



Liikenteen turvallisuusvirasto
kirjaamo@traficom.fi

Viite: VN-13370-202-LVM-15

Lausunto matalalentoverkosta koskevan selvitystyön väliraportista

Suomen Ilmailuliitto toteaa, että tarkastelun kohteena olevan matalalentoverkoston tarve on viranomaistoimintojen suorittamisen kannalta joillakin alueilla ja joissakin tilanteissa hyvin ymmärrettävä ja perusteltu. Väliraportissa ei ole arvioitu vaikutuksia nykyisiin ilmatilan käyttäjiin ja tämän vaikutusarvion puuttuessa Ilmailuliitto pitää tarpeellisena antaa asiasta lausunnon.

Yhteensovittamista harraste- ja yleisilmailun tarpeiden kanssa ei ole arvioitu lainkaan. Tämän vuoksi mitään sitovia tai käyttäjäryhmiä rajaavia päätöksiä ei tule tehdä ennen tarkempaa arviointia ja suunnittelua. Matalalentoverkoston kehittämisen kannalta keskeistä on reittien ja lähestymismenetelmien sijoittaminen, niiden käyttöoikeuksien määrittely, reiteillä vaadittavat laitejärjestelmät sekä ilmatilakysymykset. Lausunrossamme tarkastelemme hankkeen vaikutuksia harraste- ja yleisilmailuun olemassa olevan tiedon mukaan siten, mitä verkosto voisi olla ja mitä se ei voi olla.

Ilmailuliitto katsoo, että matalalentoverkosta ei voida kehittää eikä ottaa käyttöön ilman alailmatilan merkittävintä käyttäjäryhmää. Työryhmän väliraportissa esitetty matalalentoverkosto kaikilta osin vaikuttaa merkittävästi harraste- ja yleisilmailun toimintaedellytyksiin, laitevaatimukseen ja liikkumisen vapautteen alailmatilassa. Järjestelmä suunnitellaan ja toteutetaan kokonaisuudessaan verovaroin, jonka vuoksi Ilmailuliitto valtakunnallisena kaikkien ilmailulajien edustajana sekä alailmatilan merkittävimpanä käyttäjien edustajana on otettava mukaan suunnitteluun alusta alkaen.

VERKOSTON LAAJUUS JA TARVE

Matalalentoverkoston väliraportissa esitetyt ratkaisuvaihtoehdot osoittavat, että siviililmailulle valvomattomassa ilmatilassa on odotettavissa merkittävää haittaa rajoituksina ja laitevaatimuksina. Verkosto on toteutettava vain todellisen tarpeen mukaisille alueille/reiteille.



Raportissa esitetyt reitit ovat liian kaavamaisia lentoasemat yhdistäviä suoria viivoja, jollaisina niitä ei voi sijoittaa. Arviomme mukaan esitetty verkosto on ylimitoitettu, jonka vuoksi tuemme työryhmän yhtenä vaihtoehtona arvioimaa asteittaista kehittymistä.

REITTIIEN KÄYTTÖ

Reittien käyttö harrasteilmailun prioriteettikaudella on rajoitettava vain hälytysluonteisiin viranomaislentoihin. Reitin aktivointi väliraportissa esitetyn Sveitsin mallin mukaisesti antaa muulle ilmailulle reagointiaikaa sopeuttaa omaa toimintaansa ennen lennon toteuttamista. Ilmailuliitto yhtyy työryhmän näkemykseen siitä, että reitit ja niiden käytettävyys voidaan ratkaista viranomaiskäytön pohjalta ja lähestymismenetelmät valvomattomille lentopaikoille myös siviilikäyttäjät huomioiden. Siviililiikenteen liittyminen valvomattomien lentopaikkojen lähestymismenetelmään tapahtuisi AMA-korkeuden yläpuolelta esityksen mukaisesti.

ILMATILA

Työryhmän väliraportissa esitetyt navigaatio- ja reittisegmenttien suoja-alueiden leveydet lisäävät valvotun ilmatilan määrää alailmatilassa huomattavasti (kohta 9.1.2. taulukko 2.) Reittien ja lähestymismenetelmien suojavyöhykkeet eivät saa aiheuttaa rajoituksia muulle liikenteelle valvomattomassa ilmatilassa.

Valvotun ilmatilan määrä ei saa tämän hankkeen vuoksi lisääntyä. Sen vuoksi ilmatilaluokituksen ja -rajoitusten sijaan tulee tutkia ja arvioida lentosuunnitelmien/liikennekuvan jakamista yhteisen tietojärjestelmän kautta matalalentoreitille tulevasta liikenteestä (esim. Aviamapsin kaltainen järjestelmä).

Matalalentoreittiä käyttävän on kyettävä tähyttämään muuta liikennettä ja noudattamaan väistämisvelvollisuutta SERAn mukaisesti.

Yhtenä ilmatilaluokan vaihtoehtona kyseeseen voisi tulla myös neuvontailmatilaluokka E.

IFR-liikenne matalalla valvomattomassa ilmatilassa tulisi keskittää vain tietyille reiteille, joissa turvallisuus hallinnoidaan asianmukaisin keinoin.

LENTOPAIKAT

AGA M1-4; Kevytlentopaikat tulisi jättää tarkastelun ja ”pakkokeinojen” ulkopuolelle. Ne ovat pääosin yksityisiä lentopaikkoja, joiden kehittäminen tapahtuu omistajiensa tarpeiden mukaan.



LAITEJÄRJESTELMÄVAATIMUKSET JA TIEDONSIIRTOVERKKO

Matalalentoverkostoa ei tulisi perustaa vain yhden ilma-alusten laitejärjestelmän varaan. Matalalentoverkoston perustaminen edellyttää niiden alueella peittävää tiedonsiirtoverkkoa joko nykyisiä langattomia verkkoja merkittävästi parantamalla tai kokonaan uuden verkon rakentamista.

Tässä yhteydessä tulee tutkia ja ottaa käyttöön kaikkien eri ilma-alusjärjestelmien paikkatietolähetteet kokoava tietojärjestelmä, johon koottua tietoa jaetaan eri järjestelmillä vastaanotettavaksi. Sellaisia ovat mm. SSR, ACAS ja Flarm. Lentosuunnitelmien ja liikennekuvan jakaminen tulisi toteuttaa eri järjestelmien yhdistelmällä. (Viite: Lausunto OPS M-31 Transponderivyohtykkeet (TMZ), 31.3.2021.) Olennainen osa tietoverkon ja sen laitejärjestelmien haasteita tulee olemaan säätietojen kerääminen ja jakaminen reittien varrelta sekä valvomattomilta lentopaikoilta / tukikohdista.

Tietojärjestelmä on toiminnoiltaan yhteneväinen miehittämättömän ilmailun liikenteenhallinnan kehitystarpeiden kanssa (U-Space), joka on huomioitava järjestelmän suunnittelussa. Reiteillä tulisi olla radioyhteysvaatimus (RMZ) pakollisin paikkailmoituksin (kohta 9.1.5.)

Hanke ei saa aiheuttaa muita tai uusia laitejärjestelmävaatimuksia.

REITTIEŒIJOITTUMINEN

Reitit ja lähestymismenetelmät on suunniteltava siten, että niiden aiheuttama haitta muulle ilmailulle ja valvomattomille lentopaikoille minimoidaan. Reitit on suunniteltava ja toteutettava vain sinne, missä niitä tosiasiallisesti tarvitaan ja sijoitettava siten, että ne eivät estä lajiemme toimintaa. Reittien tulee lateraalisesti kiertää yleis- ja harrasteilmailun käyttämät valvomattomat lentopaikat sekä niiden toimintaan liittyvät ilmatilarakenteet, kuten purjelentotoiminnan vaara-alueet.

KÄYTTÄJÄRYHMÄT

Perustettavat reitit ja erityisesti lähestymismenetelmät tulisi olla soveltuvien osien myös siviililmailun käytettävissä (valvomattomien lentopaikkojen tavoitettavuus).

KUSTANNUSTEN JAKO

Reitit perustetaan viranomaisten vaatimuksesta ja viranomaistoimintoja varten, joten perustaminen ja ylläpito tulisi kustantaa julkisin varoin. Siviilikäyttöön hyväksytyjen reittien tai niiden osien käytöstä ei kansalaisilta/veronmaksajilta tulisi periä käyttömaksuja.



Valvomattomille lentopaikoille perustettavat yhteiskäyttöön hyväksytyt lähestymismenetelmät tulisi kustantaa julkisin varoin osana liikennejärjestelmän kehittämistä.

JULKAISEMINEN

Riippumatta käyttäjäryhmistä sekä reitit että lähestymismenetelmät tulisi julkaista pääosin AIP:ssa (kohta 10.2.1.)

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja

TIEDOKSI Ilmailuliiton Ilmatilatyöryhmä
Lajitoimikunnat