

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ**Muistiolounnos**
26.10.2021Verkko-osasto
Mira Karppanen, Suvi Kankare, Krista Widerholm**VALTIONEUVOSTON ASETUS ILMAILULTA RAJOITETUISTA ALUEISTA ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN MUUTTAMISESTA****1 Yleisperustelut****1.1 Esityksen pääasiallinen sisältö**

Ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen (930/2014) liitteitä 1, 2 ja 3 ehdotetaan muutettavaksi. Liitteessä 1 esitetyt kieltoalueita, liitteessä 2 esitettyä rajoitusalueita ja liitteessä 3 esitetyt tilapäisiä erillisvarausalueita muutetaan, jotta voidaan tehostaa ilmatilankäyttöä ja vastata paremmin Puolustusvoimien ilmatilankäytön tarpeisiin sekä optimoida Loviisan ja Hankikivenniemen ydinvoimalaitoksen turvallisuus huomioiden erityisesti siviili-ilmailun tarpeet alueella.

Lisäksi asetuksella kumottaisiin 30.10.1995 annettu Ilmailulaitoksen päätös N:o 4/000/95 melunvaimennusalueista.

Asetuksen ja sen liitteiden muutosten on tarkoitus tulla voimaan 21 päivänä huhtikuuta 2022.

1.2 Esityksen tausta ja säädösperusta*1.2.1 Ilmatilan käytön rajoittaminen*

Ilmailulain (864/2014) 11 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella taikka ympäristön suojelemisen kannalta valtakunnallisesti tärkeiden alueiden yläpuolella. Asetus annettaisiin ilmailulain 11 §:n 1 momentin nojalla.

Ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen 2 §:n 1 kohdan mukaan kieltoalueella tarkoitetaan valtakunnan maa-alueen tai aluevesien yläpuolella olevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa ilma-alusten lentäminen kielletään. Asetuksen liitteessä 1 on määritelty kieltoalueiden koordinaatit.

Ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen 2 §:n 3 kohdan mukaan rajoitusalueella tarkoitetaan valtakunnan maa-alueen tai sen aluevesien yläpuolella olevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa ilmailu on sallittu vain tietyllä luvalla tai tiettyjen erityisehtojen mukaisesti. Asetuksen liitteessä 2 on määritelty rajoitusalueiden koordinaatit.

Ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen 2 §:n 7 kohdan mukaan tilapäisellä erillisvarausalueella (Temporary Segregated Area, TSA) tarkoitetaan määrättyksi ajaksi tietyn käyttäjäryhmän yksinomaiseen käyttöön annettua rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa tapahtuva toiminta vaatii ilmatilan varaamisen. Asetuksen liitteessä 3 on määritelty tilapäisten erillisvarausalueiden koordinaatit.

Vuosittainen ilmatilarakenteita koskeva päivitys perustuu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n määrittelemiін aikatauluihin. Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 15 (ICAO Annex 15) standardien mukaan ilmatilarakenteita koskevat muutokset tulevat voimaan tiettyinä julkaisupäivinä (ns. AIRAC-voimaantulopäivä, Aeronautical Information Regulation and Control). Suomessa muutokset ovat tulleet voimaan huhtikuun puolivälin tienoilla olevina AIRAC-päivinä, joka on vuonna 2022 huhtikuun 21. päivä. Lisäksi ICAO Annex 15:n mukaisena suosituksena on ollut, että suuret muutokset ilmatilarakenteisiin tulisi julkaista siten, että ne ovat ilmatilan käyttäjän saatavilla vähintään 56 päivää ennen voimaantuloa. Tätä ICAO:n suositusta vastaava teksti sisältyy myös asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/469 hyväksyttäviin menetelmiin ja ohjemateriaaliin (Acceptable Means of Compliance and Guidance Material, AMC/GM; kohta AMC1 AIS.TR.505(b) AIRAC). Asetus tulee sovellettavaksi 27.1.2022 alkaen.

Siten ilmailutiedostuksellinen ilmatilarakenteiden muutosta koskeva julkaisu on tehtävä viimeistään 24.2.2022. Julkaisun valmistelevalle palveluntarjoajalle eli Fintraffic Lennonvarmistus Oy:lle on toimitettava tieto muutoksista riittävän ajoissa, jotta sillä on tarvittavat tiedot käytettävissään riittävän ajoissa oikea-aikaisen ilmailutiedotuspalvelun takaamiseksi. Täten myös valtioneuvoston asetuksella tehtävien aluemuutosten on tultava hyväksytyksi viimeistään helmikuun alkupuolella.

1.2.2 Ilmailulaitoksen päätöksen kumoaminen

Vuoden 1991 alusta liikenneministeriön alainen Ilmailuhallitus-niminen virasto muutettiin Ilmailulaitos-nimiseksi valtion liikelaitokseksi. Ilmailulaitos on sittemmin jakautunut viranomaistoimintojen sekä lentopaikka- ja lennonvarmistuspalvelujen osalta useisiin eri toimijoihin. Vuonna 2006 Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinto eriytettiin täysin erilliseksi virastoksi, Ilmailuhallinnoksi. Ilmailuhallinnon toiminnot siirtyivät 2010 Liikenteen turvallisuusvirastoon ja sieltä 2019 Liikenne- ja viestintävirastoon, joka toimii nykyisin Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena.

Ilmailulaitos on vuonna 1995 antanut päätöksen (N:o 4/000/95) melunvaimennusalueista vuonna 1968 annetun ilmailuasetuksen (625/68) 105 §:n nojalla. Kyseinen päätös sisältää suosituksia minimilentokorkeuksiksi Helsingin ja muilla melunvaimennusalueilla. Sen mukaan ilma-alusten on vältettävä lentämistä Helsingin melunvaimennusalueella (EFNOICE01) alempana kuin 2000 jalan (600 metrin) korkeudella keskimääräisestä merenpinnasta. Kyseisellä päätöksellä on kumottu liikenneministeriön 14.5.1970 antama päätös (nro 1075/01/70), joka koski Helsingin melunvaimennusaluetta ja lentämistä kyseisellä alueella.

Ilmailuasetus 525/68, jonka nojalla melunvaimennusaluepäätös on annettu, on sittemmin kumoutunut, kun sen säädösperustana ollut ilmailulaki (595/64) on kumottu vuoden 1995 ilmailulailla (281/1995). Vuoden 1995 ilmailulain 93 §:ssä olleen siirtymäsäännöksen mukaisesti lupa, kieltö tai muu sellainen päätös, joka on annettu lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten nojalla, pysyy kuitenkin voimassa myös lain tultua voimaan, jollei sitä muuteta tai kumota lain säännösten mukaisesti. Joka Vuoden 1995 ilmailulaki puolestaan on kumottu vuoden 2005 ilmailulailla (1242/2005), joka taas on kumottu vuoden 2009 ilmailulailla (1194/2009), joka on osittain kumottu nykyisin voimassa olevalla ilmailulailla (864/2014). Lainkirjoittajan oppaan mukaan, kun valtuuttava laki kumotaan, kumoutuvat samalla sen nojalla annetut alemmanasteiset säännökset. Kussakin ilmailulaissa on kuitenkin erikseen säädetty, että kyseisen lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa (93 § ilmailulaki 281/1995, 179 § ilmailulaki 1242/2005, 188 § ilmailulaki

1194/2009, 184 § ilmailulaki 864/2014). Täten myös Ilmailulaitoksen päätös vuodelta 1995 on jäänyt voimaan.

Nykyisin minimilentokorkeuksista säädetään yleisellä tasolla yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytöntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta annetussa komission täytöntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 923/2012 (ns. SERA-asetus). Kyseisessä täytöntöönpanoasetuksessa on sääntelyä minimilentokorkeuksista sekä näköyhteydessä tapahtuvaa lentämistä (VFR, visual flight rules) että mittarilentämistä (IFR, instrument flight rules) varten. SERA-asetuksen mukaisesti, ellei kyse ole ilma-aluksen noususta tai laskusta, minimilentokorkeus näköolosuhteissa ja näköyhteyteen perustuvissa lentosäännöissä (VFR) tiheään asutun alueen yläpuolella on oltava vähintään 300m (1000Ft) alueen korkeimman esteen yläpuolella ja sen vaikutuksessa 600m säteellä esteestä. Käytännössä Suomessa tämä tarkoittaa, että kaupungin korkeimmista kohdista (esimerkiksi tornirakennus, korkeus x metriä) ylöspäin mitataan tuo 300 metriä ja se korkeus (x+300 metriä) muodostaa minimilentokorkeuden 600 metrin säteellä. SERA:n kohdan SERA.3105 mukaan: "Ilma-aluksella ei saa muulloin kuin lentoalueiden tai laskun vaatiessa tai toimivaltaisen viranomaisen luvalla lentää asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien tai ulkosalle kokoontuneen väkijoukon yläpuolella, ellei käytetä sellaista lentokorkeutta, että hätätilanteessa voidaan suorittaa lasku aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa maassa tai vedessä oleville ihmisille tai omaisuudelle." Tämäkin säännös asettaa kaupunkien yllä lentämiseen korkeusvaatimuksia, joilla on vaikutusta myös ilmailusta aiheutuvaan meluun.

Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräys OPS M1-15 sääntelee minimilentokorkeuksien alittamista näköyhteydessä tapahtuvassa lentämisessä eli VFR-lentotoiminnassa.

Minimilentokorkeudet eivät luonnollisestikaan päde nousun ja laskun aikana, mutta niiden osalta turvallisuuden lisäksi myös meluun vaikuttavat kullekin lentopaikalle määritellyt lentomenetelmät, joista säädetään ilmailulain 110 §:ssä.

Ilmailulaitoksen päätöksen poistaminen ei kuitenkaan tarkoita, etteikö melunvaimennusalueita voisi jatkossakin asettaa. ICAO Annex 15:n mukaan ilmailutiedotuspalvelun (Aeronautical Information Service, AIS) tarjoaminen on kullekin sopimusvaltiolle kuuluva tehtävä, jonka valtio voi hoitaa joko itse tai delegoimalla tehtävän yksityiselle toimijalle. Suomessa ilmailutiedotuspalvelua tarjoamaan on ilmailukenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmailukenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytöntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annetun komission täytöntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 6 artiklan mukaisesti hyväksytty Fintraffic Lennonvarmistus Oy. Se vastaa myös ilmailukäsikirjan (Aeronautical Information Publication, AIP) julkaisemisesta, joka on yksi ilmailutiedotuspalvelun osa-alueista. AIP:ssä on mukana muun muassa karttoja, joista ilmatilan käyttäjä voi nähdä erilaiset alueet.

Tällä hetkellä melunvaimennusalueita on AIP:n kartoista nähtävillä Helsingin lisäksi myös teksti- ja äänivälitteinä kehoituksina ja tästä esimerkkinä on Turun kaupungin yläpuolelle asetettu melunvaimennusalue. Myös Helsinki-Malmin lentopaikan omilla verkkosivuilla viitataan alueen lähistöllä oleviin melunvaimennusalueisiin. Nämä melunvaimennusalueet eivät kuitenkaan perustu viranomaispäätökseen tai säädökseen, vaan ilmailutiedotuspalvelun tarjoaja on lisännyt alueet karttoihin oletettavasti lentopaikan ympäristöluvan myöntämisprosessin yhteydessä lisätäkseen ilmatilan käyttäjille selvyyden vuoksi tietoa siitä, että alueella lentämistä tietyn korkeuden alapuolella tulisi välttää myös melunvaimennussyistä. On kuitenkin syytä huomata, että edellä kuvattu minimilentokorkeuksia koskeva sääntely vähentää lentomelua erityisesti kaupunkien yllä jo nykyisin ja lentopaikkojen lentomenetelmillä pyritään myös melun vähentämiseen.

On myös syytä huomata, että melunvaimennusalue on suositus, eikä ilmailua rajoittava tai kieltevä rajoitus. Melunvaimennusalueella ei myöskään ole tekemistä lentoturvallisuuden kanssa. Tämän johdosta katsotaan, että ilmailutiedotuspalvelun tarjoaja voi jatkossakin sisällyttää AIP:n karttoihin selkeyden vuoksi melunvaimennusalueita.

Edellä kuvatusta huolimatta Ilmailulaitoksen vuoden 1995 päätöstä melunhallinta-alueista ei kuitenkaan ole toistaiseksi kumottu, ja se on tarkoitus kumota tarpeettomana tällä valtioneuvoston asetuksella.

1.3 Asian valmistelu

Asetusmuutos on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on ollut mukana myös Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä ilmaliikennepalveluntarjoaja Fintraffic Lennonvarmistus Oy (ent. Air Navigation Services Finland Oy).

Ilmatilarakenteita päivitetään vuosittain ja valmisteluprosessi käynnistyy keväisin. ASM-toimintakäsikirja sisältää ilmatilan joustavan käytön menetelmät. Sen mukaisesti ilmailun sidosryhmät ovat voineet esittää muutosesityksiä ilmatilarakenteisiin 30.5.2021. Toimitettujen muutosesitysten pohjalta Fintraffic Lennonvarmistus Oy on valmistellut lokakuun alkuun mennessä ilmailulain 107 §:ssä tarkoitetun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjan (ASM-käsikirjan) mukaisesti vuodelle 2022 ilmatilapaketin, jolla tehdään muutoksia ilmatilarakenteisiin.

Osa esitetyistä muutoksista koskee valtioneuvoston asetusta ilmailulta rajoitetuista alueista ja osa koskee Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä vaara-alueista (OPS M1-28) ja radiovyöhykkeistä (OPS M1-17). Samanaikaisesti onkin käynnissä sekä liikenne- ja viestintäministeriön että Liikenne- ja viestintäviraston puolella säädös- ja määräysvalmisteluprosessi ilmatilarakenteita koskien. Liikenne- ja viestintävirasto pyytää sidosryhmiltä lausuntoja ilmatilapakettissa esitetyistä muutoksista 19.10.-23.11.2021 järjestettävällä lausuntokierroksella.

Eräs esitetyistä muutoksista koskee Loviisan ydinvoimalan yläpuolista kieltoaluetta, jonka osalta valtioneuvoston asetuksen esivalmistelujen osana järjestettiin keskeisten osapuolten välillä valmistelukokous 1.10.2021. Kokoukseen osallistui edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta, Säteilyturvakeskuksesta, Fortum Power and Heat Oy:stä (Loviisan ydinvoimalaitoksen käyttöluvanhaltija) sekä Redstone Aero Oy:sta. Pyhtään lentoaikan pitäjä Redstone Aero Oy on esittänyt kieltoalueen pienentämistä perustellen alueen olevan epäloogisen muotoinen, perusteettoman iso ja vaikeasti hahmotettavissa näköyhteyden perusteella lentäjälle. Säteilyturvakeskuksen sekä Fortum Power and Heat Oy:n näkemyksen mukaan nykyisen kieltoalueen merkittävä pienentäminen ei olisi hyväksyttävissä. Alueen nykyinen koko on perusteltavissa muun muassa ydinenergian käytön turvallisuuteen ja turvajärjestelyihin liittyvillä asioilla. Valmistelukokouksessa arvioitiin alustavasti, että nykyisen kieltoalueen pienentäminen sen kaakon ja luoteen kulumista kahdeksankulmaiseen ympyrää muistuttavaan muotoon voisi olla toimiva ratkaisu. Se vähentäisi meren päällä lentämisen tarvetta näillä alueilla ja sujuvoittaisi siviili-ilmailua, mutta kuitenkin säilyttäisi riittävän laajan kieltoalueen ydinvoimalan ympärillä, jotta turvallisuusnäkökohdat tulevat kokonaisarvioinnin kannalta riittävästi huomioitua. Tämän keskustelun perusteella on laadittu valtioneuvoston asetuksen liitettä 1 koskeva muutosesitys.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja asetusmuutoksesta 26.10.-7.12.2021 erityisesti seuraavilta tahoilta: oikeusministeriö, sisäministeriö, puolustusministeriö, ympäristöministeriö, Babcock Scandinavian AirAmbulance, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Finavia Oyj, Finnair Oyj, FinnHEMS, Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Fortum Power and Heat Oy, Google Wing, Helsingin kaupunki, Ilmatieteen laitos, Ilmavoimien esikunta, Lappeenrannan lentoasema, Liikenne- ja viestintävirasto, Malmin lentokenttäyhdistys ry, Mikkelin lentoasema, Nordic Regional Airlines Oy, Patria Oyj, Patria Pilot Training Oy, Pääesikunta, Rajavartiolaitoksen

esikunta, Redstone Aero Oy, RPAS Finland ry, Seinäjoen lentoasema, Skärgårdshavets Helikoptertjänst Ab, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö, Suomen Ilmailuliitto ry, Suomen Ilmailuopisto, Suomen lennonjohtajien yhdistys, Suomen lentäjaliitto - Finnish Pilots' Association ry, Suomen liikennelentäjien liitto, Suomen Moottorilentäjien Liitto ry, Suomen Puolustus - ja Ilmailuteollisuusyhdistys Pia ry, Säteilyturvakeskus, Turun kaupunki, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Väylävirasto. Lausuntopyyntö toimitetaan lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta.

1.4 Arvio muutosten vaikutuksista

Toteutettavat koordinaattimuutokset asetuksen liitteissä turvaavat Puolustusvoimien toimintaedellytykset jatkossakin rajoittamatta tarpeettomasti siviili-ilmailua. Lisäksi osa muutoksista koskee alueella sijaitsevan voimalaitoksen toiminnan turvaamista. Muutoksilla ei ole vaikutusta lentoturvallisuuteen eikä myöskään merkittävästi ilmaliikenteen sujuvuuteen. Muutoksissa on otettu huomioon lentoliikenteen sujuvuuteen sekä maanpuolustukseen liittyvät näkökohdat, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen, valtion ilmailun asianmukaiset toimintaedellytykset sekä harrasteilmailun toimintamahdollisuudet.

Loviisan ydinvoimalan kieltoalueen lähistöllä sijaitsee Pyhtään lentopaikka, joka on esityksensä mukaan kehittymässä etelärannikon ja pääkaupunkiseudun ammatillista yleisilmailua palvelevaksi toiseksi lentopaikaksi. Kyseisen kieltoalueen pienentäminen vähentäisi meren päällä lentämisen tarvetta näillä alueilla ja sujuvoittaisi siviili- ja harrasteilmailua, mutta kuitenkin säilyttäisi riittävän laajan kieltoalueen ydinvoimalan ympärillä, jotta turvallisuusnäkökohdat tulevat kokonaisarviointin kannalta riittävästi huomioitua. Kieltoalueen hahmottamista jatkossa helpottaa myös se, että alueen kulmapisteet on pyritty asemoimaan maantieteellisesti hahmotettavissa oleviin kohtiin.

Melunvaimennusalueita koskevan Ilmailulaitoksen päätöksen kumoamisella ei arvioida olevan vaikutusta ympäristölle tai melukysymyksiin. Lentomelu syntyy pääosin nousevien lentokoneiden suihkumoottoreista sekä potkurikoneiden moottoreista ja potkureista. Myös laskeutumiset sekä yli- ja ohilennot aiheuttavat melua. Lentomelu on pääosin lentopaikkojen lähialueiden ongelma. Käytännössä suurin osa ilmailusta aiheutuvasta melusta aiheutuu matalalla lentävistä ilma-aluksista, nousuista ja laskeutumisista. Ilmailulaitoksen päätöksen sisältämällä suosituksella ei ole ollut käytännössä vaikutusta ilma-alusten lentokorkeuteen Helsingin yläpuolella eikä siten lentomeluun. Sen sijaan minimilentokorkeuksia koskevalla sääntelyllä ja erilaisilla ilmatilan käyttöä koskevilla rajoittavilla alueilla on merkitystä myös lentomelusta aiheutuvien haittojen pienentämisessä. Lisäksi kyseisen päätöksen kumoaminen ei estä ilmailutiedotuspalveluntarjoajaa asettamasta selvyiden vuoksi jatkossakin melunvaimennusalueita.

2 Yksityiskohtaiset perustelut

Asetus Muutetaan valtioneuvoston asetuksen voimassaoloa koskevaa 10 §:n 3 momenttia. Nykyisen 3 momentin mukaan ” Ennen asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä asetuksen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.”. Momentti on tarpeeton ja voidaan korvata melunvaimennusalueita koskevan päätöksen poistamista koskevalla momentilla. Muutetulla 3 momentilla kumotaisiin Ilmailulaitoksen vuonna 1995 antama päätös melunvaimennusalueista. On syytä huomioda, että kyseistä viranomaista ei enää ole ja kyseisen päätöksen säädösperusta eli ilmailuasetus (625/68) on kumottu.

Ilmailulaitoksen päätöksessä mainitaan erikseen Helsingin melunvaimennusalue, jonka lisäksi Suomen ilmailukäsikirjassa (AIP, Aeronautical Information Publication) olevissa kartoissa on tekstihuomautuksella vastaava melunvaimennusalue Turun kaupungin yläpuolella.

Nykyisin minimilentokorkeuksia koskevaa sääntelyä on niin EU-tasolla (erityisesti edellä mainittu SERA-asetus) kuin myös kansallisesti (mm. Liikenne- ja viestintäviraston määräys OPS M1-15). Kaupunkien yllä minimilentokorkeuteen vaikuttaa erityisesti myös SERA-asetuksen säännös siitä, ettei asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien yläpuolella saa lentää käyttämättä sellaista lentokorkeutta, että hätätilanteessa voidaan suorittaa lasku aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa maassa tai vedessä oleville ihmisille tai omaisuudelle. Lisäksi tarvittaessa ilmailulain 11 §:n nojalla voidaan asettaa erilaisia ilmailulta rajoitettuja tai kiellettyjä alueita tarpeen mukaan. Lisäksi ilmailulain 11 a §:n nojalla voidaan asettaa rajoittavia tai kieltäviä UAS-ilmatilavyöhykkeitä, joilla rajoitetaan miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se. Erilaisten rajoittavien alueiden perustamisen edellytyksen on ilmailulain mukaisten edellytysten täytyminen.

Ilmailulaitoksen vuoden 1995 päätös on luonteeltaan suosituksenomainen eikä sen ole tunnistettu vaikuttavan ilma-alusten lentämiseen johtuen muusta minimilentokorkeuksia koskevasta sääntelystä. Kyseinen päätös melunvaimennusalueista voidaan kumota tarpeettomana.

On huomioitava, että kyseinen päätös on annettu ennen vuoden 2000 perustuslain voimaantuloa, jonka jälkeen alettiin kiinnittää aiempaa enemmän huomioita siihen, mistä on säädettävä lain, asetuksen tai muun alemman asteisen sääntelyn tasolla sekä siihen, että laista löytyvät riittävät valtuudet alemman asteisen sääntelyn antamiseen. Lainkirjoittajan oppaan mukaan ennen vuotta 2000 annettua alemman viranomaisen oikeussääntöä, joka on annettu asetuksen tai valtioneuvoston päätöksen nojalla, ei voida muuttaa, jollei asiaa koskevaa säädösvaltaa voida johdattaa jostakin lainsäädännöstä.

Voimassa olevan ilmailulain 11 §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella taikka ympäristön suojelemisen kannalta valtakunnallisesti tärkeiden alueiden yläpuolella. Ympäristönäkökulmiin on katsottu ilmailulain muutoksissa kuuluvan ympäristönsuojelullisten syiden lisäksi myös erityisesti meluntorjuntasyyt (ks. Hallituksen esitys eduskunnalle Euroopan unionin siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi, HE 41/2020 vp). Ilmailulain 11 §:ssä annetun asetuksenantovaltuuden nojalla on mahdollista kumota alemman viranomaisen oikeussääntö, eli Ilmailulaitoksen vuoden 1995 päätös.

Liite 1

Asetuksen liitteessä 1 on määritelty kieltoalueiden koordinaatit. Kieltoalueella ilma-alusten lentäminen on kielletty. Esitetään kahta muutosta, jotka koskevat molemmat kieltoalueita ydinvoimaloiden ympärillä.

Esitetään kieltoalueen EFP20 LOVIISA pienentämistä kaakon ja luoteen kulmista muuttaen kieltoalueen muodon kahdeksankulmaiseen, ympyrää muistuttavaan, muotoon. Muutos sujuvoittaa siviili- ja harrasteilmailua ja vähentäisi meren päällä lentämisen tarvetta alueella. Kyseessä ei kuitenkaan olisi kieltoalueen merkittävä pienennys, sillä alueen nykyinen koko on perusteltavissa muun muassa ydinenergian käytön turvallisuuteen ja turvajärjestelyihin liittyvillä asioilla. Lisäksi alueen nimi muuttuu muotoon EFP10 LOVIISA.

Lisäksi esitetään kieltoalueen EFP55 HANHIKIVENNIEMI laajentamista sekä nimeämistä uudelleen muotoon EFP15 HANHIKIVI. Kyseessä on ydinvoimalan yläpuolella sijaitseva kieltoalue ja alueen laajennus on perusteltavissa muun muassa ydinenergian käytön turvallisuuteen ja turvajärjestelyihin liittyvillä asioilla. Mahdollisiin uhkiin varautuminen edellyttää mahdollisuutta havaita ja kyetä reagoimaan havaittuun uhkaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Nykyinen kieltoalue rajoittuu vain Hanhikivenniemen välittömään ilmatilaan, eikä näin luo edellytyksiä oikea-aikaisen havainnon saamiselle.

Liite 2 Asetuksen liitteessä 2 on määritelty rajoitusalueiden koordinaatit. Esitetään muutettavaksi yhtä rajoitusaluetta Puolustusvoimien esityksen mukaisesti. Muutettaisiin ja hieman laajennettaisiin rajoitusaluetta EFR121 ILVESKALLIO siten, että yhdenmukaistettaisiin sen sivurajat vieressä sijaitsevan vaara-alueen kanssa. Muutos liittyy samanaikaisesti tehtävään vaara-alueen muutokseen, jota valmistellaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Lisäksi muutettaisiin alueen nimi muotoon EFR111 ILVESKALLIO.

Samalla korjataan muutama tekninen virhe liitteen koordinaateissa. Rajoitusalueiden R73A ja R73B POHJANKANGAS alaraja korjataan muodosta SFC muotoon 3500 FT AMSL. Lisäksi rajoitusalueen EFR113 HUOVINRINNE osalta korjataan virheellinen koordinaattimuotoilu.

Liite 3 Asetuksen liitteessä 3 on määritelty tilapäisten erillisvarausalueiden (TSA) koordinaatit. Kuten edellä on kuvattu, TSA-alueella tarkoitetaan määrätyn ajaksi tietyn käyttäjäryhmän yksinomaiseen käyttöön annettua rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa tapahtuva toiminta vaatii ilmatilan varaamisen.

Esitetään, että eräs Jyväskylän ja Tampereen välillä sijaitseva TSA-alue (TSAM37) jaettaisiin kahdeksi osa-alueeksi TSAM38 ja TSAM39 Puolustusvoimien esityksen mukaisesti. Etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen vuoksi on tarpeen jakaa harjoitusalueet saman suuntaisesti. Esitys liittyy Puolustusvoimien esitykseen samalla alueella sijaitsevien tilapäisiä ilmatilavarausalueiden (Temporary Reserved Airspace, TRA) muuttamiseksi. TRA-alueella tarkoitetaan ilmailukennepalvelun tarjoajan perustamia, määrätyn ajaksi tietyn käyttäjäryhmän käyttöön annettua rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa tapahtuva toiminta vaatii ilmatilan varaamisen ja jonka läpi muut ilmatilan käyttäjät voivat lentää lentosuunnitelmareittiä valvotussa ilmatilassa lennonjohdon selvityksellä.

Lisäksi esitetään kahden Länsi-Suomessa sijaitsevan TSA-alueen (TSAG11 ja TSAG12) sivurajojen muutosta. Esitys liittyy Puolustusvoimien esitykseen samalla alueella sijaitsevien TRA-alueiden muuttamiseksi. Nykyisellään TRA G11 ja G12 eivät palvele päivittäisen lentotoiminnan tarpeita, koska rajoitusalueet R93 Niinisalo ja R73 Pohjankangas kattavat suurimman osan nykyisten alueiden pinta-alasta. Muutettaisiin myös samoilla sivurajoilla olevat TSA-alueet vastaavasti ja nimettäisiin uudelleen muotoihin TSAG26 ja TSAG27

3 Voimaantulo

Asetuksen on tarkoitus tulla voimaan 21 päivänä huhtikuuta 2022.