

Kalevi Toivola  
2008-09-05

## Laaksoalahden huvilayhdistyksen hallitukselle

ASIA **Arvosteluni asiankäsittelystä ja eriävä mielipide LHY:n nimissä 28.08.-08 lähetettyyn kannanottoon Ilmailulaitos Finavian Helsinki-Vantaan lentokentän ympäristölupa-hakemukseen**

Laaksoalahden huvilayhdistyksen nimissä on muutamien muiden asukasyhdistysten kanssa lähetetty kannanotto Länsi-Suomen ympäristölupavirastolle koskien Helsinki-Vantaan lentokentän ympäristölupaehjoja.

Koska kannanoton valmistelussa sekä niin muutamien kohtien asiasisällön kuin vuoro-vaikutusmahdollisuuksien puuttumisenkin takia nyt LHY:n hallituksen nimissä lähetetty kannanotto ei vastaa käsitystäni hyväksyttävästä asianhoidosta ja tekstisisällöstä, haluan tämän eriävän mielipiteeni liitettäväksi kokouspöytäkirjaan seuraavassa mainituin kommentein.

### Taustaa

- Maaliskuussa -08 yhdistykset (mukana LHY) jo lähettivät yhteisen kannanoton samasta asiasta ja samaan osoitteeseen;
- elokuun alussa -08 esitin toiveeni uutta kokousta ja lisäkannanottoa toivovilta saada tietoa niistä seikoista/näkökohdista, joihin aiemman kannanoton lisäksi voitaisiin uudessa kannanotossa realistisesti ja konkreettisesti puuttua – yhtään sellaista ei tietooni tullut;
- ”lisäkannanottotyöryhmä” ryhtyi kuitenkin viime hetkellä elokuun loppupuolella laatimaan kannanottoa – henkilökohtaisesti en katsonut em. syistä tarpeelliseksi osallistua ko. valmisteluun; lisäkannanoton valmisteluun ei siten varattu tarpeellista aikaa, vaikka koko kesäkin oli käytettävissä, mikä näkyy myös tuloksessa.

### Sisällöstä

Kannanotossa on toistettu aiemman kannanoton kohtia ja lisätty joukko uusia, ja seuraavassa olen selvyuden vuoksi numeroinut tarkasteluun ottamani ”pampula”-kohdat:

- (1.) ”... 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.”

#### Kommenttini:

\*tottakai lupaehtoihin sisällytetään tarkistusmahdollisuus ja –velvoite, joten se on itsestäänselvyys ja tässä täysin turha maininta.

- (2.) ”... Onko arvio tasaisesta liikennemääränkehityksestä realistinen? Ja tältä pohjalta anotaan lupaa ympäristöpäästöjen osittain jopa kaksinkertaiseen lisäämiseen vuoteen 2025 mennessä.

#### Kommenttini:

\*liikennemääräennusteet pohjautuvat moniin muihin eri tahoilla tehtyihin ennusteisiin ja niitä voidaan pitää yhtä pätevinä kuin muitakin – ja ainahan on muistettava, että ne

ovat vain ennusteita, jotka on kuitenkin tehty sillä hetkellä käytettävien todennäköisesti hyvinkin realistisin tiedoin;

\*se, että em. pohjalta anotaan lupaa ympäristöpäästöjen lisäämiseen, on loogista, koska toiminnan kasvu lisää myös päästöjä; tästä tekstin sisällöstä voi päätyä vaikkapa päästömäärien toleranssirajoihin eli miten lentoaseman toimintaa voi luvanvaraisesti jatkaa, kun päästömaksimi on joskus ylitetty; kannanoton teksti heittää kysymyksen ja toteamuksen vailla ehdotusta viranomaistoimenpiteiksi!

- (4.) "Lentokoneiden ns. **"jatkuvan liu'un lähestyminen"** ... Tällainen tulee asettaa vaatimuksena Finavialle eikä se saa olla vain vaihtoehtoinen tapa ja kustannusoptimoinnin nimissä "vapaaehtoista".

Kommenttini:

\*tässä käydään oppimestariksi vailla riittäviä tietoja ja ehdotus on epärealistinen;

\*jatkuva liuku olisi optimitapa laskeutua, jos kukin kone voisi muun liikenteen yms. seikkojen estämättä käyttää ilmatilaa esim. 200 km ennen kiitorataa, jolloin säästyisi hieman kerosiinia vaikkapa 0,1 .. 0,2 tn /lasku ja melutasokin olisi alempi, jolla tosin olisi merkitystä vasta alemmissa korkeuksissa, mutta koska optimitilannetta ei voi käskemällä ja ehdottomilla määräyksillä saada ainoaksi oikeaksi, niin realimaailmassa joudutaan toimimaan toisin;

\*jatkuvalle liu'ulla voidaan kyllä välttää loppuliukua edeltävän vaakalentovaiheen melupäästöjä mutta sen käyttöä rajoittavat olennaisesti säämuutokset, kansainvälisen ilmatilan reittisäännökset, liikenteen ruuhkautuminen, kentän operatiiviset ja turvallisuusmääräykset jne. eli jatkuvan liu'un käyttö on normaaliolosuhteissakin lennonjohdolle (niin valtakunnan kuin paikallislennonjohdolle) haasteellista saati sitten, että siitä tehtäisiin kannanotossa ehdotettu kaiken aikainen pakkokeino.

\*jos jatkuvan liu'un käyttö maailmalla on todettu mahdolliseksi n. 20 .. 25 % laskuista, ei siitä vielä pitäisi intoutua vaatimaan täydellisyyttä.

- (7.) "Nykyinen lentomelunmittaaminen Finavian itsensä toimesta on tarkoituksellisesti harhaanjohtavaa. Omilla vertailumittauksillamme on todettu merkittäviä melurajojen ylityksiä kun vastaavat Finavian lukemat osoittavat vain lieviä ylityksiä."

Kommenttini: \*koko kohdan väittämät ovat vertaansa hakevaa asenteellisuutta ja perusteeksi on vielä mainittu "omat mittaukset", joista ainakaan itselläni ei ole minkäänlaista tietoa eli näin lausuttuna ainakin tämä kohta alentaa koko kannanoton merkitystä olennaisesti:

\*tämän hetken tiedoillani ja työelämänkin kokemuksilla (olen aikoinani joutunut suunnittelemaan, vastaamaan ja johtamaan monia varsin tarkasti säädeltyjä ja toteutettuja melumittauksia) en voi millään yhtyä em. väitteeseen "tarkoituksellisesti harhaanjohtavaa", jota ei ole virallisilla vertailumittauksilla toteennäytetty ja joka siten on "lähellä kunnianloukkaustasoa";

\*melumittaus on tunnetusti toisaalta varsin tarkastikin säädeltyä toimintaa mutta toisaalta myös siihen saattaa liittyä huomattavasti tuloksiin vaikuttavia tekijöitä - vapaista parametreista mainittakoon tässä vaikkapa mittaushetken sää- ja ilmatila (kosteus, sade, tuuli, vuodenaika), mittauspaikan ääniheijastumat ja absorptiot, yhtäaikaisten ja taustamelulähteiden vaikutus, äänilähteen taajuus-, kesto- ja etäisyysvaihtelut jne. eli vertailukelpoisia melumittauksia "omilla mittaimilla tuosta noin lonkalta" ei varmasti saada, eroja kylläkin mutta niillä eroilla ei voida em. väitteitä perustella.

- (9.) "Finavian toimesta tehtävät maksulliset lausunnot lentomeluhaittojen vähättelemiseksi todistavat puolestaan Finavian väheksyvän asenteen melu- ja ympäristöhaittoihin."

Kommenttini:

\*tämä väite näin esitettynä on sukua edellä (7.) kohdan sisällölle ja mielipiteeni siitä tuli jo mainittua;

\*väite sisältää kaiken kukkuraksi sanan ”**todistavat**”, mikä tuntuu tässä suorastaan kornilta, koska kirjoitetun väitteen tueksi ei ole kuitenkaan esitetty yhtään konkreettista esimerkkiä;

\*kannanoton ydinmerkitys on tässä viimeistään unohtunut, kun viranomaisohjeeksi tarjotaan pelkkää väitettä, jonka perustekin on selvästi asennekielteenen.

**Lopuksi**

**Kannanotto näin tehtynä ei täytä asukasyhdistyksenkin toimissa noudatettavia vuorovai-kutus- ja päätösperiaatteita ja sisältöön liittyvät voimakkaasti asennekielteiset lausumat eivät kuulu asialliseen kannanottoon.**

Epäselvyyksien välttämiseksi voin vielä todeta, etten ole enkä haluakaan olla mikään Finavian ”kunniakonsuli” mutta en voi kuitenkaan hyväksyä kannanottoa, jossa ”tunteiden palolla” unohdetaan tasapuolisuus, korrektiusti ja järkevä harkinta.

Mielipiteelläni katson edustavani sitä osaa jäsenkunnasta, jolle lentomeluasia ei – ainakaan vielä – ole ”elämää suurempi kysymys”.

\*\*\*\*\*