

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom vastaus
Yleinen kommentti	Pyydettyä lausuntonaan Väylävirasto toteaa ehdotettujen muutosten olevan kannatettavia. Väylävirasto pyytää kunnioittavasti, että Traficom tehdessään ilmatilarajoitusalueisiin liittyviä päätöksiä, ottaa huomioon vesiväylät ja niiden liikenteen. Tilapäisen ilmailun rajoitusalueen läheisyydessä sijaitsee säännöllisessä käytössä olevia kauppamerenkulkuun käytettäviä väyliä ja vesialueita. Ampuma-alueella toteutettavista ammunnoista aiheutuu yleensä vaarallinen alue myös vesialueelle. Alueellinen VTS-keskus tulee pitää tietoisena ammuntojen aikana merenkulkuun vaikuttavista tai merenkulkua rajoittavista seikoista. Kyseessä olevan alueen VTS-keskus ja sen yhteystiedot löytyvät meriliikenteenohjauksen palveluntarjoajan Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:n sivuilta: https://www.fintraffic.fi/fi/vts/keskukset ja https://www.fintraffic.fi/fi/vts/masters-guide	Väylävirasto	Kommentti liittyy laajempaan kokonaisuuteen, joka on osa myös merikartoitusta koskevaa kehityshanketta. Tätä varten on olemassa erillinen työryhmä, joka pohdii vaara- ja rajoitusalueiden esittämistä merikartoilla. Yhteensovittamisen tarvetta on mm. koordinaattitarkkuuksissa. Ilmailussa riittää nykyinen koordinaattitarkkuus, mutta vesiväylillä se on liian epätarkka. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n standardi kielto, rajoitus- ja vaara-alueiden esittämiseksi on asteet, minuutit ja sekunnit, kun taas merikartoilla ja esimerkiksi UAS-ilmatilavyöhykkeillä on tarpeen antaa tarkemmat koordinaattitiedot. Koordinaattien yhteensovittaminen, alueiden kokonaisvaltainen tarkistus ja julkaisutarkkuuden parantaminen on isompi asiakokonaisuus, joka voidaan ottaa käsitteeseen merikarttojen kehityshankkeessa sekä puolustusvoimien ammuntoja koskevien varomääräysten muutosten yhteydessä. Myös VTS-keskuksen tiedottaminen ammunnoista soveltuisi paremmin huomioon otettavaksi puolustusvoimien varomääräyksissä.
Yleinen kommentti	Purjelento/vaara-alueella RMZ velvoite toisi kaikille toimijoille turvaa. Vaara-alueelle tulisi olla ilmoitettu ilmailuradiotaajuus, jossa vaaran aiheuttajat ja kanssailmailijat voisivat reaaliajassa sopia toimista ja olla selvillä toiminnan laajuudesta, etenkin jos vaaran aiheuttaja on ilmailua. Osa vaara/purjelentoalueista on mahdotonta kiertää ilman kohtuutonta haittaa sekä osa kentistä jää vaara-alueiden sisäpuolelle, jolloin yhteistä organisointia tarvitaan. Perustelumuistiossa mainitaan: "Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon." Joka on ristiriitainen asian kanssa.	Yksityishenkilö	Radiovyöhykkeiden (RMZ) perustaminen kuuluu erilliseen määräykseen OPS M1-17. Vaara-alueella käytettäväksi suositeltu radiotaajuus olisi kuitenkin mahdollista ilmoittaa esimerkiksi AIP:ssä. Puolustusvoimien dronetoiminnassa on jo kattavasti valmius kommunikoida ilmailutaajuuksilla, samoin kuin purjelento- ja laskuvarjohyppytoiminnassa. Puolustusvoimien miehittämättömälle ilmailulle on varattu oma taajuutensa, joka on tilapäisten vaara-alueiden osalta ilmoitettu AIP Supplementissa. Tosin radiotaajuuden käyttö ei tulisi kattamaan kaikkia vaara-alueita, esim. puolustusvoimien toimintaa kansainvälisen merialueen vaara-alueilla, missä tapahtuu ammuntoja joita ei voida kommunikointia varten keskeyttää. ASM-toimintakäsikirjassa on kuvattu toiminnan koordinointi vaara-alueilla, ja tarvittavat kommunikointikeinot esitetään vaara-alueen aktivoivassa NOTAM-tiedotteessa. Vaara-alueelle saa ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan lentää, joten niistä ei yksiselitteisesti aiheudu vaikutuksia esimerkiksi ympäristölle. Vaara-alueiden perustamisessa, kuten muussakin ilmatilasunnittelussa, on otettava

	- "Ympäristö" kohdassa vaara-alueen kiertäminen siirtää melukuormaa maantieteellisesti. - "Esteettömyys, yhdenvertaisuus ja tasa-arvo" ei toteudu, jos vaara-alueen varaaja saa lisää oikeuksia toimille, jolloin kanssa ilmailijat joutuvat ahtaammalle. (tekstiin sopisi paremmin "ei aiheuta kohtuutonta haittaa"). Esimerkiksi Nummelan tilanteessa on tilanne hyvin haastava kun kentän lähialue kuuluu purjelento alueeseen ja olisi tärkeä mahdollistaa turvallinen toiminta myös moottorikoneille sekä niillä tapahtuvalle koulutukselle.		huomioon eri käyttäjäryhmien tarpeet.
Yleinen kommentti	Kymissä on pitkään toimittu ahtaassa valvomattoman ilmatilan lohossa, jota lännessä rajoittaa EFHK, pohjoisessa EFUT, idässä valtakunnan raja varovyöhykkeineen ja etelässä Suomenlahti. Ilmatilan muutokset viime vuosilta ovat entisestään lisänneet ahdinkoaamme. Merkittävimpänä voi mainita Utin TMA:n kasvatamisen 2016, mikä kavensi toimintatilaamme ratkaisevasti. Alueen itäosan peittää käytännössä EFR59, joka Haminan varuskunnan vilkkaan toiminnan takia on kohtuullisen usein aktiivinen. R-alueen kanssa osittain menee päällekkäin itärajan ADIZ, joka Kaakonkulman alueella on erittäin leveä. Purjelento tapahtuu sääolosuhteiden ehdoilla. Kymenlaaksossa kuten muuallakin Etelä-Suomessa vallitseva tuulensuunta on etelä-lounainen. Kulloinenkin tuulen suunta vaikuttaa ratkaisevasti siihen, miten purjelentokelit Kymin toiminta-alueella kehittyvät. Meren suunnasta puhaltava ja puolen päivän jälkeen tavallisesti yltyvä tuuli tuo mantereelle kylmää ilmaa, joka tappaa termiikit rantakaistalta pitkälle sisämaahan, ja ajaa edellään purjelentäjät kauemmas pohjoiseen, jossa vastassa on Utin TMA. Ainoa valvomattoman ilmatilan reitti ulos motista kulkee Pyhtään kentän	Karhulan Ilmailukerho ry	Kommentti liittyy myös muihin ilmatilamuutoksiin kuin vaara-alueita koskevaan määräykseen OPS M1-28, mutta niitä ei käsitellä tässä vastauksessa. Lennonjohdon selvityksellä saa lentää EFUT TMA:lle. Ilmatilaluokassa D lennonjohto antaa vain liikennetiedotuksia VFR-liikenteestä, eikä porrasta. Lennonjohtoselvitys pitäisi olla mahdollista saada. Lausuntokierros on osa määräyksen valmistelua ja siten asianmukainen vaihe vaikuttaa sen sisältöön. Vasta lausuntokierrosvaiheessa on olemassa hakemusten ja ehdotusten pohjalta koottu esitys, jota sidosryhmät voivat kommentoida. Määräyksistä julkaistaan kuitenkin jo heti hankkeen käynnistysvaiheessa Traficomien verkkosivuilla määräyshankepääätös. Siinä mainitaan lisätietojen antajat, joilta voi kysyä hankkeesta tarkemmin ja myös esittää toiveita tai ajatuksia sen suhteen. Valitettavasti kaikkiin yksittäisiin toimijoihin ei ole mahdollista ottaa erikseen yhteyttä määräysten valmistelun eri vaiheissa, vaan vaikuttaminen tapahtuu hankepääätöksen ja lausuntokierroksen yhteydessä. Myös ilmailutoimijoiden liitoilla ja kattojärjestöillä on keskeinen rooli näkemysten kokoajana ja välittäjänä.

	pohjoispuolitse ja Utin TMA:n lounaiskulman ympäri Artjärven-Lahden suuntaan. Vaihtoehtoinen, suurempi reitti sisämaahan edellyttää lennonjohtoselvityksen saantia Utin TMA:lle, mikä ei ole itsestään selvyyttä. Jos rantakaistalla ei ole keliä, eikä sisämaahan pääse, jäävät lennot lentämättä. Nyt vireillä olevat ilmatilan muutosesitykset sekä niiden luomat tulevaisuuden näkymät ahdistavat toteutuessaan Kymin harrasteilmailun entistä syvemmälle nurkkaansa. Valitettavasti emme saaneet mahdollisuutta kertoa näkemyksistämme laajemmin esityksen valmisteluvaiheessa. Olemme nyt pyrkineet paikkaamaan puutetta lausunnoissamme.		
Liite 1: - EFD134A/B KYMI lakkauttaminen - EFD147A/B KYMI sekä EFD131A/B PYHTÄÄ perustaminen	Esitämme, että EF D134A/B jätetään ennalleen. Jos Pyhtään kentän toiminta edellyttää erillisten vaara-alueiden perustamista, tulee nämä toteuttaa tilapäisinä. Jos erillisten pysyvien vaara-alueiden perustamiseen päädytään, tulee Kymin purjelentotoiminnalla olla tasapuolinen aktivointioikeus (AA-status) alueisiin omaa päivittäistä toimintaansa varten. Muutosesityksen perustelumuihistiossa todetaan, että Redstone Aero Oy esittää Kymin purjelentoalueen D134A rajaamista niin, ettei se ulotu Pyhtään Redstone lentopaikan päälle tai lähietäisyyteen. Määräysesityksessä tämä toteutettaisiin poistamalla nykyiset vaara-alueet EF D134A/B KYMI ja perustamalla uudet vaara-alueet EF D131A/B PYHTÄÄ ja EF D147 A/B KYMI. Perustelumuihistiosta, sen saatemateriaalista tai liitteistä ei ilmene, millä perusteilla muutosta esitetään. Olemme kuitenkin käsittäneet Redstone Aeron perusteleman esitystään eri ilmailualojen ja käyttäjäryhmien tasapuolisella kohtelulla. Ympäristölupahakemuksessaan ja sen liitemateriaaleissa Redstone Aero on todennut ydintoiminnakseen ammatillisen yleisilmailun, ja arvioinut vuosittaiseksi	Karhulan Ilmailukerho ry	Uusien erillisten vaara-alueiden perustamisen taustalla on ollut muun muassa tarve erottaa alueita IFR-toimintaa varten. Tällöin vaara-alueita ei tarvitsisi aktiivoida aina koko korkeusalueelta, vaan tarpeen mukaan. Vaara-alueille voidaan myöntää AA-status aktiivisimmille toimijoille siten, että AMC sovittaa EFPR:llä ja EFPY:llä harjoittavat toiminnot yhteen etukäteen. Voidaan myös harkita radiotaajuuden ilmoittamista AIP:ssä toiminnan koordinoitua varten.

operaatiomääräkseen 2000-4000. Lisäksi Redstone Aero on todennut tämän määrän jakautuvan tasaisesti ympäri vuoden. Muuta tietoa EFPR toiminnan laajuudesta ei käytössämme ole.

EFKY:n ydintoimintaa on harrasteilmailu, joka keskityy voimakkaasti kesäkauteen pääasiallisten volyymien ajoittuessa touko-, kesä-, heinä- ja elokuulle, jona aikana EF D134A/B myös aktivoidaan säännöllisesti purjelennolle. EFPR:n toiminnan jakautuessa tasaisesti koko vuodelle voi todeta, että EF D134A/B nykymuodossaan ei aseta Pyhtään lentopaikkaa, sen edustamia ilmailualoja taikka käyttäjäryhmiä epätasaarvoiseen asemaan suhteessa Kymin lentopaikan vastaaviin. Muutamina kesäkuukausina tapahtuvasta vaara-alueiden aktivoimisesta ja niillä tapahtuvan purjelentotoiminnan mahdollisesti aiheuttaman vaaran huomioon ottamisesta koituva haitta EFPR:n toiminnalle on vähäinen.

KIK:n purjelentokoneilla lennettiin vuoden 2020 sesonkina 1324 starttia ja 1346 tuntia. Tämän lisäksi Kymin kentällä toimii viisi yksityisten omistamaa ja aktiivisesti operoivaa purjekonetta, moottorilentoa harrastava Kotkan Ilmailukerho sekä useita yksityisomistuksessa olevia moottorilentokoneita. Toiminta kesäkuukausina on vilkasta. EF D134A/B jakaminen pirstaloi entisestään Kymenlaakson kapean rantakais-tan ahdasta valvomattoman ilmatilan aluetta. Se tuo lisää muuttujia, uusia toimijoita sekä huomioon otettavia asioita alueen harrasteilmailijoille. Tästä koituva haitta kohdistuu erityisesti purjelennon perus- ja jatkokoulutukseen sekä pilvilentoharrastukseen. Jos tämän laajaa harrastajajoukkoa koskettavan haitan ja uusien rajoitusten taustalla on EFPR varsin vähäiset ja kaupallisiin intresseihin perustuvat toimintavolyymit, ei muutos millään muotoa edistä ilmatilan eri käyttäjäryhmien tasapuolista kohtelua.

Liite 1: EFD124A-E KAUHAVA	Vaara-alueiden KAUHAVA EFD124A-E toiminnan tulee olla keskeytettävissä tai rajoitettavissa silloin, kun toiminnan yläraja on yli FL95 ja vaara-alueiden läheisiltä / läheisille lentoasemille suuntautuu ilmaliikennettä, jonka porrastaminen tai sujuvuus vaatii rajoittamista / keskeyttämistä. Fintrafficin Lennonvarmistus esittää, että kyseinen toimintamalli mahdollistetaan ilmatilan hallintaa koskevan toimintakäsikirjan (ASM-toimintakäsikirja) seuraavassa päivityksessä.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	ASM-toimintakäsikirjassa määritetään ilmatilankäytön prioriteetit, ja esitetty toimintamalli on sen mukaan mahdollinen jo nykyisellään.
---	---	--------------------------------------	--