

Länsi-Suomen ympäristölupavirasto

PL 115

00231 HELSINKI

KANNANOTTO ILMAILULAITOS FINAVIAN HELSINKI-VANTAAN LENTOKENTÄN
YMPÄRISTÖLUPAHAKEMUKSEEN:

Päiväys: 19.6.2008

Diariinumero: LSY2007Y414

Asia Asukasyhdistysten kannanotto lentomeluhaitoista Espoon Laaksoalahden kaupunginosan (Laaksoalahti, Jupperi, Rastaala, Veini ym.) ja Lippajärven alueilla liittyen Ilmailulaitos Finavian uusittavan ympäristöluvan ehtoihin Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnassa. Viittaamme Länsi-Suomen ympäristölupaviraston antamaan päätökseen nro 10/2008/2, jolla on myönnetty Ilmailulaitos Finavialle Helsinki-Malmin lentoaseman toimintaan ympäristölupa.

Kannanotto

Tällä asukasyhdistysten yhteisellä kannanotolla pyrimme kiinnittämään viranomaisten huomiota tässä kirjelmässä mainitulla alueella asukkaita häiritsevään lentomeluun ja lentokoneiden päästöihin joiden vähentämiseksi ovat tarpeen niin **viranomaismääräysten uudistaminen ja selkeyttäminen** kuin **Finavialta vaadittavien toimenpiteiden käynnistäminen**.

Riittävällä **toimenpiteiden seurannalla** tulee lisäksi varmistaa, etteivät meluhaitat lento- liikenteen jatkuvasti lisääntyessä ylitä sovittuja melurajoja eri vuorokauden aikoina.

Allekirjoittaneet asukasyhdistykset esittävät kannanottonaan **Finavian Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupahakemukseen** seuraavia seikkoja:

- Lupaa haetaan pitkälle ajalle vuoteen 2025 saakka perustuen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2002/49/ vuodelta 2002. Koska nämä määräykset ovat Euroopassa koko ajan tiukentumassa ei lupaa tule myöntää **vanhentuneiden vaatimusten** perusteella pelkästään vaan vaatia myös **tulevien direktiivien noudattamista** niiden tullessa voimaan.
- Lupahakemuksessa arvioidaan liikennemäärien kaksinkertaistuvan vuoteen 2025 mennessä. Finavian raporttien mukaan liikennemäärä on kaksinkertaistunut viimeisten 20 vuoden aikana, Onko **arvio tasaisesta liikennemääränkehityksestä** realistinen? Ja tältä pohjalta anotaan **lupaa ympäristöpäästöjen** osittain jopa kaksinkertaiseen **lisäämiseen** vuoteen 2025 mennessä.
- **Yöliikenteessä** laskevaa liikennettä tulee ohjata suunnille 04L ja 04R vain tuuliolojen niin vaatiessa ja suoraan lähtevät nousut suunnille 22L ja 22R pääsääntöisesti kielletään yöaikaan.
- Lentokoneiden ns. "**Jatkuvan liu'un lähestyminen**" (engl. Continuous Descent Approach), joka aikaansaa pienemmän meluvaikutusalueen, vähemmän päästöjä ja säästää polttoainetta, on yleistymässä maailmalla. Tällainen tulee asettaa vaatimuksena Finavialle eikä se saa olla vain vaihtoehtoinen tapa ja kustannusoptimoinnin nimissä "vapaaehtoista".
- Finavian tulee määrittää yli 70 dBA **lentomeluhuippujen** alue niillä asuvine asukkaineen (= väestömäärätietoineen) sekä ottaa meluhuiput huomioon erityisesti yöaikaisen lentoliikenteen nousu- ja laskureittien määrittelyssä.
- **Lentomeluhaittojen valvontaan ympäristöviranomaisten tulee luoda tehokkaampi valvontajärjestelmä**, johon lentoreittien noudattaminen ja melumittaussasemien tiedot pitää sisällyttää, jotta jatkuviin melurajojen ylityksiin voidaan nykyistä täsmällisemmin puuttua ja vaatia epäkohtien korjausta.

- Nykyinen lentomelunmittaaminen Finavian itsensä toimesta on tarkoituksellisesti **harhaanjohtavaa**. Omilla vertailumittauksillamme on todettu merkittäviä melurajojen ylityksiä kun vastaavat Finavia lukemat osoittavat vain lieviä ylityksiä.
- **Laaksolahteen on saatava lentomelun pysyvä mittausasema**, jotta meluhaitoista voidaan saada mitattua ja päivitettyä tietoa niiltä Espoon alueilta, jotka ovat kiitoteiden 1 ja 3 lasku- ja noususuunnassa.
- Finavian toimesta tehtävät maksulliset lausunnot lentomeluhaittojen vähättelemiseksi todistavat puolestaan **Finavian väheksyvän asenteen melu- ja ympäristöhaittoihin**.

Perustelut

Edellä esitettyä kannanottoa perustelemme tekemämme kyselytutkimuksen tuloksilla, WHO:n ohjearvoilla sekä ympäristöministeriön ja EU:n suosituksilla.

Häiritsevistä lentomelusta on tullut alueen asukasyhdistyksille jatkuvasti valituksia viime vuosina, minkä vuoksi Espoon Laaksolahden kaupunginosan alueella (Jupperi, Laaksolahti, Veini) huhtikuussa 2007 Jupperin Omakotiyhdistys ry ja Laaksolahden Huvilayhdistys ry toimeenpanivat asukaskyselyn lentomelun häiritsevyydestä. Kyselylomake jaettiin peittojakeluna 2500 talouteen, joista noin 30 % vastasi, joten vastausprosenttia laatikkojakeluna voidaan pitää hyvänä otoksena.

Pääkysymykseen lentomelun häiritsevyydestä vastattiin seuraavasti:

- häiritsi paljon 46 % vastanneista
- häiritsi 34 % vastanneista
- ei häirinnyt 20 % vastanneista

Kaikista vastanneista lentomelun häiritsevyyden erityisyyistä vastattiin seuraavasti:

- häiritsee nukahtamista 54 % vastanneista
- herättelee öisin 47 % "
- vaikeuttaa uudelleen nukahtamista 49 % "
- vähensi halua nukkua ikkuna auki 75 % "
- häiritsi ulkona oloa 80 % "
- vähensi asuinalueen viihtyvyyttä 80 % "

Vastaavasti paikallisen asukasyhdistyksen Lippajärven alueella tekemän kyselyn mukaan lentomelun koki häiritsevänä n. 64 % vastanneista.

Tiheästi 1,5 – 2 minuutin välein toistuvasti mitatut lentomeluhuiput Laaksolahdessa ovat pääosin 70 – 80 dBA. Se merkitsee sitä, että tavanomaisilla seinä- ja ikkunarakenteilla (äänieristävyys n. 25 dBA) varustetussa pientalossa meluhuiput ylittävät siten asuinhuoneissa 45 dBA-tason, joka on Espoon sallima meluhuippujen enimmäistaso asuinhuoneissa ikkunoiden ja ovien ollessa suljettuina. Maailman terveysjärjestön WHO:n suosittelema enimmäisarvo sisällä makuuhuoneessa on 45 dB ja yöllä ulkona 60 dB (aika-vakio meluhuippujen mittauksessa fast).

Jo 1960-luvulla tehdyssä tutkimuksessa 45 dB:n melutaso herätti puolet tutkituista. Myös ympäristöministeriön julkaisussa Suomen ympäristö 3/2007 esitetään tietoja unen toimintavajauksista 42 dBA:n meluhuippujen tasolla. Useissa tutkimuksissa ja em. ympäristöministeriön julkaisussa on todettu, että "ympäristömelun aiheuttamien uni- ja nukkumishäiriöiden jatkuessa pitkään voi ilmetä terveydellistä haittaa, kuten suorituskyvyn huonontumista, onnettomuusalttiuden lisääntymistä, infektiöalttiuden lisääntymistä, verenpaineen nousua ja sydäninfarktirisikin kasvua".

Laaksolahden kyselytutkimus vahvisti sen, että 45 dBA:n melutaso herätti myös puolet vastanneista asukkaista. Kyselyyn vastanneista 75 % ei halunnut nukkua öisin ikkuna auki, mikä korreloi hyvin WHO:n esittämään yöajan 60 dB:n suositusarvoon.

WHO:n ohjearvot riittävän unen takaamiseksi pitää saada ohjeeksi suunnitteluun ja ympäristöluopiin.

Lentomelun häiritsevyyden arviointi pelkän samanarvoisen ja painotetun jatkuvan melutason raja-arvoilla ei ole riittävä. Vancouverissa Kanadassa ja Australiassa on käytetty 70 dBA:n meluhuippujen alueella asuvien määrää yöaikaisen meluhaitan vähentämisen suosituksiin (Sound Noise Limits, January 2005).

Kiitoteiden 1 ja 3 laskujen (suunnat 04L ja 04R) ja suorien nousujen (suunnat 22L ja 22R) yli 70 dBA:n meluhuippujen alueella asuu nyt noin 50 000 asukasta Espoon, Kauniaisten ja Vantaan alueella. Kyselytutkimuksen perusteella em. alueella lentomeluhuiput häiritsevät noin 10 000 asukasta ja heidän yöuntaan.

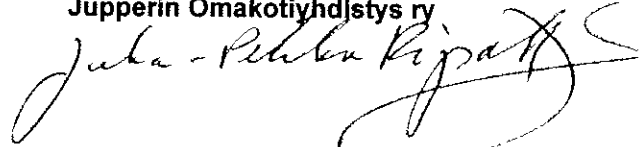
Espoossa 28. elokuuta 2008

Allekirjoittajat

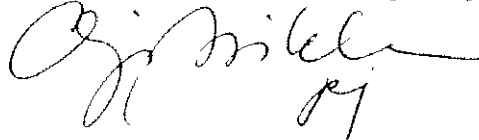
Laaksoalahden Huvilayhdistys ry



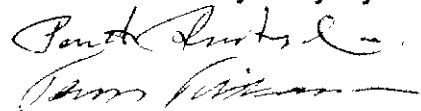
Jupperin Omakotiyhdistys ry



Lippajärveläiset- Klappträskgillet ry



Veinin Omakotiyhdistys ry



Yhteystiedot

Marjo Matikka, e-mail marjo.matikka@luukku.com, gsm 050-300 1327