

Helsingin hallinto-oikeudelle

Viite: Helsingin hallinto-oikeuden lausuntopyyntö
1.2.2016/1985/16/00585/16/4103

Asia: Lausunto Vantaan kaupunginvaltuuston Kivistön kaupunkikeskus 1 asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 sekä tonttijakoehdotuksen hyväksymispäätöksestä 14.12.2015 § 13 tehdystä valituksesta/Ville Hurmalainen

Pyydettyä lausuntonaan Vantaan kaupunginhallitus esittää seuraavaa:

Vantaan kaupunginhallituksen johtosäännön 4 §:n 12. kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää selityksen antamisesta valtuuston päätöksestä tehtyyn valitukseen, jos kaupunginhallitus yhtyy valtuuston päätökseen. Koska kaupunginhallitus yhtyy valtuuston päätökseen, on sen tehtävänä antaa nyt pyydetty lausunto.

- 1) Valittaja väittää, että Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 14.12.2015 § 13 on lainvastainen ja syntynyt virheellisessä järjestyksessä.

Lainvastaisuudella valittaja tarkoittanee sitä, ettei asemakaava ja asemakaavan muutos täytä Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 §:ssä määriteltyjä turvallisen ja terveellisen elinympäristön sekä viihtyisyyden vaatimuksia. Valittaja viittaa myös MRL:n 9 §:ään, jonka mukaan on selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristö- ja muut vaikutukset. Valituksessa ei ole esitetty mitään perusteluja sille, miksi valtuuston päätös olisi syntynyt virheellisessä järjestyksessä.

- 2) Valittaja pyytää Helsingin hallinto-oikeutta määräämään, että kaupunki ei saa kaavoittaa asuntoja valituksenalaisen päätöksen Lden 55 – 60 dB alueelle, joka on esitetty Finavian ympäristöluvan Etelä-Suomen Alue-hallintoviraston 4.8.2011 päätöksen no 49/2011/1 liitteessä 2.

Kaupunginhallitus toteaa, että Etelä-Suomen aluehallintoviranomainen on antaessaan päätöksen 4.8.2011 49/2011/1 Finavia Oyj:n ympäristölupahakemuksesta koskien Helsinki-Vantaan lentoasemaa todennut, että ympäristölupahakemuksessa ollut melukartta on ollut lupaharkinnan perusteena ja se on myös AVI:n päätöksen liitteenä. Mutta itse karttaa AVI ei ole päätöksellään vahvistanut. AVI on sen johdosta antanut määräyksiä, jotta haitallisia meluvaikutuksia voitaisiin hallita ja vähentää, jotta melukartan mukaiseen tilanteeseen ei jouduttaisi.

Vaasan hallinto-oikeus on myös päätöksessään 5.9.2013 13/0230/1 todennut, että liite 2 on voinut olla aluehallintoviraston lupaharkinnan perusteena, mutta liitteellä ei ole muuta oikeudellista ulottuvuutta. Luvassa ei ole myöskään määräystä, jolla liitekartan 2 melualueet Lden 55 dB tai 60 dB olisi hyväksytty. Liitekartassa 2 esitetty ennusteisiin perustuva melualue ei sinänsä

anna Finavia Oyj:lle oikeutta aiheuttaa $L_{den} > 55$ dB tai > 60 dB melua kartassa esiintyvällä alueella.

Korkein hallinto-oikeus on päätöksessään 21.1.2015, taltionumero 94, viitannut Vaasan hallinto-oikeuden päätökseen, että liite 2 on voinut olla lupaharkinnan perusteena, mutta sillä ei ole muuta oikeudellista ulottuvuutta.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että lentomelun ja maankäytön yhteensovittaminen tehdään maakuntakaavassa. Maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta ja asemakaavoitusta. Asemakaava perustuu voimassa olevan maakuntakaavaan ja Marja-Vantaan osayleiskaavan lentomelukäyriin, jotka ovat yhteneväiset ja perustuvat samaan Finavia Oyj:n lähteeseen.

- 3) Valittaja pyytää, että Helsingin hallinto-oikeus kumoaa Vantaan kaupunginhallituksen päätöksen 11.1.2016 § 5 (liite 2), jolla Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 14.12.2015 § 13 on pantu täytäntöön ja kieltää täytäntöönpanon.

Kaupunginhallitus toteaa, että kuntalain 23 §:n mukaan kunnanhallitus vastaa valtuuston päätösten täytäntöönpanosta, joten kaupunginhallituksen on aina erikseen päätettävä valtuuston päättämien asioiden täytäntöönpanosta. Kuntalain mukaan päätökset voidaan pääsääntöisesti panna täytäntöön ennen lainvoimaisuutta. Asemakaavan täytäntöönpano tarkoittaa sitä, että se kuulutetaan voimaan. Asemakaavaa ei pääsääntöisesti voi kuuluttaa voimaan ennen kuin asemakaavan hyväksymispäätös on lainvoimainen. MRL:n 201 §:n mukaan kaupunginhallitus voi kuitenkin määrätä asemakaavan voimaan siltä osin kuin valituksen ei katsota siihen kohdistuvan. Kaupunginhallituksen 11.1.2016 § 5 päätöksellä ei siten ole pantu asemakaavan hyväksymispäätöstä täytäntöön.

TAUSTAA JA KIIREHTIMISPYyntö

Hämeenkyllän Omakotiyhdistys ry on valittanut lentomelun takia Kivistön keskusta-asuminen 2 asemakaavasta vedoten siihen, että Finavia Oyj:n ympäristöluvasta ei ollut vielä lainvoimaista päätöstä. Perusteet olivat pitkälti samat kuin nyt Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaavaa koskevassa valituksessa. KHO on antanut asiasta 9.10.2014 päätöksen 914/0753/5, diaarinumero 02982/14/4103. KHO hylkäsi valituksen.

Vantaan Omakotiyhdistysten Keskusjärjestö ry on valittanut Vantaan kaupunginvaltuuston asemakaavan hyväksymispäätöksestä 26.1.2009 § 47, päätös koski Keimolanmäen asemakaavaa. Valitusperusteet koskivat yksinomaan lentomelua. Sisältö oli pitkälti sama kuin nyt Hämeenkyllän Omakotiyhdistyksen valituksessa. Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi valituksen 12.3.2010 nro 10/0177/5. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi valituslupahakemuksen 14.12.2010, taltionumero 3735, diaarinumero 1321/1/10.

Vantaan kaupunginhallitus pyytää, että valitus käsiteltäisiin kiireellisenä (MRL 188 §). Kivistön kaupunkikeskuksen rakentuminen on yhteiskunnallisesti merkittävää niin kaupungin asuntopoliittisten tavoitteiden ja valtion ja pääkaupunkiseudun kaupunkien välisen MAL-sopimuksen kuin Kehäradan käytön kannalta. Valtio ja kaupunki ovat investoineet erittäin paljon kehärataan ja Kivistön aseman ympärillä olevaan infrastruktuuriin. Kivistön rakentuminen tuo vastinetta niin valtion kuin kaupungin kehärataan laittamille investoinneille. Kivistön keskustaan valmistui viime vuonna 398 asuntoa ja tänä vuonna

valmistuu 556 asuntoa, Keimolanmäkeen valmistuu tänä vuonna 483 asuntoa. Rakentaminen jatkuu vilkkaana jatkossakin. Alueelle muuttavat asukkaat odottavat jo nyt kovasti niin kaupallisia kuin kauppakeskukseen sijoitettavia julkisia palveluja. Tällä hetkellä lähimmät julkiset palvelut kuten terveystakeskus ja kirjasto sijaitsevat Myyrmäessä ja lähimmät kauppakeskustasoisia kaupallisia palveluita tarjoavat Jumbo ja Myyrmanni. Palvelujen rakentamisen edellytyksenä on riittävä väestöpohja. Asemakaavan toteutuminen edistää palvelujen rakentamista ja vaikuttaa myönteisellä tavalla erittäin paljon Kivistöön muuttaneiden asukkaiden elinolosuhteisiin.

KAUPUNGIN LAUSUNTO – VALITTAJAN PERUSTELUT

Lentoliikenteen kasvu

Valittaja väittää lentoliikenteen kasvusta, että lentoliikenteen ennustettu 25 % kasvu vuoteen 2020 mennessä lisää myös lentomelua 25 %.

Kaupunginhallitus toteaa, että lentoliikenteen kasvun hoitamiseksi lentoyhtiöt lentävät osin entistä täydemmillä lentokoneilla, osin suuremmilla lentokoneilla ja osin uusilla lentovuoroilla. Lentovuoroja suosittuihin kohteisiin ei ole mahdollista määräämättömästi lisätä, koska vastaanottavalla lentoasemalla ei ole saatavissa sellaisia laskeutumis- ja lento-onlähtövuoroja, joita täältä Helsinki-Vantaan lentoasemalta operoiva lentoyhtiö tarvitsisi. Suuret lentokentät ovat täyttymässä kapasiteetin puolesta. Myös lentokonekanta on koko ajan kehittynyt entistä hiljaisimmiksi, jolloin lentokonekaluston uusiutuessa melutaso laskee. Lentomenetelmät myös kehittyvät koko ajan, mm. laskeutumisessa on tullut tällä vuosikymmenellä käyttöön ns. jatkuvan liu'un menetelmä. Tällä hetkellä tutkitaan ns. kaarevaa laskeutumismenetelmää, jossa laskeutumisvaiheen lentomelua olisi mahdollista vähentää tiiviisti asutuilla. Näin ollen 25 % lentomelun lisäys ei vastaa todellisuutta. Lisäksi melun yksikkö on logaritminen, jolloin logaritmisella asteikolla melunmäärän lisäys lentoliikenteen kasvaessakin ei ole suuri.

Lentomelun kehitys

Valittaja vaatii, että kaupungin olisi tullut itse selvittää kasvavan lentoliikenteen kasvava lentomelu pitkällä aikajänteellä.

Kaupunginhallitus toteaa, että Lentoliikenteen kehitystä pitkällä aikatahtäimellä ennustaa Finavia Oyj. Ennusteiden pohjalta Finavia laatii lentomelun matemaattiset leviämismallit. Kaupungilla ei ole asiantuntemusta ennustaa lentoliikenteen ja lentokoneiden melutason kehitystä pitkällä aikatahtäimellä, koska kaupunki ei kehitä lentoliikennettä. Kaupunki perustaa maankäytön suunnittelussa tiedon lentomelun kehityksestä Helsinki-Vantaan lentoaseman operaattorin Finavia Oyj:n ennusteisiin. Finavia Oyj itse tietää, miten se haluaa lentoliikennettä kehitettävän niin lyhyellä kuin pitkällä tähtäimellä. Tällä hetkellä Finavia Oyj on laatinut ennusteet lentomelun kehityksestä lentoliikennemäärälle, joka kuvaa vuoden 2025 ennustetilannetta.

Lentomelun mittaustulokset

Valittaja valittaa siitä, että kaava-aineistossa ei ole minkäänlaisia lentomelun mittaustuloksia sekä riittävää selvitystä ympäristövaikutuksista.

Kaupunginhallitus toteaa, että Kaupunki ei itse mittaa lentokoneiden melua, vaan se kuuluu ympäristölupaehtojen mukaisesti lentoaseman operaattorille veloitettarkkailuna kuten minkä tahansa muunkin laitoksen ympäristöluvan mukainen eri päästöjen veloitettarkkailu. Vantaan kaupunki ei ole kaavaselostukseen kopioinut näitä mittaustuloksia, koska mittaustulokset vanhenevat nopeasti ja uutta tietoa on saatavilla Finavia Oyj:lta. Finavia Oyj mittaa koko ajan lentokonemelua yhdeksällä pysyvästi sijoitetulla, jatkuvatoimisella mittausasemalla. Finavia Oyj:lla on käytössä Brüel & Kjaer'in ANOMS-järjestelmä (Airport Noise and Operations Monitoring System). Yksi mittausasema sijaitsee Kivistössä. Finavia Oyj julkaisee mittaustulokset neljännesvuosittain raportissaan, joka on saatavilla yhtiön kotisivuilta. Raportissa heinä-syyskuulta 2015 Kivistön mittausasemalla lentokoneiden päivän keskiäänitaso on ollut keskimäärin 45-50 dB(A), pari kertaa se on ollut lähellä 55 dB(A). Mittauspisteen taustamelun, joka ei ole siis lentokoneiden melua, keskiäänitaso on ollut keskimäärin 53-58 dB(A), muutaman kerran se on ollut yli 62 dB(A) ja käynyt 70 dB(A):ssa. Taustamelussa näkynee Kivistön voimakkaan rakennustoiminnan melu. Öisin klo 22-07 lentokonemelun keskiäänitaso on ollut koko 40-45 dB(A), taustamelu on ollut 45-52 dB(A). Lentokonemelun mittaustulosten perusteella Kivistön keskusta täyttää valtioneuvoston melutason ohjearvojen vaatimukset. Asemakaavan selostuksessa on arvioitu monipuolisesti asemakaavan ympäristövaikutuksia, myös lentomelun vaikutuksia. Lentomelun osalta selvityksenä on käytetty Finavia Oyj:n ympäristölupahakemusta ja siitä annettua Etelä-Suomen aluehallintoviraston ja Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että asemakaavoituksessa on hyödynnetty Finavia Oyj:n meluselvitysennusteita. Tämän takia asemakaavamääräyksissä on annettu lentomelusta johtuvia kaavamääräyksiä. Ensinnäkin lentomelun takia kaava-alueella on rakennusjärjestyksen ääneneristävyysvaatimuksia tiukemmat melunormit. Vantaan rakennusjärjestys 57 § (kaupunginvaltuusto 15.11.2010) edellyttää, että kaava-alueella rakennuksen vaipan äänitasoeron lentomelua vastaan tulisi olla asuinhuoneistossa 32 dB. Asemakaavamääräykset edellyttävät, että asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Toiseksi asemakaavamääräyksissä vaaditaan, että kortteleissa 23150 -23153 ei saa kattomateriaalien ja kattomuotojen valinnoin edistää melun heijastusvaikutuksia, että asuinkortteleiden pihatilat tulee osittain kattaa säältä ja melulta suojaavilla katoksilla ja että katoksia tulee toteuttaa vähintään 100 m² korttelipihakokonaisuutta kohden.

Finavia Oyj:n aiemmat lausunnot

Valittaja vetoaa Finavia Oyj:n ennen tämän asemakaavan valmistelua annettuihin Finavia Oyj:n antamiin lausuntoihin.

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupunki käy säännöllisesti neuvotteluja Finavia Oyj:n kanssa maankäytön suunnittelusta ja käynnissä olevista kaavoitushankkeista. Yhteistyö on ollut hyvää, ja sillä on vältetty ennakkoon monet maankäytön suunnittelussa syntyvät ongelmat. Finavia Oyj on antanut myös valituksen kohteena olleesta asemakaavasta ehdotusvaiheessa lausunnon talvella 2015. Se siis korvaa Finavia Oyj:n aiemmin Marja-Vantaan osayleiskaavasta eri valmisteluvaiheessa ja ympäristölupahakemuksen käsittelykierroksella annetut lausunnot ja vastineet. Finavia Oyj on todennut valituksen kohteena olevasta asemakaavasta antamassaan lausunnossaan, että kaava-alueen asuntokerrostalokorttelit sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelusta laaditun v. 2025 ennusteen melukäyrän Lden >55 dB vieressä tai osittain sisäpuolella ja että kaavamääräyksessä asetettu asuinhuoneiden ulkokuoren

ääneneristävyyden ΔL vähintään 35 dB lento- ja liikennemelua vastaan vähentää sisätilojen meluhäiriötä, mutta asuinpihojen meluntorjuntatoimena rakentamisjärjestyksellä tai muilla tunnetuilla ulkotilan avoimeksi jättävillä toimilla ei ole vaikutusta lentokonemeluun ulkotiloissa. Finavia Oyj:n lausunnon johdosta asemakaavamääräyksiä on tarkistettu niin, että pihatiloja edellytetään suojattavan katoksin lentomelulta ja kattomateriaalien valinnoin ei saa edesauttaa lentomelun heijastusvaikutuksia. Finavia Oyj ei ole valittanut kaupunginvaltuuston asemakaavan hyväksymispäätöksestä, joten Finavia Oyj on katsonut, että tarkistettujen asemakaavamääräykset täyttävät Finavia Oyj:n toivomat lentomelun torjunnalle asetettavat vaatimukset.

Lentomelusta tiedottaminen asukkaille

Valittaja väittää, että lentomelutilannetta ei ole tuotu asukkaille esille.

Kaupunginhallitus toteaa, että Vantaan kaupunki ei ole piilotellut Kivistön lentomeluhaittaa, vaan on tuonut sen esille asukastilaisuuksissa, kun asiasta on ollut puhetta. Vantaan kaupunki tapaa asukkaita ja muita osallisia säännöllisesti 4-6 kertaa vuodessa Kivistössä pidettävissä asukas- ja yleisötilaisuuksissa.

Kivistön vuotuisissa kylätapauksissa Finavia Oyj on ollut omalla näyttelystándillään näkyvästi esille ja kertonut lentoliikenteen vaikutuksista Kivistöön, lentokonemelun tasosta ja siitä tehdyistä ennusteista. Asukkaat ovat voineet keskustella Finavia Oyj:n kanssa heitä askarruttavista asioista.

Kaupunginhallitus haluaa todeta myös, Vantaalla lentokoneen melua on kuultavissa koko kaupungissa. Sellaista aluetta ei Vantaalta löydykään, josta lentokonemelua ei kuulisi. Mutta lentokonemelun taso on suurimmassa osassa Vantaata sen verran alhainen, että se ei estä asuinrakentamista. Keskeiset korkean lentomelun alueet on siksi Kehä III:n varrella kaavoitettu työpaikka-alueiksi.

Lentomelukäyrien esittäminen asemakaavoissa

Valittaja on vaatinut, että lentomelun melukäyrät olisi esitettävä asemakaavoissa.

Kaupunginhallitus toteaa, että lentomelun melukäyrät esitetään yleiskaavassa. Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta määrittelemällä, minne mm. saa suunnitella uusia asuntoalueita ja minne ei mm. lentomelun takia. Asemakaavassa suunnitellaan nuo asuntoalueet ja annetaan tarvittavat kaavamääräykset mm. lentomelusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi. Lentomelutilanne ja ennustekäyrät saattavat joskus muuttua ja silloin on joustavampi muuttaa yleiskaavaa. Kaikkia asemakaavoja on mahdotonta muuttaa lentomelun takia.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että Kivistössä on annettu rakennusjärjestyksestä tiukemmat rakennusten ääneneristävyyksivaatimukset meluhaittojen torjumiseksi, vaikka valtioneuvoston asetus melutason ohjeistoista ei sitä edellytäkään. Tämä sen takia että niin Kivistössä kuin kaikkialla muuallakin Vantaalla lentomelua kuulee enemmän tai vähemmän. Kaikkialla sitä ei kuule niin paljon, että se estäisi asumisen, mutta siitä huolimatta rakennusta suunniteltaessa on hyvä edellyttää parempaa laatutasoa ääneneristävyydessä, koska pääkaupunkiseudulla melulähteitä on lukuisia. Lentomelu on vain eräs melulähde.

KHO:n päätös Rykmentinpuiston kaavaratkaisusta

Valittaja vetoaa Rykmentinpuistoa koskevaan KHO:n päätökseen.

Kaupunginhallitus toteaa, että Rykmentinpuisto sijaitsee suoraan laskeutuvien lentoreittien alla. Kivistö ja valituksen kohteena oleva asemakaava-alue sijaitsevat sivussa käytetyistä nousu- ja laskeutumisreiteistä. Laskeutuvaa lentokonemelua Kivistön keskustassa ei kuulu, koska suoraan viimeiset 10-12 km lennettävät lähestymisreitit eivät kulje Kivistön ylitse, vaan ne jäävät kiitoteiden jatkeen suunnassa Kivistön eteläpuolelle. Lentoonlähtöreitit nousevat kolmannelta kiitotieltä lounaaseen, kaartavat luoteeseen Vantaanpuiston eteläpuolella ja jakaantuvat Petikon ulkoilualueen yläpuolella Kalajärven etelä- tai pohjoispuolitse kulkeville lentoreiteille tai pohjoiseen kohti Klaukkalaa tai sitä kiertäville lentoreiteille. Lentoonlähtöreitit siten kiertävät Kivistön länsipuolelta ja väistävät Kivistön keskustan.

Asuminen ympäristölupahakemuksen mukaisilla melualueilla

Valittaja vetoaa siihen, että asumista on kaavoitettu alueille, jotka ovat olleet Finavia Oyj:n ympäristölupahakemuksen liitteenä olleen melukartan mukaisella lentomelun Lden 55-60 dB:n alueella.

Kaupunginhallitus toteaa, että Etelä-Suomen aluehallintoviranomainen on antaessaan päätöksen 4.8.2011 49/2011/1 Finavia Oyj:n ympäristölupahakemuksesta koskien Helsinki-Vantaan lentoasemaa todennut, että ympäristölupahakemuksessa ollut melukartta on ollut lupaharkinnan perusteena ja se on myös AVI:n päätöksen liitteenä. Mutta itse karttaa AVI ei ole päätöksellään vahvistanut. AVI on sen johdosta antanut määräyksiä, jotta haitallisia meluvaikutuksia voitaisiin hallita ja vähentää, jotta melukartan mukaiseen tilanteeseen ei jouduttaisi.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että Vaasan hallinto-oikeus on myös päätöksessään 5.9.2013 13/0230/1 todennut, että liite 2 on voinut olla aluehallintoviraston lupaharkinnan perusteena, mutta liitteellä ei ole muuta oikeudellista ulottuvuutta. Luvassa ei ole myöskään määräystä, jolla liitekartan 2 melualueet Lden 55 dB tai 60 dB olisi hyväksytty. Liitekartassa 2 esitetty ennusteisiin perustuva melualue ei sinänsä anna Finavia Oyj:lle oikeutta aiheuttaa Lden > 55 dB tai > 60 dB melua kartassa esiintyvällä alueella.

Kaupunginhallitus toteaa, että korkein hallinto-oikeus on päätöksessään 21.1.2015, taltionumero 94, viitannut Vaasan hallinto-oikeuden päätökseen, että liite 2 on voinut olla lupaharkinnan perusteena, mutta sillä ei ole muuta oikeudellista ulottuvuutta.

Kaupunginhallitus toteaa, että ympäristölupapäätöksen mukaisesta tilanteesta Finavia Oyj ei ole laatinut meluennusteita. Ympäristölupapäätös ei sinällään ohjaa asemakaavoitusta, vaan yleis- ja maakuntakaava. Lentomelutilannetta luultavasti käsitellään seuraavalla maakuntakaavakierroksella. Finavia Oyj:n on tehtävä uusi hakemus toimivaltaiselle ympäristölupaviranomaiselle lupamääräysten tarkistamiseksi 31.12.2017 mennessä. Näin ollen seuraavalla maakuntakaavan laatimiskierroksella on käytettävässä uudempi lentomelun ennustetilanne kuin mitä on ollut KHO:n päätöksen pohjana olleessa ympäristölupahakemuksessa. Myös ennustevuosi tulee olemaan muu kuin vuosi 2025. Kaupunkirakentamisessa tarvitaan huomattavasti pidempi ennustevuosi, koska asuntokortteleissa julkisivujen päämateriaalien käyttöikätaavoite on vähintään 100 vuotta.

Melutason yöohjearvot

Valittaja toteaa lisäksi, että asemakaava-alue ei tule koskaan täyttämään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaista yöohjearvoa uusille asuinalueille ulkona.

Kaupunginhallitus toteaa, että Helsingin hallinto-oikeus on päätöksessään 9.10.2014 14/0753/5 todennut, että valtioneuvoston päätös ei ole oikeudellisesti sitova. Päätös perustuu kuitenkin tutkimuksiin ja selvityksiin melutasoista, jotka yleensä alentavat asuinympäristön viihtyisyyttä. Todettakoon kuitenkin, että yöaikaan oleskellaan pääsääntöisesti sisätiloissa. Yöaikaan lentoliikennettä on huomattavasti vähemmän kuin päiväsaikaan. Päälaskeutumiskiitotie on 15 eli Nurmijärven suunnasta laskeudutaan sivukiitotielle, joten laskeutuvien lentokoneiden ääni häiritsee harvoin ulkona asukkaita. Päänousukiitotie yöaikaan on 22R eli kolmas kiitotie lounaaseen. Lentoreitit kiertävät Kivistön lounaspuolelta, eivät siis kulje Kivistön yli. Lentokoneiden ääni kuuluu Kivistössä, mutta melutaso ei ylitä kuitenkaan valtioneuvoston ohjearvoja. Valtioneuvoston ohjearvoissa ei ole varsinaisesti annettava melutason ohjearvoja lentoliikenteelle, koska käytetty mittayksikkö on LAeq. Lentomelussa käytettävä yksikkö on Lden (Lentomelu ja alueidenkäytön suunnittelu. lentomelutyöryhmän raportti 3/1993, ympäristöministeriö, 1993). Finavian tuoreimman meluselvityksen mukaan (Finavia Oyj, Helsinki-Vantaan lentoasema, Lentokonemeluselvitys toteutunut tilanne 2014) yöaikainen melutaso LAeq(22-7) oli ko. alueella alle 45 dB.

Eri melulajien yhteisvaikutus

Valittaja on esittänyt, että asemakaavan selostuksessa olisi pitänyt olla laskennallisesti tehty eri melulajien yhteisvaikutus.

Kaupunginhallitus toteaa, että eri melutyypin yhteisvaikutusten laskeminen ja käsitteleminen on todettu asemakaavan selostuksessa kappaleessa 3.1.6 Ympäristöhäiriöt kohdassa Lentomelu. Asemakaavan selostuksessa on todettu eri melutyypin yhteisvaikutusten laskemisen mahdottomuus.

Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että toistaiseksi Euroopassa ei ole kehitetty melunlaskentaohjelmaa, jolla voitaisiin suoraan laskea ko. melutyypin yhteisarvot. Maaliikenteen osalta käytetään päivä- ja yöajan keskiäänitasoja (LAeq), lentomelun osalta koko vuorokautta kuvaavaa melusuuretta Lden. Näitä suureita ei voi laskea yhteen summameluksi. Ramboll Finland Oy on antanut asiasta lausunnon 1.12.2008, kun asia tuli ensimmäinen esille Keimolanmäkeä asemakaavoittaessa.

Ramboll Finland Oy toteaa myös, että ympäristöministeriön vuonna 2003 julkaisemassa ympäristöoppaassa ”Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen” ei myöskään ole määritetty eristävyysvaatimuksia tie- ja lentoliikennemelun summamelulle, vaan kaikki eristävyyden mitoitusperusteet on asetettu näille erikseen. Syynä on se, että ko. melut poikkeavat selvästi toisistaan: Tieliikennemelu on pääosin jatkuvaa, kun taas lentoliikennemelua esiintyy yleensä vain ajoittain ja keskimääräistä selvästi korkeampina tasoina.

Ramboll Finland Oy toteaa edelleen, näiden toisistaan poikkeavien melutyypin, kuten tie-/raideliikennemelu ja tie-/lentoliikennemelu, tulee EU:n ja Ympäristöministeriön kannan mukaan yleensäkin käsitellä erikseen, eikä niitä tule yhdistää summameluksi. Tämä ilmenee mm. EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja tämän toimeenpanemiseksi tehdyn ympäristönsuojelulain muutoksen (459/2004) nojalla laadittavien meluselvitysten soveltamisohjeissa.

Kaupunginhallitus toteaa lopuksi, että koska eri melulähteiden yhteisvaikutuksia ei ole mahdollista laskea, niin yhteisvaikutukset tulee vain arvioida. Kivistön (= aiemmin Marja-Vantaan) keskustassa eri melutyypin yhteisvaikutuksen arvioitiin olevan 1 dB:n luokkaa, jolloin sillä ei ole oleellista merkitystä: lentomelun edellyttämät rakenteelliset meluntorjuntamääräykset ohjaavat meluntorjuntaa.

Kaupunginhallitus toteaa, että asemakaavaa ja asemakaavamuutosta varten tehdyt selvitykset ja vaikutusten arvioinnit ovat riittävät. Asemakaava ja asemakaavamuutos on kaikilta osin valmisteltu ja laadittu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti ja täyttää lain vaatimukset, minkä johdosta valitus tulisi aiheettomana hylätä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS