

Päiväys/  
Datum 21.10.2015

**Finavia Oyj**

Dnro/Dnr TRAFI/8440/05.00.11.01/2012

PL 50  
01531 VANTAA

Viite/  
Referens Finavia Oyj:n hakemus 9.5.2010,  
Dnro 10/080/2010

## **MELUUN LIITTYVÄT TOIMINTARAJOITUKSET HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMALLA**

### **Päätös**

Liikenteen turvallisuusvirasto hylkää Finavian Oyj:n 9.5.2012 päivätyssä ja 21.6.2012, 31.5.2013, 4.11.2013, 3.10.2014 ja 12.12.2014 täydennetyssä hakemuksessa esitetyt toimintarajoitukset.

### **Hakemus ja sen käsittely Liikenteen turvallisuusvirastossa**

#### *Hakemus*

Finavia Oyj (jäljempänä Finavia) on 9.5.2012 ja täydennyksellä 21.6.2012 hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta ilmailulain (1194/2009) 14 luvun mukaista päätöstä, jolla rajoitettaisiin suihkukoneiden pääsyä Helsinki-Vantaan lentoasemalle yöaikana jäljempänä ilmenevällä tavalla. Finavia on täydentänyt hakemustaan 15.2.2013, 31.5.2013, 4.11.2013, 3.10.2014 ja 12.12.2014 toimitetuilla lisäselvityksillä.

#### *Haetut toimintarajoitukset*

Haetut rajoitukset perustuvat Etelä-Suomen aluehallintoviraston 4.8.2011 antamassa Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevassa ympäristölupapäätöksessä kuvattuihin toimintarajoituksiin.

Finavia on esittänyt Liikenteen turvallisuusvirastolle seuraavia toimenpiteitä meluun perustuviksi toimintarajoituksiksi, jotka tulisivat voimaan kesäaikataulukauden 2013 alusta kuitenkin niin, että haetut rajoitukset eivät koskisi valtion ilma-aluksia kuten ilmatilan valvontatoimintaa tai välttämättömiä muita lentoja pelastustehtävissä:

Toimenpide 1: Lentoonlähdöt klo 0.30 – 5.30 välisenä aikana olisi kielletty suihkumootoreilla varustetuilla ilma-aluksilla, joiden Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä hyväksytty lentoonlähtömelutaso ylittää 89 EPNdB. Lentoonlähdöt olisi kuitenkin sallittu ilma-aluksilla, joiden aikataulun mukainen lentoonlähtö on ollut ennen klo 00:30, mutta jotka

ovat viivästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi.

Toimenpide 2: Laskeutumiset klo 0.30 – 5.30 välisenä aikana olisi kielletty suihkumootoreilla varustetuilla ilma-aluksilla, joiden Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä hyväksytty lentoonlähtömelutaso ylittää 89 EPNdB. Laskeutumiset on kuitenkin sallittu ilma-aluksilla, joiden aikataulun mukainen laskeutuminen on ollut ennen klo 00:30, mutta jotka ovat viivästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi.

Toimenpide 3: Laskeutumisten määrä klo 0.30 – 5.30 välisenä aikana suihkukoneilla rajoitetaan siten, että niiden määrä ei olennaisesti lisäännä vuoden 2007-2009 keskiarvosta. Finavia esittää, että olennaisena lisäyksenä olisi operaatioiden määrän kasvu viidelläkymmennellä prosentilla.

Toimenpide 4: Lentoonlähdöt ja laskeutumiset klo 0.30 – 5.30 välisenä aikana yksinomaan rahtia kuljettavilla suihkukoneilla on kielletty.

### *Asianosaisten kuuleminen ja lausunnot*

Liikenteen turvallisuusvirasto on ilmailulain 138 §:n mukaisesti kuullut asianosaisia, lentoaseman melualueen kuntia sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta ensin 2.7.2012 julkaistulla kuulutuksella, ja toisen kerran 10.2.2015 julkaistulla kuulutuksella. Ilmailulain mukaisen kuulemisvelvoitteen piirissä olevat tahot ovat kaikki antaneet lausunnon.

### *Kuuleminen 2012*

Kesällä 2012 toteutetussa kuulemisessa Liikenteen turvallisuusvirasto on varannut Finavian hakemuksen tietojen perusteella tunnistamilleen asianosaisille ilmailulain 138 §:n ja hallintolain 34 §: ja 41 §:n mukaisesti tilaisuuden tulla kuulluksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto varasi ilmailulain (1194/2009) 138 § mukaisesti niille, joiden etua, oikeutta tai velvollisuutta asia koski, tilaisuuden tulla kuulluksi toimintarajoitusten tarpeellisuuden arviointia koskevasta selvityksestä siten kuin asianosaisten kuulemisesta hallintolaissa säädetään. Liikenteen turvallisuusvirasto pyysi lisäksi lausunnon asiasta lentoaseman melualueen kunnilta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto on varannut hallintolain 41 §:n nojalla lausumismahdollisuuden myös muille tahoille, joiden elinolosuhteisiin, työntekoon tai muihin oloihin asian ratkaisulla voi olla huomattava vaikutus. Kuulutus julkaistiin Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa sekä Liikenteen turvallisuusviraston nettisivuilla. Finavian toimittama hakemusaineisto pidettiin saatavilla viraston vastaanotossa ja nettisivuilla [www.trafi.fi](http://www.trafi.fi) suomen- ja englanninkielisenä. Lausuntojen ja mielipiteiden esittämiselle asetettiin määräajaksi 28.9.2012, mutta pyynnöstä määräaika pidennettiin 26.10.2012 saakka.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on erikseen toimittanut Finavian hakemuksen tiedoksi ja lausuntoa varten European Express Associationille ja Amerikan yhdysvaltain hallitukselle, joka seuraa EU:n ja Amerikan yhdysvaltojen välisen ilmailuyhteistyön merkeissä lentoasemien toimintarajoituksia.

Lausuntokierroksen jälkeen, lausunnoissa esitetyistä seikoista johtuen Liikenteen turvallisuusvirasto päätyi vielä pyytämään lausuntoa Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseksi, Elinkeinoelämän Keskusliitolta ja työ- ja elinkeinoministeriöltä.

Ensimmäisen kuulemisen yhteydessä saaduista 32 lausunnosta on tehty yhteenveto, joka on tämän päätöksen liitteenä 2.

### *Selvitys (2013) melualueen huomioon ottamisesta maankäytön suunnittelussa*

Liikenteen turvallisuusvirasto on Finavian hakemuksessaan osoittaman maankäytöllisen ongelman takia tilannut erillisen selvityksen siitä, miten Helsinki-Vantaan lentoaseman melualue on otettu huomioon maankäytön suunnittelussa lähialueen kunnissa. Selvityksen teki Sito Oy.

Selvityksensä päätelmissä Sito Oy esittää, että

Ilmailulaitoksen 2002 laskemat lentomelun verhokäyrät on siirretty maakuntakaavaan, jossa niiden perusteella on esitetty yleis- ja asemakaavoja koskevat suunnittelumääräykset. Näitä määräyksiä on noudatettu kaikkien vaikutusalueen kuntien kaavoissa 2000-luvulla. Kuntien uusi maankäyttö on sovitettu vuoden 2002 melulaskentojen mukaisiin lentomeluvyöhykkeisiin. Pienikin muutos meluvyöhykkeissä aiheuttaa erittäin suuria vaikeuksia varsinkin Vantaan, Tuusulan ja Keravan suunnitellun maankäytön toteuttamiselle. Meluvyöhykkeiden muutos alentaisi merkittävästi melualueelle päätyvien kiinteistöjen arvoa.

Kaavoissa esitettyjen lentomelun verhokäyrien ja vuoden 2007 jälkeen laskettujen verhokäyrien välinen ero johtuu suureksi osaksi laskentamenetelmän muutoksesta. Maakuntakaavassa esitettyjen verhokäyrien ja Finavian ympäristöluvassa (2011) esittämien verhokäyrien välinen muutos ei siis anna todellista kuvaa lentomelun muutoksesta.

### *Täydentävä lausuntopyyntö 2014*

Asiaa käsiteltäessä on tullut entistä selvemmin esiin kaavoituksen tärkeä rooli Helsinki-Vantaan yöaikaisen lentomelun hallinnassa. Tämän vuoksi Liikenteen turvallisuusvirasto on vielä lähettänyt alueen kunnille ja Uudenmaan liitolle täydentävän lausuntopyynnön 17.2.2014. Lausuntopyynnössä tiedusteltiin mm. lentoaseman taloudellista ja logistista merkitystä kunnille, miten kunnat ovat maankäytössään varautuneet lentoliikennestrategiassa ennustettuun lentoliikenteen kasvuun ja kuntien mahdollisuuteen varata erityiset puskurivyöhykkeet olemassa olevien lentomelualueiden tuntumaan. Lausuntojen tiivistelmät ovat liitteessä 3.

### *Kuuleminen 2015*

Keväällä 2015 järjestetyn toisen kuulemiskierroksen yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto on ilmailulain 138 §:n mukaisesti pyytänyt lausuntoa lentoaseman melualueen kunnilta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta. Kuultavia pyydettiin erityisesti ottamaan kantaa hakijan esittämään ympäristötavoitteeseen (jäljempänä myös "meluntorjuntatavoite").

Liikenteen turvallisuusvirasto on varannut Finavian hakemuksen tietojen sekä aikaisemman kuulemiskierroksen perusteella tunnistamilleen asianosaisille hallintolain 34 §:n mukaisesti tilaisuuden tulla kuulluksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto on myös toisella kuulemiskierroksella varannut hallintolain 41 §:n nojalla lausumismahdollisuuden myös muille tahoille, joiden elinolosuhteisiin, työntekoon tai muihin oloihin asian ratkaisulla voi olla huomattava vaikutus.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on erikseen toimittanut Finavian hakemuksen tiedoksi ja lausuntoa varten kansainvälisille toiminnanharjoittajien kattojärjestöille.

Toisen kuulemisen yhteydessä saaduista 30 lausunnosta on tehty yhteenveto, joka on tämän päätöksen liitteenä 4.

Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut hakijalle mahdollisuuden tulla kuulluksi kaikista annetuista lausunnoista.

#### *Kansainvälisiin sopimuksiin liittyvä kommunikointi*

Liikenteen turvallisuusviraston edustaja on vuosina 2012 – 2015 kaksi kertaa vuodessa pidetyissä EU-US –lentoliikennesopimuksella (SopS 4/2014) perustetun sekakomitean kokouksissa kertonut Euroopan unionin komissiolle ja Amerikan yhdysvaltojen hallitukselle hakemuksesta ja sen käsittelytilanteesta.

#### *Sovelletut säännökset*

Hakemuksen arvioinnissa on sovellettu seuraavia säädöksiä:

- ilmailulaki (1194/2009) 14 luku
- hallintolaki (434/2003) 34 §, 41 §
- laki Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja pöytäkirjan soveltamisesta, SopS 4/2014)

Vuoden 2009 ilmailulaki on kumottu vuonna 2014 ja korvattu uudella ilmailulailla (864/2014). Koska hakemus on saapunut vuoden 2009 ilmailulain voimassaollessa, se on käsitelty ja ratkaistu vuoden 2009 ilmailulain mukaisesti, kuten vuoden 2014 ilmailulain 184 §:n siirtymäsäännös edellyttää. Koska melunhallintaa koskevat säännökset siirrettiin käytännössä sellaisinaan vuoden 2009 ilmailulaista vuoden 2014 ilmailulakiin, ei asian lopputulokseen olisi vaikuttanut, vaikka hakemus olisi tehty vuoden 2014 ilmailulain voimassaollessa.

#### **Päätöksen perustelut**

Ilmailulain 14 luvulla täytäntöönpannun EU:n *melunhallintadirektiivin* (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta) 4 artiklan 3 kohdan mukaan direktiivin nojalla toteutettu toimenpide tai toimenpidekokonaisuus ei saa olla rajoittavampi kuin on tarpeen tiettyä lentoasemaa varten asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi. Siihen, että toimintarajoitusten on oltava välttämättömiä melun torjunnan kannalta, viitataan myös ilmailulain 137 §:n 2 momentin ensimmäisessä lauseessa.

Direktiivin 4 artiklan 3 kohdan ja ilmailulain 137 §:n 2 momentin johdosta Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole perustetta asettaa haettuja toimintarajoituksia. Asian käsittelyn yhteydessä ei ole ilmennyt, että mikään esitetyistä toimenpiteistä 1 – 4 olisi direktiivin tarkoittamalla tavalla välttämätön Helsinki-Vantaan lentoasemalle melunhallintaa varten määritellyn, melua koskevan ympäristötavoitteen saavuttamiseksi.

Toimintarajoituksia asetettaessa on otettava ilmailulain 137 §:n 2 momentin mukaan huomioon rajoitusten välttämättömyys melun torjumiseksi, mutta tämän lisäksi myös rajoituksista aiheutuvat kustannukset, lentoaseman erityispiirteet sekä se, ettei rajoituksin aseteta lentoliikenteen harjoittajia tai ilma-alusten valmistajia eri asemaan niiden kotivaltion tai muun seikan perusteella. Myös viimeksi mainittu

on esteenä sille, että esitetty toimenpide 4 määrättäisiin toimintarajoitukseksi. Toimenpide 4 koskee yksinomaan rahtia kuljettavia lentokoneita. Yksittäisen lentokoneen meluisuus ei riipu siitä, mitä sillä kuljetetaan. Olisi syrjivää, jos saman lentokoneen käyttäminen olisi kiellettyä, jos sillä kuljetetaan rahtia, mutta sallittua, jos sillä kuljetetaan matkustajia. Ilmailulain 137 §:n 2 momentti ei salli näin syrjivän toimintarajoituksen asettamista. Finavia on itsekin lisäselvityksessään 12.12.2014 todennut yksinomaan rahtia kuljettavien lentokoneiden täyden toimintarajoituksen olevan melunhallintadirektiivin vastainen.

## Yksityiskohtaiset perustelut

### *Aluehallintoviranomaisen ympäristölupapäätös*

Finavian hakemat rajoitukset perustuvat Etelä-Suomen aluehallintoviraston 4.8.2011 antamassa Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevassa ympäristölupapäätöksessä kuvattuihin toimintarajoituksiin.

Aluehallintoviranomaiston päätöksestä ei ilmene, että valmistelussa olisi huomioitu tasapainoinen lähestymistapa Suomea sitovan melunhallintadirektiivin edellyttämällä tavalla.

Korkein hallinto-oikeus on sittemmin kumonnut 20.1.2015 antamallaan päätöksellä KHO:2015:12 viran puolesta ne meluhaittojen ehkäisemiseksi annetut lupamääräykset, joiden todettiin olevan aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomia toimintarajoituksia ja kuuluvan Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi.

### *Toimintarajoitusten käyttöönottoajankohta*

Finavia on alkuperäisessä hakemuksessaan esittänyt, että toimintarajoitukset tulisivat voimaan aikaisintaan kesäaikataulukauden 2013 alusta.

Ilmailulain 139 §:n mukaan niukasti vaatimukset täyttäviä ilma-aluksia koskevista rajoituksista on ilmoitettava melunhallintadirektiivin 11 artiklan mukaisesti.

Mahdollisia meluperusteisia toimintarajoituksia asetettaessa on lisäksi otettava huomioon Euroopan unionin ja Amerikan yhdysvaltojen välinen lentoliikennesopimus, jonka voimaansaattamisesta säädetään laissa Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja pöytäkirjan soveltamisesta (533/2013, SopS 4/2014, jäljempänä *lentoliikennesopimus*). Lentoliikennesopimuksen 15 artiklassa todetaan mm. seuraavaa:

*2. Kun sopimuspuoli harkitsee alueellisella, kansallisella tai paikallisella tasolla ehdotettuja ympäristötoimenpiteitä, sen olisi arvioitava niiden mahdollisia kielteisiä vaikutuksia tähän sopimukseen sisältyvien oikeuksien käyttöön, ja jos tällaisia toimenpiteitä toteutetaan, sen olisi toteutettava asianmukaisia toimia tällaisten kielteisten vaikutusten lieventämiseksi. Kummankin sopimuspuolen on toisen sopimuspuolen pyynnöstä toimitettava kuvaus tällaisesta arvioinnista ja lieventävistä toimista.*

*3. Ympäristönsuojelutoimenpiteitä käyttöön otettaessa on noudatettava yleissopimuksen liitteissä olevia Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön hyväksymiä ilmailualan ympäristömääräyksiä, ellei eroavuuksista ole*

*ilmoitettu. Sopimuspuolten on sovellettava kaikkia sellaisia ympäristönsuojelutoimenpiteitä, jotka vaikuttavat tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluviin lentoliikennepalveluihin, tämän sopimuksen 2 artiklan ja 3 artiklan 4 kohdan mukaisesti.*

*4. Sopimuspuolet vahvistavat jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen sitoutumisen tasapainotetun toimintamallin periaatteen soveltamiseen.*

*5. Seuraavia määräyksiä sovelletaan uusien pakollisten meluun perustuvien toimintarajoitusten asettamiseen lentoasemilla, joilla on kalenterivuodessa yli 50 000 siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden operaatiota:*

*a) Sopimuspuolen vastuuviranomaisten on annettava mahdollisuus asianomaisten osapuolten näkemysten huomioon ottamiseen päätöksentekoprosessissa.*

*b) Ilmoitus uuden toimintarajoituksen käyttöön ottamisesta on tehtävä toiselle sopimuspuolelle vähintään 150 päivää ennen kyseisen toimintarajoituksen voimaantuloa. Kyseiselle toiselle sopimuspuolelle on pyynnöstä toimitettava viipymättä kirjallinen raportti, jossa selostetaan toimintarajoituksen käyttöön ottamisen syyt, lentoasemalle asetettu ympäristötavoite ja tämän tavoitteen saavuttamiseksi harkitut toimenpiteet. Raporttiin on sisällyttävä arviointi harkittujen toimenpiteiden todennäköisistä kustannuksista ja hyödyistä.*

*c) Toimintarajoitusten on oltava i) syrjimättömiä, ii) ainoastaan niin rajoittavia kun on tarpeen tietyille lentoasemalle asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi ja iii) muita kuin mielivaltaisia.*

*6. Sopimuspuolet hyväksyvät asiantuntijoiden välisen tietojenvaihdon ja säännöllisen vuoropuhelun ja edistävät sitä, etenkin olemassa olevien viestintäkanavien kautta, yhteistyön tiivistämiseksi sovellettavien lakien ja määräysten kanssa yhteensopivalla tavalla, jotta kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutuksiin voidaan puuttua ja löytää lieventäviä ratkaisuja, kuten:*

*a) ympäristöä vähemmän kuormittavaa ilmailuteknologiaa koskeva tutkimus ja kehittäminen;*

*b) ilmailupäästöjen vaikutuksia koskevan tieteellisen tietämyksen parantaminen poliittisten päätösten tueksi;*

*c) ilmaliikenteen hallintaa koskevat innovaatiot, joilla pyritään vähentämään ilmailun ympäristövaikutuksia;*

*d) kestäviä vaihtoehtoisia lentopolttoaineita koskeva tutkimus ja kehittäminen; ja*

*e) ongelmia ja vaihtoehtoja koskeva näkemysten vaihto ilmailun ympäristövaikutuksia käsittelevillä kansainvälisillä foorumeilla ja tarvittaessa kantojen yhteensovittaminen.*

### *Melurajoitusten arvioinnissa käytettävät kriteerit*

Ilmailulain 137 ja 138 § mukaan toimintarajoitusten tarpeen arviointi on tehtävä tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti. Tämä edellyttää, että lentoasemalle on asetettu meluntorjuntatavoite. Toimintarajoituksia asetettaessa on otettava huomioon rajoituksista aiheutuvat kustannukset, rajoitusten välttämättömyys meluntorjumiseksi sekä lentoaseman erityispiirteet. Käytettävissä olevien keinojen tehokkuutta ja niistä aiheutuvia kustannuksia on siis arvioitava meluntorjuntatavoitetta vasten. Rajoitusten on oltava syrjimättömiä, eli niillä ei saa asettaa lentoliikenteen harjoittajia tai ilma-alusten valmistajia eri asemaan niiden kotivaltion tai muun seikan perusteella.

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen on tunnistettu aiheuttavan meluongelman. Hakija on Liikenteen turvallisuusvirastolle osoittamassaan 12.12.2014 päivätyssä lisäselvityksessä kuvannut lentokonemelun hallintaa koskevan ympäristötavoitteen (meluntorjuntatavoite), jonka mukaan lentokonemelualue  $L_{den} > 55$  dB ei pitkällä aikavälillä kokonaisuutena muutu ympäristöluvan liitteenä esitetystä siten, että sen piirissä asuvien asukkaiden kokonaismäärä kasvaisi.

Ympäristötavoitteen määrittelyn pohjana on vuotta 2025 kuvaavan lentokonemelualueen ennuste, jonka hakija esittää hakemuksensa 21.6.2012 päivätyssä liitteessä 7 ("uusi verhoikäyrä", liitekartta 6, Finavia A3/2008, 30.4.2008). Sen rajaaman alueen asukasmäärä lentokonemelualueen  $L_{den} > 55$  dB piirissä on enintään 20 900 asukasta vuoden 2009 asukasmääräaineistolla arvioituna. Ympäristötavoite on rajattu siten, että sen piiriin eivät kuulu sellaiset uudet asuinalueet tai asukkaat, jotka tuodaan maankäytön suunnittelussa melun piiriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto haluaa kiinnittää huomiota siihen, että arvioitaessa vuosittain meluntorjuntatavoitteessa pysymistä, on huomioitava poikkeukselliset olosuhteet. Näitä voivat olla esimerkiksi kiitoteiden tilapäinen sulkeminen ja poikkeukselliset sääolosuhteet. Jos meluntorjuntatavoitteessa ei yksittäisenä vuonna pysytä, eikä syyksi voida osoittaa tilapäisluonteisia syitä, hakijan on ryhdyttävä toimenpiteisiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että esitetty ympäristötavoite on sopusoinnussa voimassa olevan lainsäädännön kanssa.  $L_{den}$  -meluarvo kuvaa melun vuorokausikeskiarvoa ja sen laskennassa huomioidaan yöaikainen melu kymmenkertaisella painoarvolla. Siten yöaikaisen melunhallinnan merkitys on ratkaisevassa osassa meluntorjuntatavoitteessa pysymisessä.

Ympäristötavoitteen kiinnittäminen lentokonemelualueella asuvien asukkaiden määrään on linjassa ympäristöhallinnossa yleisesti käytettyyn tapaan (Valtioneuvoston periaatepäätös meluntorjunnasta, Ympäristöministeriön raportteja 7/2007), jonka mukaisesti meluongelman vakavuutta ja meluntorjunta- ja -hallintatoimien vaikuttavuutta arvioidaan suhteessa melualueella asuvien asukkaiden määrään ja siinä tapahtuviin muutoksiin.

Uusien asuntoalueiden rajaamista ympäristötavoitteen ulkopuolelle hakija perustelee sillä, että se ei voi vaikuttaa maankäyttöratkaisuihin, jotka tuovat uusia asuinalueita tai asukkaita melun piiriin. Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo uusiksi asuntoalueiksi ja uusiksi asukkaiksi hakijan lentokonemeluennusteen laatimisen eli 31.5.2008 jälkeen melualueelle kaavoitettavia asuntoalueita ja niillä asuvia asukkaita. Liikenteen turvallisuusvirasto tulkitsee tämän toteuttavan tasapainoisen lähestymistavan mukaisen tarkastelun henkeä, jossa kaavoitusta ja maankäyttöä tarkastellaan operatiivisten, teknisten ja ilmatilanhallintaan liittyvien melunhallintatoimien rinnalla. Kuntien ja kaavoittajien on huolehdittava siitä, että tiedossa oleville melualueille ei ohjata uutta asutusta.

### *Meluntorjuntatavoitteen hyväksyttävyyys*

Liikenteen turvallisuusviraston arvioidessa lentoaseman toimintarajoitusten tarpeellisuutta sen on tullut arvioida hakijan määrittämän meluntorjuntatavoitteen hyväksyttävyyttä. Liikenteen turvallisuusvirasto on kuullut ja punninnut laaja-alaisesti eri osapuolten näkemykset hakijan määrittämästä meluntorjuntatavoitteesta. Lausunnoissa meluntorjuntatavoite koettiin pääosin hyväksyttäväksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että meluun liittyvien toimintarajoitusten arvioinnin kannalta meluntorjuntatavoite on hyväksyttävissä.

Ympäristötavoitteen arvioinnissa on keskeistä, millaiseksi arvioidaan lentoliikenteen kehityskuva. Liikenne- ja viestintäministeriön *Lentoliikennestrategia 2015 – 2030* (LVM, Julkaisuja 2a/2015) mukaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla on käynnistetty merkittävät investoinnit, jotka tähtäävät sen kapasiteetin kasvattamiseen niin, että matkustajamäärät voisivat kasvaa nykyisestä (2014) noin 16 miljoonasta matkustajasta 23 miljoonaan matkustajaan vuonna 2030.

Päätöksessään Liikenteen turvallisuusviraston on huomionnut kentän erityisaseman. Helsinki-Vantaan lentoasema on valtakunnallisesti merkittävä liikenteen infrastruktuuri, jolle ei ole osoitettavissa välitöntä vaihtoehtoista infrastruktuuria.

Helsinki-Vantaan lentoaseman melualueella asuvien asukkaiden osuus on karkeasti arvioituna noin kaksi prosenttia kaikista Suomessa liikenteen melualueilla asuvista.

### *Yöaikaisen lentoliikenteen melunhallinta*

Finavian hakemuksessaan esittämän liikenteen kehityskuvan perustella yöliikenteen hallitsematon kasvu ei ole lähivuosina todennäköistä. Yöliikenteen merkittävä kasvu voi vaikeuttaa ympäristötavoitteessa pysymistä melun  $L_{den}$  laskennassa käytetystä painotuksesta johtuen, sillä laskennassa huomioidaan yöaikainen melu kymmenkertaisella painoarvolla

Hakija on tuonut esille uudistavansa melumaksun yöaikana kello 00:30 - 05:30 yhtenä keinona, jolla lentoliikenteestä aiheutuvaa melua hallitaan. Tällä keinolla on ensivaiheessa ohjaava vaikutus yöaikaisen kaluston käyttöön. Lisäksi hakija on ilmoittanut ottavansa käyttöön yöaikana lentävien koneiden laskennallisen melun kokonaismäärän seurantajärjestelmän, joka on räätälöity Helsinki-Vantaan kentän tarpeisiin yöaikaisen melun seuraamiseksi ja hallitsemiseksi. Tällainen niin sanottu QC-järjestelmä (Quota Count System) on mahdollista kytkeä osaksi lähtö- ja saapumisaikojen koordinaatiota tilanteessa, jossa yöaikaisen laskennallisen melun määrä alkaisi kasvaa hallitsemattomasti.

### *Seuranta*

Meluntorjuntatavoitetta, tarvetta sen muuttamiseen sekä lentokonemelutilanteen kehittymistä tullaan jatkossa seuraamaan ja arvioimaan niin kuin siitä säädetään kesällä 2016 voimaan tulevassa melunhallinta-asetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 598/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta).

Lisätietoja päätöksestä antaa johtava asiantuntija Outi Ampuja, puh.029 5345276.

## Muutoksenhaku

Tähän päätökseen tyytymätön saa hakea siihen muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.



Pekka Henttu  
Ilmailujohtaja



Susanna Metsälampi  
Osastonjohtaja



Outi Ampuja  
Johtava asiantuntija

## Liitteet

1. Valitusosoitus
2. Lausuntoyhteenveto vuonna 2012 saaduista lausunnoista
3. Lausuntoyhteenveto kuntien lausunnoista vuonna 2014
4. Lausuntoyhteenveto vuonna 2015 saaduista lausunnoista

## **TIEDOKSI** Asianosaiset (lentoyhtiöt, Itella Oyj)

Uudenmaan ja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

Helsinki-Vantaan lentoaseman lähialueen kunnat

Liikenne- ja viestintäministeriö

Etelä-Suomen aluehallintovirasto