

## ASUKASTILAIUUS LENTOMELUSTA LAAKSOLAHDESSA JUPPERIN KOULULLA 2007-02-07 klo 18-21

**TILAIUUSMUISTIO** {Eeva-Riitta Puomio (JOY) ja Kalevi Toivola (LHY)}  
{Ref. / K. Toivola 2007-03-10}

**Laaksolahden Huvilayhdistys ry.** järjesti yhdessä **Jupperin omakotiyhdistys r.y.**:n kanssa keskustelutilaisuuden lentomelusta. Aiheeseen liittyviin asukkailta ennakoon pyydettyihin kysymyksiin olivat paikalla vastaamassa Finavian apulaisjohtaja/ympäristöpäällikkö **Mikko Viinikainen**, lennonjohdon apulaispäällikkö **Raine Luojus**, ylitarkastaja **Hannu Airola** Uudenmaan ympäristökeskuksesta sekä Espoon kaupungin ympäristöpäällikkö **Tuula Hämäläinen-Tyynilä**. Paikalla oli n. 100 asukasta.

Laaksolahden Huvilayhdistyksen puheenjohtaja **Marjo Matikka** avasi tilaisuuden ja varapuheenjohtaja **Kalevi Toivola** toimi tilaisuuden puheenjohtajana.

**Toivola kertoi tilaisuuden alustuksena niistä ongelmista**, joiden vuoksi asukastilaisuus oli järjestetty. Laaksolahden kannalta lentomeluhaittoja aiheuttaa erityisesti laskeva liikenne kolmos-kiitotielle (=>04L) jolloin asukkaita eniten häiritseviä seikkoja varsinkin kesällä ovat

- "ruuhkatuntien meluralli" (esim. klo 15 – 17 välillä usein jatkuva melu);
- lentoliikenne yöllä;
- ylipitkät "letkat" eli yli kymmenenkin konetta peräkkäin samalla laskulinjalla;
- laskevan liikenteen määrällinen kasvu (varsinkin v. 2006 aikana)

**Melusta johtuvia haittoja** ovat asukkaiden kokemusten mukaan

- terveyshaitat kuten unihäiriöt;
- vanhan asuntokannan puutteet rakenteellisessa melusuojauksessa;
- uhka kiinteistöjen arvon alenemiseen lentomeluhaittojen vuoksi;
- epäoikeudenmukaisuus eli lentomeluhaittojen kertyminen juuri nyt ja tälle alueelle;
- ympäristön virkistyskäyttömahdollisuuksien heikkeneminen meluhaittojen lisääntyessä.

**Melun hallinnasta** Toivola totesi, että

- todellisia, haittoja poistavia tai selvästi vähentäviä keinoja on vähän;
- erityisesti rakenteellisen melusuojauksen keinot jälkikäteen ovat heikkotehoisia ja kalliita;
- lentoliikennekysymyksissä yksityinen paikallinen etu on monissa kohdin vastaan yleistä etua;
- liikennemäärät lentoliikenteenkin osalta kasvavat lähitulevaisuudessa jatkuvasti, lentoliikennekalusto uudistuu hitaasti - tosin monia meluisia konetyyppejä on voitu jo viime vuosina poistaa liikenteestä;
- lentoturvallisuusmääräykset rajoittavat monia lentomeluunkin vaikuttavia järjestelyjä;
- myös Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäryskuntien kaavoituksessa on tapahtunut virheitä, kun lentomelun vaikutuksia ei ole ajoissa ja riittävästi osattu ennakoita;
- lentomeluun suoraan tai välillisesti vaikuttava taho koetaan helposti kasvottomaksi jolloin epäkohtia korjaavia ehdotuksia ei osata suunnata "oikeisiin osoitteisiin".

**Tilaisuuden tavoitteiksi** Toivola mainitsi

- toteuttamiskelpoisten ehdotusten löytämisen,
- korjausehdotusten osoittamisen oikeisiin kohteisiin ja
- melumittaustietojen hankkimisen erityisesti Laaksolahden alueelta sekä
- meluhaittojen jatkuvan seurannan järjestämisen yhteistyössä Finavian, ympäristöviranomaisten ja paikallisten asukas-yhdistysten kanssa.

**Keinoja vähentää lentomelua** Laaksolahden kaupunginosan alueella Toivolan mukaan ovat

- **laskevan liikenteen määrän vähentäminen 04L-kiitotielle** hajauttamalla nykyistä enemmän 04R- ja 15-kiitoteille;
- **ilta- ja yölentojen laskureittimuutokset em. tapaan tai osittaiset kiellot;**
- **vain meluluokan 4 tai sitä hiljaisempien koneiden salliminen** Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenteessä.

**Mikko Viinikainen** Finavialta kertoi omassa alustuksessaan lentoliikenteen järjestelyistä.

Elokuussa 2006 Laaksolahden suunnasta (suunnasta 04L) ohjattiin poikkeuksellisen paljon n. 40 % laskeutumista kiitotieremonttien vuoksi. Koko vuonna 2006 laskeutumisista tuli suunnasta 04L vajaat 20%.

**Lennonjohto joutuu reittivalintoja tehdessään ensisijaisesti ottamaan huomioon lentoturvallisuuteen vaikuttavat seikat ja vasta toissijaisesti muut lentoreitteihin, laskeutumisliikenteeseen yms. liittyvät tekijät.**

Nousu- ja varsinkin laskusuunnan **määräviä turvallisuusseikkoja ovat tuulen suunta ja nopeus** sekä **liikenteen kulloinenkin määrä**. Lentoliikenteen meluhaittoja arvioitaessa keskeinen seikka on asukkaiden määrä vaikutusalueella.

**Ensisijainen laskeutumisuuunta** Helsinki-Vantaan lentoasemalla on pohjois-luoteesta **kakkos-kiitotielle** (laskeutumisuuunta **15** , laskukaarto Nurmijärven-Keravan yli) **ja vasta sitten Laaksolahden suunta (04L)**.

Laskeutumisuuunta ohjataan 04L- suunnasta silloin, kun vallitsee luoteis- tai itätuuli tai kun on paljon lähtevää liikennettä ja yksi laskukiitotie riittää saapuville. Jos luoteis-itätuulella laskeutuvia koneita on paljon ja tarvitaan kahta laskukiitotietä, käytetään 04L:n ohella 04R:ää, eli molempia samansuuntaisia kiitoteitä. Pahimmat arkiuuhkatunnit ovat klo 6-10 ja klo 16-18. Laskeutuvia koneita tulee eniten klo 15-16.

Helsingin yli (esim. kaukoidän reiteillä) laskeutumatta lentävät koneet eivät aiheuta alueella meluhaittoja, koska niiden lentokorkeus on 11-13 km.

Yöajaksi määritellään aikaväli klo 23-06. Laitteiden huolto, kiitotieremontit tms. turvallisuusseikat aiheuttavat muutoksia paikalliseen yölentoreittitykseen.

**Raine Luojus kertoi lennonohjauksen järjestelyistä.**

Lähtevät ja saapuvat koneet ohjataan aina eri reiteille. Tulevien koneiden väli on vähintään **150 s.** ja tunnissa voi yhdelle kiitotielle laskeutua n. 20 konetta. Yösvetoja (eli keskeytettyjä laskeutumisuuunta) joudutaan ruuhka-aikoina tekemään päivittäin. Laskeutuvien koneiden odotusalue länsisuunnassa on 30-50 km etäisyydellä kentästä, Vihdin länsipuolella.

Laskeutuvan koneen **loppuliuku alkaa ohjelmoidusti ja sääntöjen mukaan 10-12 km päässä kentästä, n. 600..700 m (n. 2000 ft) korkeudesta..** Liuku tapahtuu ns. **mittarilähestymisenä 3 asteen liukukulmassa** ja varsin kapeassa laskeutumissektorissa. **Vain hyvällä säällä ja näkyvyydellä** voi lennonjohto antaa luvan laskeutua **näkölähestymisellä** jolloin kone voi kaartaa loppulähestymislinjalle em. normaalitapaa lähempänä kiitotietä. Laskeutuvan koneen korkeuden samalla etäisyydellä kentästä tulee olla sama sekä mittari- että näkölähestymisessä ja **laskutelineet ja laskusiivekkeet lasketaan alas n. 10..5 km etäisyydellä kentästä jolloin moottoritehoja on pakko nostaa** lentovakauden säilyttämiseksi, mikä tietysti lisää meluhaittoja.

**Ennakkoon esitettyjä kysymyksiä Finavialle** (vastaajina M.Viinikainen ja R.Luojus):  
(K= kysymys, V=vastaus)

- K: Miksi ruuhka-aikaan ei vuorotella eri laskeutumisreittien välillä?  
V: Liikenne ohjataan yleensä sinne, missä asutusta on mahdollisimman vähän.
- K: Voiko laskevaa liikennettä hajauttaa eri reiteille?  
V: Ei voi. Rinnakkaislaskeutumisjärjestelmää käytetään vain, jos on paljon liikennettä.
- K: Onko keinoja rajoittaa Laaksolahden ylittävän laskevan liikenteen määrää ?  
V: Liikenne kasvaa kokonaismääräisesti, yöliikenne tosin hitaammin. Suunnan 04L käyttö rajoitetaan välttämättömiin aikoihin, mihin voivat vaikuttaa mm. ruuhkatilanteet, tuuliolot tai kiitoratoremontit.
- K: Miten laskuliikenteessä reittien vuorottelu toimii?  
V: 25% laskeutumisuuunta ohjataan lännestä, näistä 2/3 linjalle 04L.
- K: Mitkä ovat lentoliikenteen tulevaisuuden näkymät H-V-lentoaseman kannalta?  
V: Seudullinen kokonaisuus on otettava huomioon. Pohjois-Espoon kaavoitus tulee vaikeuttamaan lähilentoreittien suunnittelua ja samalla lentotoimintaa. Lentoliikenteen kasvuennuste on n. 3% vuodessa. Neljäs kiitotie on suunnitteilla.
- K: Miten lentomelun seuranta on järjestetty?  
V: Ympäristöraportti 2006 valmistuu ja julkaistaan netissä keväällä. Meluverhokäyrät on laskettu tietokonemalleilla mitattujen tietojen avulla. Tiedot raportoidaan toukokuussa 2007.  
Viinikaisen lupaus: lentomelun mittauspisteen saaminen Laaksolahteen on mahdollista.

- K: Mitä tehdään melurajat ylittäville koneille?  
V: Koneet, jotka eivät täytä normeja, eivät saa lentolupaa Suomeen. Melutulokset raportoidaan neljännesvuosiraporteissa. Ei ole määritelty melurajaa, josta pitäisi raportoida ympäristöviranomaisille.

#### **Ennakkokysymykset Uudenmaan ympäristökeskukselle** (vastaajana H.Airola):

- K: Mitkä viranomaiset valvovat ympäristölupaehtojen noudattamista?  
V: Uudenmaan ympäristökeskus ja Vantaan ympäristökeskus.
- K: Voidaanko (täällä hyväksyttävät) lentokoneyypit määrätä viranomaistoimin?  
V: Ilmailulainsäädäntö takaa yhdenvertaisuuden ja samat säännöt koskevat kaikkia lentoliikennettä harjoittavia osapuolia.
- K: Mikä on Uudenmaan ympäristökeskuksen rooli kaavoituksessa.  
V: Kunnalla on kaavoitusmonopoli. Ympäristökeskus ohjaa kuntien kaavoitusta lausunnoin.
- K: Mikä taho antaa (esim. lentoaseman) ympäristöluvan ja kuka sitä valvoo?  
V: Länsi-Suomen ympäristölupavirasto antaa luvan. Uudenmaan ympäristökeskus ottaa kantaa lupaan kuunnellen myös asukkaita.
- K: Kenen vastuulla on melun (lentomelun) mittaaminen?  
V: Toiminnan harjoittaja (Finavia) mittaa ja Uudenmaan ympäristökeskus valvoo. Ympäristöluvassa määritellään, miten vaikutuksia seurataan. Jos lupaehtoja rikotaan, pyydetään selvitys ja ratkaisuehdotus rikkeiden korjaamiseksi/lopettamiseksi.  
L<sub>den</sub> on kansainvälisesti hyväksytty melumittaussuure myös lentomelun mittaamiseksi.
- K: Kuka Uudenmaan ympäristökeskuksessa vastaa (lentomelun)valvonnasta?  
V: Ympäristönsuojeluosasto / lupien valvonta.
- K: Voiko lentomeluhaitoista saada korvauksia?  
V: Tiettävästi ei tähän mennessä ole saatu. Ympäristövahinkolaki voisi teoriassa mahdollistaa korvaukset.

#### **Ennakkokysymykset Espoon kaupungille** (vastaajana T. Hämäläinen-Tyynilä):

- K: Mitä Espoo on tehnyt ja voi tehdä lentomelun vähentämiseksi?  
V: Espoon ympäristöviranomainen voi vaikuttaa lausuntojen kautta. Lausuntojen avulla pyritään minimoimaan melulle altistuvien asukkaiden määrää.  
Kaupunki ei kaavoita yli 55 dB:n melualueille asutusta. Lentomelualue määritetään laskennallisesti eikä se perustu meluhiippuihin.  
Laaksoalahden (lentomelu)ongelmat ovat Espoon ympäristöviranomaisen tiedossa. Espoon kaupungin edustajat keskustelevat Finavian ja Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa melusta.

\*\*\*\*\*