Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

PÄÄTÖS

Päiväys/ Datum 21.10.2015

Dnro/Dnr TRAFI/8440/05.00.11.01/2012

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

Finavia Oyj

PL 50
01531 VANTAA

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 suihkumoottoreilla 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 suihkumoottoreilla 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 lisäänny 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 ympäristökeskukselta. 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 suomen- ja englanninkielisenä. Lausuntojen ja mielipiteiden esittämiselle asetettiin määräajaksi 28.9.2012, mutta pyynnöstä määräaikaa 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 ympäristökeskukselta, 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 lentoliikenne-sopimuksen 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 tietylle 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 melun torjumiseksi 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 osoittamassaan12.12.2014 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 verhokäyrä", 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 hyväksyttävyys

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 huomioinut 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 asetus (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

Liite Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen

Tähän päätökseen **tyytymätön saa hakea siihen muutosta valittamalla** Helsingin hallinto-oikeuteen.

Valitusaika

Valituskirjelmä on toimitettava hallinto-oikeudelle **viimeistään 30. päivänä päätöksen tiedoksisaantipäivästä** sitä päivää lukuun ottamatta. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, valitusaika jatkuu vielä seuraavaan arkipäivään.

Postitse tavallisena kirjeenä lähetetty päätös katsotaan saadun tiedoksi seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Viranomaisen tietoon päätös katsotaan kuitenkin tulleen kirjeen saapumispäivänä. Sähköisesti tiedoksiannettu päätös katsotaan saadun tiedoksi, kun asianosainen tai tämän edustaja on noutanut asiakirjan Liikenteen turvallisuusviraston osoittamalta palvelimelta. Muissa tapauksissa tiedoksisaantipäivän osoittaa tiedoksianto- tai saantitodistus. Milloin kysymyksessä on sijaistiedoksianto, päätös katsotaan saadun tiedoksi, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä tiedoksiantotodistuksen osoittamasta päivästä.

Valituksen sisältö ja liitteet

Valitus on tehtävä kirjallisesti. **Valituskirjelmässä on ilmoitettava**

- valittajan nimi ja kotikunta sekä postiosoite ja puhelinnumero, johon asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- muutosvaatimuksen perusteet

Valituskirjelmä on valittajan tai kirjelmän muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut valituskirjelmän, siinä on mainittava myös laatijan nimi ja kotikunta, sekä tarvittaessa selvitys asiamiehen valtuutuksesta. Sähköisesti lähetettyä valituskirjelmää ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos valituskirjelmässä on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä

Valituskirjelmään on liitettävä

- Liikenteen turvallisuusviraston päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- tiedoksisaantitodistus tai muu selvitys päätöksen tiedoksisaannista
- valittajan vaatimuksia tukevat muut asiakirjat sekä
- asiamiehen valtakirja, jollei hän ole asianajaja tai yleinen oikeusavustaja

Valitusasiakirjojen toimittaminen

Valituskirjelmän voi toimittaa perille valittaja itse tai hänen valtuuttamansa asiamies. Valitusasiakirjat voi lähettää omalla vastuulla postitse, sähköisesti tai lähetin välityksellä. Valitusasiakirjat on toimitettava ajoissa niin, että ne ehtivät perille hallinto-oikeuden kirjaamoon valitusajan viimeisenä päivänä ennen hallinto-oikeuden aukioloajan päättymistä.

Hallinto-oikeuden perimistä maksuista säädetään tuomioistuinten ja eräiden oikeushallintoviranomaisten suoritteista perittävistä maksuista annetussa laissa (701/1993). Hallinto-oikeus antaa lisätietoja perimistään maksuista

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot

Posti- ja käyntiosoite:	Radanrakentajantie 5, 00520 HELSINKI
Puhelin:	029 56 42000 keskus, 029 56 42069 kirjaamo
Faksi:	029 56 42079
Sähköpostiosoite:	helsinki.hao(at)oikeus.fi

PÄÄTÖKSESTÄ PERITTÄVÄÄ MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että tästä päätöksestä perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä. Oikaisuvaatimusta tehtäessä tulee soveltuvin osin noudattaa edellä selostettuja valitusta koskevia ohjeita

Lausuntoyhteenveto 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 sovitettava yhteen kaupunkiseudun 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 kaavaristiriitoihin. 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 iltaaikaan. 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 ylipäätään mahdollista asettaa ilmailulain mukaiset toimintarajoitukset ennen kuin ympäristölupapäätös on saanut lainvoiman.
4. Sipoon kunta	Ympäristönsuojelujaostolla ei ole hakemukseen huomautettavaa.
5. Vantaan kaupunki	Yleisenä huomioina 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 lisäämään 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 levinneisyysalueeseen. Lentotoiminnan muutokset eivät saa aiheuttaa lisäliikennettä kiitoradoille 1 ja 3 ilta-aikaan. Jos lentotoiminnan muutokset yöllisten rajoitusten takia eivät pysy oikeusvaikutteisten kaavojen verhokäyrän 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 haitta 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 hakemuskin 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 toimintarajoituksista perustuu pääosin jo ympäristölupaa koskevissa lausunnoissa ja valituksissa puutteelliseksi osoitettuun aineistoon. Uudenmaan liitto pitää myös Trafille jätettyä aineistoa puutteellisena kaavoitustietojen osalta. Ympäristöluvasta tehdyistä valituksista mainitaan vain yksityiset tahot ja jätetään mainitsematta viranomaistahot 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 oikeusvaikutteisen 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 ylipäätään kyseenalaista, voidaanko ilmailulain 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. Yleispalveluvelvollisuuden laatukriteerien 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 luonnonsuojeluliitto	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 kiellettäisiin 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 näyttämästä 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 sopimuksiin. 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 postinkulun palvelutasovaatimusten toteutuminen. Tämän hetkisessä 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 ympäristö- tavoitteen saavuttamiseksi. Meluntorjunnan kannalta ei ole mitään merkitystä sillä, mitä koneet kuljettavat. Pelkästään rahtia kuljettavien koneiden asettaminen toimenpiderajoituksen piiriin syrjii rahdinkuljettajia perusteetta. Itellan tällä hetkellä Pohjois-Suomen postinkuljetukseen käyttämä lentokonetyyppi on tyypillinen matkustajakone eikä sen melutaso ole erityisen korkea. Käsityksemme mukaan yöaikaisten rahtilentojen rajoittamiselle ei ole perusteita. Finavian hakemuksessa todetaan, että kokonaan konetyypistä 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 hyväksyttyjä koneita, DHL viittaa ICAO Assemblyn resolutioon 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 kilpailukyvyn 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 tilat 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 aj 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 kutsua asianosaisten tilaisuuteen selvittääkseen asiaa enemmälti.
18. Finnair Oyj	Finnair Oyj esittää, että yörajoituksia ei oteta käyttöön täysmääräisinä, vaan yörajoitukset koskevat pääsäätöisesti vain aikaa 1.30-5.00. Finnair ehdottaa, että rahtilentoja kohdellaan samoin kuin matkustajalentoja, ja että Pohjois-Suomesta tulevat postilennot jäisivät rajoitusten ulkopuolelle. Yörajoitukset ja Finavian kehitys vaikuttaisivat merkittävästi Finnairin toimintaan. Rajoituksilla on myös laajempaa merkitystä kansallisesti mm. Suomen kilpailukyvylle, maan saavutettavuudelle, työllisyydelle ja lentoliikennestrategialle mm. Helsinki-Vantaan käyttämiselle vaihtoasemana. Rahtilentojen täyskielto yöaikaan vaikuttaa kielteisesti, keskeyttäen toiminnan kehityksen. Finnair huomauttaa, että on muitakin melunhallintatoimenpiteitä kuin toimintarajoitukset, joilla voidaan vaikuttaa melutasoon. EU:ssa on valmisteilla ns. Balanced Approach –menetelmiä, joita tulisi myös Helsinki-Vantaalla hyödyntää. Liikennöintirajoitukset ovat vain yksi keino; myös lentomenetelmillä yms. voidaan vaikuttaa. Finnairin näkemyksen mukaan matkustajalentoja ei tule erotella muista toiminnoista, vaan rahtilentoja tulee käsitellä yhdenmukaisesti. Melunhallinnan tulisi perustua meluarvoihin, ei lentolajiin tai operaatiotyyppiin. Postilennot tulisi lisäksi rajata soveltamisalan ulkopuolelle, 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 yöaikana heikentää nykyistä toimintamallia ja on epähyväksyttää ja heikentää mahdollisuuksia ylläpitää viranomaisten vaatimaa koulutusjärjestelmää - Liikennepoliittisen selonteon mukaan Suomi tarvitsee erinomaiset kansainväliset lentoyhteydet. 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 suihkukonetyyppien arvot ylittävät sen. Tämä koskee Helsinki-Vantaalla operoivia yhtiöitä, ja täten raja-arvojen määritys 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 suihkukonetyyppejä, mikä suosii potkurikonekalustolla operoivia yhtiöitä ja tämä vääristää kilpailua. Potkurikonetuotannon melun vähentämiseksi ehdotetut toimenpiteet ovat vähintäänkin kyseenalaiset. Vastaavia toimenpiteitä tulisi käyttää tässä tapauksessa myös suihkukonekalustoon 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 suihkukoneiden 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 viranomaisten kanssa, se ei kuitenkaan toteudu parhaiten täyskiellolla. NGA katsoo, että ehdotettu ”toimenpide 4” (rahtilentojen täydellinen kielto 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 ”sloteista” eli kellonaikaan 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 logistiikkasuunnittelu. Toisin kuin esimerkiksi Saksassa, jossa esim. Frankfurt Main lentoasema suljettiin yöksi ympäristösyistä, jäljelle jäi lähistölle Frankfurt Hahn ja lukuisia muita kenttiä H24 (ympärivuorokautisesti) aukioloajalla. Vantaa on ainoa kenttä Suomessa, jossa mm. ”highloader” kapasitetti (eli kyky vastaanottaa ja käsitellä nk. ”maindeck” cargoa). NGA:lla ei ole muuta vaihtoehtoa Suomessa. Lopuksi on todettava, että Suomi on geopoliittisesti 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 voitasi 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 analyysia ehdotettujen toimintarajoitusten taloudellisista ja ympäristövaikutuksista. Finavia on hakemuksessaan nostanut esille yölliset lentojen tärkeyden kansalliselle postinkuljetukselle. EEAn näkemyksen mukaan yölliset lennot ovat vielä tärkeämpiä kansainväliselle pikalähetyspalveluille. 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 kauppapaikka verrattuna maihin, jotka sallivat yölennot. UPS suosittelee, että Liikenteen turvallisuusvirasto pyytää Finavia perumaan hakemuksensa. UPS yhtyy liitteenä toimittamaansa EEAn lausuntoon ja siinä esitettyihin vahvoihin oikeudellisiin ja taloudellisiin kannanottoihin ja suosittaa, että Liikenteen turvallisuusvirasto toimii EEAn 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 Maaniitun	Lentomelu on suuri sekä ympäristöllinen että terveydellinen ongelma jonka merkitys ja on ongelman suu-

Asukasyhdistys.ry	ruus on vasta viime aikoina alkanut paremmin selvitä 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 Medicine2001) 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 Medicine2001, 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 kiusallisempana 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, Palojoki). 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 kestämätöntä 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 laskeutumissuuntana 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 näkemyksenään seuraavaa: Vaaditut toimintarajoitukset ovat vähimmäismäärä, mitä tulee vaatia lentoyhtiöiltä. Laine kannattaa esitettyjä 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. koululaisten 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 järisyttävä 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 häiritsevänä maahan, vaikka laivue lentäisi yli. Jatkuvassa liu´ussa noin 7-4 kilometriä ennen kenttää muutaman sadan metrin koreudessa kone ei pysy koko aikaa liukusäteellä, 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 laskeutumisesaa koneen tulisi lentää mahdollisimman pitkään mahdollisimman korkealla ennen kentän kosketusta, jolloin maahan tuleva melu on mahdollismman epähäiritsevää. Tällaisessa laskeutumisessa melu kilometri ennen kentää 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 yölentorajoituskia, 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 lentorajoituksilla 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 kilpailukyvyn 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 kilpailukyvylle 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 ylipäätään 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.

Lausuntoyhteenveto kuntien lausunnoista, vuonna 2014

Liikenteen turvallisuusvirasto lähetti alueen kunnille ja Uudenmaan liitolle 17.2.2014 päivätyn lausuntopyynnön. Seuraavassa kuntien toimittamien lausuntojen tiivistelmät:

Keravan kaupunki lausuu täydennyksessään, että kaavoitusta ohjaa vuonna 2006 hyväksytty uudenmaan maakuntakaava. Kerava on huomioinut melualueet siten, että melualueella ja sen lähettyvillä on asetettu vaatimuksia rakenteiden ääneneristävyydelle. Keravan yrityksille tehdystä kyselystä ilmenee, että yritykset pitävät lentoyhteyksien saatavuutta merkittävänä etuna kokousmatkojen kustannussäästöjen ja varaosien nopean saatavuuden kautta. Yöaikaisia toimintarajoituksia ei nähdä merkittävänä haittana tässä suhteessa niin kauan, kun niistä ei aiheudu yhteyksien määrän vähenemistä. Kerava ehdottaa melualuekarttojen julkaisemista erikseen päiväajan ja yöajan melualueiden osalta. **Kerava** vaatii, että melualue ei enää laajene. Jos näin käy ja ympäristön laatu heikentyy on saatava aiheuttamisperiaatteen mukaiset korvaukset ja korvaukset rakennusten äänieristävyysselvityksistä ja korjaustoimenpiteistä sekä asumisviihtyvyyden vähenemisestä ja terveyshaitasta. Ei ole mahdollisuutta varata puskurivyöhykkeitä uusien verhokäyrien ympärille eikä mahdollisuuksia muuttaa tiheästi rakennettujen asumisen alueita melua sietäviksi.

Sipoon kunnan lausunnon mukaan melualue ei ulotu Sipoon kunnan alueelle, vaikka yli lentävien lentokoneiden ääni kuuluu. Lähinnä lentokenttää on Talmaan suunniteltu 10 000 asukkaan asuinalue. Sipoon kunta näkee lentoasemasta olevan hyötyä kunnalle. Talman alueen osayleiskaava on ollut nähtävillä, sinne paljon asutusta ja kunta sanoo että osayleiskaavassa häiriötekijät on tunnistettu.

Tuusulan kunta epäilee, voiko Trafi tehdä ympäristölupaan perustuvan hakemuksen osalta ratkaisua ennen, kuin ympäristölupa on tullut lainvoimaiseksi. Tuusulan kunta näkee, että melurajoitukset siinä muodossa kuin ne on ympäristölupapäätöksessä, ovat ristiriidassa Uudenmaan maakuntakaavan ja kuntien kaavojen kanssa. Tuusulan kunta katsoo, että kuntien ja viranomaisten valitukset olisi pitänyt huomioida jo hakemuksessa. Tuusula epäilee olisiko yöaikaisilla toimintarajoituksilla merkittävää vaikutusta L_den melualueisiin. Tuusulassa kaavoitusta ohjaa pelkästään L_den melualue. Lentoasemalla on merkittävä työllistävä vaikutus Tuusulalaisille, mutta Tuusulan kunta ei näe toimintarajoituksilla olevan suoraa negatiivista vaikutusta tuusulalaisille. Ei mainita puskurivyöhykkeitä mutta kritisoi uusien verhokäyrien käyttöä ympäristölupahakemuksessa.

Helsingin kaupunki huomioi myös lentomelualueen sen mukaan, mitä Uudenmaan maakuntakaavaan on vuonna 2002 tehdyssä tarkastelussa kirjattu vuoden 2020 ennusteeksi. Sen mukaan melualue ei ulotu Helsingin puolelle, mutta 50 dB alue ulottuu. Tällä alueella Helsinki edellyttää 32 dB ääneneristävyyttä rakenteissa, minkä katsotaan riittävän myös yli 55 dB melualueella. Helsinki on vaatinut myös vanhojen melualueiden kaavoissa ääneneristävyyttä vaihtelevasti 27 - 38 dB välillä. Helsinki on käyttänyt **puskurivyöhykkeenä 50 - 55 dB meluvyöhykettä**. Helsinki näkee lentoaseman nopean saavutettavuuden erittäin tärkeänä vetovoimatekijänä pääkaupunkiseudulle, samoin kuin Aasian liikenteen mahdollistamat runsaat yhteydet Eurooppaan. Lentorahtiliikenne nähdään erittäin tärkeänä liike-elämän toiminnan häiriöttömyydelle ja rahtiliikenteessä nähdään merkittäviä kasvun mahdollisuuksia. *"Toiminnan kehittäminen vaatisi ennakkoluulotonta ja saumatonta yhteistyötä niin Finavia Oyj:n, pääkaupunkiseudun ja Keski-Uudenmaan kuntien kuin yritysten ja heidän asiakkaidensa kanssa. Onnistuminen vaatisi logistiikkaa ja lentorahtitoimintaa edis-*

tävää maankäytön suunnittelua sekä määrätietoista maanhankintaa. Lisäksi tarvitaan eri osapuolten yhteistä yritysmarkkinointia ja yritystensijoittumisen koordinointia."

Nurmijärven kunta ilmoittaa ottavansa ennustetun melualueen verhokäyrät huomioon kaavoituksessa ja ratkaisevansa mahdollisten puskurivyöhykkeiden määrittämisen samassa yhteydessä. Nurmijärvi pitää lentoasemaa merkittävänä kunnan kilpailukykyä ja vetovoimaa kasvattavana tekijänä. **Nurmijärvi** lausuu puskurivyöhykkeistä: ennustetilanteen verhokäyrien ympärille varattavien puskurivyöhykkeiden huomioon ottaminen ratkaistaan em. kaavojen suunnitteluprosessissa.

Vantaan kaupungin mielestä lentomelun hallintaan on voitava luottaa siten, ettei tilanne muutu vaikka meluennusteita tarkistettaisi 5-10 vuoden välein. Vantaa näkee lentoaseman gateway –aseman merkittävänä, mutta ei voi hyväksyä liikenteen rajatonta kasvattamista. Vantaa haluaisi maakuntakaavassa olevien lentomelualueiden olevan sitovia. Kuitenkin Vantaa pitää lentoliikenteellä syntyvää saavutettavuutta välttämättömänä edellytyksenä erityisesti vientiyritysten kilpailukyvylle ja lentoyhteyksien merkityksen olevan kasvussa. Lentoaseman alue muodostaa lähes neljänneksen kaupungin työpaikoista. Vantaan mielestä Hki-Vantaan lentomeluvyöhykkeiden maksimikoko on jo saavutettu**. Puskurivyöhykkeitä** ei ole juridisesti olemassa, meluvyöhykkeet ohjaavat maankäytön suunnittelua.

Uudenmaanliitto katsoo ympäristöluvan melurajoitusten olevan ristiriidassa maakuntakaavan ja kuntien kaavojen kanssa ja olevan siten maankäyttö- ja rakennuslain sekä ympäristönsuojelulain vastainen. Lausunto on sisällöltään sama kuin Tuusulan kunnan lausunto. Lisäksi Uudenmaanliitto kuitenkin toteaa kansainvälisen kilpailukyvyn ja saavutettavuuden kannalta elintärkeäksi, että huolehditaan yhteyksien kehittämisestä ja varmistamisesta kansainvälisille markkinoille. Lentoaseman miljardi-investoinnit työllistävät merkittävästi rakennusaikana ja tuovat lisää pysyviä työpaikkoja. Lentoliikenteen yöajan toimintarajoituksiin liittyvän päätöksenteon tulee perustua aineistoon, jossa yöajan toimintarajoitusten merkitys lentomelualueiden laajenemiselle on arvioitu. Uudenmaanliiton mielestä liikenne- ja viestintäministeriön sekä ympäristöministeriön tulisi yhteistyössä selvittää, miten kentän kehittämisedellytykset ja siitä aiheutuva kuntien kaavoitusta sekä asuntotuotantoa rajoittava meluhaitta tulisi sovittaa yhteen. **Puskurivyöhykemerkintä** olisi tosiasiassa uusi ominaisuusmerkintä jolla olisi samankaltaiset oikeusvaikutukset kuin muillakin lentomelualueilla. Kaavoitus tarkentuu kuntien kaavoituksessa.

Lausuntoyhteenveto toisen kuulemiskierroksen lausunnoista

Tiivistelmät Trafin saamista lausunnoista Finavia Oyj:n lisäselvitykseen 12.12.2014

Lausunto

1. **Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto** 13.3.2015

Meluongelman määrittelyn tulisi koskea myös kiitoteiden jatkeilla 10-30 km päässä lentoasemasta sijaitsevia alueita, joiden L_{den} melutaso jää alle 55 dB mutta etenkin laskeutuvien lentokoneiden aiheuttamat melutasot $L_{Aeq(klo\ 22\text{-}00.30)}$ ja $L_{Aeq(klo\ 5:30\text{-}7.00)}$ vuorokausitasolla ovat häiritsevän korkeita ja kiusallisia jatkuessaan tuuliolosuhteiden vuoksi esim. useita viikkoja. Lisäksi tulisi huomioida koneiden lentoasumuutoksista johtuvia voimakkaita melutasoja, melutapahtumien kestoa, määrä ja sijoittumista nykyistä paremmin. ELY pitää meluntorjuntatavoitteen asettamista tarpeellisena mutta pitää puutteellisena sitä, että tavoite ei sisällä L_{den}>55 dB –alueen ulkopuolella aiheutuvan lentomeluhaitan ja erityisesti voimakkaiden melutapahtumien hallintaa. ELY näkee, että meluntorjuntatavoite tulisi asettaa koko lentomelun vaikutusalueelle, erityisesti kiitoteiden jatkeilla sijaitseville alueille joilta meluvalitukset pääsääntöisesti tulevat. ELY katsoo, että hakijan selvityksessä mainitsemat melun vähentämiseen tähtäävät keinot ovat tarpeellisia mutta eivät ole vähentäneet riittävästi meluhaittaa klo 22-00.30 ja 05.30-7.00 välillä. Ongelmana ovat etenkin laskeutuvat koneet ja niiden vaikutus unen laatuun. Uusista meluntorjuntakeinoista ELY lausuu, että melumaksuilla ja QC-järjestelmän avulla öistä lentomelua voidaan hallita mutta jälkimmäisen suunnittelu tulisi tehdä kiinteässä yhteistyössä viranomaisten (mm. ELYn ja Liikenteen turvallisuusviraston) ja tarvittaessa kuntien kanssa. ELY tuo esille rakenteellisen meluntorjunnan yhtenä keinona, joka kuuluu kuntien vastuulle. ELY katsoo, että meluntorjuntatoimien kustannustehokkuutta arvioitaessa olisi otettava huomioon myös yöaikaiselle lentomelulle altistumisen vaikutukset altistuvien työtehon ja työn laadun heikkenemiseen. Lisäksi ELY huomauttaa, että esimerkiksi yöaikaisen rahtiliikenteen ohjaamista Helsinki-Vantaan lentoasemalle tulisi arvioida kriittisesti.

2. **Vantaan kaupungin lausunto** 25.3.2015

Vantaa pitää tärkeänä, että lentomelun torjuntaa edistetään kaikin mahdollisin keinoin. Samalla Vantaa näkee, että lentokentän toimintaedellytykset on turvattava. Kaupunki pitää hakijan lisäselvitystä riittävänä ja johtopäätöksiä perusteltuina. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että rahtiliikenteen toimintaedellytykset turvataan. Rahtiliikenteen rajoittaminen heikentäisi olennaisesti Vantaan ja Helsingin seudun kilpailukykyä kansainvälisten yritysten hakeutuessa yritysystävällisempään ympäristöön. Vantaa näkee, että liikennemäärä yöaikaan ei ole kovin suuri ja hakijan lisäselvityksessään ilmaisema periaate, että meluisten koneiden yöajan liikenne ei kasva nykyisestään, on hyvä. Vantaa näkee, että lentokonekaluston uudistuessa melun vuoksi rajoitettavien koneiden määrä vähenee entisestään. Maankäytön suunnittelua Vantaalla ohjaa maakuntakaavassa ja yleiskaavassa oleva lentomelualuetta kuvaava verhokäyrä. Jatkossa tasapainoisen lähestymistavan periaate tulee entistä useammin sovellettavaksi kun samoilla alueilla kaupunki on kehittämässä kaupunkirakennettaan ja toisaalta Finavia harjoittaa ydinliiketoimintaansa lentoliikenteen ohjausta. Tärkeää on tällöin hedelmällinen yhteistyö Vantaan kaupungin ja Finavian kesken.

3. **Nurmijärven kunnan lausunto** 18.3.2015

Nurmijärvi pitää tärkeänä yöaikaisen operaatiomäärän kasvun hallintaa ja esittää, että Palojoen suuntaa ei tule osoittaa ensisijaiseksi laskeutumissuunnaksi ilta- ja yöaikaan. Yhteenvetona Nurmijärven kunta toteaa, että kiitoteiden ensisijaisuusjärjestystä voitaisiin muuttaa siten, että Paljojoen suunnalla olisi ajanjaksoja, jolloin laskeutumiset ilta- ja yöaikaan ohjattaisiin muille kiitoteille. Tämä mahdollistaisi edes jonain ajanjaksoina alueen asukkaille häiriöttömät yöunet. Kunta näkee, että muiden hakijan esittämien melunhallintakeinojen käyttö on erittäin tärkeää melualueen laajuuden hallitsemiseksi. Nurmijärven näkökulmasta tärkein melunhallintakeino on laskeutumisten vektorointi kiitotielle RWY 15.

4. **Yleisen Teollisuusliiton (logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta (LONK)) lausunto 2.4.2015**

Yleinen Teollisuusliitto toteaa, että lentoliikenne on Suomen elinkeinoelämälle ja sen kilpailukyvylle elintärkeä johtuen mm. Suomen etäisyydestä eurooppalaisesta päämarkkina-alueista ja suu-

rimman kasvun mantereista. Liitto näkee, että lentoliikenteen toimintaedellytyksiä tulee kehittää jatkuvasti ja mahdollistaa lentokenttäkapasiteetin tehokas käyttö kaikkina vuorokauden aikoina ympäri vuoden. Liitto viittaa lausunnossaan LVMn 6.2.2015 julkaisemaan Lentoliikennestrategiaan johon on kirjattuna mm., että Suomessa on oltava yksi rahtikenttä, joka on auki 24/7. Liitto näkee, että huomattavasti tiheämmälle henkilöliikenteelle, joka kuljettaa myös rahtia, ei missään tapauksessa voida asettaa yötoiminnan tiukkoja rajoituksia. Liitto näkee, että lentomelua voidaan vähentää tasapainoisen lähestymistavan mukaisin keinoin ja sitä olisi käytettävä ensisijaisesti. Liitto kiinnittää huomiota, että rahtiliikenteelle on annettu erilaisia rajoituksia kuin matkustajalennoille. Liitto tuo esiin, että lentoliikennettä hoitavat ja käyttävät yritykset ovat liiton mukaan tuoneet esiin yörajoitusten vakavat vaikutukset niiden toimintaan. Näkevät myös, että lentoliikenteen kasvu edellyttää Helsinki-Vantaan lentoaseman kapasiteetin ympäristövuorokautista ja tehokasta käyttöä. Korostaa, että esimerkiksi logistiikan aikataulut perustustuvat lähtökohtaisesti Keski-Euroopan toimituslogistiikan aikatauluihin, ja ylipäänsä verkostotaloudesssa toimitusketjut ylettyvät koko maailmaan. Yksi tärkeä kilpailuvaltti on toimintavarmuus. Toinen tärkeä osa rahdista on kiireellisiä varaosalähetyksiä ja lääketieteellinen rahti. Liitto korostaa myös postiliikenteen merkitystä koko maan kannalta. Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta katsoo, ympäristöluvassa ja siitä seuraavissa toiminnallisissa yörajoituksissa ei ole huomioitu yrityksille koituvaa liiketoiminnallista haittaa.

5. Kylmäoja-Ilola asukasyhdistys 7.4.2015 / Kari Aurimaa (pj.)

Asukasyhdistys katsoo, että yöaikaiset toimintarajoitukset ajalle klo 03.30-5.30 ovat perusteltuja ja tavoitteen on vähentää lentomelua jo rakennetuilla asuinalueilla. Asukasyhdistys näkee, että QC-järjestelmä ja yömelumaksu ovat lisätoimenpiteitä ja yömelumaksua tulee korottaa tuntuvasti. Lisäksi yhdistys lausuu, että asukkaat, kunnat tai muut viranomaiset eivät ole pitäneet nykyistä melunhallintaa riittävänä. Yhdistys nostaa esille direktiivin 30/2002 joka vaatii arvioimaan toimintarajoituksia ja vetoaa myös oikeusohjeena ilmailulain (864/2014) 130 §:ään. Yhdistys lausuu, että koska lentoasemalla ei ole suoritettu ympäristövaikutusten arviointia niin toimintarajoituksia tulisi määrätä myös vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden osalta. Yhdistys näkee tämän tarkoittavan sitä, että vaatimukset niukasti täyttävät suihkukoneet voivat käyttää v. 2015 vain vuoden v. 2014 vuoroja vastaavia vuoroja. Tämän jälkeen em. koneiden liikennöintiä on rajoitettava siten, että koneiden määrä vähenee 20 % vuodessa kunnes liikennöinti näiden osalta on loppunut. Yhdistys katsoo, että Finavian esittämiä poikkeuksia ei tule hyväksyä. Yhdistys vetoaa Ilmailulain 133 §:ään. Yhdistys katsoo, että tasapainoisen lähestymistavan vuoksi kiitotietä 04 L ja 04 R tulisi käyttää saman verran nousuihin kumpaakin ja laskeutumisiin tulisi käyttää kiitoteitä 22 L ja 22 R yhtä paljon. Yhdistys vetoaa ilmailulain § 129 §:n 5 mom. Melualueesta yhdistys toteaa, että toimintarajoitusten tulee olla sellaisia, että lentomelu vähenee jo rakennetuilla alueilla. Yhdistys huomioi, että Liikenteen turvallisuusvirasto on lausunnossaan 29.10.2014 todennut ottavansa huomioon KHO:n valitukset meluun liittyen kysymysten osalta. Yhdistys myös toteaa, että koska on odotettavissa, että lentoliikenne lisääntyy lentoasemalla, tulisi asemalla olla sellaiset toimintarajoitukset, että lentomelu jo olemassa olevilla asuinalueilla vähenee.

6. Vantaan Omakotiyhdistysten Keskusjärjestön lausunto 7.4.2015 / Kari Saloranta (pj)

Sisältö identtinen lausunto Kylmäoja-Ilola asukasyhdistyksen 7.4.2015 lausunnon kanssa.

7. Kauniaisten kaupungin lausunto Kauniaisten kunta katsoo, ettei hakemuksen sisältö tai tavoite ole kunnan osalta muuttunut niin, että asiassa tulisi antaa uutta lausuntoa. Näin ollen, kaupungin ympäristöpäällikön toimesta 29.10.2012 annettu lausunto asiassa pysyy voimassa.

8. Suomen huolintaliikkeiden liitto ry:n lausunto 1.4.2015

On samaa mieltä Finavian kanssa, että yksinomaan rahtia kuljettavien suihkukoneiden täysi toimintarajoitus yöaikana on hylättävä direktiivin 30/2002 vastaisena. Yhdistys korostaa kentän merkitystä Suomen kilpailukyvylle ja sen tuottamilla tuloilla ylläpidetään Finavian lentoasemaverkkoa. Aasian siirtomatkustajaliikenne takaa laajan Euroopan reittiverkoston säilymisen ja siksi kentän kilpailukyky vahvistuu erityisesti kiristyvässä Euroopan ja Aasian välisessä siirtomatkustajaliikenteessä. Yhdistys ymmärtää melun terveydelliset ja viihtyvyyteen liittyvät vaikutukset mutta toivoo, että mahdollisista rajoituksista päätettäessä otetaan suurella painoarvolla huomioon myös niiden vaikutus kilpailukykyyn. SHL:n arvion mukaan n. 12 000 tonnia Suomen viennin lentorahtitonneista kuljetetaan kuorma-autokuljetuksina muille kansainvälisille lentokentille. Yhdistys kantaa huolta Finnairin toiminnan kannattavuudesta ja näkee, että Finnairin Aasian-strategian onnistumisessa matkustaja- ja rahtiliikenne kulkevat käsi kädessä. Yhdistys näkee, että Liikenteen turvallisuusviraston tulisi päätöstään tehdessään ehdottomasti varmistaa, että lentokentän kilpailukyky ei vaarannu.

9. Posti Oyj:n lausunto 1.4.2015

Posti näkee, että Finavian lisäselvityksessä esittämät näkemykset ovat kannatettavia. Posti korostaa, että tällä hetkellä yöaikainen lento Pohjois-Suomeen on postinkuljetukselle välttämätön. Lisäksi haetut rajoitukset haittaisivat logistiikkatoimintaa Suomessa. Posti näkee, että ympäristöluvassa vaaditut toimintarajoitukset eivät ole tarkoituksenmukaisia. Posti näkee, että Finavian ehdottama melumaku ja lentomelun kokonaismäärän seurannat olisivat suositeltuja keinoja lentomelunhallinnassa ottaen huomioon yhteiskunnan liikennöintitarpeet.

10.Anna ja Kai Kokko, lausunto 31.3.2015

Toivovat, että lentoja ei ohjata Etelä-Espoossa sijaitsevan Soukan yli klo 22-7 välillä. Näkevät, että mikäli päätöksessä ei aseteta toimintarajoituksia, olisi päätöksessä selkeästi todettava Finavian Oyn aiheuttamisperiaatteen mukainen vastuu ehkäistä ja poistaa lentomeluhaittaa myös lentomelualueiden ulkopuolelta. Eivät pidä jatkuvan liu'un lähestymistä riittävänä melunhallintatoimenpiteenä. Peräänkuuluttavat, että Finavian tulisi suorittaa asukkaiden kanssa yhteistyössä melumittauksia ja kustannuksellaan poistattaa haitta esim. rakeenteiden äänieristävyyttä parantamalla. Näkevät, että toiminnan rajoittamatta jättäminen loukkaa lentomelusta kärsivien oikeutta kotirauhaan ja terveyteen. Kokevat, että lentomelu lisääntynyt asuinalueellaan Soukassa kolmannen kiitoradan valmistuttua. Vetoavat Helsingin kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausuntoon (KHO:2015:12). Asunto rakennettu v. 1971 eikä sietä ole äänieristetty tietoisena siitä, että lentomelu voi myöhemmin lisääntyä. Katsovat, että Liikenteen turvallisuusviraston tulee ottaa päätöksessään huomioon myös ympäristönsuojelulaki (YLS 527/2014 142 §).

11.Pirjo Grönroosin lausunto 3.4.2015

Grönroos asuu Länsi-Vantaan Hämeenkylässä josta tullut kolmannen kiitotien käyttöönoton jälkeen tullut melualue. Sekä pohjois- että itätuulella koneet laskeutuvat asuinalueen yli myös öisin, lounaistuulella öisin myös nousuja. Meluntorjuntatavoitetta pitää ihan hyvänä mutta toivoo, että sitä tulisi täydentää siten, että myös melu pyritään tehokkaasti vähentämään jo rakennetuilla asuinalueilla. Kehottaa huomioimaan myös vanhojen asuinalueiden asuinrakennusten luonne ja ominaisuudet. Pitää öisiä rajoituksia välttämättöminä mutta kuitenkin vasta ensimmäinen askel oikeaan suuntaan. Puoltaa melumaksujen korottamista ja QC-järjestelmän käyttöönottoa. Pitää kustannustehokkuusarviointia vaillinaisena, ei esim. huomioi yöaikaisen häiritsevyyden ja unen laadun heikentymisen taloudellisia välillisiä vaikutuksia heikentyneenä työtehona jne.. Näkee, että riski liikenteen hallitsemattomaan kehittymiseen on merkittävä. Pitää tärkeänä, että Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa päätöksessään huomioon KHO:lle esitetyt valitukset ja myös ympäristölupa-asiassa kertyneet aineistot ja aiemmat valitukset, muistutukset, mielipiteet ja melua koskevat eri tahojen lausunnot, myös lausunnon antajan toimittamat aineistot jotka hän mielellään toimittaa Liikenteen turvallisuusviraston käyttöön. Vaatii, että lentomelutilanne palautetaan Hämeenkylän kohdalla sellaiseksi kuin se oli ennen kolmannen kiitotien käyttöönottoa. Kokee, että päivittäinen elämä häiriintyy eikä lausunnon antaja voi oleskella piha-alueellaan koska asunnon äänieristys ei vastaa nykyistä melukuormaa. Vetoaa oikeuteen kotirauhaan joka mainitaan perustuslaissa 2 luvussa 20 § 2 momentin kohdassa. Vaati useita yksityiskohtaisia nousu- ja laskulinjausten kieltoja ja esittää sallitun hetkellisen melutasojen määrittelyä asuinalueilla sekä päivä- että yöajalle.

12.Sanna Syrin lausunto 27.3.2015

Näkee, että Finavian hakemus on täysin riittämätön suojelemaan väestöä lentomelun haitallisilta terveysvaikutuksilta. Vetoaa tieteellisiin tutkimuksiin. Toteaa yöaikaisen melun olevan erityisen haitallista, joka vaikeuttaa nukahtamista, heikentää unen laatua ja altistaa monenlaisille terveysvaikutuksille. Kritisoi rajoitusten aikaikkunaa 0.30.-5.30. joka unen kannalta riittämätön erityisesti lapsille. Pitää erityisesti laskevan liikenteen melua häiritsevänä ja haitallisena. Vaatii, että lentoliikennettä rajoitetaan klo 22-06 väestön terveyden suojelemiseksi.

13.Blue1 Oy:n lausunto 27.3.2015/Janne Kulmala

Lausuu, että kentän öistä liikennettä ei tule rajoittaa millään tavoin. Perusteena se, että aikaikkunassa 00:30-05:30 tapahtuvan liikenteen määrä operaatioiden kokonaismäärän verrattuna pieni eivätkä siksi näe perusteluja rajoittamiselle. Näkee, että Finavian selvityksen perusteella ei ole nähtävissä riskiä yöaikaisen liikenteen hallitsemattomalle kasvulle. Rajoitukset estäisivät alueen työpaikkojen syntymistä ja talouskasvua.

14.Reino Kirjavaisen lausunto 17.3.2015

Näkee, että lentämistä tulisi rajoittaa yöaikana klo 22-06. Perusteena, että sivistysmaissa ei lennetä yöaikana. Rakentanut talonsa Hiekkaharjuun ennen kuin lentokenttä oli rakennettu.

15.Esko Toivosen lausunto 8.3.2015

Lausunnon antaja asuu Vantaalla Pähkinärinteessä. Kertoo kolmannen kiitotien myötä lentomeluun tulleen asuinalueelle. Kritisoi, että alueen asukasyhdistysten valituksista ja vaatimuksista ei

ole välitetty ja ympäristölupaakin jatkettiin huomioimatta heidän näkemyksiään eikä lentomelu vähentynyt. Kritisoi, että melumittauspisteitä ei ole asuinalueella ja epäilee, että melulle asetetut enimmäistasot ylittyvät alueella. Kritisoi keskimääräisen meluarvon käyttöä ja esittää, että hetkelliset meluarvot otettava käyttöön ja huomioon. Pyytää vastausta siitä, että miten aluehallintovirasto ja ympäristöviranomaiset aikovat toimia jotta Pähkinärinteen asukkaille järjestettäisiin ympäristölain mukaiset asuinolosuhteet. Kritisoi sitä, että melumittaukset suorittaa melua aiheuttava taho eli Finavia. Mittaukset tulisi tehdä riippumattoman tahon toimesta. Vastustaa kaikkea asuinalueensa yli tapahtuvaa lentotoimintaa. Lausunnon antajan mukaan suunniteltu yöajan rahtiliikenteen lisääntyminen on ympäristölain vastaista. Kokee, että melu jo laskenut alueen asuntojen arvoa. Kysyy, kuka on velvollinen korvaamaan lentotoiminnasta aiheutuvat haitat asukkaille?

16.Matti Kosolan lausunto 14.2.2015

Toteaa, että Helsingin virkamiesten taholta on tapahtunut karmea virhe ja huolimattomuus kun lentoreitti on lipsahtanut Helsingin päälle. Vaatii, että kolmas kiitorata ja reitti Helsingin yli on poistettava.

17.Olli Salmenmaan lausunto 13.2.2015

Simonkylään kuuluu illalla kova lentomelu.

18.Uudenmaan liiton lausunto 20.4.2015

Liitto viittaa lausunnossaan Suomen lentoliikennestrategiaan, jonka mukaan lentoaseman kilpailukykyä tulee voida vahvistaa jatkossa erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä siirtomatkustajaliikenteessä. Tälle ja kentän kasvuun tähtääville investoinneille uhkana pidetään lentoasematoiminnan 24/7 –tarpeen ja meluntorjunnan ristiriitaa. Liitto toteaa, että Finavian tulee jatkaa jo käytössä olevien melunhallintatoimenpiteitä ja kehittää aktiivisesti uusia ja erityisesti yöaikaisten laskeutumisten melunhallintaa, sillä laskeutumisia on yöaikaan enemmän kuin lentoonlähtöjä. Liitto pitää tärkeänä, että lentoaseman yöaikainen melu ei saa vaikeuttaa eikä aiheuttaa kohtuutonta rasitusta ja terveyshaittaa maakuntakaavan taaja-asutusalueiksi osoitetuilla alueilla, jossa on jo asumisen ja muun herkän toiminnan tiloja. Hallitsemattoman yöliikenteen melualueen kasvun vaikutus kohdistuisi laajalti Keravan suuntaan ja kiitoteiden 22L/R laskeutumismelun alueet kuroutuisivat kokonaan yhteen. Lännessä melualue ulottuisi Espoon suuntaan sekä lentoonlähtö- että laskeutumissektoreissa kauttaaltaan aiempaa kauemmaksi. Liitto pitää tärkeänä, että lentoaseman yöaikainen melu ei vaikeuta kohtuuttomasti Helsingin metropolialueelle maakuntakaavassa osoitettujen taajama-asumisen alueiden eheyttämistä ja tiivistämistä myös asumisen ja muiden herkkien toimintojen osalta. Liitto näkee, että yöaikaisen lentoliikenteen määrällinen ja laadullinen rajoittaminen on välttämätöntä lentomelusta aiheutuvien haittojen ja melualueen laajenemisen hallitsemiseksi, koska suihkukäyttöisten rahtikoneiden käytön lisääntyminen yöaikaan tulee aiheuttamaan kasvavaa meluhaittaa tiheästi asutuilla alueilla. Liitto kehottaa Liikenteen turvallisuusvirastoa tutkimaan tarkkaan kumottujen toimintarajoitusten merkitykset ja vaikutukset verrattuna Fianavian esittämään seurantajärjestelmään ja melumaksujen painottamiseen meluisiin koneisiin. Liitto lausuu, että vanhentuneen melun ohjearvioiden huomioon ottamiseen liittyvät säädökset aiheuttavat merkittävää taloudellista haittaa yhteiskunnassa.

19.The European Express Association (EEA):n lausunto 24.4.2015

Pitävät hyvänä, että yksinomaan rahtia koskevat kiellot on havaittu olevan ristiriidassa direktiivin kanssa. Nostaa positiivisena seikkana esiin, että lisäselvityksessä tuotu esiin 89 EPNdB-koneiden rajoitusten suuremmat taloudelliset kustannukset verrattuna 93 EPNdB-koneita koskeviin rajoituksiin. Pitävät tasapainoisen lähestymistavan edellyttämää tarkastelua kannatettavana lähestymistapana. EEA kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja haluaa nostaa esille seuraavia seikkoja: EEA:n jäsenille seuraavaksi päiväksi toimittaminen vaati yölentoja, jotka ovat liiketoiminnalle välttämättömyys. Yöaikaisten lentojen melumaksujen nostaminen ongelma koska yritykset joutuvat turvautumaan öisiin lentoihin asiakkaidensa vuoksi. Viittaavat tutkimukseen, että seuraavaksi päiväksi tavaroiden toimittaminen on tärkeää Eurooppalaisen liike-elämän kilpailukyvylle. Toimittavat mm. varaosia, ns. aikaherkkiä tuotteita, kuten laboratorionäytteitä jne. Näkevät, että öiset lentorajoitukset haittaisivat Euroopan kilpailukykyä ja myös Suomen kilpailukykyä sillä monet yritykset painottavat tavaroiden nopean liikkumisen merkitystä valitessaan sijaintipaikkaansa tai investointikohdettaan. Korostavat, että ovat huomioineet lentokalustoa uusiessaan meluasiat, ja korotavat, että suurin osa jäsenistönsä kalustosta täyttää lähitulevaisuudessa ICAOn 4-chapterissa mainitut melustandardit. Huomioivat omien sanojensa mukaan myös operatiiviset melunhallintakeinot Euroopan lentokentillä. Kiinnittävät kriittistä huomiota siihen, että Finavian esille nostama melumaksujen nostaminen vaikuttaisi operaattoreihin, jotka operoivat ensisijaisesti ja enimmäkseen öisin. Näin ollen Finavian selvityksessä oleva lausunto, että korotetut öiset melumaksut eivät vaikuttaisi juurikaan operaattoreihin sillä korotuksen kokonaiskustannukset eivät juuri muuttuisi -> EEA on eri mieltä ja kokee, että heille muutos olisi merkittävä koska eivät

operoi päivisin ja siten eivät hyödy päiväajalle ajatellusta kompensaatiosta. Kritisoivat Finavian lisäselvitystä siitä, että siinä ei ole huomioitu ICAOn Doc 9829 tasapainoisen lähestymistavan ohjetta, jossa todetaan: ”Without the consideration of complementary measures, particularly land use planning and management, to protect the improvements that have been achieved, the benefits may be lost and further proliferation of costly operating restrictions may result.” EEA suosittelee, että Finavia pyytää Liikenteen turvallisuusvirastoa hylkäämään operatiiviset rajoitukset, koska lentojen luonteeseen (ts. rahtilennot) perustuvat rajoitukset ovat syrjiviä, ja hakemuksessa ei ole näyttöä siitä, että ympäristötavoitetta ei voitaisi saavuttaa muilla keinoilla kuin ehdotetuilla operatiivisilla rajoituksilla ja maksuilla.

20.European Air Transport Leipzig GMbH:n, lausunto 25.4.2015

Kiittävät mahdollisuudesta lausua. Pitävät hyvänä, että Finavian hakemuksessa todetaan yksinomaan rahtia kuljettavien koneiden kiellot syrjiviksi, ja siinä huomioitu, että 89 EPNdB koneita koskeva rajoitus olisi kustannuksiltaan suurempi verrattuna 93 EPNdB koneita koskevaan kieltoon. Pitävät hyvänä tasapainoisen lähestymistavan soveltamista. Ilmaisevat yölentojen olevan elinehto liiketoiminnalleen. Korostavat, että lentokaluston vaihtaminen hiljaisempiin koneisiin ollut huomattavaa verrattuna 1990-luvun tilanteeseen (BOEING 757, AIRBUS A 300-600) ja vaikuttanut melutilanteeseen. Olleet mukana laatimassa EEA:n lausuntoa Liikenteen turvallisuusvirastolle ja kertaa samat huomiot kuin EEA eli lentojen luonteeseen (ts. rahtilennot) perustuvat rajoitukset syrjiviä, ja hakemuksessa ei ole näyttöä siitä, että ympäristötavoitetta ei voitaisi saavuttaa muilla keinoilla kuin ehdotetuilla operatiivisilla rajoituksilla ja maksuilla.

21.Tuusulan kunnan lausunto 27.4.2015

Kertaa prosessin aiemmat vaiheet ja tiivistää KHO:n päätöksen sisällön koskien Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa, joka koskee pelkkää lentotoimintaa ja on keinovalikoimaltaan suppeampi kuin ympäristölupaprosessi. Liikenteen turvallisuusviraston toimivalta koskee vain lentoaseman melupäästöjen vähentämiseksi tarpeellisia toimia. Rykmentinpuiston osayleiskaavan mukaisesti ennustetulle meluvyöhykkeelle sijoitettavat asunnot eivät toteudu KHO:n päätöksen seurauksena ja em. alueet tullaan kaavoittamaan muuhun kuin asuinkäyttöön. Osayleiskaava Focus-alueesta joka kytkeytyy Aviapolis-alueseen, logistiikka ja työpaikka-alue eikä tule asumista joka olisi ristiriidassa lentomelun ennustekäyrien kanssa. Ruotsinkylä-Myllykylä II osayleiskaavassa ei ole osoitettu uusia asuntoalueita, mutta voidaan sallia täydennysrakentamista kyläalueille, mikäli lentomelu sallii. Lentomelu on tarkastettava poikkeus- ja rakennusluvan käsittelyn yhteydessä. Myös Sulan alue kaavoitettavana ja asumisen osalta todetaan nykyinen tilanne. Lausunnossaan kunta toteaa, että Finavia tärkeä kumppani ja kentän tarpeet huomioitu mm. Focus-alueen suunnittelussa. Näkevät, että yöaikaisten rajoitusten seurauksena osa lennoista siirtyisi joko aikaisempaan ajankohtaan tai niitä ei lennettäisi lainkaan. Arvelevat, että yöajan melko vähäisten lentojen kieltämisellä ei olisi suurtakaan vaikutusta lentomelualueisiin jos lennot kuitenkin tehtäisiin myöhään illalla, joka melun häiritsevyyden kannalta myöskin hankala ajankohta. Mikäli melualueiden alueellinen ulottuvuus Lden-äänitasolla arvioituna ei muutu, ei yölentojen kieltämisellä ole vaikutusta maankäytön suunnitteluun. Kunnanhallitus pitää tärkeänä kentän toimintaedellytysten turvaamista nyt ja tulevaisuudessa. Puoltavat silti toimintarajoitusten esittämistä yölentoihin koska on tärkeää, että yöajan lentomelu ei lisäänny. Kunnanhallitus esittää edelleen harkittavaksi pitäisikö lentotoimintaan asettaa varmuuden vuoksi haettuja tiukempia rajoituksia yöajan lentoihin niin kauan kun lentomelun hallintaa käsittelevät lupaprosessit on kesken ja vailla lainvoimaa. Perusteena, että useissa kuntien ja kansalaisten valituksissa kyseenalaistetaan juuri melua koskevat keskeiset lupamääräykset sekä niiden taustalla olevan selvitysaineiston riittävyys. Lisäksi ongelmana, että Finavian hakemusaineistosta ei voi päätellä olisiko öisten lentojen rajoittamisella vaikutusta lentomelualueen laajuuteen Lden-äänitasolla arvioituna ja miten rajoitus vaikuttaisi maankäytön suunnitteluun. Täydennysaineistosta huolimatta on edelleen haastavaa tehdä johtopäätöksiä siitä, miten lentomelu tulee vaikuttamaan maankäytön suunnitteluun mm. Rykmentipuiston alueen kehittämisen myöhemmissä vaiheissa mm. keski- ja itäosiin. Melua koskevilla toimintarajoituksilla on varmistettava, että melualueet eivät laajene ympäristöluvan mukaisista eikä meluvaikutus saa kasvaa. Määräysten on varmistettava riittävä suunnitteluvara Rykmentinpuiston jatkosuunnittelun turvaamiseksi.

22.Keravan kaupungin lausunto 27.4.2015

Näkee, että Finavian lisäselitykset ovat kattavia ja esitetyt toimenpiteet kannatettavia. Perusongelma on, että pitkänvälin meluntorjuntatavoite kattaa paikoin olennaisesti laajemman alueen kuin Uudenmaan maakuntakaavassa esitetty lentomelun verhokäyrä. Erityisesti tämä koskee kiitoteiltä 3 Tuusulan ja Keravan keskustaan ulottuvaa lentomelualuetta. Keravan kaupunki vaatii,

että lentokentän meluntorjuntatavoitteeksi otetaan nykyistä maakuntakaavaa vastaava verhomelukäyrä. Tämä tulee sisällyttää lähtökohtana myös kaikkien toimenpiteiden, kuten QC-järjestelmän kehittämiseen, melumaksujen porrastamiseen ja mahdollisiin toimintarajoituksiin. Keravan pitää lentomelun rakentamiselle asettamia rajoituksia ristiriitaisena maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitukselle asettamien tavoitteiden ja sisältövaatimusten kanssa. Kaupungilla on jatkuvasti vireillä asemakaavojen muutoksia, jotka tähtäävät kaupunkikuvan parantamiseen, kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja valmiin kunnallistekniikan tehokkaampaan käyttöön. Osalla kaavamuutoksista pystytään vähentämään maantie- ja katumelun sekä raideliikenteen melun aiheuttamia haittoja. Näiden uusien asuinalueiden, joksi yhden tulkinnan mukaan katsotaan yksi kortteli, sijoituskielto melualueelle estää näiden tavoitteiden toteutumisen ja on Keravan kaupungin kannalta kohtuuton.

23.Scanwings Oy:n, lausunto 7.4.2015

Pyytävät ottamaan mahdollisia rajoituksia suunniteltaessa huomioon: Suunnitelmaa tehtäessä ovat huomiotta jääneet HKI-Vantaalta nimenomaan juuri yöaikaan suoritettavat luonteeltaan hälytyksenomaiset lennot, kuten liikelennot, postilennot, rahtilennot, ambulanssilennot, elinsiirtolennot ym. Melurasitus tällä kalustolla lennettäessä on minimaalinen verrattuna suurin matkustajakoneisiin. Lausujan mukaan nämä lennot eivät häiritse muuta liikennettä, mutta niidenyhteiskunnallinen vaikutus on suuri. Kritisoivat, että tätä näkökulmaa ei ole suunnitelmassa huomioitu (Lausunnosta ei kuitenkaan käy ilmi, mitä suunnitelmaa tarkoitetaan, esim. tarkoitetaanko Finavian lisäselvitystä 12.12.2014), eikä lentoyhtiöiltä ole pyydetty lausuntoja. Scanwings Oy:lle yöaikaiset hälytyslennot on keskeinen osa toimintaa.

24.Finnair Oyj:n lausunto 25.4.2015

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua**.** Finnair kannattaa Finavian näkemystä, että pelkkiä rahtikoneita koskeva kielto tulisi hylätä ja rahti- ja matkustajaliikennettä ei voida muutenkaan erottaa toisistaan. Aasian liikenteen rahtikoneiden öinen syöttöliikenne välttämätön sujuvien yhteyksien rakentamiseksi. Rahtiliikenteen toimintaedellytysten heikentäminen heikentää samalla suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyä. Voisi vaikuttaa kansainvälisten toimijodien sijoituspäätöksiin. Öinen toiminta tärkeää myös Pohjois-Suomeen suuntautuville pikapostipaketti- tms. liiketoiminalle. Finnair näkee, että öiset rajoituksen heikentäisivät merkittävästi Finnairin toimintaedellytyksiä ja vaikuttaisivat koko Suomen kilpailukykyyn. Toimiva lentoliikenne tärkeä bruttokansantuotteelle kerrannaisvaikutuksin arvioituna, merkitystä työpaikkoina. Vetoavat myös kansalliseen lentoliikennestrategiaan (LVM). Finnair näkee, että ehdotetut toimintarajoitukset eivät ole perusteltavissa ympäristötavoittein kun liikenne kehittyy hallitusti suunnitelmien mukaan. Tutkituista lisätoimenpiteistä vain nykyistä suurempi yömelumaksu ja lentojen määrää ja meluisuutta ohjaava QC-järjestelmä tai vastaava, ICAO:n melunhallintajärjestelmään perustuva järjestelmä olisivat toimivia. Finnair näkee että vaatimusten mukainen ympäristötavoite saavutettaisiin ottamalla käyttöön nämä toimet. Kerättävät maksut tulee määritellä konsultaation kautta ja tuotot käyttää melunhallinnan kehittämiseen. Finnair kannattaa asteittaista lähestymistapaa jossa korotettujen melumaksujen ohjaavuutta seurataan ja lentokoneiden laskennallista kokonaismelun määrää kuvataan yhdellä tunnusluvulla klo 22-07 välisenä aikana. Mikäli ympäristötavoitetta ei saavuteta, QC-seuranta olisi mahdollista muuttaa QC-järjestelmäksi joka kytkettäisiin yhteen slot-koordinaation kanssa. Kertovat laivastonsa melun vähenemisestä mm. Airbus 350XWB. Toivovat tasapainoista ratkaisua, jossa otetaan kohtuullisesti huomioon kaikkien intressit.

25.Helsingin kaupungin lausunto 11.5.2015

Kaupunginhallitus esittää, että Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa päätöksessään huomioon kentän tärkeän merkityksen pääkaupunkiseudun ja koko maan kilpailukyvylle. Pitävät tärkeä melunhallinnan kehittämistä jotta melulle altistujien määrä ei kasva eikä kaupunkien kehitys vaikeudu. Pitää lentoasema välttämättömänä pääkaupunkiseudun kv- ja kotimaiselle vetovoimalle mm. matkailun, pääoman ja investointien kannalta. Pitävät kentän toiminnan riittävää laajuutta tärkeänä. Yöaikaisten toimintojen kehittäminen liittyy voimakkaasti transitioliikenteeseen ja erityisesti lentorahtitoimintaan. Näkevät, että lentoasema ja Vuosaaren sataman läheisyys luovat edellytyksiä tehokkaisiin logistiikkatoimintoihin, joita olemme hyödyntäneet toistaiseksi verraten heikosti. Toteavat, että maakuntakaavan melualue ei ylety Helsingin puolelle mutta lentomelualue Lden > 50 dB ulottuu osin Pohjois-Helsingin alueelle, lähinnä kiitotien jatkeen suuntaisesti Suutarilaan. Näkevät, että kaupunkirakenteen tiivistyessä asukkaiden määrä lentomelualueella tulee jonkin verran lisääntymää joskin painottuen Lden > 55 dB –alueen ulkopuolelle. Pitävät oleellisena, että melualue ei jatkossa laajene. Näkevät, että meluhaittojen torjuminen edellyttää uusien keinojen käyttöön ottamista. Aktiivinen maanhankitapolitiikka lentomelusta pahiten kärsivillä asuntoalueilla ja asuntorakentamiskieltojen ehdoton noudattaminen päänousu- ja laskeutumisreiteillä olisivat tehokkaista toimia haittojen lieventämiseksi. Erityistä huomiota kiinnitettävä kalus-

ton hiljaisuuden jatkuvaan kehittämiseen ja melualueiden kaavoittamiseen toimisto- ja työpaikka-alueiksi. Liitteissä mm. ympäristökeskus esittää että Liikenteen turvallisuusvirasto asettaisi haetut toimintarajoitukset.

26. Hendell Aviation Oy:n lausunto 5.5.2015

Kritisoivat suunnitelmaa, että hälytyksenomaiset lennot sekä liike-elämää palvelevat tilauslennot, joita lennetään usein yöaikaan. Painottavat lentotoimintansa yhteiskunnallista merkitystä tulevaisuudessa mm. SOTE-uudistuksen myötä, jolloin esim. potilaskuljetusten määrä eri sairaanhoitopiirien välillä voi kasvaa. Kritisoivat, että potilaskuljetuksia ei ole huomioitu yhtenä näkökulmana, kuten myöskään elinsiirtolentoja suorittavilta yhtiöiltä ei ole pyydetty lausuntoja. Näkevät edelleen, että liikelentoja ei huomioitu jotka palvelevat silloin kun reittilentojen aikataulut eivät ole riittäviä. Näkevät, että sairaankuljetukselle tai liikelennoille ei saisi asettaa ylimääräisiä rajoituksia tai lisätä tarpeettomasti kustannuksia ja liikelentojen toimintaedellytyksistä huolehtiminen on kansakunnan tulevaisuuden kannalta merkittävä asia.

27. Sipoon kunnan lausunto 18.03.2015

Pitää tärkeänä, että lentokentän yöaikainen melu ei lisäänny eikä melualue laajene nykyisestä. Huomioivat, että selvitysten perusteella näyttäisi siltä, että esitetyillä toimintarajoituksilla ei olisi suuria vaikutuksia ympäristötavoitteiden saavuttamiselle jos lentoliikenne kehittyy odotetulla tavalla. Tämä vaatii käytössä olevien operatiivisten melunhallintakeinojen käyttöä jatkossakin. Näkevät, että tulevaisuutta ajatellen olisi tärkeää, että Finavia ottaisi käyttöönsä räätälöidyn lentävien koneiden laskennallisen melun kokonaismäärän seurantajärjestelmän. Näkevät, että QC-järjestelmän lisäksi tulisi kehittää siten, että se ohjaisi ja vähentäisi yhtiöiden meluisten koneiden käyttöä yöaikana portaittain, niin että eniten maksettavaa tulisi klo 0:30-5:30 välisenä aikana. Koska QC-seurantajärjestelmän soveltaminen vaatii aluksi seurantamenetelmien ja prosessien kehittämistä, katsovat, että on tarpeellista asettaa muita toimintarajoituksia ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Katsovat, että lentoonlähtö- ja laskeutumisrajoitus klo 00.30-5.30 olisi hyvä asettaa 89 EPNdb –koneille kunnes QC-järjestelmä ja melumaksujärjestelmä on otettu käyttöön.

28. United Parcel Service Finland Oy:n lausunto 13.5.2015

Kiittävät mahdollisuudesta lausua. Operoivat Boeing 767 –koneita jolla voivat kuljettaa paljon kerralla ja palvella asiakkaita heidän tarpeidensa mukaan. Asiakkaina lukuisia yrityksiä sekä yksityisiä tahoja, jotka riippuvaisia yön aikana tapahtuvista kuljetuksista. Siksi joustavat lähtö- ja saapumisajat ovat heidän liiketoiminnalleen oleellisia nyt ja tulevaisuudessa. Vastustavat rahtikoneita koskevaa kieltoa vedoten mm. syrjintään. Olisi tuhoisaa myös liiketoiminnalle ja työpaikoille. Pitävät mahdollisia rajoituksia uhkana Suomen nykyiselle asemalle yhtenä merkittävänä innovatiivisena EU-maana. Viittaavat EEA:n lausuntoon.

29. Airfix Aviation Oy:n lausunto 12.5.2015

Pyytää mahdollisuutta uuteen kuulemiseen asiassa, johon vastineensa voisivat antaa Airfix Aviation:in lisäksi mm. HKI-Vantaalla toimivat liikelentoyhtiöt ja muut toimijat, joiden liiketoiminnan olemassaolo ja kehittämistä vaarantaisi mahdolliset nyt harkittavat yörajoitukset. Airfix operoi tällä hetkellä 16 liikesuihkukoneella ja tuottaa lentokoneiden huoltopalvelua, management-palveluita, liikelento-, kevytrahti-, ambulanssi- ja tilauslentojen operointia. Perinteisten ambulanssi- ja potilaslentojen lisäksi toimii myös elinsiirto-operaattorina. Ei-aikataulunmukaiset lennot oleellinen osa liiketoimintaa ja suoritetaan valtaosin yöaikaan (mm. elinsiirrot, jotka aikataululliseesti kriittisiä, niitä 160 operaatiota/vuosi). Ympäristövuorokautinen yhtiölle erittäin oleellista ja öiset rajoitukset aiheuttaisivat merkittäviä haasteita ilmailuyritysten kilpailukyvylle ja kehittämismahdollisuuksille ja vaarantaisi työpaikkoja alalla.

30. Jetflite Oy:n lausunto 6.5.2015

Vastustavat öisiä rajoituksia koska Suomelle ja liike-elämälle kentän ympärivuorokautinen toiminta tärkeää. Tämä koskee myös Jetflite Oy:tä. Asiakkaat käyttävät yrityksen palveluja mm. aikataulujoustojen vuoksi, hoitavat myös ambulanssi- ja elinsiirtolentoja. Pitävät liikesuihkukoneita hiljaisena kalustona verrattuna mm. rahti- ja reittiliikennekoneisiin verrattuna. Lausujalle epäselvää koskeeko em. asia heitä mutta toivovat, että myös heidän näkökantansa otetaan huomioon kun arvioidaan mahdollisten rajoitusten vaikutuksia.