

Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
<p>Kiikalan RMZ-alueetta ei Ilmailuliiton käsityksen mukaan perustamisvaiheessa perustettu vastaamaan tosiasiallista tarvetta, vaan RMZ perustettiin alueella jo olemassa olevan D-alueen päälle, joka periytyy vanhasta G-alueesta, eli purjelentoalueesta. Kyseisistä purjelentoalueista on vuosien saatossa tullut merkityksettä, pilvilentotoimintaa lukuun ottamatta, jota Kiikalassa ei tietojemme mukaan harjoiteta. Ilmailuliiton näkemyksen mukaan RMZ-alue on Kiikalan lentopaikalla tarpeeton, sillä sellaista ei ole muilla huomattavasti vilkkaammillakaan lentopaikoilla. Alueen koko on leveys- ja pituussuunnassa tarpeettoman suuri, ja 4000FT on alueen ylärajalle perusteettoman korkea. Lisäksi Kiikalassa ei ole mittarilähestymismenetelmää, mikä puoltaa RMZ-alueen tarpeettomuutta.</p> <p>Kiikala RMZ-alueen leveys on 20 km, verrattuna esimerkiksi 9 km leveään Pyhtään lentopaikkaa ympäröivään RMZ-alueeseen. Pyhtäällä on käytössä RNP-mittarilähestymismenetelmä, jota Kiikalassa ei ole.</p> <p>Ilmailuliitto esittää RMZ-alueen poistamista tarpeettomana, tai mikäli aluetta ei poisteta, tulisi sen ylärajaksi asettaa enintään 2500FT, sekä alueen rajoja siirtää lähemmäksi Kiikalan lentopaikkaa.</p>	<p>Suomen Ilmailuliitto ry (SIL)</p>	<p>Kiikalan RMZ-vyöhykkeen perustamista on haettu vuonna 2021, kun lentopaikan liikenne on vilkastunut Malmin lentopaikan sulkemisen myötä. Vyöhykkeelle on silloin nähty olevan riittävät perusteet, eikä sitä aikanaan lausuntokierroksella vastustettu. Tilanne ei ole oleellisesti muuttunut, joten vyöhyke pidetään voimassa.</p> <p>Tässä vaiheessa Traficom pitää tarkoituksenmukaisena, että Kiikalan RMZ-vyöhykkeen yläraja lasketaan korkeuteen 4000 FT, kuten Fintraffacin ilmatilamutosestysten koosteesta alun perin ehdotettiin. Tämä vastaa muiden lentopaikkojen RMZ-vyöhykkeille määritettyä ylintä korkeutta. Vuodelle 2027 on valmisteilla laajempi ilmatilamuutos, jossa on tavoitteena harmonisoida ilmatilarakenteita laajemmin sekä luoda selkeä kriteeristö mm. RMZ-vyöhykkeiden suunnittelulle.</p>
<p>Suomen Lentäjäliitto ry (myöh. FPA) on tyytyväinen perustelumuistion lähtökohtaan, jossa todetaan ”Uusien radiovyöhykkeiden perustamisen edistävän lentoturvallisuutta ja eri lentotoimintamuotojen turvallista yhteensovittamista kyseisillä lentopaikoilla.” FPA puoltaa ehdotettujen radiovyöhykkeiden perustamista.</p> <p>Koska Suomessa jo harjoitetaan määräyksen OPS M1-6 (Mittarilento-toiminta ilman lennonjohto- tai AFIS -palvelua) mukaista toimintaa tulisi radiovyöhykkeitä lisätä siten, että kaikille lentopaikoille, joille on käytössä mittarilento-lähestyminen tulisi määrittää radiovyöhyke. Lisäksi kaikkien lentoasemien, joille on käytössä mittarilento-lähestyminen, tulisi olla radiovyöhykkeitä myös lennonjohdon tai AFIS-palvelun ollessa suljettu.</p>	<p>Suomen Lentäjäliitto ry (FPA)</p>	<p>Niillä lentoasemilla, joilla tarjotaan ilmaliikennepalvelua (lennonjohto tai AFIS), radiovyöhyke astuu voimaan silloin kun ilmaliikennepalvelu suljetaan ja ilmatilaluokka muuttuu G:ksi. Tämä ilmenee määräyksessä OPS M1-17 olevan radiovyöhykkeiden luettelon ensimmäisistä kohdista. AFIS-lentoasemat ovat aina radiovyöhykkeitä (RMZ H24).</p> <p>Valvomattomalla lentopaikalla mittarilähestymismenetelmän käyttöönotto ja yläpito perustuu riskiarvioon, jonka yhteydessä päätetään myös siitä, onko turvallisuuden varmistamiseksi tarpeen määrittää radiovyöhyke. Lentomenetelmäsuunnittelu on asiantuntijatyötä, johon vaaditaan hyväksyntä EU-asetuksen 2017/373 mukaisesti. Radiovyöhyke on ilmatilankäytön rajoitus, ja näiden rajoitusten on aina perustuttava tosiasialliseen tarpeeseen.</p>