

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIIRASTO

Ympäristölupavastuualue
PL 150
13101 Hämeenlinna

ymparistoluvat.etela@avi.fi
heli.rissanen@avi.fi

Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätös 4.8.2011 (nro 49/2011/1), Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 21.1.2015 (taltionumero 94)

Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. mukainen selvitys

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on 4.8.2011 myöntänyt Finavia Oyj:lle ympäristöluvan Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan. Ympäristölupa sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden 21.1.2015 antamalla päätöksellä. Päätöksessään KHO kumosi viiran puolesta ne meluhaittojen ehkäisemiseksi annetut lupamääräykset, joiden se totesi olevan aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomia toimintarajoituksia ja katsoi sen sijaan niiden kuuluvan Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) toimivaltaan. KHO vahvisti ympäristöluvan lupamääräyksessä 3.5. Finavialle asetetun velvollisuuden saattaa viimeistään kahden kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta Trafin ratkaistavaksi kysymys ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettujen meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta.

Edelleen KHO:n päätöksen mukainen lupamääräys 3.5. edellyttää, että viimeistään kahden kuukauden kuluessa Trafin päätöksen lainvoimaiseksi tulemisesta Finavian on toimitettava Etelä-Suomen aluehallintovirastolle selvitys ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetuista määräyksistä ja erillinen selvitys, jossa arvioidaan melutilannetta.

Trafin toimintarajoituksia koskeva päätös sai lainvoiman 20.7.2018. Tästä johtuen Finavia toimittaa ohessa Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. mukaisen selvityksen.

Selvityksestä kuuleminen

Lupamääräyksen 3.5. mukaisesti Etelä-Suomen aluehallintoviraston on selvityksen nojalla arvioitava, ovatko ympäristöluvan myöntämisen edellytykset edelleen olemassa. Kyseessä on siis

lupaviranomaisen harkintavaltaan kuuluva asia, joten Finavian näkemyksen mukaan selvityksestä ei ole tarpeen kuulla asianosaisia erillisellä tiedoksiannolla.

Jo lentoaseman lupaprosessin yhteydessä suoritettiin erittäin laaja kuuleminen. Tällöin kuultiin noin 1 500 kiinteistönomistajaa, jotka sijoittuivat vuosien 2006 ja 2007 yhdistetylle laskennalliselle L_{den} 60 dB:n lentomelualueelle. Finavian näkemyksen mukaan kyseessä oleva selvitys ei tuo esiin sellaisia uusia seikkoja, joiden vuoksi uusi asianosaisten kuuleminen olisi tarpeen.

Ympäristösuojelulain muutoksen (423/2015) mukaisesti ympäristöluvan tarkistamisvelvoite raukeaa. Valvontaviranomaisen on säännöllisessä valvonnassa arvioitava luvan muuttamisen tarve viimeistään vuoden kuluessa siitä ajankohdasta, jolloin luvan tarkistamista koskeva hakemus oli määrä jättää lupaviranomaiselle. Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen 21.1.2015 mukaan Finavian olisi tullut jättää hakemus lupamääräysten tarkistamiseksi 31.12.2018 mennessä. Finavia näkemyksen mukaan lupamääräysten tarkistaminen tulee ajankohtaiseksi lähivuosina ja todennäköisesti kuuleminen lupa-asiassa tulee olemaan yhtä laajaa kuin aiemminkin. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on kuullut kuntia kolme ja asianosaisia kaksi kertaa vuosien 2012-2015 kuluessa koskien lentoaseman meluhallinta-asiaa. Täten toistuva ja vain parin vuoden välein uusittava laaja asianosaisten kuuleminen ja siihen liittyvien muistutusten käsittely ja vastineiden laatiminen on tässä nyt toimitettavassa asiassa Finavian näkemyksen mukaan tarpeetonta sekä aluehallintoviraston että Finavian prosessiekonomisista syistä.

Mikäli aluehallintovirasto kuitenkin katsoo asianosaisten kuulemisen tarpeelliseksi, Finavia esittää, että asianosaisia kuullaan enintään aiemman lupaprosessin mukaiselta lentomelualueelta (L_{den} 60 dB, vuosien 2006 ja 2007 yhdistelmä).

Lisätietoja Finaviassa antaa kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen (p. 020 708 2276, mikko.viinikainen@finavia.fi).

FINAVIA OYJ

Tekniikka & ympäristö



Mikko Viinikainen

kestävän kehityksen johtaja

Päivämäärä
20.9.2018

Asia nro
FINAVIA 81

Liitteet

Finavia Oyj, Helsinki-Vantaan lentoasema, Ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. edellyttämä selvitys ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetuista määräyksistä ja selvitys terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen aiheuttamisesta, 20.9.2018

Tiedoksi

Tekniikka & ympäristö
Helsinki-Vantaan lentoasema



Finavia Oyj, Helsinki-Vantaan lentoasema

Ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. edellyttämä selvitys
ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetuista määräyksistä ja
selvitys terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen
aiheutumisesta

Finavia Oyj
20.9.2018

Finavia Oyj, Helsinki-Vantaan lentoasema

Ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. edellyttämä selvitys ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetuista määräyksistä ja selvitys terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen aiheutumisesta

1. Taustaa

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on 4.8.2011 myöntänyt Finavia Oyj:lle ("Finavia") ympäristönsuojelulain (86/2000,"YSL") nojalla ympäristöluvan Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan (Nro 49/2011/1, Dnro ESAVI/75/04.08/2010). Ympäristölupa sai lainvoiman 21.1.2015 korkeimman hallinto-oikeuden ("KHO") vuosikirjapäätöksellä 2015:12. Päätöksensä KHO kumosi viran puolesta ne meluhaittojen ehkäisemiseksi annetut lupamääräykset, joiden se totesi olevan Etelä-Suomen aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomia toimintarajoituksia ja katsoi sen sijaan niiden kuuluvan Liikenteen turvallisuusviraston ("Trafi") toimivaltaan. Korkein hallinto-oikeus vahvisti ympäristöluvan lupamääräyksessä 3.5. Finavialle asetetun velvollisuuden saattaa viimeistään kahden kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta Trafin ratkaistavaksi kysymys ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettujen meluun liittyen toimintarajoitusten asettamisesta.

Edelleen KHO:n päätöksen mukainen lupamääräys 3.5. edellyttää, että viimeistään kahden kuukauden kuluttua Trafin päätöksen lainvoimaiseksi tulemisesta Finavian on toimitettava Etelä-Suomen aluehallintovirastolle

- 1) selvitys ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetuista määräyksistä; ja
- 2) erillinen selvitys, jossa arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella (L_{den} 55 dB) sijaitsevilla asuinalueilla tilanteessa, jossa noudatetaan ilmailulain nojalla mahdollisesti asetettuja määräyksiä yhdessä muiden lentoaseman melunhallintatoimien kanssa. Mainitussa selvityksessä on kiinnitettävä erityistä huomiota yöaikaiseen meluun ja mahdollisuuksiin siitä aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi.

Aluehallintoviraston on annettava esitetyn selvityksen perusteella päätös, jossa arvioidaan, ovatko ympäristönsuojelulaissa tarkoitetun ympäristöluvan myöntämisen edellytykset olemassa ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetut määräykset ja aluehallintoviraston toimivallassa olevat melunhallintatoimet huomioon ottaen.

Trafin toimintarajoituksia koskeva päätös sai lainvoiman 20.7.2018. Näin ollen ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. mukaiset selvitykset tulee toimittaa Etelä-Suomen aluehallintovirastolle 20.9.2018 mennessä.

2. Selvitys Liikenteen turvallisuusviraston päätöksestä ilmailulain no-
jalla mahdollisesti asetettavista määräyksistä

Ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. johdosta Finavia haki 9.5.2012 päivä-
tyllä hakemuksellaan ja sen täydennyksellä 21.6.2012 Trafilta ilmailulain 14
luvun mukaista päätöstä, jolla rajoitetaan meluisten suihkukoneiden lentoli-
kennöintiä Helsinki-Vantaan lentoasemalla yöaikana klo 00:30–05:30¹. Fina-
vian hakemus oli korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen antamishetkellä
Trafissa jo vireillä, eikä KHO edellyttänyt Finavialta uuden hakemuksen teke-
mistä.

Trafi hylkäsi 21.10.2015 antamallaan päätöksellä Finavian hakemuksen toi-
mintarajoitusten asettamiseksi. Toimintarajoitukset perustuivat ympäristölu-
van lupamääräyksiin 3.2.–3.4., jotka KHO päätöksellään myöhemmin ku-
mosi. Trafi viittasi päätöksessään ilmailulain 14 luvulla täytäntöönpantuun
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30 meluun liittyvien toi-
mintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja
menettelyjen vahvistamisesta 4 artiklan 3 kohtaan. Melunhallintadirektiivi on
sittemmin kumottu 13.6.2016 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuk-
sella (EU) N:o 598/2014 tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liit-
tyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista sään-
nöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta.

Trafin päätöksen mukaan sillä ei ollut em. säännösten johdosta perusteita
asettaa haettuja toimintarajoituksia. Edelleen Trafi katsoi, että toimenpide 4
rahtikoneisiin liittyen ei noudata ilmailulain tasapuolista kohtelua edellyttävää
137 §:n 2 momenttia, jonka mukaan rajoituksin ei tule asettaa lentoliiken-
teen harjoittajia tai ilma-alusten valmistajia eri asemaan niiden kotivaltion tai
muun seikan perusteella.

Finavia totesi Trafin käyttäneen toimivaltaansa oikein harkitessaan rajoitus-
ten välttämättömyyttä ja tyytyi Trafin päätöksen olemalla valittamatta pää-
töksestä.

Helsingin hallinto-oikeus jätti päätöksellään 2.12.2016 nro 16/1319/3 tutki-
matta Trafin päätöksestä tehdyt valitukset valitusoikeuden puuttumisen
vuoksi. KHO kuitenkin kumosi päätöksellään 5.1.2018 taltionumero 29, hal-
linto-oikeuden päätöksen ja palautti asian hallinto-oikeudelle uudelleen käsi-
teltäväksi valitusten tutkimista varten.

Trafin päätös toimintarajoitusten hylkäämisestä sai lainvoiman 20.7.2018,
kun Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi Trafin päätöstä koskevat valitukset
18.6.2018 antamalla päätöksellään 18/0379/5, eikä päätöksestä valitettu
KHO:een.

¹ Finavia täydensi hakemustaan 15.2.2013, 31.5.2013, 4.11.2013, 3.10.2014 ja 12.12.2014 toi-
mitetuilla lisäselvityksillä.

3. Selvitys terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen aiheutumisesta

3.1 Selvityksen laajuus

Tässä selvityksessä arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella (L_{den} 55 dB) sijaitsevilla asuinalueilla. Selvityksessä kiinnitetään erityistä huomioita yöaikaiseen meluun ja mahdollisuuksiin siitä aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi. Selvityksen nojalla Etelä-Suomen aluehallintovirasto arvioi, ovatko ympäristöluvan myöntämisen edellytykset edelleen olemassa.

Ympäristölupaprosessin johdosta Finavia katsoo, että lupamääräys 3.5. ei edellytä yksityiskohtaisten terveysvaikutusten arviointia, vaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista arvioidaan esimerkiksi toiminnallisista lähtökohdista käsin. KHO on ympäristölupaprosessissa lainvoimaisesti vahvistanut, että Finavialta ei voida vaatia selvitystä Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan yksityiskohtaisista terveysvaikutuksista.

Ympäristölupaprosessissa Vaasan hallinto-oikeus lisäsi ympäristölupapäätöksen lupamääräyksen 30.A, jonka mukaan Finavian oli teetettävä ulkopuolisella asiantuntijalla selvitys Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikennetoiminnan melusta mahdollisesti aiheutuvista terveyshaitoista. Selvitysraportti tuli lupamääräyksen mukaan liittää lupamääräysten tarkistamishakemukseen. KHO kumosi lupamääräyksen Finavian vaatimuksesta ja perusteli päätöstään mm. seuraavasti:

"Ympäristölupahakemukseen on liitetty Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy:n laatima selvitys lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä. Selvityksessä on käsitelty yleisellä tasolla muun ohella melun vaikutuksia ihmisiin, melun kiusallisuutta ja häiritsevyyttä, unihäiriöitä, ympäristömelun vaikutuksia sydän- ja verisuonisairauksiin ja ennenaikaisiin kuolemiin, melun vaikutuksia nuorten oppimiseen ja kognitiivisiin toimintoihin, oppilaiden terveyteen, meluvaikutuksia ulkoilu- ja virkistysalueilla, rakennusten ääneneristävyyttä lentomelua vastaan sekä meluvaikutusten riippuvuutta kiitoteiden ja lentoreittien käyttösuhteesta ja lentomäärästä eri reiteillä. Selvitykseen ei sisälly tietoa nimenomaan Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta seuraavan lentomelun terveysvaikutuksista". --

"Finavia Oyj on esittänyt perusteltuja näkökohtia siitä, että lupamääräyksessä tarkoitetun perustutkimuksen kaltaisen yleistettävän selvityksen tekemiseen ja sillä mahdollisesti saataviin tuloksiin liittyy huomattava määrä epävarmuustekijöitä. Kun näiden seikkojen lisäksi otetaan huomioon ympäristölupahakemukseen jo liitetyn Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy:n laatiman selvityksen sisältö ja toisaalta ympäristönsuojelulaissa ja -asetuksessa edellytetyt vaatimukset ympäristölupahakemukseen liitettävästä toiminnanharjoittajan laadittavaksi tarkoitetusta selvityksestä, Finavia Oyj:lle ei ole voitu asettaa lupamääräyksen 30.A mukaista

Päivämäärä
20.9.2018

velvollisuutta Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan yksityiskohtaisten terveysvaikutusten selvittämiseksi.”

Vastaavasti Etelä-Suomen aluehallintovirasto on KHO:lle antamassaan lausunnossa todennut mm. seuraavaa:

”Aluehallintovirasto katsoi lupapäätöstä antaessaan, että sille oli lupahakemuksessa ja sen käsittelyssä esitetty ja sillä oli käytettävissään riittävät tiedot ja tietolähteet myös lentotoiminnan mahdollisista haitallisista vaikutuksista terveyteen. –

Vaasan hallinto-oikeuden lisäämä lupamääräys 30.A ei ole tarpeen. Terveysvaikutustutkimus ei ole tarpeen myöskään ympäristöluvan tarkistamishakemuksen käsittelemiseksi. Lentomelun terveyshaitoista on ympäristölupakäsittelyn kannalta riittävästi tietoa saatavilla jo nyt. Uutta tutkimustietoa tulee koko ajan. Lentomelun vaikutukset Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristössä eivät voi poiketa juurikaan muiden vastaavien lentoliikennemäärien lentoasemista. Suurin erilaistava tekijä on alueella oleva asuntokanta ja asuntojen ääneneristävyys.”

Näin ollen tässä selvityksessä arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista vastaavasti, kuin aluehallintovirasto on tehnyt ympäristölupapäätöstä tehdessään. Lupamääräyksen 3.5. tavoitteena on varmistaa ympäristöluvan myöntämisedellytysten olemassaolo tilanteessa, jossa toimintarajoitukset on katsottu tarpeettomiksi.

3.2 Ympäristöluvan myöntämisedellytysten täyttyminen

KHO:n kumoamat, Etelä-Suomen aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomat toimintarajoituksia koskevat lupamääräykset kuuluivat seuraavasti:

3.2. Lentoonlähdöt ja laskeutumiset klo 00.30–05.30 välisenä aikana on kielletty muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ja potkurikoneilla. Määräys ei koske ilma-aluksia, joiden aikataulun mukainen lähtö- tai laskuaika on ennen klo 00.30 ja jotka ovat myöhästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi.

3.3. Laskeutumisten määrä klo 00.30–05.30 välisenä aikana suihkukoneilla ei saa lisääntyä olennaisesti vuosien 2007–2009 vuosikeskiarvosta.

3.4. Lentoonlähdöt ja laskeutumiset yksinomaan rahtia kuljettavilla suihkukoneilla on kielletty klo 00.30–05.30.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoi ympäristölupapäätöksen perusteissa, että lentoaseman toiminta voidaan järjestää hakemuksen mukaisesti

Päivämäärä
20.9.2018

lupamääräykset huomioon ottaen siten, ettei siitä aiheudu ilma-alusten ope-
roinnista meluhaittaa, joka olisi terveyshaittaa, muuta merkittävää ympäris-
tön pilaantumista tai kohtuutonta räsitusta.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston lupamääräysten 3.2.–3.4. perustelujen
mukaan määräyksillä on tarpeen rajoittaa lentotoimintaa siten, ettei liiken-
nemäärä lisäännä yöllä ja siten voidaan välttää terveyshaitan aiheutuminen.

Yöaikaiset rajoitukset on kohdistettu 00.30–05.30 väliselle yön ajalle. Tänä
aikana on operaatioiden määrä sinänsä vähäinen. Aamulla lentojen määrä
lisääntyy ennen päiväajan alkua kotimaan syöttöliikenteen vuoksi. Rajoitus-
ten antamisessa on otettu huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasema toi-
mii Suomen ulkomaanliikenteen keskeisenä lentoasemana. Suomen sisäinen
lentoliikenne on myös järjestetty Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ta-
pahtuvaksi ja merkittävässä määrin syöttöliikenteeksi ulkomaan lennoille.

Aluehallintoviraston päätöksen lupamääräyksen 3.2. perustelujen mukaan
tarkoituksena on rajoittaa suurimpia melutapahtumia sen jälkeen, kun nor-
maali ulkomaan liikenteen jälkeinen syöttöliikenne kotimaan kentille on läh-
tenyt. Määräyksessä on otettu huomioon, että normaalitilanteesta poiketen
erityisesti ulkomaan lentojen koneiden laskeutumiseen voi liittyä epätark-
kuutta aikatauluissa pitkien lentomatkojen vuoksi. Määräyksessä tarkoite-
taan vähämeluisilla koneilla ilma-aluksia, joiden mitattu ja hyväksytty len-
toonlähdomelutaso alittaa 89 EPNdB ICAO ANNEX 16 vol I part. 2 mukaisesti.
Määräys rajoittaa siten ns. laajarunkokoneiden nousuja ja laskuja yön her-
kimpänä aikana. Koneiden lennot ovat mahdollisia, jos lennon myöhästymi-
seen on olemassa pakottava syy.

Lupamääräyksen 3.3. yksityiskohtaisten perustelujen mukaan yöaikainen
laskeutumisten määrä on suurempi kuin lentoonlähdomien ja ne painottuvat
kiitotielle 15 ja lisäksi kiitotielle 22L, jolloin yöaikainen meluhaitta kohdistuu
voimakkaasti näiden kiitoteiden lähestymissuunnan mukaisille alueille. Hait-
tojen ehkäisemiseksi lentoaseman toiminnan ohjausta varten on annettu
yleismääräys 3.3. laskeutumisten määrän rajoittamisesta. Vuosikeskiarvojen
perusteella laskeutumisista on ollut n. 3 520. Laskeutumisten määrän lisää-
ntymisen rajoittaminen ehkäisee myös melualueen laajentumista. Määräys
3.3. täydentää määräystä 3.2., jolla on rajoitettu koneiden operaatioita.

Lopuksi Etelä-Suomen aluehallintovirasto perusteli lupamääräystä 3.4. totea-
malla, että määräyksellä rajoitetaan yksinomaan rahtia kuljettavien koneiden
liikennöintiä yöllä. Suihkukäyttöisten rahtikoneiden lisääntyminen aiheuttaisi
lisääntyvää meluhaittaa yöaikaan. Määräyksen tarkoitus on ehkäistä terveys-
haittaa ja kohtuutonta räsitusta kehitettäessä lentoaseman toimintaa jat-
kossa.

KHO totesi päätöksen perusteluissaan, että lupamääräysten 3.2.–3.4. ku-
moamisella on merkitystä arvioitaessa ympäristösuojelulaissa tarkoitettuja
luvan myöntämisen edellytyksiä.

Päivämäärä
20.9.2018

Finavian näkemyksen mukaan asiassa on näin ollen keskeistä verrata Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kehittymistä suhteessa KHO:n kumoamiin ympäristöluvassa asetettuihin lupamääräyksiin 3.2.–3.4. Huolimatta Etelä-Suomen aluehallintoviraston ja myöhemmin Trafín käsittelemien toimintarajoitusten asettamatta jättämisestä, lentoaseman toiminnan tosialliset vaikutukset eivät eroa tilanteesta, jossa esitetyt toimintarajoitukset olisi asetettu. Toisin sanoen, vaikka toimintarajoituksia ei ole asetettu, Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminta ei aiheuta meluhaittaa, joka olisi terveyshaittaa tai kohtuutonta rasitusta, vaan meluvaikutukset vastaavat aluehallintoviraston päätöksessä arvioitua tilannetta. Näin ollen ympäristöluvan myöntämisedellytykset ovat edelleen voimassa vastaavasti kuten aluehallintovirasto ja myös KHO ovat ympäristölupaprosessissa katsoneet.

3.2.1 Muiden kuin vähämeluisten suihkukoneiden operaatiomäärien väheneminen yöaikana klo 00.30–05.30

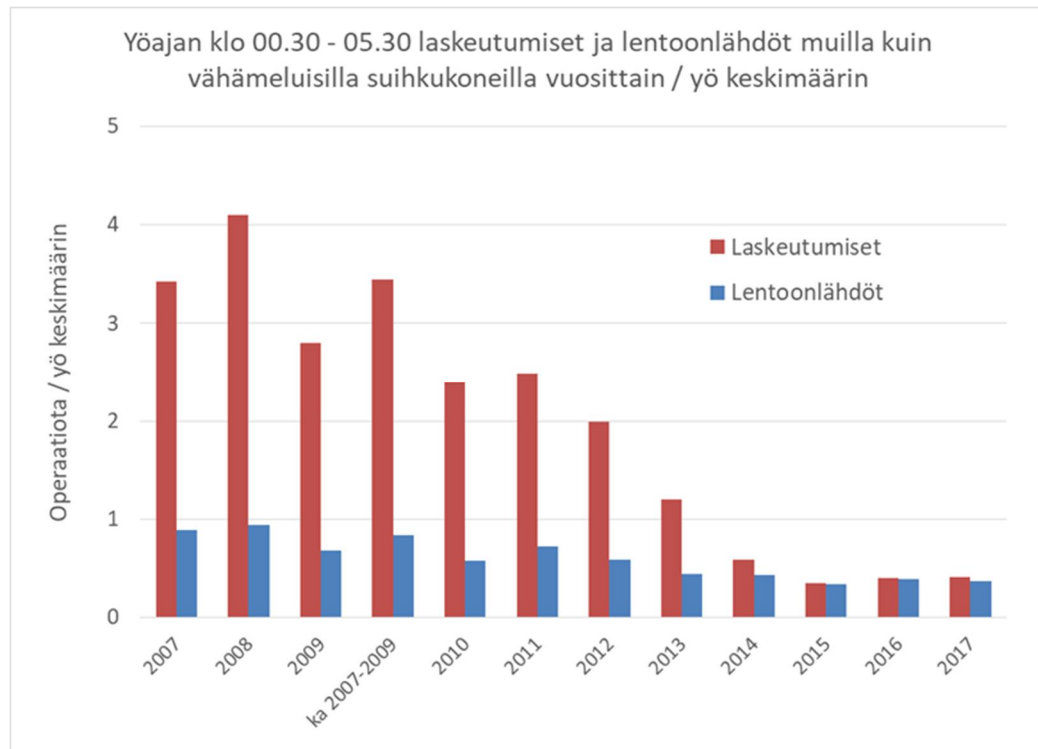
Kumotun lupamääräyksen 3.2. mukaisesti lentoonlähdöt ja laskeutumiset klo 00.30–05.30 välisenä aikana olisi kielletty muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ja potkurikoneilla. Määräystä perusteltiin lupapäätöksessä siten, että se rajoittaisi suurimpia melutapahtumia yön herkimpänä aikana.

Kuvassa 1 on esitetty vuosittain keskimääräinen vuorokausikohtainen lentoonlähtöjen ja laskeutumisten lukumäärä muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla klo 00.30–05.30 välisenä aikana. Kuvasta nähdään, että yöaikana klo 00.30–05.30 laskeutumisten lukumäärä per yö meluisilla suihkukoneilla on vähentynyt vuosien 2007–2009 tilanteen 3-4 laskeutumisesta tasolle, jolla keskimäärin on yksi laskeutuminen joka toinen tai joka kolmas yö. Lentoonlähtöjen lukumäärä on vähentynyt vastaavalle tasolle.

Muulla kuin vähämeluisalla suihkukoneella on tarkastelussa tarkoitettu suihkukoneita, jotka eivät täytä vähämeluisan suihkukoneen määritelmää. Vähämeluisalla suihkukoneella tarkoitetaan suihkukoneita, joiden ICAO:n Annex 16 Volume 1, Part II mukaisesti hyväksytty lentoonlähtömelutaso alittaa 89 EPNdB. Joidenkin konetyyppien osalta on koneyksilökohtaisia eroja siten, että saman konetyyppiluokituksen sisällä osa koneista alittaa tämän rajan ja osa ei. Tästä johtuen konetyyppitasolla tilastoidun liikenneaineiston luokittelussa saattaa olla pieniä epätarkkuuksia. Tällöin jaottelu on kuitenkin tehty konservatiivisesti.

Luokittelun mukaisesti meluisia ilma-alustyypppejä olivat mm.: Boeing 757-200, MD-11, Boeing 767-300, Airbus A330-300, Boeing 747-400, Airbus A340-300, Airbus A330-200, MD-82, MD-83 ja MD-87.

Päivämäärä
20.9.2018



Kuva 1. Keskimääräinen vuorokausikohtainen lentoonlähtöjen ja laskeutumisten lukumäärä vuosittain muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla yöaikana klo 00.30–05.30.

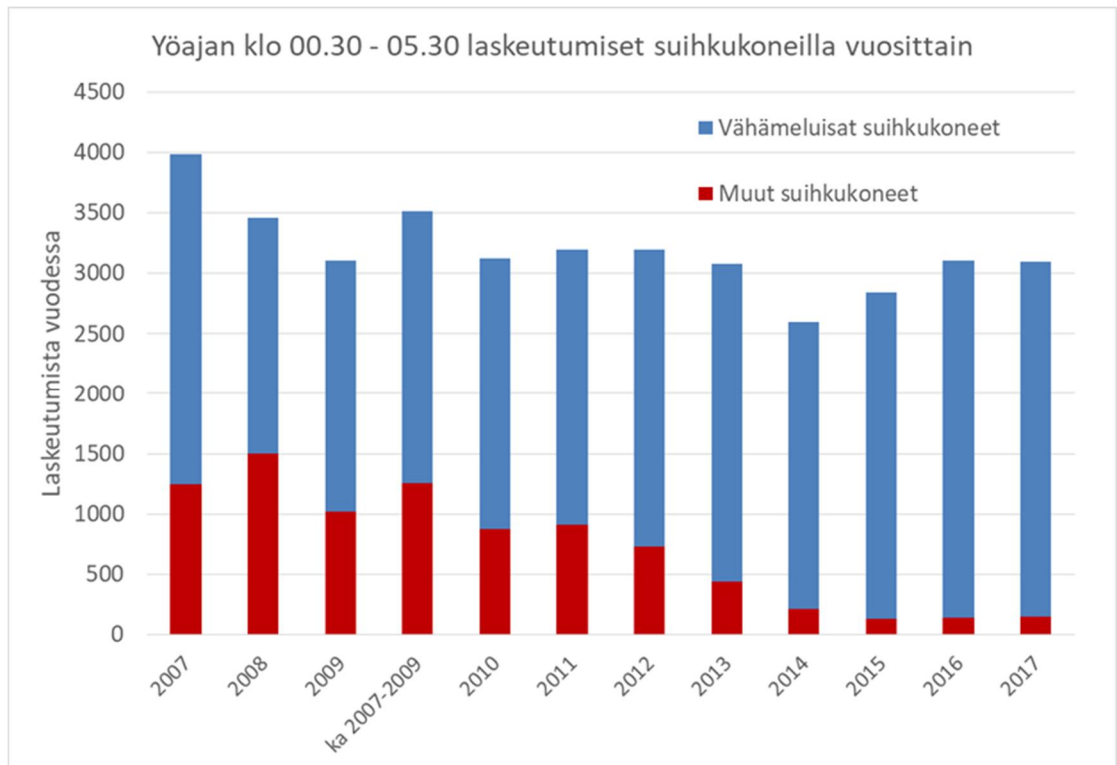
3.2.2

Yöajan klo 00.30–05.30 laskeutumisten määrä verrattuna vuosien 2007–2009 keskiarvoon

Kumotun lupamääräyksen 3.3. mukaisesti laskeutumisten määrä klo 00.30–05.30 välisenä aikana suihkukoneilla ei saa lisääntyä olennaisesti vuosien 2007–2009 vuosikeskiarvosta.

Kuvassa 2 on esitetty laskeutumisten määrä klo 00.30–05.30 välisenä aikana suihkukoneilla vuosittain vuodesta 2007 alkaen. Vuosien 2007–2009 aikana laskeutumisten määrä kyseisellä aikavälillä oli keskimäärin 3 520. Vuosittainen laskeutumisten määrä tämän jälkeen on pysynyt vuosien 2007–2009 vuosikeskiarvoa pienempänä. Samalla nähdään, että merkittävässä määrin toiminnassa on siirrytty käyttämään vähämeluisia suihkukoneita.

Päivämäärä
20.9.2018



Kuva 2. Vuosittainen laskeutumisten lukumäärä suihkukoneilla yöllä klo 00.30–05.30 välisenä aikana.

3.2.3 Yöaikaiset rahtilennot suihkukoneilla

Kumotun lupamääräyksen 3.4. mukaisesti lentoonlähdöt ja laskeutumiset yksinomaan rahtia kuljettavilla suihkukoneilla olisi kielletty klo 00.30–05.30. Määräystä perusteltiin lupapäätöksessä siten, että sillä pyritäisiin ehkäisemään suihkukäyttöisten rahtikoneiden lisääntymisestä aiheutuva lisääntyvä meluhaitta yöaikaan.

Taulukossa 1 on esitetty vuosittain keskimääräinen vuorokausikohtainen yksinomaan rahtia kuljettaneiden suihkukoneiden lentoonlähtöjen ja laskeutumisten lukumäärä klo 00.30–05.30 välisenä aikana. Taulukosta nähdään, että rahtilentojen lukumäärä suihkukoneilla yöaikaan klo 00.30–05.30 välisenä aikana on erittäin vähäinen.

Näistä lennoista noin 70 % lennetään vähämeluisilla suihkukoneilla. Myös yksinomaan rahtia kuljettaneet lennot ovat mukana edellä kuvatuissa tarkastelemissa koskien laskeutumisten määrää sekä muiden kuin vähämeluisten suihkukoneiden operaatiomäärän kehittymistä yöaikaan klo 00.30–05.30 välisenä aikana.

Päivämäärä
20.9.2018

Taulukko 1. Yksinomaan rahtia kuljettaneiden suihkukoneiden keskimääräinen vuorokausikohtainen lentoonlähtöjen ja laskeutumisten lukumäärä yöaikana klo 00.30–05.30 vuosittain.

Vuosi	Lentoonlähdöt	Laskeutumis
2007	0.7	0.5
2008	0.7	0.7
2009	0.6	0.9
keskiarvo 2007-2009	0.7	0.7
2010	0.6	0.8
2011	0.6	0.9
2012	0.7	1.2
2013	0.7	1.2
2014	0.7	1.2
2015	0.7	1.0
2016	0.9	1.1
2017	0.5	0.9

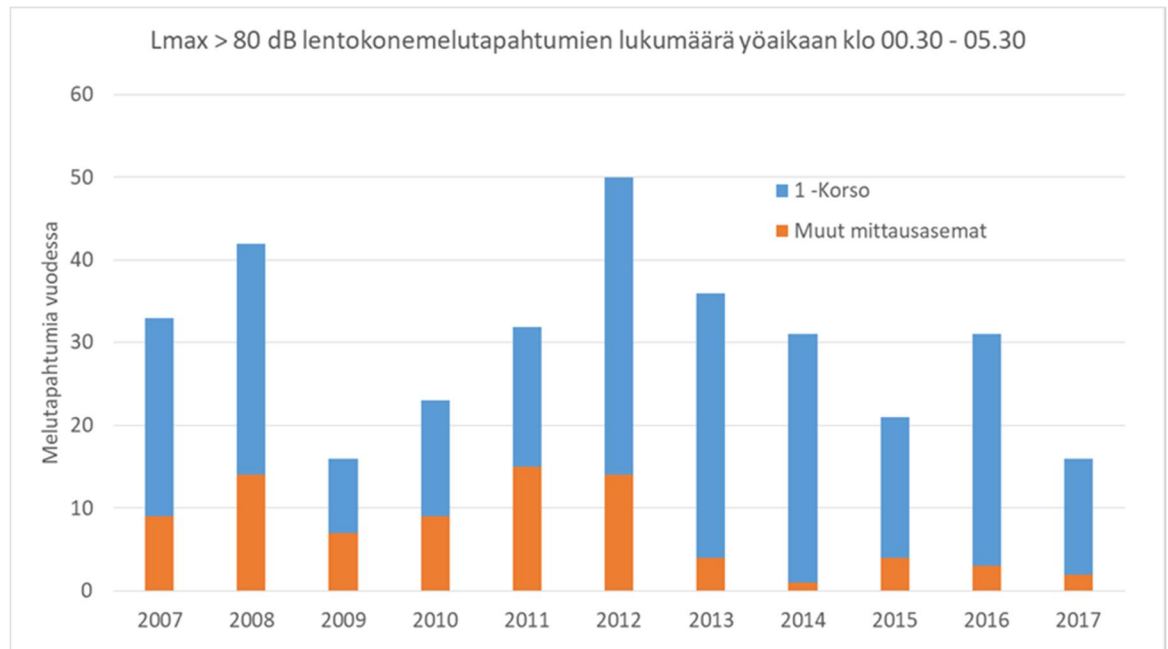
Finavia huomauttaa myös, että Trafi on toimintarajoitusten asettamisprosessissa lainvoimaisesti katsonut, että ilmailulain 137 §:n 2 momentti tai melunhallintadirektiivi eivät salli syrjivän toimintarajoituksen asettamista. Trafi katsoi päätöksessään syrjiväksi saman lentokoneen käyttämisen kieltämisen rahdin kuljettamiseen, samalla kun matkustajien kuljettaminen on sallittua. Näin ollen ainoastaan rahtia kuljettavien lentokoneiden toimintarajoitusten asettaminen ei ole mahdollista ilmailulainsäädännön nojalla.

3.2.4 Suurimpien melutapahtumien lukumäärän väheneminen

Kumottujen lupamääräysten keskeisenä tavoitteena oli rajoittaa kaikkein suurimpia melutapahtumia sen jälkeen, kun normaali ulkomaan liikenteen jälkeinen syöttöliikenne kotimaan kentille on lähtenyt ja ennen kuin aamun kotimaan syöttöliikenne on vielä lisääntynyt. Kokonaistilanteen tarkastelu mittauksen perusteella on vaikeaa, koska kaikkein suurimpien melutapahtumien absoluuttiset lukumäärät ovat pieniä ja tietyllä mittausasemalla tehdyt havainnot riippuvat aina muun muassa hetkellisestä kiitoteiden käyttötavasta ja mittausaseman sijainnista suhteessa lentoonlähtö- ja lähestymisreittiin.

Kuvassa 3 on kuitenkin esitetty 80 dB hetkellisen melutason ylittäneiden lentokonemelutapahtumien lukumäärä vuosittain eri mittausasemilla yöaikaan klo 00.30–05.30. Kuvasta nähdään, että eri mittausasemilla klo 00.30–05.30 välillä havaittujen yli 80 dB melutapahtumien lukumäärä on vähentynyt Korson mittausasemaa lukuun ottamatta yksittäisiin tapahtumiin vuodessa. Korson mittausasema sijaitsee suoraan lentoreitin alla lähellä lentoasemaa ja melutapahtumia syntyy sekä lentoonlähdöistä että laskeutumisista. Kaikkein suurimpien melutasojen osalta tapahtumien lukumäärä Korson mittausasemallakaan ei ole kasvanut.

Päivämäärä
20.9.2018



Kuva 3. 80 dB hetkellisen melutason ylittäneiden lentokonemelutapahtumien lukumäärä vuosittain eri mittausasemilla yöaikaan klo 00.30–05.30.

3.3

Lentoaseman operatiiviset lentokonemelun hallintatoimet

Finavia on laatinut vuonna 2017 tämän selvityksen liitteenä 1 olevan Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelun hallintasuunnitelman. Melunhallintasuunnitelmassa on kuvattu Finavian Helsinki-Vantaan lentoasemalla toteutettavaa huolellista ja pitkäjänteistä melunhallintaa. Liikenteen ohjauksen ja melunhallinnan suuret linjat ovat vakiintuneet ja ne ottavat huomioon nykyisen ja tulevan maankäytön. Kokonaisuus on tasapainoinen kompromissi lentoturvallisuuden, melunhallinnan ja lentoliikenteen sujuvuuden kannalta.

Melunhallintasuunnitelma kuvaa yksityiskohtaiset, ympäröivän asutuksen suhteen tarkasti optimoidut ja pitkäjänteisen työn tuloksena kehittyneet lentoasemalla sovellettavat lentokonemelun hallintatoimenpiteet, joita ovat mm.:

- Kiitoteiden ensisijaisuusjärjestys, yleisesti ja erityisesti yöaikaan. Kiitoteiden käyttötapaa on kuvattu melunhallintasuunnitelman kappaleessa 5. Käytettävien kiitoteiden valintaan vaikuttavat lukuisat eri tekijät, kuten lentoturvallisuuden varmistaminen, tuulen suunta ja voimakkuus, ympäristöluvassa asetetut määräykset, tarve aktiivisen kiitotien ylityksille, rullausmatkojen hallinta, asutuksen sijoittuminen ja liikenteen kysyntä. Kiitoteiden käyttöperiaatteita on määritelty noin kaksikymmentä erilaista. Kiitoteiden käyttötapaa valittaessa noudatetaan ensisijaisuusperiaatetta, jonka mukaisesti valitaan ensisijaisuusjärjestyksessä olosuhteisiin sopiva kiitoteiden käyttöperiaate. Yöaikaan klo 23–06 käytetään laskeutumisiin ensisijaisesti kiitotietä 15 (2) luoteen eli Nurmijärven suunnasta ja lento-onlähtöihin kiitotietä 22R (3) lounaaseen eli Espoon suuntaan.

- Kiitoteiden yöaikaiset käyttörajoitukset. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 5.6 kuvatus mukaisesti sovelletaan kiitoteiden yöaikaisia käyttörajoituksia siten, että suihkukoneiden laskeutumiset kiitotielle 33 (2) kaakon suunnasta ja lentoonlähdöt kiitotieltä 15 (2) kaakon suuntaan ovat yöaikaan kiellettyjä.
- Lentokoneiden lentoonlähtö- ja lähestymismenetelmien kehittäminen. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 10 on kuvattu lentokoneiden lähtö- ja tulomenetelmien melunhallintakeinoja. Kappaleessa 10.2 on kerrottu lähestymismenetelmien kehittämisestä ja toimenpiteistä, joilla esimerkiksi tavoitellaan jatkuvan korkeudenvähennyksen menettelyn käytöasteen parantamista edelleen.
- Lentoonlähtöreittien suunnittelu. Melunhallintasuunnitelman kappaleissa 6.6 ja 10.1.3 sekä liitteissä 1-4 on käsitelty lentoonlähtöreittien suunnittelua ja suunnittelun peruslähtökohtia lähialueiden asutusalueet huomioiden.
- Laskeutumisten vektorointi kiitotielle 15 Nurmijärven kirkonkylän yli lentämisen välttämiseksi. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 6.7 kuvatus mukaisesti kiitotien 15 (2) ollessa käytössä laskeutumisiin, lennonjohto vektoroi liikennetilanteen salliessa ilma-alukset julkaistua tuloreittiä lyhyemmälle loppulähestymislinjalle, jolla ohjataan ilma-alus ohi Nurmijärven kirkonkylän.
- Lentoonlähtöreittien melurajoitukset. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 9.5 kerrotun mukaisesti Finavia on asettanut selvitystensä perusteella ohjeet melutasoista, jotka lentokoneiden on täytettävä voidakseen käyttää eräitä lentoonlähtöreittejä.

3.4 Taloudelliset melun ohjauskeinot

3.4.1 Melumaksun kehittäminen

Finavia pyrkii melumaksun avulla ohjaamaan liikenteen kehittymistä yöajan ulkopuolelle ja kannustamaan lentoyhtiöitä suosimaan vähämeluisia ilma-aluksia erityisesti klo 00.30–05.30 välisenä aikana. Melumaksu peritään Helsinki-Vantaan lentoaseman klo 23–06 välillä suoritetuilta lentoonlähdöiltä ja laskeutumisilta suihkuturbiinimoottoreilla varustetuilla ilma-aluksilla. Maksu on korkeampi klo 00.30–05.30 välillä. Ilma-aluksen melumaksu lasketaan ilma-aluksen ICAO:n Annex 16 niteen I osan II mukaisesti mitatun lentoonlähtömelun perusteella myönnetyn melutodistuksen melutasoista.

Melumaksu on ollut käytössä jo yli vuosikymmenen ja sitä on kiristetty asteittain. Vuoden 2018 alusta maksuperusteita muutettiin siten, että maksun määräytymisessä painottuu aiempaa voimakkaasti enemmän meluisa konekalusto ja lennot yöaikana klo 00.30–05.30. Melumaksun kehittämisellä pyritään ohjaamaan lentojen aikataulutusta yöajan klo 00.30–05.30 ulkopuolelle ja vaikuttamaan lentoyhtiöiden kalustovalintoihin aiempaa tehokkaammin.

Päivämäärä
20.9.2018

Finavian palveluehdoissa määritelty, vuoden 2018 alussa voimaan tullut melumaksun maksukaava on esitetty kuvassa 4. Melumaksun muutoksen vaikutus maksun määräytymiseen eri melutasoilla on esitetty kuvassa 5. Kuvassa on esimerkinomaisesti esitetty tyypillinen lentoonlähtömelutaso L_d Airbus A320 kapearunkokoneelle, Airbus A330-300 laajarunkokoneelle ja Boeing 747-400 laajarunkokoneelle.

Melumaksun määrä lentoonlähdölle ja laskeutumiselle lasketaan alla olevan kaavan mukaisesti:

$$\text{Maksu} = C_d \times 10^{\frac{[(L_d - T_d)]}{8}}$$

L_d = keskiarvo melutodistuksen mukaisista lentoonlähtömelutasoista mitattuna sivumittaus- ja ylilentomittauspisteissä siten kuin ICAO:n Annex 16 on määritelty.

T_d = lentoonlähdon melukynnys 82 EPNdB.

Yksikköhinnat (C_d)

Kellonaika	Lentoonlähtö	Laskeutuminen
23.00 – 00.29	2,00 EUR	2,00 EUR
00.30 – 05.29	10,00 EUR	15,00 EUR
05.30 – 06.00	2,00 EUR	2,00 EUR

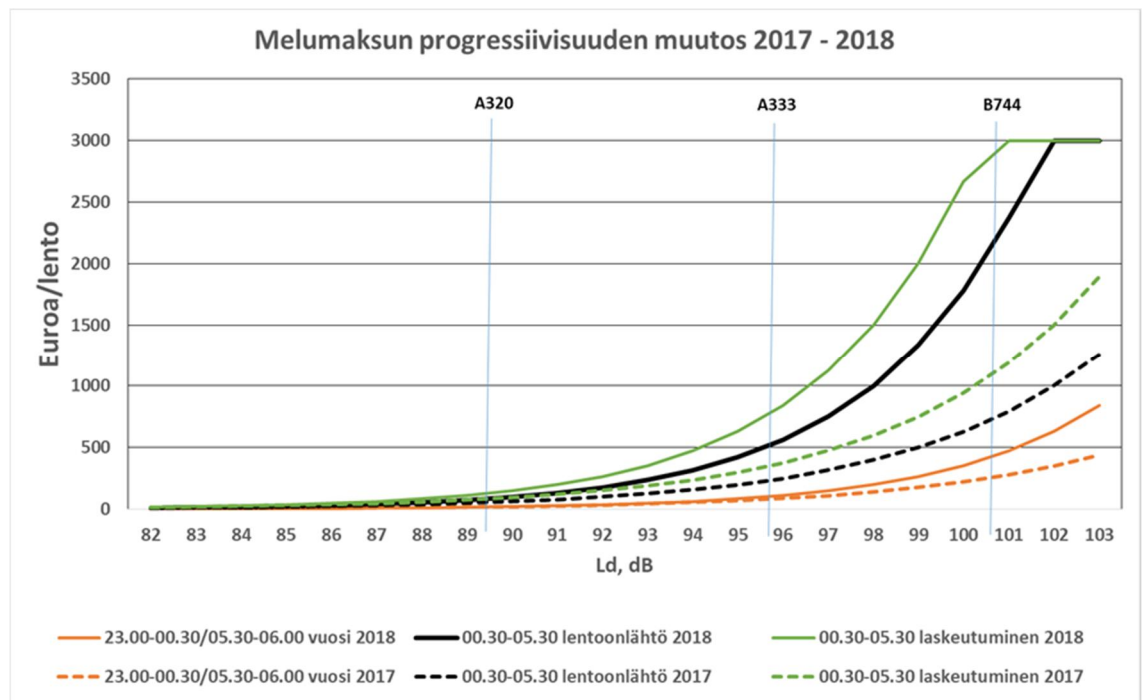
Esimerkki: Ilma-alus B737-600 laskeutuminen klo 01:30

Keskiarvo melutasoista lentoonlähdössä $L_d = (90,4 + 82,8) / 2 = 86,6$ EPNdB

Maksu = $15,00 \times 10^{\frac{[(86,6 - 82,0)]}{8}} = 56,38$ EUR

Kuva 4. Finavian palveluehdoissa määritelty, vuoden 2018 alussa voimaantullut melumaksun laskukaava.

Päivämäärä
20.9.2018



Kuva 5. Vuoden 2018 alussa toteutetun melumaksun muutoksen vaikutus maksun määräytymiseen eri melutasoilla per operaatio. Kuvassa on esimerkinomaisesti esitetty tyypillinen lentoonlähdön sertifiointimelutasojen keskiarvo Ld Airbus A320 kapearunkokoneelle (A320), Airbus A330-300 laajarunkokoneelle (A333) ja Boeing 747-400 laajarunkokoneelle (B744)

3.4.2 Uusien reittien maksualennusten kohdentaminen

Finavian palveluehdoissa on kuvattu maksualennus, jolla Finavia edistää uusien liikenneyhteyksien syntymistä myöntämällä alennuksia uusien reittien laskeutumis- ja matkustajamaksuista säännöllisessä reittiliikenteessä korkeintaan kolmeksi tai kaukoliikenteessä korkeintaan viideksi vuodeksi. Tässä yhteydessä uudeksi lentoreitiksi katsotaan lentoyhteys, jonne lentoasemalta ei aiemmin ole ollut säännöllistä liikennettä.

Melunhallintasyistä maksualennus ei kuitenkaan ole voimassa lentoaikojen ajoittuessa ajalle klo 23–06. Tällä ohjataan uusien reittiavausten aikataulusta.

3.5 Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy:n selvitys lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä

Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy laati vuonna 2008 laajan ja kattavan alan kirjallisuuteen perustuvan selvityksen Lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä, joka liitettiin lentoaseman ympäristölupahakemukseen. Selvityksessä käsiteltiin monipuolisesti muun muassa melun kiusallisuutta ja häiritsevyyttä sekä terveysvaikutuksia koskevia tutkimuksia.

Finavia on teettänyt päivityksen edellä mainittuun selvitykseen. Päivityksen on tehnyt selvityksen alkuperäinen laatija Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy. Päivitetty kirjallisuusselvitys on tämän selvityksen liitteenä 2.

Päivämäärä
20.9.2018

Päivityksen pääkohteena oli lentomeluvaikutuksia koskevan uuden tutkimuksen huomioonottaminen. Päivityksessä on mukana viittauksia useisiin uusiin kiusallisuus-, unihäiriö- ja terveysvaikutustutkimuksiin. Referoituja julkaisuja on 280 enemmän kuin vuoden 2008 versiossa ja mukana olevien tutkimusten kattavuus on laaja.

Selvitys osoittaa, että melun terveysvaikutustutkimus on vaikeaa ja monitahoista. Todetut esiintyvyydet ovat usein pieniä ja sekoittavien tekijöiden huomioonottaminen tutkimuksissa vaihtelevaa. Vaikutukset riippuvat vaihtelevalla tavalla selittäjänä käytetystä melun voimakkuuden indikaattorista. Kirjallisuuden suuresta määrästä ja tulosten vaihtelusta johtuen yksittäisen tutkimuksen tulosten käyttö vaikutusarvioiden perusteena voi olla täysin harhaanjohtavaa, erityisesti Suomen olosuhteissa (rakennusten ääneneristävyys, ihmisten elintapojen vaihtelu vuodenaikojen mukaan). Myös kiusallisuutta koskevien tutkimusten tulokset vaihtelevat suuresti.

3.6 Eri liikennemuotojen merkitys pääkaupunkiseudun yhdyskuntamelussa

EU:n ympäristömeludirektiivin edellyttämänä on vuonna 2017 selvitetty edellisen vuoden liikennetietojen perusteella eri liikennemuotojen koko vuoden lähes yhteismitalliset L_{den} -melutasot vilkkaimmin liikennöidyissä kohteissa ja suurissa väestökeskityksissä.

Liikenneviraston laatimassa ympäristömeludirektiivin mukaisessa selvityksessä todettiin, että L_{den} yli 55 dB melualueella asui 281 870 ihmistä ja tarkasteltujen rataosien liikenteen aiheuttamalla L_{den} yli 55 dB melualueella asui 51 900 ihmistä. Pääkaupunkiseudun asukkaista neljännes asuu tieliikenteen melualueilla.

Helsingin kaupungin direktiivin mukaisessa selvityksessä laskettiin tie- ja katuliikenteen sekä juna-, metro- ja raitiotieliikenteen melualueella asuvien asukkaiden määrät. L_{den} 55 dB ylittävällä tie- ja katuliikenteen melualueella asui laskutavasta riippuen 163 000/321 000 asukasta, raideliikenteen melualueella 33 700/83 500 asukasta. Helsingissä asui vuoden 2016 lopussa 635 181 ihmistä. Espoossa tieliikenteen melualueilla asuu 55 000/103 700 asukasta ja Vantaalla 54 800/94 600 asukasta. Asukkaiden määrät on näissä meluselvityksissä laskettu kahdella tavalla: vanhalla laskentatavalla asukkaat on luokiteltu talon melun puoleisen julkisivun mukaan ja uudella tavalla asukkaat on jaettu sekä julkisivun meluisille että hiljaisemmille puolille.

Ympäristömeludirektiivi edellytti melutilanteen selvittämistä lentoasemilta, joilla on yli 50 000 lentotapahtumaa vuodessa. Suomessa tämä koskee Helsinki-Vantaan lentoasemaa. Vuonna 2016 Helsinki-Vantaan lentoliikenteen aiheuttamalla L_{den} yli 55 dB melualueella asui 23 400 asukasta.

Meludirektiivin mukaisten selvitysten perusteella pääkaupunkiseudulla tie- ja raideliikenteen tuottaman yhdyskuntamelun piirissä asuu laskentatavasta riippuen yhteensä 300 000–600 000 ihmistä (osa näin lasketuista ihmisistä asuu sekä tieliikenteen että raideliikenteen melun piirissä). Tämä on vähin-

Päivämäärä
20.9.2018

tään 10–20 –kertainen määrä asukkaita verrattuna lentoliikenteeseen. Lentokonemelun alueilla asuvista suuri osa on myös muiden liikennemuotojen melun piirissä. Nämä seikat osaltaan vaikeuttavat melun vaikutusten arviointia, mikäli pyritäisiin arvioimaan pelkästään lentokonemelua.

Pääkaupunkiseudulla melualueella asuvien määrät meluvyöhykkeittäin END 2017-selvitysten mukaan						
Asukasmäärä meluvyöhykkeittäin <u>vanhalla</u> laskentatavalla		Meluvyöhyke L _{den}				yhteensä
		55–59 dB	60–64 dB	65–69 dB	≥ 70 dB	
Helsinki	kadut ja tiet	124 800	118 500	51 700	26 300	321 400
	direktiivimaantiet (sis ed.)	54 400	25 700	8 800	3 000	91 800
	rautatieliikenne	9 900	3 300	2 700	100	16 000
	raitiotieliikenne	16 000	25 800	11 800	4 400	57 900
	metrolinnoitus	6 400	2 700	600	0	9 600
Espoo	kadut ja tiet	58 000	35 500	10 100	500	103 700
	28 direktiivimaantiet (sis ed.)	800	13 100	4 400	400	46 700
	rautatieliikenne	3 700	100	0	0	3 800
Vantaa	kadut ja tiet	50 500	33 600	9 900	600	94 600
	29 direktiivimaantiet (sis. ed)	800	13 000	3 000	600	46 400
	rautatieliikenne	7 400	3 900	1 700	200	13 100
Asukasmäärä meluvyöhykkeittäin <u>uudella</u> laskentatavalla		Meluvyöhyke L _{den}				yh- teensä
		55–59 dB	60–64 dB	65–69 dB	≥ 70 dB	
Helsinki	kadut ja tiet	85 800	50 700	18 400	8 300	163 000
	direktiivimaantiet (sis ed.)	34 000	13 700	3 200	700	51 500
	rautatieliikenne	4 200	1 500	800	0	6 500
	raitiotieliikenne	9 300	9 500	3 900	1300	23 900
	metrolinnoitus	2 400	800	100	0	3 300
Espoo	kadut ja tiet	36 000	15 900	3 200	200	55 000
	direktiivimaantiet (sis ed.)	17 200	7 100	1 400	200	26 000
	rautatieliikenne	1 100	100	0	0	1 200
Vantaa	kadut ja tiet	35 700	15 500	3 200	300	54 800
	direktiivimaantiet (sis. ed)	20 600	7 500	1 400	300	29 800
	rautatieliikenne	4 300	1 800	500	100	6 700
Helsinki-Vantaa		20 700	2 500	150	0	23 400

Kuva 6. Eri liikennemuotojen melualueella asuvien määrät meludirektiivin mukaisten vuoden 2017 meluselvitysten perusteella.

4. Johtopäätökset

Etelä-Suomen aluehallintoviraston myöntämässä Helsinki-Vantaan ympäristöluvassa asetettujen lupamääräysten 3.2.–3.4. tavoitteet ovat käytännössä toteutuneet ilman toimintarajoitusten asettamista ja meluvaikutukset vastaavat käytännössä aluehallintoviraston päätöksessä arvoitua tilannetta. Määräykset oli kohdistettu klo 00.30–05.30 väliselle yön ajalle, ottaen huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Suomen ulkomaanliikenteen keskeisenä lentoasemana, jonka kautta on myös järjestetty Suomen sisäisen lentoliikenteen yhteydet ulkomaan lennoille ja takaisin.

Täten nykytilanne vastaa käytännössä tilannetta, jota meluisimpien ilmalusten yöaikaista toimintaa rajoittamaan pyrkineillä lupamääräyksillä tavoiteltiin.

Lentoaseman liikennetilastot osoittavat, että lupamääräyksen 3.2. mukaiset sydänyönaikaiset operaatiot muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ovat vähentyneet erittäin merkittävästi lupaa haettaessa vallinneesta tilanteesta. Tällä hetkellä niitä on aikavälillä 00.30–05.30 keskimäärin alle 0,5 lentoonlähtöä ja noin 0,5 laskeutumista vuorokaudessa. Edelleen lupamääräyksen 3.3. mukaisesti sydänyönaikaisten laskeutumisten määrä klo 00.30–05.30 välisenä aikana ei ole lisääntynyt vuosien 2007–2009 keskiarvosta. Myöskään yöajan klo 00.30–05.30 rahtilennot suihkukoneilla eivät ole lisääntyneet vuoden 2007 lupahakemuksen tasosta.

Helsinki-Vantaan lentoaseman yöajan klo 00.30–05.30 liikennemäärä ei kummottujen lupamääräysten tavoitteleman tilanteen mukaisesti ole lisääntynyt ja meluhaittaa on vähennetty pitkäjänteisellä melunhallinnalla terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen estämiseksi. Finavia katsoo, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta ei aiheudu voimassaolevan ympäristönsuojelulain 527/2014 49 §:n mukaista terveyshaittaa tai naapuruussuhdelain 26/1920 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta.

5. Selvityksen laatijat

Tämän selvityksen ovat laatineet yhteistyössä Finavian ympäristöyksikön asiantuntijat ja HPP Asianajotoimisto Oy:stä Kari Marttinen sekä Minna Juhola.

6. Liitteet

- 1) Helsinki-Vantaan lentoasema, Lentokonemelun hallintasuunnitelma, 20.2.2017
- 2) Pesonen Kari: Lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä. Ennakkokopio, 20.9.2018