

Lausuntoyhteenvedo vuoden 2012 kuulemiskierroksella saaduista lausunnoista

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.

LAUSUNNON ANTAJA	LAUSUNNON SISÄLTÖ LYHYESTI
1. Nurmijärven kunta	Nurmijärven kunta kannattaa toimintarajoitusten asettamista, vaikka ympäristölupa-asia on vielä valituksen alaisena Vaasan hallinto-oikeudessa. Finavian hakemus noudattaa ympäristöluvan ehtoja ja niiden toteuttaminen jo nyt on siten kannatettavaa. Nurmijärvenkunta on valittanut ympäristöluvasta.
2. Helsingin kaupunki	Kaupunginhallitus katsoo, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaedellytyksien turvaaminen on tärkeää Helsingin seudun tulevaisuudelle. Lentotoiminnan kehittäminen on kuitenkin sovittava yhteen kaupunki-seudun muun kehittämisen kanssa. Helsingin osalta lentomeluhaitat liittyvät lähinnä Suutarilan täydennysrakentamismahdollisuuksiin asumisen osalta. Finavian hakemus ei Helsingin kaupungin käsityksen mukaan alueen kehittämisen kannalta lisää Suutarilan alueen lentoliikennemelua sellaisella tavalla, jolla olisi merkittävää vaikutusta kaupungin maaomaisuuteen. Helsingin kaupunki puoltaa suihkulentokoneiden yöaikaisia lentorajoituksia Helsinki-Vantaa lentoasemalla. Finavian nyt esittämät rajoitukset ovat kuitenkin osittain riittämättömiä yöaikaisen lentoliikenteen aiheuttaman vakavan meluhaitan torjumiseksi. Kaupunginhallitus katsoo, että Finavian kohdassa 3 esittämää mahdollisuutta lisätä yöaikaisten laskeutumisten määrää 50 %:lla vuosien 2007-2009 keskiarvosta ei tulisi hyväksyä.
3. Tuusulan kunta	Tuusulan kunta huomauttaa, että Finavian ympäristölupa-asia, jonka aineistoon (Tuusulan näkemyksen mukaan puutteelliseen tausta-aineistoon) myös nyt puheena oleva toimintarajoitushakemus suurilta osin perustuu, on vailla lainvoimaa. Tuusula on jo tuossa valitusprosessissa kiinnittänyt huomioita kaavaristiriitisiin. Vireillä on muitakin lentomelun hallintaa koskevia viranomaisprosesseja. Uudenmaan maakuntakaavassa (joka vaikuttaa mm. kuntien kaavoitukseen) on määrätty lentomelualueesta, jota ei kuitenkaan ole otettu huomioon Finavian ympäristölupapäätöksessä, joka siis on ristiriidassa maakuntakaavan kanssa. Tuusula huomauttaa, että em. maakunta kaavan lentomelualueet (lentomelualue Lden 55-60 dBA ja yli 60 dBA lentomelualue 2) on otettava huomioon paitsi kuntien maankäytön suunnittelussa myös Trafin viran-

	omaistoiminnassa. Tuusula pitää Trafille esitettyä aineistoa puutteellisena ainakin kaavoituksen osalta, koska Uudenmaan liiton, Uudenmaan ELY-keskuksen ja lentokentän lähialueen kuntien aineistoa ympäristölupapäätöksen valitusprosessista ei ole esitetty Trafille. Tuusulan ympäristölupa-asiassa esittämät lausunnot on täten toimitettu Trafille tiedoksi lausunnon liitteenä. Tuusula kunnanhallitus huomauttaa, että Finavian hakemuksessa ei ole tietoja siitä, miten lentotoiminta kehittyy, jos yölliset toimintarajoitukset saatetaan voimaan (esim. siirretäänkö lentojen ajankohtaa tai lopetetaanko joku lentotoiminta). Koska riittävän yksityiskohtaisia tietoja ei ole annettu, ei ole mahdollista arvioida vaikutuksia lentomelualueelle. Vaikka yölliset lennot kiellettäisiin, vaikutuksia lentomeluun tai melualueeseen ei ole, jos lentojen ajankohdan siirtäminen ilta-aikaan. Yöllisillä rajoituksilla ei myöskään ole vaikutusta maankäytön suunnitteluun, jollei Lden-äänitasoja muuteta. Tuusulan kunta puoltaa kuitenkin yöllisten toimintarajoitusten asettamista. Kunnanhallitus korostaa, ettei lentomelu yöllä saa lisääntyä, ja ehdottaa harkittavaksi, tulisiko väliaikaisesti, kunnes ympäristölupapäätös on lainvoimainen, asettaa jopa haettua tiukempia rajoituksia sekä yöaikaan että muina ajankohtina. Perusteena tähän on ympäristölupa-asiassa kyseenalaistetut lentomelumääräykset ja esitettyjen selvitysten riittämättömyys. Tuusulan kunnanhallitus kyseenalaistaa, onko ylipäänsä mahdollista asettaa ilmailulain mukaiset toimintarajoitukset ennen kuin ympäristölupapäätös on saanut lainvoiman.
4. Sipoon kunta	Ympäristönsuojelijaostolla ei ole hakemukseen huomautettavaa.
5. Vantaan kaupunki	Yleisenä huomiona Vantaan kaupunki esittää, että liikennemäärät Helsinki-Vantaan lentokentällä aikavälillä 00.30-5.30 ovat melko pieniä (1-2 konetta tunnissa). Muutokset olisivat pieniä; erityisten meluisten koneiden osalta 2,6 lentoa/yö ja rahtikoneiden osalta 2,5/yö. Vantaan kaupunki huomauttaa, että Finavian hakemuksessa arvioidaan asiaa liikennedatan perusteella. Rajoitusten vaikutusten arviointi lentomelunlaskentamenetelmillä arvioituihin lentomelukäyriin on vaikeaa, koska arviointiin vaikuttaa, mihin aikaa yöllä kielletyt lennot siirretään. Jos lennot tapahtuvat ajalla 22-07 niillä ei ole vaikutusta lentomelualueen laajuuteen. Vantaan kaupunki yhtyy Finavian hakemuksessaan esittämään näkemykseen, että toimintarajoituksilla kyetään vaikuttamaan meluhäiriöön. Kaupunki pitää esitettyjä toimintarajoituksia tarpeellisina ja kannattavana, joskin vaikutuksiltaan todennäköisesti vähäisinä. Vantaan kaupunki kertoo valittaneensa Finavian ympä-

	ristöluvasta, johon lentotoiminnanrajoitusta koskeva hakemus perustuu, mutta valitus ei koske suoraan tässä esitettyjä rajoitustoimenpiteitä.
6. Espoon kaupunki	Espoon kaupungin ympäristölautakunta katsoo, että Finavia pyrkii maltillisesti, Suomen lentoliikennestrategiaa unohtamatta, vähentämään lentoliikenteen aiheuttamaa meluhäiriötä Helsinki-Vantaan lentokentän vaikutusalueella. Toimet nykyisillä liikennemäärillä vähentäisivät melua jonkin verran Espoon alueella. Toimenpiteet 1 ja 2 osalta on lentoturvallisuuden kannalta ymmärrettävää, että poikkeustilanteet sallitaan. Valvonnassa tulisi huomioida poikkeustilanteiden tilastoinnit ja välitön raportointi. Toimenpide 3 tulee lisätä yli 89 EPNdb:n suihkukoneiden yöaikaisia laskeutumisia (Finavia varannut 50 % lisääntymisen 2007-2008 arvoista). Espoon ympäristölautakunnan mukaan laskeutumisten ja yöllisen meluhäiriön lisääntyminen ei ole hyväksyttävää eikä vastaa Finavian ympäristöpoliittisia tavoitteita. Mikä liikennestrategisista syistä laskeutumisten määrän kasvaminen on välttämätöntä, tulisi pohtia tiukempia melurajoituksia. Toimenpidettä 4 Espoon ympäristölautakunta pitää hyvänä. Kaiken kaikkiaan ehdotetut rajoitukset vähentävät yöllistä nousua/laskua 2,6 operaatiota / rajoitusaika. Erityisesti laajarunkokoneiden rajoituksilla on myönteinen vaikutus meluhäiriön vähentymiseen. Lautakunta esittää, että Liikenteen turvallisuusvirasto selvittäisi Finavialla vuodesta 2002 käytössä olleen 89 EPNdb:n melurajan laskeminen 87 EPNdb:n tasolle mahdollista konekaluston kehittymisen ja uusimisen huomioivan siirtymäajan kuluessa.
7. Keravan kaupunki	Keravan kaupunki puoltaa yöllisiä lentorajoituksia, mutta huomauttaa, että ympäristölupapäätös, johon hakemus perustuu, ei ole lainvoimainen, eikä Finavian hakemuksessa ole osoitettu, miten yöllisten lentotoimintarajoitusten aiheuttamat lentotoimintamuutokset vaikuttavat alueen maankäytön suunnitteluun. Keravan kaupunki on valittanut Finavian ympäristölupapäätöksestä, koska päätöksen tueksi ei ole tehty riittävää selvitystä oikeusvaikutteisten kaavojen vaikutuksista ja lentotoiminnan vaihtoehtojen arvioinnista. Keravan kaupunki valitusasiakirjat on toimitettu Trafille lausunnon liitteenä. Keravan kaupunki on jo ympäristölupapäätöksen valituksen vastineessa lausuessaan todennut, että yöaikaiset laadulliset ja määrälliset lentorajoitukset ovat välttämättömiä. Keravan kaupunki toteaa, että Finavian esittämä kartta lentomelun leviämisestä poikkeaa huomattavasti Uudenmaan ja Keravan oikeusvaikutteisista kaavoista. Finavian hakemuksessa ei ole osoitettu miten yölliset lentorajoitukset vaikuttavat lentotoimintamuutoksiin, lentomelualueeseen ja maankäyttöön. Hakemuksessa ei ole osoitettu rajoitettujen lentojen uusia lentoajan-

	kohtia tai sitä, miten ne vaikuttavat lentomelun levinneisyyalueeseen. Lentotoiminnan muutokset eivät saa aiheuttaa lisäliikennettä kiitoradoille 1 ja 3 ilta-aikaan. Jos lentotoiminnan muutokset yöllisten rajoitusten takia eivät pysy oikeusvaikutteisten kaavojen verhoikäyrän mukaisina, ei yölliset rajoitukset ole riittävä toimenpide. Melualueiden hallintaan vaikuttavat myös ilta-ajan ja viikonlopun liikenne.
8. Kauniaisten kaupunki	Kauniaisten kaupunki ei sinänsä vastusta lentotoimintarajoituksia yöaikaan, mutta huomauttaa, että rajoitusten johdosta lennot tullee lisääntymään päivä- ja ilta-aikaan, jolla on meluvaikutuksia myös Kauniaisten kaupungin asukkaille.
9. Uudenmaan ELY-keskus	Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yölliset lentotoiminnan rajoitukset ovat välttämättömiä Helsinki-Vantaan lentokentällä, mutta, että ympäristöluvan ja Finavian Liikenteen turvallisuusvirastolle esittämät toimenpiteet ovat riittämättömiä. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että meluhaitat yöaikaan on estettävä. Tämän takia rajoitukset on asetettava seuraavasti: - klo 22.00-24.00 laskeutumisten ja nousujen melutaso saa olla enintään vuoden 2008 tasolla - klo 00.00-06.00 vain välttämättömät lennot ovat sallittuja. Rajoitukset ovat välttämättömiä lentomelun aiheuttaman vakavan terveysriskin estämiseksi. Finavian esittämä aikaväli 00.30-05.30 vaikutukset ovat vähäisiä. Eniten haittaa koituu alkuyön 22-24 välillä ja varhaisaamun lentotoiminnan melusta, koska lentomelu haittaa unen saamista ja herättää kevyesti. Täten on vaarana, että yöaikaan ajoittuneet lennot siirrettäisiin näihin aikoihin, mikä johtaisi lentomelusta koituvan haitan kasvamiseen entisestään lentoaseman vaikutusalueella. Uudenmaan ELY-keskus toteaa lisäksi, että se on hakenut muutosta Finavian ympäristölupapäätöksen yöaikaisen lentoliikenteen määräyksiin, johon nyt käsiteltävä hakemuskkin perustuu. Ympäristölupapäätöstä käsittelee Vaasan hallinto-oikeus.
10. Uudenmaan liitto	Uudenmaan liiton hallitus toteaa, että kuntien maankäytön suunnittelua ohjaa Uudenmaan lainvoimainen maakuntakaava, jossa on määritelty lentomelualueet Lden 55-60 dBA (lentomelualue 1) ja yli 60 dBA (lentomelualue 2). Uudenmaan maakuntakaava on toettava huomioon ja sen toteutumista edistettävä viranomaistoiminnassa. Finavian hakemus toimintarajoituksesta perustuu pääosin jo ympäristölupaa koskevista lausunnoista ja valituksista puutteelliseksi osoitettuun aineistoon. Uudenmaan liitto pitää myös Trafille jätettyä aineistoa puutteellisena kaavoitustietojen osalta. Ympäristöluvasta tehdyistä valituksista mainitaan vain yksityiset tahot ja jätetään mainitsematta viranomastahot ja

	kunnat, jotka ovat nimenomaan kiinnittäneet huomioita valituksissaan lentomelualueen laajentumiseen. Uudenmaanliiton valitus toimitetaan Trafille lausunnon liitteenä. Finavian hakemuksen liitteessä 7 esitetty kartta vuoden 2025 lentomelualueesta on ristiriidassa oikeusvalutteisien Uudenmaan maakuntakaavan ja kuntien kaavoitusten kanssa. Uudenmaan liiton lausunto AVille vuodelta 2008 on liitetty lausuntoon, koska se kuvaa lentomelualueen laajentumista suhteessa maakuntakaavaan. Uudenmaan liiton hallitus huomauttaa, että Finavian hakemuksessa ei ole tietoja siitä, miten lentotoiminta kehittyy, jos yölliset lennot siirretään muuhun ajankohtaan. Koska tietoja ei ole annettu, ei ole mahdollista arvioida yöajan rajoitusten vaikutuksia lentomelualueelle. Vaikka yölliset lennot kiellettäisiin, vaikutuksia melualueeseen ei ole, jos lentojen ajankohta siirtäminen ilta-aikaan. Yöllisillä rajoituksilla ei myöskään ole vaikutusta maankäytön suunnitteluun, jollei Lden-äänitasoja muuteta. Uudenmaan liitto puoltaa kuitenkin yöllisten toimintarajoitusten asettamista pitäen tärkeänä, ettei lentomelu yöllä saa lisääntyä. Uudenmaan liitto ei ota tässä lausunnossa ota kantaa siihen, pitäisikö asettaa enemmän rajoituksia myös muina ajankohtina. Aineistosta ei voida päätellä vaikutuksia Lden-äänitasolla tai maankäytön suunnitteluun. Uudenmaan liiton hallitus korostaa, että aluehallintoviranomaisen ympäristölupapäätös on vailla lainvoimaa, ja koska keskeinen kiistanalainen kysymys koskee lentomelua, on ylipäättään kyseenalaista, voidaanko ilmailun mukaisia toimintarajoituksia asettaa ennen kuin ympäristölupa on saanut lainvoiman.
11. Sanomalehtien liitto	Sanomalehtien liitto on lausunnossaan esittänyt Itella Posti Oy:n vastuuta postilain mukaisesta yleispalvelusta Manner-Suomen alueella. Yleispalveluvollisuuden laatuksien toteutuminen edellyttää, että valtaosa edellisenä päivänä postin jakeluun jätetystä kirjepostista ehtii seuraavan päivän jakeluun myös Pohjois-Suomessa. Tämä edellyttää yöllistä lentoyhteyttä etelän ja pohjoisen välillä. Postin jakelun kanssa samalla jakelukierroksella jaetaan valtakunnallisia sanomalehtiä, joten myös niiden ehtiminen ilmestymispäivän jakeluun on riippuvainen yöllisistä lentokuljetuksista. Asiaa ei ole mahdollista ratkaista esimerkiksi jakelu- ja kuljetusprosessien aikataulumuutoksilla eikä sanomalehtien painopaikkamuutoksilla. Yöllisillä lentorajoituksilla on suora vaikutus kuluttajien ja pienyritysten toimintaedellytyksiin, kansalaisten ja alueiden väliseen tasa-arvoon sekä sananvapauden toteutumiseen. Sanomalehdillä on Suomessa keskeinen yhteiskunnallinen rooli tiedonvälittäjänä, joten

	kansalaisilla tulee olla asuinpaikasta riippumatta samat edellytykset tilata haluamiaan lehtiä ja saada ne ajallaan. Sanomalehtien Liitto on huolissaan esitettyjen rajoitusten vaikutuksista yhteiskunnallisesti tärkeisiin toimintoihin Pohjois-Suomen alueella ja esittää, että rajoituksia ei tule asettaa voimaan.
12. Suomen luonnon-suojeluliitto	Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry pitää tärkeänä, että meluntorjuntaa koskevat määräykset ovat riittävät, helposti ymmärrettävät ja valvottavat. Yleisön tulee ymmärtää, mitä rajoitukset tarkoittavat ja miten niitä valvotaan, ettei epäselvien käsitteiden vuoksi tule turhia valituksia. Lentojen määrän rajoittaminen yöllä on selkeä rajoitus. Se vähentää yöajan melukuormitusta. Mikäli lukumääräisiin rajoihin liittyy määräyksiä koneiden melutasosta, saattaa asiassa esiintyä tulkinnanvaraisuutta lähinnä yleisön taholta. Edellä mainituista syistä olisi yksinkertaisinta, jos aikavälillä klo 00.30 – 5.30 kielletäisiin yksiselitteisesti kaikki suihkulentokonetoiminta poikkeustilanteita lukuun ottamatta. Postilennot eivät välttämättä edellytä suihkulentokoneita, joten öisin lähtevä postiliikenne voitaisiin sallia alhaisen melutason potkurikoneella poikkeuksena rahtikoneiden täyskieltoon. Uutisissa on esiintynyt myös tietoja siitä, että Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristössä oltaisiin ottamassa käyttöön reaaliaikaisesti internetissä melutasoa näyttävät melumittarit. Mikäli melurajoitukset eivät ole selkeitä lentämisen kieltäviä aikajaksoja, tulisi yleisölle tiedottaa, miten reaaliaikaisten mittareiden näyttämistä voisi arvioida, pysyykö lentotoiminnan melu sallituissa rajoissa
13. Itella	Itella katsoo, että Finavian hakemaa toimintarajoitusta 4 ei tule asettaa. Rajoitus johtaisi tilanteeseen, jossa postilain ja kansainvälistä postia koskevaan valtiosopimukseen perustuvien sopimusten määräyksiä ei voitaisi toteuttaa. Lisäksi rajoitus vaarantaisi postin yleispalvelun toteutumisen ulkomaan postin palvelutasoon sidottujen päätemaksujen vähenemisen myötä. Rajoitus syrjisi rahdinkuljettajia sekä Pohjois-Suomen postinsaajia. Itella Posti Oy pyytää Liikenteen turvallisuusvirastoa hylkäämään hakemuksen tältä osin. Yöajan lennot ovat tarpeen sekä kotimaan että kansainvälisen postin kuljetuksen kannalta. Itella vastaa Manner-Suomessa postitoiminnan yleispalvelusta sekä koti- että ulkomaan kirjeiden ja kotimaan postipakettien osalta koko maassa. Lisäksi Itella vastaa 12 kunnan alueella maahan saapuvien postipakettien yleispalvelusta. Postitoimintaa säännellään postilaissa (415/2011), jonka taustalla on EU:n direktiivi 97/67/EY, 2002/39/EY ja 2008/6/EY. Kansainvälisen postinkulje-

	tuksen säännöt perustuvat Maailman postiliiton sopimukseen. Suomen tasavalta on osapuolena Maailman postiliiton (UPU) yleissopimuksessa, joka on Suomessa lain ja asetuksen tasoisena voimassa (SopS 69/2011). Postilain tarkoituksena on turvata postipalveluiden ja erityisesti yleispalvelun saatavuus tasapuolisin ehdoin koko maassa. Postilain 19 §:ssä on säädetty yleispalvelun laatustandardi, joka määrää yleispalvelukirjeiden kulkunopeudet. Lisäksi Maailman postiliiton alaisissa sopimuksissa on sovittu ns. päätemaksuista palvelutaso-kytkennöin (kulkunopeus). Mikäli sovittuun palvelutasoon ei päästä, vähennetään päätemaksua. Tällä hetkellä Itella kuljettaa Etelä-Suomesta Pohjois-Suomeen matkalla olevan postin klo 00.45 lähtevällä Finnair Oyj:n operoimalla lennolla. Lennot on lennetty A320-sarjan koneilla, joilla kuljetetaan Itellan tilauksesta vain postia (ml. postilain ulkopuoliset lähetykset, kuten lehdet ja paketit). Tämä lento jäisi toteutumatta, mikäli Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi toimintarajoituksen toimenpiteen 4, joka kieltää kaikki vain rahtia kuljettavat lennot yöaikana. Itella on arvioinut hakemuksen mukaisen toimintarajoituksen vaikutusta postitoiminnalle. Itellan arvion mukaan nyt käytössä olevalle Pohjois-Suomen lennolle ei ole korvaavaa vaihtoehtoa, jolla turvattaisiin postin kulun palvelutasovaatimusten toteutuminen. Tämän hetkessä tilanteessa ehdotettu toimintarajoitus johtaisi Itellan arvion mukaan siihen, että ainakin ensimmäisen luokan kirjeen lakisääteistä kulkunopeutta ei voitaisi taata valtakunnallisella tasolla (lakisääteinen prosenttiosuus). Lisäksi lentoajan muutos aiheuttaisi sen, että kansainvälisten sopimusten mukainen palvelutaso jäisi saavuttamatta suurelta osalta ulkomailta Pohjois-Suomeen osoitetusta postista. Itella on tarkastellut mahdollisen toimintarajoituksen vaikutusta syyskuun 2012 testiaineistolla ja havaintojen perusteella merkittävä osa ulkomailta Pohjois-Suomeen osoitetusta kirjepostista ei olisi saavuttanut sopimusten mukaista palvelutasoa. Testiaineiston perusteella Itella olisi menettänyt päätemaksuja yli satatuhatta euroa syyskuussa, mikäli nykyistä yölentoa Pohjois-Suomeen ei olisi ollut. Toimintarajoituksen kohdistuessa tulevaisuuteen on otettava huomioon, että vielä on epävarmaa, millä tavalla toimintarajoitus vaikuttaisi tulevaisuudessa postitoiminnan muuttuessa. Euroopan Unionin sisäisille kirjeille säädetty kuljetusaikavaatimus on erittäin tiukka ottaen huomioon, että lähetyksen tulee olla jaettu perille saakka pääsääntöisesti kolmessa päivässä lähettämisestä. Pohjoismaiden välisten sopimusten perusteella aika on vielä lyhyempi. Yöaikainen rahtikoneiden lentokielto johtaisi siten tilanteeseen, jossa Itella ei pystyisi täyttämään kansallisen lain tai Suomen valtiosopimusten vaatimuksia.
--	---

	Lisäksi toimintarajoitus johtaisi merkittäviin tulonmenetyksiin vähentämättä kuitenkaan tuotantokustannuksia ja siten vaarantaisi postin yleispalvelun saatavuuden Suomessa. Postinkuljetuksella on myös merkittävä rooli yhteiskunnalle merkittävien palveluiden toteuttajana, joissa valtakunnallisen palvelutason tasapuolisuuden turvaaminen on erityisen tärkeää. Tällaisia ovat esimerkiksi vaaleihin liittyvät postitukset ja sananvapauden toteutumiseen liittyen lehtien kuljetukset sekä SPR:n verivalmistekuljetukset. Toimintarajoitus saattaisi viivästyttää verivalmisteiden kuljetusaikaa, joka puolestaan vaikuttaisi sairaaloiden hoitotoimenpiteiden aikatauluihin. Itellan käsityksen mukaan talouselämän lentoliikenneyhteyksien tarve ei suoranaisesti liity meluntorjuntaan eikä ministeriön strategia voi olla määräävässä asemassa arvioitaessa erilaisten oikeushyvien välistä asemaa. Ilmailusääntely edellyttää tasapainoista lähestymistapaa lentomelun hallintaan. Toimintarajoitusten käyttöön otossa on otettava huomioon kustannukset ja hyödyt, eivätkä rajoitukset saa olla syrjiviä. Toimenpidekokonaisuus ei saa olla rajoittavampi, kuin on tarpeen asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi. Meluntorjunnan kannalta ei ole mitään merkitystä sillä, mitä koneet kuljettavat. Pelkästään rahtia kuljettavien koneiden asettaminen toimenpiderajoituksen piiriin syrjii rahtinkuljettajia perusteetta. Itellan tällä hetkellä Pohjois-Suomen postinkuljetukseen käyttämä lentokonetyyppi on tyyppillinen matkustajakone eikä sen melutaso ole erityisen korkea. Käsityksemme mukaan yöaikaisten rahtilentojen rajoittamiselle ei ole perusteita. Finavian hakemuksessa todetaan, että kokonaan koneityypistä riippumatta yöajan rahtilennot kieltävä toimenpide 4 ei juurikaan vaikuta melutasoon.
14. European Air Transport Leipzig (Deutsche Post DHL)	DHL:n näkemyksen mukaan Finavian esitys rajoittaa rahtitoimintaa matkustajaliikenteen suosimiseksi on syrjivää ja vastoin EU-direktiivin 2002/30/EC art. 4.3 ja 4.4 sekä Suomen ilmailulain 137 §:n 2 momenttia. Toimintaa ei saa rajoittaa vain liiketoimintamuodon perusteella. DHL muistuttaa, että toimintarajoituksia tulee käyttää myös ICAOn mukaan viimeisenä keinona; muita direktiivinkin mainitsemia toimenpiteitä ei ole selvitetty Finavian hakemuksessa. Koska ehdotettu rajoitus koskisi yli 89 EPNdB:n ylilentomelutason koneita eli luvun 4 mukaan hyväksytyjä koneita, DHL viittaa ICAO Assemblyn resoluutioon A37-18, jossa todetaan, ettei voida ryhtyä toimenpiteisiin, joilla vähitellen poistetaan käytöstä 3 ja 4 luvun perusteella hyväksytyt koneet.

	DHL:n mukaan Finavian ehdotus on sekä kansainvälisesti että kansallisesti lainvastainen. Finavian on tehtävä uusi ehdotus, joka noudattaa 33. ICAO Assemblyä. Finavian tiedot koneiden melutasoista ovat osittain myös virheellisiä (eivät ajan tasalla, päivitettävä).
15. Airline Operators Committee AOC Helsinki	AOC Helsinki vastustaa rajoituksia vahvasti perustellen erityisesti Suomen kilpailukyvyyn heikkenemisellä, kovalla kilpailutilanteella (rajoitukset voivat aiheuttaa muutoksia reittivalintoihin, kohteisiin ja operaattorivalintoihin), Finavian ja Helsinki-Vantaan positiolla (as hub site), ja Suomen teollisuuden ja talouden heikkenemisellä. Lisäksi todetaan, ettei Helsinki-Vantaan tiilat ja slotit riitä päiväsaikaan kasvavalle lentoliikenteelle, saatikka, että rahtikoneet pitäisi sisällyttää päiväsaikaan. Lisäksi huomautetaan, että Pohjois-Suomen postitoimitukset ovat riippuvaisia yöaikaisista lennoista.
16. British Airways	Vastustaa vahvasti vedoten koko Suomen talouteen, sijaintiin, kilpailukykyyn jne. Ks. lähes identtinen lausunto AOC Helsinkiin
17. Thomas Cook Airlines Scandinavia	Thomas Cook Airlines Scandinavia (TCAS) vastustaa toimintarajoituksia, koska ne vaikuttavat yhtiön toimintaan ja talouteen. Yhtiö huomauttaa, että asianosaisia ei ole kuultu asiassa riittävästi (liian lyhyt kuulemisaika taloudellisten ja toiminnallisten seuraamusten analysoimiseksi eikä yhtiötä ole otettu mukaan Finavian valmisteluihin aiemmassa vaiheessa). Yhtiö ehdottaa, että kuulemisaikaa pidennetään, jotta asianosaiset ehtivät selvittää vaikutukset toiminnalla ja että Finavia järjestää asianosaisille kokouksen, jossa tiedotetaan asiasta ja annetaan vaikuttamismahdollisuudet. Finavian hakemuksessa ei ole otettu kantaa muihin toimenpiteisiin kuin toimintarajoituksiin. Mm. rajoitus 89 EPNdB:n melutasoon ei välttämättä ole perusteltu melun vähentämiseksi. Myöskään tietyn konetyypin kieltäminen kokonaan on perustelematta. TCAS:lle koituu selkeä toiminnallinen ja taloudellinen haitta rajoituksista, koska eivät voi jatkaa lentämistä A330 ja A321 ja hyödyntää charter-toiminnalle tärkeitä myöhäisiä ilta- ja varhaisia aamuaikoja. TCAS on ollut hyvä asiakas Helsinki-Vantaan kentällä, mutta jatkossa näin ei enää tule olemaan, kun voidaan joutua rajoittamaan lentoja yhteen päivässä. Voi joutua lopettamaan toimintansa Helsingissä. Toimintarajoituksille annettu aikataulu (kesäaikataulu 2012) ei ole riittävä, vaan liian lyhyt. Aikataulua tulee muuttaa ja ennen päätöstä, antaa asianosaisille vaikutusmahdollisuudet ja mahdollisuudet ottaa rajoitukset huomioon toimintansa suunnitellussa. Kohtuullisena aikana on pidettävä 1 ½-2 vuotta. Jos toimintarajoitukset hyväksytään Finavian ehdotusten mukaisina, niillä tulee olemaan vaikutuksia kentän koko lähialueen taloudelle (mm. työllisyyteen) ja Suomelle, kun lentoyhtiöt joutuvat arvioimaan uudestaan

	toimintansa Helsingissä. TCAS vastustaa toimintarajoituksia ja pitää Finavian ehdotusta EU-oikeuden vastaisena. TCAS odottaa kut-sua asianosaisten tilaisuuteen selvittääkseen asiaa enemmän.
18. Finnair Oyj	Finnair Oyj esittää, että yörajoituksia ei oteta käyttöön täysmääräisinä, vaan yörajoitukset koskevat pääsään-töisesti vain aikaa 1.30-5.00. Finnair ehdottaa, että rahtilentoja kohdellaan samoin kuin matkustajalentoja, ja että Pohjois-Suomesta tule-vat postilennot jäisivät rajoitusten ulkopuolelle. Yörajoitukset ja Finavian kehitys vaikuttaisivat merkit-tävästi Finnairin toimintaan. Rajoituksilla on myös laa-jempaa merkitystä kansallisesti mm. Suomen kilpailu-kyvylle, maan saavutettavuudelle, työllisyydelle ja len-to liikennestrategialle mm. Helsinki-Vantaan käyttämi-selle vaihtoasemana. Rahtilentojen täyskielto yöaikaan vaikuttaa kielteisesti, keskeyttäen toiminnan kehityk-sen. Finnair huomauttaa, että on muitakin melunhallinta-toimenpiteitä kuin toimintarajoitukset, joilla voidaan vaikuttaa melutasoon. EU:ssa on valmisteilla ns. Ba-lanced Approach –menetelmiä, joita tulisi myös Helsin-ki-Vantaalla hyödyntää. Liikennöintirajoitukset ovat vain yksi keino; myös lentomenetelmillä yms. voidaan vaikuttaa. Finnairin näkemyksen mukaan matkustajalentoja ei tule erotella muista toiminnoista, vaan rahtilentoja tu-lee käsitellä yhdenmukaisesti. Melunhallinnan tulisi pe-rustua meluarvoihin, ei lentolajiin tai operaatiotyyppiin. Postilennot tulisi lisäksi rajata soveltamisalan ulkopuo-lle, koska postilain mukaiset velvoitteet Pohjois-Suomen osalta edellyttävät ilmakuljetusta. Finnair huomauttaa myös, että myöhästymiset tulisi rajata pois rajoituksista.
19. Blue 1	Blue1 katsoo, että Finavian ehdottamat toimenpiteet tulisivat heikentämään lentoyhtiöiden mahdollisuuksia ja kykyä ylläpitää nykyistä toimintamallia, mikä tulisi heikentämään Helsinki-Vantaan logistista merkitystä ja sitä kautta Suomen kilpailukykyä erittäin voimakkaasti. Finavian ehdottamista toimenpiteistä ja tutkittavista lisätoimenpiteistä Blue 1 lausuu seuraavaa: - koululentojen rajoittaminen/kieltäminen yöai-kana heikentää nykyistä toimintamallia ja on epähyväksyttävä ja heikentää mahdollisuuksia ylläpitää viranomaisten vaatimaa koulutusjär-jestelmää - Liikennepoliittisen selonteon mukaan Suomi tarvitsee erinomaiset kansainväliset lentoyhtey-det. Suomen sijainti, aikaerot edellyttää myö-

	häisiä saapumisia Skandinaviaan liikematkustajien tarpeisiin vastatessa. Ehdotetut melumaksut mainituilla raja-arvoilla ja aikaikkunoina heikentävät tai estävät lentoyhtiöiden mahdollisuuksia ylläpitää nykyistä reittiverkostoa ja liikenneohjelmaa. - melumaksut ehdotetuissa aikaikkunoissa lisää kilpailua eräille yhtiöille ja vääristää kilpailua. Aikaikkuna epäsuosii tiettyjen kv. yhtiöiden toimintaa ja reittiliikennettä, jotka toimivat Keski-Euroopan aikavyöhykkeen mukaan ja yöpyvien koneiden aiempi saapuminen Helsinki-Vantaalle on käytännössä mahdotonta. Näin ollen kustannukset koituvat tietyllä liiketoimintamallilla toimiville yhtiöille. - laskeutumisen raja-arvo perustuu epäloogisesti konetyypin lentoonlähtömelutasoihin, ei laskeutumis- tai ylilentotasoihin. - raja-arvot eivät mahdollista nykyistä liiketoimintaa, koska melkein kaikkien yleisimpien suihkonetyyppien arvot ylittävät sen. Tämä koskee Helsinki-Vantaalla operoivia yhtiöitä, ja täten raja-arvojen määrittäminen kyseenalaistetaan. On ilmeistä, että raja-arvojen asetannalla halutaan kieltää nykyisten operaattoreiden mahdollisuudet nykyisiin aikatauluihin. - Helsinki-Vantaalla operoi eri lentoyhtiöitä samoilla reiteillä sekä suihku- että potkurikonekalustolla. Melurajoitusten rajoitukset keskittyvät vain suihkonetyyppejä, mikä suosii potkurikonekalustolla operoivia yhtiöitä ja tämä vääristää kilpailua. Potkurikonetuotannon melun vähentämiseksi ehdotetut toimenpiteet ovat vähintäänkin kyseenalaiset. Vastaavia toimenpiteitä tulisi käyttää tässä tapauksessa myös suihkonkonekalustoon ehdotettujen toimenpiteiden sijaan.
20. Turkish Airline	Turkish Airlines haluaa ottaa kantaa asiaan ja yhtyy AOC:een lähettämän kirjeeseen, joka on liitetty yhtiön sähköpostiviestiin.
21. Air Finland Oy:n konkurssipesä	Ei lausuttavaa.
22. Nordic Global Airlines	Nordic Global Airlines (NGA) katsoo, että ehdotettu "toimenpide 4" (rahtia kuljettavien suihkonkoneiden täydellinen rajoittaminen) ei edistä Suomen ilmailuun liittyviä poliittisia tavoitteita: turvallisuus, tuottavuus ja ympäristöystävällisyys, vaan on jopa niitä kaikki heikentäviä. Lisäksi se rajoittaa kohtuuttomasti yrityksemme oikeutta elinkeinoonsa ja on lisäksi luonteeltaan syrjivä. NGA haluaa olla mukana edistämässä ympäristöystävällistä ilmailua yhdessä viranomaisien kanssa, se ei kuitenkaan toteudu parhaiten täyskielolla. NGA katsoo, että ehdotettu "toimenpide 4" (rahtilentojen täydellinen kieltäminen yöaikaan) on kohtuuton ja mahdollisesti diskriminoiva, yhtä ilmailumuotoa syrjivä, ei-

	kä siten välttämättä lainmukainen. Lisäksi se rajoittaa kohtuuttomasti lentorahtitoimintaa eli elinkeinomme harjoittamista – toimintaa, jota yhteiskunnan tulisi lähtökohtaisesti tukea eikä rajoittaa. Ehdotettu "toimenpide 4" on yhtä ilmailumuotoa (rahtilentoja) rajoittavana em. valossa juridisesti ongelmallinen. Rahtilennon käsite on myös ongelmallinen: Riittääkö yksi matkustaja muuttamaan rahtilennon "combi-lennoksi". Onko esimerkiksi rahtikoneen siirtolento tyhjänä "rahtilento" ja vastaavasti onko matkustajakone, jossa ei ole matkustajia mutta vain rahtia ruumassa, rahti- vai matkustajalento? Ehdotettu "toimenpide 4" on myös ympäristöä vahingoittava. Tilanteissa, jossa lentokoneen arvioitu tuloaika osuisi sulkemisen jälkeen olisi joko lennettävä varakentälle taikka lennettävä suuremmalla nopeudella (= suuremmat päästöt) ehtiäkseen ajoissa perille. Ehdotettu "toimenpide 4" ei myöskään edistä lentoturvallisuutta. Kiire, joka voi syntyä (jotta vältetään esimerkiksi lähdössä yön odotus), voi johtaa vain riskien kasvamiseen, eikä riskien vähentymiseen. Ehdotettu "toimenpide 4" ei myöskään edistä taloudellisuutta taikka tuottavuutta. On huomioitavaa, että uusi pieni kotimainen lentorahtiyhtiö on riippuvainen isoilta ulkomaisilta kentiltä saaduista "sloeteista" eli kelsonaikaan sidotuista lähtöluvista. Mikäli slotti olisi sellainen, joka vaatisi Helsingistä lähdön tai tulon yöllä, voisi se johtaa ylimääräiseen välilaskuun taikka kyseisen reitin lakkauttamiseen. Slottien lisäksi on aikatauluissamme otettava huomioon pääasiakkaamme tarpeet, joihin vaikuttaa laajempi verkosto- ja logistiikka-suunnittelu. Toisin kuin esimerkiksi Saksassa, jossa esim. Frankfurt Main lentoasema suljettiin yöksi ympäristösyistä, jäljelle jäi lähistölle Frankfurt Hahn ja lukuisia muita kenttiä H24 (yöpärvuorokautisesti) aukioloajalla. Vantaa on ainoa kenttä Suomessa, jossa mm. "highloader" kapasitetti (eli kyky vastaanottaa ja käsitellä nk. "main-deck" cargo). NGA:lla ei ole muuta vaihtoehtoa Suomessa. Lopuksi on todettava, että Suomi on geopolittisesti ja logistisesti "saari" Venäjän ja Itämeren välissä. Ehdotettu "toimenpide 4" eristäisi Suomen entisestään. Toimenpiteen seurauksena Suomi olisi tietojemme mukaan ainoa EU-maa, johon ei pääse rahtikoneella öisin.
23. European Express Association	European Express Associationin (EEA) jäsenet tarjoavat ns. next-day-palvelua, joka edellyttää kuljetuksia yöaikaan. Yöajan lennot eivät siten ole valinta, vaan välttämättömyys. Suomen yrityksille koituisi hyvin kielteisiä vaikutuksia, jos next day –palvelua ei enää voitaisi tarjota Suomesta ja Suomeen. The EEA recommends that the Finnish Transport Safety Agency asks Finavia to reject the application for the

	following reasons: 1) It introduces discriminatory requirements for operators solely based on the type of activities and does not conform to EU directives or other international standards and practices such as ICAO. 2) The economic impact of the proposed measures has not been sufficiently investigated and assessed. 3) There is no evidence that the environmental objective could not have been achieved by other means than the proposed operational restrictions. 4) The application admits that the environmental impact of measure 4 is expected to be very small (but the economic impact has not been investigated). EEAn jäsenet pyrkivät monin eri keinoin vähentämään toiminnan vaikutuksia käyttämiensä lentokenttien alueella. Näitä keinoja ovat mm. laivaston uudistaminen melu- ja polttoainetehokkaisiin lentokoneisiin, yhteistyö toiminnallisten prosessien ja lähestymis- ja nousureittien kehittämiseksi vaikutusten vähentämiseksi. Laivastojen uusimisen ja vapaaehtoisten toimenpiteiden johdosta useimmat EEAn jäsenien käyttämistä lentokoneista täyttävät (tai tulevat pian täyttämään) luvun 4 melutasot eli ICAOn tiukimman melustandardin. Finavian hakemuksen toimenpide 4 ristiriidassa direktiivin 2002/30 artiklan 4(3) kanssa, joka edellyttää, että rajoitustoimenpiteet eivät saa olla syrjiviä lentoyhtiöitä tai lentokoneiden valmistajaa kohtaa tai niiden kansallisuuden perusteella. Toimenpide vaikuttaa olevan myös Suomen ilmailulain 137 § 2 momentin vastainen, sillä lainkohdassa todetaan, etteivät rajoitukset saa asettaa lentoyhtiöitä eriarvoiseen asemaan. Täten Finavian ehdottama vain rahtilentoja koskeva rajoitus vaikuttaa mielivaltaiselta, subjektiiviselta ja muodostaa syrjinnän rahti- ja matkustajalentojen välille. Myös rajoitusten täytäntöönpanoon liittyy epäselvyyksiä: jos matkustajalennot korvaavat rahtilennot, mikä on lentokoneista aiheutuvan häiriön ero? Finavian hakemuksessa ei myöskään ole esitetty analyysejä ehdotettujen toimintarajoitusten taloudellisista ja ympäristövaikutuksista. Finavia on hakemuksessaan nostanut esille yölliset lentojen tärkeyden kansalliselle postinkuljetukselle. EEAn näkemyksen mukaan yölliset lennot ovat vielä tärkeitä kansainväliselle pikälähetyspalveluille. EEA korostaa, että jollei Suomen postille sallittuja palveluja sallita muille, alan kilpailu tulee vääristymään kilpailuoikeuden vastaisesti. Lentoyhtiöiden kokemien vaikutusten osalta hakemus antaa vaikutelman, että rahtilentoyhtiöiden operoimat lennot tullaan kuitenkin kieltämään toimenpiteen 4 perusteella siitä huolimatta, että rahtilentoyhtiöt muuttaisivat laivastoaan toimenpiteiden 1 ja 2 vaatimusten mukaisiksi. Tasapainoinen lähestymistapa edellyttää päätöksente-
--	--

	koa ehdotettujen toimien taloudellisten vaikutusten ja faktojen perusteella, ei oletusten. EEA hämmästelee, miksi Finavia ehdottaa toimenpidettä 4, vaikka hakemuksessa on myönnetty, että ympäristövaikutukset ovat vähäisiä, taloudellisia vaikutuksia ei ole selvitetty ja toimenpide on esitetty vain toimintaperusteisesti. ICAOn tasapainoinen lähestymistapa edellyttää toimivaltaiselta viranomaiselta käytettävissä olevien toimenpiteiden hyötyjen ja kustannusten arvioimista. Tähän sisältyy harkinta ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta, melua vähentävät lentomenettelyt sekä toimintarajoitukset. Finavian hakemuksessa ei ole osoitettu, ettei edellä mainituilla hallintakeinoilla olla kyetty saavuttamaan lentokentän ympäristötavoitteita tehokkaammin kuin toimintarajoituksilla.
24. United Parcel Service Finland Oy (UPS)	UPS vastustaa Finavian ehdottamaa toimenpidettä 4 (rahtilentojen kieltäminen) kokonaisuudessaan ilman varauksia. Tällä toimenpiteellä on negatiivinen vaikutus yhtiön kasvoon ja työllistämiseen Suomessa. Vaikka UPS ei tällä hetkellä käytä lentotoimintaa mainittuna yöaikana, sen estäminen jatkossa voi vaikuttaa yhtiön mahdollisuuksiin vastata asiakkaiden tarpeisiin tulevaisuudessa laadukkailla korkean laatutason palveluilla. Helsinki-Vantaata pidetään tärkeänä UPSin viennin kannalta. Jos Helsinki-Vantaalle asetetaan yöaikaisia lentorajoituksia, Suomen vientimarkkinat eivät voi kasvaa tehokkaasti ja Suomesta tulee vähemmän kilpailukykyinen kaupapaikka verrattuna maihin, jotka sallivat yölennot. UPS suosittelee, että Liikenteen turvallisuusvirasto pyytää Finavia perumaan hakemuksensa. UPS yhtyy liitteensä toimittamaansa EEA:n lausuntoon ja siinä esitettyihin vahvoihin oikeudellisiin ja taloudellisiin kannanottoihin ja suosittaa, että Liikenteen turvallisuusvirasto toimii EEA:n näkemysten ja suositusten mukaisesti.
25. Volga Dnepr Airlines	Volga-Dnepr on venäläinen rahtilentoyhtiö, jonka asiakkaisiin kuuluu mm. viranomaistahoja Venäjällä, Saksassa, Iso-Britanniassa, Yhdysvalloissa. Lennot on suoritettava virallisesti, oikeassa ajassa sovittuja reittejä käyttäen. Reitit kulkevat usein Suomen halki mm. tekniset välilaskut Helsingissä. Volga Dnepr katsoo, että lentotoiminnan rajoittaminen tulee johtamaan lentotoiminnan vähenemiseen alueella ja lentokentän tappioon. Ympäristö- ja melurajoitukset tulevat todennäköisesti johtamaan asiakasmenetyksiin, lentojen vähenemiseen ja siten tulomenetyksiin. Vaikutuksia on myös lentoyhtiön toimintoihin ja asiakkaiden aikatauluihin.
26. Palojoen Kyläyhdistys ry ja Maaniiton	Lentomelu on suuri sekä ympäristöllinen että terveydellinen ongelma jonka merkitys ja ongelman suu-

Asukasyhdistys.ry	ruus on vasta viime aikoina alkanut paremmin selvittää lisääntyneen tutkimuksen myötä. Lentomelu vähentää asuinalueiden viihtyisyyttä ja asuinkelpoisuutta ja siitä aiheutuu lukuisia terveydellisiä haittoja. Nämä haitat ovat erityisen suuria silloin kun lentomelu suunnataan muutoin hiljaisemmille alueille. Lentomelusta aiheutuu mm seuraavia haittoja: 1. Lentomelu ympäristö- ja terveydellisenä ongelmana: a) Pilaa ympäristöä kuten muut saasteet, vähentää viihtyisyyttä b) Vaikeuttaa työskentelyä, lepoa, nukkumista, keskittymistä, viestintää oppimista⁷ c) Nostaa verenpainetta, lisää sydän ja verenkiertosairauksia nostaa stressihormonitasoja vaurioittaa korvaa (Rosenlund et al Occup. Environmental Medicine 2001) d) Altistaa sydänkohtauksille (Mathias Egger, Epidemiology 2010, Bernin yliopisto) e) Viime aikoina ongelman vakavuus tullut paremmin tunnetuksi f) Suurin sairastumisriski on keskimäärin melko hiljaisilla alueilla (Occup. Environmental Medicine 2001, Duodecim Uutispalvelu) 2. Melun häiritsevyys. Viime aikoina melun häiritsevyys tullut merkittävimmäksi mittaus- ja arviointiperusteeksi a) Melun vaikutus kokonaiskiusallisuuteen on pienempi silloin kun muu melu on voimakasta (Berglund et al 2001) b) Tieliikennemelu vähensi lentomelun kiusallisuutta (Lawrence et al, 1989) c) Kasvu tieliikenteen melussa vähensi lentoliikenteen melun kiusallisuutta 2 pykälää (6 portainen asteikko, Lawrence et al 1989) d) Omakoti ja rivitaloissa asuvat kokevat melun kiusallisempaan kuin kerrostaloissa asuvat (Sato et al 1998) e) Maaseudun asukkaiden vasteet korkeampia kuin kaupunkien f) Yöllä vaikutus suurempi, jo 50 dB herättää, (Huom. Maaseudun heikommin äänieristetyt puutalot) g) Kesällä häiritsevämpää kuin talvella. Näin ollen melua pitäisi vähentää erityisesti siellä missä sen häiritsevyys ihmiselle on suurinta, siis maaseudulla, ja muutoin hiljaisilla alueilla, (Nurmijärvi, Palojoen). Edellä olevan perusteella Palojoen Kyläyhdistys.ry ja Maaniitun Asukasyhdistys.ry toteaa ja vaatii seuraavaa: 1. Lentomelusta aiheutuvat haitat tulee jakaa tasapuolisemmin ja oikeudenmukaisemmin eri lähestymissuuntien kesken. Normaalioloissa hiljaisemmille alueille ei tule suunnata painotetusti melukuormaa, koska erityisesti hiljaisilla alueilla melun haittavaikutukset ovat
-------------------	---

	erityisen haitalliset. Nyt on määritelty kiitotie 15 pääasialliseksi laskeutumiskiitotieksi. Erityisesti hiljaisempien alueiden melukuormitusta tulee välttää ja vähentää suurentuneen haitta- ja sairastumisriskin vuoksi. Tämän vuoksi laskeutumismelun pääasiallinen suuntaaminen Nurmijärven kirkonkylän ja Palojoen kylän suuntaan on virheellistä ja perusteiltaan kestäväntönä ja näin ollen melukuorma tulee jakaa tasaisemmin eri suuntien kesken kiitoteille 1 ja 2. 2. Kiitotien 15 ensisijaisuudesta tulee luopua. Edellä mainittujen melun terveydelle haitallisten vaikutusten vuoksi, kiitotien 15 käyttäminen pääasiallisena laskeutumis-suuntana aiheuttaa myös selvästi suuremmat hiilidioksidipäästöt pitemmän lähestymislennon ja laskeutumismatkan vuoksi verrattuna vaihtoehtoiseen käytäntöön jossa kiitotiet 22 L ja 04L olisivat pääasialliset laskeutumiseen käytettävät kiitotiet. Samoin lentoaika tulisi lyhenemään merkittävästi (10-15 minuuttia) käytettäessä lentokoneen reitin suhteen lähintä kiitotietä laskeutumiseen. Näitä haittatekijöitä ei ole riittävästi selvitetty eikä niitä ole tähän asteisissa lupakäsittelyn vaiheissa otettu riittävästi. Yhdistykset vaativat sen vuoksi, että myös nämä ympäristölliset tekijät huomioidaan aikaisempaa paremmin lupaehtoja määritettäessä, ja että näiden seikkojen vuoksi kiitotien 15 ensisijaisuudesta laskeutuville lennoille tulee luopua. 3. Erityisesti kiitotien 15 suunnalla tulee toteuttaa säännöllisiä meluvapaita jaksoja. meluttomia päiviä) Edellä on lyhyesti kuvattu lentomelun ympäristöllisiä ja terveydellisiä haittoja. Nyt Finavialle myönnetyn ympäristöluvan perusteella ei ole vaadittu lainkaan meluvapaita aikoja melun vaikutuspiirissä oleville asukkaille. Kuten tiedetään meluvaikutuksista toipuminen vaatii riittävän pitkiä meluttomia jaksoja sairastumisriskin vähentämiseksi. Koska lentomelun haittavaikutukset ovat erityisen suuret muutoin kohtalaisen hiljaisilla alueilla, tulee näille alueille ja alueiden asukkaille järjestää toistuvia meluttomia jaksoja, jotta toipuminen meluvaikutuksista tulisi mahdolliseksi. Näin ollen yhdistykset vaativat, että myönnettyä liikennöintiehtoja muutetaan siten, että siihen tulee velvoite järjestää meluvapaita jaksoja eri alueille, erityisesti kiitotien 15 vaikutuspiirissä oleville muutoin hiljaisille alueille. 4. Yölaskeutumiskiellon (23-06) käyttöön ottaminen. Nyt lupaan on otettu rajoitettu lentokielto kaikkein meluisimmille rahtikoneille. Muutos näennäinen eikä tuo mitään oleellista muutosta nykyisiin käytäntöihin. Yöaikainen melu on erityisen haitallinen muutoin keskimäärin hiljaisilla alueilla. Tämän vuoksi yhdistykset vaativat että ympäristölupaan otetaan velvoite totaalista yölentokiellosta klo 23 ja 06 välisenä aikana. Tämä tulee toteuttaa asteittain siten että ko. määräys on voimassa lupakauden loppuun mennessä. 5. Tuntuvan melumaksun käyttöönotto yöaikaisiin laskeutumisiin.
--	--

	Meluhaittojen vähentämiseksi tulee ottaa käyttöön aikaan ja koneen melutasoon sidottu melumaksu joka tulee olla tuntuva, siten että ruuhka ja yöaikoina ko. maksu on korkeampi kuin muina vuorokauden aikoina. Nyt melumaksua ei ole lainkaan käytetty keinona meluhaittojen vähentämiseksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla. 6. Vihreän laskeutumisen ja BEP periaatetta tulee soveltaa. Tämä kohta on ympäristöluvassa otettu huomioon. Lisäksi tulee asettaa myös tarvittavat velvoitteet ja mahdolliset sanktiot lentoyhtiöille tämän seikan toteutumisen varmistamiseksi. Ei voida pitää eettisesti hyväksyttävänä että joidenkin tahojen (FINAVIA) sekä eri alueiden yhtiöiden suppeat taloudelliset edut vaarantavat Nurmijärven ja Palojoen alueella asuvien ihmisten terveyden.
27. Jukka Laine	Jukka Laine esittää näkemyksensä seuraavaa: Vaaditut toimintarajoitukset ovat vähimmäismäärä, mitä tulee vaatia lentoyhtiöiltä. Laine kannattaa esitetyjä rajoituksia, koska joutuu kokemaan päivittäin lentomelua, mikä häiritsee ja loukkaa perustuslaillisia oikeuksiani koskien kotirauhaa, minkä pitäisi olla turvattu Suomen tasavallan perustuslain 1 luvun 10 §:n mukaan. Lentomelu on lisääntynyt taajaan asutuissa Espoossa ja Kauniaisissa. Sen takia lentomelu tulee mitata kattavammin. Laine vaatii myös, että lentoliikenne ohjataan harvemmin asutuille alueille ja Kehä III pohjoispuolelle Pitkäjärven ja Lippajärven alueella Espoossa. Lentomelu tiheään asutuilla alueilla lisää stressiä mm. koulu-ikäisten ja lasten keskuudessa. Lentokieltoaika Helsinki-Vantaan lentokentällä yöaikaan voisi olla klo 22:00-06:30. Nukkuminen tulee turvata ilman lentomelua. Rahtikoneet voisi jatkossa ohjata Tampereelle ja pitemmällä tähtäimellä uusi lentokenttä niille pitäisi rakentaa esimerkiksi Mäntsälään.
28. Ritva Taskinen	Ritva Taskinen katsoo Finavian hakemien Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien meluun liittyvien toimintarajoitusten vaikuttavan lentomelun vähentämiseen. Se on Taskisen toivomuksen mukaan alku asenteelle, jolla lentoliikenteen meluhaittoja pyritään pienentämään. Kun vielä laskeutumistilanteisiin saataisiin yhtenäinen tapa, jolla kone tuodaan ikään kuin liukuen alas, sen sijaan, että moottoreiden tehoa vielä lisätään ja aiheutetaan järjestyttävä melupiikki, ollaan jo melko pitkällä.
29. Pekka Huttunen	Pekka Huttunen on lausunnossaan todennut, että lentomelu on jyrkästi jaksottaista, voimakkaita melupiik-

	kejä tuottavaa ja melualueella asuvan kannalta sattumanvaraista riippuen tuulesta ja kentän huolto- ja järjestelytöistä. Ympäristö voi olla minuutteja täysin hiljaista ja sitten räjähtää asuntojen päälle 10 sekunnissa 80-90 desibelin meluhuippu. joka laimenne hiljaisuudeksi 10 sekunnissa. Tällaista jaksottaista melua voi kestää koko yön. Lden>xx dB melumittaus ei sovellu yölentomeluun lainkaan ja muuhunkin lentomeluun soveltuvuus on kyseenalaista Helsinki-Vantaa kentän yölentomelu on erittäin rasittavaa ja jatkuessaan tällainen melu aiheuttaa univajetta, nostaa verenpainetta, laskee työtehoa ja aiheuttaa ennenaikaisia kuolemia. Finavian on käyttänyt melun vaikutuksen arvioinnissa insinööritoimistoa. Tämä on täysin sopimatonta ja Finavian puolelta tahallisesti asian kapea-alaiseen tarkasteluun tähtäävää. Lentomelututkimus olisi uraa luova ja erittäin tähdellinen mm. kaavoituksessa, reittisuunnittelussa ja terveysvaurioiden ehkäisyssä. 200-300 metrin korkeudesta jatkuvasti satunnaisesti tuleva melu saattaa olla hengenvaarallista. Kentän melun vaikutuksista melualueen asukkaiden terveyteen on tehtävä poikkitieteellinen tutkimus. Trafin toimialaan kuuluu olla aloitteellinen. Helsinki-Vantaa lentokenttä muodostaa kiistatta tärkeän infran yhteiskunnan toimivuudelle ja toiminnalle. Tätä voidaan kutsua julkiseksi eduksi. Maan hallitus on katsonut tarpeelliseksi organisoida kenttä osaksi voittoa tavoittelevaksi julkiseksi osakeyhtiöksi Finavia Oyj:ksi. Kentän julkinen etu puhumattakaan yhtiön voiton tavoittelu eivät edellytä yölentoja saatikka niiden lisäämistä yöaikaan. Finavian bisnes ei ole pätevä selitys yölennoille tai niiden lisäämiselle lentokentällä. Tästä syystä Finavian bisnestä palvelevaa yöliikennettä viranomaisten ei tule laajentaa, vaan päinvastoin viranomaisten tulee pidemmällä aikavälillä kieltää yöliikenne kokonaan, kuten Saksan (mm. Berlin) suurkaupungeissa on tehty korkeimman oikeuden päätöksillä. Lentoliikenne kasvaa kentällä noin 3-6 prosenttia vuodessa ja melu samassa tahdissa. Jos mitään ei tehdä, 20 vuoden päästä lentomelutilanne Länsi-Vantaan ja Nurmijärven suunnassa muodostuu mahdottomaksi. Päättäjien on ensi tilassa alettava suunnitella sopivaan paikkaan Helsinki-Vantaa lentokentän lentotoimintoja korvaavaa kenttää. Lahden alueen kehittämisryhmä LAKESin esittämä alue Kärkölän ja Orimattilan rajalla lähellä moottoritietä sopii hyvin tällaiseksi paikaksi. Melumittaus on annettava ulkopuolisen tahon tehtäväksi, koska Finavian omissa mittauksissa on ollut aukkoja. Finavia on maininnut jatkuvan liu'un käytön vähentävän laskeutumismelua myös yöaikaan. Tällä menetel-
--	---

	mällä melutaso saattaa jonkin verran vähetä noin 10 - 2 kilometrin korkeudessa, mutta tällä ei ole mitään merkitystä melualueen asukkaille, koska ylemmissä korkeuksissa melu ei haittaa ketään eikä ulotu häiritsevästi maahan, vaikka laivue lentäisi yli. Jatkuvassa lii´ussa noin 7-4 kilometriä ennen kenttää muutaman sadan metrin korkeudessa kone ei pysy koko aikaa liikusäteellä, koska tuulesta, kentän laitteista, pilotin taidoista ja halusta riippuen kone joutuu kiihdyttämään ja jarruttamaan siivekkeillä, jolloin rungon ja siivekkeiden airodynaaminen ja moottorin melu yhdessä nostavat melutason korkeaksi. Finavian kehittäessä vähämeluisia yölaskeutumistapoja sen tulisi sen sijaan kehittää menetelmä, jossa kone laskeutuu samankaltaisella lentoprofiililla, kuin se nousee, mutta päin vastaisessa järjestyksessä. Silloin kone lentäisi mahdollisimman lähelle kenttää noin 600 metrin korkeudessa, josta se laskeutuisi nousun kaltaisella, mutta päinvastaisella profiililla kentän pintaan. Edellä sanotusta johtapäätöksenä voidaan todeta, että laskeutumisessa koneen tulisi lentää mahdollisimman pitkään mahdollisimman korkealla ennen kentän kosketusta, jolloin maahan tuleva melu on mahdollisimman epähäiritsevää. Tällaisessa laskeutumisessa melu kilometri ennen kenttää on tietenkin suuri, mutta sillä ei ole merkitystä, koska alueella ei juuri ole asutusta. On vaikeaa löytää selitystä sille, miksi Finavia saattaa laskeuduttaa yhden lennon esimerkiksi klo 05.00 kiitotielle 22L herättäen melualueen asukkaat ja sitten lopettaa tyystin lennot. Kyse ei voi olla kiusanteosta, vaan epätevistä kenttä- ja lennonjohtojärjestelyistä. Toivon, että tällaiset epäjärjestelyt lopetetaan pikimmin. Edellä sanotun perusteella Finavialle ei tule antaa lupahakemuksessa lievempiä yölentorajoituksia, vaan rajoituksien on koskettava aikaväliä 0.30-05.30.
30. United States Government	The proposed operating restrictions appear to be inconsistent with the balanced approach to noise management and Finland's reaffirmation of its commitment to the balanced approach in the US-EU Air Transport Agreement. ICAO's Guidance on the balanced approach to aircraft noise management encourages States not to "apply operating restrictions as a first resort by only after consideration of the benefits to be gained from other elements of the balanced approach." Resolution A 37-19, Appendix C. Finavia does not appear to have followed the balanced approach prior to applying for the proposed curfew at Helsinki Airport. Rather than considering all the elements of the balanced approach before submitting its

	application, Finavia appears only to have considered operating restrictions. The other available elements include 1) reduction of aircraft noise at the source; 2) land-use planning and management measures; and 3) noise abatement operational procedures. The report (File 10028) associated with the application indicates some recognition of the existence of the balanced approach, but provides no indication that the balanced approach was followed. The Report reiterates that the requirements of in EU Directive 2002/30/EC (i.e. balanced approach) have to be satisfied before instituting noise-based operational restrictions. Section 6 of the Report lists the four-principles of the balanced approach followed by the list of issues to be addressed for only one of the four-principle elements, operational restrictions, without giving any considerations to the other three. Finavia's apparent failure to consider other available measures under balanced approach is not our only concern. Other concerns include: - o Lack of noise problem assessment: The report does not provide a well-quantified description of the noise problem or noise goal that the restrictions are intended to address. The time period of restrictions appear to have been chosen solely in order to "safeguard" air traffic connections of long range passenger aircraft via Helsinki Airport. - o No cost-benefit analysis conducted: Finavia does not appear to have undertaken a cost-benefit analysis of the various measures available, including the proposed operating restrictions, or other assessment of the costs relative to their environmental benefits. - o Benefits of restrictions are not quantified: The potential noise benefits of the restriction do not appear to have been quantified. The proposed noise-based operating restrictions do not treat cargo operators and passenger operators on an equivalent basis. The distinction between passenger and cargo aircraft is not based on any technical difference in noise level and as such is inconsistent with the balanced approach. In addition to the question of whether a noise problem actually exists, and whether other measures were evaluated to address the perceived noise problem at the airport, paragraph 5 (c) of the US-EU Air Transport Agreement states that: "Operating restrictions shall be (i) non-discriminatory, (ii) not more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport, and (iii) non-
--	--

	arbitrary." Given the lack of description of an environmental objective, and the other questions highlighted above, the proposed restrictions appear to be inconsistent with the environmental provisions of the U.S. EU Air Transport Agreement.
31. TUI Fly	severe impact on operations
32. Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Ympäristösuojeluyksikkö katsoo, ettei sillä Rovaniemen lentoaseman ympäristönsuojelua valvovana viranomaisena ole lausuttavaa asiassa, koska meluun liittyvät rajoitukset kohdistuvat merkittävästi sen toimialueen ulkopuolelle. Koska asia voi vaikuttaa Lapin elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, on pyydetty E-vastuualuetta arvioimaan asiaa. Lapin ELY-keskus yhtyy Itellan ja Sanomalehtien liiton lausunnoissaan esittämiin näkökohtiin. Yöllisillä lento-rajoituksilla Helsinki-Vantaalle on Pohjois-Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä heikentäviä heijastevaikutuksia. Kansainväliset toimitukset Lappiin ovat lisääntymässä ja niillä voi olla kriittistäkin merkitystä (esim. kaivoshankkeet). Myös kansainvälinen verkkokauppa on kasvanut ja yöllisillä lentorajoituksilla heikennettäisiin pohjoisen yritysten ja kuluttajien asemaa. Lapin elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta asia on tärkeä ja toteutuessaan se heikentäisi kilpailukykyä erityisesti suhteessa Ruotsiin ottaen huomioon tulevat kaivosinvestoinnit ja se, että Ruotsin pohjoisen lentoyhteydet ovat parantuneet. Rajoituksilla voi olla vaikutuksia myös Lapin matkailuelinkeinolle. Saavutettavuus on muutenkin haastava kysymys Lapille Lapin ELY-keskus esittää, että toimintarajoituksia ei tule asettaa.
33. Elinkeinoelämän Keskusliitto	Lentoliikenne on Suomen elinkeinoelämälle ja sen kilpailukyvyllä elintärkeä. Lentoliikenne on välttämätön nopeiden kotimaisten ja kansainvälisten yhteyksien ylläpidossa. Lentoliikenteen toimintaedellytyksiä tulee kehittää jatkuvasti ja mahdollistaa lentokenttäkapasiteetin tehokas käyttö kaikkina vuorokauden aikoina ympäri vuoden. Yörajoitukset on asetettu rahtilennoille eri perustein kuin matkustajalennoille. Matkustajalennoilla on otettu huomioon koneiden tosiasiallinen melutaso, mutta rahtilennot kiellettäisiin kategorisesti kokonaan koneiden meluominaisuuksia riippumatta. Tätä ratkaisua ei perusteltu millään syyllä ja tämä asettaa eri lentoyhteydet, asiakkuudet ja lentoyhtiöt tältä osin keskenään eriarvoiseen asemaan, mikä ei ole hyväksyttävää. Sama koskee kotimaan ja ulkomaisen rahtiliikenteen keskinäistä asemaa. Lentoliikenteen kasvu ylittää edellyttää Helsinki-Vantaan lentoaseman kapasiteetin ympärivuorokautista ja tehokasta käyttöä. Lentoyhtiöiden tulee voida käyttää kenttää niin, että ne voivat palvella asiakkaitaan ja heidän tarpeita. Logistiset prosessit ovat tarkasti aikataulutettuja toimitusketjuja, jotka ulottuvat verkostotaloudessa eri toimialoille kaikkialla maailmassa. Yritysten tärkein yksittäinen kilpailuvaltti on nykyi-

	sin toimitusvarmuus ja siihen liittyy oleellisilta osin dokumenttien oikea-aikainen logistiikka. Kansainvälinen kauppa vaatii edelleen fyysisten dokumenttien vaihtoa eri sopimusosapuolten kesken ja dokumenttien vaihtologistiikka hoidetaan kv. tavan mukaan yön yli tapahtuvina kuriirikuljetuksina. Dokumenttien aikataulumuutokset vaikuttavat tavaroiden tullaukseen, omistukseen, jatkokäsittelyyn jne. Toinen tärkeä osa rahdista on lennoilla kuljetettavat varaosalähetykset sekä lääketieteellinen rahti. Myös suomen sisäinen pitkämatkainen postiliikenne perustuu tarkoin ajoitettuihin yölentoihin, joilla taataan postin kulku päivittäin koko maassa. EK katsoo, että ympäristöluvassa ja siitä seuraavissa toiminnallisissa yörajoituksissa ei oel huomioitu yrityksille koituvaa liiketoiminnallista haittaa, joka heijastuisi laajasti lentoliikennepalveluja käyttävään yritystoimintaan.
--	--