

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom vastaus
Yleistä	Määräyshanke sisältää huomattavia tarkennuksia ja lisävaatimuksia aikaisempaan verrattuna. Ne kasautuvat lentopaikkojen pitäjille lisääntyvinä kustannuksina ja investointeina. Suurin osa valvomattomista lentopaikoista Suomessa ylläpidetään pienin resurssein ja muutama poikkeusta lukuun ottamatta vapaaehtoisvoimin. Valvomattomien lentopaikkojen vaatimuksissa on oltava huomattavasti harkintavaltaa esimerkiksi estevapaiden pintojen, kiitotiemerkintöjen ja sinänsä täysin vanhentuneen maamerkkivaatimusten osalta. Määräyksessä on korostettava – vaikka pitolupa vanhoille lentopaikoille pysyykin edelleen voimassa – että lentopaikkojen viranomaistarkastuksien kautta ei tule uusia lisävaatimuksia, mikäli lentopaikka on jo aikaisemmin saanut pitoluvan. Mikäli lisävaatimuksia perustelluista syistä tulisi, on niiden toteutukseen saatava riittävän pitkä siirtymäaika (vähintään yksi vuosi), jolloin lentopaikan pitäjä voi sopeuttaa toteutuksen rahoituksen, muiden resursien sekä esim. vuodenajan asettamiin ehtoihin. Tänä aikana lentopaikan toiminnan on voitava jatkua pitoluvan ehtojen mukaisesti.	Päijät-Hämeen lento-kenttäsäätiö	Itse asiassa lentopaikkojen varustusta, kuten maamerkkejä tai kiitotiemerkintöjä, koskevat vaatimukset eivät ole tässä määräysmuutoksessa juurikaan tiukentuneet. Päinvastoin vaatimuksia on paikoin väljennetty, esim. poistamalla tarkat vaatimukset kynnys- ja reunamerkkien halkaisijan vähimmäis- ja enimmäismitoista on poistettu. IFR-menettelmien käyttöönottoon valvomattomalla lentopaikalla riittää määräyksen mukaan päivä- tai yö-VFR varustus, jos ratkaisukorkeus on vähintään 500 ft. Näihin varustevaatimuksiin ei ole tullut muutoksia. Ainoastaan jos lentopaikalla aiotaan ottaa käyttöön IFR-lähestymiset alle 500 ft ratkaisukorkeudella, sovellettavaksi tulevat EASA-vaatimusten mukaiset varustevaatimukset. Lentopaikan maamerkkejä koskeva vaatimus tulee suoraan yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä koskevasta EU-asetuksesta 923/2012 (SERA), joten vaatimuksia ei voida kansallisessa määräyksessä täysin poistaa. Määräyksessä on esitetty keskeisimmät merkit, jotka Suomessa vähintään vaaditaan. Kuten kohdan 12 siirtymämääräyksessä mainitaan, ennen muutetun määräyksen voimaantuloa annettu lentopaikan pitolupa pysyy voimassa. Lentopaikkojen tarkastuksissa luonnollisesti noudatetaan määräyksen mukaisia vaatimuksia eikä aseteta uusia.
Määräyksen rakenne	Määräys on jaettava selkeästi kahteen osaan: 1. Valvomattomat lentopaikat päivä-VFR toimintaan 2. Valvomattomat lentopaikat laajennettuna yö-VFR-toimintaan ja IFR-lentotoimintaan Ykkösosan tarkoitus on antaa perusvaatimukset yleiselle lentopaikalle. Kuten edellä esitimme, siihen on saatava myös poikkeuksia joko pysyvästi tai tilapäisesti. Poikkeusten tarkoitus on suhteuttaa lentopaikan koko, siellä harjoitettavat ilmailumuodot ja toiminnan	Päijät-Hämeen lento-kenttäsäätiö	Määräyksen kohdassa 3.2.1 luetellaan päivä-VFR-toimintaan vaadittava vähimmäisvarustus ja kohdassa 3.2.2 yö-VFR-toimintaan vaadittava vähimmäisvarustus. Nämä varustevaatimukset eivät ole muuttuneet. Tosin aiemmassa määräyksessä ne esitettiin taulukon muodossa (Liite I, Lentopaikan vähimmäisvarustus) ja nyt luettelona. Ainoa muutos on että pelastusvälineet mainitaan nyt erikseen. Kohta 3.2.3 on uusi kohta, joka sisältää vaatimukset valvomattoman lentopaikan käytölle mittarilentotoimintaan. Silloinkin varustevaatimukset ovat samat kuin päivä-VFR ja/tai yö-VFR-lentotoimintaa varten, paitsi jos käytetään alle 500 jalan ratkaisukorkeutta. Määräys sisältää myös mahdollisuuden poikkeusten hakemiseen (kohta 11). Poik-

	vilkkaus oikeisiin mittasuhteisiin. Kaikkialle ei ole mielekästä tehdä kaikkia määräyksessä lueteltuja valmiuksia. Lentopaikan tiedot ovat julkisia ja on ilmailusten päälliköiden vastuulla arvioida millaiselta kentältä he voivat toimia. Myös pysyvä PPR/PN -vaatimus on aina mahdollinen. Kakkososan tarkoituksena on kertoa mitä ovat perusvaatimukset lentotoiminnalle yö-VFR -olosuhteissa sekä IFR-lentotoiminnalle päivällä ja/tai yöllä. Huomioiden jo aiempaan pitolupa-an myönnetty poikkeukset. Kaikki taulukot ja kaaviokuvat on siirrettävä erillisiksi liitteiksi, joihin tekstiosassa viitataan. Tämä helpottaa huomattavasti tekstiosan lukemista.		keuksia vaatimuksista voidaan myöntää, jos vastaava turvallisuustaso säilyy. Määräyksessä on katsottu, että taulukon tai kaavion on selkeää olla heti sen tekstin jäljessä, jossa siihen viitataan.
Yleistä	Mikäli lentopaikalla on yö-VFR tai IFR-toimintalupa, mahdollisesti tulevan matalalentoverkoston toiminta ei pidä liittyä lentopaikkaan sen toimintaa mitenkään rajoittavasti.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	Matalalentoverkoston mahdolliseen käyttöönottoon liittyen on liikenne- ja viestintäministeriössä tarkoitus käynnistää erillinen hanke, jossa tarkastellaan lentopaikkoja koskevia ilmailulain säännöksiä. Määräyksen päivitys voi tulla ajankoh- taiseksi myöhemmin, kun lain säännökset tarkentuvat.
Yleistä	Tämä määräys ei Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiön näkemyksen mukaan ole linjassa alkuperäisen ajatuk- sen mukaisesta, jossa tulisi voida mahdollistaa IFR- toiminta valvomattomalla lentopaikoilla mahdolli- simman yksinkertaisin toimenpitein.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	IFR-toiminta vähintään 500 jalan ratkaisukorkeudella on määräyksen mukaan mahdollista päivä- tai yö-VFR-varustuksella, eikä siinä aseteta varustukselle uusia vaatimuksia. Vasta alle 500 jalan ratkaisukorkeuden käytöstä seuraa lisävaatimuk- sia.
Yleistä	Traficommin tulee AGA M1-1 määräyksessä varmistaa EU komission täytäntöönpanoasetuksen 2020/469 3 artiklan mukaisesti, että myös valvomattomilta lento- paikoilta ilmailutietoja ja ilmailutiedotusta tuottavat yksiköt täyttävät ao. asetuksessa säädetty vaatimuk- set. ”Kun ilmailutietoja ja ilmailutiedotusta on tarkoitettu IFR- tai erityis-VFR-lentoja varten, ensimmäisen ala- kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja vaatimuksia on sovellettava kaikkiin yksiköihin, jotka tuottavat täl- laisia tietoja ja tiedotusta.” Muilta osin Fintrafficin lennonvarmistuksella ei ole lausuttavaa määräysluonnokseen.	Fintraffic Lennonvar- mistus Oy	Asetus 2020/469 koskee kaikkea lennonvarmistuspalvelua, sisältäen ilmailutiedo- tuspalvelun, eikä sen soveltamisalan ulkopuolelle ole suljettu valvomattomien lentopaikkojen osalta toimitettavia ilmailutietoja ja -tiedotusta. Siten vaatimukset seuraavat suoraan kyseisestä EU-asetuksesta ja valvonnalla varmistetaan niiden täyttyminen. Ilmailutietojen tuottamiseen käytettävien menetelmien on oltava viranomaisen arvion mukaan hyväksyttävät siten, että järjestelmä itsessään var- mistaa tietojen tuottamisen oikeassa muodossa. Määräyksen kohdassa 2.7 määrätään tietojen toimittamisesta ilmailutiedotusjär- jestelmään. Lisätään tähän kohtaan vielä selvytyden vuoksi viittaus EU-asetuksen 2017/373 vaatimuksiin, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 2020/469.

Yleistä	SMLL:n mielestä määräysluonnos ja perustelut ovat hyvin valmisteltuja ja huolellisesti laadittu.	Suomen Moottorilentäjien Liitto ry	Traficom kiittää positiivisesta palautteesta.
2.4.1	Lentopaikan pitäjä ei valvo tai ohjaa lentotoimintaa muutoin kuin järjestää lentopaikan vaatimuksen mukaisuuden. Ilma-alusten päälliköt vastaavat omasta toiminnastaan lain mukaisesti.	Päijät-Hämeen lentokenttäsektori	Kyseisen kohdan mukaan lentopaikan pitäjä vastaa lentopaikan toiminnasta, ylläpidosta ja vaatimustenmukaisuudesta. Lentopaikan toiminnalla tarkoitetaan lentopaikan omien toimintojen, kuten kunnossapidon ja varustuksen, järjestämistä siten että se mahdollistaa turvallisen lentotoiminnan. Tällä ei tarkoiteta lentopaikalla harjoitettavan lentotoiminnan ohjausta tai valvontaa.
2.4.2	Toiminnalle välttämättömät (ilmailuun liittyvät) kartat esitetään lentopaikan nettisivujen ”ilmoitustaululla” kuten tämän lausunnon kohdassa 3.2.1 on esitetty.	Päijät-Hämeen lentokenttäsektori	Kohdassa vaaditaan, että aineistot on säilytettävä Liikenne- ja viestintäviraston saatavilla. Internet-sivu täyttää tämän vaatimuksen, kunhan tiedot ovat sieltä ladattavissa ja ajan tasalla.
3.2.1	Kohta: Ilmoitustaulu. Lentopaikalla on yleensä runsaasti tiedotettavaa, joten ilmoitustaulun vaatiminen kokonsa sen ylläpidon osalta ei ole nykypäivää. Ilmoitustaulun sijaan on hyväksyttävä lentopaikan pitäjän ylläpitämät internet sivustot sekä muut ilmailun tiedotusjärjestelmä.	Päijät-Hämeen lentokenttäsektori	Toisinaan on edelleen tullut eteen tapauksia, joissa henkilö ei ole saanut tarvitsemaansa tietoa, koska hänellä ei ole ollut käytettävissään verkkoyhteyttä. Internetin käyttö ei ole kaikille pakollinen vaatimus. Määräyksen mukaan lentopaikan ilmoitustaululla on pakollisina perustietoina esitettävä vain muutamia keskeisiä tietoja, kuten lentopaikan nimi ja sijainti, kii- totiepitämykset ja -suunnat, pinnan laatu sekä tärkeitä puhelinnumeroita. Muut tiedot vaaditaan ”mahdollisuuksien mukaan”. Näihin kuuluu esimerkiksi lentopaikan LDG-kartta, jonka tiedot eivät yleensä muutu usein. Näistä syistä Traficom katsoo, että ilmoitustauluvaatimus on vielä syytä säilyttää. Ilmoitettavia tietoja koskevat vaatimukset eivät ole kovin raskaat.
3.2.3 IFR-lentotoiminta	Teksti ”Mittarilentomenetelmä on julkaistava ilmailutiedotusjärjestelmässä” tulisi näkemyksemme mukaan muuttaa muotoon: <i>”Mittarilentomenetelmä, joka on liitetty lentopaikan pitolupa-alueeseen, on julkaistava ilmailutiedotusjärjestelmässä.”</i> Perusteluna on selkeyttää eroa lentopaikalle julkaistujen, vapaasti käytettävissä olevien mittarilentomenetelmien ja mahdollisten operaattoreiden tai viranomaisten yhtiömenetelmien välillä, joita ei julkaista AIP:ssä, sekä mahdollistaa näiden mittarilentomenetelmien käyttö.	Aii Airspace Design	Traficom katsoo, että lentoturvallisuussyistä julkisessa käytössä olevalla lentopaikalla kaikkien lentopaikan käyttäjien on tärkeää olla tietoisia käytössä olevista mittarilentomenetelmistä. Sen sijaan jos lentopaikka on tarkoitettu tietyn tahon yksityiseen käyttöön, lentomenetelmää ei ole välttämättömästi julkaista, mutta se on annettava tiedoksi lentopaikan pitäjälle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle. Vuoden 2022 alusta voimaan tulleen ilmailulakimuutoksen 1327/2021 mukaan lentopaikan pitäjä vastaa lentopaikalla käytettävien lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta. Näin ollen ainakin lentopaikan pitäjän on tärkeää olla tietoinen kaikista kyseisellä lentopaikalla käytössä olevista lentomenetelmistä, mukaan lukien tietyn tahon omaan käyttöön laaditut menetelmät, jotta se voi hoitaa laissa säädetyn tehtävänsä ja seurata esimerkiksi estetilanteen vaikutusta lentomenetelmiin. Myös Traficom tarvitsee tiedon kaikista lentomenetelmistä lentoestelupahakemusten käsittelyä varten. Muutetaan kohta muotoon ” <i>Julkisessa käytössä olevalle lentopaikalle laadittu</i>

			mittarilentomenetelmä on julkaistava ilmailutiedotusjärjestelmässä, <i>lukuun ottamatta sotilasilmailun ja valtion ilmailun lentomenetelmiä. Muille kuin julkiseen käyttöön tarkoitetuille lentopaikoille laaditut mittarilentomenetelmät on annettava tiedoksi vähintään lentopaikan pitäjälle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle.</i> " Lentopaikan pitoluvassa mainitaan, jos lentopaikalla on tarkoitus harjoittaa IFR-lentotoimintaa, mutta ei välttämättä eritellä käytössä olevia mittarilentomenetelmiä.
4.2	Kunnossapito talvella: Perustelumuistion mukaan "Tarkempien kiito- ja rullausteiden aurasjärjestelyjen sijasta vaaditaan ilmailutiedotusjärjestelmässä ilmoitettavaksi yleisellä tasolla, järjestetäänkö lentopaikalla talvikunnossapitoa, jos se on avoinna talvella. Käytännössä aiemminkin NOTAM-tiedotuksella on ilmoitettu vain siitä, pidetäänkö lentopaikka kunnossa talvella, eikä tarkemmin siitä milloin kiitotie on kunnostettu. Ilmoitus voidaan antaa AIC-julkaisuna eli myös muulla ilmailutiedotuksella kuin NOTAMilla." Tarkoittaako 1. lause, että lentopaikka voi olla avoinna talvella (esimerkiksi suksikoneille), vaikka kiitotiellä ei ole talvikunnossapitoa?	Oulun kaupunki / Ahmosuon lentopaikka	Lentopaikkaa voidaan käyttää suksikoneilla, vaikka olisi ilmoitettu että sillä ei ole talvikunnossapitoa. Sen sijaan jos lentopaikka on ilmoitettu suljetuksi, sitä ei voi käyttää myöskään suksikoneilla. Suljetulla lentopaikalla laskeutumiseen tai lentoonlähtöön ei ole sallittua käyttää myöskään muuta lentopaikan aluetta kuin kiitotietä.
4.2	Kunnossapito talvella: ..."järjestetäänkö lentopaikalla talvikunnossapitoa lentopaikan ollessa avoinna talvella." Lausetta voisi vielä harkita. Jos lentopaikka on avoinna talvella, on siellä myös talvikunnossapito. Talvikunnossapito ei koske liidintoimintaa, miehittämättömiä ilma-aluksia tai mahdollisesti suksilentotoimintaa. Voisiko vaan sanoa: Lentopaikan talvikunnossapidosta ilmoitetaan NOTAM tai AIC julkaisuna. Mikäli talvikunnossapitoa ei ole, ilmoitetaan NIL.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	Lentopaikkaa voidaan käyttää liidintoimintaan, miehittämättömään ilmailuun tai suksilentotoimintaan, vaikka sillä ei olisi talvikunnossapitoa. Määräyksessä ei ole katsottu tarpeelliseksi tarkemmin rajata, missä muodossa ilmoitus lentopaikan talvikunnossapidosta tai sen puuttumisesta on tehtävä. Ilmoittamiseen voidaan käyttää NOTAMia tai AIC-tiedotetta. Talvikunnossapidon puuttumisen voi ilmoittaa tekstimuodossa "Ei talvikunnossapitoa" tai NIL.
Kuva 1	Kuvasta tai tekstistä ei ilmene mikä on "Horisontaalipinnan ulottuma". Tätä on tulevassa kuvaliitteessä (?) ja sen tekstiosassa kuvattava tarkemmin tai se on tarpeettomana vaatimuksena poistettava.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	Horisontaalipinnan ulottumaa kuvaava havainnekuva on ollut samanlaisena jo aiemmassa määräyksessä AGA M1-1. Samoin se löytyy ICAOn standardeista sekä EU:n lentopaikka-asetukseen 139/2014 liittyvistä spesifikaatioista (CS). Taulukossa 1 esitetään vaatimukset ulottuman suuruudesta, joka on kiitotieluokan mukaan 2000 tai 2500 metriä.

5 Lentopaikan pelastustointiminta	Perustelumuistion mukaan: "Pelastusvälineiden vähimmäisvaatimuksia ei ole kirjattu uuteen määräykseen, mutta kumottavan määräyksen liitteessä 1 olevia vaatimuksia 24 kg:n sammutemäärästä (2 x 12 kg) ja ensiapupakkauksesta pidetään pienimpien lentopaikkojen osalta vähimmäisvaatimuksina. Uutena vaatimuksena edellytetään ilma-alukseen sisään pääsyyn tarvittavia välineitä. Näitä ovat esimerkiksi käsityökalut, joilla voidaan päästä auttamaan ihmisiä onnettomuudessa olleen ilma-aluksen sisällä." Mitä tarkoittavat ilma-aluksen sisään pääsemiseen tarkoittavat välineet ja käsityökalut, joilla autetaan ihmisiä?	Oulun kaupunki / Ahmosuon lentopaikka	Lentopaikan tulisi itse arvioida pelastusvälineiden tarve lentopaikalle tyypillisesti liikennöivien ilma-alusten mukaan. Pelastusvälineiden tarkoituksena on mahdollistaa koneessa olevien ihmisten hengen pelastaminen. Sammutin on uhkaavan palon sammuttamiseksi, käsityökalut oven tai kuomun avaamiseksi (esim. sorkkaura, rautakanki, palokirves) ja ensiapuvälineet peruselintoimintojen turvaamiseksi. Lentopaikalla olevien välineiden ja käsityökalujen tarkoituksena on mahdollistaa onnettomuuteen joutuneiden auttaminen jo ennen pelastuspalvelun paikalle saapumista. Koska joillakin lentopaikoilla pelastusyksiköiden saapumista voidaan joutua odottamaan jonkin aikaa, on tärkeää, että paikalla mahdollisesti olevat voisivat aloittaa toimenpiteet ihmisten auttamiseksi jo ennen sitä.
5.2	Pelastusvälineiden yhdenmukaistaminen valvotomilla lentopaikoilla on asiallinen vaatimus. On kuitenkin muistettava, että valvomattomilla lentopaikoilla ei ole lentotoimintaa valvovaa/seuraavaa henkilöstöä eikä sitä tässäkään määräysluonnoksessa vaadita. Yksinkertaisiakaan pelastusvälineitä ei voi säilyttää kaikkien saatavilla, joten hätätilanne jossa ei ole pelastushenkilöstöä eikä välineistöä käytettävissä, on varsin todennäköinen. Kuten muissakin onnettomuus- ja hätätilanteissa, on perusteltua tukeutua seudun yleiseen pelastustoimeen.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	Onnettomuus- ja hätätilanteissa on luonnollisesti edelleen tukeuduttava yleiseen pelastustoimeen. Pelastusvälinevaatimuksen tarkoituksena on mahdollistaa se, että toimenpiteet onnettomuuteen joutuneiden auttamiseksi voitaisiin kuitenkin käynnistää jo ennen pelastusyksiköiden saapumista, jos paikalla on joku avustamaan kykenevä. Lentopaikan henkilöstön paikallaoloa valvomattomalla lentopaikalla sinänsä ei vaadita. Pelastusvälineiden saatavilla pitämiseen voisi olla ratkaisuna esimerkiksi rikottavalla lasilla varustettu kaappi, johon voidaan liittää myös yksinkertainen hälytys- tai äänimerkkijärjestelmä.
6.2.1	Maamerkit ja merkinantopaikka tulee poistaa vaatimuksista, niillä ei ole mitään käytännön merkitystä. Ainakaan niitä ei tule vaatia lentopaikoilta, joissa on käytössä PPR, PN tai RMZ.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	Merkinantopaikkaa ja maamerkkejä koskevat vaatimukset tulevat yhteiseurooppalaisista lentosäännöistä (SERA) eli EU-asetuksesta 923/2012. Sen soveltamisalan ulkopuolelle ei ole rajattu pieniä tai valvomattomia lentopaikkoja, vaan se koskee lähtökohtaisesti kaikkia lentopaikan pitäjiä. Tästä syystä näitä vaatimuksia ei ole mahdollista kansallisella määräyksellä poistaa.
9.1	LÄHESTYMISSVALOJÄRJESTELMÄ Määräysluonnoksessa esitetään yksinkertaista lähestymisvalojärjestelmää, joka koostuisi kiitotien keskilinjän jatkeella olevista valoriveistä kiitotiestä 420 metrin etäisyydelle sisältäen myös valaistun poikkiorren. Vaihtoehtona myös 600 metriä pitkä valorivi.	Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö	Kohdan 9.1 vaatimus yöllä käytettävän kiitotien lähestymisvalojärjestelmästä ei ole tässä määräysmuutoksessa uusi, vaan se on ollut jo aiemmassa määräyksessä. Tosin vaatimus on nyt laajennettu koskemaan kiitotieluokan II lisäksi myös I-luokan kiitoteitä, koska niilläkin voi olla IFR-toimintaa. Vaatimus ei myöskään ole ehdoton. Yöllä käytettäväksi tarkoitettulle kiitotielle ei vaadita yksinkertaista lähestymisvalojärjestelmää, jos kiitotietä käytetään ainoas-

	Tällainen rakennelma tuntuu oudolta eikä se tule koskaan useimpien lentopaikkojen kohdalla toteutumaan monestakin syystä. Se olisi investointina erittäin kallis, useimmilla lentopaikoilla ei ole maanomistuksen osalta tällaiselle riittävää maa-aluetta, maaperä ja sähköistys voivat asettaa huomattavia haasteita ja sen huolto- ja käyttökulut jatkuvassa toiminnassa ovat merkittävät. Määräyksessä on selkeämmin sanottava, että tällaista lähestymisvalojärjestelmää ei vaadita ellei lentopaikan pitäjä katso sitä tarpeelliseksi. Mieluummin koko kohta olisi poistettava. Tällainen lähestymisvalojärjestelmää kuvaava teksti tulee siirtää määräyksen liitteeksi, mikäli sen esittämistä tässä yhteydessä yleensä pidetään tarpeellisena. Lähestymisvalojärjestelmän vaatimus ja kuvaus vaikuttaa räätälöidyltä lähinnä uusille tai rakenteilla oleville lentopaikoille. Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiön kokemuksen (yö-VFR käyttö) mukaan tällainen lähestymisvalojärjestelmä olisi täysin tarpeeton.		taan hyvissä näkyvyyssolosuhteissa ja muut visuaaliset maalaitteet riittävät.
9.5	RULLAUSTIEN REUNAVALOT Tällainen kohta sinisistä reunavaloista on tarpeeton. Rullaustien liittymäkohtiin kiitotielle voidaan asettaa toiminnan ajaksi molemmin puolin rullaustietä siniset väliaikaiset lyhyt osoittamaan rullaustien kohdan. Luonnollisesti lentopaikan pitäjä voi reunavalot halutessaan asentaa mikäli katsoo ne tarpeelliseksi. Yhteenvetona voimme Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiön kokemuksesta todeta, että kiinteät valojärjestelmät ovat erittäin kallis investointi, raskaita myöhemmän kunnossapidon osalta sekä sähköön kulutukseltaan merkittävä laitekokonaisuus. Siksi vaatimukset tulee asettaa minimitasolle.	Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiö	Kohdan 9.5 vaatimus yöllä käytettävän rullaustien reunavaloista ei ole tässä määräysmuutoksessa uusi, vaan se on ollut jo aiemmassa määräyksessä. Ainoa muutos on, että kaarevalla osuudella valot on sijoitettava niin, että niiden väli on korkeintaan 30 metriä (ennen 60 metriä) ja ne osoittavat selvästi rullaustien kaarteiden. Vaatimus ei myöskään ole ehdoton. Rullaustien reunavaloja ei vaadita, jos riittävä johdatus voidaan liikenteen laatu huomioon ottaen saada aikaan aluevalaistuksella tai muilla keinoilla. Tällainen keino voi olla myös väliaikaiset valot.

2. LAUSUNTOKIERROS			
2.7	Suomen Moottorilentäjien Liitto pitää ehdottoman tärkeänä, että määräysluonnoksen kohta 2.7 toteutuu sellaisenaan. Kaikkien julkisten lentopaikkojen perustiedot on julkaistava ilmailutiedotusjärjestelmässä, sillä esimerkiksi ulkomaisten ilmailijoiden on lähes mahdotonta saada ajantasaisia tietoja lentopaikasta ellei niitä julkaista ilmailutiedotusjärjestelmässä. Lentopaikan pitäjän ja päällikön vastuu ajantasaisten tietojen toimittamisesta ja ylläpidosta korostuu entisestään. Vanhentuneiden tietojen seurauksena on aiheutunut ainakin yksi onnettomuus viime vuosien aikana.	Suomen Moottorilentäjien Liitto ry (SMLL)	Määräyskohdan 2.7 mukaisesti ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaistavaksi vaadittavat tiedot eivät ole lausuntokierrosten johdosta muuttuneet. Kohtaan on ainoastaan lisätty maininta siitä, että ilmailutietojen ja ilmailutiedotusten tuottamisessa on otettava huomioon komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 liitteen III mukaiset vaatimukset, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/469. Lisäys perustui Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n ensimmäisellä lausuntokierroksella antamaan lausuntoon. Fintrafficin alla olevan lausunnon johdosta luetteloon lisätään vielä vaatimus kiitotien kynnysten sijainti- ja korkeustietojen ilmoittamisesta, jos lentopaikka on hyväksytty mittarilentotoimintaan.
2.3 ja 2.7	Määräysluonnoksessa on määriteltä lentopaikan tietoja, joita lentopaikan pitäjän on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ja toisessa kohtaa ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaisemista varten. Toimitettavissa tiedoissa ei kuitenkaan mainita kiitotien kynnysten sijainti- ja korkeustietoja, jotka ovat mittarilentomenetelmien suunnittelun ja ylläpidon kannalta keskeisiä lähtötietoja. Näiden tietojen toimittaminen tulisi edellyttää lentopaikoilta, jotka hyväksytään mittarilentotoimintaan.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Lisätään kiitotien kynnysten sijainti- ja korkeustiedot kohdassa 2.3 olevaan luetteloon lentopaikan pitoluvassa esitettävien tietojen muutoksista, joista on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, sekä kohdan 2.7 luetteloon AIP:ssä ilmoitettavista lentopaikan tiedoista. Määrätään myös, että nämä tiedot on ilmoitettava vain, jos lentopaikka on hyväksytty mittarilentotoimintaan.
3.2.3	Ilmailumääräyksen luonnokseen on 1. kierroksella annettujen lausuntojen perusteella tehty muutoksia kohtaan 3.2.3 koskien rajoituksia tarpeeseen julkaista mittarilentomenetelmiä ilmailutiedotusjärjestelmässä. Fintraffic ANS pitää tärkeänä, että muutetun luonnoksen mainitsemien julkisessa käytössä oleville lentopaikoille laadittujen mittarilentomenetelmien lisäksi määräyksessä edellytettäisiin ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaisua myös mittarilentomenetelmiltä, jotka osittain tai kokonaan sijoittuvat valvottuun ilmatilaan. Tässä tapauksessa valvottuun ilmatilaan tulee lukea lähi- ja lähestymisalueiden lisäksi myös ilmatila,	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Muutosehdotus on aiheellinen, mutta soveltuisi otettavaksi huomioon lennonvarmistusta ja ilmatilaa koskevassa ANS-sarjan määräyksessä paremminkin kuin tässä lentopaikkamääräyksessä. Merkitään ehdotus muistiin tulevia ANS-määräysten päivityksiä varten.

	jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua. Ilmailukennepalvelun ja turvallisen toiminnan varmistamisen kannalta on välttämätöntä, että kaikilla toimijoilla on käytettävissään yhdenmukaiset tiedot ilmatilassa käytettävistä lentomenetelmistä.		
3.2.3	Kohtaan 3.2.3 on ehdotettu lisättäväksi vaatimus siitä, että muille kuin julkiseen käyttöön tarkoitetuille lentopaikoille laaditut mittarilentomenetelmät on annettava tiedoksi vähintään lentopaikan pitäjälle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle. Perustelumuiotiossa tiedoksiantovelvoitetta lentopaikan pitäjälle perustellaan sillä, että ilmailulain mukaisesti lentopaikan pitäjä vastaa lentopaikalla käytettävien lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta. Edelleen perustelujen mukaisesti lentopaikan pitäjällä tulisi olla tieto kaikista kyseisellä lentopaikalla käytössä olevista lentomenetelmistä, voidakseen hoitaa sille laissa säädetyn tehtävän. Yleisesti ottaen vaikuttaa lentopaikan pitäjän kannalta kohtuuttomalta, että lentopaikan pitäjälle velvoitteita ja kustannuksia aiheuttava mittarilentomenetelmän käyttöönotto voitaisiin toteuttaa pelkästään saattamalla asia lentopaikan pitäjän tietoon. Mittarilentomenetelmän käyttöönottoon liittyy tyypillisesti myös muita järjestelyjä, joista lentopaikan pitäjän kanssa tulee sopia. Siten mittarilentomenetelmän tilaajan ollessa muu kuin lentopaikan pitäjä, tulisi tilaaja velvoittaa varmistamaan, että lentopaikan pitäjän kanssa on sovittu menetelmän käyttöönotosta sekä sen edellyttämien toimenpiteiden ja velvoitteiden käytännön järjestelyistä, mukaan lukien menetelmien ylläpito ja säännöllinen uudelleentarkastelu.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Ehdotus on aiheellinen. Lisätään kohdan 3.2.3 neljänneksi kappaleeksi virke: "Lentomenetelmän tilaajan on kaikissa tapauksissa varmistettava, että lentopaikan pitäjän kanssa on sovittu menetelmän käyttöönotosta sekä sen edellyttämien toimenpiteiden ja velvoitteiden käytännön järjestelyistä." Lentopaikan hyväksyminen IFR-toimintaan edellyttää pitoluvan muutosta, jota lentopaikan pitäjän on haettava Traficomilta. Sitä kautta tulee varmistetuksi, että lentopaikan pitäjä lähtökohtaisesti suostuu IFR-menetelmien käyttöönottoon. Kuitenkin jos lentopaikalla on tarkoitus ottaa käyttöön uusi samantyyppinen IFR-lentomenetelmä (ratkaisukorkeus vähintään 500 ft / alle 500 ft), jokaiselle menetelmälle ei vaadita erikseen uutta hyväksyntää. Tällaisessa tapauksessa lisätty virke, joka edellyttää menetelmän käyttöönotosta ja käytännön järjestelyistä sopimista lentopaikan pitäjän kanssa, on erityisesti tarpeen. Silloin kun valvomattomalla lentopaikalla otetaan ensimmäistä kertaa käyttöön IFR-lentomenetelmä alle 500 jalan ratkaisukorkeudella, tämä edellyttää muutoksia lentopaikan varustukseen ja siten myös pitoluvan muutosta. Ilmailulain 84 §:n mukaan lentopaikan pitoluvassa määrätään, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää. IFR-toiminta alle 500 jalan ratkaisukorkeudella katsotaan mm. erilaisten varustevaatimusten vuoksi eri tyyppiseksi liikenteeksi kuin IFR-toiminta 500 jalan tai sitä ylemmällä ratkaisukorkeudella. Tätä selvennetään perustelumuiotiossa.
3.2.3	Määräysluonnoksessa edellytetään antamaan muille kuin julkiseen käyttöön tarkoitetuille lentopaikoille laaditut mittarilentomenetelmät tiedoksi määräyksessä mainituille tahoille eli lentopaikan pitäjälle sekä	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Kirjoitetaan kohdan 3.2.3 viidennen kappaleen virkkeet aktiivimuotoon siten, että ne velvoittavat lentopaikan pitäjää: "Lentopaikan pitäjän on huolehdittava, että julkisessa käytössä olevalle lentopaikalle laadittu mittarilentomenetelmä julkaistaan ilmailutiedotusjärjestelmässä,

	Liikenne- ja viestintävirastolle. On kuitenkin jossakin määrin epäselvää, ketä kyseinen määräyskohta käytännössä velvoittaa. Kyseinen ilmailumääräys kokonaisuudessaan koskee kuitenkin lentokoneille tarkoitettujen maa-alueilla sijaitsevien valvomattomien lentopaikkojen rakentamista ja pitämistä.		lukuun ottamatta sotilasilmailun ja valtion ilmailun lentomenetelmiä. Lentopaikan pitäjän on annettava muut kuin julkiseen käyttöön tarkoitetuille lentopaikoille laaditut mittarilentomenetelmät tiedoksi Liikenne- ja viestintävirastolle." Myös kohdan 2.7 mukaan velvollisuus tietojen toimittamisesta ilmailutiedotusjärjestelmään kuuluu lentopaikan pitäjälle.
3.2.3	IFR-lentotoiminnan osalta pidämme tärkeänä, että kaikkien lentopaikkojen perustietojen lisäksi kaikille julkisessa käytössä oleville lentopaikoille laaditut mittarilentomenetelmät julkaistaan ilmailutiedotusjärjestelmässä harraste- ja yleisilmailulle kustannuksetta lentopaikan pitäjän ja/tai lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan toimesta.	Suomen Moottorilentäjien Liitto ry (SMLL)	Määräyskohdan 3.2.3 mukaan lentopaikan pitäjän on huolehdittava, että julkisessa käytössä olevalle lentopaikalle laadittu mittarilentomenetelmä julkaistaan ilmailutiedotusjärjestelmässä, lukuun ottamatta sotilasilmailun ja valtion ilmailun lentomenetelmiä. Kohta ei ole lausuntokierrosten johdosta muuttunut muutoin kuin siten, että virke on selkeytetty velvoittamaan lentopaikan pitäjää.