kiitotiesuuntien lisääntyvään käyttöön on kuitenkin varauduttu lentoaseman toiminnan kehittymistä ja melun leviämistä koskeissa ennusteissa. Vähäinen operaatioiden kokonaismäärä huomioiden lentokonemelun leviäminen ei miltään osin ole melun leviämistä koskeissa ennusteissa esitettyä suurempaa.

On ilmeistä, että poikkeustilanteen aikana toteutettavista liikennealueiden kunnossapidon sopeutustoimista huolimatta kiitoteiden käyttö on mahdollista siten,

että melun leviäminen ei poikkea ympäristöluvassa kuvatusa toiminnasta ja toiminnan kehittymisestä. Lentoreitit käytettävissä olevilta kiitoteiltä on suunniteltu siten, että mahdollisuuksien mukaan vältetään lentäminen tiheästi asuttujen alueiden yli. Poikkeustilanne huomioiden lentoliikenne on järjestetty siten, että siitä aiheutuva melu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti.

6 Viestintä

Finavia tiedottaa asukkaille lentojen suuntautumiseen vaikuttavista muutoksista Finavian internet-sivuilla ja Webtrak² -palvelun kautta. Ympäristöpalautteisiin vastataan normaalisti³.

Poikkeustilanteen melunhallintasuunnitelma toimitetaan arviointia varten Uudenmaan ELY-keskukselle. Se esitellään myös lähikuntien ympäristövalvontviranomaisille ja toimitetaan lisäksi tiedoksi kaikille muille asianosaisille viranomaisille. Melunhallintasuunnitelma julkaistaan Finavian internet-sivuilla.

7 Johtopäätökset

Talvikauden 2020-2021 aikana operaatiomäärän ennakoidaan olevan noin 25 % liikenteen normaalitasosta.

Täysimittaisen terminaali- sekä liikennalueinfrastruktuurin ylläpito ei ole tarpeen, eikä se ole talvikautena liiketaloudellisesti mahdollista. Sopeuttamistoimenpiteenä Finavia 1.10.2020 jälkeen talvikaudeksi sulkee kiitotien 1 ja lisäksi kiitotietä 2 ei pidetä keskeytymättömässä käyttökunnossa.

Olosuhteissa, joissa lentoonlähdöt ovat kiitotieltä 22R sekä olosuhteissa, joissa laskeutumisesta ovat kiitotielle 04L, tilanne vastaa myös poikkeustilanteen aikana normaalia kiitoteiden käyttötapaa. Lentoonlähtöjä kiitotieltä 04L sekä laskeutumisista kiitotielle 22R on viime vuosina ollut vähän. Näiden kiitoteiden lisääntyvään käyttöön on kuitenkin varauduttu lentoaseman toiminnan kehittymistä ja melun leviämistä koskeissa ennusteissa.

Poikkeustilanteen aikana toteutettavista liikennealueiden kunnossapidon sopeutustoimista huolimatta kiitoteiden käyttö on mahdollista siten, että melun leviäminen ei poikkea ympäristöluvassa kuvatusa toiminnasta ja toiminnan kehittymisestä. Lentoreitit käytettävissä olevilta kiitoteiltä on suunniteltu siten, että mahdollisuuksien mukaan vältetään lentäminen tiheästi asuttujen alueiden yli.

Finavia katsoo, että poikkeustilanne huomioiden lentoliikenne on järjestetty siten, että siitä aiheutuva melu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti.

² www.finavia.fi/webtrak

³ <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/vastuullisuus/ymparistovastuu/ymparistopalaute>