



Päiväys/
Datum 21.10.2015

Finavia Abp

Dnro/Dnr TRAFI/8440/05.00.11.01/2012

PB 50
01531 VANDA

Viite/
Referens Finavia Abp:s ansökan 9.5.2010,
Dnr 10/080/2010

DRIFTSRESTRIKTIONER AV BULLERSKÄL PÅ HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS

Beslut

Trafiksäkerhetsverket avslår Finavia Abp:s ansökan om driftsrestriktioner som föreslås i dess ansökan daterad den 9.5.2012 och kompletterad den 21.6.2012, 31.5.2013, 4.11.2013, 3.10.2014 och 12.12.2014.

Ansökan och dess behandling på Trafiksäkerhetsverket

Ansökan

Finavia Abp (nedan kallad Finavia) har med sin ansökan daterad den 9.5.2012 och kompletterad den 21.6.2012 sökt hos Trafiksäkerhetsverket om ett beslut enligt kapitel 14 i luftfartslagen (1194/2009) för att begränsa tillträde av jetflygplan till Helsingfors-Vanda flygplats nattetid enligt det som beskrivs nedan. Finavia har kompletterat sin ansökan med tilläggsutredningar den 15.2.2013, 31.5.2013, 4.11.2013, 3.10.2014 och 12.12.2014.

Driftsrestriktioner som söks

De sökta restriktionerna baserar sig på de driftsrestriktioner som beskrivs i beslutet om miljötillstånd för Helsingfors-Vanda flygplats som utfärdats av Regionförvaltningsverket i Södra Finland den 4.8.2011.

Finavia har föreslagit följande åtgärder för driftsrestriktioner av bullerskäl, som skulle träda i kraft från början av sommarperioden 2013, dock så att de sökta restriktionerna inte skulle gälla statens luftfart såsom luftrumsövervakning eller andra nödvändiga flygningar i räddningsuppgifter:

Åtgärd 1: Starter mellan kl. 0:30 – 5:30 skulle vara förbjudna med jetflygplan för vilka den bullernivå vid start som godkänts vid typcertifieringsförfarandet enligt bilaga 16, volym I till Chicagokonventionen överstiger 89 EPNdB. Starter skulle dock vara tillåtna för luftfartyg vilkas starttid enligt tidtabellen skulle ha varit före kl. 00:30 men som har blivit försenade på grund av tekniska orsaker, väderförhållanden eller andra tvingande skäl.

Åtgärd 2: Landningar mellan kl. 0:30 – 5:30 skulle vara förbjudna med jetflygplan för vilka den bullernivå vid start som godkänts vid

typcertifieringsförfarandet enligt bilaga 16, volym I till Chicagokonventionen överstiger 89 EPNdB. Landningar skulle dock vara tillåtna för luftfartyg vilkas landningstid enligt tidtabellen skulle ha varit före kl. 00:30 men som har blivit försenade på grund av tekniska orsaker, väderförhållanden eller andra tvingande skäl.

Åtgärd 3: Landningar mellan kl. 0:30 – 5:30 skulle begränsas så att deras antal inte väsentligt ökar från genomsnittet för år 2007-2009. Finavia föreslår att en ökning på femtio procent i antalet operationer skulle anses som väsentlig ökning.

Åtgärd 4: Starter och landningar mellan kl. 0:30 – 5:30 med jetflygplan som endast transporterar frakt skulle vara förbjudna.

Hörande av parter och utlåtanden

Trafiksäkerhetsverket har enligt 138 § i luftfartslagen hört parterna i ärendet, kommunerna inom flygplatsens bullerområde samt närings-, trafik- och miljöcentralen först med en kungörelse som publicerats 2.7.2012 och för andra gången med en kungörelse som publicerats 10.2.2015. Samtliga grupper som omfattas av hörandeskyldigheten har gett sina utlåtanden.

Hörandet 2012

Vid hörandet under sommaren 2012 har Trafiksäkerhetsverket gett sådana parter som identifierats på grund av uppgifterna i Finavias ansökan tillfälle att bli hörda enligt 138 § i luftfartslagen och 34 § och 41 § i förvaltningslagen.

Trafiksäkerhetsverket gav enligt 138 § i luftfartslagen dem vars fördel, rätt eller skyldighet saken gäller tillfälle att bli hörda i fråga om den utredning som gäller bedömningen av behovet av driftsrestriktioner i enlighet med förvaltningslagens bestämmelser om hörande av parter. Trafiksäkerhetsverket begärde dessutom utlåtande i saken av kommunerna inom flygplatsens bullerområde samt närings-, trafik- och miljöcentralen. Trafiksäkerhetsverket har enligt 41 § i förvaltningslagen också gett övriga grupper på vilkas livsmiljö, arbete eller övriga förhållanden avgörandet kan ha en betydande inverkan möjlighet att uttala sin åsikt i ärendet. Kungörelsen publicerades i Helsingin Sanomat och Hufvudstadsbladet samt på Trafiksäkerhetsverkets webbsida. Finavias ansökningsmaterial hölls tillgängligt på verkets reception och på webbsidan www.trafi.fi på finska och på engelska. Tidsfristen för utlåtanden och åsikter var ursprungligen 28.9.2012, men förlängdes på begäran till 26.10.2012.

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket skickat Finavias ansökan separat för kännedom och eventuella utlåtanden till European Express Association och Förenta staternas regering, som följer driftsrestriktionerna på flygplatser i samband med EU:s och USA:s samarbete i luftfartens område.

Efter remissrundan beslöt Trafiksäkerhetsverket ännu begära utlåtanden från närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, Finlands Näringsliv samt arbets- och näringsministeriet på grund av vissa omständigheter som kom fram i utlåtandena.

Ett sammandrag av de 32 utlåtanden som fåtts under det första hörandet finns i bilaga 2 till detta beslut.

Utredning (2013) över beaktande av bullerområdet i markanvändningsplanering

Trafiksäkerhetsverket har på grund av det problem med markanvändningen som påpekades av Finavia i sin ansökan beställt en separat utredning över hur bullerområdet för Helsingfors-Vanda flygplats har beaktats i markanvändningsplaneringen i närområdets kommuner. Utredningen gjordes av Sito Ab.

I slutsatserna av sin utredning framställer Sito Ab att

De svepkurvor för flygbuller som uträknats av Luftfartsverket år 2002 har överförts i landskapsplanen där de har använts som basis för planeringsbestämmelserna för general- och detaljplaner. Dessa bestämmelser har följts i alla planer i kommunerna inom influensområdet på 2000-talet. Ny markanvändning i kommunerna har anpassats till flygbullerzonerna enligt bullerberäkningar för år 2002. Redan en liten ändring i bullerzonerna orsakar stora svårigheter för verkställandet av markanvändningsplaner i Vanda, Tusby och Kervo. En ändring i bullerzonerna skulle betydligt sänka värdet på de fastigheter som då blir under bullerområdet.

Skillnaden mellan de svepkurvor för flygbuller som visas på planerna och de som räknats efter år 2007 beror till största delen på en ändring i räkningssättet. Ändringarna mellan de svepkurvor som finns i landskapsplanen och de som framställs i Finavias miljötillstånd (2011) ger alltså inte någon realistisk bild av ändringarna i flygbullret.

Kompletterande begäran om utlåtande 2014

Under behandlingen av ärendet blev det ännu tydligare att planläggningen spelar en viktig roll i kontrollen av flygbullret på Helsingfors-Vanda under nattetid. Därför har Trafiksäkerhetsverket den 17.2.2014 skickat en kompletterande begäran om utlåtande till kommunerna i området och till Nylands förbund. Begäran om utlåtande innebär frågor t.ex. om flygplatsens ekonomiska och logistiska betydelse till kommunerna, hur kommunerna i deras markanvändning har förberett sig till den ökning i flygtrafiken som förutspås i flygtrafikstrategin och om de har möjligheter till att lämna särskilda bufferzoner i närheten av existerande flygbullerområden. Sammandragen av utlåtandena finns i bilaga 3.

Hörandet 2015

I samband med det andra hörandet under våren 2015 har Trafiksäkerhetsverket enligt 138 § i luftfartslagen begärt utlåtanden från kommunerna inom flygplatsens bullerområde samt närings-, trafik- och miljöcentralen. De som hörs begärdes särskilt ta ställning till det miljömål som framställts av sökanden (nedan också kallat "bullerbekämpningsmål").

Trafiksäkerhetsverket har gett sådana parter som identifierats på grund av uppgifterna i Finavias ansökan samt det tidigare hörandet tillfälle att bli hörda enligt 34 § i förvaltningslagen.

Trafiksäkerhetsverket har också under det andra hörandet gett övriga grupper på vilkas livsmiljö, arbete eller övriga förhållanden avgörandet kan ha en betydande inverkan möjlighet att uttala sin åsikt i ärendet enligt 41 § i förvaltningslagen.

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket skickat Finavias ansökan separat för kännedom och eventuella utlåtanden till operatörernas internationella takorganisationer.

Ett sammandrag av de 30 utlåtanden som fåtts under det andra hörandet finns i bilaga 4 till detta beslut.

Trafiksäkerhetsverket har gett sökanden tillfälle att bli hörd om alla utlåtanden som fåtts.

Kommunikationer med anknytning till internationella avtal

Trafiksäkerhetsverkets representant har under åren 2012 – 2015 på möten av den gemensamma kommitté som inrättats med EU-US-luftfartsavtalet (FördrS 4/2014) två gånger om året meddelat Europeiska unionens kommission och Förenta staternas regering om ansökningen och dess behandlingsprocess.

Tillämpade bestämmelser

Följande bestämmelser har tillämpats vid bedömningen av ansökan:

- Luftfartslag (1194/2009), 14 kapitel
- Förvaltningslag (434/2003) 34 §, 41 §
- Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och om tillämpning av protokollet, FördrS 4/2014)

Årets 2009 luftfartslag har upphävts år 2014 och ersatts med en ny luftfartslag (864/2014). Eftersom ansökan har lämnats när årets 2009 luftfartslag var i kraft, har den behandlats och avgjorts enligt årets 2009 luftfartslag såsom förutsätts av övergångsbestämmelserna i 184 § i luftfartslagen 2014. Eftersom bestämmelserna om bullerkontroll i praktiken överfördes från årets 2009 luftfartslag till årets 2014 luftfartslag som sådana, skulle det inte ha påverkat slutresultatet i ärendet om ansökan hade lämnats under giltighetstiden för luftfartslagen 2014.

Motivering till beslutet

Enligt artikel 4 punkt 3 i EU:s *direktiv om bullerkontroll* (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen) som genomförts med kapitel 14 i luftfartslagen får de åtgärder eller åtgärdspaket som genomförs i enlighet med direktivet inte innebära större inskränkningar än vad som krävs för att uppnå de miljömål som satts upp för en enskild flygplats. En hänvisning till att driftsrestriktionerna ska vara nödvändiga för bullerbekämpningen görs också i första meningen i 137 § 2 mom. i luftfartslagen.

Till följd av artikel 4 (3) i direktivet och 137 § 2 mom. i luftfartslagen har Trafiksäkerhetsverket inga grunder för att ställa de driftsrestriktioner som söks. Under behandlingen av ärendet har det inte kommit fram att någon av de föreslagna åtgärderna 1 – 4 skulle vara nödvändig för att nå det miljömål angående buller som fastställts för bullerkontroll på Helsingfors-Vanda flygplats på det sätt som krävs i direktivet.

Enligt 137 § 2 mom. i luftfartslagen ska man vid införandet av driftsrestriktioner beakta restriktionernas nödvändighet när det gäller bullerbekämpningen, men också de kostnader som restriktionerna medför, flygplatsens särdrag samt att driftsrestriktionerna inte diskriminerar vissa lufttrafikföretag eller tillverkare av luftfartyg på grund av att de kommer från vissa stater eller på andra grunder. Också den sistnämnda omständigheten utgör ett hinder för att införa en driftsrestriktion enligt den föreslagna åtgärden nr. 4. Åtgärd 4 skulle gälla enbart de luftfartyg som transporterar frakt. Bullrigheten av ett enskilt luftfartyg beror dock inte på vad som transporteras med det. Det skulle vara diskriminerande att förbjuda användningen av ett visst luftfartyg när det transporterar frakt men tillåta den när det transporterar passagerare. Enligt 137 § 2 mom. i luftfartslagen är det inte möjligt att införa en så diskriminerande driftsrestriktion. Finavia har även själv

i sin tilläggsutredning av den 12.12.2014 konstaterat att en fullständig driftsrestriktion för flygplan som transporterar enbart frakt skulle stå i strid med direktivet om bullerkontroll.

Detaljerade motiveringar

Regionförvaltningsverkets beslut om miljötillstånd

De begränsningar som söks av Finavia baserar sig på de driftsrestriktioner som beskrivs i beslutet om miljötillstånd för Helsingfors-Vanda flygplats som utfärdats av Regionförvaltningsverket i Södra Finland den 4.8.2011.

Det framgår inte av regionförvaltningsverkets beslut att principen för god avvägning skulle ha beaktats i beredningen så som krävs i direktivet om bullerkontroll som är bindande för Finland.

Högsta förvaltningsdomstolen har senare med sitt beslut HFD:2015:12 av den 20.1.2015 på tjänstens vägnar upphävt de tillståndsbestämmelser som utfärdats för att förhindra bullerolägenheter och som konstaterades vara driftsrestriktioner som regionförvaltningsverket inte hade behörighet att utfärda. Dessa ärenden bör avgöras av Trafiksäkerhetsverket.

Tidpunkten för införandet av driftsrestriktioner

Finavia har i sin ursprungliga ansökan föreslagit att driftsrestriktionerna skulle träda i kraft tidigast från början av sommarperioden 2013.

Enligt 139 § i luftfartslagen ska de begränsningar som gäller luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal anmälas i enlighet med artikel 11 i direktivet om bullerkontroll.

Vid införandet av eventuella driftsrestriktioner av bullerskäl ska man även beakta luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och Amerikas förenta stater, som har satts i kraft genom lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och om tillämpning av protokollet (533/2013, FördrS 4/2014, nedan kallat *luftfartsavtalet*). I artikel 15 i luftfartsavtalet konstateras bl.a. följande:

2. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder, på regional, nationell eller lokal nivå, bör parterna göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna. På en parts begäran ska den andra parten tillhandahålla en beskrivning av sådana åtgärder för att bedöma och mildra inskränkningarna.

3. Miljöskyddsåtgärder ska, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de luftfartsrelaterade miljönormer som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen i bilagor till konventionen. Parterna ska tillämpa alla miljöskyddsåtgärder som påverkar luftfart enligt detta avtal i enlighet med artiklarna 2 och 3.4.

4. Parterna bekräftar att medlemsstaterna och Förenta staterna har åtagit sig att tillämpa principen om en väl avvägd strategi.

5. Följande bestämmelser gäller för införandet av nya obligatoriska bullerbaserade driftsrestriktioner vid flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser med civila underljudsflygplan per kalenderår:

a) En parts ansvariga myndigheter ska göra det möjligt att beakta synpunkter från berörda parter under beslutsprocessen.

b) Den andra parten ska minst 150 dagar före ikraftträdandet av nya driftsrestriktioner underrättas om dessa. En skriftlig rapport ska utan dröjsmål tillhandahållas den andra parten, på dennes begäran, med förklaring av skälen till införandet av driftsrestriktionerna, miljömålet för flygplatsen, och de åtgärder som är avsedda att uppfylla målet. Rapporten ska innehålla en relevant bedömning av vad som är troligt beträffande kostnaderna för och nyttan av de olika åtgärder som övervägs.

c) Driftsrestriktionerna ska i) vara icke-diskriminerande, ii) inte vara mer restriktiva än nödvändigt för att det miljömål som fastställts för en särskild flygplats ska kunna uppnås, och iii) vara icke godtyckliga.

6. Parterna godkänner och ska uppmuntra informationsutbyte och regelbunden dialog mellan experter, framför allt via befintliga kommunikationskanaler, i syfte att förbättra samarbetet, i enlighet med gällande lagar och andra författningar, avseende den internationella luftfartens miljöpåverkan och lösningar för att minska denna påverkan, inbegripet:

a) forskning och utveckling avseende miljövänlig luftfartsteknik,

b) förbättring av den vetenskapliga kunskapen om effekterna av luftfartsutsläpp, för att skapa bättre förutsättningar för politiska beslut,

c) innovation inom flygledningstjänsten i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,

d) forskning och utveckling avseende hållbara alternativa flygbränslen, och

e) utbyte av åsikter angående frågor och möjligheter i internationella forum om luftfartens miljöpåverkan, inklusive samordning av ståndpunkter där så är lämpligt.

Kriterier som används vid bedömningen av bullerrestriktioner

Enligt 137 och 138 § i luftfartslagen behovet av driftsrestriktioner bedömas i enlighet med principen för god avvägning. Detta förutsätter att ett bullerbekämpningsmål har ställts för flygplatsen. När driftsrestriktioner införs ska man beakta de kostnader som de medför, restriktionernas nödvändighet när det gäller bullerbekämpningen samt flygplatsens särdrag. De tillgängliga medlens effektivitet och de kostnader som orsakas ska alltså övervägas mot målet för bullerbekämpningen. Restriktionerna ska vara icke-diskriminerande, vilket betyder att de inte får diskriminera vissa lufttrafikföretag eller tillverkare av luftfartyg på grund av att de kommer från vissa stater eller på andra grunder.

Flygtrafiken på Helsingfors-Vanda flygplats har identifierats orsaka ett bullerproblem. Sökanden har i sin tilläggsutredning som lämnats till Trafiksäkerhetsverket den 12.12.2014 beskrivit ett miljömål angående kontroll av flygbuller (bullerbekämpningsmål), enligt vilket flygbullerområdet $L_{den} > 55$ dB inte som helhet

och på lång sikt borde ändra från det som beskrivs i bilagan till miljötillståndet så att antalet människor som bor inom området skulle öka.

Miljömålet har bestämts på basis av en prognos om flygbullerområdet för år 2025, som ingår i bilaga 7 till ansökan ("ny svepkurva", bilagskarta 6, Finavia A3/2008, 30.4.2008), daterad den 21.6.2012. Antalet invånare inom det avgränsade området som bor i flygbullerområdet $L_{den} > 55$ dB är högst 20 900, beräknat enligt invånarantalmaterialet för år 2009. Miljömålet har avgränsats så att sådana nya bostadsområden eller invånare som förs till bullerområdet vid planeringen av markanvändningen räknas inte med i miljömålet.

Trafiksäkerhetsverket vill fästa uppmärksamhet vid att när man årligen bedömer om miljömålet har uppnåtts ska exceptionella omständigheter tas i beaktande. Dessa kan innebära t.ex. tillfälliga stängningar av startbanor eller exceptionella väderförhållanden. Om miljömålet inte uppnås under ett enskilt år och några orsaker av tillfällig natur inte kan påpekas, ska sökanden vidta lämpliga åtgärder.

Trafiksäkerhetsverket anser att det föreslagna miljömålet harmonierar med gällande lagstiftning. L_{den} -bullervärdet beskriver den genomsnittliga bullermängden per dygn, och bullret under nattetid ges tiofaldig vikt vid beräkningarna. Därför är hanteringen av bullret vid nattetid av väsentlig betydelse för att nå bullerbekämpningsmålet.

Fästandet av miljömålet med invånarantalet inom flygbullerområdet är i linje med det allmänna förfarandet som används i miljöförvaltningen (Statsrådets principbeslut om bullerbekämpning, Miljöministeriets rapporter 7/2007), enligt vilket bullerproblemets allvarlighet samt effektiviteten av åtgärderna för bullerbekämpning och bullerkontroll bedöms i förhållande till antalet invånare som bor inom bullerområdet och de ändringar som sker i det.

Eventuella nya bostadsområden har avgränsats utanför miljömålet. Detta motiverar sökanden med att den inte kan påverka markanvändningslösningar som skulle föra nya bostadsområden eller invånare till bullerområdet. Som nya bostadsområden och nya invånare bedömer Trafiksäkerhetsverket sådana områden och invånare som förs till bullerområdet genom planläggning efter det att flygbullerprognosen har gjorts, dvs. efter 31.5.2008. Trafiksäkerhetsverket anser att detta motsvarar andan för god avvägning där planläggningen och markanvändningen betraktas vid sidan av operativa och tekniska bullerkontrollåtgärder samt luftrumspaneringen. Kommunerna och planläggarna ska se till att ny bebyggelse inte styrs till kända bullerområden.

Bullerbekämpningsmålet godtagbarhet

Vid Trafiksäkerhetsverkets bedömning av nödvändigheten av driftsrestriktionerna på flygplatsen har verket också värderat om det bullerbekämpningsmål som fastställts av sökanden är godtagbart. För detta ändamål har Trafiksäkerhetsverket på ett omfattande sätt hört och övervägt de olika parternas synpunkter om sökandens bullerbekämpningsmål. Enligt utlåtandena upplevdes bullerbekämpningsmålet huvudsakligen som godtagbart.

Trafiksäkerhetsverket anser att bullerbekämpningsmålet är godtagbart med hänsyn till bedömningen av driftsrestriktionerna av bullerskäl.

En central faktor i bedömningen av miljömålet är hur flygtrafikens utveckling uppskattas. Enligt kommunikationsministeriets *Flygtrafikstrategi 2015 – 2030* (KM, Publikationer 2a/2015) har man på Helsingfors-Vanda flygplats satt i gång stora investeringar för att öka kapaciteten så att passagerarantalet kan växa från de nuvarande 16 miljoner resenärer (2014) till 23 miljoner resenärer år 2030.

Trafiksäkerhetsverket har i sitt beslut beaktat flygplatsens särställning. Helsingfors-Vanda flygplats är en nationellt viktig trafikinfrastruktur för vilken inget direkt alternativ kan påpekas.

Andelen av de som bor inom bullerområdet för Helsingfors-Vanda flygplats är grovt uppskattat ungefär två procent av alla invånare som bor inom trafikbullerområden i Finland.

Bullerkontroll av flygtrafiken nattetid

Enligt den utvecklingstrend för trafiken som framförs i Finavias ansökan är en okontrollerad ökning av trafiken under nattetid inte sannolik inom de närmaste åren. En väsentlig ökning av trafiken under nattetid kan försvåra upprätthållandet av miljömålet på grund av den betoning som används vid L_{den} -beräkningarna, eftersom bullret under nattetid ges tiofaldig vikt.

Sökanden har lyft fram ändringarna till bulleravgifterna under nattetid kl. 00:30 - 05:30 som ett sätt att kontrollera bullret från flygtrafiken. Detta medel har i första fasen en styrande effekt på användningen av flygmaterielet under nattetid. Dessutom har sökanden meddelat att ett uppföljningssystem för den beräknade totalmängden av buller från de plan som flyger under nattetid kommer att tas i bruk. Systemet är skraddarsytt för Helsingfors-Vandas behov för att följa och kontrollera bullret under nattetid. Ett sådant QC-system (Quota Count System) kan kopplas till slot-koordineringen i en situation där det beräknade bullret under nattetid skulle börja öka på ett okontrollerat sätt.

Uppföljning

Bullerbekämpningsmålet, dess eventuella ändringsbehov samt utvecklingen av flygbullersituationen kommer att följas och bedömas i fortsättningen enligt det som föreskrivs i förordningen om bullerkontroll (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 av den 16 april 2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG) som träder i kraft på sommaren 2016.

Ytterligare uppgifter om beslutet ges av ledande sakkunnig Outi Ampuja, tfn 029 5345276.

Ändringssökande

Den som är missnöjd med detta beslut får söka ändring i det hos förvaltningsdomstol genom besvär. Besväransvisningen är bifogad.

Pekka Henttu
Luftfartsdirektör

Susanna Metsälampi
Avdelningschef

Outi Ampuja
Ledande sakkunnig

Bilagor

1. Besvärsanvisning
2. Sammandrag av utlåtanden som fåtts år 2012
3. Sammandrag av kommunernas utlåtanden 2014
4. Sammandrag av utlåtanden som fåtts år 2015

FÖR KÄNNEDOM Parterna (flygbolagen, Itella Abp)

Närings-, trafik- och miljöcentralerna i Nyland och i Lappland

Kommunerna i närheten av Helsingfors-Vanda flygplats

Kommunikationsministeriet

Regionförvaltningsverket i Södra Finland