

VALTIONEUVOSTON ASETUS TASAPAINOISESTA LÄHESTYMISTAVASTA LENTOASEMAN MELUN HALLINNASSA

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin ne täydentävät säännökset, joita tarvitaan EU:n melunhallinta-asetuksen soveltamista varten. Asetuksella esitetään annettavaksi tarkemmat säännökset lentoaseman meluntorjuntatavoitteesta, yhteistyöryhmästä ja sen tehtävistä lentomelun hallinnassa sekä toimintarajoitusten arvioinnista ja sitä koskevasta päätöksestä. Asetus annettaisiin ilmailulain 129 §:n (sellaisena kuin se on laissa 61/2016) nojalla.

PERUSTELUT

1. Johdanto

Esitettävä valtioneuvoston asetus olisi osa niiden viranomais- ja muiden järjestelyjen täytäntöönpanoa, joita aiheutuu tasapainoisen lähestymistavan mukaisista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EU) N:o 598/2014, jäljempänä *melunhallinta-asetus*. Melunhallinta-asetusta, kuten EU-asetuksia yleensäkin, sovelletaan sinällään sellaisenaan, mutta kansallisesti on katsottu tarpeelliseksi, että lentoaseman meluntorjuntatavoitteen asettamisesta, yhteistyöryhmästä ja sen tehtävistä lentomelun hallinnassa sekä toimintarajoitusten arvioinnista ja toimintarajoitusta koskevasta päätöksestä tarvitaan melunhallinta-asetuksen soveltamisen tueksi tarkempia säännöksiä.

2. Toimintarajoituksen tarpeen arviointi ja toimintarajoitusta koskeva päätöksentekoprosessi

Toimintarajoitusten tarpeen arviointi ja sen perusteella tehtävä päätös toimintarajoituksen asettamisesta etenee EU:n melunhallinta-asetuksen mukaisesti. Melunhallinta-asetuksessa säädetty tasapainoinen lähestymistapa on kansainvälisesti sovittu menetelmä lentomelun hallinnalle. Se edellyttää, että lentomelua vähennetään sen lähteellä eli ilma-alusten melua vähentämällä, maankäytön suunnittelun avulla, lentomenetelmien sekä toimintarajoitusten avulla. Tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti melua on vähennettävä kustannustehokkaalla tavalla ja lentoasemakohtaisesti. Ensisijaisia keinoja ovat aina melun vähentäminen jo sen lähteellä sekä maankäytön suunnittelu niin, että melulle herkkiä toimintoja ei sijoiteta lentoaseman melualueelle. Jos lentoliikenteen melua ei kyetä riittävässä määrin hallitsemaan muilla toimenpiteillä, voidaan tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti joutua asettamaan toimintarajoituksia. Toimintarajoituksilla tarkoitetaan meluun liittyviä toimia, joilla rajoitetaan pääsyä lentoasemalle tai lentoasemakapasiteetin optimaalista käyttöä. Toimintarajoitukset voivat myös kohdistua vaatimukset niukasti täyttävien meluisimpien lentoalusten liikennöinnin rajoituksiin. Lisäksi toimintarajoituksia voidaan soveltaa esimerkiksi tiettyinä vuorokauden aikoina tai ainoastaan lentoaseman tietyillä kiitoteilla.

Vaikka toimintarajoituksia koskeva prosessi etenee EU:n melunhallinta-asetuksen mukaisesti, toimivaltaiset viranomaiset ja niiden vastuunjako sekä kansalliseen päätöksentekoon liittyvät menettelytavat vaihtelevat jäsenvaltioittain. Ilmailulain

3 §:ssä on säädetty, että Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa melunhallinta-asetuksen mukainen kansallinen toimivaltainen viranomaisen. Liikenteen turvallisuusviraston toimivalta melunhallinta-asetuksen nojalla kuitenkin rajautuu lentoaseman toimintarajoitusten arviointiin ja niiden asettamiseen. Koska tasapainoisen lähestymistavan mukaan toimintarajoitusten ei tulisi olla ensisijainen keino vähentää lentoliikenteen melua, Liikenteen turvallisuusvirasto tarvitsee toimintarajoitusten tarpeen arviointia ja niitä koskevan päätöksenteon tueksi tietoa muilta viranomaisilta ja toimijoilta, joilla on vastuuta muista lentoliikenteen melun hallintaa ja vähentämistä koskevista toimenpiteistä.

Lentoaseman ympäristölupaan ja lentoliikenteen melun hallintaan liittyvissä asioissa on useita toimivaltaisia viranomaisia, joiden valtuudet ja niiden mukaiset tehtävät perustuvat useisiin eri säädöksiin. Melunhallinta-asetuksen lisäksi lentomelun mahdollisille haittavaikutuksille altistumista pyritään rajoittamaan ja vähentämään erityisesti ympäristönsuojelulain (527/2014), maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999), terveydensuojelulain (763/1994) sekä melutason ohjearvoista annetun valtioneuvoston päätöksen (992/1992) mukaisesti ja näihin lakeihin ja niiden nojalla annettuihin alemman asteisiin säädöksiin sisältyvin valtuutuksin.

Aluehallintovirasto toimii ympäristönsuojelulain 21 §:ssä tarkoitettuna valtion ympäristölupaviranomaisena siten kuin aluehallintovirastoista annetussa laissa (869/2009) on säädetty. Aluehallintovirastoista annetun lain 4 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan virasto myöntää ympäristönsuojelualaan kuuluvat luvat. Lentoasemilta edellytetään ympäristölupaa, jonka aluehallintovirasto myöntää ja aluehallintovirasto sisällyttää myönnettävään lupaan määräyksiä ympäristövaikutusten vähentämisestä. Finavia Oyj haki Helsinki-Vantaan lentoasemalle ympäristölupaa vuonna 2007 ja lupa sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 21.1.2015. Ympäristölupa sisältää lukuisia melun hallintaa ja sen seurantaa sekä raportointia koskevia lupamääräyksiä.

Kunnissa on paikallisia ympäristönsuojeluviranomaisia sekä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) nojalla kunnan asema- ja yleiskaavasta vastaavia viranomaisia. Maakuntaliitot taas ovat maakuntakaavoituksesta vastaavia viranomaisia. Kaavoituksen lisäksi lentoliikenteen aiheuttamaan meluhaittaan voidaan vaikuttaa lentoaseman pitäjän toimenpiteillä ohjaamalla lentoreittejä sekä lentoyhtiöiden kalustovalinnoilla ja laskeutumis- ja nousukäytännöillä.

Koska toimivaltaisia viranomaisia ja muita vastuutahoja on useita, valtioneuvoston asetuksella esitetään annettavaksi tarkemmat säännökset ilmailulain 129 §:n 3 momentissa tarkoitetusta yhteistyöryhmästä, jonka tehtävänä olisi välittää yhteistyöryhmän jäsenten kesken tietoa eri viranomaisten ja muiden toimijoiden toimenpiteistä lentomelun hallinnassa ja melun vähentämisessä sekä sovittaa eri viranomaisten toimenpiteitä yhteen ja seurata toimenpiteiden toteutusta.

Yhteistyöryhmän lisäksi toinen keskeinen työväline toimintarajoitusten tarpeen arvioinnissa olisi lentoaseman meluntorjuntatavoite, josta on säädetty ilmailulain 129 §:n 2 momentissa ja siinä annetaan valtuutus säätää myös lentoaseman meluntorjuntatavoitteesta valtioneuvoston asetuksella tarkemmin. Lentoaseman meluntorjuntatavoitteella asetetaan lentomelulle altistumista koskeva tulevaisuuden tavoite. Tavoitetta asetettaessa tulisi myös ottaa huomioon sen vaikutukset Suomen lentoliikennejärjestelmän kehittämisedellytyksien turvaamiseen.

Lentokoneiden melu ja sen piirissä asuvien määrä on vähentynyt voimakkaasti. Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenteen lentokonemelun (L_{den} yli 55 dB) piirissä vuonna 1990 asui noin 97 000 ja vuonna 2011 noin 14 000 asukasta. Tämä

johtuu lentokonekaluston teknisestä kehitymisestä, Finavian melunhallinnan toimenpiteistä ja muista meluntorjuntatoimenpiteistä. Erityisesti kolmannen kiitotien käyttöönotto vuonna 2002 ja lentoreittien sekä kiitoteiden käytön suunnittelu ovat vähentäneet lentomelulle altistumista. Vertailuna muihin liikennemuotoihin, pääkaupunkiseudulla asui ympäristömeludirektiivin mukaisten selvitysten mukaan vuonna 2011 noin 540 000 asukasta vastaavan tasoisen tie- ja raideliikenteen melun piirissä.

Meluntorjuntatavoitteen ja tehtävien meluselvitysten sekä -ennusteiden valossa arvioitaisiin tulevaisuuden melutilanteen kehitystä lentoaseman ympäristössä ja siten mahdollisten lisätoimenpiteiden tarvetta, mukaan lukien mahdollisten toimintarajoitusten asettamisen tarvetta. Kun Liikenteen turvallisuusvirasto asettaa lentoaseman meluntorjuntatavoitteen, se käy ensin keskustelun lentoaseman pitäjän kanssa ja nämä yhdessä arvioivat lentoliikenteen ja lentoliikenteen melutilanteen pitkän aikavälin kehitystä erityisesti lentoaseman meluselvitysten ja -ennusteiden sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelman näkökulmasta. Finavia tekee Helsinki-Vantaan lentoasemalla vuosittain ympäristölupapäätöksen määräysten mukaisesti meluselvityksen ja kolmen vuoden välein melunhallintasuunnitelman, joita voidaan hyödyntää arvioinnissa.

Lisäksi ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2002/49/EY) eli ns. ympäristömeludirektiivin nojalla Finavia tekee viiden vuoden välein meluselvityksen ja meluntorjunnan toimenpideohjelman. Ympäristömeludirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön ympäristönsuojelulain 151 ja 152 §:llä sekä niiden nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella (801/2004). Edellinen direktiivin täytäntöönpanossa käytetty meluselvitys ja meluntorjunnan toimintasuunnitelma Helsinki-Vantaan lentoasemalta valmistuivat vuosina 2012-2013 ja seuraavat tehdään vuosina 2017-2018. Ympäristömeludirektiivin ja sen mukaisen kansallisen lainsäädännön lisäksi meluntorjuntatavoitetta asetettaessa tulisi luonnollisesti ottaa huomioon myös muiden edellä mainittujen kansallisten lakien ja alemman asteisten säädösten sekä meluntorjunnasta annetun valtioneuvoston päätöksen (ympäristöministeriön raportti 7/2007) tavoitteet melusta aiheutuvien terveyshaittojen ehkäisemisestä ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä.

Ennen lentoaseman meluntorjuntatavoitteen asettamista, Liikenteen turvallisuusviraston olisi esiteltävä esitys lentoaseman meluntorjuntatavoitteesta myös yhteistyöryhmälle ja kuultava asianosaisia.

Esitetyssä yhteistyöryhmässä tehtäisiin vuosittain arvio siitä, miten lentoaseman meluntorjuntatavoitteen ennakoitavissa tulevaisuudessa toteutuvan ja mitä toimenpiteitä eri viranomaiset ovat tehneet lentoliikenteen melun ja sen haittavaikutusten vähentämiseksi tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti. Varsinainen EU:n melunhallinta-asetuksen mukainen toimintarajoituksen arviointiprosessi käynnistyisi kuitenkin vain siinä tapauksessa, että meluselvitysten ja meluntorjunnan toimintasuunnitelman valossa näyttää todennäköiseltä, että meluntorjuntatavoite jää olennaisesti toteutumatta, eikä tämä johdu tilapäisistä syistä. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto käynnistäisi melunhallinta-asetuksen 6 artiklan mukaisen toimintarajoituksen tarpeen arvioinnin. Toimintarajoituksen tarpeen arvioinnissa käytettävät menetelmistä ja vaatimuksista on säädetty melunhallinta-asetuksen 7 artiklassa ja asetuksen liitteessä I.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt EU:n melunhallinta-asetuksen mukaisen arvioinnin, Liikenteen turvallisuusviraston olisi esiteltävä arvioinnin tulokset ja sen perusteella tekemänsä esitys toimintarajoitusta koskevaksi päätökseksi yhteistyöryhmälle, jolloin ryhmän jäsenet voisivat esittää niistä näkemyksensä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston olisi melunhallinta-

asetuksen, ilmailulain (864/2014) sekä hallintolain (434/2003) mukaisesti kuultava asianosaisia.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto olisi arvioinnin perusteella päätenyt asettamaan tasapainoiseen lähestymistapaan liittyviä melun toimintarajoituksia, viraston olisi ilmoitettava Euroopan komissiolle niistä. Ilmoitukseen olisi liitettävä melunhallinta-asetuksen 5 artiklan vaatimusten mukainen kirjallinen kertomus, jossa selitetään toimintarajoituksen asettamisen syyt, lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite, tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarkastellut toimenpiteet sekä tarkastettujen toimenpiteiden todennäköisen kustannustehokkuuden ja soveltuvien osien niiden rajat ylittävien vaikutusten arviointi. Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava yhteistyöryhmää myös ilmoituksen ja siihen liitettävän kertomuksen valmistelussa.

3. Yksityiskohtaiset perustelut

Asetuksen 1 §:ssä säädettäisiin melunhallinta-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan lentoaseman meluntorjuntatavoitteesta. Suomessa vain Helsinki-Vantaan lentoasema kuuluu asetuksen soveltamisalan piiriin ja siten vain Helsinki-Vantaan lentoasemalle asetetaan meluntorjuntatavoite.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto asettaisi meluntorjuntatavoitteen lentomelulle altistumista koskevaksi tulevaisuuden tavoitteeksi. Meluntorjuntatavoitteen ja tehtävien meluselvitysten sekä -ennusteiden valossa arviointiin lentoaseman liikenteen ja sen ympäristön melutilanteen kehitystä ja siten meluntorjuntatavoite toimisi välineenä toimintarajoitusten tarpeen arvioinnissa. Meluntorjuntatavoite voisi sisältää sekä laadullisia että määrällisiä tavoitteita, joiden avulla pyritään minimoimaan lentomelun piirissä asuvien määrän kasvua.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi meluntorjuntatavoitetta asettaessaan otettava myös huomioon, miten se vaikuttaa lentoaseman ja Suomen lentoliikennejärjestelmän toiminta- ja kehittämismahdollisuuksiin pitkällä aikavälillä kestäväällä tavalla niin, että erilaiset taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset otetaan tasapainoisella tavalla huomioon. Tavoitetta asettaessa olisi otettava huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasemalla on äärimmäisen tärkeä asema Suomen liikennejärjestelmässä, etenkin kansainvälisessä henkilöliikenteessä, mutta myös Finavian lentoasemaverkoston päälentoasemana kotimaan liikenteessä. Helsinki-Vantaan lentoasemasta on kehittynyt viime vuosien aikana myös Euroopan suurimpiin kuuluva vaihtomatrustajalentoasema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä ja tämä osaltaan takaa suomalaisille huomattavasti laajemman reittiverkoston ja palvelutason kuin mihin kotimaan matkustajapotentiali antaisi edellytyksiä. Myös helmikuussa 2015 annettu uusi lentoliikennestrategia on nostanut Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisen kärkihankkeeksi Suomen lentoliikenteen kehittämisessä.

Meluntorjuntatavoitteen tulisi ohjata siten myös maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta niin, että lentoaseman melualueelle ei sijoiteta melulle herkkiä toimintoja varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Asetuksen 2 §:ssä säädettäisiin yhteistyöryhmän asettamisesta, kokoonpanosta sekä sen tehtävistä. Pykälän 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö asettaisi yhteistyöryhmän eri toimivaltaisten viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä varten. Yhteistyöryhmään olisi kutsuttava mukaan kaikkien niiden tahojen edustajat, joilla on toimivaltaa ja vastuuta ilma-alusten meluhaitan vähentämisestä, maankäytön suunnittelussa, lentomelua vähentävissä lentomenetelmissä ja mahdollisten toimintarajoitusten asettamisessa sekä lentoaseman ympäristöluvan myöntämisessä ja valvonnassa. Liikenteen

turvallisuusvirasto nimeäisi yhteistyöryhmän puheenjohtajan ja muita yhteistyöryhmän jäseniä olisivat ainakin liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, puolustusministeriö, lentoaseman melualueella sijaitsevat kunnat, maakuntien liitto, aluehallintovirasto, alueen ely-keskus (tulevaisuudessa mahdollisesti itsehallintoalue aluehallintoviraston ja ely-keskuksen sijasta), Finavia sekä suurimmat Helsinki-Vantaan lentoasemalta liikennöivät lentoyhtiöt ja/tai heidän edustajansa.

Pykälän 2 momentissa säädetään yhteistyöryhmän tehtävistä. Yhteistyöryhmän tehtävänä olisi välittää yhteistyöryhmän jäsenten kesken tietoa eri viranomaisten ja muiden toimijoiden toimenpiteistä lentomelun hallinnassa ja melun vähentämisessä sekä sovittaa eri viranomaisten toimenpiteitä yhteen ja seurata toimenpiteiden toteutusta. Yhteistyöryhmä laatisi itselleen tässä momentissa asetettujen tehtävien perusteella tarkemman työsuunnitelman, jossa voitaisiin esittää tarkemmin yhteistyöryhmän rooli esimerkiksi erilaisten meluntorjuntatoimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnissa, eri toimijoiden tiedonvaihdossa sekä lentoaseman meluntorjuntatavoitteen ja toimintarajoitusten arvioinnissa. Yhteistyöryhmä voisi tuottaa kaikille siinä mukana oleville tahoille lisäarvoa näiden vastuulla olevien meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelua ja toteutusta varten, kun eri toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden tietoisuus muiden vastuulla olevista toimenpiteistä lisääntyisi ja tiedonkulku parantuisi. Yhteistyön lisääntyminen voisi osaltaan myös lisätä toimijoiden sitoutumista meluntorjuntatyöhön.

Asetuksen 3 §:ssä säädettäisiin toimintarajoituksen tarpeen arvioinnista ja päätöksestä asettaa toimintarajoitus. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ryhdyttävä melunhallinta-asetuksen mukaisiin toimenpiteisiin toimintarajoituksen tarpeen arvioimiseksi vain siinä tapauksessa, jos meluselvitysten ja meluntorjunnan toimintasuunnitelman valossa on todennäköistä, että meluntorjuntatavoite jää olennaisesti toteutumatta, eikä tämä johdu tilapäisistä syistä.

Tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti ensisijaisesti tulisi turvautua muihin meluntorjunta- ja hallintatoimenpiteisiin kuin toimintarajoituksiin. Näistä muista tasapainoisen lähestymistavan mukaisista toimenpiteistä ja niiden mahdollisuuksista vähentää lentoliikenteen aiheuttamaa melua tai sen vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston pitäisi saada tietoa yhteistyöryhmän jäseniltä, joiden toimivaltaan tai vastuulle nämä muut toimenpiteet kuuluvat. Jos muut tasapainoisen lähestymistavan mukaiset toimenpiteet eivät olisi riittävän tehokkaita lentoaseman meluntorjuntatavoitteen toteutumisen näkökulmasta, Liikenteen turvallisuusviraston tulisi arvioida lentoaseman toimintarajoituksen tarpeellisuutta melunhallinta-asetuksen 6 artiklassa tarkoitetulla tavalla ennen kuin virasto voisi esittää sellaista lentoasemalle.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi esiteltävä tekemänsä arviointi sekä sen pohjalta laadittu esitys yhteistyöryhmässä, jolloin yhteistyöryhmän jäsenet voisivat esittää niistä oman näkemyksensä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava asianosaisia. Velvollisuus kuulemisiin tulee suoraan melunhallinta-asetuksesta, ilmailulaista sekä hallintolaista, joten näistä ei tarvitse tässä yhteydessä säätää erikseen.

Jos arviointi johtaisi toimintarajoituksen asettamiseen, Liikenteen turvallisuusviraston olisi noudatettava niiden asettamisessa melunhallinta-asetuksen mukaisia menettelytapoja ja määräaikoja.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava asiassa myös liikenne- ja viestintäministeriötä, jota on pidettävä edellä tarkoitettuna asianosaisena liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavana ministeriönä.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tekemään päätökseen saisi hakea oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään.

4. Voimaantulo

Asetuksen 4 §:ssä säädettäisiin asetuksen voimaantulosta. Asetuksen esitetään tulevan voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016. Ehdotettu voimaantulon ajankohta liittyy siihen, että kyseisenä päivänä aletaan soveltaa EU:n melunhallinta-asetusta.

Valtioneuvoston asetus tasapainoisesta lähestymistavasta lentoaseman melun hallinnassa

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään 7 päivänä marraskuuta 2014 annetun ilmailulain (864/2014), sellaisena kuin se on laissa (61/2016), 129 §:n 4 momentin nojalla:

1 §

Lentoaseman meluntorjuntatavoite

Liikenteen turvallisuusviraston on asetettava melunhallinta-asetuksen soveltamisalan piiriin kuuluvalla lentoasemalle meluntorjuntatavoite, joka toimii välineenä lentoaseman liikenteen ja sen ympäristön melutilanteen kehityksen ja meluun liittyvien toimintarajoitusten tarpeen arvioinnissa.

Lentoaseman meluntorjuntatavoitetta asettaessaan Liikenteen turvallisuusviraston on otettava huomioon, mitä vaikutuksia tavoitteella on lentoaseman ja Suomen lentoliikennejärjestelmän toiminta- ja kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen pitkällä aikavälillä kestävällä tavalla.

2 §

Yhteistyöryhmä ja sen tehtävä

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa ilmailulain 129 §:n 3 momentissa tarkoitetun yhteistyöryhmän. Yhteistyöryhmään on kutsuttava mukaan kaikkien niiden tahojen edustajat, joilla on toimivaltaa ja vastuuta ilma-alusten melun vähentämisestä sen lähteellä, maankäytön suunnittelussa, lentomelua vähentävissä lentomenetelmissä ja mahdollisten toimintarajoitusten asettamisessa sekä lentoaseman ympäristöluvanmyöntämisessä ja valvonnassa. Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää yhteistyöryhmän puheenjohtajan.

Yhteistyöryhmän tehtävänä on välittää yhteistyöryhmän jäsenten kesken tietoa eri viranomaisten ja muiden toimijoiden toimenpiteistä lentomelun hallinnassa ja melun vähentämisessä sekä sovittaa eri viranomaisten toimenpiteitä yhteen. ja seurata toimenpiteiden toteutusta.

3 §

Toimintarajoitusten tarpeen arviointi ja päätös toimintarajoituksesta

Jos on meluselvitysten ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmien valossa todennäköistä, että meluntorjuntatavoite jää olennaisesti toteutumatta, eikä tämä johdu tilapäisistä syistä, Liikenteen turvallisuusviraston on ryhdyttävä melunhallinta-asetuksen mukaisiin toimenpiteisiin toimintarajoituksen arvioimiseksi.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt arvioinnin toimintarajoituksen tarpeesta ja sen mukaisen esityksen päätökseksi, viraston on esiteltävä toimintarajoitusta koskeva arviointi ja sen mukainen päätösesitys 2 §:ssä

tarkoitettussa yhteistyöryhmässä, jolloin yhteistyöryhmän jäsenet voivat esittää niistä näkemyksensä.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava toimintarajoituksen asettamisen tarpeellisuutta arvioidessaan sekä sen asettamisesta päättäessään myös liikenne- ja viestintäministeriötä.

Liikenteen turvallisuusviraston tekemään päätökseen saa hakea oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään.

4 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016.

Helsingissä päivänä kuuta 2016.

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner