

Lausuntoyhteenveto koskien Traficomin päätösluonnosta Helsinki-Vantaan lentoaseman meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta

Traficomin päätösluonnos Helsinki-Vantaan lentoaseman meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta oli lausuttavana lausuntopalvelu.fi -portaalissa ajalla 24.4.–12.6.2026. Lausuntopyyntöön saatiin yhteensä yhdeksän lausuntoa. Lausunnon antoivat Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, Finavia Oyj, Finn-air Oyj, Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Ympäristöministeriö, Tran Anh YDHV lakitiimi, Uudenmaan liitto, Järvenpää kaupunki sekä Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö.

Lausuntoja pyydettiin päätösluonnoksesta viraston toimivallassa olevien, Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti. Päätösluonnoksessa ei ehdotettu toimintarajoitusten asettamista. Traficom kiittää saaduista lausunnoista. Saaduissa lausunnoissa ei nähty tarvetta asettaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle meluperusteisia toimintarajoituksia.

Lausuntopyynnössä ei pyydetty erikseen näkemyksiä lentoasemalle asetetusta meluntorjuntatavoitteesta. Lausunnonantajista valtaosa piti kuitenkin lausunnoissaan lentoasemalle asetettua meluntorjuntatavoitetta edelleen tarkoituksenmukaisena ja sen vuosittaista seuranta pidettiin tärkeänä jatkaa pääosin samaan tapaan kuin tähänkin asti. Osa lausunnonantajista näki, että meluntorjuntatavoitteen toteutumista tulisi tulkita nykyiseen käytäntöön verrattuna huomattavasti joustavammin. Yhdessä lausunnossa toivottiin meluntorjuntatavoitetta kehitettävän siten, että se huomioisi lentomelun vaikutukset myös koettuun ääniympäristön laatuun ja arviointi perustuisi myös lentomelun aiheuttamiin terveysvaikutuksiin (annos-vaste -suhteet).

Saadut lausunnot

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Liikenne- ja viestintäviraston päätösluonnoksesta Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala antaa seuraavan lausunnon:

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala yhtyy Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin näkemykseen siitä, ettei Helsinki-Vantaa lentoaseman meluperusteisille toimintarajoituksille ole tarvetta.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle vuonna 2015 asetetun meluntorjuntatavoitteen mukaan lentomelualueen Lden >55 dB kokonaisasukasmäärä ei saisi pitkällä aikavälillä kasvaa ja ylittää 20 900 asukasta vuoden 2009 asukasmäärällä arvioituna. Tavoitteen pohja-aineistona on vuodelle 2025 laadittu lentomeluennuste (päivitetty 21.6.2012). Melutavoitetta on rajattu siten, ettei siinä huomioida maankäytön kehittymisen myötä lentomelualueelle tulevia uusia asuinalueita ja näiden asukasmääriä. Vuonna 2024 Helsingissä asui lentomelualueella Lden >55 dB vajaa 300 asukasta. Melualueen asukasmäärä ei ole Helsingissä kasvussa.

Traficom on seurannut meluntorjuntatavoitteen toteutumista vuodesta 2016 lähtien. Seurantajakson aikana meluntorjuntatavoite on ylittynyt vuosina 2016–2019, mutta alittunut viimeisten viiden vuoden ajan. Finavian tekemien lisäselvitysten mukaan lentoasemalle asetetussa melutavoitteessa tullaan pysymään myös lähitulevaisuudessa ja todennäköisesti vuoteen 2040 saakka. Näin ollen kaupunkiympäristön toimiala ei näe tarvetta toimintarajoitusten asettamiselle.

Myös meluntorjuntatavoite on edelleen tarkoituksenmukainen. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala korostaa, että meluntorjuntatavoitteen toteutumista tulee jatkossakin seurata aktiivisesti ja toimintarajoitusten tarvetta arvioida tarvittaessa uudelleen.

Finavia Oyj, Kirsi Pitkäranta, johtaja, ympäristö 11.6.2026

Finavia kiittää mahdollisuudesta lausua Traficomin päätösluonnoksesta koskien Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintarajoitusprosessia.

Traficomin päätösluonnos perustuu EU:n melunhallinta-asetuksen mukaiseen tasapainoiseen lähestymistapaan, Finavian toimittamiin indikaattoritietoihin ja lisäselvityksiin sekä kuntien lausuntojen yhteenvetoon. Traficomin päätöksen mukaan meluperusteisille toimintarajoituksille ei ole tarvetta, koska meluntorjuntatavoitteessa on pysytty viime vuosina ja ennusteiden mukaan melutavoite saavutetaan myös pitkällä aikavälillä.

Finavia pitää oikeana ja tarkoituksenmukaisena ratkaisua, jossa Traficom on päättänyt olla asettamatta toimintarajoituksia Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Finavia katsoo, että lentoliikenteen rajoitustoimien asettamiselle ei ole tarvetta. Finavia muistuttaa, että meluntorjuntatavoite on lentoaseman ympäristöluvassa esitetyn lentokonemelun ennustetilanteen mukaisesti asetettu pitkälle tulevaisuuteen, jolloin sekä ympäristölupa että melutavoite mahdollistavat noin kaksinkertaisen operaatiomäärän lentoaseman nykyisiin operaatiomääriin verrattuna. Kasvun mahdollistaminen on edellytys lentoaseman kehittämiseksi ja elinvoimaisuudelle. Melutavoitteen mukaisessa tilanteessa lentokonekalusto on uudistunut vähämeluisammaksi ja kiitoteiden käyttötapaa on mukautettu liikennemääriin vastaavaksi siten, että rinnakkaisten kiitoteiden

käytön osuus kasvaa. Melutavoitteen toteutumista on tarkasteltu vuosien 2016–2024 tilanteissa, joissa melutavoitteen keskeiset osa-alueet eivät ole toteutuneet. Tämä ja kiitotieremonttien vaikutukset selittävät melutavoitteen ylitykset vuosina 2016–2019. Finavian skenaariotarkastelut vuosille 2030–2040 osoittavat, että tulevaisuudessa melutavoitteen pysyväisluonteista ylittymistä ei ole odotettavissa.

Koronapandemian ja Ukrainan sodan aiheuttama kaksoiskriisi vaikuttaa edelleen Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennetilanteeseen, joka ei ole palautunut vuoden 2019 tasolle. Vuosina 2020–2024 Helsinki-Vantaan lentoaseman operaatiomäärät olivat noin 60–80 % vuoden 2019 liikennemäärästä ennen koronapandemian aiheuttamaa lentoliikenteen lamaantumista. Globaalien kriisien takia useiden lentoyhtiöiden 2000-luvun alkupuolella käyttöönotetun lentokonekaluston kalustouudistus on viivästynyt merkittävästi, joka heijastuu Helsinki-Vantaan vuosittaiseen melutilanteeseen olennaisella tavalla.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite 20 900 asukasta $L_{den}>55dB$:n lentokonemelualueella perustuu ennustetilanteeseen, jossa Helsinki-Vantaalla operoiva lentokonekalusto on merkittävältä osin uusiutunut vähämeluisampaan, uuden sukupolven lentokonekalustoon, jolla on olennainen vaikutus melualueen laajuuteen tulevaisuudessa. Lisäksi ennustetilanteen liikennemäärien kasvu ja sen mahdollistamiseksi rinnakkaisten kiitoteiden käyttöä tehostava kiitoteiden käyttötapa eroavat nykyhetkeen verrattuna. Näiden vuoksi vuosittain toteutunutta lentokonemelualueella asuvien määrää ei tulisi suoraan verrata tulevaisuudessa toteutuvaan ennustemelutilanteen asukasmäärätavoitteeseen, koska ne kuvaavat hyvin erilaisia liikenne-, lentokonekalusto- ja kiitoteiden käyttötilanteita.

Melutavoitteessa pysymiseksi pääpaino on aiemmin todetuissa konekaluston uudistamisessa ja kiitoteiden käyttötavassa, mutta se edellyttää myös muita melunhallintaa täydentäviä toimenpiteitä sekä yhteistyötä eri tahojen kanssa. Finavia kehittää lisäselvityksissä mainittuja operatiivisia melunhallintatoimenpiteitä jatkuvasti yhdessä lentoyhtiöiden ja lennonvarmistuksen kanssa, millä voidaan edesauttaa Helsinki-Vantaan lentoaseman melutavoitteessa pysymistä.

Finavia pitää tärkeänä, että melutavoitteen toteutumisen arvioinnissa sovelletaan tarkoituksenmukaista joustavuutta, koska liikennetilanteeseen, kiitoteiden käyttötapaan ja melutilanteeseen liittyy paljon vuosittaista vaihtelua. Melutavoitteen toteumaa tulisi tarkastella vasta tilanteessa, jossa tavoitteen asettamisen keskeiset osa-alueet ovat jo toteutuneet, ja sen tarkastelussa tulee ottaa huomioon mm. sääolosuhteiden ja kiitotieremonttien vaikutus kiitoteiden käyttöön ja sitä kautta melun maantieteelliseen suuntautumiseen ja melualueella asuvien asukkaiden määrään yksittäisinä vuosina. Tämän vuoksi yksittäisen vuoden asukasmäärän ylityksiä ei tulisi tulkita melutavoitteen

ylitykseksi, vaan pysyvä, usealle tarkastelujaksolle ulottuva yhtäjaksoisen melutavoitteen ylittyminen tulevaisuuden melutavoitetilanteessa vasta voitaisiin tulkita tällaiseksi. Lisäksi melutavoitteen toteutumisen arvioinnissa tulisi huomioida vuosittaisen lentokonemelualueen koko suhteessa ennustemelualueeseen. Sää- ja muut kiitotieolosuhteet eivät aina mahdollista melunhallinnan kannalta optimaalisinta kiitoteiden käyttötapaa, vaan lentoturvallisuuden varmistamiseksi vuosittaiset muutokset sääolosuhteissa, esimerkiksi ilmastonmuutoksen takia, voivat vaikuttaa asukasmääriin. Lisäksi melutavoitteen toteutumisen arvioinnissa tulee huomioida melulaskentametodologioiden ja melulaskentaohjelmistojen muutokset, jotka voivat aiheuttaa ennakoimattomia muutoksia lentokonemelualueen laajuuteen, joka edelleen voi vaikuttaa melutavoitteeseen verrattaviin lentokonemelualueella asuvien asukkaiden määriin. Helsinki-Vantaan lentoaseman melutavoitteen tulkintatapa ei saisi osaltaan aiheuttaa epävarmuutta Helsinki-Vantaan lentoaseman eikä Suomessa toimivien lentoyhtiöiden toimintaedellytyksiin, matkustajien matkaketjujen toimivuuteen tai Euroopan ilmatilan sekä lentoasemien kiitotiekapasiteetin tehokkaaseen käyttöön, vaan mahdollistaa Suomen hyvä sisäinen ja kansainvälinen saavutettavuus ja elinkeinoelämän tarpeet myös jatkossa.

Finavia muistuttaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman meluun liittyvien toimintarajoitusten osalta on huomioitava myös lentoaseman valtakunnallinen merkitys kansainvälisen liikenteen solmukohtana ja kansainvälisen elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn mahdollistajana. Finavia katsoo, että lentoaseman taloudellinen merkitys on vastaisuudessa otettava huomioon liikenteen rajoittamista koskevista prosesseista ja näihin liittyvillä lausuntokierroksilla tulee kuulla myös tahoja, joiden intressissä on lentoaseman yhteiskuntataloudelliset vaikutukset.

Finnair Oyj 8.6.2026

Finnairin lausunto luonnoksesta Helsinki Vantaan lentoaseman meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua Traficomien päätösluonnoksesta koskien Helsinki Vantaan lentoaseman meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuutta.

1. Yleiset huomiot

Finnair pitää perusteltuna ja tukee esitettyä johtopäätöstä siitä, ettei meluperusteille toimintarajoituksille nykytilanteessa ole tarvetta.

Arvio perustuu johdonmukaisesti EU lainsäädännössä (EU 598/2014) edellytettyn tasapainoiseen lähestymistapaan, jossa melunhallinnan ensisijaisina keinoina ovat lentokaluston kehittäminen, operatiiviset menetelmät, maankäytön suunnittelu ja kaavoitus sekä lentomenetelmät ja kiitoteiden käyttö.

Toimintarajoituksia tulee lähestymistavan mukaisesti näin ollen tarkastella viimesijaisena keinona.

Finnair on sitoutunut meluvaikutusten vähentämiseen osana operatiivista toimintaansa, mukaan lukien modernin ja hiljaisemman lentokaluston käyttö, operatiivisten menettelyjen jatkuva kehittäminen sekä yhteistyö viranomaisten ja lentoasemanpitäjän kanssa.

Samalla Finnair painottaa, että lentoliikenteen toimintaympäristön ennakoitavuus on keskeinen edellytys verkostopohjaiselle liiketoimintamallille ja Suomen saavutettavuudelle.

2. Arvio Helsinki-Vantaan melutilanteesta ja kehitysnäkymistä

Finnair pitää olennaisena, että nykyiset arviot osoittavat melutavoitteen olevan saavutettavissa ilman uusia rajoituksia perus- ja matalan kasvun skenaarioissa. Samoin pidemmän aikavälin tarkasteluissa rajoitukset eivät ole tällä hetkellä lähtökohtaisesti tarpeen, mikäli toimintaympäristössä ei tapahdu olennaisia muutoksia. Tämä tukee johtopäätöstä, että nykyinen keinovalikoima on toimiva ja riittävä melunhallintaan.

3. Yhteenveto

Finnair pitää tärkeänä, että

1. melunhallintaa koskeva sääntely säilyy ennakoitavana ja suhteellisuusperiaatetta noudattavana,
2. uusia toimintarajoituksia ei oteta käyttöön ilman selkeää ja näyttöön perustuvaa tarvetta ja näyttöä rajoitusten viimesijaisuudesta
3. sääntelyssä vältetään kehityssuunnat, jotka voisivat tarpeettomasti rajoittaa lentoaseman operatiivista kapasiteettia tai liikenteen kehittämistä.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Nyberg Matts-Anders 5.6.2026

Fintraffic Lennonvarmistuksen lausunto koskien päätösluonnosta meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuuden arviointia Helsinki – Vantaan lentoasemalla

Fintraffic Lennonvarmistus kiittää mahdollisuudesta lausua Traficomien päätösluonnokseen.

Fintraffic Lennonvarmistus yhtyy Traficomien päätökseen, ettei toimintarajoituksiin meluperustein ole tarvetta. Traficomien luonnos on selkeä ja perustuu EU:n asetuksen ja ICAO:n mukaiseen tasapainoiseen melunhallinnan lähestymistapaan.

Kiitoteiden käyttöön sääolosuhteita riippuen liittyy paljon vuosittaista vaihtelua, joten Fintraffic Lennonvarmistus pitää tärkeänä, että meluntorjuntatavoitteen toteutumisen arvioinnissa sovelletaan tarkoituksenmukaista joustavuutta. Yksittäisen vuoden asukasmäärän ylitystä ei pitäisi tulkita melutavoitteen ylitykseksi, vaan vasta pysyvemmän, useamman vuoden ylisten kohdalla näin voitaisiin tulkita.

Fintraffic Lennonvarmistus kehittää omaa toimintaansa yhdessä lentoyhtiöiden ja Finavian kanssa tavoitteenaan niin ympäristömyönteinen lentotoiminta kuin mahdollista kaikilla tavoilla mitattuna.

Ympäristöministeriö 1.6.2026

Liikenne- ja viestintäviraston lausuntopyyntö Helsinki–Vantaan lentoasemaa koskevien meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta

Ympäristöministeriö esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa.

Lentomelu ja ääniympäristön laatu

Melu on terveys- ja ympäristöongelma. Haitalliset terveysvaikutukset liittyvät erityisesti melun häiritsevyyteen (kiusallisuus), vaikutuksiin uneen ja lepoon, sekä sydän- ja verisuonitautien lisääntymisenä. Melu heikentää elinympäristön ja asumisen laatua sekä viihtyisyyttä. Melu rajoittaa maankäyttöä ja rakentamista, sekä vaikuttaa kiinteistöjen ja maan arvoon.

Melun aiheuttamia haittoja säädellään melupäästöön, -tasoon ja -altistumiseen kohdistuvilla vaatimuksilla. Melua ja sen torjuntaa sivuavia määräyksiä sisältyy ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen, terveellisen ja viihtyisän ympäristön turvaamiseen, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamiseen, kaavoitusmenettelyn ja rakentamisen ohjaukseen, liikennejärjestelmien suunnitteluun, terveydelle haitallisiin toimintoihin ja kiinteistön tai rakennuksen käyttöön siten, ettei siitä aiheudu naapurustolle kohtuutonta haittaa.

Asuinalueen tulee tarjota ihmiselle mahdollisuus asua ja elää kestävästi turvalisessa, terveellisessä ja viihtyisässä asuinympäristössä. Alueen ääniympäristön laatuun vaikuttavat asunnon lisäksi, miten muun muassa piha- ja oleskelualueet, kadut ja puistot toteutetaan.

Lentoaseman melunhallinta

Melunhallinta-asetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 598/2014 tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä) säädetty tasapainoinen lähestymistapa vastaa ympäristönsuojelulain (527/2014, YSL), maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, MRL) ja ympäristömeluasetuksen (Valtioneuvoston asetus meluselvityksistä ja meluntorjunnan

toimintasuunnitelmista 1107/2021) meluntorjuntaa ja sen haittavaikutusten vähentämiseen liittyviä tavoitteita. YSL edellyttää, että toiminnanharjoittajan on oltava selvillä toimintansa ympäristövaikutuksista ja haittavaikutuksia rajoitetaan BAT ja BEP periaatteisiin pohjautuen. MRL edellyttää kaikilla kaavatasoilla, että melu ja meluntorjunta huomioidaan alueidenkäyttöä suunniteltaessa. Ympäristömeluasetus edellyttää melulle altistuneiden määrän selvittämistä, terveysvaikutusten arviointia ja meluntorjuntasuunnitelmien laatimista.

Melunhallinta-asetuksella pyritään vähentämään ilma-alusten aiheuttamia meluhaittoja ja huomioimaan eri toimijoiden intressit. Tasapainoinen lähestymistapa edellyttää eri keinojen, kuten ilma-alusten melun vähentämisen, alueidenkäytön suunnittelun, sekä melua vähentävien lentomenetelmien ja toimintarajoitusten, yhteensovittamista. Riittävä, taloudellisin ja käytännöllisin tulosaavutetaan useimmiten vain eri meluntorjunta- tai hallintakeinoja yhdistelemällä. Lentomelun hallinnassa keskeistä ovat lentoalukset, joiden melupäästö on pieni, rakennetun ympäristön huomioivat lentoreitit ja laskeutumismenettelyt, alueidenkäytön suunnittelu ja rakentaminen, sekä toimintarajoitukset.

Lentoaseman meluntorjuntatavoite

Ilmailulain 129 §:n 1 momentin mukaan melua on hallittava ja rajoitettava toimintarajoituksilla vasta sen jälkeen, kun on harkittu ja arvioitu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä. Saman pykälän toisen momentin mukaan liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) asettaa melunhallinta-asetuksen mukaisena toimivaltaisena viranomaisena lentoasemalle meluntorjuntatavoitteen ja 3 momentin mukaan kuulee lentoaseman pitäjää, kaavoituksesta ja maankäytön suunnittelusta vastaavia viranomaisia, YSL:n 21 §:ssä tarkoitettua valtion viranomaista ja 22 §:ssä tarkoitettua kunnan ympäristönsuojeluviranomaista, lentoyhtiöitä sekä muita lentomelun hallintaan vaikuttavia tahoja. Meluntorjuntatavoitteella tarkoitetaan Traficomien asettamaa väliennettä arvioitaessa lentoaseman ja sen ympäristön melutilanteen kehitystä ja toimintarajoitusten tarvetta. Tavoitetta asettaessaan Traficomien on otettava huomioon, mitä vaikutuksia tavoitteella on lentoaseman ja Suomen lentoliikennejärjestelmän toiminta- ja kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen pitkällä aikavälillä kestäväällä tavalla. Melunhallinta-asetuksen meluntorjuntatavoitteessa ei määritetä mitä melun haittavaikutuksia torjutaan ja miten tavoitteen toteutumista arvioidaan.

Traficom on asettanut meluntorjuntatavoitteeksi, ettei lentomelualueella $L_{den} > 55$ dB asuvien asukkaiden kokonaismäärä kasva. Melutavoitetta on rajattu siten, että siinä ei huomioida maankäytön kehittymisen myötä lentomelualueelle tulevia uusia asuinalueita ja näiden asukasmääriä. Tavoite on sidottu vuoden 2009 asukasmäärään.

Yhteenveto

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että meluolosuhteet Helsinki–Vantaan lentoasemalla arvioidaan säännöllisesti ja että toimintarajoitusten tarpeen arvioinnista ja päätöksestä toimintarajoituksesta kuullaan valtioneuvoston asetuksessa tasapainoisesta lähestymistavasta lentoaseman melun hallinnassa (1205/2018) esitetyllä tavalla.

Melunhallinta-asetuksen meluntorjuntatavoitteessa ei määritetä mitä melun haittavaikutuksia torjutaan ja miten tavoitteen toteutumista arvioidaan. Meluntorjuntatavoitteen tulisi sisältää sekä laadullisia, että määrällisiä tavoitteita pyrittäessä minimoimaan lentomelun haitallisia vaikutuksia.

Nykyisen meluntorjuntatavoitteen eli melulle altistuneiden määrän muutoksen lisäksi olisi tarkoituksenmukaista arvioida myös, miten lentomelu vaikuttaa koettuun ääniympäristön laatuun. Tämä voisi perustua esimerkiksi lentomelun annosvaste suhde selvityksiin toimintarajoitusten tarpeellisuutta arvioitaessa. Selvitykset voisivat tuoda lisätietoa lentomelun muutosten vaikutuksista väestötason terveysriskiin, sekä asuntojen, rakennusten piha- ja oleskelualueiden ja lähivirkistysalueiden ääniympäristön laatuun.

Tran Anh, YDHV lakitiimi 28.5.2026

Lausunto Helsinki-Vantaan lentoaseman meluperusteisia toimintarajoituksia koskevasta päätösluonnoksesta

Lausunnonantaja pitää tärkeänä, että Helsinki-Vantaan lentoaseman melutilannetta arvioidaan säännöllisesti EU:n melunhallinta-asetuksen (N:o 598/2014) mukaisesti ja osana niin kutsuttua tasapainoista lähestymistapaa. Jatkuva arviointi on keskeistä sekä ympäristönsuojelun että lentoliikenteen toimintaedellytysten yhteensovittamiseksi.

1. Tasapainoisen lähestymistavan toteutuminen

Lausunnonantaja katsoo, että päätösluonnoksessa esitetty menettely vastaa pääosin asetuksen mukaista tasapainoista lähestymistapaa, jossa meluhaittoja pyritään hallitsemaan useiden eri keinojen yhdistelmällä, kuten:

melun vähentäminen lentotoiminnassa,

maankäytön suunnittelu,

melun vaikutusten lieventäminen,

sekä tarvittaessa toimintarajoitukset.

On tärkeää, että mahdolliset toimintarajoitukset ovat viimesijainen keino ja että niiden vaikutukset arvioidaan kokonaisvaltaisesti.

2. Melutilanteen arviointi ja tietopohja

Lausunnonantaja pitää tärkeänä, että melutilanteen arviointi perustuu ajantasaiseen, läpinäkyvään ja riittävän kattavaan mittaus- ja mallinnusaineistoon. Arvioinnissa tulisi huomioida:

liikennemäärien kehitys,

lentoreittien muutokset,

teknologinen kehitys (hiljaisemmat ilma-alukset),

sekä yöliikenteen vaikutukset.

Lisäksi arvioinnin tulee olla vertailukelpoista aiempiin mittauskausiin nähden, jotta pitkän aikavälin kehityssuunnat voidaan tunnistaa luotettavasti.

3. Toimintarajoitusten oikeasuhtaisuus

Lausunnonantaja korostaa, että mahdollisten meluperusteisten toimintarajoitusten tulee olla oikeasuhtaisia suhteessa tavoiteltuihin ympäristöhyötyihin sekä vaikutuksiin lentoliikenteen toimintaedellytyksiin, elinkeinoelämään ja saavutettavuuteen.

Toimintarajoitusten arvioinnissa tulisi kiinnittää erityistä huomiota:

yöajan liikenteen rajoitusten vaikutuksiin,

kansainväliseen kilpailukykyyn ja hub-lentotoiminnan edellytyksiin,

sekä vaihtoehtoihin melunhallintakeinoihin ennen rajoitusten käyttöönottoa.

4. Vaikutukset liikennejärjestelmään ja talouteen

Lausunnonantaja pitää tärkeänä, että päätöksenteossa arvioidaan myös laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset, kuten:

Suomen saavutettavuus kansainvälisesti,

lentoyhteyksien tarjonta ja tiheys,

sekä vaikutukset elinkeinoelämän logistiikkaan ja matkailuun.

Helsinki-Vantaan lentoaseman rooli kansallisena solmukohtana edellyttää tasapainoa ympäristövaikutusten hallinnan ja liikenteen sujuvuuden välillä.

5. Yhteenveto

Lausunnonantaja pitää perusteltuna, että melutilannetta seurataan säännöllisesti ja että mahdolliset toimenpiteet perustuvat EU-asetuksen mukaiseen tasapainoiseen lähestymistapaan. Mahdollisten toimintarajoitusten tulee olla

huolellisesti perusteltuja, oikeasuhtaisia ja vaikutuksiltaan kokonaisvaltaisesti arvioituja.

Lausunnonantaja korostaa, että melunhallinnan tavoitteet voidaan parhaiten saavuttaa yhdistämällä teknologinen kehitys, operatiiviset parannukset ja vain tarvittaessa kohdennetut rajoitukset.

Järvenpään kaupunki, Järvenpään kaupunki, Kaupunkikehitys, Veikkolainen Timi 22.5.2026

Taustaa

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on pyytänyt Järvenpään kaupungilta lausuntoa liittyen heidän toimivallassaan olevien, Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevien meluperusteisten toimintarajoitusten tarpeellisuudesta. Lausuntopyyntö liittyy EU:n nk. melunhallinta-asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 598/2014 tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla), -säännöksen, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) on varmistettava, että meluolosuhteet Helsinki-Vantaan lentoasemalla arvioidaan säännöllisesti.

Traficom on pyytänyt Järvenpään kaupungilta lausunnon vastaavassa asiassa vuonna 2022 (Dnro TRAFICOM/546585/04.04.04.01/2022). Tuolloin Järvenpään kaupunki lausui, että se ei anna lausuntoa asiaa koskien. V. 2022 lausuntopyynnön lausuntokoosteissa kiinnitettiin muiden lausujien osalta huomioita mm. seuraaviin asioihin: Melualueet eivät saisi kasvaa nykyisestä, erityistä huomiota tulisi kiinnittää yöaikaiseen meluntorjuntaan ja pidemmälle esim. vuoteen 2040 ulottuva lentomeluennuste olisi tarpeen.

Järvenpään kaupungin lausunto:

Valmistelija: Timi Veikkolainen

Järvenpään kaupunki kiittää Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia lausuntopyynnöstä Helsinki - Vantaan lentoaseman meluntorjuntaa koskien. Järvenpään kaupunki lausuu asiasta omien maankäyttötavoitteidensa lähtökohdista, ottamatta kantaa yksityiskohtaisempiin meluolosuhteisiin ja lentoliikenteen melun torjuntaan tähtääviin toimenpiteisiin.

Lausuntopyynnön liitteenä ollut päätösluonnosasiakirja sisältää v.2015 asetetun, Liikenteen turvallisuusviraston (nyk. Traficom) meluntorjuntatavoitteen, sekä tavoitteen toteuman vuosien 2016–2024 välillä. Järvenpään kaupungin näkökulmasta on yleisellä tasolla positiivista, että 55 dB Lden – painotuksen mukaisen rajan ylittävällä alueella asuvien ihmisten määrä on laskenut n. 10 vuoden takaisesta määrästä. Kuitenkin on havaittava, että lentoaseman toiminnan suhteellisen säännöllisestä luonteesta sekä asuinalueiden sijaintien

pysyväisluontoisuudesta huolimatta melualueella asuvien asukkaiden määrän vuosittainen hajonta on melko suurta. Päätösluonnoksessa kuitenkin annetaan selityksiä eri vuosien välisille eroille.

Järvenpään kaupunki pitää positiivisena, että Traficom on aiempien, v.2022 laadittujen lausuntojen mukaisesti pyytänyt Finavialta lisäselvityksiä joilla lentomelun kehittymistä arvioidaan pidemmälle tulevaisuuteen. Useat maankäytön kehittymiseen tähtäävät yleiskaavat ovat tavoitevuosiltaan v. 2040–2050, mukaan lukien Järvenpään yleiskaava 2040. Skenaariotarkastelut vuosien 2030–2040 lentomelusta ovat osaltaan hyödyksi maankäytön tulevaisuutta suunniteltaessa. Toisaalta olisi myös toivottavaa, että lentoaseman toiminnassa pystyttäisiin mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon kuntien jo toteutuneet tai päätetyt maankäytön ja erityisesti asumisen kehityssuunnat. Lisäksi olisi toivottavaa, että lentomelun jatkuvatoiminen mittausasema lisättäisiin myös Keski-Uudenmaan alueelle, jotta lentoliikenteen melun kehitystä voitaisiin arvioida paremmin kuin nykyisillä määräaikailla mittauksilla.

Järvenpään kaupungin vastaanottama lausuntopyyntö sisältää päätösluonnoksen, joka käy kaupungin näkökulmasta riittävässä määrin läpi asian taustaa, sekä Traficomin luonnospäätöksen perusteluineen. Traficomin koostaman päätösluonnoksen mukaan Helsinki-Vantaan lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite on edelleen tarkoituksenmukainen. Järvenpään kaupungin näkökulmasta päätösluonnoksessa ei tältä osin ole moitittavaa.

Uudenmaan liitto, aluesuunnittelujohtaja Siivola Mari 12.5.2026

Päätösluonnoksen mukaan ympäristömeludirektiivin mukaisten tarkastelujen ja erityisesti Finavian 30.6.2025 ja 1.12.2025 Traficomille toimittamien lisäselvitysten perusteella voidaan arvioida, että lentoasemalle asetutussa melutavoitteessa tullaan pysymään lähitulevaisuudessa ja todennäköisesti vuoteen 2040 saakka. Traficom ei näe perustetta arvioida sellaisten meluperusteisten toimintarajoitusten tarvetta, jotka ovat Traficomin toimivallassa ja edelleen Traficom arvioi, että nykyinen Helsinki-Vantaan lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite on edelleen tarkoituksenmukainen.

21.10.2015 Liikenteen turvallisuusvirasto asetti lentoasemalle meluntorjuntatavoitteen:

Meluntorjuntatavoitteeksi on asetettu, että lentomelualueella $L_{den} > 55$ dB asuvien asukkaiden kokonaismäärä ei kasva. Tavoitteen pohja-aineistona on vuodelle 2025 laadittu lentomeluennuste (päivitetty 21.6.2012). Lentomelualueella asuu tuon ennusteen mukaan arviolta 20 900 asukasta vuoden 2009 asukasmääräaineistoon perustuen. Melutavoitetta on rajattu siten, että siinä ei huomioida maankäytön kehittymisen myötä lentomelualueelle tulevia uusia asuinalueita ja näiden asukasmääriä. Melutavoite ei koske uutta asutusta ja siksi se on sidottu v. 2009 asukasmäärään.

Uudenmaan liitto toteaa, että päätösluonnoksessa esitetty Helsinki Vantaan lentoaseman meluntorjuntatavoite ja sen raja us uuteen asutukseen perustuvat perustellusti ilmailun melunhallintaa koskevaan sääntelyyn ja Traficom in toimi-valtaan. Uudenmaan liiton mukaan Helsinki-Vantaan lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite on edelleen tarkoituksen mukainen.

Maakuntakaavan näkökulmasta on kuitenkin tärkeää, että päätöksen perusteluissa selkeästi todetaan meluntorjuntatavoitteen rajauksen koskevan ainoastaan lentoaseman toimintaan kohdistuvien meluperusteisten toimintarajoitusten arviointia, eikä sitä tule tulkita maankäytön suunnittelua ohjaavaksi linjaukseksi.

Uudenmaan liitto toteaa, että voimassa oleva Uusimaa kaava 2050 ohjaa lentomelualueiden maankäyttöä. Maakuntakaavassa lentomelualueella (Lden 55–60 dBA) ei tule yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa uutta melun haittavaikutuksille herkkää toimintaa, kun taas lentomelualueella (Lden yli 60 dBA) ei tule osoittaa asuinrakentamista eikä muita melulle erityisen herkkiä toimintoja.

Näiden määräysten mukaisesti maakuntakaava jo lähtökohtaisesti ehkäisee lentomelualtistuksen lisääntymistä uuden herkän maankäytön kautta ja ohjaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä melun kannalta kestäville alueille. Uudenmaan liitto katsoo, että tämä maankäytön ohjaus muodostaa olennaisen täydentävän kokonaisuuden lentoaseman toimintaan kohdistuvan melunhallinnan rinnalla ja tukee osaltaan Helsinki Vantaan lentoaseman meluntorjuntatavoitteen saavuttamista pitkällä aikavälillä.

Uudenmaan liitossa on vireillä VISIO-vaihemaakuntakaava. Tämän kaavatyön teemoissa, ei ole kuitenkaan ollut mahdollista avata lentomelukysymyksiä, joten tarkistukset maakuntakaavan lentomelualueisiin tai sen niiden määräyksiin ovat mahdollisia vasta tulevilla kaavakierroksilla.

Sosiaali- ja terveysministeriö, Hyvinvoinnin ja terveyden suojelu -yksikkö 30.4.2026

Sosiaali- ja terveysministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Ministeriöllä ei ole päätösluonnokseen lausuttavaa.