



11.05.2015

Ryj/2

## § 517

### Lausunto Liikenteen turvallisuusvirastolle Finavia Oyj:n hakemuksesta meluun liittyvistä toimintarajoituksista Helsinki-Vantaan lentoasemalla

HEL 2011-001908 T 11 01 00 00

TRAFI/8440/05.00.01/2012

### Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle seuraavan lausunnon esitetystä lisäselvityksestä Finavia Oyj:n hakemukseen meluun liittyvistä toimintarajoituksista.

Kaupunginhallitus esittää, että Liikenteen turvallisuusvirasto harkitessaan ilmailulain 137-139 §:n mukaisia toimintarajoituksia ottaa huomioon Helsinki-Vantaan lentoaseman tärkeän merkityksen pääkaupunkiseudun ja koko suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyille. Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien melunhallintatoimenpiteitten kehittäminen on tärkeää, jottei melulle altistujien määrä kasva eikä lentoaseman tai sitä ympäröivien kaupunkien kehitys vaikeudu.

Lentoaseman sijainti pääkaupunkiseudulla on olennainen ja välttämätön osa pääkaupunkiseudun kansainvälistä ja kansallista vetovoimaa. Ilman toimivaa ja kehittyvää kansainvälistä lentoasemaa Helsingin mahdollisuudet menestyä Itämeren metropolien välisessä kilpailussa kansainvälisestä pääomasta, yrityksistä, kongresseista ja matkailusta olisivat merkittävästi huonommat. Nopea ja vaivaton saavutettavuus on kriittinen tekijä houkuteltaessa investointeja, korkean osaamisen yrityksiä ja niiden T&K&I - toimintoja ja osajia. Helsinki-Vantaan toiminnan tulee olla riittävän laajaa, jotta se pystyy varmistamaan asemansa kansainvälisessä lentoasemien kilpailussa. Finnairin Aasian lennot tuovat merkittävästi lisää matkustajia, joiden varassa kotimaan ja Euroopan yhteyksien tarjonta on suurempaa kuin pelkän kotimaisen kysynnän perusteella. Yöaikaisten toimintojen kehittäminen liittyy voimakkaasti transitoliikenteeseen ja erityisesti lentorahtitoimintaan. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Vuosaaren sataman läheisyys tuo mahdollisuuksia tehokkaisiin logistiikkatoimintoihin, joita Suomi ja pääkaupunkiseutu ovat toistaiseksi pystyneet hyödyntämään verraten heikosti.

Maakuntakaavassa esitetty melualue perustuu vuonna 2002 valmistuneisiin meluennusteisiin, joiden mukaan varsinainen maankäytön suunnittelu rajoittava lentomelualue LDEN yli 55 dB ei käytännössä ulotu Helsingin puolelle. Lentomelualue LDEN yli 50 dB



ulottuu osittain Pohjois-Helsingin alueelle, lähinnä kiitotien jatkeen suuntaisesti Suutarilaan.

Kaupunkirakenteen tiivistyessä on selvää, että asukkaiden määrä lentomelun vaikutusalueella tulee jonkin verran lisääntymään, painottuen kuitenkin alueen Lden > 55 dB ulkopuolelle. Jotta laskennallisten altistujamäärien lisääntymistä voitaisiin maankäytön suunnittelun keinoin välttää ja melun vaikutuksia lieventää, on oleellista, ettei melualue jatkossa enää laajene.

Asuutukselle aiheutuvien meluhaittojen torjuminen edellyttää uusien keinojen käyttöön ottamista. Aktiivinen maanhankintapolitiikka lentomelusta pahiten kärsivillä asuntoalueilla ja asuntorakentamiskieltojen ehdoton noudattaminen päänousu- ja laskeutumisreiteillä olisivat tehokkaita keinoja asuutukselle aiheutuvien haittojen lieventämiseksi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kaluston hiljaisuuden jatkuvaan kehittämiseen sekä melualueiden kaavoittamiseen toimisto- ja työpaikka-alueiksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

Lisätiedot

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausuntopyyntö, Finavia Oyj:n hakemus meluun liittyvistä toimintarajoituksista
- 2 Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausuntopyyntö, SVENSK, Finavia Oyj:n hakemus meluun liittyvistä toimintarajoituksista,
- 3 LIITE, Finavia Oyj:n lisäselvitys 12.12.2014
- 4 Finavia lisäselvitys hakemukseen meluun liittyvistä toimintarajoituksista Helsinki-Vantaan lentoasemalla
- 5 Finavia Oyj muistio 11.12.2014
- 6 muistio 3.10.2014
- 7 muistio 17.11.2014
- 8 Melun kannalta hallitsemattoman yöliikenteen kasvun vaikutus meluneenusteeseen muistio

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Otteet**

**Ote**

Liikenteen turvallisuusvirasto

**Otteen liitteet**

Esitysteksti



11.05.2015

Ryj/2

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

Liikenteen turvallisuusvirasto pyytää Helsingin kaupungilta lausuntoa Finavia Oy:n hakemuksen johdosta. Lausuntoa on pyydetty 7.4.2015 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 12.5.2015 asti.

Finavia Oyj on 9.5.2012 päivätyllä hakemuksellaan, jota on täydennetty 21.6.2012, 5.11.2013, 3.10.2013 ja 12.12.2014, hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta ilmailulain (1194/2009) 14 luvun mukaista päätöstä, jolla rajoitettaisiin meluun liittyen suihkukoneiden pääsyä Helsinki - Vantaan lentoasemalle yöaikana hakemuksessa ja sen täydennyksissä tarkemmin esitetyn mukaisesti. Rajoitukset on määriteltä lentoasemalle 4.8.2011 myönnettyssä ympäristöluvassa.

Liikenteen turvallisuusvirasto on 25.2.2014 pyytänyt Finavia Oyj:ltä lisäselvityksiä hakemukseen. Liikenteen turvallisuusviraston mukaan Finavian alkuperäisestä hakemuksesta puuttui muun muassa mitattavissa oleva ympäristötavoite lentomelun osalta. Mittavissa olevasta tavoitteesta Liikenteen turvallisuusvirasto antaa esimerkkinä lentomelualueiden kokoon ja/tai lentomelulle altistuvien asukkaiden lukumäärään perustuvan tavoitteen. Lisäksi hakemusta tuli täydentää toimintarajoitusten toteuttamisen kustannus-hyötysuhteen arviolla, jossa otetaan huomioon toimenpiteen sosioekonomiset vaikutukset lentoaseman käyttäjiin, matkustajiin ja paikallisyhteisöt.

Finavia on viimeisimmässä lisäselvityksessään 12.12.2014 esittänyt, että Helsinki-Vantaan lentoaseman uudeksi meluntorjuntatavoitteeksi asetetaan lentokonemelualue Lden > 55 dB, joka ei pitkällä aikavälillä kokonaisuutena muuttuisi ympäristöluvan liitteenä esitetystä siten, että sen piirissä asuvien asukkaiden kokonaismäärä kasvaisi.

Lisäksi Finavia on esittänyt, että alkuperäisessä hakemuksessa esitetystä suihkulentokoneiden yöaikaista käyttöä koskeneista toimintarajoituksista luovutaan. Finavia on perustellut luopumista sillä, että meluisten koneiden, joiden lentoonlähtömelutaso ylittää 89 EPNdB, toimintarajoitusten merkitys uuden meluntorjuntatavoitteen kannalta on vähäinen. Mikäli yölentoja koskeva toimintarajoitus kuitenkin asetettaisiin, tulisi se Finavian mukaan asettaa koskemaan koneita, joiden lentoonlähtömelutaso ylittää 93 EPNdB, mistä aiheutuisi Finavian mukaan pienemmät taloudelliset haittavaikutukset. Myös



suihkukoneiden yöaikaista laskeutumista koskevan rajoituksen merkitys on Finavian mukaan uuden meluntorjuntatavoitteen kannalta vähäinen. Suihkurahtilentojen toimintarajoitus puolestaan syrjii Finavian mukaan lentoyhtiöitä, jotka kuljettavat vain rahtia, ja on siten direktiivin 30/2002 vastainen.

#### Saadut lausunnot

Esittelijä toteaa, että kaupunginhallitus on antanut 19.5.2014 Liikenteen turvallisuusvirastolle selvityksen lentoaseman ja ilmailuliikenteen taloudellisesta merkityksestä kaupungille ja koko pääkaupunkiseudulle. Lausunnossa todetaan, että Helsinki-Vantaan lentoasema on välttämätön pääkaupunkiseudun elinkeinoelämän kilpailukyvyille. Lentoaseman sijainti pääkaupunkiseudulla on olennainen ja välttämätön osa pääkaupunkiseudun kansainvälistä ja kansallista vetovoimaa. Ilman toimivaa ja kehittyvää kansainvälistä lentoasemaa Helsingin mahdollisuudet menestyä Itämeren metropolien välisessä kilpailussa kansainvälisestä pääomasta, yrityksistä, kongresseista ja matkailusta olisivat merkittävästi huonommat. Nopea ja vaivaton saavutettavuus on kriittinen tekijä houkuteltaessa investointeja, korkean osaamisen yrityksiä ja niiden T&K&I - toimintoja ja osajia. Helsinki-Vantaan toiminnan tulee olla riittävän suurta, jotta se pystyy ylläpitämään riittävää frekvenssiä ja varmistamaan asemansa kansainvälisessä lentoasemien kilpailussa. Finnairin Aasian lennot tuovat merkittävästi lisää matkustajia, joiden varassa kotimaan ja Euroopan yhteyksien tarjonta on suurempaa kuin pelkän kotimaisen kysynnän perusteella. Vaihtokenttänä toimiminen vaatii riittävät frekvenssit lentoliikenteelle lähes vuorokauden ympäri. Yöaikaisten toimintojen kehittäminen liittyy voimakkaasti transitoliikenteeseen ja erityisesti lentorahtitoimintaan. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Vuosaaren sataman läheisyys tuo mahdollisuuksia tehokkaisiin logistiikkatoimintoihin, joita Suomi ja pääkaupunkiseutu ovat toistaiseksi pystyneet hyödyntämään verraten heikosti. Asutukselle aiheutuvien meluhaittojen torjuminen edellyttää uusien keinojen käyttöön ottamista. Aktiivinen maanhankintapolitiikka lentomelusta pahiten kärsivillä asuntoalueilla ja asuntorakentamiskieltojen ehdoton noudattaminen päänousu- ja laskeutumisreiteillä olisivat tehokkaita keinoja asutukselle aiheutuvien haittojen lieventämiseksi.

Esittelijä toteaa, että ympäristökeskus ja kaupunkisuunnitteluvirasto ovat antaneet asiassa lausuntonsa. Lisäksi kaupunginkanslian elinkeino-osasto on todennut, että lentoliikennetoiminta on sallittava myös kello 0.30 - 5.30 välisenä aikana edellä mainittuun kaupunginhallituksen lausuntoon perustuen. Erityistä huomiota tulee kuitenkin kiinnittää kaluston hiljaisuuden jatkuvaan kehittämiseen sekä melualueiden kaavoittamiseen joko toimisto- ja työpaikka-alueiksi tai



asuntoalueiksi, joilla on tiukat äänieristysvaatimukset. Elinkeino toiminnan näkökulmasta lentoliikenteen rajoittamiselle ei ole perusteita. Helsinki-Vantaan lentokenttä ja sen kehittäminen on välttämätöntä alueen elinkeino toiminnan näkökulmasta.

Ympäristökeskus esittää lausunnossaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto asettaisi Helsinki-Vantaan lentoaseman aiheuttamien meluhaittojen ehkäisemiseksi toimintarajoituksia suihkulentokoneiden yöaikaiselle käytölle siten, kuin Finavia Oyj 9.5.2012 vireille panemassaan ilmailulain mukaisessa hakemuksessa alun perin esittää:

Lentoonlähdöt kello 0.30 - 5.30 välisenä aikana on kielletty suihkumoottoreilla varustetuilla ilma-aluksilla, joiden sertifioitu, ICAO Annex 16 Volume I Aircraft Noise Appendix 2 mukaisesti hyväksytty lentoonlähtömelutaso ylittää 89 EPNdB. Lentoonlähdöt on kuitenkin sallittu ilma-aluksilla, joiden aikataulun mukainen lentoonlähtö on ollut ennen kello 0.30, mutta jotka ovat viivästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi.

Laskeutumiset kello 0.30 - 5.30 välisenä aikana on kielletty suihkumoottoreilla varustetuilla ilma-aluksilla, joiden sertifioitu, ICAO Annex 16 Volume I Aircraft Noise Appendix 2 mukaisesti hyväksytty lentoonlähtömelutaso ylittää 89 EPNdB. Laskeutumiset on kuitenkin sallittu ilma-aluksilla, joiden aikataulun mukainen laskeutuminen on ennen kello 0.30, mutta jotka ovat viivästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi. Ympäristölupamääräyksen 3.2 mukaan meluisia koneita koskeva toimintarajoitus koskee sekä suihkukoneita että potkurikoneita. Ilmailulain 14 luvun mukainen menettely melun vuoksi annettavia toimintarajoituksia asetettaessa koskee kuitenkin vain suihkumoottorilla varustettuja lentokoneita. Meluisten potkurikoneiden määrä on käytännössä hyvin vähäinen, ja Finavia pyrkii rajoittamaan näiden toiminnan kello 0.30 - 5.30 välisenä aikana muilla menettelyillä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien melunhallintatoimenpiteiden kehittäminen on tärkeää, jottei melulle altistujien määrä kasva, eikä lentoaseman tai sitä ympäröivien kaupunkien kehitys vaikeudu. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on selvää, että asukkaiden määrä lentomelun vaikutusalueella tulee jonkin verran lisääntymään, painottuen toki alueen Lden > 55 dB ulkopuolelle. Jotta laskennallisten altistujamäärien lisääntymistä voitaisiin maankäytön suunnittelun keinoin välttää ja melun vaikutuksia lieventää, on oleellista, ettei melualue jatkossa enää laajene. Täten melunhallintatoimenpiteiden ja mahdollisten toimintarajoitusten tulee olla linjassa Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitystavoitteiden kanssa.



11.05.2015

Ryj/2

Kiinteistöviraston tonttiosasto on ilmoittanut, ettei sillä ole lisättävää kaupunkisuunnitteluviraston lausuntoon

## Esittelijän kannanotto

Esittelijä viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että on tärkeää edistää lentokentän lentomelun torjuntaa kaikin mahdollisin keinoin mutta samalla on kuitenkin turvattava lentokentän toimintaedellytykset.

## Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

## Lisätiedot

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausuntopyyntö, Finavia Oyj:n hakemus meluun liittyvistä toimintarajoituksista
- 2 Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausuntopyyntö, SVENSK, Finavia Oyj:n hakemus meluun liittyvistä toimintarajoituksista,
- 3 LIITE, Finavia Oyj:n lisäselvitys 12.12.2014
- 4 Finavia lisäselvitys hakemukseen meluun liittyvistä toimintarajoituksista Helsinki-Vantaan lentoasemalla
- 5 Finavia Oyj muistio 11.12.2014
- 6 muistio 3.10.2014
- 7 muistio 17.11.2014
- 8 Melun kannalta hallitsemattoman yöliikenteen kasvun vaikutus meluneenusteeseen muistio

## Otteet

### Ote

Liikenteen turvallisuusvirasto

### Otteen liitteet

Esitysteksti

## Päätöshistoria

Kaupunkisuunnitteluvirasto 30.3.2015

HEL 2011-001908 T 11 01 00 00

## Asia

Finavia Oyj on hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta ilmailulain 14 luvun mukaista päätöstä, jolla rajoitettaisiin meluun liittyen suihkukoneiden pääsyä Helsinki-Vantaan lentoasemalle yöaikana. Hakemuksen käsittelyn yhteydessä on saatu täydentävää ja

### Postiosoite

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

### Puhelin

+358 9 310 1641

### Faksi

+358 9 655 783

### Y-tunnus

0201256-6

### Tilinro

FI0680001200062637

### Alv.nro

FI02012566



11.05.2015

Ryj/2

tarkentavaa aineistoa, jossa on määritelty mm. Helsinki-Vantaan lentoaseman meluntorjuntatavoite.

Meluntorjuntatavoitteeksi on esitetty, että lentokonemelualue Lden > 55 dB ei pitkällä aikavälillä kokonaisuutena muutu ympäristöluvan liitteenä esitetystä siten, että sen piirissä asuvien asukkaiden kokonaismäärä kasvaisi. Lähtökohdaksi on esitetty vuoden 2025 ennustetta ja sen rajaaman alueen asukasmäärää vuoden 2009 asukasmääräaineistolla. Mikäli maankäytön suunnittelussa tehdään ratkaisuja, jotka tuovat uusia asuntoalueita tai asukkaita melun piiriin, ei näiden asukkaiden määrän katsota kuuluvan ympäristötavoitteeseen.

Finavia Oyj:n mukaan lisäselvityksessä esitetyt toimintarajoitukset eivät ole perusteltavissa ympäristötavoitteen saavuttamiseksi, mikäli liikenne kehitty hallitusti. Meluisten koneiden toimintarajoituksen merkitys ympäristötavoitteeseen on arvioitu vähäiseksi, mikäli yöliikenteessä ei tapahdu ennakoimatonta meluisten koneiden lisääntymistä. Mikäli toimintarajoituksia ei katsota tarkoituksenmukaisiksi, Finavia esittää uudistavansa meluisten koneiden melumaksun rajoitusaikana. Samalla Finavia aloittaa lentojen melun kokonaismäärän seurannan Lontoon lentoasemien QC-järjestelmän tavoin ja laajentaa järjestelmän lentojen määrän ja laadun sääntelyyn tulevaisuudessa, mikäli liikenne kehitty ennakoimattomasti.

## Lausunto

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien melunhallintatoimenpiteitten kehittäminen on tärkeää, jottei melulle altistujien määrä kasva, eikä lentoaseman tai sitä ympäröivien kaupunkien kehitys vaikeudu. Kaupunkirakenteen tiivistyessä on selvää, että asukkaiden määrä lentomelun vaikutusalueella tulee jonkin verran lisääntymään, painottuen toki alueen Lden > 55 dB ulkopuolelle. Jotta laskennallisten altistujamäärien lisääntymistä voitaisiin maankäytön suunnittelun keinoin välttää ja melun vaikutuksia lieventää, on oleellista, ettei melualue jatkossa enää laajene. Täten melunhallintatoimenpiteiden ja mahdollisten toimintarajoitusten tulee olla linjassa Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitystavoitteiden kanssa.

## Lausuntopyyntö

Helsingin kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnitteluvirastoa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 7.4.2015 mennessä.

10.4.2014 Lausunto annettu

## Lisätiedot

Matti Neuvonen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37311



11.05.2015

Ryj/2

matti.neuvonen(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 19.05.2014 § 594

HEL 2011-001908 T 11 01 00 00

Lausunto

Kaupunginhallitus päätti antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle (Trafi) seuraavan lausunnon täydentävistä kysymyksistä koskien Finavia Oyj:n ilmailulain mukaista hakemusta:

### 1. kysymys

Helsinki-Vantaan melualue otetaan huomioon maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa siltä pohjalta, mitä lentomelusta on esitetty voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan määräyksissä, kaavaselostuksessa sekä sen liitteissä. Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa ei ole lentomelua koskevia määräyksiä.

Maakuntakaavassa esitetty melualue perustuu vuonna 2002 valmistuneeseen meluennusteeseen, joka kuvaa ns. verhoikäyrää vuodelle 2020. Tämän ennusteen mukainen varsinainen maankäytön suunnittelua rajoittava lentomelualue Lden yli 55 dB ei käytännössä ulotu Helsingin puolelle. Sen sijaan lentomelualue Lden yli 50 dB ulottuu osittain Pohjois-Helsingin alueelle, erityisesti kiitotien jatkeen suuntaisesti Suutarilaan.

Edellä mainitun selvityksen mukaisilla Helsinki-Vantaan lentomelualueilla Lden 50–55 dB on nykyisin käytäntönä edellyttää asemakaavoissa asuinrakennusten asuinhuoneiden ulkokuoren osalta 32 dB ääneneristävyyttä lento- ja liikennemelua vastaan. Tältä osin on pyritty noudattamaan samaa käytäntöä, joka on esitetty Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan rakentamistapaohjeessa. Toistaiseksi 32 dB äänitasoerovaatimuksen on katsottu riittävän myös Pohjois-Helsingin alueelle, jonne Finavia Oyj:n viimeisimpään ympäristölupahakemukseen liittämän laskennan mukainen ennustettu lentomelualue Lden yli 55 dB ulottuu.

Pohjois-Helsingissä on huomattava määrä vanhoja asemakaavoja, joissa on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun takia annettu vuosien saatossa erilaisia kaavamääräyksiä, ja niitä on osoitettu paljon laajemmalle alueelle nykyisiin lentomelualueisiin nähden. Määräyksissä edellytetyt äänitasoerovaatimukset asuinrakennusten ulkokuorta koskien vaihtelevat laajasti välillä 27...38 dB.

### 2. kysymys

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566





Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämistä koskevat suunnitelmat, kuten Suomen Lentoliikennestrategiaan kirjattu tavoite vahvistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman gateway-asemaa, on huomioitu suunnittelussa ja toteutuksessa meluennusteen mukaisesti.

### 3. kysymys

Lentoliikenteen kasvuun ja siitä mahdollisesti aiheutuvaan melun lisääntymiseen on varauduttu puskurivyöhykkeellä, jona toimii melualue Lden 50- 55 dB.

### 4. kysymys

Helsinki-Vantaan lentoasema on välttämätön pääkaupunkiseudun elinkeinoelämän kilpailukyvyille. Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen päälentoasema, jonka edullinen sijainti Eurooppa-Aasia-liikenteen kannalta on ollut tärkeä tekijä lentoaseman toiminnan voimakkaassa kehittämisessä. Lentoaseman sijainti pääkaupunkiseudulla on olennainen ja välttämätön osa pääkaupunkiseudun kansainvälistä ja kansallista vetovoimaa. Ilman toimivaa ja kehittyvää kansainvälistä lentoasemaa Helsingin mahdollisuudet menestyä Itämeren metropolien välisessä kilpailussa kansainvälisestä pääomasta, yrityksistä, kongresseista ja matkailusta olisivat merkittävästi huonommat. Nopea ja vaivaton saavutettavuus on kriittinen tekijä houkuteltaessa investointeja, korkean osaamisen yrityksiä ja niiden T&K&I -toimintoja sekä osajia.

Ilman sujuvia ja toimivia matkustajaliikenteen lentoyhteyksiä Suomen ja pääkaupunkiseudun hallinnon ja yritysten toiminta kärsisivät, ja kerrannaisvaikutukset olisivat erittäin vakavat koko Suomen kilpailukyvyille. Tiheäfrekvenssiset päivamatkat Pohjois- ja Keski-Eurooppaan ovat välttämättömiä hallinnon ja yritystoiminnan kannalta. Helsinki-Vantaan toiminnan tulee olla riittävän suurta, jotta se pystyy ylläpitämään riittävää frekvenssiä ja toimivaa sisäistä kilpailua asiakastytyvyyden takaamiseksi ja samalla varmistamaan asemansa kansainvälisessä lentoasemien kilpailussa (mm. Pulkovo, Kööpenhamina, Tukholma). Finnairin Aasian lennot tuovat merkittävästi lisää matkustajia, joiden varassa kotimaan ja Euroopan yhteyksien tarjonta on suurempaa kuin pelkän kotimaisen kysynnän perusteella. Vaihtokenttänä toimiminen vaatii riittävät frekvenssit lentoliikenteelle lähes vuorokauden ympäri.

Helsingin seutu toimii koko maan tuontikulutustavaroiden ja kokoonpanoteollisuuden raaka-aineiden logistiikka-alueena. Vaikka tonnimääräisesti suurin osa maamme ulkomaankaupasta kulkeekin meritse, logistiikka- ja tuotantoalueiden tiivis yhteys lentoasemalle on



välttämätöntä toiminnan häiriöttömyyden turvaamiseksi. Tehokas rahtiliikenne tukee myös matkustajaliikenteen frekvenssejä.

Yöaikaisten toimintojen kehittäminen liittyy voimakkaasti transitoliikenteeseen ja erityisesti lentorahtitoimintaan. Helsinki-Vantaan ja Vuosaaren sataman läheisyys tuo mahdollisuuksia tehokkaisiin logistiikkatoimintoihin, joita Suomi ja pääkaupunkiseutu ovat toistaiseksi pystyneet hyödyntämään verraten heikosti. Esikuvaksi voisi ottaa Hollannin, jossa Amsterdamin Schiphol ja Rotterdamin satama yhdessä ovat kyenneet rakentamaan yhden Euroopan suurimmista logistiikkahubeista. Sataman ja lentosataman väliselle alueelle on luotu vahvoja kansainvälisen kaupan, valmistuksen ja logistiikan keskuksia/työpaikka-alueita. Helsinki-Vantaalla ei ole Hollannin tapaista maaliikenteen etua Keski-Euroopan suurille markkinoille, mutta Pietarin seudulle sen sijaan olisi.

Myös lentorahtia käyttävän Eurooppa-Aasia -arvotavaravirran osalta edellytykset ns. kevyelle logistiikalle (osakokoonpano, pakkaus, huolto) olisivat olemassa. Tämä edellyttäisi kuitenkin voimakasta panostusta lentorahtitoiminnan laajentamismahdollisuuksiin ja kansainväliseen logistiikkaan lentoaseman pohjoispuolella. Kilpailuetuna olisivat suuriin eurooppalaisiin kenttiin nähden hyvin lyhyet ja nopeat maakuljetusäisyydet sekä mahdollisuudet joustavaan, kustannustehokkaaseen ja turvalliseen toimintaan.

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 edistävää maankäytön suunnittelua sekä määrätietoista maanhankintaa. Lisäksi tarvitaan eri osapuolten yhteistä yritysmarkkinointia ja yritysten sijoittumisen koordinoimista.

Logistiikka on työmahdollisuuksien tarjoajana pääkaupunkiseudulle erittäin tärkeä potentiaali. Logistiikan taloudellinen potentiaali on huomattavasti suurempi kuin kansainvälisten yritysten aluetoimistojen, joita pääkaupunkiseudun kansainvälinen työpaikkamarkkinointi lähinnä on tavoitellut. Merkittävä kansainvälinen logistiikkatoiminta voisi pitkällä aikavälillä toisaalta myös tuoda kansainvälisten yritysten aluetoimistoja pääkaupunkiseudulle.

## 5. kysymys

Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys liikennepalvelujen saatavuuden näkökulmasta on erittäin suuri. Pääkaupunkiseudun kansainvälisten yritysten toiminta ei olisi mahdollista ilman riittäviä lentoyhteyksiä eri puolille maailmaa. Lentoasema on erittäin tärkeä



myös kotimaan yritysytteyksien kannalta. Julkinen sektori myös tarvitsee hyviä ja nopeita yhteyksiä niin kotimaassa kuin ulkomaille. Liikennepalvelujen saatavuuden kannalta lentoasema on tärkeä pääkaupunkiseudun elinkeinoelämän lisäksi koko Suomelle.

Ilman Helsinki-Vantaan lentoasemaa Helsingillä ja koko pääkaupunkiseudulla ei olisi mahdollisuuksia kehittyä metropoliksi Itämeren alueen mittakaavassa. Lentoliikenteen liiallinen rajoittaminen olisi pääkaupunkiseudun kehittämisen kannalta erittäin haitallista.

Asutukselle aiheutuvien meluhaittojen torjuminen edellyttää uusien keinojen käyttöön ottamista. Aktiivinen maanhankintapolitiikka lentomelusta pahiten kärsivillä asuntoalueilla ja asuntorakentamiskieltojen ehdoton noudattaminen päänousu- ja laskeutumisreiteillä olisivat tehokkaita keinoja asutukselle aiheutuvien haittojen lieventämiseksi.

Myös Finavia Oyj voisi yhteistyössä asianomaisten kuntien kanssa pyrkiä aktiivisesti hankkimaan asuntoja ja asuinkiinteistöjä lentoliikenteen ja sen reittimuutosten pahiten vaivaamilta alueilta. Tämä toisi myös vaihtoehtoisia työpaikkasijainteja logistiikkayrityksille, mikä puolestaan voisi kasvattaa lentoliikenteen tarvetta ja vetovoimaa. Näin voitaisiin mahdollisesti myös välttää lentoaseman toiminnan ja vetovoiman kannalta haitallisia toimintarajoituksia sekä nousu- ja laskureittimuutoksia.

## 6. kysymys

Lentoasemalla on suuria taloudellisia vaikutuksia, joilla on merkitystä Helsinkiin ja sen työllisyyteen. Lentoliikennestrategian väliraportissa todetaan mm., että "Oxford Economics julkaisi Suomen maakohtaisen selvityksen lentoliikenteen merkityksestä keväällä 2012 (Oxford Economics, Economic Benefits from Air Transport in Finland, 2012). Suomen maaraportin mukaan lentoliikenteen osuus Suomen BKT:stä on 3,2 prosenttia, lentoliikennetoimialalla tai siitä suoraan riippuvaisilla toimialoilla työskentelee 104 000 suomalaista eli 4,2 prosenttia koko työvoimasta. Monet toimialat ovat tämän lisäksi riippuvaisia lentoliikenteestä."

Erityisesti matkailutoimiala ja monet vientiteollisuuden toimialat ovat täysin riippuvaisia toimivista lentoliikenneyhteyksistä. Työ- ja elinkeinoministeriö on arvioinut, että kansainvälisen matkailun tulokertymä Suomen kansantalouteen kasvaisi yli 7 mrd euroon vuoteen 2020 mennessä. Suomea koskevan selvityksen mukaan lentoyhteyksien merkitys on Suomelle Euroopan unionin jäsenvaltioista kuudenneksi tärkein. Helsingin ja seudun osalta BKT- ja työvoimaosuudet ovat selvästi koko maata suuremmat.



Lentoaseman alue ja siihen tukeutuva Aviapoliksen työpaikkakeskittymä on yksi Helsingin seudun suurimmista ja nopeimmin kasvava. koko alueen työpaikkamäärä oli vuonna 2008 34 700, josta lentoasemalla on noin 20 000 työpaikkaa.

Lentoliikenteellä on suuri merkitys myös Suomen valtiontaloudelle. Valtio kerää lentoliikenteeltä veroja ja veroluontoisia maksuja vuosittain noin 800–900 miljoonaa euroa. Lisäksi tulevat toimialalla työskentelevien ansiotuloista kerättävät verotulot sekä toimialan tuotteiden ja palvelujen arvonnlisäverotulot. Jos nämä lasketaan mukaan, valtion verokertymä lentoliikenteestä ja siihen liittyvistä verotuloista on kokonaisuudessaan lähes 2,5 miljardia euroa" (Lentoliikennestrategia väliraportti, LVM 2013).

## 7. kysymys

Helsinki-Vantaan lentoaseman kehityksessä tulee ottaa huomioon seuraavia näkökulmia:

Helsinki-Vantaan Aviapoliksen kehittäminen täydelliseksi yritysalueeksi ja tehokas nopea julkinen yhteys Helsingin keskustaan ja muualle maahan (Turku, Tampere) sekä Pietariin (ns. lentorata) on tärkeää. Yhteydet Tallinnan laivoille on saatava paremmiksi, jotta lentokenttä voi kilpailla myös virolaismatkustajista.

Lentoasema siellä toimivine yrityksineen on suuri seudullinen työnantajakeskittymä, joka osaltaan tasaa pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteen ruuhkia. Kehärata tuo lentoasemalle kaivattua, sieltä puuttunutta nopeaa julkista liikenneyhteyttä. Lentoliikenteen saavutettavuus edellyttää Kehäradan asemien yhteyteen toimivaa lentoaseman työpaikka- ja matkustajaliikennettä palvelevaa tehokasta liityntäpysäköintiä Kehävyölienen liikennemäärien kasvun hillitsemiseksi.

Lentokentän syöttöliikenteen saaminen raiteille vähentää kotimaan lyhyitä lentoja, vapauttaa kentän kapasiteettia ja vähentää melua.

Lentoaseman melualueita ja erityisesti sen pohjoispuolista aluetta on, kuten kohdassa 4. on tuotu esiin, syytä voimakkaammin kehittää logistiikkapalvelualueeksi, joka tarjoaa varastointia, käsittelyä, huolintaa ym. lisäarvopalveluja sekä lentorahdille että Vuosaaren kautta kulkeviin merikuljetuksiin. Myös rautatieliikenteen yhteydet tähän nousevaan logistiikka-alueeseen tulee turvata.

Lentoaseman lähialueen voimakas kehittyminen vaatii myös tehokasta 24/7 -periaatteella toimivaa bussiliikennettä lähialueen työpaikka- ja liikealueille.



Vuosaaren nousevan yritysalueen ja lentoaseman yhteyksien turvaaminen matkustajille, rekkaliikenteelle (Kehä III) ja rautatieliikenteelle on tärkeää. Alueella tulee varata varsinaisten logistiikkapalvelujen lisäksi myös kevyempiä ns. rekkaparkkeja.

Kotimaisen logistiikan kannalta Kehä IV:n rakentaminen lentoaseman pohjoispuolelle poistaisi kehitystä hidastavan merkittävän pullonkaulan, joka samalla avaisi hyviä mahdollisuuksia kansainvälisen logistiikan yrityksille.

24.09.2012 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Santtu von Bruun, yksikön päällikkö, puhelin: 310 36258  
santtu.vonbruun(a)hel.fi

Kiinteistövirasto 15.4.2014

HEL 2011-001908 T 11 01 00 00

Finavia Oyj on hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta (Trafi) ilmailulain 14 luvun mukaista päätöstä, jolla rajoitettaisiin meluun liittyen suihkukoneiden pääsyä Helsinki-Vantaan lentoasemalle yöaikana. Liikenteen turvallisuusvirasto on asiaa käsitellessään havainnut, ettei sillä ole riittävää tietoa toimintarajoitusten asettamisesta annettavan päätöksen tekemiseen. Ilmailulain 137 §:n mukaan toimintarajoitusten tarpeellisuutta ja laajuutta harkittaessa on tarkasteltava mahdollisuuksia eri meluntorjuntakeinoihin kuten maankäytön suunnitteluun ja sen toteuttamiseen.

Kiinteistövirasto esittää lausuntonaan kaupunginkanslialle Trafín kiinteistövirastolle kuuluviin kysymyksiin seuraavaa:

1.

Miten Helsinki-Vantaan lentoasema ja sen lentoliikenteestä seuraavat meluvaikutukset on huomioitu maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa (erityisesti uusien asuinalueiden osalta)?

Lentoliikenteen meluvaikutukset otetaan huomioon kaavoituksessa, jota kiinteistövirasto toteuttaa.

2.

Postiosoite

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Onko suunnittelussa ja toteuttamisessa huomioitu Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämistä koskevat suunnitelmat, kuten Suomen Lentoliikennestrategiaan kirjattu tavoite vahvistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman gateway-asemaa?

3.

Missä määrin lentoliikenteen kasvuun ja siitä mahdollisesti aiheutuvaan melun lisääntymiseen on varauduttu varaamalla riittävät puskurivyöhykkeet ennustetilanteen verhokäyrien ympärille?

4.

Miten merkittäväksi koette oman kaupunginne ja koko Suomen kannalta Helsinki-Vantaan lentoaseman olemassaolon ja sen toimintojen kehittämisen, mukaan lukien yöaikaisten toimintojen kehittämisen?

Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen päälentoasema, jonka edullinen sijainti Eurooppa-Aasia-liikenteen kannalta on ollut tärkeä tekijä lentoaseman toiminnan voimakkaassa kehitymisessä. Lentoaseman sijainti pääkaupunkiseudulla, lähellä Helsinkiä, on olennainen ja välttämätön osa pääkaupunkiseudun kansainvälistä ja kansallista vetovoimaa. Ilman toimivaa ja kehittyvää kansainvälistä lentoasemaa Helsingin mahdollisuudet menestyä Itämeren metropolien välisessä kilpailussa kansainvälisestä pääomasta, yrityksistä, kongresseista ja matkailusta olisivat merkittävästi huonommat.

Yöaikaisten toimintojen kehittäminen liittyy voimakkaasti transitoliikenteeseen ja erityisesti lentorahtitoimintaan. Helsinki-Vantaan ja Vuosaaren sataman läheisyys tuo mahdollisuuksia tehokkaisiin logistiikkatoimintoihin, joita Suomi ja pääkaupunkiseutu ovat toistaiseksi pystyneet hyödyntämään verraten heikosti. Esikuvaksi voisi ottaa Hollannin, jossa Amsterdamin Schiphol ja Rotterdamin satama yhdessä ovat kyenneet rakentamaan yhden Euroopan suurimmista logistiikkahubeista. Sataman ja lentosataman väliselle alueelle on luotu vahvoja kansainvälisen kaupan, valmistuksen ja logistiikan keskuksia/työpaikka-alueita. Helsinki-Vantaalla ei toki ole Hollannin tapaista maaliikenteen etua Keski-Euroopan suurille markkinoille, mutta Pietarin seudulle olisi.

Myös lentorahtia käyttävän Eurooppa-Aasia -arvotavaravirran osalta edellytykset ns. kevyelle logistiikalle (osakokoonpano, pakkaus, huolto) olisivat olemassa. Tämä edellyttäisi kuitenkin voimakasta panostusta lentorahtitoiminnan laajentamismahdollisuuksiin ja kansainväliseen logistiikkaan lentoaseman pohjoispuolella. Kilpailuetuna olisivat suuriin eurooppalaisiin kenttiin nähden hyvin lyhyet ja nopeat



maakuljetusetaisyydet sekä mahdollisuudet joustavaan, kustannustehokkaaseen ja turvalliseen toimintaan. Toiminnan kehittäminen vaatisi ennakkoluulotonta ja saumatonta yhteistyötä niin Finavian, pääkaupunkiseudun ja Keski-Uudenmaan kuntien kuin yritysten ja heidän asiakkaidensa kanssa. Onnistuminen vaatisi kuntien välisen osaoptimoinnin lopettamista, määrätietoista maanhankintaa ja logistiikkaa sekä lentorahtitoimintaa edistävää maankäytön suunnittelua. Tarvitaan myös eri osapuolten yhteistä yritysmarkkinointia ja yritysten sijoittumisen koordinoitua. Lisäksi pitää löytyä kykyä ymmärtää, että logistiikka työmahdollisuuksien tarjoajana on pääkaupunkiseudulle erittäin tärkeä potentiaali ja myös halua tavoitella sitä. Logistiikan taloudellinen potentiaali on huomattavasti suurempi kuin kansainvälisten yritysten aluetoimistojen, joita pääkaupunkiseudun kansainvälinen työpaikkamarkkinointi lähinnä on tyytynyt tavoittelemaan. Merkittävä kansainvälinen logistiikkatoiminta voisi tuki pitkällä aikavälillä myös tuoda kansainvälisten yritysten aluetoimistoja pääkaupunkiseudulle.

5.

Millainen merkitys lentoasemalla on paikalliselle elinkeinoelämälle liikennepalvelujen saatavuuden näkökulmasta? Millainen merkitys lentoasemalla on paikalliselle elinkeinoelämälle muutoin? Miten arvioitte mahdollisten rajoitusten asettamisen vaikuttavan paikalliseen elinkeinoelämään?

Lentoaseman merkitys liikennepalvelujen saatavuuden näkökulmasta on erittäin suuri pääkaupunkiseudun elinkeinoelämän lisäksi koko Suomelle. Pääkaupunkiseudun kansainvälisten yritysten toiminta ei olisi mahdollista ilman riittäviä lentoyhteyksiä eri puolille maailmaa. Samoin Helsinki-Vantaan lentokenttä on erittäin tärkeä kotimaan yritysytteyksien kannalta. Myös julkinen sektori tarvitsee hyviä ja nopeita yhteyksiä niin kotimaassa kuin ulkomaille.

Lentotoiminnan rajoittaminen on lähiasukkaiden melusuojausten kannalta ymmärrettävää. Lentokonevalmistajien melutorjuntatyön ja lentoreittien tarkennuksilla lentomelua on viimeisen 15 vuoden aikana pystytty vähentämään ja paikoin jopa selvästi alentamaan lentomäärien huomattavasta kasvusta huolimatta.

Valitettavasti asuntoalueita on kaavoitettu tai asumista on sallittu liian lähelle päälentoreittejä. Myös Finavia Oyj voisi yhteistyössä asianomaisen kunnan kanssa pyrkiä aktiivisesti hankkimaan asuntoja ja asuinkiinteistöjä lentoliikenteen ja sen reittimuutosten pahiten vaivaamilta alueilta. Tämä toisi myös vaihtoehtoisia työpaikkasijainteja



edellä mainituille logistiikkayrityksille joka taasen voisi kasvattaa lentoliikenteen tarvetta ja vetovoimaa.

6.

Miten merkittävä työllistävä vaikutus lentoasemalla on kaupungissanne/kunnassanne?

Ilman Helsinki-Vantaan lentoasemaa Helsingillä ja koko pääkaupunkiseudulla ei olisi mahdollisuuksia kehittyä metropoliksi Itämeren alueen mittakaavassa. Lentoliikenteen taitamaton rajoittaminen olisi pääkaupunkiseudun kehittämisen kannalta erittäin haitallista. Meluntorjunnassa on kuitenkin otettava käyttöön uusia työkaluja. Aktiivinen maanhankinta lentomelusta pahiten kärsivillä asuntoalueilla ja asuntorakentamiskieltojen ehdoton noudattaminen päänousu- ja laskeutumisreiteillä olisi tehokas työkalu.

Asuntojen rakentamisen estäminen näillä alueilla on niin kunnille kuin lentoasemalle edullista ennaltaehkäisevää työtä. Rakentaminen lentomelualueelle väistämättä heikentää asunnon arvokehitystä. Lentomelualueella jo sijaitsevien asuntojen hankinta on kallista. Onnistuakseen se on tehtävä hintatasolla, joka ei ota huomioon lentotoiminnan aiheuttamaa arvon alentumista. Toisaalta määrätietoinen ”meluasuntojen” hankinta niiden myyntiin tullessa olisi nähtävä mahdollisuutena edistää lentoasemaa hyödyttävää kehittämispotentiaalia. Hyvin toteutuessaan hankinta voi myös estää lentoaseman toiminnan ja vetovoiman kannalta haitallisia rajoituksia sekä nousu- ja laskureittimuutoksia.

7.

Tunnistattekko lentoasemalla jotakin muita erityispiirteitä, jotka olisi tarkastelussa otettava huomioon?

Lentoasema siellä toimivine yrityksineen on suuri seudullinen työnantajakeskittymä, joka osaltaan tasaa pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteen ruuhkia. Kehärata tuo lentoasemalle kaivattua, sieltä puuttunutta nopeaa julkista liikenneyhteyttä. Lentoaseman lähialueen voimakas kehittyminen vaatisi kuitenkin lisäksi tehokasta 24/7 –periaatteella toimivaa bussiliikennettä lähialueen työpaikka- ja liikealueille. Lentoliikenteen saavutettavuus edellyttäisi myös Kehävyöliikennemäärien kasvun hillitsemiseksi Kehäradan asemien yhteyteen toimivaa lentoaseman työpaikka- ja matkustajaliikennettä palvelevaa tehokasta liityntäpysäköintiä. Kotimaisen logistiikan kannalta Kehä IV:n rakentaminen lentoaseman pohjoispuolelle poistaisi kehitystä hidastavan merkittävän pullonkaulan,





joka samalla avaisi hyviä mahdollisuuksia kansainvälisen logistiikan yrityksille.

Lisätiedot

Peter Haaparinne, toimistopäällikkö, puhelin: 310 31864  
peter.haaparinne(a)hel.fi

Katarina Kurenlahti, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36415  
katarina.kurenlahti(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 10.12.2013 § 391

HEL 2011-001908 T 11 01 00 00

KHO 25.10.2013, diaarin:o 3021, 3027, 3032, 3069, 3078, 3085, 3095, 3097/13

Päätös

Helsingin kaupungin ympäristölautakunta, joka toimii Helsingin kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisena, päätti antaa korkeimmalle hallinto-oikeudelle seuraavan lausunnon valituksista, jotka koskevat Vaasan hallinto-oikeuden tekemää päätöstä Finavia Oyj:n Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupa-asiassa.

Valitukset koskevat pääosin lentomelua. Valituksissa on tuotu esille erityisesti yöaikaisen meluhaitan vakavuus (unen häirintä) ja lentomelualan laajentumisen haittavaikutukset maankäytön suunnittelulle. Myös Helsingin kannalta lentomelu on lentoaseman merkityksellisin ympäristökuormitus.

Ympäristölautakunta yhtyy valituksissa esitettyihin vaatimuksiin nykyisen lentomelualan (maakuntakaavan verhokäyrä) laajentumisen kieltämiseksi ja yöaikaisen lentomelun torjumiseksi. Näihin hyvin perusteltuihin vaatimuksiin liittyen ympäristölautakunta toistaa ympäristölupahakemuksen johdosta antamassaan lausunnossa esitetyt näkökohdat lentomelun torjumiseksi:

1. Lentomelualue ei saa laajentua nykyisen maankäytön suunnittelua ohjaavan verhokäyrän ulkopuolelle lentojen määrässä, lentoreiteissä tai lentokoneiden melupäästössä tapahtuvan muutoksen seurauksena.

Mikäli lentomelualue laajenee nykyisen verhokäyrän ulkopuolelle melun leviämistä kuvaavan laskentamallin muutoksen seurauksena, tulee Finavia Oyj:n ryhtyä toimenpiteisiin lentomelualan pienentämiseksi nykyisen verhokäyrän sisäpuolelle.



Ympäristölautakunta toteaa, että nykyisen verhokäyrän meluvyöhykkeet  $L_{den} > 55$  dB ja  $L_{den} > 60$  dB eivät ulotu Helsingin kaupungin alueelle. Sen sijaan vuoden 2025 ennustetilanteen ja nykyisen verhokäyrän yhdistelmän  $L_{den} > 55$  dB ulottuisi Helsingin Suutarilassa aina Tapulikaupungintielle asti.

2. Finavia Oyj:n tulee selvittää ne asuinrakennukset, joissa lentomelu todennäköisesti aiheuttaa unen häirintää yöaikaan kello 22.00–7.00. Selvityksen tulee kattaa ainakin meluvyöhyke  $L_{den} > 55$  dB. Selvityksen piiriin tulee tarvittaessa ottaa lisää asuinrakennuksia esimerkiksi Finavia Oyj:n saaman asukaspalautteen perusteella.

Meluhaitan suuruutta arvioitaessa ja raportoitaessa tulee ottaa huomioon sosiaali- ja terveysministeriön Asumisterveysohjeessa (Oppaita 2003:1) ja sen soveltamisoppaassa (2009) annetut kattavat ohjeet yöaikaisten melutapahtumien aiheuttamien haittojen arviointiin sisätiloissa. Kun arvioidaan melusta aiheutuvaa unen häirintää, koko yöajan keskiäänitaso ( $L_{Aeq,klo22-7}$ ) ei yksinään ole riittävä suure. Lisäksi tulee selvittää melutapahtuman äänialtistustaso (LAE) ja enimmäismelutaso (LAFmax).

Ympäristölautakunta toteaa, että lentomelusta aiheutuva vakavin haitta on unen häirintä, josta seurauksena voi olla vakavia terveyshaittoja. Melun terveysvaikutuksia on tutkittu maailmanlaajuisesti sadoissa eri tutkimuksissa ja näiden tutkimusten tulosten perusteella on annettu sosiaali- ja terveysministeriön ohjearvot (Asumisterveysohje 2003:1). Näiden ohjearvojen tarkoituksena on estää melusta aiheutuvat terveyshaitat. Sen vuoksi Vaasan hallinto-oikeuden antama määräys lentomelusta mahdollisesti aiheutuneiden terveysvaikutusten tutkimiseksi on epätarkoituksenmukainen. Ympäristölautakunta korostaa, että terveyshaitat ovat mahdollisia, jos lentomelutaso ylittää ohjearvot asunnoissa sisällä ja ne ovat vielä todennäköisempiä, jos asukkaat joutuvat



11.05.2015

Ryj/2

valvomaan lentomelun vuoksi.

3. Finavia Oyj:n tulee ryhtyä viivytyksettä tarpeellisiin meluntorjuntatoimenpiteisiin niiden asuinrakennusten osalta, joissa todetaan edellä mainitun selvityksen perusteella lentomelusta aiheutuvaa yönen häirintää kello 22.00–7.00.

Meluntorjuntatoimenpiteenä tulisivat kyseeseen esimerkiksi yöaikaisen lentotoiminnan merkittävä rajoittaminen, melulle altistuvien asuinrakennusten ääneneristävyyden parantaminen ja korvaavan asuinhuoneiston tarjoaminen asukkaille lentomelualueen ulkopuolelta.

17.09.2013 Ehdotuksen mukaan

25.10.2011 Ehdotuksen mukaan

23.08.2011 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

ympäristöpäällikkö  
Pertti Forss

Lisätiedot

Harri Pasanen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32013  
harri.pasanen(a)hel.fi