

Kommentti	Lausunnon antaja	Traficomın vastaus
3 Lentäminen vaara-alueella Vaara-alueille on sallittua lentää ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan, ottaen kuitenkin huomioon alueelle lentämisestä aiheutuvat riskit. Lento-turvallisuuden varmistamiseksi ilma-aluksen päällikön on lennonvalmistelussa selvitettävä vaara-alueen aktiivisuus sekä siellä harjoitettavan toiminnan luonne, ja ennen aktiiviselle vaara-alueelle lentämistä <u>mahdollisuuksien mukaan</u> koordinoitava lentotoiminta vaara-alueella operoivan tahon kanssa. Vaara-alueen aktiivisuuden voi tarkistaa lennon aikana ilmaliikennepalvelun tarjoajalta. Lausunto: Esitetään poistettavaksi kappaleen 3 alleviivattu kohta (<i>mahdollisuuksien mukaan</i>). Perustelut: 1. Kyseinen sanamuoto jättää ilma-aluksen päällikölle tulkinnan varaa sille, onko koordinointi pakollista tehdä. Edellisen muutosversion, joka tuli voimaan 17.4.2025, osalta perustelumuistiossa nostetaan esille että koordinointi voidaan tehdä joko lennolla tai ennen lentoa puhelimella. Oma ymmärryksen perustelumuistion hengestä on se että ilma-aluksen päällikkö veloitetaan koordinoimaan toimintansa vaara-alueella joko ennen lentoa tai lennon aikana. Nyt itse määräys ei siihen suoraan ohjaa, vaan jättää asiasta tulkinnan varaa. Kaikkien toiminnan turvallisuuden kannalta olisi perusteltua pitää määräys ja koordinointi velvollisuus yksiselitteisenä. Tulee koordinoita. 2. Puolustusvoimissa on nyt jo tälle vuodelle ainakin kaksi tapusta, jossa siviili ilma-alus on lentänyt puolustusvoimien toimintaan varatulle vaara-alueelle ilman koordinoitua. Syynä voi olla tuki vahinko tai ymmärtämättömyys, mutta asiaa ei ainakaan auta että määräystä OPS M1-28 voi tällä hetkellä tulkita siten että koordinointi velvollisuutta ei heillä alun alkujaankaan ole.	Maavoimat	Kaikissa tilanteissa koordinointi lennon aikana ei ole mahdollista, jos ilma-aluksessa ei ole ilmailuradiota tai vaara-alueella toimivalla taholla (esim. miehittämätön ilmailu) ei ole ilmailuradiota käytössä. Määräyksen mukaan vaara-alueen aktiivisuus on selvitettävä lennonvalmistelussa, ja tämä on velvoittava vaatimus. On kuitenkin mahdollista, että vaara-alue aktivoidaan vasta lennon aikana, jolloin radiottoman ilma-aluksen lentäjällä ei ole mahdollisuutta saada siitä tietoa lennolla. Tästä syystä Traficom katsoo, ettei koordinoinnin vaatimusta ennen aktiiviselle vaara-alueelle lentämistä voida kirjoittaa määräykseen ehdottoman velvoittavana, jotta se ei olisi joissakin tilanteissa mahdoton noudattaa. Sen sijaan määräyksen 3 kohdan toisen kappaleen mukaan mikäli vaara-alue sijaitsee lähialueella (CTR), lähestymisalueella (TMA), lennonjohtoalueella (CTA) tai aluelennonjohdon alueella (ACC), ilma-aluksen päällikön on ennen vaara-alueelle lentämistä selvitettävä vaara-alueen varaajalta tai ilmaliikennepalvelun tarjoajalta, onko vaara-alue aktiivinen. Näissä lennonjohdollisissa ilmatiloissa tämä vaatimus on velvoittava. Lisäksi ilma-aluksen päällikön on ilmailulain 57 §:n mukaan huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti.
Lahti, EFR146 PESÄKALLIO: Kyseisen alueen perusteita on analysoitu uudelleen ja esitämme kyseisen alueen perustamista rajoitusalueen sijasta vaara-alueena samoilla sivu- ja korkeusrajoilla, toiminnan laatuna MILOPS, UAV, NOTAM.	Puolustusvoimat	Hyväksytään ehdotus ja lisätään liitteeseen 1 NOTAMilla aktivoitava vaara-alue EFD191 PESÄKALLIO.

Vaara-alueiden EFD169 A-F OULU EAST ylärajan nosto: Puolustusvoimat vastustaa kyseisten vaara-alueiden ylärajan nostamista. Esitetyt alueet sijaitsevat Lapin lennoston päivittäisten TSA-harjoitus-alueiden sekä useiden Ilmavoimien sotaharjoituksissa käytettävän ilmatilan alapuolella ja jo nyt aiheuttavat haittaa matalalentotoiminnalle kyseisellä harjoitusalueella. Ylärajaa nostettaessa alue nousee harjoitusalueidemme sisään muodostaen yksittäisen, pienen ja joissakin tilanteissa hankalasti havainnoitavan ”piikin” harjoitusalueidemme sisälle aiheuttaen potentiaalisen riskin lentoturvallisuudelle. Puolustusvoimilla tulee säilyä ilmatilankäytön etuoikeus meille varatun TSA:n sisäpuolella. Puolustusvoimilla tulee myös olla mahdollisuus sopia esitetyn alueen ilmatilan käytettävyydestä päivittäisessä harjoitustoiminnassa sekä Puolustusvoimilla tulee olla etuoikeus alueen ilmatilankäytölle ennakkoon sovituille, vuosisuunnitelman mukaisille sotaharjoituksille maanpinnasta alkaen.	Puolustusvoimat	Ilmatilan käytön etuoikeusjärjestelyt kuvataan ASM-toimintakäsikirjassa. Puolustusvoimien käyttötarve on alueella etuoikeutettuna, joten siviili-ilmailun vaara-alueita ei voida aktivoida mainittuun ylärajaan asti silloin, kun Puolustusvoimilla on tarvetta kyseisen alueen käytölle. Näin ollen Traficom katsoo, että ylärajan nosto voidaan toteuttaa. ASM-toimintakäsikirjaan kirjataan ilmatilankäytön etuoikeus Puolustusvoimille.
Vaara-alueiden EFD175 HUOVINRINNE ja EFD181 PYHÄJÄRVI päivittäinen aktivointi tulee perustua todelliseen tarpeeseen. Mikäli toimintaa ei ole vaara-alueiden ylärajalle FL95 asti, ei aktivointi näin korkealle ole perusteltua. Perustelut: Kaikkien vaara-alueiden päivittäinen aktivointi tulee perustua todelliseen tarpeeseen. Ehdotetut uudet vaara-alueet EFD175 HUOVINRINNE ja EFD181 PYHÄJÄRVI sijaitsevat vilkkaalla purjelentoreitillä. Piikajärveltä, sekä muista Etelä-Suomen lentokentiltä toimivat purjekoneet lentävät usein kyseisten alueiden päältä. Nykyinen 3500 ft yläraja mahdollistaa alueen yli lentämisen ongelmitta, ilman vaara-alueen rajan ylittämistä. Ehdotetut vaara-alueiden ylärajojen nosto 3500 ft:sta lentopinnalle FL95 ei estä purjekoneita lentämästä kyseisille vaara-alueille. Tämä tietysti edellyttää päällikön harkintaa, sekä yhteydenpitoa kyseisen vaara-alueen aktivointineeseen taho. Mikäli toiminnan todellinen tarve ei edellytä vaara-alueiden ylärajaksi pintaa FL95, tulee alueen läpi lentämisestä ylimääräistä yhteydenpitoa alueella lentävien purjekoneiden ja alueen aktivoineen tahon, eli lähtökohtaisesti Puolustusvoimien kanssa.	Porin Ilmailukerho ry	Traficom on samaa mieltä siitä, että vaara-alueiden aktivoinnin tulee aina perustua todelliseen tarpeeseen. Ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan ns. FUA-asetuksen (EY) N:o 2150/2005 ja ASM-toimintakäsikirjan mukaan ilmatilan varaaminen perustuu tosiasialliseen käyttöön ja varattu ilmatila vapautetaan heti, kun varaamista edellyttänyt toiminta päättyy. Traficom ottaa mahdolliset yhteydenpitoon liittyvät haasteet esille yhteistoiminnassaan Puolustusvoimien kanssa.

Porin Ilmailukerho ry ei näe yhteydenpitoa ongelmallisena, mutta haluaa lausunnossaan muistuttaa, että alueen aktivoineen tahon tulee vastata puhelimeen ja radioon kutsuttaessa.		
Sotilasilmailun turvallisuuden näkökulmasta esitykset ovat hyväksyttävissä. Sotilasilmailuviranomainen ei lausunnossaan ota huomioon esitettyjen vaara-alueiden operatiivisia vaikutuksia.	Sotilasilmailun viranomaisyksikkö	Traficom kiittää kommentista.
Vaara-alueen EFD175 Huovinrinne ylärajan nostaminen on ongelmallista, sillä se sijaitsee jo ennestään täynnä D- ja R-alueita. Tämä haittaa näkemyksemme mukaan lentoturvallisuutta, koska tilannetietoisuuden hahmottaminen on vaikeaa. Karttojen limittäin olevat alueet lisäävät erehtymisen mahdollisuutta, mikä voi johtaa tahattomaan lentämiseen aktiiviselle alueelle. Syynä tähän on se, että rajaviivat eivät ole riittävän selkeitä, eikä ole yksiselitteistä, mikä raja liittyy mihinkin alueeseen ja mille korkeudelle. Ilmailuliitto on jo aiemmin ehdottanut tämän alueen perkaamista ja selkiyttämistä, ja myös Traficom on tullut samaan johtopäätökseen ja tuki muutosta. Uusi muutos vaikeuttaisi tilannetta entisestään. Alueen (D175) laajentamisia tai uusia alueita ei tulisi tehdä ennen kuin selkeytystyö on tehty ja rajat on tarkasti määritetty.	Suomen Ilmailuliitto ry	Kokonaiskorjaus kyseisellä alueella oleviin vaara-alueisiin on tarkoitus tehdä Ilmatila 2027 -hankkeen yhteydessä.
Vaara-alueen EFD166 Pyhäjärvi ylärajan nostaminen on myös ongelmallista, sillä alueella myös paljon D- ja R-alueita. Tämä haittaa näkemyksemme mukaan lentoturvallisuutta, koska tilannetietoisuuden hahmottaminen on vaikeaa. Karttojen limittäin olevat alueet lisäävät erehtymisen mahdollisuutta, mikä voi johtaa tahattomaan lentämiseen aktiiviselle alueelle. Esitämme myös alueen kokonaisvaltaista tarkastelua ja selkiyttämistä kuten em. kohdassa (D175). Uusi muutos vaikeuttaisi tilannetta entisestään. Ehdotamme myös alueen sivurajojen muutosta. Jos sivurajat myötäilisivät tarkemmin järven rantoja, alueen kiertäminen olisi helpompaa. Tällöin riittäisi, että lentäjä pysyy maan yllä ja seuraa rantoja visuaalisesti. Nykyiset rajat edellyttävät lentäjältä varovaisuutta ja GPS-pohjaisten navigointijärjestelmien käyttöä, jotta ei vahingossa tule alueen sisäpuolelle. Tämä taas haastaa VFR-lentäjiä, sillä liiallinen katse iPadin tai muun elektronikkalaitteen näyttöön vie huomion pois lentokoneen ikkunoista, joihin huomiota pitäisi ensisijaisesti kiinnittää. Alueen (D166) laajentamisia tai uusia alueita ei tulisi tehdä ennen kuin selkeytystyö on tehty ja rajat on tarkasti määritetty. D166 alueen sivurajojen	Suomen Ilmailuliitto ry	Vastaus kuten edellä.

uudelleen määrittely tarkemmin järven rantaviivan mukaan parantaisi lentoturvallisuutta.		
De föreslagna ändringarna i fråga grundar sig i huvudsak på Försvarsmakens behov och görs i föreskriftens bilaga. Ändringarna i förslaget innefattar åtta nya farliga områden för operativa behov, höjning av den övre gränsen för två farliga områden, samt en ändring av sidogränsen för det farliga området EFD110 ENSKÄR. Landskapsregeringen konstaterar att syftet bakom ändringen av sidogränsen för det farliga området EFD110 ENSKÄR är att flytta området längre bort från Ålands demilitariserade område. Den åländska demilitariseringen föranleder att militär aktivitet inte får råda inom gränserna för det demilitariserade området. Landskapsregeringen konstaterar att de ämnade ändringarna inte inskränker på det åländska demilitariserade området. Snarare leder ändringarna till att de farliga områdena i fråga förflyttas längre bort. Ålands landskapsregering har därmed inte några synpunkter på föreslagna ändringar av bilagan.	Ålands landskapsregering	Traficom tackar för utlåtandet.