



PÄÄTÖS

Nro 6/2020

Dnro ESAVI/18162/2018

27.1.2020

ASIA

Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. mukainen selvitys, Vantaa

HAKIJA

Finavia Oyj
PL 50
01531 Vantaa

Y-tunnus: 2302570-2

TOIMINTA

Helsinki-Vantaan lentoasema sijaitsee pääosin Vantaan kaupungin alueella Seutulassa noin 20 kilometriä Helsingin keskustasta pohjoiseen. Lentoaseman pohjoisosa ulottuu Tuusulan kunnan alueelle.

Toiminnan luvanvaraisuus

Toiminta on luvanvaraista ympäristönsuojelulain 27 §:n 1 momentin ja liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 b perusteella.

Toimivaltainen lupaviranomainen

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on toimivaltainen lupaviranomainen ympäristönsuojelulain 34 §:n ja ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (713/2014) 1 §:n 2 momentin kohdan 12 b perusteella.

ASIA	1
HAKIJA	1
TOIMINTA.....	1
Toiminnan luvanvaraisuus	1
Toimivaltainen lupaviranomainen.....	1
VIREILLETULOTIEDOT	4
Selvityksen vireilletulo	4
Asiaa koskevat päätökset	4
Voimassa oleva ympäristölupa.....	4
Muut asiaan liittyvät päätökset	4
Selvityksen peruste.....	4
SELVITYKSEN SISÄLTÖ	12
Selvitys Liikenteen turvallisuusviraston päätöksestä ilmailulain nojalla mahdollisesti asetettavista määräyksistä.....	12
Selvitys terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen aiheutumisesta	13
Ympäristöluvan myöntämisedellytysten täyttyminen.....	15
Lentoaseman operatiiviset lentokonemelun hallintatoimet.....	18
Taloudelliset melun ohjauskeinot	19
Johtopäätökset	20
ASIAN KÄSITTELY	21
Täydennykset	21
Tiedottaminen	21
Lausunnot.....	21
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto.....	21
Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto	22
Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden ympäristönsuojeluyksikön lausunto	23
Kaunaisten kaupungin ympäristöviranomaisen lausunto	23
Tuusulan kunnanhallituksen lausunto	23
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän lausunto	24
Vantaan kaupunginhallituksen lausunto	24
Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) lausunto	25
Muistutukset ja mielipiteet	25
Vastine lausuntoihin.....	28
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	28
Vantaan kaupungin ympäristölautakunta	29
Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden ympäristönsuojeluyksikkö	30
Vastine muistutuksiin	30
MERKINTÄ	32
ALUEHALLINTOVIRASTON RATKAISU	32
PERUSTELUT	33
Ratkaisun perustelut	33
Perustelu kirjanpidolle ja raportoinnille	34
VASTAUS LAUSUNNOISSA JA MUISTUTUKSISSA ESITETTYIHIN VAATIMUKSIIN.....	35
Vastaus Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausuntoon.....	35

Vastaus Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausuntoon	35
PÄÄTÖKSEN VOIMASSAOLO JA LUVAN TARKISTAMINEN.....	36
Päätöksen voimassaolo	36
SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET	36
KÄSITTELYMAKSU	36
TIEDOTTAMINEN.....	36
Päätös	36
Päätöksestä tiedottaminen	37
MUUTOKSENHAKU	37
LIITE	37
ASIAN KÄSITTELIJÄT	38

VIREILLETULOTIEDOT

Selvityksen vireilletulo

Selvitys on tullut vireille aluehallintovirastossa 20.9.2018.

Asiaa koskevat päätökset

Voimassa oleva ympäristölupa

Etelä-Suomen aluehallintoviraston 4.8.2011 antama päätös Nro 49/2011/1 (Dnro ESAVI/75/04.08/2010) koskien Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaa.

Vaasan hallinto-oikeuden päätös Nro 13/0230/1, 5.9.2013 koskien Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksestä tehtyjä valituksia.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös taltionumero 94, 21.1.2015 koskien Vaasan hallinto-oikeuden päätöksestä tehtyjä valituksia.

Muut asiaan liittyvät päätökset

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin 21.10.2015 antama päätös (Dnro TRAFI/8440/05.00.11.01/2012), koskien meluun liittyviä toimintarajoituksia Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Helsingin hallinto-oikeuden päätös nro 16/1319/3, 2.12.2016 koskien Trafin päätöksestä tehtyjä valituksia.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös taltionumero 29, 5.1.2018 koskien Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä tehtyjä valituksia ja jolla korkein hallinto-oikeus palautti asian Helsingin hallinto-oikeudelle.

Helsingin hallinto-oikeuden päätös nro 18/0379/5, 18.6.2018.

Selvityksen peruste

Selvitys on tullut vireille Finavia Oyj:n Helsinki-Vantaa lentoasemalle annetun Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksen 4.8.2011, 49/2011/1, Vaasan hallinto-oikeuden päätöksen 5.9.2013, 13/0230/1 ja Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen 21.1.2015, taltionumero 94 perusteella.

Ote korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta:

Korkein hallinto-oikeus kumoaa viran puolesta aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomina annetut lupamääräykset 3.2-3.4 ja muuttaa samalla lupamääräykset 3. ja 3.5 kuulumaan seuraavasti.

Määräys 3

Lentotoimintaa on lentoasemalla rajoitettava määräyksen 3.1. mukaisesti 1.4.2013 alkaen.

Määräys 3.5

Finavia Oyj:n on saatettava viimeistään kahden (2) kuukauden kuluessa tämän päätöksen antamisesta Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi kysymys ilmailulaissa tarkoitettujen meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta.

Finavia Oyj:n on viimeistään kahden (2) kuukauden kuluttua Liikenteenturvallisuusviraston päätöksen lainvoimaiseksi tulemisesta toimitettava Etelä-Suomen aluehallintovirastolle selvitys ilmailulain nojalla mahdollisesti asetuista määräyksistä. Finavia Oyj:n on samalla toimitettava aluehallintovirastolle erillinen selvitys, jossa arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella (Lden 55 dB) sijaitsevilla asuinalueilla tilanteessa, jossa noudatetaan ilmailulain nojalla mahdollisesti asetettuja määräyksiä yhdessä muiden lentoasemanmelunhallintatoimien kanssa. Mainitussa selvityksessä on kiinnitettävä erityistä huomiota yöaikaiseen meluun ja mahdollisuuksiin siitä aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi.

Aluehallintoviraston on annettava esitetyn selvityksen perusteella päätös, jossa arvioidaan, ovatko ympäristönsuojelulaissa tarkoitetun ympäristöluvan myöntämisen edellytykset olemassa ilmailulain nojalla mahdollisesti asetettut määräykset ja aluehallintoviraston toimivallassa olevat melunhallintatimet huomioon ottaen.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun perusteluja melupäästöjen ja melun hallinnan osalta

Toimivalta toimintarajoitusten asettamiseen

Ympäristönsuojelulain (86/2000) mukaan ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavaan toimintaan on oltava ympäristölupa. Ympäristönsuojeluasetuksessa (169/2000) on lisäksi nimenomaisesti säädetty, että lentopaikan toimintaan on oltava ympäristölupa. Ympäristönsuojelulakiin tai sen nojalla annettuun asetukseen ei sisälly säännöksiä siitä, että siviili-ilmailuun käytettävä lentopaikka tai lentoasema olisi miltään osin jätetty ympäristönsuojelulain soveltamisalan ulkopuolelle. Korkein hallinto-oikeus toteaa tässä yhteydessä samalla selvyyden vuoksi, että lentoasema ei kuulu teollisuuden päästöistä annetun direktiivin (2010/75/EU) soveltamisalaan. Tuo direktiivi, jonka täytäntöönpano Suomessa perustuu ympäristönsuojelulakiin, on SEUT 192(1) artiklan (ympäristöpolitiikka) nojalla annettu vähimmäisharmonisointidirektiivi.

Lähtökohtana on siis pidettävä sitä, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta aiheutuvasta pilaantumisesta, joka aiheutuu erityisesti melupäästöistä, on annettava tarpeelliset määräykset ympäristönsuojelulain nojalla

annettavassa ympäristöluvassa. Ympäristölupaharkinnan yhteydessä on kuitenkin samalla selvitettävä, aiheutuuko ilmailua koskevasta tai muusta erityissääntelystä rajoituksia mahdollisuuksiin antaa ympäristönsuojelulain nojalla ja ympäristölupa-asiassa toimivaltaisen viranomaisen päätöksellä lentoaseman toimintaa koskevia lupamääräyksiä melupäästöjen vähentämiseksi tai hallitsemiseksi.

Melunhallintadirektiivin (2002/30/EY) tavoitteena on muun ohella vahvistaa yhteisössä sovellettavat säännöt, joilla helpotetaan yhtäläisten toimintarajoitusten käyttöönottoa lentoasemilla pyrkien rajoittamaan tai jopa vähentämään lentomelun haittavaikutuksille altistuvien henkilöiden määrää. Direktiivin tavoitteena on myös edistää lentoasemien kapasiteetin kehittämistä ympäristöystävällisesti. Melunhallintadirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön vuoden 1995 ilmailulain muutoksella (1400/2004), jolla ilmailulakiin lisättiin direktiivissä tarkoitettuja toimintarajoituksia vastaavat säännökset. Nyt kysymyksessä olevaa aluehallintoviraston päätöstä annettaessa toimintarajoituksia koskevat säännökset ovat sisältyneet vuoden 2009 ilmailulain 14 lukuun. Mainitun luvun 136 §:n mukaan toimintarajoituksia voidaan asettaa meluhaittojen ehkäisemiseksi.

Hallituksen esityksessä (HE 216/2004 vp), joka on koskenut vuoden 1995 ilmailulain muuttamista, on arvioitu silloista nykytilaa todeten muun ohella, että lainsäädännöstä puuttuivat direktiivin edellyttämät säännökset tasapainoisen lähestymistavan noudattamisesta, toimintarajoitusten valmisteluun liittyvistä arvioinneista sekä toimintarajoituksissa noudatettavista periaatteista. Ilmailulain muuttamisen tavoitteena oli järjestää selkeä ja yksinkertainen menettely, jota noudatettaisiin direktiivissä tarkoitettuja toimintarajoituksia valmisteltaessa ja niistä päätettäessä. Hallituksen esityksessä todettiin keskeisten ehdotusten suhteesta ympäristölupaprosessiin muun ohella, että keskeisin ero olisi siinä, että ympäristölupaprosessi tähtää kokonaisvaltaisesti niiden ehtojen määrittämiseen, joilla tiettyä toimintaa voi harjoittaa. Direktiivin mukainen toimintarajoitusprosessi puolestaan ensisijaisesti tähtää aiemmin sallitun toiminnan rajoittamiseen. Hallituksen esityksen mukaan toimintarajoitusprosessi on keinovalikoimaltaan suppeampi ja pelkkään lento-toimintaan rajoittuvana soveltamisalaltaan ympäristölupaprosessia selvästi rajatumpi.

Korkein hallinto-oikeus toteaa, että puheena olevaa ilmailulain muutosta koskevissa lain esitöissä ilmailulain ja ympäristönsuojelulain välistä suhdetta ei ole tarkemmin arvioitu. Samassa yhteydessä ei ole myöskään tehty muutoksia ympäristönsuojelulakiin.

Asiassa on riidatonta, että Helsinki-Vantaan lentoasema on melunhallintadirektiivissä (2002/30/EY) ja ilmailulaissa tarkoitettu lentoasema. Samoin asiassa on edellä selostetut ilmailulain säännökset huomioon ottaen selvää, että toimivalta direktiiviin perustuvien ja ilmailulain säännösten mukaisten toimintarajoitusten antamiseen on yksinomaan Liikenteen turvallisuusvirastolla. Lisäksi on otettava huomioon, että menettelystä toimintarajoitusten antamisesta on säädetty ilmailulaissa. Edellä lausutusta seuraa, että aluehallintoviraston toimivaltaan kuuluvassa ympäristönsuojelulain mukaisessa

ympäristölupa-asiassa ei voida antaa puheena olevia toimintarajoituksia vastaavia lupamääräyksiä.

Korkein hallinto-oikeus myös toteaa, että aluehallintoviraston päätöksessä on tunnistettu esillä oleva toimivallan jakoon liittyvä kysymys siltä osin kuin on kysymys lentoaseman melupäästöjen vähentämiseksi tarpeellisista toimista.

Ympäristöluvan lupamääräysten arviointi toimintarajoitusten asettamiseen liittyvän toimivallan suhteen

Melunhallintadirektiivin (2002/30/EY) mukaan siinä tarkoitettu menettely ei koske toimintarajoituksia, joista on jo päätetty direktiivin voimaantulopäivänä. Näin ollen ja kun otetaan huomioon myös nykyisin voimassa olevan ja sitä edeltäneiden ilmailulakien voimaantulosäännökset, toimintarajoitusten asettamista koskevat säännökset eivät rajoita sellaisten määräysten voimassaoloa, jotka ovat olleet voimassa ennen kuin melun hallintadirektiivi on tullut voimaan. Siten toimintarajoituksia koskevien säännösten sisällyttämisellä ilmailulakiin ei ole ollut vaikutusta Helsinki-Vantaan lentoasemalle terveydenhoitolain nojalla vuonna 1992 annetussa sijoituspaikkaluvassa mahdollisesti asetettujen toimintarajoitusten voimassaoloon. Tähän nähden ei ole myöskään estettä sille, että vanhat, mainitussa luvassa melun rajoittamiseksi asetetut ehdot sisällytettäisiin ympäristönsuojelulaissa tarkoitettuun ympäristölupaan.

Periaatteessa selkeästi säädetystä viranomaisten välisestä toimivallan jaosta ja hallituksen esityksessä mainituista periaatteellisista lähtökohdista huolimatta ympäristönsuojelulain mukaisen menettelyn soveltamisala ja samalla ympäristölupaviranomaisen toimivalta suhteessa ilmailulain mukaiseen toimintarajoitusprosessiin on muutoin vaikeasti hahmotettavissa arvioitaessa sitä, millaisia lupamääräyksiä melusta voidaan antaa ympäristönsuojelulain mukaisessa menettelyssä. Koska edellä lausuttu huomioon ottaen muiden kuin uusiksi toimintarajoituksiksi luettavien lupamääräysten antaminen on lähtökohtaisesti mahdollista, asiaa on lähestyttävä toimintarajoituksen käsitteen kautta.

Toimintarajoituksen tarkempaa sisältöä ei ole määritelty kansallisessa lainsäädännössä. Näin ollen tulkittaessa sitä, milloin lupamääräyksessä on tosiasiaassa kysymys toimintarajoituksesta, on otettava huomioon melunhallintadirektiivi ja sitä koskeva unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö.

Edellä mainitusta melunhallintadirektiivin tulkintaa koskevasta unionin tuomioistuimen ratkaisusta asiassa C-120/10 (European Air Transport SA v. Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale) ilmenee, että ympäristölupamenettelyssä voidaan antaa lentoaseman toiminnasta johtuvia melua rajoittavia määräyksiä ympäristölupaviranomaisen päätöksellä edellyttäen, että määräyksillä ei ole merkityksellisten taloudellisten, teknisten ja oikeudellisten asiayhteyksien vuoksi samaa vaikutusta kuin direktiivissä tarkoitetuilla toimintarajoituksilla.

Melunhallintadirektiivin mukaan toimintarajoituksella tarkoitetaan melupe-rusteista toimenpidettä, jolla rajoitetaan tai vähennetään siviili-ilmailukäy-tössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden pääsyä lentoase-malle. Unionin tuomioistuim on edellä mainitussa asiassa C-120/10 toden-nut, että ”toimintarajoitus” on täydellinen tai tiettyinä aikoina noudatettava kieltotoimenpide, jolla kielletään siviili-ilmailukäytössä olevan ääntä hitaam-min lentävän suihkukoneen pääsy Euroopan unionin jäsenvaltion lentoase-malle.

Mahdollisuutta antaa aluehallintoviraston ympäristölupapäätöksen mukaisia lupamääräyksiä on siten arvioitava aikaisemman sijoituspaikkaluvan ja edellä mainitulla tavalla määritellyn toimintarajoituksen käsitteen kautta.

Ympäristölupapäätöksen lupamääräyksissä 2 – 2.2 on määrätty kiitoteiden käytössä noudatettavista rajoituksista.

Lupamääräyksessä 2.1 on määrätty yöllä ensisijaisesti käytettävistä laskeu-tumis- ja lentoonlähtökiitoteistä. Tällainen määräys ei estä suihkukoneen pääsyä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, eikä se siten ole ilmailulaissa ja melunhallintadirektiivissä tarkoitettu toimintarajoitus. Kysymys on myös osit-tain sijoituspaikkaluvan mukaisesta ehdosta.

Lupamääräyksessä 2.2 on todettu, että lentoonlähdöt kiitotieltä 15 ja laskeu-tumiset kiitotielle 3 on kielletty kello 22.00 – 07.00 välisenä aikana, mikäli lentoturvallisuus ei muuta edellytä. Määräys ei koske potkurikoneiden len-toja kello 22.00 – 23.00 ja kello 06.00 – 07.00 välisenä aikana. Lupamää-räyksessä 2.2 mainittujen kiitoteiden lisäksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla on käytössä useita muita kiitoteitä. Finavia Oyj on hakemuksessaan toden-nut yhtenä tärkeimmistä melunhallintatoimista sen, että kiitotietä 15 ei käy-tetä yöllä lentoonlähtiin eikä kiitotietä 33 laskeutumisiin, ellei lentoturvalli-suus muuta edellytä. Näin ollen ja kun otetaan huomioon, että määräyk-sessä 2.2 on otettu huomioon myös lentoturvallisuudesta johtuvat poikkeus-tilanteet, määräys 2.2 ei ole ilmailulaissa ja melunhallintadirektiivissä tarkoi-tettu toimintarajoitus.

Ympäristölupapäätöksen lupamääräyksiin 3 – 3.5 sisältyy määräyksiä, jotka on annettu meluhaittojen rajoittamiseksi 1.4.2013 alkaen. Määräysten mu-kaiset rajoitukset eivät kuitenkaan koske valtion ilma-aluksia tai etsintä-, pe-lastus- ja ambulanssilentoja tai hädässä olevia ilma-aluksia.

Lupamääräysten 3 – 3.5 kohdalla kysymys ei ole osaksikaan jo sijoituspaik-kaluvassa annetuista määräyksistä. Liikenteen turvallisuusvirasto on lau-sunnossaan viitannut nimenomaisesti mainittuihin lupamääräyksiin ja katso-nut, että niissä on annettu meluun liittyviä toimintarajoituksia, joita ei ole kä-sitelty lain mukaisesti.

Lupamääräyksen 3.1 mukaan siviili-ilmailun koulutuslentotoimintaan kuu-luva lentotoiminta on järjestettävä kello 07.00 – 19.00 välisenä aikana. Mää-räys ei koske koulutuslentotoimintaan liittyviä matkalentoja. Lupamääräyk-sen perustelujen mukaan sillä ehkäistään meluhaittoja ilta-aikaan

vähentämällä toimintaa, joka voidaan järjestää muuna aikana. Edellä todetulla tavalla toimintarajoitus on täydellinen tai tiettyinä aikoina noudatettava kieltotoimenpide, jolla kielletään siviili-ilmailukäytössä olevan ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen pääsy Euroopan unionin jäsenvaltion lentoasemalle. Lupamääräystä olisi siten pidettävä toimintarajoituksena, jos sillä voi olla merkityksellisten taloudellisten, teknisten ja oikeudellisten asiayhteyksien vuoksi sama vaikutus kuin pääsyn kieltämisellä asianomaiselle lentoasemalle. Lupamääräyksessä 3.1 ei estetä lentokoneita saapumasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle siinä mainitun aikavälin ulkopuolella. Tämän vuoksi ja koska kysymyksessä on ainoastaan koulutuslentotoimintaan sisältyvän lentotoiminnan järjestämistä ohjaava lupamääräys, määräys ei ole ilmailulain 136 §:ssä tai melunhallintadirektiivin 2 artiklan e alakohdassa tarkoitettu toimintarajoitus. Kun otetaan huomioon, mitä ympäristönsuojelulain 42 ja 43 §:ssä on säädetty, määräyksen antaminen on kuulunut aluehallintoviraston toimivaltaan.

Lupamääräyksessä 3.2 lentoonlähdöt ja laskeutumiset kello 00.30 – 05.30 välisenä aikana on kielletty muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla. Määräys ei koske ilma-aluksia, joiden aikataulun mukainen lähtö- tai laskuaika on ennen kello 00.30 ja jotka ovat myöhästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi. Mainitussa lupamääräyksessä kielletään lentoonlähdöt ja laskeutumiset muissa kuin lupamääräyksessä luetelluissa poikkeustilanteissa. Kun otetaan huomioon edellä mainittu ilmailulain ja melunhallintadirektiivin säännökset sekä unionin tuomioistuimen ratkaisussaan C-120/10 lausumat seikat, on lupamääräyksessä 3.2 asetettu kielto sellainen tiettyinä aikoina noudatettava kieltotoimenpide, jolla kielletään siviili-ilmailukäytössä olevan ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen pääsy kysymyksessä olevalle lentoasemalle. Lupamääräyksen perustelujen mukaan määräys rajoittaa niin sanottujen laajarunkokoneiden nousuja ja laskuja yön herkipänä aikana. Kysymys on siten sellaisesta toimintarajoituksesta, jonka asettaminen kuuluu yksinomaan Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan.

Lupamääräyksen 3.3 mukaan laskeutumisten määrä kello 00.30 – 05.30 ei saa lisääntyä olennaisesti vuosien 2007–2009 vuosikeskiarvosta. Lupamääräyksen perustelujen mukaan yöaikainen laskeutumisten määrä on suurempi kuin lentoonlähtöjen ja ne painottuvat kiitotielle 15 ja lisäksi kiitotielle 22L, jolloin yöaikainen meluhaitta kohdistuu voimakkaasti näiden kiitoteiden lähestymissuunnan mukaisille alueille. Määräyksen perustelujen mukaan haittojen ehkäisemiseksi lentoaseman toiminnan ohjausta varten on annettu yleismääräys 3.3 laskeutumisten määrän rajoittamisesta. Vuosikeskiarvojen perusteella laskeutumisista on ollut noin 3 520. Laskeutumisten määrän lisääntymisen rajoittaminen ehkäisee myös melualueen laajentumista. Perustelujen mukaan määräys 3.3 täydentää määräystä 3.2, jolla on rajoitettu koneiden operaatioita. Lupamääräyksellä 3.3 on pyritty ohjaamaan lentoliikennettä muulle kuin yöajalle meluhaittojen vähentämiseksi. Määräys on perustelujen mukaan yhteydessä lupamääräykseen 3.2, jonka on edellä todettu olevan toimintarajoitus. Lupamääräyksellä 3.3 ei aseteta ehdotonta kieltoa, joka estäisi koneen saapumisen Helsinki-Vantaan lentoasemalle kello 00.30–05.30. Jäljempää siteeratuista lupamääräyksen 3.4

perusteluista ilmenevällä tavalla Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennejärjestelmä on muotoutunut aikatauluineen henkilöliikenteen perusteella. Lupamääräys 3.4 on annettu sen estämiseksi, ettei suihkukäyttöisten rahtikoneiden käytön lisääntyminen aiheuttaisi lisääntyvää meluhaittaa yöaikaan. Kun otetaan huomioon ennustettu lentoliikenteen lisääntyminen, liikennejärjestelmän muotoutuminen henkilöliikenteen perusteella ja siitä seuraava mahdollisuus rahtikoneiden käytön lisääntymiseen yöaikana, lupamääräyksellä 3.3 yksin voisi teoreettisesti olla mainittujen seikkojen vuoksi sama vaikutus kuin pääsyn kieltämisellä lentoasemalle. Tämän vuoksi kysymys on toimintarajoituksesta, jonka asettaminen kuuluu Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan.

Lupamääräyksen 3.4 mukaan lentoonlähdöt ja laskeutumiset yksinomaan rahtia kuljettavilla suihkukoneilla on kielletty kello 00.30 – 05.30. Lupamääräyksessä kielletään pelkästään rahtia kuljettavien suihkukoneiden lentoonlähdöt ja laskeutumiset. Lupamääräyksessä ei ole mainittua aikaväliä koskevia poikkeussäännöksiä vastaavalla tavalla kuin lupamääräyksessä 3.2. Kun otetaan huomioon edellä mainitut ilmailulain ja melunhallintadirektiivin säännökset sekä unionin tuomioistuimen ratkaisussaan C-120/10 lausumat seikat, on lupamääräyksessä 3.4 asetettu kielto sellainen tietyinä aikana noudatettava kieltotoimenpide, jolla kielletään siviili-ilmailukäytössä olevan ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen pääsy kysymyksessä olevalle lentoasemalle. Ympäristölupapäätöksen perustelujen mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennejärjestelmä on muotoutunut aikatauluineen henkilöliikenteen perusteella. Suihkukäyttöisten rahtikoneiden lisääntyminen aiheuttaisi lisääntyvää meluhaittaa yöaikaan. Aluehallintoviraston päätöksen perustelujen mukaan määräyksen tarkoitus on ehkäistä terveyshaittaa ja kohtuutonta räsitusta kehitettäessä lentoaseman toimintaa jatkossa. Lupamääräyksen muotoilu ja tarkoitus huomioon ottaen kysymys on ilmailulain 136§:ssä ja melunhallintadirektiivin 2 artiklan e alakohdassa tarkoitetusta toimintarajoituksesta, jonka asettaminen kuuluu Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan.

Lupamääräyksen 3.5 mukaan Finavia Oyj:n on lentokoneiden aiheuttaman yöaikaisen melun vähentämiseksi esitettävä selvitys lupamääräyksessä tarkemmin ilmenevistä toimista. Lupamääräyksessä todetaan, että selvityksessä on esitettävä, onko liikennettä voitu rajoittaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin päätöksellä siten kuin ilmailulain (1194/2009) 14 luvussa ja meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2002/30/EY) säädetään. Selvitys on toimitettava tiedoksi Etelä-Suomen aluehallintovirastolle ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 31.12.2012 mennessä tai välittömästi sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut päätöksensä. Edelleen lupamääräyksessä 3.5 todetaan, että mikäli toimia ei ole toteutettu vuoden kuluessa siitä, kun Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on antanut päätöksensä, aluehallintovirasto voi tarvittaessa täydentää lupaa tältä osin.

Lupamääräyksessä 3.5 Finavia Oyj:lle on asetettu selvitysvelvoite, jota ei voida pitää toimintarajoituksena siitäkään huolimatta, että velvoite liittyy lupamääräyksiin 3.2 – 3.4, joiden on edellä todettu olevan ilmailulaissa tarkoitettuja toimintarajoituksia.

Johtopäätökset aluehallintoviraston toimivallan ja toimintarajoitusten asettamisen osalta

Hallintolainkäyttölain 51 §:n 1 momentin mukaan valitusviranomaisen tulee harkita kaikkia esiin tulleita seikkoja ja päättää, mihin seikkoihin ratkaisu voidaan perustaa. Hallintotuomioistuimen on hallintovalitusasiassa viran puolesta tutkittava kysymys siitä, onko valituksen kohteena olevan päätöksen tehnyt sen tekemiseen toimivaltainen viranomainen. Mikäli toimivalta päätöksen tekemiseen ei ole kuulunut sen tehneelle viranomaiselle, hallintotuomioistuimen on viran puolesta kumottava päätös riippumatta siitä, onko päätöksen kumoaminen valituksen tekijän edun mukaista.

Liikenteen turvallisuusvirasto on lausunnossaan korkeimmalle hallinto-oikeudelle viitannut siihen, että Etelä-Suomen aluehallintovirasto ei ole ollut toimivaltainen käsittelemään päätöksessään toimintarajoituksia. Lausunnon sisällöstä riippumatta korkeimman hallinto-oikeuden on edellä ympäristönsuojelulain ja ilmailulain säännösten sekä korkeimman hallinto-oikeuden tutkimisvelvollisuuden sisällöstä lausutut seikat huomioon ottaen tässä asiassa ratkaistava, onko ympäristölupapäätökseen sisältyvissä lupamääräyksissä kyse sellaisista toimintarajoituksista, joiden antaminen ei ole kuulunut ympäristölupaviranomaisen toimivaltaan. Korkein hallinto-oikeus myös toteaa, että jo yksin sillä perusteella, että osassa valituksia on vaadittu edellä toimintarajoituksiksi katsottujen lupamääräysten täydentämistä tai sellaisiksi mahdollisesti tulkittavien lupamääräysten lisäämistä lupapäätökseen, aluehallintoviraston toimivaltaa koskevaan kysymykseen on tullut ottaa viran puolesta kantaa.

Korkein hallinto-oikeus kiinnittää huomiota myös siihen, että sellaiset ympäristöluvan lupamääräykset, joiden on tulkittava muodostavan ilmailulain 136 §:ssä ja melunhallintadirektiivin 2 artiklan e alakohdassa tarkoitetun toimintarajoituksen, eivät ole toimivaltaisen viranomaisen antamia eivätkä ne siten myöskään sido toiminnanharjoittajaa. Mainittujen lupamääräysten mahdolliseen rikkomiseen ei siten käytännössä voitaisi puuttua ympäristönsuojelulain säännösten nojalla.

Aluehallintoviraston päätöksen lupamääräyksestä 3.5. ja sen perusteluista on pääteltävissä, että myös aluehallintovirasto on tulkinnut lupamääräysten 3.2 – 3.4 olevan sellaisia toimintarajoituksia, joiden voimaantulo edellyttää Liikenteen turvallisuusviraston tekemää päätöstä. Lupamääräyksiä 3 – 3.5 niitä kokonaisuutena arvioituna on kuitenkin pidettävä oikeusvaikutuksiltaan epäselvinä määräysten voimaantulon ja sitovuuden suhteen. Oikeustilan selkeyden vaatimus myös edellyttää, että ympäristölupaan ei tulisi sisällyttää Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan kuuluvia toimintarajoituksia edes ehdollisina. Toinen kysymys on sen sijaan se, miten mahdollisuus

antaa toimintarajoituksia muussa menettelyssä otetaan ympäristölupaharkinnassa huomioon.

Lupamääräyksen 3.5 osalta kysymys ei sitä vastoin ole ollut sellaisesta toimintarajoituksesta, jonka antaminen olisi kuulunut yksinomaan Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan. Myöskään Finavia Oyj ei ole vaatinut mainitun lupamääräyksen kumoamista. Asiassa on kuitenkin otettava huomioon, että lupamääräysten 3.2 – 3.4 kumoamisella on merkitystä arvioitaessa ympäristönsuojelulaissa tarkoitettuja luvan myöntämisen edellytyksiä. Tämän vuoksi lupamääräystä 3.5 on samalla muutettava ratkaisuosasta tarkemmin ilmenevällä tavalla ympäristöluvan myöntämisedellytysten olemassaolon varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusviraston toimintarajoituksia koskeva päätös sai lainvoiman 20.7.2018. Näin ollen ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. mukaiset selvitykset on tullut toimittaa Etelä-Suomen aluehallintovirastolle 20.9.2018 mennessä.

SELVITYKSEN SISÄLTÖ

Selvitys Liikenteen turvallisuusviraston päätöksestä ilmailulain nojalla mahdollisesti asetettavista määräyksistä

Ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. johdosta Finavia haki 9.5.2012 päivityllä hakemuksellaan ja sen täydennyksellä 21.6.2012 Trafilta ilmailulain 14 luvun mukaista päätöstä, jolla rajoitetaan meluisten suihkukoneiden lentoliikennöintiä Helsinki-Vantaan lentoasemalla yöaikana klo 00:30-05:30. Finavian hakemus oli korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen antamishetkellä Trafissa jo vireillä, eikä KHO edellyttänyt Finavialta uuden hakemuksen tekemistä.

Trafi hylkäsi 21.10.2015 antamallaan päätöksellä Finavian hakemuksen toimintarajoitusten asettamiseksi. Toimintarajoitukset perustuivat ympäristöluvan lupamääräyksiin 3.2 – 3.4., jotka KHO oli päätöksellään 21.1.2015 kumonnut. Trafi viittasi päätöksessään ilmailulain 14 luvulla täytäntöönpantuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30 meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 4 artiklan 3 kohtaan. Melunhallintadirektiivi on sittemmin kumottu 13.6.2016 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 598/2014 tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta.

Trafin päätöksen mukaan sillä ei ollut em. säännösten johdosta perusteita asettaa haettuja toimintarajoituksia. Edelleen Trafi katsoi, että toimenpide 4 rahtikoneisiin liittyen ei noudata ilmailulain tasapuolista kohtelua edellyttävää 137 §:n 2 momenttia, jonka mukaan rajoituksin ei tule asettaa lentoliikenteen harjoittajia tai ilma-alusten valmistajia eri asemaan niiden kotivaltion tai muun seikan perusteella.

Finavia totesi Trafin käyttäneen toimivaltaansa oikein harkitessaan rajoitusten välttämättömyyttä ja tyytyi Trafin päätöksen olemalla valittamatta päätöksestä.

Helsingin hallinto-oikeus jätti päätöksellään 2.12.2016 nro 16/1319/3 tutkimatta Trafin päätöksestä tehdyt valitukset valitusoikeuden puuttumisen vuoksi. KHO kuitenkin kumosi päätöksellään 5.1.2018 taltionumero 29, hallinto-oikeuden päätöksen ja palautti asian hallinto-oikeudelle uudelleen käsiteltäväksi valitusten tutkimista varten.

Trafin päätös toimintarajoitusten hylkäämisestä sai lainvoiman 20.7.2018, kun Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi Trafin päätöstä koskevat valitukset 18.6.2018 antamalla päätöksellään 18/0379/5, eikä päätöksestä valitettu KHO:een.

Selvitys terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen aiheutumisesta

Ilmailulaitos Finavia on teettänyt kesällä 2007 kirjallisuusselvityksen lentomelun vaikutuksista (Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy). Tarkoituksena oli saada kattava kuva viime vuosina julkaistusta alan tutkimuksesta, tutkimustavoista ja tuloksista. Tämä selvitys valmistui vuonna 2008. Vuonna 2016 Finavia päätti, että vuoden 2008 selvitys päivitetään. Päivityksen pääkohteena oli lentomeluvaikutuksia koskevan uuden tutkimuksen huomioon ottaminen. Selvityksessä arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella (Lden 55 dB) sijaitsevilla asuinalueilla. Selvityksessä kiinnitetään erityistä huomioita yöaikaiseen meluun ja mahdollisuuksiin siitä aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi.

Päivityksen pääkohteena oli lentomeluvaikutuksia koskevan uuden tutkimuksen huomioonottaminen. Päivityksessä on mukana viittauksia useisiin uusiin kiusallisuus-, unihäiriö- ja terveysvaikutustutkimuksiin. Referoituja julkaisuja on 280 enemmän kuin vuoden 2008 versiossa ja mukana olevien tutkimusten kattavuus on laaja.

Selvitys osoittaa, että melun terveysvaikutustutkimus on vaikeaa ja monitahoista. Todetut esiintyvyydet ovat usein pieniä ja sekoittavien tekijöiden huomioonottaminen tutkimuksissa vaihtelevaa. Vaikutukset riippuvat vaihtelevalla tavalla selittäjänä käytetystä melun voimakkuuden indikaattorista. Kirjallisuuden suuresta määrästä ja tulosten vaihtelusta johtuen yksittäisen tutkimuksen tulosten käyttö vaikutusarvioiden perusteena voi olla täysin harhaanjohtavaa, erityisesti Suomen olosuhteissa (rakennusten ääneneristävyys, ihmisten elintapojen vaihtelu vuodenaikojen mukaan). Myös kiusallisuutta koskevien tutkimusten tulokset vaihtelevat suuresti.

Ympäristölupaprosessin johdosta Finavia katsoo, että lupamääräys 3.5., siten kuin muutettu KHO:n päätöksellä, ei edellytä yksityiskohtaisten terveysvaikutusten arviointia, vaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista arvioidaan esimerkiksi toiminnallisista lähtökohdista käsin. KHO on ratkaisussaan vahvistanut, että Finavialta ei voida vaatia selvitystä Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan yksityiskohtaisista terveysvaikutuksista.

Ympäristölupaprosessissa Vaasan hallinto-oikeus lisäsi ympäristölupapäätökseen lupamääräyksen 30.A, jonka mukaan Finavian oli teetettävä ulkopuolisella asiantuntijalla selvitys Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikennetoiminnan melusta mahdollisesti aiheutuvista terveyshaitoista. Selvitysraportti tuli lupamääräyksen mukaan liittää lupamääräysten tarkistamishakemukseen. KHO kumosi lupamääräyksen 30.A Finavian vaatimuksesta ja perusteli päätöstään mm. seuraavasti:

”Ympäristölupahakemukseen on liitetty Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy:n laatima selvitys lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä. Selvityksessä on käsitelty yleisellä tasolla muun ohella melun vaikutuksia ihmisiin, melun kiusallisuutta ja häiritsevyyttä, unihäiriöitä, ympäristömelun vaikutuksia sydän- ja verisuonisairauksiin ja ennenaikaisiin kuolemiin, melun vaikutuksia nuorten oppimiseen ja kognitiivisiin toimintoihin, oppilaiden terveyteen, meluvaikutuksia ulkoilu- ja virkistysalueilla, rakennusten ääneneristävyyttä lentomelua vastaan sekä meluvaikutusten riippuvuutta kiitoteiden ja lentoreittien käyttösuhteesta ja lentomäärästä eri reiteillä. Selvitykseen ei sisälly tietoa nimenomaan Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta seuraavan lentomelun terveysvaikutuksista”.

”Finavia Oyj on esittänyt perusteltuja näkökohtia siitä, että lupamääräyksessä tarkoitetun perustutkimuksen kaltaisen yleistettävän selvityksen tekemiseen ja sillä mahdollisesti saataviin tuloksiin liittyy huomattava määrä epävarmuustekijöitä. Kun näiden seikkojen lisäksi otetaan huomioon ympäristölupahakemukseen jo liitetyn Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy:n laatiman selvityksen sisältö ja toisaalta ympäristönsuojelulaissa ja -asetuksessa edellytetyt vaatimukset ympäristölupahakemukseen liitettävästä toiminnanharjoittajan laadittavaksi tarkoitetusta selvityksestä, Finavia Oyj:lle ei ole voitu asettaa lupamääräyksen 30.A mukaista velvollisuutta Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan yksityiskohtaisten terveysvaikutusten selvittämiseksi.”

Vastaavasti Etelä-Suomen aluehallintovirasto on KHO:lle antamassaan lausunnossa todennut mm. seuraavaa:

”Aluehallintovirasto katsoi lupapäätöstä antaessaan, että sille oli lupahakemuksessa ja sen käsittelyssä esitetty ja sillä oli käytettävissään riittävät tiedot ja tietolähteet myös lentotoiminnan mahdollisista haitallisista vaikutuksista terveyteen.

Vaasan hallinto-oikeuden lisäämä lupamääräys 30.A ei ole tarpeen. Terveysvaikutustutkimus ei ole tarpeen myöskään ympäristöluvan tarkistamishakemuksen käsittelemiseksi. Lentomelun terveyshaitoista on ympäristölupakäsittelyn kannalta riittävästi tietoa saatavilla jo nyt. Uutta tutkimustietoa tulee koko ajan. Lentomeluvaikutukset Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristössä eivät voi poiketa juurikaan muiden vastaavien lentoliikennemäärien lentoasemista. Suurin erilaistava tekijä on alueella oleva asuntokanta ja asuntojen ääneneristävyys.”

Näin ollen tässä selvityksessä arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista vastaavasti, kuin aluehallintovirasto on tehnyt ympäristölupapäätöstä tehdessään. Lupamääräyksen 3.5. tavoitteena on varmistaa ympäristöluvan myöntämisedellytysten olemassaolo tilanteessa, jossa toimintarajoitukset on Trafin 21.10.2015 antaman päätöksen myötä katsottu tarpeettomiksi.

Ympäristöluvan myöntämisedellytysten täyttyminen

KHO:n kumoamat, Etelä-Suomen aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomat toimintarajoituksia koskevat lupamääräykset kuuluivat seuraavasti:

3.2. Lentoonlähdöt ja laskeutumiset klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana on kielletty muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ja potkurikoneilla. Määräys ei koske ilma-aluksia, joiden aikataulun mukainen lähtö- tai laskuaika on ennen klo 00.30 ja jotka ovat myöhästyneet teknisten syiden, sääolosuhteiden tai muiden pakottavien syiden vuoksi.

3.3. Laskeutumisten määrä klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana suihkukoneilla ei saa lisääntyä olennaisesti vuosien 2007–2009 vuosikeskiarvosta.

3.4. Lentoonlähdöt ja laskeutumiset yksinomaan rahtia kuljetavilla suihkukoneilla on kielletty klo 00.30 – 05.30.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoi ympäristölupapäätöksen perusteluissa, että lentoaseman toiminta voidaan järjestää hakemuksen mukaisesti lupamääräykset huomioon ottaen siten, ettei siitä aiheudu ilma-alusten ope-roinnista meluhaittaa, joka olisi terveyshaittaa, muuta merkittävää ympäristön pilaantumista tai kohtuutonta rasitusta.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston lupamääräysten 3.2.–3.4. perustelujen mukaan määräyksillä on tarpeen rajoittaa lentotoimintaa siten, ettei liikennemäärä lisäännä yöllä ja siten voidaan välttää terveyshaitan aiheutuminen.

Yöaikaiset rajoitukset on kohdistettu 00.30 – 05.30 väliselle yön ajalle. Tänä aikana on operaatioiden määrä sinänsä vähäinen. Aamulla lentojen määrä lisääntyy ennen päiväajan alkua kotimaan syöttöliikenteen vuoksi. Rajoitusten antamisessa on otettu huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Suomen ulkomaanliikenteen keskeisenä lentoasemana. Suomen sisäinen lentoliikenne on myös järjestetty Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta tapahtuvaksi ja merkittävässä määrin syöttöliikenteeksi ulkomaan lennoille.

Aluehallintoviraston päätöksen lupamääräyksen 3.2. perustelujen mukaan tarkoituksena on rajoittaa suurimpia melutapahtumia sen jälkeen, kun normaali ulkomaan liikenteen jälkeinen syöttöliikenne kotimaan kentille on lähtenyt. Määräyksessä on otettu huomioon, että normaalitilanteesta poiketen erityisesti ulkomaan lentojen koneiden laskeutumiseen voi liittyä epätark-

kuutta aikatauluissa pitkien lentomatkojen vuoksi. Määräyksessä tarkoitetaan vähämeluisilla koneilla ilma-aluksia, joiden mitattu ja hyväksytty lentoonlähtömelutaso alittaa 89 EPNdB ICAO ANNEX 16 vol I part. 2 mukaisesti. Määräys rajoittaa siten ns. laajarunkokoneiden nousuja ja laskuja yön herkipänä aikana. Koneiden lennot ovat mahdollisia, jos lennon myöhästyminen on olemassa pakottava syy.

Lupamääräyksen 3.3. yksityiskohtaisten perustelujen mukaan yöaikainen laskeutumisten määrä on suurempi kuin lentoonlähtöjen ja ne painottuvat kiitotielle 15 ja lisäksi kiitotielle 22L, jolloin yöaikainen meluhaitta kohdistuu voimakkaasti näiden kiitoteiden lähestymissuunnan mukaisille alueille. Haittojen ehkäisemiseksi lentoaseman toiminnan ohjausta varten on annettu yleismääräys 3.3. laskeutumisten määrän rajoittamisesta. Vuosikeskiarvojen perusteella laskeutumisista on ollut n. 3 520. Laskeutumisten määrän lisääntymisen rajoittaminen ehkäisee myös melualueen laajentumista. Määräys 3.3. täydentää määräystä 3.2., jolla on rajoitettu koneiden operaatioita.

Lopuksi Etelä-Suomen aluehallintovirasto perusteli lupamääräystä 3.4. toteamalla, että määräyksellä rajoitetaan yksinomaan rahtia kuljettavien koneiden liikennöintiä yöllä. Suihkukäyttöisten rahtikoneiden lisääntyminen aiheuttaisi lisääntyvää meluhaittaa yöaikaan. Määräyksen tarkoitus on ehkäistä terveyshaittaa ja kohtuutonta räsitystä kehitettäessä lentoaseman toimintaa jatkossa.

KHO totesi päätöksensä perusteluissa, että lupamääräysten 3.2 – 3.4. kumoamisella on merkitystä arvioitaessa ympäristösuojelulaissa tarkoitettuja luvan myöntämisen edellytyksiä.

Finavian näkemyksen mukaan asiassa on näin ollen keskeistä verrata Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kehittymistä suhteessa KHO:n kumoamiin ympäristöluvassa asetettuihin lupamääräyksiin 3.2 – 3.4. Huolimatta Etelä-Suomen aluehallintoviraston lupamääräysten 3.2–3.2 kumoamisesta ja myöhemmin Trafin päätöksen mukaisesta toimintarajoitusten asettamatta jättämisestä, lentoaseman toiminnan tosialliset vaikutukset eivät eroa tilanteesta, jossa esitetyt toimintarajoitukset olisi asetettu. Toisin sanoen, vaikka toimintarajoituksia ei ole asetettu, Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminta ei aiheuta meluhaittaa, joka olisi terveyshaittaa tai kohtuutonta räsitystä, vaan meluvaikutukset vastaavat aluehallintoviraston päätöksessä arvioitua tilannetta. Näin ollen ympäristöluvan myöntämisedellytykset ovat edelleen voimassa vastaavasti kuten aluehallintovirasto ja myös KHO ovat ympäristölupaprosessissa katsoneet.

Muiden kuin vähämeluisten suihkukoneiden operaatiomäärien väheneminen yöaikana klo 00.30–05.30

Kumotun lupamääräyksen 3.2. mukaisesti lentoonlähdöt ja laskeutumisot klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana olisi kielletty muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ja potkurikoneilla. Määräystä perusteltiin lupapäätöksessä siten, että se rajoittaisi suurimpia melutapahtumia yön herkipänä aikana.

Yöaikana klo 00.30 – 05.30 laskeutumisten lukumäärä per yö meluisilla suihkukoneilla on vähentynyt vuosien 2007–2009 tilanteen 3-4 laskeutumisesta tasolle, jolla keskimäärin on yksi laskeutuminen joka toinen tai joka kolmas yö. Lentoonlähtöjen lukumäärä on vähentynyt vastaavalle tasolle.

Muulla kuin vähämeluisalla suihkukoneella on tarkastelussa tarkoitettu suihkukoneita, jotka eivät täytä vähämeluisan suihkukoneen määritelmää. Vähämeluisalla suihkukoneella tarkoitetaan suihkukoneita, joiden ICAO:n Annex 16 Volume 1, Part II mukaisesti hyväksytty lentoonlähtömelutaso alittaa 89 EPNdB. Joidenkin konetyyppien osalta on koneyksilökohtaisia eroja siten, että saman konetyyppiluokituksen sisällä osa koneista alittaa tämän rajan ja osa ei. Tästä johtuen konetyyppitasolla tilastoidun liikenneaineiston luokittelussa saattaa olla pieniä epätarkkuuksia. Tällöin jaottelu on kuitenkin tehty konservatiivisesti.

Luokittelun mukaisesti meluisia ilma-alustyyppejä olivat mm.: Boeing 757-200, MD-11, Boeing 767-300, Airbus A330-300, Boeing 747-400, Airbus A340-300, Airbus A330-200, MD-82, MD-83 ja MD-87.

Yöajan klo 00.30–05.30 laskeutumisten määrä verrattuna vuosien 2007–2009 keskiarvoon

Kumotun lupamääräyksen 3.3. mukaisesti laskeutumisten määrä klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana suihkukoneilla ei saa lisääntyä olennaisesti vuosien 2007–2009 vuosikeskiarvosta.

Vuosien 2007 – 2009 aikana laskeutumisten määrä kyseisellä aikavälillä oli keskimäärin 3 520. Vuosittainen laskeutumisten määrä tämän jälkeen on pysynyt vuosien 2007 – 2009 vuosikeskiarvoa pienempänä. Lisäksi lentotoiminnassa on merkittävässä määrin siirrytty käyttämään vähämeluisia suihkukoneita vuosien 2007–2009 keskiarvoon verrattuna.

Yöaikaiset rahtilennot suihkukoneilla

Kumotun lupamääräyksen 3.4. mukaisesti lentoonlähdöt ja laskeutumisets yksinomaan rahtia kuljettavilla suihkukoneilla olisi kielletty klo 00.30 – 05.30. Määräystä perusteltiin lupapäätöksessä siten, että sillä pyritäisiin ehkäisemään suihkukäyttöisten rahtikoneiden lisääntymisestä aiheutuva lisääntyvää meluhaitta yöaikaan.

Rahtilentojen lukumäärä suihkukoneilla yöaikana klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana on erittäin vähäinen: keskimäärin sekä yksi lentoonlähtö että yksi laskeutuminen vuorokaudessa ko. aikana. Näistä lennoista noin 70 % lennetään vähämeluisilla suihkukoneilla.

Finavia huomauttaa myös, että Trafi on toimintarajoitusten asettamisprosessissa lainvoimaisesti katsonut, että ilmailulain 137 §:n 2 momentti tai melunhallintadirektiivi eivät salli syrjivän toimintarajoituksen asettamista. Trafi katsoi päätöksessään syrjiväksi saman lentokoneen käyttämisen kieltämisen rahdin kuljettamiseen, samalla kun matkustajien kuljettaminen on sallittua.

Näin ollen ainoastaan rahtia kuljettavien lentokoneiden toimintarajoitusten asettaminen ei ole mahdollista ilmailulainsäädännön nojalla.

Suurimpien melutapahtumien lukumäärän väheneminen

Kumottujen lupamääräysten keskeisenä tavoitteena oli rajoittaa kaikkein suurimpia melutapahtumia sen jälkeen, kun normaali ulkomaan liikenteen jälkeinen syöttöliikenne kotimaan kentille on lähtenyt ja ennen kuin aamun kotimaan syöttöliikenne on vielä lisääntynyt. Kokonaistilanteen tarkastelu mittausten perusteella on vaikeaa, koska kaikkein suurimpien melutapahtumien absoluuttiset lukumäärät ovat pieniä ja tietyllä mittausasemalla tehdyt havainnot riippuvat aina muun muassa hetkellisestä kiitoteiden käyttötavasta ja mittausaseman sijainnista suhteessa lentoonlähtö- ja lähestymisreittiin.

Selvityksessä on kuitenkin esitetty 80 dB hetkellisen melutason ylittäneiden lentokonemelutapahtumien lukumäärä vuosittain eri mittausasemilla yöaikaan klo 00.30–05.30. Selvityksen mukaan havaittujen yli 80 dB melutapahtumien lukumäärä on eri mittausasemilla vähentynyt Korson mittausasemaa lukuun ottamatta yksittäisiin tapahtumiin vuodessa. Korson mittausasema sijaitsee suoraan lentoreitin alla lähellä lentoasemaa ja melutapahtumia syntyy sekä lentoonlähdistä että laskeutumisista. Kaikkein suurimpien melutasojen osalta tapahtumien lukumäärä Korson mittausasemallakaan ei ole kasvanut.

Lentoaseman operatiiviset lentokonemelun hallintatoimet

Finavia on laatinut vuonna 2017 Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelun hallintasuunnitelman. Melunhallintasuunnitelmassa on kuvattu Finavian Helsinki-Vantaan lentoasemalla toteuttamaa huolellista ja pitkäjänteistä melunhallintaa. Liikenteen ohjauksen ja melunhallinnan suuret linjat ovat vakiintuneet ja ne ottavat huomioon nykyisen ja tulevan maankäytön. Kokonaisuus on tasapainoinen kompromissi lentoturvallisuuden, melunhallinnan ja lentoliikenteen sujuvuuden kannalta.

Melunhallintasuunnitelma kuvaa yksityiskohtaiset, ympäröivän asutuksen suhteen tarkasti optimoidut ja pitkäjänteisen työn tuloksena kehittyneet lentoasemalla sovellettavat lentokonemelun hallintatoimenpiteet, joita ovat mm:

- Kiitoteiden ensisijaisuusjärjestys, yleisesti ja erityisesti yöaikaan. Kiitoteiden käyttötapaa on kuvattu melunhallintasuunnitelman kappaleessa 5. Käytettävien kiitoteiden valintaan vaikuttavat lukuisat eri tekijät, kuten lentoturvallisuuden varmistaminen, tuulen suunta ja voimakkuus, ympäristöluvassa asetetut määräykset, tarve aktiivisen kiitotien ylityksille, rullausmatkojen hallinta, asutuksen sijoittuminen ja liikenteen kysyntä. Kiitoteiden käyttöperiaatteita on määritelty noin kaksikymmentä erilaista. Kiitoteiden käyttötapaa valittaessa noudatetaan ensisijaisuusperiaatetta, jonka mukaisesti valitaan ensisijaisuusjärjestyksessä olosuhteisiin sopiva kiitoteiden käyttöperiaate. Yöaikana klo 23 – 06 käytetään

laskeutumisiin ensisijaisesti kiitotietä 15 (2) luoteen eli Nurmijärven suunnasta ja lentoonlähtöihin kiitotietä 22R (3) lounaaseen eli Espoon suuntaan.

- Kiitoteiden yöaikaiset käyttörajoitukset. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 5.6 kuvatus mukaisesti sovelletaan kiitoteiden yöaikaisia käyttörajoituksia siten, että suihkukoneiden laskeutumiset kiitotielle 33 (2) kaakon suunnasta ja lentoonlähdöt kiitotieltä 15 (2) kaakon suuntaan ovat yöaikaan kiellettyjä.
- Lentokoneiden lentoonlähtö- ja lähestymismenetelmien kehittäminen. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 10 on kuvattu lentokoneiden lähtö- ja tulomenetelmien melunhallintakeinoja. Kappaleessa 10.2 on kerrottu lähestymismenetelmien kehittämisestä ja toimenpiteistä, joilla esimerkiksi tavoitellaan jatkuvan korkeudenvähennyksen menettelyn käyttöasteen parantamista edelleen.
- Lentoonlähtöreittien suunnittelu. Melunhallintasuunnitelman kappaleissa 6.6 ja 10.1.3 sekä liitteissä 1–4 on käsitelty lentoonlähtöreittien suunnittelua ja suunnittelun peruslähtökohtia lähialueiden asutusalueet huomioiden.
- Laskeutumisten vektorointi kiitotielle 15 Nurmijärven kirkonkylän yli lentämisen välttämiseksi. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 6.7 kuvatus mukaisesti kiitotien 15 (2) ollessa käytössä laskeutumisiin, lennonjohto vektoroi liikennetilanteen salliessa ilma-alukset julkaistua tuloreittiä lyhyemmälle loppulähestymislinjalle, jolla ohjataan ilma-alus ohi Nurmijärven kirkonkylän.
- Lentoonlähtöreittien melurajoitukset. Melunhallintasuunnitelman kappaleessa 9.5 kerrotun mukaisesti Finavia on asettanut selvitystensä perusteella ohjeet melutasoista, jotka lentokoneiden on täytettävä voidakseen käyttää eräitä lentoonlähtöreittejä.

Taloudelliset melun ohjauskeinot

Melumaksun kehittäminen

Finavia pyrkii melumaksun avulla ohjaamaan liikenteen kehittymistä yöajan ulkopuolelle ja kannustamaan lentoyhtiöitä suosimaan vähämeluisia ilma-aluksia erityisesti klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana. Melumaksu peritään Helsinki-Vantaan lentoaseman klo 23 – 06 välillä suoritetuilta lentoonlähdöiltä ja laskeutumisilta suihkuturbiinimoottoreilla varustetuilla ilma-aluksilla. Maksu on korkeampi klo 00.30 – 05.30 välillä. Ilma-aluksen melumaksu lasketaan ilma-aluksen ICAO:n Annex 16 niteen I osan II mukaisesti mitatun lentoonlähtömelun perusteella myönnetyn melutodistuksen melutasoista.

Melumaksu on ollut käytössä jo yli vuosikymmenen ja sitä on kiristetty asteittain. Vuoden 2018 alusta maksuperusteita muutettiin siten, että maksun määräytymisessä painottuu aiempaa voimakkaasti enemmän meluisa kone-

kalusto ja lennot yöaikana klo 00.30 – 05.30. Melumaksun kehittämisellä pyritään ohjaamaan lentojen aikataulutusta yöajan klo 00.30 – 05.30 ulkopuolelle ja vaikuttamaan lentoyhtiöiden kalustovalintoihin aiempaa tehokkaammin.

Uusien reittien maksualennusten kohdentaminen

Finavian palveluehdoissa on kuvattu maksualennus, jolla Finavia edistää uusien liikenneyhteyksien syntymistä myöntämällä alennuksia uusien reittien laskeutumis- ja matkustajamaksuista säännöllisessä reittiliikenteessä korkeintaan kolmeksi tai kaukoliikenteessä korkeintaan viideksi vuodeksi. Tässä yhteydessä uudeksi lentoreitiksi katsotaan lentoyhteys, jonne lentoasemalta ei aiemmin ole ollut säännöllistä liikennettä.

Melunhallintasyistä maksualennus ei kuitenkaan ole voimassa lentoaikojen ajoittuessa ajalle klo 23 – 06. Tällä ohjataan uusien reittiavausten aikataulutusta.

Johtopäätökset

Etelä-Suomen aluehallintoviraston myöntämässä Helsinki-Vantaan ympäristöluvassa asetettujen lupamääräysten 3.2 – 3.4. tavoitteet ovat käytännössä toteutuneet ilman toimintarajoitusten asettamista ja meluvaikutukset vastaavat käytännössä aluehallintoviraston päätöksessä arvoitua tilannetta. Määräykset oli kohdistettu klo 00.30 – 05.30 väliselle yön ajalle, ottaen huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Suomen ulkomaanliikenteen keskeisenä lentoasemana, jonka kautta on myös järjestetty Suomen sisäisen lentoliikenteen yhteydet ulkomaan lennoille ja takaisin.

Täten nykytilanne vastaa käytännössä tilannetta, jota meluisimpien ilmalusten yöaikaista toimintaa rajoittamaan pyrkineillä lupamääräyksillä tavoiteltiin.

Lentoaseman liikennetilastot osoittavat, että lupamääräyksen 3.2. mukaiset sydänyönaikaiset operaatiot muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ovat vähentyneet erittäin merkittävästi lupaa haettaessa vallinneesta tilanteesta. Tällä hetkellä niitä on aikavälillä 00.30 – 05.30 keskimäärin alle 0,5 lento-olentoa ja noin 0,5 laskeutumista vuorokaudessa. Edelleen lupamääräyksen 3.3. mukaisesti sydänyönaikaisten laskeutumisten määrä klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana ei ole lisääntynyt vuosien 2007 – 2009 keskiarvosta. Myöskään yöajan klo 00.30 – 05.30 rahtilennot suihkukoneilla eivät ole lisääntyneet vuoden 2007 lupahakemuksen tasosta.

Helsinki-Vantaan lentoaseman yöajan klo 00.30 – 05.30 liikennemäärä ei kumottujen lupamääräysten tavoittelemalla tilanteen mukaisesti ole lisääntynyt ja meluhaittaa on vähennetty pitkäjänteisellä melunhallinnalla terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen estämiseksi. Finavia katsoo, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta ei aiheudu voimassaolevan ympäristönsuojelulain 527/2014 49 §:n mukaista terveyshaittaa tai naapurussuhdelain 26/1920 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta.

ASIAN KÄSITTELY

Täydennykset

Hakija on täydentänyt hakemustaan 29.3.2019 asianosaisten yhteystietoluettelolla asian tiedottamista varten sekä lentomelualueita koskevalla karttakuvalla.

Tiedottaminen

Hakemuksesta on tiedotettu kuuluttamalla siitä Helsingin, Espoon, Vantaan, Keravan, Nurmijärven, Tuusulan, Järvenpään, Sipoon ja Kauniaisten kunnissa 3.6–3.7.2019. Kuulutus ja hakemuksen keskeinen sisältö on julkaistu osoitteessa www.avi.fi/lupa-tietopalvelu. Hakemuksesta on lisäksi erikseen annettu tieto niille asianosaisille, joita asia erityisesti koskee. Hakemusta koskeva ilmoitus on julkaistu sanomalehdissä Helsingin Sanomat 4.6.2019 ja Hufvudstadsbladet 3.6.2019.

Lausunnot

Aluehallintovirasto on pyytänyt hakemuksesta lausunnon Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Helsingin, Vantaan, Espoon, Järvenpään, Keravan ja Kauniaisten kaupunginhallituksilta, Helsingin, Vantaan, Espoon, Järvenpään, Keravan ja Kauniaisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisilta, Helsingin, Vantaan, Espoon, Järvenpään, Keravan ja Kauniaisten kaupungin terveydensuojeluviranomaisilta, Sipoon, Tuusulan ja Nurmijärven kunnanhallituksilta ja Sipoon, Tuusulan ja Nurmijärven kunnan ympäristönsuojeluviranomaisilta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on mm. todennut seuraavaa:

Korkein hallinto-oikeus on 21.1.2015 antanut päätöksensä Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvasta (ESAVI/4.8.2011) tehtyjen valitusten johdosta. Korkein hallinto-oikeus määräsi lupamääräyksessä 3.5., että Finavia Oyj:n on arvioitava kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella (Lden 55 dB) sijaitsevilla asuinalueilla tilanteessa, jossa noudatetaan lentoaseman melunhallintatoimia. Arvioinnissa on erityistä huomiota kiinnitettävä yöaikaiseen meluun ja mahdollisuuksiin siitä aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi.

Uudenmaan ELY-keskuksen käsityksen mukaan nykytilanteessa Helsinki-Vantaan lentoaseman aiheuttama lentokonemelu koetaan kiusallisimmaksi alku- ja keskiyön aikana, koska lentomelu häiritsee nukahtamista, sekä varhaisaamun aikana, jolloin lentomelu herättää helposti kevyen unen aikana.

Valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista (993/1992) yöajaksi määritellään klo 22.00 - 7.00. Finavia Oyj:n selvityksessä yöajalla tarkoitetaan joko klo 23.00 - 6.00 tai klo 00.30 - 05.30 välistä aikaa.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Finavia Oyj:n selvitys ei kata koko yöaikaa klo 22.00 – 7.00, minkä vuoksi selvitys ei vastaa korkeimman hallinto-oikeuden lupamääräyksessä 3.5. määräämää selvitystä.

Finavia Oyj:n käyttämät meluntorjuntakeinot, eli pyrkimykset siirtää lentoja klo 23.00 – 6.00 tai klo 00.30 – 05.30 välisten aikojen ulkopuolelle, eivät vähennä olemassa olevaa meluhaittaa asukkailla haitallisimpina ajankohdina. Lentokonemeluhaitta on voinut pahimmillaan jopa lisääntyä aikaisempaan verrattuna asukkailla juuri haitallisimpina ajankohtina, mikäli lentoja on siirtynyt klo 23.00 – 6.00 tai klo 00.30 – 05.30 välisiltä ajoilta klo 22.00 – 00.30 tai klo 05.30 – 07.00 välisille ajoille, jolloin varsinkin laskeutuvien lentokoneiden aiheuttama melu unta ja nukahtamista häiritsevinä koetaan kiusallisiksi.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että selvitystä on täydennettävä arviolla tehtyjen muutosten vaikutuksia lentokonemelutapahtumissa klo 22.00–00.30 tai klo 05.30 – 07.00 aikoina sekä mahdollisuuksia lentokonemelusta aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi ottaen huomioon asuinalueet eri kiitoteiden suunnissa: asuinrakennusten laadun ja kunnon ääneneristyksen suhteen sekä asukkaiden määrät.

Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto

Ympäristöluvan lupamääräys 3.5. ei yksilöi selvityksen sisältöä yksityiskohtaisesti. Finavia on selvityksessään esittänyt perusteluineen, että yksityiskohtaisempaa selvitystä terveysvaikutuksista ei voida edellyttää, koska ympäristölupaprosessin aikana näin on katsottu. Ympäristölautakunta katsoo, että Finavian näkemys on perusteltu.

Ympäristölautakunta haluaa erityisesti kiinnittää huomiota siihen, että lentomelutapahtumia on yöaikaan, vaikkei määräyksiä lentomelun rajoittamiseksi ole asetettu. Esimerkiksi Korson yöaikaisten melutapahtumien lukumäärä on muihin melun mittauspaikkoihin verrattuna moninkertainen, ja Korson alueen yöaikaiseen melutilanteen mahdolliseen muutokseen tulee kiinnittää jatkossa huomiota.

Selvityksessä on suppeasti arvioitu kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella sijaitsevilla asuinalueilla. Ympäristölautakunta pitää Kari Pesosen tekemää selvitystä lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä kattavana, mutta esittää, että päätöksessä annetaan yksityiskohtaisempia velvoitteita selvittää kohtuutonta rasitusta ja terveyshaittaa, sekä toimenpiteitä niiden vähentämiseksi lentomelun suhteen kriittisillä alueilla. Tästä huolimatta ympäristölautakunta katsoo, että lentoaseman toiminnasta ei aiheudu kohtuutonta rasitusta, eikä siitä katsota aiheutuvan terveyshaittaa.

Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden ympäristönsuojeluyksikön lausunto

Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvan lupamääräyksen 3.5. mukaisessa selvityksessä todetaan, että ympäristöluvassa asetettujen lupamääräysten 3.2 – 3.4. tavoitteet ovat käytännössä toteutuneet ilman toimintarajoitusten asettamista ja meluvaikutukset vastaavat käytännössä aluehallintoviraston päätöksessä arvoitua tilannetta. Ympäristönsuojeluyksikkö katsoo, että tämän tavoitteen tulee toteutua myös jatkossa siitä huolimatta, vaikka toimintaympäristö muuttuisi ja operaatioiden määrä kasvaisi. Tavoitteen tulee toteutua samalla tavalla kuin ympäristöluvan lupamääräyksetkin ohjaisivat toimintaa tulevaisuudessa.

Ympäristönsuojeluyksikkö toteaa, että ympäristöluvan myöntämisedellytykset täyttyvät luvan myöntämishetken tilanteeseen nähden, jos yöaikaisten meluhaittojen määrä ei lisäännä jatkossa. Jokainen yksittäinenkin yöaikaan tapahtuva melutapahtuma on merkityksellinen, jos siitä aiheutuu unenhäirintää. Siksi yöaikaisen unenhäirintää aiheuttavan lentoliikenteen lisäämistä ei tule hyväksyä jatkossakaan.

Helsingin kaupungin ympäristönsuojeluyksikkö pitää tärkeänä myös, että yhteistyö ja tietojenvaihto lentomelualueen vaikutusalueella olevien kuntien kanssa on tiivistä. Erityisesti maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa yhteistyön on oltava tiivistä mahdollisimman aikaisin. Vaikka Helsinki-Vantaan lentoaseman melualue ei ulotu nykytilanteessa Helsingin kaupungin alueelle, on lentomelu huomioitava myös Helsingin maankäytön suunnittelussa.

Kaunaisten kaupungin ympäristöviranomaisen lausunto

Kauniaisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen on ilmoittanut, että se ei anna lausuntoa asiasta.

Tuusulan kunnanhallituksen lausunto

Etelä-Suomen Aluehallintoviraston myöntämässä Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvassa asetettujen lupamääräysten 3.2 – 3.4. tavoitteet ovat käytännössä toteutuneet ilman toimintarajoitusten asettamista ja meluvaikutukset vastaavat käytännössä aluehallintoviraston päätöksessä arvioitua tilannetta. Määräykset oli kohdistettu klo 00.30 – 05.30 väliselle yön ajalle, ottaen huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Suomen ulkomaanliikenteen keskeisenä lentoasemana, jonka kautta on myös järjestetty Suomen sisäisen lentoliikenteen yhteydet ulkomaan lennoille ja takaisin.

Selvityksen mukaan nykytilanne vastaa käytännössä tilannetta, jota meluimpien ilma-alusten yöaikaista toimintaa rajoittamaan pyrkineillä lupamääräyksillä tavoiteltiin.

Lentoaseman liikennetilastot osoittavat, että lupamääräysten 3.2. mukaiset sydänyönaikaiset operaatiot muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ovat

vähentyneet erittäin merkittävästi lupaa haettaessa vallinneesta tilanteesta. Tällä hetkellä niitä on aikavälillä 00.30 – 05.30 keskimäärin alle 0,5 lento-olähtöä ja noin 0,5 laskeutumista vuorokaudessa. Edelleen lupamääräyksen 3.3 mukaisesti sydänyönaikaisten laskeutumisten määrä klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana ei ole lisääntynyt vuosien 2007 – 2009 keskiarvosta. Myöskään yöajan klo 00.30 – 05.30 rahtilennot suihkukoneilla eivät ole lisääntyneet vuoden 2007 lupahakemuksen tasosta.

Helsinki-Vantaan lentoaseman yöajan klo 00.30 – 05.30 liikennemäärä ei kumottujen lupamääräysten tavoitteleman tilanteen mukaisesti ole lisääntynyt ja meluhaittaa on vähennetty pitkäjänteisellä melunhallinnalla terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen estämiseksi. Finavia Oyj katsoo selvityksensä johtopäätöksenä, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta ei aiheudu voimassaolevan ympäristönsuojelulain 527/2014 49 §:n mukaista terveyshaittaa tai naapuruussuhdelain 26/1920 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta.

Trafi hylkäsi 21.10.2015 antamallaan päätöksellä Finavia Oyj:n hakemuksen toimintarajoitusten asettamiseksi meluisten suihkukoneiden liikennöinnille Helsinki-Vantaalta yöaikana 00.30 – 05.30. Trafin mukaan sillä ei ollut perusteita asettaa haettuja toimintarajoituksia. Tuusulan kunta valitti päätöksestä Helsingin hallinto-oikeuteen, joka ensivaiheessa jätti kunnan valituksen tutkimatta valitusoikeuden puuttumisen takia. Korkein hallinto-oikeus kuitenkin kumosi päätöksellään hallinto-oikeuden ratkaisun ja palautti asian hallinto-oikeuteen uudelleen käsiteltäväksi valituksen tutkimista varten. Hallinto-oikeus kuitenkin hylkäsi kunnan valituksen, jossa oli vaadittu toimintarajoitusten asettamista. Hallinto-oikeuden ratkaisu sai lainvoiman 20.7.2018, sillä päätöksestä ei valitettu enää korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Kunnanhallitus pitää Finavia Oyj:n laatimaa selvitystä, jonka mukaan lentoaseman yöajan klo 00.30 – 05.30 liikennemäärä ei ole lisääntynyt ja että meluhaittaa on vähennetty pitkäjänteisellä melunhallinnalla terveyshaitan ja kohtuuttoman rasituksen estämiseksi, lähtökohtaisesti luotettavana, ellei toisin osoiteta. Kunnanhallitus yhtyy Finavia Oyj:n näkemykseen, ellei myöhemmin terveydensuojeluviranomaisten ja ympäristönsuojeluviranomaisten toimesta toisin osoiteta, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta ei aiheudu voimassaolevan ympäristönsuojelulain 527/2014 49 §:n mukaista terveyshaittaa tai naapuruussuhdelain 26/1920 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän lausunto

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä on ilmoittanut, että se ei anna lausuntoa asiasta.

Vantaan kaupunginhallituksen lausunto

Vantaan kaupunginhallitus on ilmoittanut, että se ei anna lausuntoa asiasta.

Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) lausunto

Liikenne- ja viestintävirasto on ilmailulain 129 §:n mukaisesti tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 598/2014 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa. Liikenne- ja viestintävirastolla on myös muita lentoasemien hyväksyntään ja valvontaan liittyviä viranomaistehtäviä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut tasapainoisesta lähestymistavasta lentoaseman melun hallinnassa annetun valtioneuvoston asetuksen (401/2016) 2 §:n mukaisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallinnan yhteistyöryhmän, jonka puheenjohtajana toimii Liikenne- ja viestintävirastonedustaja. Yhteistyöryhmässä seurataan Helsinki-Vantaan lentoaseman melutilannetta, jaetaan tietoa kaikista tasapainoisen lähestymistavan mukaisista melunhallintakeinoista sekä tunnistetaan ja haetaan parhaita käytäntöjä melun hallitsemiseksi ja eri intressitahojen tarpeiden yhteensovittamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole ilmailulain 129 §:n mukaisessa roolissaan tai yhteistyöryhmässä käytyjen keskustelujen pohjalta huomautettavaa selvitykseen.

Muistutukset ja mielipiteet

1. **AA** on todennut, että he asuvat aivan lentokentän kupeessa. Olemme tottuneet valveillaoloaikana tapahtuvan lentoliikenteen ääniin. Tässä ympäristölupahakemuksessa mainitaan yöaika 00.30 – 05.30. Emme todellakaan halua lentomelua yöaikaan. Yöllä on saatava nukkua ilman ulkopuolisia häiriötekijöitä. Kaikki tutkimukset joita jo vuosia on julkaistu, osoittavat yksiselitteisesti yönun laadun ja määrän terveysvaikutuksia.
2. **BB** on todennut, että Finavian ympäristölupaselvityksen tiedot ovat vanhentuneita ja perustuvat suuralueellisiin yleistyksiin ja keskimääräistyyksiin, joka jättää huomiotta paikalliset ympäristöhaitat

Vaadin:

1. Uuden kiitotien ja lentomatrustajamäärien kasvun haittavaikutusarviontia (melu-, päästö-, terveys-, luonto- ja virkistyskäyttö) Espoon Ketun- ja koirankorven sekä Nurmijärven Simolan alueen asumiseen.
2. Selvityksen 22.30 - 00.30 nousujen vaikutuksesta uniterveyteen (Jätetty huomioimatta: ihmiset nukkuvat 22.30 – 6.00),
3. Selvitys nousureittien hajauttamisesta ja toteutumisen valvonnasta

Selvitysvaatimukseni perustuvat taloni yli pohjoisen suuntaan, tiheimmillään 3 min. välein ja alle 2 km:n korkeudella nousevien suihku- ja ATR-koneiden

aiheuttamaan kohtuuttomaan haittaan, joka on alkanut uuden kiitotien valmistuksen jälkeen. Meluhaittojen vähentämiseen suunniteltua viuhkamaista nousureititystä ei siis noudateta eikä valvota.

3. **CC** on todennut, että Finavian esittää ympäristölupaselvityksessään, että se olisi harjoittanut pitkäjänteistä melunhallintaa kohtuuttoman lentomelun rasituksen estämiseksi. Näin ei kuitenkaan ole tapahtunut, koska:

-Melua vaimentava puusto on hakattu kiitotie 1 22L koilliseen lähes kokonaan

-Keski-Uudenmaan ympäristökeskus on myöntänyt kallioiden louhintaluvan ns. Lemminkäisen kallioille Puusepäntielle, jotka ovat erittäin merkittävä osa lentoonlähtökiidosta asuinalueellemme suuntautuvaa lentomelukuormitusta.

-Kalliot ovat luontainen melueste kiitoratatasossa syntyvälle melulle.

-Louhintaluvasta Finaviolla ei ole ollut kuitenkaan jostain syystä mitään huomautettavaa.

-Maankäytön suunnittelu on näin ollen mielestämme erittäin heikkoa.

Esitämme:

-Lähtökiitoteiden meluvaikutuksesta tulisi suorittaa nykytason melumittaus Maantiekylän asuinalueen osalta.

-Kiitotiemelun vaimentamiseksi tulisi rakentaa suojavallit myös kiitotie 1 22:lle koilliseen suuntaan (Maantiekylän asuinalueen suuntaan).

Tuusulan kunnan yleiskaavaehdotuksessa 2040 esitetään jopa korvaavan rakentamisen kieltoa Maantiekylän 60 dB lentomelualueelle. Toteutuessaan tämä tulisi aiheuttamaan korvausvaatimuksia Finavian taholle.

4. **DD** on todennut, että he muuttivat kiinteistönsä vuonna 2006. Tuosta ajankohdasta tähän päivään lentoliikenne on lisääntynyt moninkertaisesti ja varsinkin yöaikaiset lennot sen jälkeen, kun Trafi oikeutettiin niistä päättämään. Tällä hetkellä yöaikaisia lentoja tulee usein klo 24 jälkeen jatkuvana putkena noin parin minuutin välein kestäen jopa puoli tuntia kerrallaan. Lisäksi yksittäisiä lentoja pitkin yötä. Lentoreitti kulkee pääosin kiinteistömme yli ja lentokoneet lentävät jo hyvin matalalla kiinteistömme kohdalla, joten lentomelu nousee yli 60 desibelin. Tämä aiheuttaa unettomuutta ja sen kautta terveysongelmia; verenpaineen nousua ja rytmihäiriöitä vähäisten yönien vuoksi. Lennot klo 22 jälkeen tulisi kieltää tai ohjata lennot vieressä olevien rakentamattomien metsäalueiden yli tai Finavian tulisi korvata kiinteistön lisäeristykset melun vaimentamiseksi. Kiinteistön arvonalennus lentomelun vuoksi tulisi huomioida kiinteistöveroä määritellessä.

5. **EE ym.** ovat huomauttaneet, että yölähtöjen määrä tammi-maaliskuun aikana kiitotiellä 22R (lounaaseen) on noussut 68% (Finavian lentokonemelukatsaukset vuosina 2018 ja 2019). Tällöin on ilmeistä, että lentomäärän ("operaatioiden") kasvu lisää myös lentomelua.

Toisista kiitoteistä poiketen 22R on käytössä 24h/365. Sekä altistumisaika, koneiden lukumäärä että meluhuiput ovat sen päässä asuville kaikkein pahimmat. Heidän tilanteeseen eivät auta nousujen jälkeiset, hajautetut reitinvalinnat. Yksityisellä melumittarilla Hommaksenkujalla on mitattu 91 desibelin huippulukemia (Airbus 330). Siksi olisi paikallaan tehdä laajempia melun mittauksia Voutila - Vantaankoski alueella eikä pelkästään Martinlaaksossa ja Kivistössä.

Asukkaat, jotka asuvat lähinnä lentoasemaa ovat kaikkein suojattomimpia. Melukäyräalueen 55-60+ dB asukkaat on jätetty vailla kunnon suojaa lentomelulta. Ihmisiä tulisi kuitenkin kohdella tasapuolisesti asukasluvusta ja kiitotiestä riippumatta. Kiitoteiden käytössä tarvitaan rotaatiota kuten muualla maailmassa. Kukin kiitotie olisi vuorollaan suljettu (23.30 – 06.00). Yöaikaiset nousut kielletään Airbus 330-koneilta, mutta voidaan toistaiseksi sallia Airbus 350-koneille. Siten kaikille asukkaille taattaisiin muutama korvatulpaton ja lähes meluton yö viikossa.

Finavian tulisi kustantaa asuntojen korjaaminen meluttomiksi pahimmilla melualueilla. Esim. Heathrown kolmannen kiitotien suunnittelussa on ollut esillä 250 miljoonan punnan varaus asuntojen äänieristykseen. Myös Arlandan ja Bromman kentillä esillä on ollut asuntojen korjaus. Maantieliikenteessä Tielaitos on kustantanut meluvalleja jopa yksittäisten talojen suojaksi.

Voutila on mainittu kylänä jo vuonna 1417 ja Viinikkala 1517, joten ei voida väittää asutuksen tulleen jälkeenpäin lentokentän läheisyyteen.

6. **FF ja GG** ovat todenneet, että lentomelu ei ole vähentynyt, koneet ovat vuosi vuodelta meluisampia ja lentoliikenne tiheämpää. Pihalla ei kuule mitä toinen puhuu koneen mennessä ohi. Yöllä koneet ovat riesa ja minä herään usein koneen meteliin. Meitä ihmetyttää joidenkin koneiden jälkeensä jättämä kerosiininen kauhea katku, joka aiheuttaa päänsärkyä. Olen ottanut asian suhteen yhteyttä Finaviaan, josta vastattiin, että meidän on itse otettava yhteyttä kerosiinin hajun jättäjään - lentokoneita menee usein noin minuutin välein, joten syyllisen löytäminen saati tähän kontaktin ottaminen ei ole meille helppo tehtävä. Mielestämme tähän vakavaan haittaan on puututtava. Haitta on viikoittainen ongelma. Esimerkiksi tänään, 30.6.2019, noin kello 10.26 lensi kone ylitsemme, jättäen kauhean kerosiinin hajun. Emme myöskään usko, että niin usein voi koneilla olla "häätätila", jotta kerosiinin valuttaminen olisi viikoittainen ilmiö, kuten se nyt on.
7. **HH** on jättänyt kaksi muistutusta.
1. Lentomelu haittaa yöllä vähemmän kuin päiväsaikaan. Nousevien koneiden ääni. Jatkuva, tauoton, tunti-, päivä-, viikkokausia kestävä ylilentojakso asuinalueen keskeltä, haittaa ulkoilua ja puutarhassa oloa sekä ihmisten välistä keskustelua, joka keskeytyy ylilentojen vuoksi. Luonnosta ei voi nauttia, vaan melu pakottaa sisätiloihin. Se aiheuttaa myös lääkityksestä huolimatta

verenpaineen nousun ja ahdistusta sekä pahentaa masennusta. Miksei koneet lennä Vehkalan teollisuusalueen yli?

2. Lapsuuden kotini, jossa äitini edelleen asuu, sijaitsee lentomelualueella ja tontti on sen vuoksi rakennuskiellossa. Äitini terveys kärsii vakavasti melusta, joka on sietämätön koneiden lentäessä tontin yli, jotkut hyvinkin matalalla noustessaan. Pihalla seurustelumme on toisinaan mahdotonta, kun keskustelu katkeaa jatkuvasti, erityisesti ruuhka-aikana. Lintujen laulua ei kuule koneiden jyrinältä. Kyse on epäinhimillisestä tilanteesta ja siihen pitää ehdottomasti puuttua.
8. **II ja JJ** ovat todenneet, että lentomelu heidän kiinteistönsä kohdalla on sietämätön. Ehdotamme, että kiinteistöveromme hyvitetään täysimääräisenä, joka on 1000 e /v.

Vastine lausuntoihin

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Finavia toteaa vastineenaan, että ELY-keskus on lausunnossaan tulkinnut virheellisesti viitatus korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen sisällön. Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä KHO 2015:12 lupamääräyksen 3.5. muutos liittyy aluehallintoviraston toimivaltaan kuulumattomina annettujen lupamääräysten 3.2.– 3.4. kumoamiseen. Nämä kumotut lupamääräykset 3.2 – 3.4. koskivat lentotoiminnan rajoittamista siten, että rajoitukset olivat kohdistettu klo 00.30 – 05.30 väliselle yön ajalle. Samalla lupamääräystä 3.5. muutettiin siten, että Finavia velvoitettiin saattamaan kysymys ilmailulaissa tarkoitettujen meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi ja toimittamaan tämän ratkaisun tultua lainvoimaiseksi nyt käsiteltävänä olleen selvityksen sen arvioimiseksi, ovatko ympäristöluvan myöntämisen edellytykset olemassa ilmailulain nojalla mahdollisesti asetetut määräykset ja aluehallintoviraston toimivallassa olevat melunhallintatoimet huomioon ottaen.

Aluehallintoviraston päätöksen 49/2011 perusteella voidaan todeta, että koska lupa on voitu myöntää, ottaen huomioon siinä annetut lupamääräykset mukaanlukien kumotut lupamääräykset 3.2 – 3.4, on luvan myöntämisedellytykset arvioitu tällöin olleen olemassa. Siten ratkaistavaksi jää vain se, ovatko luvan myöntämisedellytykset edelleen olemassa tilanteessa, jossa ilmailulain perusteella ei ole asetettu kumottujen lupamääräysten 3.2 – 3.4. mukaisia toimintarajoituksia. Tähän myös korkein hallinto-oikeus viittaa ratkaisussaan. Nämä rajoitukset olivat kohdistettu klo 00.30 – 05.30 väliselle yön ajalle. Siten tässä yhteydessä ei ole perusteita arvioida laajemmin yöaikaista toimintaa tai yöajan määritelmää. Ympäristöluvan lainvoimaiseksi tulon jälkeen ainoa asiaan vaikuttava päätös liittyi Liikenteen turvallisuusviraston ilmailulain perusteella tekemään ratkaisuun joko asettaa tai olla asettamatta kumottujen ympäristölupamääräysten mukaisia rajoituksia. Finavian toimittamassa selvityksessä edelleen osoitetaan, että yöaikainen toiminta on kehittynyt siten, että tosiasiallisesti kumottujen ympäristölupamääräysten tavoite toteutuu, vaikka rajoituksia ei olla asetettu.

Finavia katsoo, että Uudenmaan ELY-keskuksen vaatimus selvityksen täydentämisestä arviolla tehtyjen muutosten vaikutuksista lentokonemelutapahtumissa klo 22.00 – 00.30 tai klo 5.30 – 07.00 on perusteeton ja KHO:n päätöstä virheellisesti laajentava. Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksessä 49/2011 esitettyjen lupamääräysten perusteluissa on todettu, että yöaikaiset rajoitukset ovat kyseessä olevien kohtien osin kohdistettu vasta klo 00.30 – 05.30 väliselle yön ajalle. Tänä aikana on operaatioiden määrä sinänsä vähäinen. Aamulla lentojen määrä lisääntyy ennen päiväajan alkua kotimaan syöttöliikenteen vuoksi. Rajoitusten antamisessa on otettu huomioon, että Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Suomen ulkomaanliikenteen keskeisenä lentoasemana. Suomen sisäinen lentoliikenne on myös järjestetty Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta tapahtuvaksi ja merkittävässä määrin syöttöliikenteeksi ulkomaan lennoille.

Finavia toteaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman ja lentoliikenteen merkitys Suomen kansantaloudelle on suuri. Helsinki-Vantaan lentoasemalla on erityisen tärkeä rooli Suomen kilpailukyvyllä kansainvälisillä markkinoilla ja kansainvälisen liikenteen solmukohtana. Finavia katsoo, että Etelä-Suomen aluehallintovirasto on päätöksessään 2011 tunnistanut sen, että Suomen tärkeimmän lentoaseman toimintaedellytyksiä ja liikenneketjujen toimivuutta ja kehittämistä ei tule vaarantaa. Yöliikennerajoitusten aikarajoja määrättäessä on ollut tärkeää huomioida Suomen elinkeinoelämälle tärkeiden lentoliikenteen matkaketjujen säilyttäminen siten, että lentoyhteydet palvelevat liike-elämän tarpeita ja jatkolentoyhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle tai sieltä eteenpäin toimivat tehokkaasti.

Vantaan kaupungin ympäristölautakunta

Finavia viittaa vastineenaan korkeimman hallinto-oikeuden päätökseen KHO 2015:12, jossa korkein hallinto-oikeus kumoaa Vaasan hallinto-oikeuden ympäristölupapäätökseen lisäämän lupamääräyksen 30.A, joka koski lentoaseman lentoliikennetoiminnan melusta mahdollisesti aiheutuvasta terveyshaitasta tehtävää selvitystä. Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen perusteluista ilmenevällä tavalla se katsoi, ettei Finavia Oyj:lle ole voitu asettaa tällaista velvollisuutta toiminnan yksityiskohtaisten terveysvaikutusten selvittämiseksi. Samalla myös Vantaan kaupungin ympäristölautakunta toteaa, että Finavian selvityksen liitteenä toimitettua selvitystä lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä voidaan pitää kattavana, eikä toiminnasta katsota aiheutuvan kohtuutonta räsytystä tai terveyshaittaa. Siten Finavia katsoo, että Vantaan kaupungin ympäristölautakunnan esitys, jonka mukaisesti päätöksessä annettaisiin yksityiskohtaisempia velvoitteita selvittää kohtuutonta räsytystä ja terveyshaittaa, sekä toimenpiteitä niiden vähentämiseksi lentomelun suhteen kriittisillä alueilla, voidaan pitää perusteettomana.

Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden ympäristönsuojeluyksikkö

Finavia toteaa vastineenaan, että yöajan klo 00.30 – 05.30 lentoliikenne on kehittynyt tällä hetkellä toteutuvaan suuntaan ilman liikennettä rajoittavia määräyksiä. Finavia ei pidä todennäköisenä lentoliikenteen kysynnän kehittymistä siten, että operaatiomäärät tällä ajalla lisääntyisivät merkittävästi. Samalla on myös huomioitava, että ympäristöluvan lupamääräyksillä ei voida määrätä lentoliikenteen rajoituksista, joista tässä asiassa on kyse, vaan toimivalta tässä on ilmailulain perusteella Liikenne- ja viestintävirastolla.

Myös Finavia pitää tärkeänä, että lentoasemaa ympäröivän alueen maankäyttöratkaisuissa huomioidaan lentoaseman toiminnan vaikutukset. Sen mahdollistamiseksi hyvä yhteistyö eri viranomaisten kesken on tärkeää.

Vastine muistutuksiin

AA:n muistutuksesta Finavia toteaa vastineenaan, että osoitteen perusteella muistuttaja asuu lähellä kiitotien 22L keskilinjaa lentoaseman koillispuolella. Yöaikana laskeutumisiin käytetään ensisijaisesti kiitotietä 15 luoteen suunnasta.

BB:n muistutuksesta Finavia toteaa vastineenaan, että muistuttajan osoite sijaitsee Pohjois-Espoossa Serenan pohjoispuolella. Tämän alueen yli lentää vain kiitotien 22R pohjoiseen tai itään suuntaavat lentoonlähdöt. Kiitotien 22R lentoonlähdöt jakaantuvat neljään eri päähaaraan, joista vain yksi siis kulkee alueen yli. Finavian eri raporteissa esittämät ns. lentoreittien tiheyskartat osoittavat, että tämän lentoonlähtöreitin kahden oikealle tehtävän kaaroksen, sekä lennonjohdon antamien ohjaussuuntiin perustuvien selvitysten vuoksi koneiden reitit tällä etäisyydellä lentoasemasta eivät ole tarkkaan keskittyneet kapeaan väylään vaan hajaantuvat lentosuuntaansa (pohjoiseen) nähden leveälle. Vaatimus nousureittien hajauttamisesta ja toteutumisen valvonnasta on aiheeton. Vaatimukset kokonaan uusista haittavaikutusarvioista ja uniterveydestä ovat aiheettomia. Näiden tekemistä ja melun mahdollisia vaikutuksia on käsitelty laajasti Finavian selvityksen liitteenä olleessa Ins. tsto Kari Pesosen kirjallisuustutkimuksessa.

CC:n muistutuksesta Finavia toteaa vastineenaan, että osoitteen perusteella muistuttaja asuu lähellä kiitotien 22L keskilinjaa lentoaseman koillispuolella. Finavian käsityksen mukaan muistutuksessa kuvataan kiitotieltä 22L ja mahdollisesti myös kiitotieltä 22R kohti lounasta, siis muistuttajan osoitteesta vastakkaiseen suuntaan tehtäviä lentoonlähtöjä. Osoitteesta on noin 2,4 kilometrin matka kiitotien 22L kynnykselle ja noin 3,5 kilometriä kiitotien 22R kynnykselle. Kiitotieltä 22L tehdään hyvin vähän lentoonlähtöjä verrattuna kiitotiehen 22R ja niitä tehdään vain vähäinen määrä kiitotien kynnyksen tasalta lähtien, sillä ns. risteyslentoonlähdöt ovat tavallisimpia. Äänen etenemiseen mahdollisesti vaikuttavien maastoesteiden louhimisen ympäristölupiin ei Finavialla ole mahdollisuutta vaikuttaa.

DD:n muistutuksesta Finavia toteaa vastineenaan, että lentoliikenne ei ole viime vuosina moninkertaistunut. Yöaikaisten laskeutumisten merkittävien määrä ajoittuu ennen puolta yötä, sillä silloin laskeutuvat erityisesti ne vuorot, jotka ovat lähteneet iltapäivällä klo 15–18 välisenä aikana keskisen Euroopan kohteisiin. Nämä laskeutumiset ovat kriittisen tärkeitä Suomen lentoliikenteen logistiikan, maakuntiin jatkavan liikenteen ja koko lentoliikennejärjestelmän palvelukyvyn kannalta. Laskeutumisten maantieteellinen sijainti on sidottu kiitotien keskilinjaan viimeisten noin 15–20 kilometrin matkalta. Osoitteen perusteella muistuttaja asuu lähellä kiitotien 22L keskilinjaa lentoaseman koillispuolella. Yöaikana laskeutumisiin käytetään ensisijaisesti kiitotietä 15 luoteen suunnasta.

EE ym:n muistutuksista Finavia toteaa vastineenaan, että lainvoimaisen ympäristöluvan mukaan yöaikana ensisijainen lentoonlähtö lähtökiitotie on 22R ja sitä käytetään määräyksen mukaisesti. Käyttöön vaikuttavat kuitenkin lentoturvallisuuden asettamat reunaehdot, joista merkittävin vaihteleva tekijä on tuulen suunta ja nopeus. Lentokoneiden on turvallisinta nousta ja laskeutua vastatuuleen. Tämä aiheuttaa luonnollisen vaihtelun kiitoteiden käyttöön. Muistutuksen tehneiden osoitteet sijoittuvat Kehä III -tien eteläpuolelle kiitoteiden 1 ja 3 väliselle alueelle. Muistuttajat esittävät lentoonlähtörajoituksia A330-koneille. Finavian käsityksen mukaan kyseisen konetyypin käyttö tulee tulevaisuudessa vähenemään. Asuntojen ääneneristävyyden parantamista eikä hiilidioksidipäästöjä käsitellä ympäristölupaprosessissa.

FF ja **GG:n** muistutuksesta Finavia toteaa vastineenaan, että osoitteen perusteella muistuttaja asuu varsin lähellä kiitotien 22L keskilinjaa lentoaseman koillispuolella. Finavian selvityksen mukaan konekalusto on muuttunut vähämeluisammaksi. Lentävien koneiden aiheuttamasta kerosiinien hajusta Finavia saa hyvin harvoin yhteydenottoja.

HH:n muistutuksista Finavia toteaa vastineenaan, että muistuttajan kuvaus lentokonemelun merkittävämmästä haitasta päiväaikana verrattuna yöaikaan saattaa kuvata sitä, että muistuttajan asunnon ääneneristys pitää lentokonemelutasot sisätiloissa pieninä. Muistuttajan osoite sijaitsee Vantaanpuistossa, jonka yli ympäristöluvassa ensisijaiseksi yöajan lentoonlähtökiitotieksi määrätyn kiitotien 22R oikealle kaartavat lentoonlähdöt kulkevat.

II:n ja **JJ:n** muistutuksesta Finavia toteaa vastineenaan, että osoitteen perusteella muistuttaja asuu lähellä kiitotien 22L keskilinjaa lentoaseman koillispuolella. Finavian käsityksen mukaan muistutuksessa kuvataan kiitotieltä 22L ja mahdollisesti myös kiitotieltä 22R kohti lounasta, siis muistuttajan osoitteesta vastakkaiseen suuntaan, tehtäviä lentoonlähtöjä. Osoitteesta on noin 2,4 kilometrin matka kiitotien 22L kynnykselle ja noin 3,5 kilometriä kiitotien 22R kynnykselle. Kiitotieltä 22L tehdään hyvin vähän lentoonlähtöjä verrattuna kiitotiehen 22R ja niitä tehdään vain vähäinen määrä kiitotien kynnyksen tasalta lähtien, sillä ns. risteyslentoonlähdöt ovat tavallisimpia. Äänen etenemiseen mahdollisesti vaikuttavien maastoesteiden louhimisen ympäristölupiin ei Finavialla ole mahdollisuutta vaikuttaa.

MERKINTÄ

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on 19.11.2018 pannut aluehallintovirastossa vireille aloitteen Helsinki-Vantaan ympäristöluvan muuttamiseksi (dnro ESAVI/22998/2018). Muutosvaatimukset koskevat muun ohella melunhallintaan liittyviä asioita. Asia ratkaistaan aluehallintovirastossa erikseen.

ALUEHALLINTOVIKASTON RATKAISU

Aluehallintovirasto hyväksyy Finavia Oyj:n selvityksen Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen 21.1.2015 (taltionumero 94) mukaiseksi selvitykseksi ja katsoo, että ympäristönsuojelulaissa tarkoitetut ympäristöluvan myöntämisen edellytykset ovat selvityksen perusteella olemassa.

Toimintaa on harjoitettava ja meluhaittaa hallittava voimassa olevan ympäristöluvan ja sen lupamääräysten mukaisesti sekä selvityksessä esitetyllä tavalla.

Finavia Oyj:n on pidettävä kirjaa

1. Lentoonlähdoistä ja laskeutumisista klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana muilla kuin vähämeluisilla suihkukoneilla ja potkurikoneilla.
2. Laskeutumisten määrästä klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana suihkukoneilla. Laskeutumisten määrää on verrattava vuosien 2007 – 2009 keskiarvoon.
3. Lentoonlähdoistä ja laskeutumisista yksinomaan rahtia kuljettavilla suihkukoneilla klo 00.30 – 05.30 välisenä aikana.
4. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän meluntorjuntatavoitteen toteutumisesta vuosittain.

Kohtien 1.–3. mukainen kirjanpito on liitettävä neljännesvuosikirjanpitoon ja raportoitava kuukausittaisina tietoina Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Keravan ja Helsingin kaupunkien ja Tuusulan, Nurmijärven ja Sipoon kuntien ympäristönsuojeluviranomaisille.

Kohdan 4. mukainen meluntorjuntatavoitteen toteutumisen tilanne on esitettävä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja Vantaan, Espoon, Keravan ja Helsingin kaupunkien ja Tuusulan ja Nurmijärven kuntien ympäristönsuojeluviranomaisille kutakin vuotta koskevassa vuosiraportissa.

PERUSTELUT

Ratkaisun perustelut

Asia koskee Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä muutetussa lupamääräyksessä 3.5 aluehallintovirastolle käsiteltäväksi määrättyä selvitystä. Korkein hallinto-oikeus on todennut päätöksessään 21.1.2015, (taltionumero 94), että Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) on ilmailulain 129 §:n mukaisesti tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 598/2014 tarkoitettu toimivaltainen viranomaisena Suomessa. Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksessä 4.8.2011, 49/2011/1 määrätty lentotoimintaa rajoittavat määräykset 3.2, 3.3 ja 3.4 on kumottu. Lupamääräykset 3.2 – 3.4. koskivat lentotoiminnan rajoittamista klo 00.30 – 05.30 välisenä yöaikana.

Korkeimman hallinto-oikeuden muuttaman lupamääräyksen 3.5 mukaan Finavia Oyj:n on tullut toimittaa Etelä-Suomen aluehallintovirastolle erillinen selvitys, jossa arvioidaan kohtuuttoman rasituksen ja terveyshaitan aiheutumista lentomelualueella (Lden 55 dB) sijaitsevilla asuinalueilla tilanteessa, jossa noudatetaan ilmailulain nojalla mahdollisesti asetettuja määräyksiä yhdessä muiden lentoaseman melunhallintatoimien kanssa. Mainitussa selvityksessä on kiinnitettävä erityistä huomiota yöaikaiseen meluun ja mahdollisuuksiin siitä aiheutuvan haitan ehkäisemiseksi.

Aluehallintovirasto on päätöksessään 4.8.2011, ESAVI/75/04.08/2010 todennut, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminta täyttää ympäristönsuojelulain mukaiset luvan myöntämisen edellytykset, kun toiminnassa noudatetaan lupahakemuksessa esitetyn lisäksi ympäristölupapäätöksessä asetettuja lupamääräyksiä myöhemmin kumotut lupamääräykset 3.2 – 3.4 mukaan lukien. Näin ollen luvan myöntämisedellytysten täyttymistä on tässä päätöksessä arvioitu suhteessa niihin meluhaittoihin ja -vaikutuksiin, joita kumotuilla lupamääräyksillä 3.2–3.4 katsottiin tarpeelliseksi rajoittaa.

Traficom (ent. Trafi) hylkäsi 21.10.2015 antamallaan päätöksellä Finavia Oyj:n hakemuksen toimintarajoitusten asettamiseksi meluisten suihkukoneiden liikennöinnille Helsinki-Vantaalta yöaikana 00.30 – 05.30, koska perusteita asettaa haettuja toimintarajoituksia ei katsottu olevan.

Finavia Oyj:n aluehallintovirastolle toimittamassa selvityksessä on osoitettu, että yöaikainen toiminta on kehittynyt siten, että tosiasiallisesti kumottujen ympäristölupamääräysten tavoite pääpiirteissään toteutuu, vaikka rajoituksia ei olla asetettu.

Selvitykseen on liitetty Insinööritoimisto Kari Pesonen Oy:n vuonna 2006 laatima ja vuonna 2016 täydennetty selvitys lentomelun vaikutuksista ja niihin liittyvistä tekijöistä. Selvityksessä on käsitelty yleisellä tasolla muun ohella melun vaikutuksia ihmisiin, melun kiusallisuutta ja häiritsevyyttä, uni-häiriötä, ympäristömelun vaikutuksia sydän- ja verisuonisairauksiin ja ennenaikaisiin kuolemiin, melun vaikutuksia nuorten oppimiseen ja kognitiivisiin toimintoihin, oppilaiden terveyteen, meluvaikutuksia ulkoilu- ja virkistysalueilla, rakennusten ääneneristävyyttä lentomelua vastaan sekä meluvaiikutusten riippuvuutta kiitoteiden ja lentoreittien käyttösuhteesta ja lentomäärästä eri reiteillä. Selvitykseen ei sisälly tietoa nimenomaan Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnasta seuraavan lentomelun terveysvaikutuksista. Aluehallintovirasto katsoo, että lentomelun terveysvaikutuksia koskeva selvitys on riittävä eikä yksityiskohtaisempaa selvitystä voida edellyttää, kuten KHO on päätöksessään katsonut siten kuin Finavian vastineessa Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle on esitetty. Myös Etelä-Suomen aluehallintovirasto on KHO:lle 27.11.2013 antamassaan lausunnossa todennut mm. että sillä on ollut käytettävissään riittävät tiedot ja tietolähteet lentotoiminnan mahdollisista haitallisista vaikutuksista terveyteen.

Tämä päätös koskee Helsinki-Vantaa lentoaseman ympäristöluvan myöntämisen edellytysten toteutumista klo 0:30 – 5:30 välisenä aikana. Aluehallintovirasto katsoo saadun selvityksen perusteella, että ympäristönsuojelulain tarkoitetut ympäristöluvan myöntämisen edellytykset ovat olemassa, eikä toiminnasta aiheudu 49 §:n mukaista terveyshaittaa tai naapuruuksuhdelain 26/1920 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta.

Perustelu kirjanpidolle ja raportoinnille

Aluehallintovirasto on edellä esitetyllä tavalla katsonut ympäristönsuojelulain mukaisten luvan myöntämisedellytysten täyttyvän Finavia Oyj:n selvityksessä esitetyssä tilanteessa. Näin ollen Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaa on tarpeen seurata suhteessa selvityksessä esitettyihin muuttujiin. Seurantaa varten keskiyön 00.30 – 5.30 välisen ajan meluavien operaatioiden määrästä on pidettävä kirjaa. Vaikka lentokentän toimintaympäristö ja operaatioiden määrä kasvaa, toiminta tulee suunnitella ja järjestää niin, että toiminnan meluhaitat eivät lisäänty. Lentotoiminnan lisääntyminen yöaikaan voi edellyttää ympäristönsuojelulain mukaista ympäristöluvan muuttamisen tarpeen arviointia.

Tasapainoisesta lähestymistavasta lentoaseman melun hallinnasta annettussa valtioneuvoston asetuksessa (401/2016) on määrätty lentoaseman meluntorjuntatavoitteesta. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) on hyväksynyt päätöksessään 21.10.2015, TRAFI/8440/05.00.11.01/2012 Finavia Oyj:n esittämän meluntorjuntatavoitteen. Sen mukaan lentokonemelualue Lden >55 dB ei pitkällä aikavälillä kokonaisuutena muutu ympäristöluvan 4.8.2011, 49/2011/1 liitteenä esitetystä siten, että sen piirissä asuvien asukkaiden kokonaismäärä kasvaisi. Ympäristötavoitteen määrittelyn pohjana on vuotta 2025 kuvaavan lentokonemelualueen ”uusi verhokäyrä” ennuste. Sen rajaaman alueen asukasmäärä lentokonemelualueen Lden > 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 suunnitelmassa melun piiriin. Meluntorjuntatavoitteessa pysymisessä, on huomioitava vuosittaiset poikkeukselliset olosuhteet, joita voivat olla esimerkiksi kiitotaiden tilapäinen sulkeminen ja poikkeukselliset sääolosuhteet. Meluntorjuntatavoitteen toteutumisesta seuraa Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), jonka on ryhdyttävä toimienpiteisiin toimintarajoituksen tarpeen arvioimiseksi, mikäli on todennäköistä, että meluntorjuntatavoite jää toteutumatta (VNA 401/2016). Meluntorjuntatavoitteen toteutumisesta on tarpeen raportoida myös ELY-keskukselle ja Lden 55 dB lentomelualueen kaupunkien ja kuntien ympäristösuojelun valvontaviranomaisille vuosiraportoinnin yhteydessä lentoaseman meluvaikutusten kokonaistilanteen seuraamiseksi.

VASTAUS LAUSUNNOISSA JA MUISTUTUKSISSA ESITETTYIHIN VAATIMUKSIIN

Lausunnoissa, muistutuksissa ja mielipiteissä esitetyt vaatimukset on otettu huomioon ratkaisussa ja lupamääräyksissä sekä niiden perusteluissa ilmeväällä tavalla.

Vastaus Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausuntoon

Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksessä 4.8.2011, 49/2011/1 ja edelleen Vaasan hallinto-oikeuden 5.9.2013, 13/0230/1 ja Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä 21.1.2015, taltionumero 94 on ratkaistu Helsinki-Vantaa lentoaseman ympäristöluvan myöntämisen edellytykset. Finavia Oyj:n tuli KHO:n määräyksellä toimittaa aluehallintovirastoon selvitys luvan myöntämisedellytysten täyttymisen tarkistamiseksi kumottujen lupamääräysten 3.2 – 3.4 osalta Traficomien käsittelyprosessin jälkeen. Nyt käsittelyssä oleva harkinta koskee kumottujen lupamääräysten 3.2–3.4 mukaisia lentokonemelun ympäristö- ja terveysvaikutuksia 0.30 – 5.30 välisenä aikana. Luvan myöntämisedellytykset muulle vuorokauden ajalle on harkittu ja lainvoimaisesti ratkaistu jo ympäristölupaprosessissa.

Uudenmaan ELY-keskuksen vaatimus meluselvityksen täydentämisestä arviolta tehtyjen muutosten vaikutuksista klo 22.00 – 00.30 ja klo 5.30 – 07.00 välisille ajoille ei voida tämän selvityksen käsittelyn yhteydessä vaatia eikä ratkaista. Jos toiminnassa tapahtuu olennainen muutos tai ympäristövaikutukset ja erityisesti meluhaitta lisääntyvät ja poikkeavat olennaisesti ennalta arvioidusta, käsitellään asia ympäristönsuojelulain 29 §:n tai 89 §:n mukaisen ympäristöluvan muuttamisena. Aluehallintovirastossa on vireillä Uudenmaan ELY-keskuksen aloitteesta hakemus Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvan muuttamisesta ympäristönsuojelulain 89 §:n nojalla.

Vastaus Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen lausuntoon

Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen on lausunnossaan todennut, että Korson yöaikaisten melutapahtumien määrä on moninkertainen muiden melun mittauspisteiden melutapahtumien määrään nähden. Korson

mittausasema sijaitsee suoraan lentoreitin alla lähellä lentoasemaa ja melu-tapahtumia syntyy sekä lentoonlähdoistä että laskeutumisista. Kaikkein suurimpien melutasojen osalta tapahtumien lukumäärä Korson mittausasemalakaan ei ole kasvanut.

PÄÄTÖKSEN VOIMASSAOLO JA LUVAN TARKISTAMINEN

Päätöksen voimassaolo

Päätös on voimassa toistaiseksi.

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Ympäristönsuojelulaki (527/2014) 6–7, 27, 48–49, 62, 83 ja 87 §
Laki eräistä naapurussuhteista (26/1920) 17 §

KÄSITTELYMAKSU

Käsittelymaksu on 13 200 euroa.

Lasku lähetetään erikseen Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta.

Asian käsittelystä peritään maksu, joka määräytyy aluehallintovirastojen maksuista vuosille 2019 ja 2020 annetun valtioneuvoston asetuksen (1244/2018) mukaisesti. Asetuksen liitteen kohdan 3.1 taulukon alakohdan 7. mukaan, jos kysymyksessä on selvityksen käsittely, peritään asian käsittelystä maksu, jonka suuruus on 60 euroa/h. Tämän asian käsittelyyn on käytetty 220 tuntia (30 htp).

TIEDOTTAMINEN

Päätös

Finavia Oyj
Vantaan kaupunki
Espoon kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Helsingin kaupunki
Järvenpään kaupunki
Tuusulan kunta
Nurmijärven kunta
Sipoon kunta
Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen

Espoon kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Kauniaisten kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Keravan kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Helsingin kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Järvenpään kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Tuusulan kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Nurmijärven kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja terveydensuojeluviranomainen
 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue
 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
 Suomen ympäristökeskus

Päätöksestä tiedottaminen

Ilmoitus päätöksestä lähetetään asianosaisille ja muistutuksen tai mielipiteen jättäneille listan dpoESAVI-18162-2018 mukaan.

Aluehallintovirasto ilmoittaa päätöksen antamisesta julkaisemalla kuulutuksen ja päätöksen aluehallintovirastojen verkkosivuilla (www.avi.fi/lupa-tieto-palvelu). Tieto kuulutuksesta julkaistaan myös Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Keravan, Helsingin, ja Järvenpään kaupunkien sekä Tuusulan, Nurmijärven ja Sipoon kuntien verkkosivuilla.

Kuulutuksesta ilmoitetaan Helsingin Sanomat ja Hufvudstadsbladet-nimisissä sanomalehdissä.

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

LIITE

Valitusosoitus

ASIAN KÄSITTELIJÄT

Asian ovat ratkaisseet ympäristöneuvos Heli Rissanen (puheenjohtaja), ympäristölakimies Mikko Poskiparta ja ympäristöneuvos Päivi Vilenius. Asian on esitellyt ympäristöneuvos Päivi Vilenius.

Asiakirja on hyväksytty sähköisesti. Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan viimeisellä sivulla.

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen	Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätökseen saa hakea valittamalla muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta . Asian käsittelystä perittävistä maksusta valitetaan samassa järjestyksessä kuin pääasiasta.												
Valitusaika	Määräaika valituksen tekemiseen on kolmekymmentä (30) päivää tämän päätöksen tiedoksisaannista sitä määräaikaan lukematta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä (7.) päivänä päätöksen julkaisemisajankohdasta. Valitusaika päättyy 4.3.2020 .												
Valitusoikeus	Päätöksestä voivat valittaa asianosaiset, sekä vaikutusalueella ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun tai asuin ympäristön viihtyisyyden edistämiseksi toimivat rekisteröidyt yhdistykset tai säätiöt, sijaintikunta ja vaikutusalueen kunnat ja niiden ympäristönsuojeluviranomaiset, sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja muut asiassa yleistä etua valvovat viranomaiset.												
Valituksen sisältö	Valituskirjelmässä, joka osoitetaan Vaasan hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava - päätös, johon haetaan muutosta - valittajan nimi, kotikunta ja mihin valitusoikeus perustuu - postiosoite ja puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa (<i>mikäli yhteystiedot muuttuvat, on niistä ilmoitettava Vaasan hallinto-oikeudelle</i>) - miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta - mitä muutoksia päätökseen vaaditaan tehtäväksi - perusteet, joilla muutosta vaaditaan - valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitus, ellei valituskirjelmää toimiteta sähköisesti (faxilla tai sähköpostilla)												
Valituksen liitteet	Valituskirjelmään on liitettävä - asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle - mahdollisen asiamiehen valtakirja tai toimitettaessa valitus sähköisesti selvitys asiamiehen toimivallasta												
Valituksen toimittaminen	Valituskirjelmä liitteineen on toimitettava Vaasan hallinto-oikeudelle. Valituksen voi tehdä hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet. Valituskirjelmä liitteineen voidaan myös lähettää postitse, faxina tai sähköpostilla. Valituskirjelmän on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Sähköisesti (faxina tai sähköpostilla) toimitetun valituskirjelmän on oltava toimitettu niin, että se on käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.												
Vaasan hallinto-oikeuden kirjaamon yhteystiedot	<table> <tr> <td>käyntiosoite:</td><td>Korsholmanpuistikko 43, 4. krs</td></tr> <tr> <td>postiosoite:</td><td>PL 204, 65101 Vaasa</td></tr> <tr> <td>puhelin:</td><td>029 56 42780</td></tr> <tr> <td>faksi:</td><td>029 56 42760</td></tr> <tr> <td>sähköposti:</td><td>vaasa.hao@oikeus.fi</td></tr> <tr> <td>aukioloaika:</td><td>klo 8–16.15</td></tr> </table>	käyntiosoite:	Korsholmanpuistikko 43, 4. krs	postiosoite:	PL 204, 65101 Vaasa	puhelin:	029 56 42780	faksi:	029 56 42760	sähköposti:	vaasa.hao@oikeus.fi	aukioloaika:	klo 8–16.15
käyntiosoite:	Korsholmanpuistikko 43, 4. krs												
postiosoite:	PL 204, 65101 Vaasa												
puhelin:	029 56 42780												
faksi:	029 56 42760												
sähköposti:	vaasa.hao@oikeus.fi												
aukioloaika:	klo 8–16.15												
Oikeudenkäyntimaksu	Vaasan hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 260 euroa. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään, mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.												