



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Kirjaamo
PL 320, 00059 TRAFICOM
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@traficom.fi

Viite: TRAFICOM/600757/05.00.12.03/2025

Lausunto ilmatilamuutoksista AIRAC-päivämäärälle 15.4.2027 (toinen sidosryhmäkuuleminen)

Suomen Ilmailuliitto kiittää mahdollisuudesta lausua Ilmatila 2027 -hankkeen toisessa sidosryhmäkuulemisessa, jota pidämme tärkeänä askeleena Suomen ilmatilan kehittämisessä ja modernisoinnissa.

Yleistä

Korostamme edelleen, että harrasteilmailun toimintaedellytykset ja valvomattoman ilmatilan säilyminen ovat kriittisen tärkeitä harrasteilmailijoiden tarpeiden huomioimiseksi tasapuolisesti ilmatilan käytön suunnittelussa.

TMA UPPER-alueiden kasvattaminen on harrasteilmailulle ongelmallista, koska toiminta on voimakkaasti riippuvainen valvomattomasta alailmatilasta. Esitämme, että TMA-rakenteiden muutoksia tarkistetaan edelleen harrasteilmailun tarpeet huomioiden erityisesti niillä alueilla, joilla kaupallisen liikenteen määrä on vähäistä ja esitettyjen ilmatilamuutosten haitta harrasteilmailulle on jatkuva ja laaja-alaista.

Yhteistyö

Ilmailuliitto pitää Traficomin, Fintrafficin ja Puolustusvoimien kanssa käytyä valmisteluyhteistyötä jatkuvana, rakentavana ja monin paikoin tuloksellisena. Arvostamme erityisesti sitä, että ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen useilla alueilla on tehty harrasteilmailun toimintaedellytyksiä tukevia tarkennuksia.

Keskeiset huomiot

Todellinen tarve ja vaikutukset:

TMA UPPER - laajennuksia on perusteltu ensisijaisesti jatkuvan liu'un menetelmällä (CDO) saavutettavilla polttoaine-, päästö- ja meluhyödyillä, joita pidämme sinänsä kannatettavina. Esimerkkinä on käytetty mm. A350 ominaisuuksia.

Valmistelun aineistosta ei kuitenkaan käy yksiselitteisesti ilmi, millä lentoasemilla ja mihin suuntiin on todellinen tarve CDO-profiileille: kaupallisen liikenteen määrä, konetyypit ja lentoreitit eivät erotu tavalla, joka oikeuttaisi esitetyn laajuiset TMA-rakenteet, eikä käytön kehittymisestä esitetä luotettavaa ennustetta. Tämän vuoksi on vaikea arvioida, missä laajennukset ovat aidosti perusteltuja ja missä harrasteilmailulle aiheutuva valvomattoman ilmatilan menetys on suhteeton saavutettaviin hyötyihin nähden.



Esitämme, että TMA-laajennusten jatkovalmistelussa ilmaliikennepalveluntarjoaja tuo lentoasemakohtaisesti esiin, millä reiteillä CDO-profiileja on tarkoitus käyttää nyt ja tulevaisuudessa. Samanaikaisesti tarkastellaan kriittisesti niin suunnitteluratkaisua kuin myös nykyistä valvottua ilmatilaa ja supistetaan sitä sieltä, missä todellista tarvetta ei ole.

Ilmailuliiton oman arvion mukaan esitettyjen TMA UPPER laajennusten tarve on kyseenalainen useassa tapauksessa huomioiden nykyinen liikennemäärä, arvio kehityksestä ja käytettävät konetyypit.

Esitämme mm. alla olevia TMA-UPPER suunnitteluratkaisuja uudelleen tarkasteluun.

EFTP

EFTP TMA UPPER on harrasteilmailun kannalta suhteettoman laaja suhteessa lentoaseman todelliseen liikennemäärään, arvioon kasvusta ja CDO-tarpeeseen sekä vaikutuksiin alueella. Tampereelle suuntautuva säännöllinen reittiliikenne on selvästi vähäisempää kuin esimerkiksi Turkuun ja Ouluun, mutta esitetty TMA UPPER on laaja, ulottuu etelässä syvälle Suomen vilkkaimmalle purjelentoalueelle ja sisältää poikkeuksellisen suuren määrän entry/exit-pisteitä (11kpl).

Tämä kaventaa olennaisesti purjelennon käytettävissä olevaa valvomattoman ilmatilan korkeutta ja heikentää myös muun harrasteilmailun reititysmahdollisuuksia alueella. Ilmailuliitto esittää, että EFTP TMA UPPER -ratkaisu arvioidaan uudelleen ja supistetaan erityisesti eteläsuunnassa.

EFTU

Turun TMA-rakenteet ovat pääosin hyväksyttävissä mutta CDO-profiileja vaativa reittiliikenne kuitenkin suuntautuu käytännössä etelään ja länteen, kun taas TMA:n koillispuolinen ilmatila on paikallisesti tärkeää purjelentoaluetta.

Ilmailuliitto esittää, että EFTU TMA:n itäpuolta tarkastellaan uudelleen ja vähintään koillisnurkan raja säilytetään nykyisellään siten, että itäinen purjelentoalue jää jatkossakin valvomattomaksi. Näin turvataan paikallinen harrasteilmailualue ilman vaikutusta niihin reitteihin, joilla Turun kaupallisen liikenteen CDO-tarve tosiasiallisesti ilmenee.

EFHK

Esitetyissä muutoksissa EFHK CTA EAST -rakenteita on tarkoitus muuttaa TMA UPPER -alueiksi myös itään suuntautuvilla sektoreilla. Käytettävissä olevien liikenneanalyysien perusteella nykyään idästä Helsinkiin suuntautuva liikenne on kuitenkin ollut olematonta tai hyvin vähäistä.



Ilmailuliiton näkemyksen mukaan tällaisille alueille ei ole perusteltua ylläpitää laajaa valvottua ilmatilaa ennalta varattuna, vaan rakenteita tulisi supistaa niiltä osin, joille ei ole todellista CDO- tai muuta IFR-tarvetta. Mahdolliset laajennukset voidaan toteuttaa myöhemmin siinä vaiheessa, kun konkreettinen liikennetarve syntyy. Tämä vapauttaisi lisää valvomatonta ilmatilaa harrasteilmailun (Kymi ja Pyhtää) käyttöön.

Esitetty EFHK CTR:n laajennus ja siihen sisältyvä nykyisen EFHK CTR Southin käytännössä estää kuumailmapallolennot Helsingissä, jollei nykyisiä lennonjohtokäytäntöjä muuteta. Ilmailuliitto esittää asian käsittelyä osana ilmatilan uudistamishanketta ja viittaa asiassa Ilmapallotoimikunnan lausuntoon liitteessä 1.

Ilmailuliitto esittää myös EFHK TMA LOWER koillisrajan siirron tarkastelua niin, että Mäntsälän lentopaikka (EFMN) jäisi TMA UPPER ilmatilan alle. Rajan siirtotarve 1,3-1,5 NM lounaaseen. Tämä mahdollistaisi lentopaikan harrasteilmailutoiminnan merkittävän kehittämisen mm. varjoliitokoulutuksen ja -toiminnan muodossa.

EFPO

Porin alueella nykyinen EFPO TMA EAST jättää valvomattoman ilmatilan käytävän pohjoiseen, mutta etelän ja kaakon suunta on purjelennolle käytännössä tukossa TMA:n, järviolueen ja rajoitus-/lennokkialueiden vuoksi.

Ilmailuliitto viittaa asiassa Porin Ilmailukerhon lausuntoon ja esittää, että EFPO TMA:an lisätään etelä-kaakkoissuunnassa paikallisesti porrastettu alaraja, esimerkiksi siten, että TMA on valvottua vain FL65:n yläpuolella ja sen alla säilyy riittävän leveä valvomatonta ilmatilaa oleva käytävä harrasteilmailulle. Ratkaisu turvaisi harrasteilmailun reitit ja kiertomahdollisuudet ilman, että IFR-liikenteen liukukulma tai lennonjohdon porrastusmahdollisuudet heikkenevät.

Porrastetut TMA-alarajat ja vaihtoehtoiset ratkaisut

Ilmailuliitto on esittänyt valmistelussa ratkaisuksi laajenevien TMA UPPER -rakenteiden porrastamista esimerkiksi FL 75 -lentopinnan kohdalta, jotta ylemmän valvotun ilmatilan tarve voidaan yhdistää alailmatilan riittävään valvomattomaan tilavuuteen harrasteilmailulle.

Valmistelussa porrastusta on vastustettu vaihtelevin perustein ilmailuliikennepalveluntarjoajan toimesta. Kansainvälisesti vastaavia porrastettuja ratkaisuja kuitenkin käytetään laajasti myös vilkkaassa ilmatilassa, mikä osoittaa, että ne ovat toteutettavissa ja hallittavissa. Pidämme epätodennäköisenä, ettei vastaavia ratkaisuja voitaisi soveltaa hallitusti myös Suomessa.



Ilmailuliitto esittää, että paikallisesti porrastettujen TMA-alarajojen käyttömahdollisuudet selvitetään edelleen valikoiduissa kohteissa, joissa TMA UPPER -laajennus leikkaa merkittävästi vilkkaita harrasteilmailualueita. Porrastusta esitetään pilotoivaksi käytännön kokemusten saamiseksi kuten on sovittu tehtävän harrasteilmailun TRA-konseptin osalta.

Yhteenveto

Tässä yleislausumassa olemme keskittyneet erityisesti TMA-rakenteiden perusteluihin, EFTP TMA UPPER -ratkaisuun, valvotun ilmatilan laajentamisen ja supistamisen tasapainoon sekä porrastettujen TMA-alarajojen mahdollisuuksiin.

Suomen Ilmailuliitto tukee Ilmatila 2027 -hankkeen yleisiä tavoitteita, mutta korostaa, että harrasteilmailun toimintaedellytysten turvaaminen ja riittävän valvomattoman ilmatilan säilyminen ovat välttämättömiä suomalaisen ilmailun elinvoiman ja turvallisen kehityksen kannalta.

Toivomme, että tässä lausunnossa esitetyt näkemykset ja tulevassa lausuntotaulukossa tarkemmin kuvatut ehdotuksemme otetaan huomioon hankkeen jatkovalmistelussa.

Muuta

Yksityiskohtaisemmat kommentit ja muutosehdotukset on esitetty liitteenä olevassa lausuntotaulukossa. Taulukkoon on lisätty myös yksittäisten lajiryhmien tai lentopaikkojen kommentteja, joissa on kuvattu aluekohtaisia vaikutuksia. Lisäksi osa lentopaikoista, lajiryhmistä ja jäsenyhdistyksistä on toimittanut omat lausuntonsa suoraan Traficomille ja näiltä osin liiton lausuntotaulukossa on vain viite ko. lausuntoon kaksinkertaisen lausumisen välttämiseksi.

Lausunnon valmistelu

Ilmailuliiton edunvalvontapäällikkö Petri Kantola, 0400 910 203, petri.kantola@ilmailuliitto.fi.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja

LIITTEET

SIL_Liite_1_CRD_lausunnot_ilmatila_2027

TIEDOKSI

ilmatila@traficom.fi,
Ylitarkastaja Mika Saalasti, Traficom, mika.saalasti@traficom.fi.