

Transport- och kommunikationsverkets beslut om behovet av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid Helsingfors-Vanda flygplats

Transport- och kommunikationsverket (Traficom) ska säkerställa att bullersituationen vid Helsingfors-Vanda flygplats bedöms regelbundet. Tidpunkterna för bedömningarna är kopplade till tidtabellerna för bullerutredningar enligt direktivet om omgivningsbuller och miljöskyddslagen.

Traficom bedömer bullersituationen vid Helsingfors-Vanda flygplats och behovet av bullerbekämpningsåtgärder inom ämbetsverkets behörighet enligt den välavvägda strategin. Traficoms behörighet gäller bullerrelaterade driftsrestriktioner som kan införas vid flygplatsen.

Kravet på bedömning grundar sig på EU:s så kallade förordning om flygplatsbuller (*Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi*). Om det vid bedömningen framkommer att lösningen på bullerproblemet vid flygplatsen kan kräva driftsrestriktioner, ska ämbetsverket vidta åtgärder. De närmare förutsättningarna för åtgärder fastställs i förordningen om flygplatsbuller.

Bedömningen av behovet av bullerbekämpningsåtgärder ska enligt förordningen om flygplatsbuller göras ungefär vart femte år. Den föregående granskningen genomfördes 2015. På grund av undantagsförhållanden till följd av coronapandemin och stängningen av det ryska luftrummet ansåg Traficom det ändamålsenligt att skjuta upp bedömningen av bullersituationen till en tidpunkt då flygplatsens trafikvolymer kan anses ha återgått till en tillräckligt stabil nivå. Under bedömningsprocessen identifierades dessutom flera behov av tilläggsutredningar, vilka i sin tur fördröjde bedömningsprocessen.

Välavvägd strategi

Den välavvägda strategin som fastställs i förordningen om flygplatsbuller är en internationellt överenskommen metod för hantering av flygbuller. Den förutsätter att flygbuller minskas

- vid källan, det vill säga genom att minska bullret från luftfartyg,
- genom planering av markanvändning och planläggning,
- genom operativa förfaranden för drift och användning av start- och landningsbanor,
- samt genom driftsrestriktioner.

Driftsrestriktioner bör inte vara den primära bullerhanteringsåtgärden.

I enlighet med den välavvägda strategin ska buller minskas på ett kostnadseffektivt sätt och med beaktande av den enskilda flygplatsen. Om flygbullret inte i tillräcklig grad kan hanteras med andra åtgärder, kan det enligt den välavvägda strategin bli nödvändigt att införa driftsrestriktioner. Med driftsrestriktioner avses bullerrelaterade åtgärder som begränsar tillgången till eller sänker den operativa kapaciteten för en flygplats. Driftsrestriktioner kan också omfatta begränsningar av trafik med de bullrigaste luftfartygen som uppfyller bullernorm med liten marginal.

Dessutom kan driftsrestriktioner tillämpas t.ex. under vissa tider på dagen eller endast för vissa start- och landningsbanor på flygplatsen.

Ett centralt verktyg som fastställts för flygplatsen vid bedömningen av behovet av bullerbekämpningsåtgärder, såsom bullerrelaterade driftsrestriktioner, är målet om minskat buller för flygplatsen. Bestämmelser om detta finns i 129 § 2 mom. i luftfartslagen, där det också föreskrivs om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om målet om minskat buller för flygplatsen. Genom målet om minskat buller för flygplatsen fastställs ett framtida mål för exponering för flygbuller. När målet fastställs bör man också beakta dess konsekvenser för möjligheterna att trygga förutsättningarna för utvecklingen av Finlands lufttrafiksystem. Målet om minskat buller för flygplatsen är ett långsiktigt mål, men det kan ses över mot bakgrund av de bullerutredningar som görs.

Mot bakgrund av målet om minskat buller samt de bullerutredningar och bullerprognoser som görs bedöms utvecklingen av den framtida bullersituationen i flygplatsens omgivning och därmed behovet av eventuella ytterligare åtgärder, inklusive behovet av att införa eventuella driftsrestriktioner.

Mål om minskat buller för Helsingfors-Vanda flygplats

Trafiksäkerhetsverket (nuvarande Transport- och kommunikationsverket Traficom) fattade 21.10.2015 ett beslut där ämbetsverket avslog Finavia Oy:s ansökan om bullerrelaterade driftsrestriktioner. Därmed infördes inga bullerrelaterade driftsrestriktioner för Helsingfors-Vanda flygplats vid den tidpunkten. I samband med beslutet fastställde Trafiksäkerhetsverket följande mål om minskat buller för flygplatsen¹:

Som mål om minskat buller har fastställts att det totala antalet invånare som bor inom flygbullerområdet $L_{den} > 55$ dB inte ska öka. Som underlag för målet används en flygbullerprognos för år 2025 (uppdaterad 21.6.2012). Enligt prognosen bor uppskattningsvis 20 900 invånare inom flygbullerområdet, baserat på invånarantalmaterialet för år 2009. Bullermålet har avgränsats så att det inte beaktar nya bostadsområden som tillkommer inom flygbullerområdet till följd av markanvändningens utveckling eller antalet invånare i dessa områden. Bullermålet gäller inte ny bebyggelse och är därför knutet till antalet invånare år 2009.²

Nuvarande bullerbekämpningsåtgärder som redan är i bruk och deras tillräcklighet

Finavia publicerar en flygbullerutredning för Helsingfors-Vanda flygplats och en handlingsplan för bullerbekämpning vart femte år med stöd av direktivet 2002/49/EG och miljöskyddslagen 527/2014. Traficom har tagit emot Finavias plan för hantering av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 3.7.2024 samt den

¹ Det nuvarande målet om minskat buller har beskrivits i Trafiksäkerhetsverkets beslut av den 21 oktober 2015, Driftsrestriktioner av bullerskäl på Helsingfors-Vanda flygplats, TRAFI/8440/05.00.11.01/2012: <https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/1466047Trafinpaatos%20Meluun%20liittyv%C3%A4t%20toimintarajoitukset%20Helsinki-Vantaan%20lentoasemalla%20.pdf>

² Observera att i bullerutredningen enligt direktivet om omgivningsbuller beräknas antalet invånare inom bullerområdet alltid utifrån de senaste befolkningsuppgifterna, vilket innebär att uppskattningen av antalet invånare i dessa utredningar avviker från den uppskattning som nu behandlas och som gäller målet om minskat buller enligt förordningen om flygplatsbuller.

bullerutredning som Finavia utarbetade 2023. Dessa utredningar samt utredningarna enligt miljötillståndet för Helsingfors-Vanda flygplats ger en relativt heltäckande bild av bullersituationen vid Helsingfors-Vanda flygplats och av de bullerbekämpningsåtgärder som är i bruk och har genomförts.³

Bullerförhållandena vid Helsingfors-Vanda flygplats och tillräckligheten av bullerbekämpningsåtgärder bedöms dessutom med hjälp av det ovan nämnda målet om minskat buller som fastställdes för Helsingfors-Vanda flygplats år 2015. Enligt det bullermål som Trafiksäkerhetsverket (numera Traficom) fastställde 2015 bör antalet invånare inom området över 55 dB_{Lden} inte överstiga 20 900 invånare, beräknat utifrån antalet invånare år 2009. Uppföljningen av målet om minskat buller sker inom ramen för samarbetsgruppen för bullerhantering vid Helsingfors-Vanda flygplats som grundar sig på statsrådets förordning (1205/2018) och som publicerar en årlig uppföljningsrapport.

Enligt den årliga uppföljningen⁴ som görs inom samarbetsgruppen för bullerhantering vid Helsingfors-Vanda flygplats uppnåddes målet inte under åren 2016–2019. År 2019 överskreds antalet invånare enligt målet med cirka 13 procent. Under åren 2020–2023 uppnåddes målet och antalet invånare låg tydligt under det fastställda maximimålet. Bakom detta låg coronapandemin och även stängningen av det ryska luftrummet, vilket ledde till att antalet flygoperationer minskade avsevärt jämfört med tidigare år. År 2023 uppnåddes bullermålet med knapp marginal. År 2024 låg antalet invånare åter tydligt under det fastställda maximimålet.

I tabell 1 anges antalet invånare som bor inom bullerområdet under åren 2016–2024 i förhållande till målet om minskat buller. Orsakerna till förbättringen av bullersituationen år 2024 var en ringa ökning av antalet flygoperationer, banrenoveringar samt att flygplansflottan i hög grad bestod av mindre flygplanstyper. Särskilt till följd av banrenoveringen var bullerområdets geografiska utbredning något annorlunda jämfört med föregående år. Trots att trafikmängden och bullerområdenas areal ökade år 2024 jämfört med året innan, minskade antalet invånare inom bullerområdena jämfört med föregående år på grund av den höga nattliga användningsgraden av den primära landningsbanan 2 (15/33).

³Finavia Oyj, Helsingfors-Vanda flygplats Flygbullerutredning, den faktiska situationen 2023:

https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/EFHK_meluselvitys_2023_final.pdf,

Helsingfors-Vanda flygplats plan för hantering av flygbuller 2024: https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/EFHK_melunhallintasuunnitelma_2024_Optimized.pdf.

Dessutom har Traficom tillgång till material och utredningar som hänför sig till miljötillståndet för Helsingfors-Vanda flygplats (dnr: ESAVI/75/04.08/2010).

⁴Utredningar avseende bullersituationen vid Helsingfors-Vanda flygplats baserade på indikatoruppföljning <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/helsinki-vantaan-lentomelutilanne>

Tabell 1. Antal invånare som bor inom bullerområdet under åren 2016–2024 i förhållande till det mål om minskat buller som fastställts för Helsingfors– Vanda flygplats.

Mål $L_{den} > 55$ dB max 20 900 invånare		
År	Antal invånare	Hur målet överskreds/un- derskreds (%)
2016	23 400	+12
2017	25 300	+21
2018	23 800	+14
2019	23 700	+13
2020	2 600	-88
2021	2 300	-89
2022	12 600	-40
2023	20 300	-3
2024	13 150	-37

Under uppföljningsperioden 2016–2024 har målet om minskat buller uppnåtts under åren 2020–2024.

Målet om minskat buller för flygplatsen är ett långsiktigt mål. Eftersom de bullerutredningar och handlingsplaner som Finavia tagit fram inte innehöll tillräckliga bedömningar av i vilken utsträckning bullermålet förväntas uppnås till exempel fram till 2040, begärde Traficom två tilläggsutredningar av Finavia.

Traficoms begäran om tilläggsutredning 17.3.2025:

- Tre scenarier för flygbuller som sträcker sig till åren 2030–2040
- Närmare beskrivningar och utredningar av eventuella ytterligare åtgärder som inte ingår i handlingsplanen för bullerbekämpning enligt direktivet om omgivningsbuller (2002/49/EG), med vilka Finavia kan och avser att minska bullret, särskilt nattetid, inom den närmaste framtiden (bl.a. kurvade inflygningar, minskning av planflyktsträckor, hastighetsbegränsningar vid landning samt ändringar i bulleravgifter och användning av QC-systemet), samt en bedömning av de föreslagna åtgärdernas effekt i förhållande till det miljömål som fastställts för flygplatsen.

Traficoms begäran om tilläggsutredning 24.10.2025:

Tilläggsutredning begärdes angående följande saker, både utifrån det gällande målet om minskat buller med invånarantalmaterial för 2009 och utifrån det senaste tillgängliga invånarantalmaterialet:

- Uppskattningar av antalet invånare som bor inom flygbullerområdet enligt de tre flygbullerscenarierna (prognossituationer som sträcker sig till åren 2030–2040). Med prognossituationer avses de bullerscenarier för vilka Finavia lämnade uppgifter till Traficom i sin tilläggsutredning 30.6.2025.
- De uppskattade effekterna av de tilläggsåtgärder för bullerhantering som presenterades i Finavias tilläggsutredning 30.6.2025 på antalet invånare som bor inom flygbullerområdet per åtgärd i prognossituationerna för år 2040.

Bullerprognosen för Helsingfors-Vanda flygplats och behovet av eventuella ytterligare bullerbekämpningsåtgärder

Utifrån granskningarna enligt direktivet om omgivningsbuller och särskilt utifrån de tilläggsutredningar som Finavia lämnade till Traficom 30.6.2025 och 1.12.2025 (bilagor 1–2) kan man bedöma att det mål om minskat buller som fastställts för flygplatsen kommer att uppnås inom den närmaste framtiden och sannolikt fram till år 2040. Utifrån prognoserna för bullersituationen vid Helsingfors-Vanda flygplats bedöms att det mål om minskat buller som är knutet till antalet invånare inom bullerområdet inte kommer att överskridas i basscenariot och i scenariot med låg ökning. Även scenariot med hög ökning är förenligt med bullermålet, förutsatt att det inte sker betydande förändringar i hur start- och landningsbanorna används i framtiden eller i andelen nattlig trafik. Dessutom baserar sig uppskattningarna av antalet invånare i de olika scenarierna på den flygplansflotta som flygbolagen använde under åren 2010–2024, och det kan bedömas att de luftfartyg som använder Helsingfors-Vanda flygplats omkring år 2040 kommer att vara mindre bullriga än vad som antas i den nuvarande uppskattningen av antalet invånare. Det kan således bedömas att en förnyelse av flottan även i fortsättningen bidrar till att bullermålet uppnås.

Dessutom bör det noteras att målet bedöms uppnås (tabell 2) även när det bedöms utifrån det senaste tillgängliga invånarantalmaterialet (i granskningen används census 2022), vilket innebär att även effekterna av markanvändning och planläggning efter 2009 på antalet invånare inom bullerområdet beaktas.

Tabell 2. Finavia Oy:s bullerprognos för Helsingfors-Vanda flygplats fram till år 2040, uppskattad utifrån invånarantalmaterialet för 2009 och 2022. Källa: Finavias tilläggsutredning som lämnades till Traficom 1.12.2025.

Trafikscenarier för omkring år 2040	Prognos för antalet operationer	Uppskattning av antalet invånare inom flygbullerområdet LDEN>55 dB (Census 2009)	Uppskattning av antalet invånare inom flygbullerområdet LDEN>55 dB (Census 2022)
Scenario med hög trafikökning	215 000	21 000	21 000
Basscenario	190 000	19 000	19 000
Scenario med låg trafikökning	160 000	16 000	16 000

Trots att Finavia, trots Traficoms begäran, inte bedömde effekten av ytterligare bullerbekämpningsåtgärder på antalet invånare som bor inom bullerområdet, anser Traficom att ämbetsverket har fått värdefull information om de åtgärder som vid behov kan användas för att effektivisera bullerbekämpningen.

Transport- och kommunikationsverkets beslut av behovet av bullerrelaterade driftsrestriktioner

Traficom anser att det inte finns grund för att bedöma behovet av sådana bullerrelaterade driftsrestriktioner som faller inom Traficoms behörighet.

Beslutet baserar sig på följande omständigheter:

- Att målet om minskat buller har uppnåtts under de senaste fem åren (2020–2024).
- På basis av de tre scenarier som beskriver utvecklingen av bullersituationen fram till år 2040 bedöms målet för bullerbekämpningen inte överskridas.

- Utlåtandena som lämnades på remissen våren 2026 tillstyrker inte införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner. (Traficoms sammanfattning av remissresponsen samt inkomna utlåtanden (9 st.) (i bilaga 6) och begäran om utlåtande och det beslutsutkast som var på remiss finns i bilaga 5).

Traficom bedömer också att det nuvarande målet om minskat buller för Helsingfors-Vanda flygplats fortfarande är ändamålsenligt.

Bedömningen baserar sig på det hörande som genomfördes år 2022 med de kommuner som ligger inom bullerområdet, där merparten av remissinstanserna ansåg att målet för bullerbekämpningen var ändamålsenligt och inte framförde något behov av ändringar. Begäran om hörande som skickades till kommunerna 2022 finns i bilaga 3, och sammanfattningen av de erhållna utlåtandena finns i bilaga 4.

Under remissbehandlingen om Traficoms beslutsutkast våren 2026 låg fokus på att bedöma behovet av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid Helsingfors-Vanda flygplats som hör till ämbetsverkets behörighet. I begäran om utlåtande efterfrågades inte någon särskild bedömning av målet om minskat buller för flygplatsen, men detta bedömdes ändå i flera utlåtanden. Merparten av remissinstanserna ansåg att målet för bullerbekämpningen fortfarande är ändamålsenligt, men efterlyste större flexibilitet i tolkningen av målet. I ett utlåtande framfördes att målet för bullerbekämpningen och uppföljningen av målet bör utvecklas så att de i högre grad beaktar bullrets inverkan på den upplevda ljudmiljön samt dess hälsoeffekter.

Traficom identifierar dessa utvecklingsbehov som gäller det nuvarande målet för bullerbekämpningen och uppföljningen av hur målet uppnås samt strävar efter att beakta dem i den fortsatta uppföljningen av förändringar i flygbullersituationen.

Ändringssökande

Om du är missnöjd med detta beslut kan du begära omprövning av det hos Transport- och kommunikationsverket. Anvisningar om hur man begär omprövning bifogas till beslutet (bilaga 7 för privatpersoner, bilaga 8 för företag och sammanslutningar).

Ytterligare information

Ytterligare information om detta beslut ger ledande sakkunnig Outi Ampuja, for-namn.efternamn@traficom.fi, tfn 029 534 5241.

Jarkko Saarimäki
generaldirektör

Outi Ampuja
ledande sakkunnig

Bilagor:

Bilaga 1. FINAVIA_6766_EFHK_melunhallinta-asetus_arviointiprosessi_lisätiedot_Finavia_30062025 (FI)

Bilaga 2. FINAVIA_6766_EFHK_melunhallinta-asetus_arviointiprosessi_lisäselvitys_2_Finavia_1.12.2025 (FI)

Bilaga 3. Traficoms begäran om utlåtande till kommunerna angående målet om minskat buller 24.11.2022 (FI)

Bilaga 4. Sammanfattning av utlåtandena från hörandet av kommunerna 24.11.2022 angående målet om minskat buller (FI)

Bilaga 5. Begäran om utlåtande om beslutsutkastet 24.4.2026

Bilaga 6. Sammanfattning av utlåtandena och erhållna utlåtanden om föreskriftsutkastet som varit på remiss 24.4.2026–5.6.2026 (FI)

Bilaga 7. Anvisningar om hur man begär omprövning för privatpersoner

Bilaga 8. Anvisningar om hur man begär omprövning för företag och sammanlutningar

Distribution: Finavia

För kännedom: YM
TEM
LVM
Sosiaali- ja terveysministeriö
Uudenmaan liitto
Lupa- ja valvontavirasto
Puolustusvoimat
ANS Finland
Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Sipoon kunta
Tuusulan kunta
Nurmijärven kunta
Järvenpään kaupunki
Keravan kaupunki
AIR FRANCE
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES
RYANAIR
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
Norwegian Air Sweden AOC
DHL Austria
Nordic regional Airlines
Finnair
SCANWINGS
JETFLIGHT
FinnHEMS