



Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Versio 3.0	Sivuja 26	Julkisuusluokka Julkinen
Julkaisupvm 17.5.2021	Voimassa alkaen 18.5.2021	Salassapidon peruste
Kategoria(t) 15 Ympäristöohjeet		Tila Voimassa
Vastuhenkilö Pitkäranta Kirsi		Tyyppi Toimintaohje
Hyväksyjä Viinikainen Mikko		Lisätietoja Tuomo Linnanto, ymparisto@finavia.fi
Lentoasemat/yksiköt, joita asiakirja koskee: Utti		
Kuvaus		

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä Utin lentoaseman melunhallintatoimenpiteistä	3
2	Johdanto	4
3	Melunhallintasuunnitelman tarkoitus	5
4	Utin lentoasema ja toimintaympäristö	6
4.1	Utin lentoasema.....	6
4.2	Maankäyttö ja melulle herkäät kohteet	7
4.3	Ilmatilan kuvaus	9
4.4	Lennonjohto.....	10
5	Lentotoiminta Utin lentoasemalla	12
5.1	Lennot	12
5.2	Ilma-alusten melu	15
5.3	Yhteydenotot	17
6	Siviililentoliikenteen melunhallinta.....	18
6.1	Utin lentoaseman melunhallinnan erityispiirteitä	18
6.2	Lentokoneita koskeva melun sääntely.....	18
6.3	Meluntorjuntakeinoja	19
6.4	Kiitoteiden käyttö	19
6.5	Reitit.....	21
6.6	Laskukierroslentäminen.....	22
6.7	Helikopteritoiminta.....	22
6.8	Laskuvarjohyppytoiminta.....	22
6.9	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	26

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkisuusluokka	Julkinen

1 Tiivistelmä Utin lentoaseman melunhallintatoimenpiteistä

Suomen lentoasemien yleiset melunhallintatoimenpiteet

AIP:ssä määritellyt yleiset melunvaimennusmenetelmät

Lähde: ENR 1.5, kohta 4 (Suomen ilmailukäsikirja AIP)

1. Julkaistut vakiolähtö- ja tuloreitit ovat samalla melunvaimennusreittejä. Utin lentoasemalla ei ole vakiolähtö- ja tuloreittejä.
2. Lentoonlähdön jälkeen tulee ilma-aluksen nousta ainakin 600 m (2000 ft) niin nopeasti kuin se normaalisti on mahdollista.
3. Mittari- ja näkölähestymisen loppuosaa ei tule suorittaa ILS- tai PAPI-järjestelmän liukukulmaa pienemmällä kulmalla.
4. Jatkuvan korkeuden vähennys (CD), jossa saapuva ilma-alus vähentää jatkuvasti korkeutta käyttäen pienintä mahdollista moottoriasetusta mahdollisimman pienen ilmanvastuksen lentoasussa.
5. VFR-lennoilla on noudatettava VAC-kartoilla esitettyjä VFR tulo- ja lähtöreittejä, ilmoittautumispaikkoja ja lentokorkeuksia koskevia määräyksiä.

Utin lentoaseman melunhallintatoimenpiteet

AIP:ssä määritellyt paikalliset melunvaimennusmenetelmät

Lähde: EFUT AD 2.21 (Suomen ilmailukäsikirja AIP)

- Siviili-ilmailun kiinteäsiipisten ilma-alusten on ensisijaisesti käytettävä laskeutumisiin kiitotietä 25 ja lentoonlähtöihin kiitotietä 07, mikäli lentoturvallisuus ei muuta edellytä.
- Laskuvarjohyppytoiminta on sallittu MON-SUN 0600-1800 UTC (0500-1700 UTC) välisenä aikana. Kaudella 15.6.-15.8. toiminta on sallittu MON-SUN 0800-1400 UTC välisenä aikana. Laskuvarjohyppylentotoiminta on kielletty pitkäperjantaina, 1. ja 2. pääsiäispäivänä, juhannusaattona, juhannuspäivänä, jouluaattona ja joulupäivänä.
- Laskuvarjohyppyohjeen mukaisia rajattuja ensisijaisia nousu/laskusektoreita (A ja B) tulee pääsääntöisesti noudattaa.

Siviililentotoiminta

Lähde: Utin lennonjohdon toimintakäsikirja LV EFUT TTK OPS

- Siviililaskuvarjohyppylentojen osalta noudatetaan paikallista toimintaohjetta *Laskuvarjohyppytoiminta Utin lentoasemalla* ja toimintaohjetta AOM *Laskuvarjohyppytoiminta*.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

- Kilpailujen ym. poikkeuksellisten toimintojen vuoksi voidaan (laskuvarjohyppylento)toiminta-aikaa jatkaa enintään 5 päivänä vuodessa klo 22, paikallista aikaa, asti. Poikkeuksellisista toiminta-ajoista on ilmoitettava vähintään viikko aikaisemmin valtion valvontaviranomaiselle ja Kouvolan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sekä tiedotettava alueen asukkaille luvan haltijan sähköisillä sivuilla.

Sotilaslentotoiminnan paikalliset ohjeet on kuvattu sotilasilmailun In Flight Guide -ohjeessa.

2 Johdanto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston 14.6.2017 antamassa ympäristöluvan tarkistamista koskevassa päätöksessä nro 117/2017/1 on lupamääräyksessä 6 määrätty toiminnanharjoittajaa laatimaan lentomelun hallintasuunnitelma.

6. Lentotoiminnan aiheuttamaa melua ja siitä johtuvia häiriöitä on vähennettävä toiminnallisien menettelyin. Käytössä olevat menettelyt on kuvattava melunhallintasuunnitelmassa ja laskuvarjohyppyohjeessa, joiden päivitystarvetta on arvioita kerran vuodessa. Päivitetty melunhallintasuunnitelma ja laskuvarjohyppyohje on toimitettava tarkastettavaksi valtion valvontaviranomaiselle ja tiedoksi Kouvolan kaupungin ympäristön- ja terveydensuojeluviranomaisille vuosiyhteenvedon yhteydessä vuosittain helmikuun loppuun mennessä.

Ajantasainen Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma ja laskuvarjohyppyohje on pidettävä yleisön nähtävillä ainakin luvan haltijan sähköisillä sivuilla.

Luvan haltijan on laadittava vuosittain yhteenvetoraportti, joka sisältää melunhallinnasta ja liikennemääristä seuraavat tiedot (lupamääräys 21):

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

- *Operaatiomäärät lentokonetyypeittäin ja vuorokaudenajoittain siviililaskuvarjohyppykoneiden operaatiot eriteltynä.*
- *Finavia Oyj:lle ja lentoasemalle tehtyjen yleisöilmoitusta määrät, syyt ja ilmoitusten johdosta suoritettavat toimenpiteet.*
- *Selvitys melunhallintasuunnitelman ja laskuvarjohyppyohjeen noudattamisesta sisältäen tiedot niiden laskuvarjohyppikonelentojen määristä ja ajankohdista ja syistä, jotka ovat tapahtuneet laskuvarjohyppyohjeen mukaisen nousu/laskusektorin (A ja B) ulkopuolella sekä arvio melunhallintasuunnitelman ja laskuvarjohyppyohjeen päivitystarpeesta.*
- *Laskuvarjohyppytoimijan kanssa tehdyt sopimuksen niiden muuttuessa.*

Ympäristölupamääräyksen edellyttämä Utin lentoaseman ensimmäinen siviililento melunhallintasuunnitelma on laadittu 26.6.2006. Melunhallintasuunnitelman päivityksiä on astunut voimaan 1.3.2010, 15.10.2015 ja 17.8.2017.

3 Melunhallintasuunnitelman tarkoitus

Melunhallintasuunnitelman tarkoituksena on määritellä paikalliset melunhallinnan lähtökohdat sekä kuvata perusteluineen toimintatavat, menetelmät ja toimenpiteet, joilla siviililentoliikennettä ohjataan eri liikennetilanteissa ja eri aikoina. Tarkoituksenmukaiset melunhallintakeinot riippuvat monista eri tekijöistä, joita tätä suunnitelmaa laadittaessa on arvioitu.

Melunhallintasuunnitelma toimii tiedonvälittäjänä lennonjohdon toiminnan ja lentoaseman toimintaa valvovien ympäristöviranomaisien välillä, sekä asukkaiden suuntaan. Toisaalta se määrittelee melunhallintatoimenpiteet ja menettelytavat, jotka lennonjohdon tulee huomioida toiminnassaan.

Melunhallintasuunnitelma sisällytetään Finavian sisäisen toiminnanohjauksen dokumentaatioon ja se julkaistaan Finavian verkkosivuilla ja extranetissä (Airportal). Lentoaseman lennonvarmistuksesta vastaava Fintraffic Lennonvarmistus Oy vastaa siitä, että melunhallintasuunnitelmassa esitetyt melunhallintatoimenpiteet ja menettelytavat sisällytetään osaksi lennonjohdon käytäntöjä.

Tämä Utin lentoaseman melunhallintasuunnitelma ei koske puolustusvoimien toimintaa. Sotilaslentoliikenteen melunhallintasuunnitelma laaditaan erikseen puolustusvoimien toimesta.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

4 Utin lentoasema ja toimintaympäristö

4.1 Utin lentoasema

Lentoasema on ollut nykyisellä paikallaan vuodesta 1918 ja vuodesta 1919 asti se on toiminut keskeytyksettä myös Ilmavoimien tukikohtana. Rauhan aikana Utissa on siirrytty koulutukseen ja lentotaidon ylläpitoon. Laskuvarjojääkärikoulu aloitti toimintansa Utissa vuonna 1962, ja vuonna 1965 Utista tehtiin kuljetuslentolaivueen tukikohta. Vuoden 1997 aikana kuljetuslentolaivueen tukikohta siirtyi Tikkakoskelle, mutta Uttiin jäivät ilmavoimien hallinnasta maavoimille siirtyneet helikopterit. Helikopterilentokoulutus siirrettiin Utin varuskuntaan muodostetun uuden joukko-osaston, Utin Jääkärirykmentin vastuulle. Samalla aloitettiin maavoimien helikopteritoiminnan kehittäminen muiden pohjoismaiden kanssa. Pääosa Utin lento-operaatioista koostuu Utin Jääkärirykmentin helikopteritoiminnasta.

Koronapandemia vaikutti vuoden 2020 liikennemääriin kaikilla Finavian lentoasemilla. Tästä johtuen tässä melunhallintasuunnitelmassa esitetään liikennemääriä tavanomaisemman vuoden 2019 osin.

Laskeutumismääriltään Utin lentoasema oli vuonna 2019 Suomen 10. vilkkain lentoasema (3 009 laskeutumista lennonjohdon aukioloaikoina ja erikseen raportoidut 672 siviililaskuvarjohyppykoneen laskeutumista pääosin lennonjohdon aukioloaikojen ulkopuolella). Suurin osa lentoaseman liikenteestä on sotilasilmailua, mutta myös siviililaskuvarjohyppytoimintaa ja jonkin verran yleisilmailua sekä lentotyö- (esim. valvonta- ja kartoituslennot) ja koululentoja. Utista ei ole säännöllistä reittiliikennettä. Helikopteriliikenteen osuus 2000-luvulla on ollut keskimäärin 75 % kaikista operaatioista.

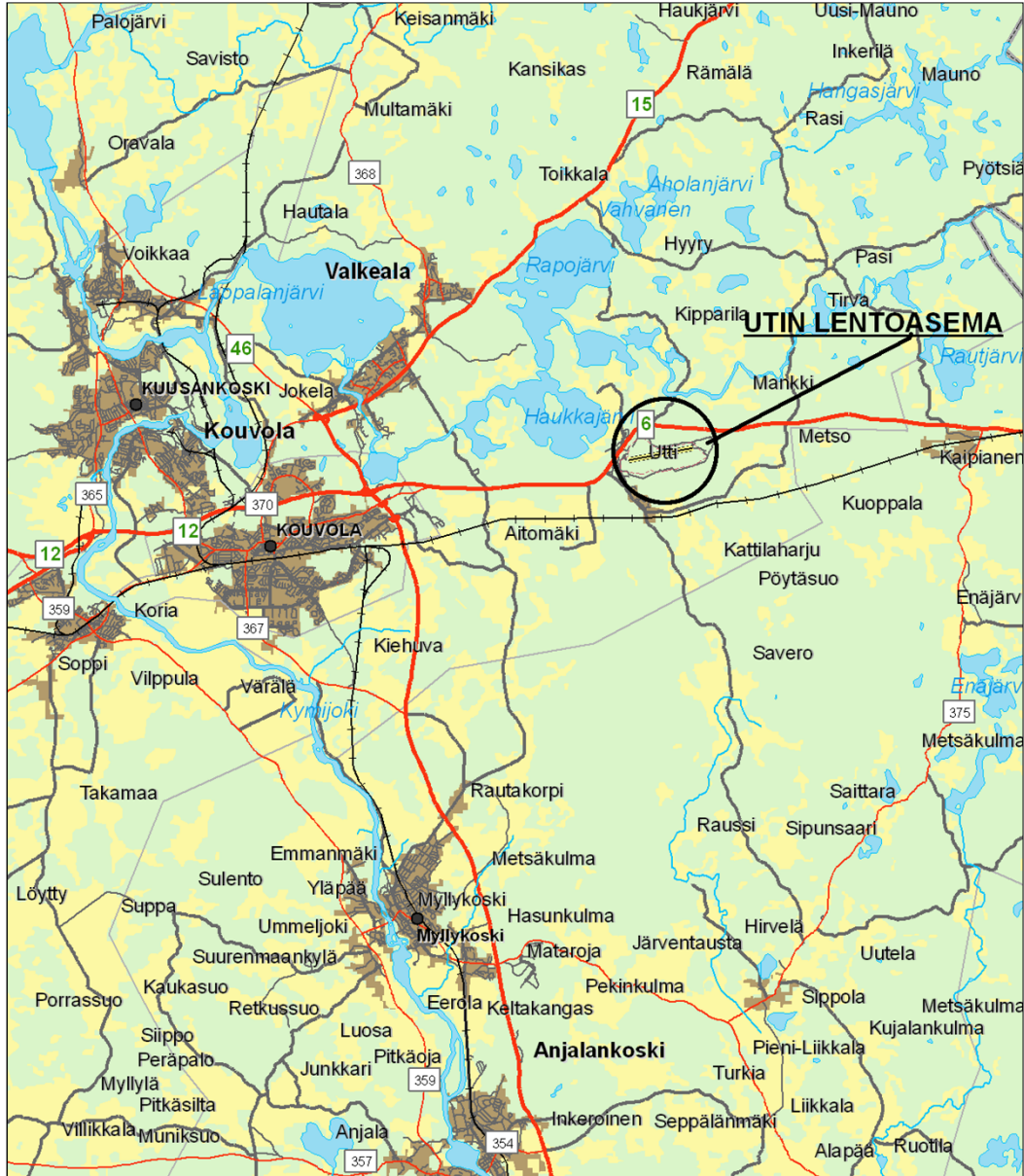
Utin lentoaseman kiitotien pituus on 2 000 metriä ja leveys 45 metriä. Kiitotien 07/25 suunta on 078°/258°. Nämä on esitetty lentopaikkakartassa (https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efut/EF_AD_2_EFUT_ADC.pdf). Lentoasemalla on lisäksi neljä helikopterien laskeutumisaluetta (helipadit H1-H4) sotilasasematasojen läheisyydessä kiitotien eteläpuolella.

Lisätietoja Suomen kaikilta lentoasemilta löytyy kirjattuna Suomen ilmailukäsikirjaan <https://www.ais.fi/ais/aip/fi/index.htm>.

Utin lentoasema sijaitsee noin 15 kilometrin etäisyydellä Kouvolan kaupungista itään. Lentoaseman sijainti on esitetty kuvassa 1.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkisuusluokka	Julkinen



Kuva 1. Utin lentoaseman sijainti.

4.2 Maankäyttö ja melulle herkäät kohteet

Utin lentoasemaa ympäröivä alue on maa- ja metsätalousvaltaista. Lähin taajama, Utti, sijaitsee noin kilometrin etäisyydellä kiitotien lounaispuolella. Kouvolan tiivis asutuskeskittymä on noin 15 kilometrin etäisyydellä lentoaseman länsipuolella, kiitotien jatkeen eteläpuolella. Utin lentoasemaa ympäröivän asutuksen tiheys on esitetty kuvassa 2.

Utin lentoasemaa lähinnä sijaitseva koulu on Utin koulu noin 1-2 kilometrin etäisyydellä lentoaseman lounaispuolella. Kiitotien jatkeella ei ole kouluja eikä

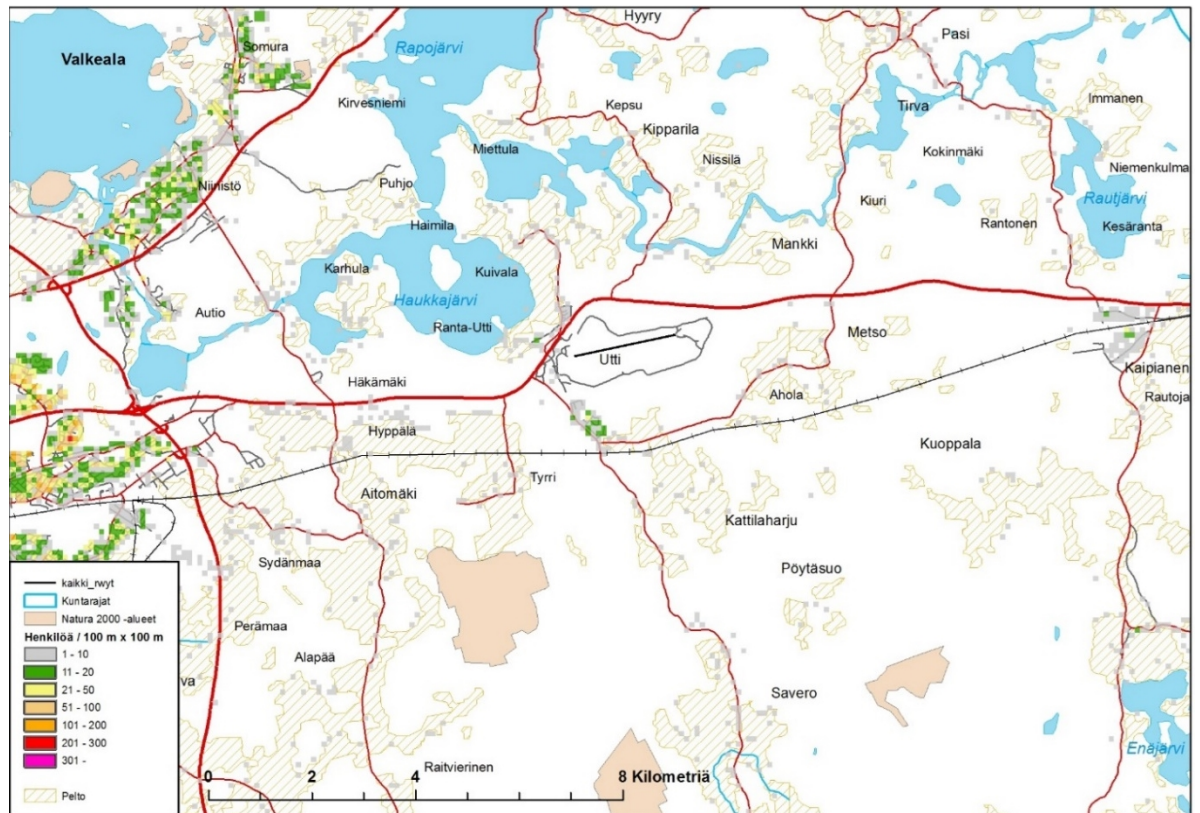
Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

sairaaloita alle 10 kilometrin etäisyydellä kiitotien päästä. Lähin sairaala sijaitsee Kouvolassa noin 20 kilometrin etäisyydellä lentoasemasta.

Utin lentoaseman välittömässä läheisyydessä ei ole luonnonsuojelualueita tai Natura2000 -alueita. Lähin Natura 2000 -alue on lentoasemalta noin 4 kilometriä lounaaseen sijaitseva Alajalansuo-Hangassuo-Haukkasuo-Pilkkakorvenmäki (FI0401006), joka kuuluu valtakunnalliseen soidensuojeluohjelmaan. Kasvillisuuden kannalta merkittäviä alueita ovat lentoasemalta noin 8 kilometriä luoteeseen sijaitsevat Röykymäki (FI0424013) ja Somuranmäki (FI0424005). Näillä kohteilla ei ole vaikutusta lentoaseman lennonohjaukseen.



Kuva 2. Utin lentoasemaa ympäröivän alueen asutuksen sijainti ja tiheys.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuuhenkilö

Pitkäranta Kirsi

Hyväksyjä

Viinikainen Mikko

Lisätietoja

Tuomo Linnanto,
ymparisto@finavia.fi

sivu (sivuja)

8 (26)

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkisuusluokka	Julkinen



Kuva 3. Utin lentoaseman läheisyydessä sijaitsevat Natura 2000 -alueet.

4.3 Ilmatilan kuvaus

Utin lentoasemaa ympäröivä ilmatila jakautuu lähestymislennonjohtoalueeseen (TMA) ja sen sisään jäävään pienempään lähialueeseen (CTR). CTR- ja TMA-alueiden muotoa muutettiin marraskuussa 2014 voimaan astuneessa ilmatilauudistuksessa. Lähialue (CTR) on suorakaiteen muotoinen alue, joka ulottuu keskimääräisestä merenpinnasta 1800 jalan (noin 550 m) korkeuteen ja jonka leveys on 15 NM (noin 27 km) ja pituus 22 NM (noin 41 km). Ilmatilaa on

Huom! Tuloste on vain työkalu, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuhenkilö

Hyväksyjä

Lisätietoja

sivu (sivuja)

Pitkäranta Kirsi

Viinikainen Mikko

Tuomo Linnanto,
ymparisto@finavia.fi

9 (26)

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

kuvattu

VAC-kartalla:

https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efut/EF_AD_2_EFUT_VAC.pdf.

Lähialue ja lähestymislennonjohtoalue ovat lennonjohdon toiminta-aikoina valvottua ilmatilaa, jossa lentäminen tapahtuu Utin yhdistetyn lähi- ja lähestymislennonjohdon (TWR, "Tower") antamien selvitysten perusteella. Lähestymislennonjohtoalue sijaitsee CTR-alueen yläpuolella 1800 jalasta lentopinnalle 95. TMA:n ylitse kulkee myös Helsingin ja Lappeenrannan välinen mittarilentoreitti, mutta sen liikenne on Suomen aluelennonjohdon valvonnassa. Lennonjohto vastaa mittarilentosäännöin (IFR) lentävien lentokoneiden porrastamisesta eli ilma-alusten välisen turvallisen etäisyyden säilymisestä valvotussa ilmatilassa. Valvotun ilmatilan rajat määritellään yleensä kaupallisen ja sotilaslentoliikenteen tarpeiden pohjalta.

Ilmatila lähialueen ulkopuolella lähestymislennonjohtoalueen alarajan (1800 jalkaa) alapuolella on valvomatonta ilmatilaa, jossa lentäminen tapahtuu yleisiä lentosääntöjä noudattaen. Lentäminen siellä ei siten ole Utin lennonjohdon valvonnassa. Lennonjohdon toiminta-ajan ulkopuolella myös lähialue ja lähestymislennonjohtoalue ovat valvomatonta ilmatilaa. Lennonjohdon toiminta-aikana näkölentosääntöjen (VFR) mukaan lentävä liikenne lentää sisään ja ulos lähialueelta pääosin ns. ilmoittautumispaikkojen eli porttien kautta. Utin lähialueen reunoilla näitä portteja on neljä (koodinimet OMOKI, LINJA, HERMU, PULJU). Lähialueen rajat ja ilmoittautumispaikat on esitetty näkölähestymiskartassa (VAC, https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efut/EF_AD_2_EFUT_VAC.pdf).

Siviililiikenteen käytössä on Utissa 4 harjoitusaluetta (Local TRA), jotka sijaitsevat lähi- ja lähestymisalueella.

Yli 90 % Utin lähialueen siviili- ja sotilaslentotoiminnasta tapahtuu näkölentosääntöjä noudattaen.

Valvotussa ilmatilassa liikennettä ohjaa ja sen turvallisuudesta vastaa lennonjohto. Valvotun ilmatilan ulkopuolella lennettäessä lentäjä vastaa itse sääntöjen noudattamisesta, reittivalinnoista ja turvallisuudesta sekä itsensä että muiden osalta.

4.4 Lennonjohto

Utin lentoasemalla on yhdistetty lähi- ja lähestymislennonjohto. Lähilennonjohto (TWR = Tower) vastaa lähialueella lentävästä sekä maassa vastuualueellaan liikkuvasta liikenteestä.

Ennen jokaisen johdetun lennon aloittamista ilma-aluksen tulee pyytää lennonjohdolta reittiselvitys eli lupa lentää paikasta A paikkaan B. Lennonjohto saa reittiselvityksen IFR-lennoille Suomen aluelennonjohdolta (ACC = Area Control Center, kuva 4). Lennonjohto välittää selvityksen ilma-alukselle. Selvitykseen sisältyy pääsääntöisesti matkalentoreitti määränpään ja lupa

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuuhenkilö

Hyväksyjä

Lisätietoja

sivu (sivuja)

Pitkäranta Kirsi

Viinikainen Mikko

Tuomo Linnanto,
ymparisto@finavia.fi

10 (26)

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

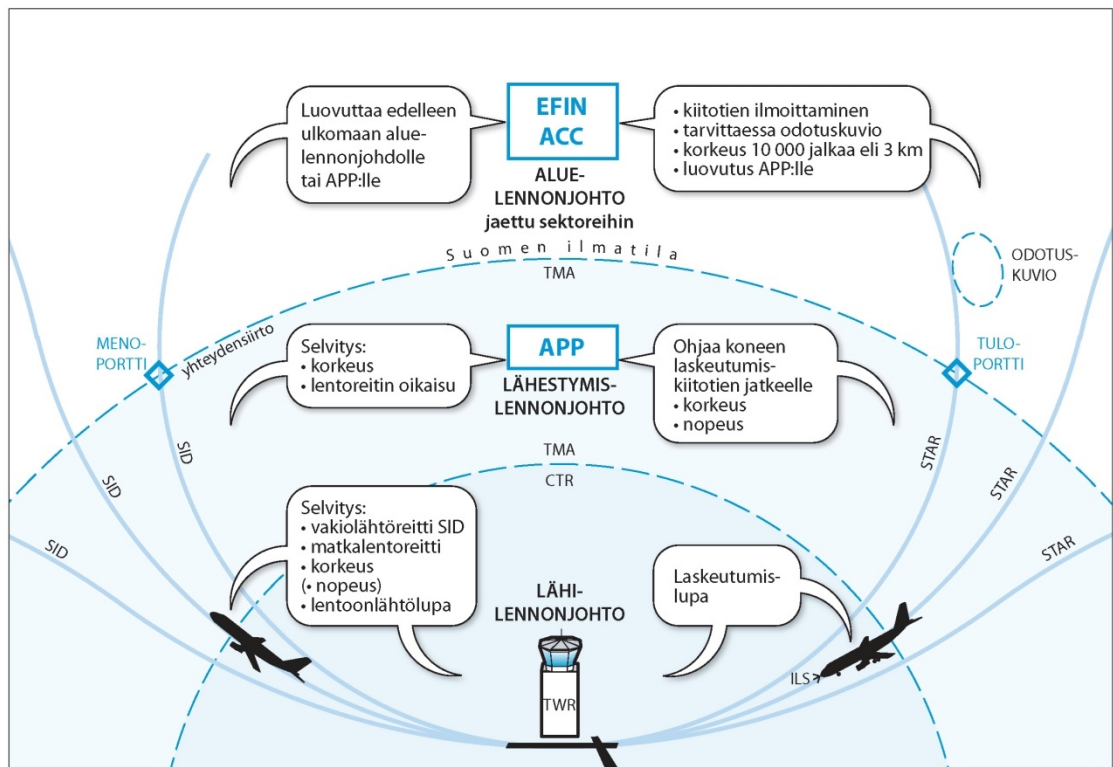
Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkisuusluokka	Julkinen

nousta tietylle korkeudelle. Lennonjohto luovuttaa pääsääntöisesti lähtevän liikenteen aluelennonjohdolle tai Lappeenrannan lähestymislennonjohdolle.

Utin lähestymislennonjohto vastaanottaa sen ilmatilaan saapuvan ilma-aluksen aluelennonjohdolta tai viereisen ilmatilan lennonjohtoyksiköltä. Pääsääntöisesti aluelennonjohto selvittää saapuvan IFR-ilma-aluksen tuloportin kautta alkulähestymisreitille. Nämä johtavat lähestymisalueen reunalta loppulähestymisen alkuun, noin 20 kilometrin etäisyyteen kiitotien päästä. Ennen kiitotielle laskeutumista ilma-alus suorittaa loppulähestymisen joko mittarilähestymismenetelmän mukaisesti (RNAV, ILS, VOR) tai hyvällä säällä näköyhteydessä kiitotiehen (ns. näkölähestyminen), mikäli ohjaaja pyytää ja hyväksyy ko. lähestymismuodon ja saa siihen lennonjohdolta selvityksen. Näkölähestymisessä loppuosa, eli kiitotien suuntaisesti lennetty lähestymisen vaihe, on yleensä lyhempi kuin mittarilähestymisessä, lyhimmillään muutamia kilometrejä.

Lentoonlähdoissä ilma-alukset säilyttävät yleensä kiitotien suunnan tiettyyn korkeuteen asti, ennen kuin kaartavat reitille tai annettuun suuntaan.

Lähialueelle saavutaan ja sieltä poistutaan näkölentosäännöillä lennettäessä pääsääntöisesti määrättyjen tulo- ja menoporttien (OMOKI, LINJA, HERMU, PULJU) kautta. Portit on esitetty mm. näkölähestymiskartassa (Visual Approach Chart, VAC), joka on julkaistu AIS:n sähköisessä palvelussa: <https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efut/EF AD 2 EFUT VAC.pdf>.



Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

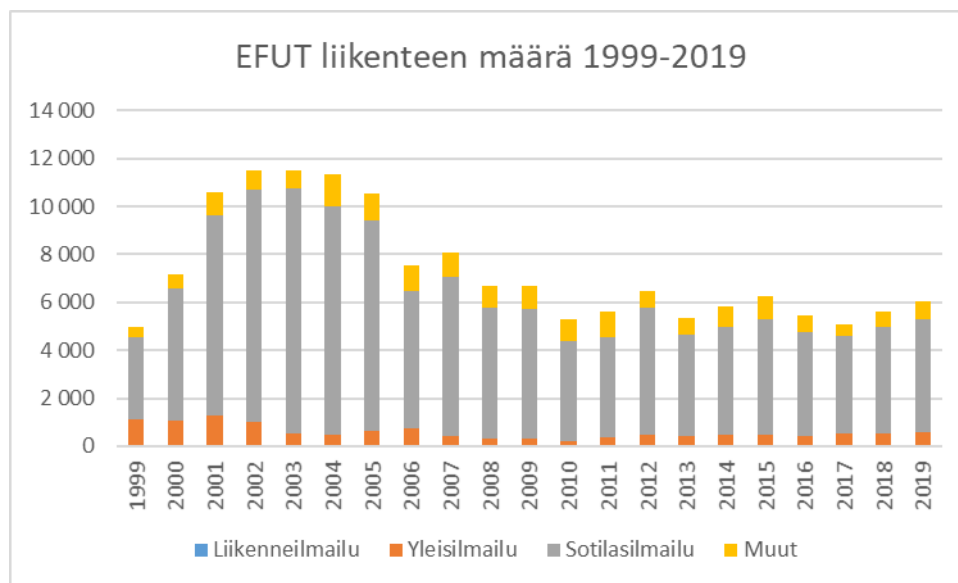
Kuva 4. Ilmatilan jakautuminen ja lennonjohdon tehtävät lähestymisten ja lento-ohjelmien eri vaiheissa. Kuvan vakiolento-ohjelmia (SID) ei ole Utissa. Vakiolähestymisreitit (STAR) kiitoteille 25 ja 07 on otettu käyttöön 28.1.2021.

5 Lentotoiminta Utin lentoasemalla

5.1 Lennot

Utin lentoasemalla oli vuonna 2019 yhteensä noin 6 940 operaatiota. Vuoden 2019 operaatioista noin 68 % oli sotilasilmailua, 21 % yleisilmailua ja 11 % muuta siviili-ilmailua.

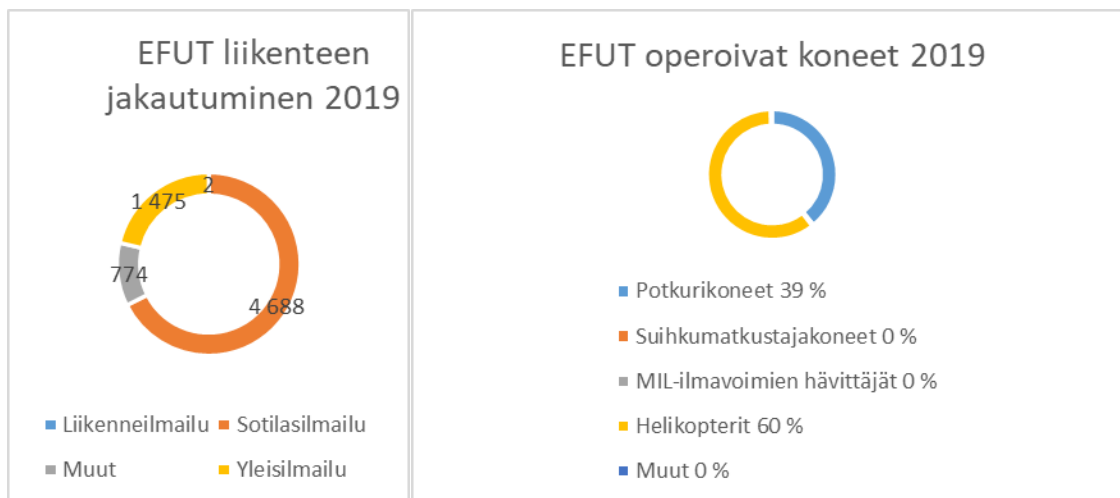
Utin lentoasemalla oli vuonna 2019 lennonjohdon aukioloaikana siviililaskuvarjohyppytoimintaa yhteensä 457 lento-operaatiota. Operaatio on yksi lento-ohjelma tai laskeutuminen, jolloin yksi lento sisältää sekä lento-ohjelmien että laskeutumisen eli kaksi operaatiota. Kuvassa 5 esitetty lennonjohdon aukioloaikana tapahtuneiden operaatioiden määrä on kuluneen viimeisten 20 vuoden aikana vähentynyt vilkkaimpien vuosien noin 11 000 operaatiosta noin 5 000-6 000 operaatioon. Liikenneilmailua Utissa on ollut parhaimmillaankin joitakin kymmeniä operaatioita vuodessa vuosittuhannen alussa, jääden viime vuosina alle kymmeneen vuosittaiseen operaatioon. Sotilasilmailun operaatiomäärät ovat vakiintuneet noin 4 500-5 500 operaatioon viime vuosina. Yleisilmailun operaatioiden vuosittainen määrä lennonjohdon aukioloaikana on vaihdellut vuosittuhannen alun noin 1 200 operaatiosta vuoden 2010 alle 200 operaatioon. Viime vuosina yleisilmailua on ollut noin 400-500 operaatiota vuositasolla. Muiden lentojen (koulutus-, pelastus- ja valokuvauslennot yms. sekä Utissa myös laskuvarjohyppylennot, joihin Puolustusvoimat vuokraa Utin Lento Oy:n konetta) määrä on pysynyt noin 800-1 100 vuosittaisessa operaatioissa.



Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

FINAVIA	Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma	
	Tyyppi	Toimintaohje
	Versio / Tila	3.0 / Voimassa
	Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
	Julkiisuusluokka	Julkinen

Kuva 5. Utin lentoaseman lennonjohdon aukioloaikana tapahtuneiden operaatioiden määrien kehittyminen vuosina 1999–2019.



Kuva 6. (vasen) Utin lentoaseman Finavian tiedossa olevien (lennonjohdon toiminta-aikana tapahtuneiden operaatioiden ja laskuvarjohyppylentojen operaatioiden yhteensä) operaatioiden jakautuminen vuonna 2019.

Kuva 7. (oikea) Utin lentoaseman Finavian tiedossa olevien operaatioiden konetyyppijakauma vuonna 2019.

Kuvassa 6 on esitetty lentoaseman operaatioiden määrät lennontarkoituksen mukaan vuoden 2019 liikenteessä. Noin 68 % Utin lentoaseman toiminnasta on sotilasilmailua. Loppu liikenne jakautuu yleis- ja muun ilmailun kesken. Liikenneilmailua vuonna 2019 oli 2 operaatiota eli yksi edestakainen lento. Kuvissa 6 ja 7 on toiminnan määriä tarkasteltu Finavian tiedossa olevien operaatiomäärien perusteella, eli lennot, jotka on tehty:

- 1) lennonjohdon aukioloaikana
- 2) lennonjohdon toiminta-aikojen ulkopuoliset lennot, joista on tehty kirjallinen lentosuunnitelma
- 3) laskuvarjohyppykerho Skydive Finland ry:n ilmoittamat hyppylentojen määrät. Osa Skydive Finland ry:n hyppylennoista on tapahtunut lennonjohdon aukioloaikoina ja siten näiltä osin hyppylentojen operaatiomäärät ovat aineistoissa yliedustettuina. Vuonna 2019 Skydive Finland ry:n lennoista noin 34 % tapahtui lennonjohdon aukioloaikana.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuhenkilö

Hyväksyjä

Lisätietoja

sivu (sivuja)

Pitkäranta Kirsi

Viinikainen Mikko

Tuomo Linnanto,
ymparisto@finavia.fi

13 (26)

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

Taulukko 1. Finavian tiedossa olevat operaatiot vuorokaudessa lentokoneittain ja vuorokaudenajoittain vuonna 2019 (vuosikeskiarvo). (Lähde: Laskuvarjohyppykerhon koneiden määrien osalta Skydive Finland ry, muiden osalta Cognos10, ympäristökuutio)

Utin lentoaseman vuoden 2019 operaatioiden määrät lentokonelajeittain					
	Lentokonelaji	Päivä	Ilta	Yö	Yhteensä per vuorokausi
1P	1-mäntämoottoriset potkurikoneet	1.4	0.0	0.0	1.4
1T	1-moottoriset potkuriturbiinikoneet	0.1	0.0	0	0.1
1T	1-moottorinen potkuriturbiinikone (laskuvarjohyppykerhon kone)	3.3	0.4	0	3.7
2P	2-mäntämoottoriset potkurikoneet	0.8	0.0	0.0	0.8
2T	2-moottoriset potkuriturbiinikoneet	0.6	0.0	0.0	0.7
JT	Muut suihkukoneet	0.0	0.0	0.0	0.0
B737	B737, suihkumatkustajakone	0.0	0.0	0.0	0.0
SF34	2-moottorinen potkuriturbiinikone	0,0	0,0	0,0	0,0
MIL	Ilmavoimien hävittäjät	0.1	0.0	0.0	0.1
HEKO	Helikopterit	11.0	0.7	0.5	12.2
MUUT	Purjelentokoneet, yms.	0.1	0.0	0.0	0.1
Yhteensä		17.3	1.2	0.5	19.0

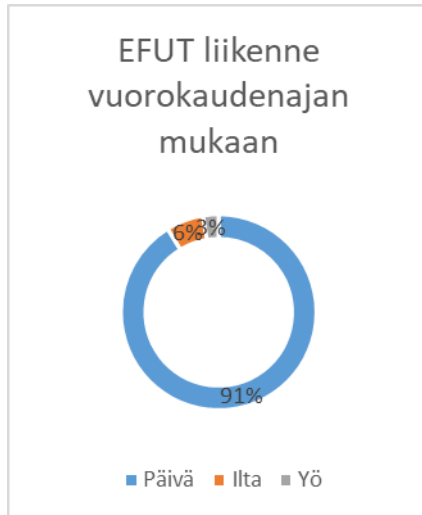
Vuonna 2019 Utin lentoasemalla operoivat yleisimmin helikopterit ja 1-moottoriset potkuriturbiinikoneet. Keskimäärin vuonna 2019 oli 12,2 helikopterioperaatiota päivittäin, pääsääntöisesti Puolustusvoimien NH90- tai H500-helikotereilla.

Yleisin Utissa operoiva siviilikonetyyppi oli 1-moottorinen potkuriturbiinikone, jonka operaatiosta valtaosa lennettiin Cessna Caravan 208 ja Cessna Grand Caravan 208B -koneilla.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen



Kuva 8. Utin lentoaseman Finavian tiedossa olevan liikenteen jakautuminen päivä- (klo 07-19), ilta- (klo 19-22) ja yöaikana (klo 22-07) vuonna 2019.

Utin lentoasemalla liikenne tapahtuu valtaosaltaan päiväaikaan. Vuonna 2019 Utin lentoasemalla oli yöajan operaatioita keskimäärin 0,5 operaatiota/yö eli lento joka neljäs yö. Nämä kaikki olivat sotilasilmailun operaatioita.

5.2 Ilma-alusten melu

Utin lentoaseman vuonna 2015 laaditussa meluselvityksessä ”Finavia, Utin lentoasema, Lentomeluselvitys, siviililiikenteen nykytilanne ja kokonaisliikenteen ennuste 2030–40” on arvioitu lentoaseman siviililentotoiminnasta aiheutuvan melun leviäminen nykytilanteessa ja ennustevuonna. Selvitys on päivitys siviililiikenteen osalta vuonna 2010 laadittuun selvitykseen ”Utin lentoasema, Helikoptereiden ja lentokoneiden meluselvitys, ennuste 2014, Finavia Oyj, Vantaa 26.2.2010”. Sotilasliikenteen osalta meluselvitystä ei ollut tarpeen päivittää.

Selvityksessä on arvioitu Utin lentoaseman siviililiikenteen lentokonemelun leviämistä ja vaikutuksia. Utin tapauksessa merkittävän osan siviililiikenteestä muodosti siviililaskuvarjohyppytoiminta, joka tapahtui päiväaikaan klo 8-20 välisenä aikana. Toimintaa oli iltaisin ja viikonloppuisin sekä painotetusti lomaaikoina. Vuosien 2014 ja 2015 (16.8.2014–15.8.2015) toteumaa on tarkasteltu sekä koko vuoden että vilkkaimman 4 kuukauden jakson (15.5.–15.9.) päivä- ja ilta-ajan L_{Aeq} -melutasoina.

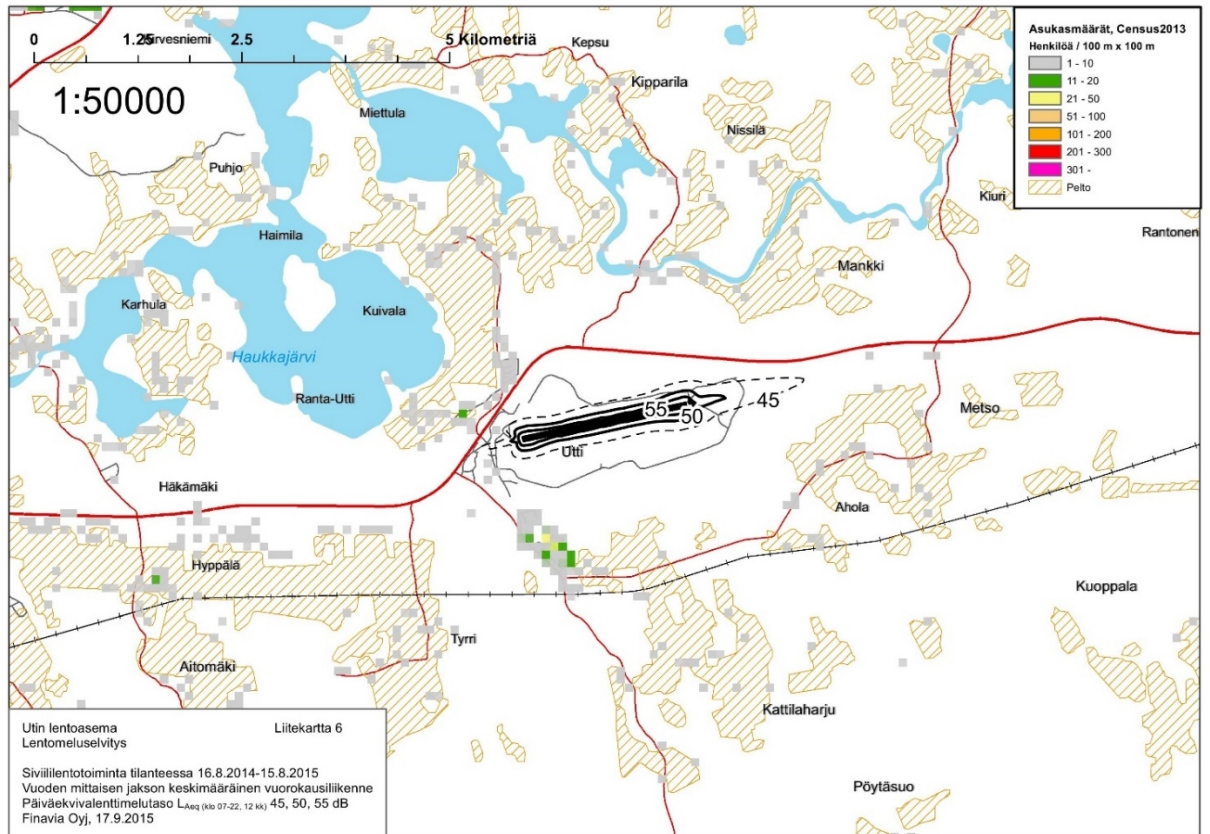
Toteutunut siviililentoliikenteen koko vuoden liikenteen päivä- ja ilta-ajan lentokonemelualue on esitetty kuvassa 9. Utin lentoaseman siviililentoliikenteen aiheuttama päivä- ja ilta-ajan $L_{Aeq(07-22)}$ 55 dB ylittävä melualue on koko vuoden 2014/2015 liikenteellä vain hieman kiitotietä laajempi eikä siten ulotu lentoasema-alueen ulkopuolelle.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

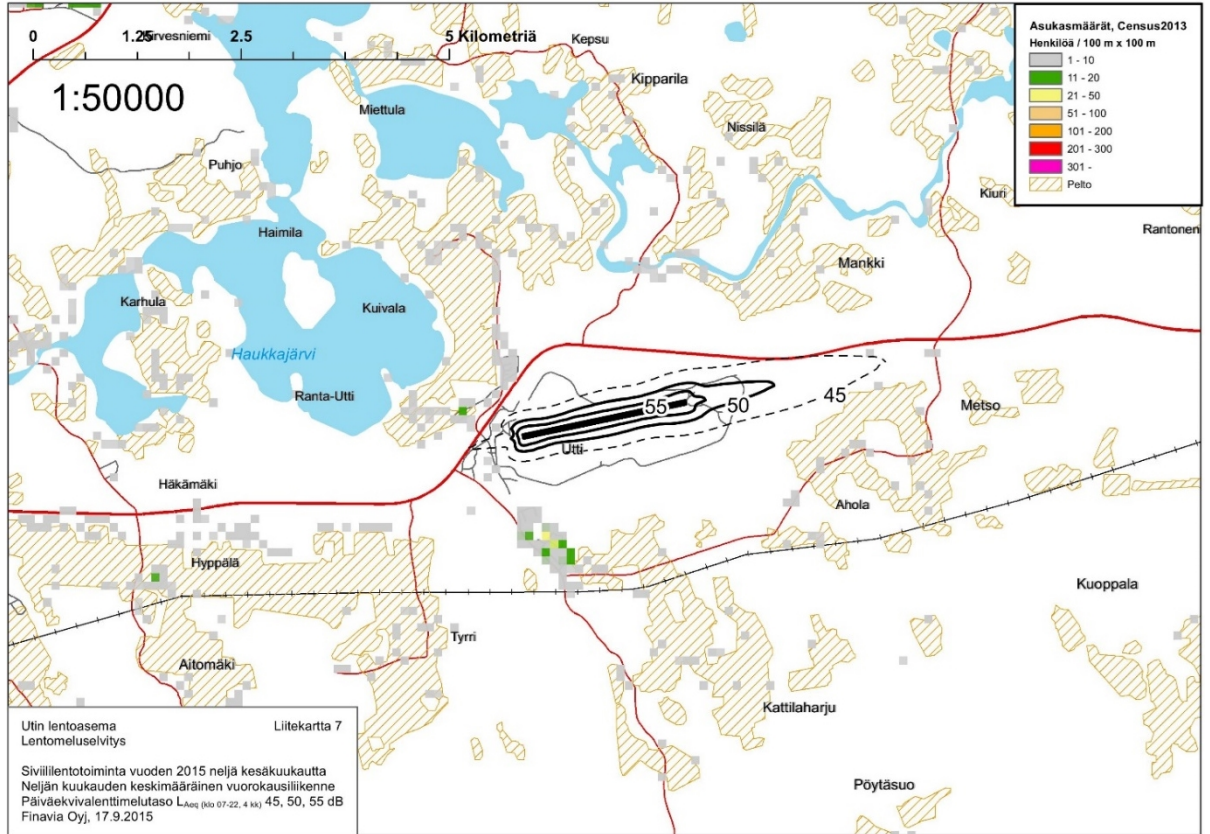
Kuvassa 10 on esitetty siviililiikenteen vuoden 2014/2015 tilanteessa vilkkaimman laskuvarjohyppytoimintakauden $L_{Aeq(07-22)}_{4kk}$ 45–55 dB melualue. Laskentaan sisältyy laskuvarjohyppylentojen lisäksi myös samaan jaksoon sisällytynyt siviililentäminen. L_{Aeq} 55 dB melualue ulottuu noin 200–300 metrin etäisyydelle kiitotiestä. 55 dB ylittävä melualue ei ulotu asuinalueille. Kiitotietä lähimpänä sijaitsevat asuinkeinteistöt kiitotien länsipäässä ovat L_{Aeq} 4kk 45 dB melualueen ulkopuolella.



Kuva 9. Utin lentoaseman koko vuoden siviililentoliikenteen aiheuttaman lentokone melun (L_{Aeq} klo 07-22) leviäminen vuonna 2014/15.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkisuusluokka	Julkinen



Kuva 10. Utin lentoaseman siviililentoliikenteen aiheuttaman lentokonemelun (L_{Aeq} klo 07-22) leviäminen 4 kk vilkkaimman ajanjakson aikana vuonna 2014/15.

5.3 Yhteydenotot

Utin lentoaseman ympäristölupapäätöksessä (nro 117/2017/1, 15.6.2017) lupamääräyksessä 21 on edellytetty, että Finavian tulee raportoida tehtyjen yleisöilmoitusten määrät, syyt ja ilmoitusten johdosta tehdyt toimenpiteet.

Finavialla on internet-pohjainen ympäristöasioita koskeva palautejärjestelmä. Kaikki yhteydenotot ja vastaukset kirjataan ympäristöpalautetietojärjestelmän tietokantaan.

Siviili-ilmailua koskevat yhteydenotot

<https://customerservice.finavia.fi/fi/support/tickets/new>

Sotilasilmailua koskevat yhteydenotot

<https://ilmavoimat.fi/lentomelupalaute>

Melua koskevat yhteydenotot vuosina 2015-2020

Finavia on vastaanottanut Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melua koskevia yhteydenottoja vuosina 2015-2020 yhteensä 25 kpl:

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuhenkilö

Hyväksyjä

Lisätietoja

sivu (sivuja)

Pitkäranta Kirsi

Viinikainen Mikko

Tuomo Linnanto,
ymparisto@finavia.fi

17 (26)

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

- 2015: 13 kpl
- 2016: 5 kpl
- 2017: 2 kpl
- 2018: 5 kpl
- 2019: 0 kpl
- 2020: 0 kpl

Yhteydenotot ovat koskeneet pääasiassa siviililaskuvarjohyppyilentotoimintaa.

6 Siviililentoliikenteen melunhallinta

6.1 Utin lentoaseman melunhallinnan erityispiirteitä

Utin lentoasema sijoittuu varsin harvaan asutulle alueelle. Lähimmät yksittäiset asuintalot sijaitsevat kiitotien länsipäässä noin 400 metrin etäisyydellä kiitotiestä, ja ovat pääsääntöisesti varuskunnan työsuhdeasuntoja. Suoraan kiitoteiden laskeutumisinjalla ei kiitotien välittömässä läheisyydessä ole muuta asutusta.

Kiitotien luoteispuolella sijaitseva Ranta-Utin asuinalue on noin 800 metrin etäisyydellä kiitotiestä. Alue sijaitsee suurimmaksi osaksi ennustetilanteen kokonaisliikenteen aiheuttaman $L_{den} > 55$ dB melualueen (*Finavia, Utin lentoasema, Lentomeluselvitys, siviililiikenteen nykytilanne ja kokonaisliikenteen ennuste 2030–40*, liite 10) ulkopuolella, mutta $L_{den} > 50$ dB alueella. Utin taajama sijaitsee noin yhden kilometrin etäisyydellä kiitotiestä etelään, joka on osittain $L_{den} > 50$ dB alueella.

Vuoden 2014/2015 tilanteessa siviili-ilmailun aiheuttama $L_{Aeq\ klo\ 07-22} > 50$ dB melualue jää lentokenttäalueelle. Siviili-ilmailun vaikutus kokonaisliikenteen lentokonemelualueen laajuuteen on vähäinen. Siviili-ilmailun melu kohdistuu kiitoteiden jatkeiden suuntiin.

Kiitotien 07 jatkeella ei ole juuri asutusta. Kiitotien 25 jatkeen pohjoispuolella olevalla Ranta-Utin alueella ja Utin taajamassa siviili-ilmailun lentokoneita on ajoittain havaittavissa. Laskuvarjohyppykoneet ohjataan mahdollisuuksien mukaan seuduille, jossa on vähän asutusta, mutta tästä huolimatta koneita havaitaan Utissa, Ranta-Utissa ja Haukkajärvellä.

Siviili-ilmailu Utin lentoasemalla tehdään vähämeluisilla potkurikoneilla ja pienillä suihkukoneilla. Suurin osa siviili-ilmailun operaatioista on laskuvarjohyppytoimintaa.

6.2 Lentokoneita koskeva melun sääntely

Ilma-alusten melupäästöjä säädellään kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n normeilla ja standardeilla. ICAO antaa ilma-aluksia koskevat

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuuhenkilö	Hyväksyjä	Lisätietoja	sivu (sivuja)
Pitkäranta Kirsi	Viinikainen Mikko	Tuomo Linnanto, ymparisto@finavia.fi	18 (26)

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkisuusluokka	Julkinen

melunormit, jotka koskevat tyyppihyväksyttäviä ilma-aluksia. Ne ovat Suomessa osa lentokelpoisuusvaatimuksia ja niitä valvoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Normit julkaistaan teknisesti kansainvälisen ilmailusopimuksen liitteenä, ns. Annex 16 -dokumentissa. Sotilasilma-aluksia eivät nämä melumääräykset koske.

6.3 Meluntorjuntakeinoja

Utin lentoasemalla siviililentoliikenne muodostuu yleisilmailun operaatioista. Näiden osalta merkittävin meluntorjuntakeino on toimijoiden siirtyminen käyttämään uudempaa, vähämeluista konekanta. Muilla meluntorjuntakeinoilla voidaan lähinnä hienosäätää melualueiden laajuutta lentoasemien lähiympäristössä. Laskeutuvan lentokoneen melun pienentämiseen on olemassa vain vähän käytäntöön sopivia keinoja. Utissa kyseeseen tulevia lentoliikenteen meluntorjunnan keinoja ovat:

- lentokoneiden moottoritekniikan ja muiden meluun vaikuttavien ominaisuuksien kehittäminen
- lentoasemalla toteutettavat toimet, kuten melun kannalta edullisten kiitoteiden käyttö, meluisimpia koneita koskevat rajoitukset, toiminnan ohjaaminen vuorokaudenaikojen mukaan
- laskuvarjohyppylentojen ohjaaminen
- lentoonlähdoissä toteutettavat toimet, kuten lentoreittien ja lentomenetelmien optimointi
- laskeutumisissa toteutettavat toimet, kuten näkölähestymisten suorittaminen

6.4 Kiitoteiden käyttö

Ilma-alusten nousut ja laskut pyritään lentoturvallisuussyistä tekemään vastatuuleen. Tästä syystä vallitseva tuulensuunta määrää kulloinkin ensisijaisesti käytettävän kiitotien. Utin lentoaseman kiitoteiden käyttösuunnat lentoonlähdoissä ja laskeutumisissa on esitetty kuvassa 11.

ILS-järjestelmä, Instrument Landing System, on Utissa käytössä kiitotielle 25 (laskeutumisesta idästä). ILS-järjestelmän avulla suoritetaan lähestymisiä normaaleissa tilanteissa ja rajoitetun näkyvyyden olosuhteissa. VOR - lähestymismenetelmät ovat käytössä molemmille kiitoteille (07/25).

Siviili-ilmailun lentoliikenteen reitteihin kentän läheisyydessä ja kiitotien suunnan valintaan vaikuttavat ulkoiset olosuhteet kuten tuulen voimakkuus ja suunta, pilven alaraja, näkyvyys, kiitotieolosuhteet ja käytössä olevat lähestymismenetelmät sekä liikennetilanne.

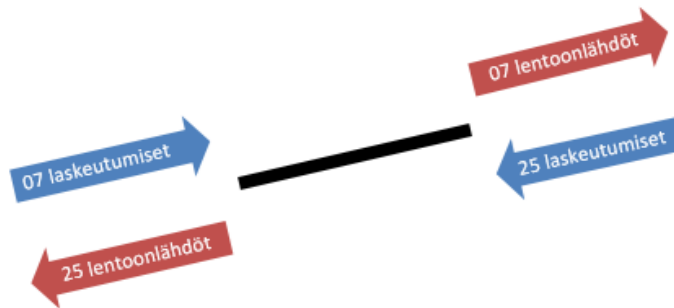
Melunhallinnallisista syistä kiitotiesuuntaa 25 pyritään käyttämään laskeutumisiin ja kiitotiesuuntaa 07 lentoonlähtöihin tuuli- ja muiden

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

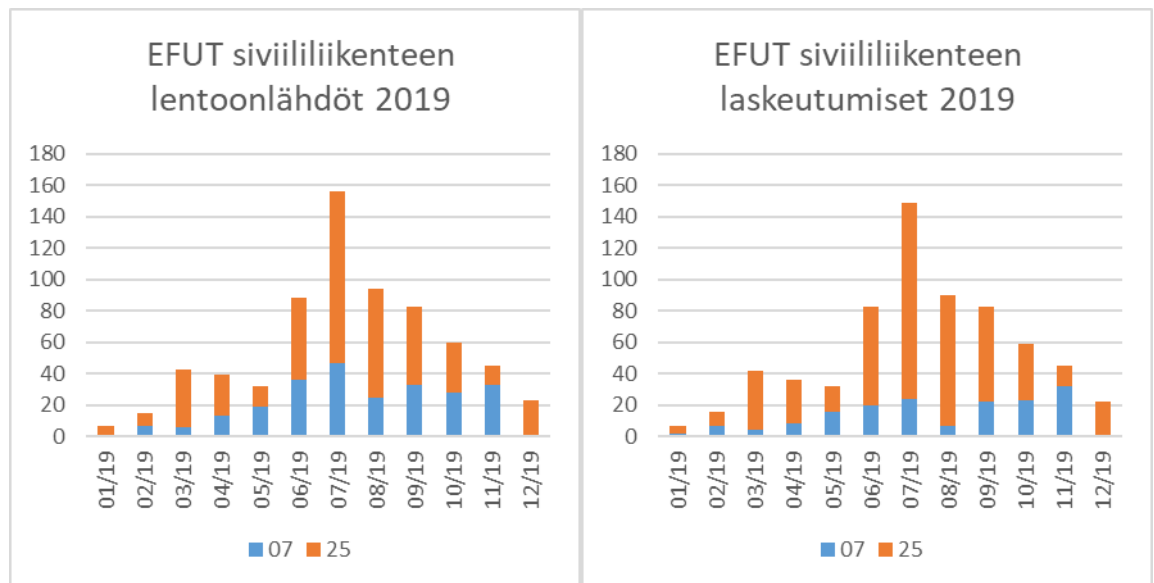
Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

sääolosuhteiden niin salliessa. Lentokentän itäpuolella on asutusta vähemmän kuin länsipuolella. Lennonjohdon aukioloaikoina vuonna 2019 käytettiin kiitotietä 25 siviililiikenteen laskeutumisiin 75 % ja kiitotietä 07 vastaavasti 25 %. Vastaavat käyttöosuudet lentoonlähtöihin olivat 64 % kiitotieltä 25 ja 36 % kiitotieltä 07. Niin sanotut matalalähestymiset ja läpilaskut on ilmoitettu tässä eriteltyinä laskeutumiseen ja lentoonlähtöön. Helikoptereiden lentoonlähdöt ja laskeutumiset helikoptereiden seisontapaikoilta ei ole tuottanut tilastoon kiitotienkäyttöosuuksia.



Kuva 11. Utin lentoaseman kiitotien käyttösuuntien nimeäminen.

Siviililiikenteen kiitoteiden toteutuneet käyttömäärät vuonna 2019 on esitetty kuvissa 12 ja 13.



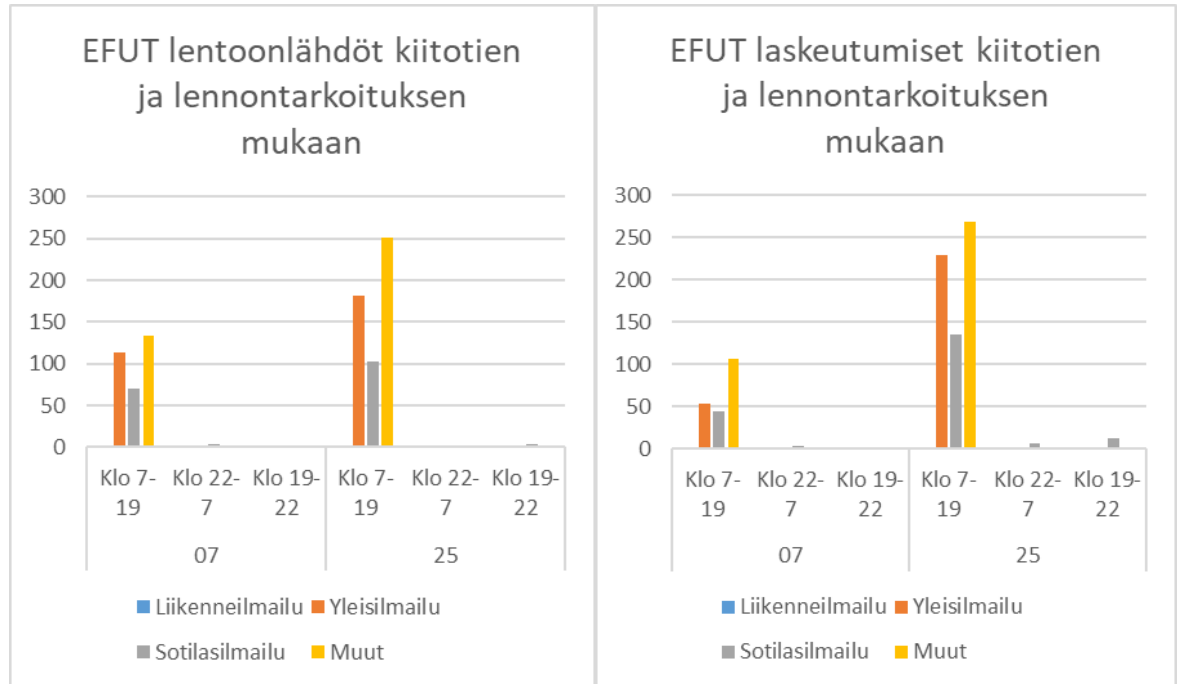
Kuvat 12. ja 13. Lentoonlähtöjen ja laskeutumisten määrä Utin lentoasemalla vuoden 2019 siviililiikenteellä tarkasteltuna kiitotiekohtaisesti kuukausittain. Tässä ei ole

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

huomioitu Skydive Finland ry:n ilmoittamia laskuvarjohyppylentoja. (Lähde: Cognos10, ympäristökuutio)



Kuvat 14. ja 15. Lentoonlähdöt ja laskeutumiset kiitotiekohtaisesti tarkasteltuna eri vuorokaudenaikoina lennontyypeittäin luokiteltuna Utin lentoasemalla vuonna 2019. Tässä ei ole huomioitu Skydive Finland ry:n ilmoittamia laskuvarjohyppylentoja. (Lähde: Cognos10, ympäristökuutio)

Kuvien 12–15 perusteella Utin lentoaseman kiitoteiden käytön toteumasta havaitaan, että lentoonlähdöt ja laskeutumiset painottuvat kiitotielle 25. Suomessa vallitsevat tuulet puhaltavat useimmiten lounaasta koilliseen. Vallitsevat tuulet johtavat 25-suunnan kiitoteiden painottumiseen käytössä.

ILS-laitteet ovat käytettävissä kiitotielle 25, joka vaikuttaa siihen, että suurin osa sotilasilmailusta laskeutuu kiitotielle 25. Melunhallinnan kannalta kiitotien 07 lähestymissuunnassa on yksittäistä asutusta lähempänä kiitotietä kuin kiitotien 25 suunnassa.

6.5 Reitit

Yleisilmailun koneet lentävät pääsääntöisesti näkölentosäännöillä. Näkölentosääntöjen mukaan lähialueelle ja sieltä pois lennetään ilmoittautumispaikkojen kautta. Yleisilmailu käyttää lähialueen koillisreunalla sijaitsevaa ilmoittautumispaikkaa HERMU, kaakkoisreunalla PULJU, lounaisreunalla LINJA ja luoteisreunalla OMOKI (https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efut/EF_AD_2_EFUT_VAC.pdf).

Ilmoittautumispaikkojen sijainnit on valittu tiheimmin asuttuja alueita välttämällä, maantieteellinen havaittavuus huomioiden.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

Marraskuussa 2014 koko Suomen ilmatila uudistettiin osana eurooppalaista ilmatilan yhtenäistämishjelmaa. Uudistuksessa Utin lentoaseman CTR-alueen muoto muutettiin suorakaiteeksi ja VFR-ilmoittautumispaikkojen sijainnit tarkistettiin, jolloin ne myös nimettiin uudelleen. Aikaisempien ilmoittautumispaikkojen sijainnit muuttuivat hieman, mutta muutoksen vaikutukset reittien sijaintiin ovat vähäisiä ja vain ilmoittautumispaikkojen läheisyydessä.

6.6 Laskukierroslentäminen

Laskukierroslenolla tarkoitetaan lentoa, jossa suoritetaan lentoonlähtö liittyen kiitotielle määriteltyyn lentoasemaa kiertävään laskukierroskuvioon, jota pitkin suoritetaan lähestyminen ja laskeutuminen samalle kiitotielle. Laskukierroslentäminen liittyy pääasiallisesti lentokoulutuslentämiseen.

Utin lentoasemalla ei ole säännöllistä siviili-ilmailun lentokoulutusta, joten laskukierroslentäminen on vähäistä.

6.7 Helikopteritoiminta

Vuonna 2019 Utin lentoasemalla oli 4 451 helikopterilla lennettyä operaatiota, joista lähes kaikki oli puolustusvoimien toimintaa. Yleisilmailua ja muut-
luokkaan kuuluvaa oli 23 helikopterioperaatiota eli noin 11 edestakaista lentoa.

6.8 Laskuvarjohyppytoiminta

Utin lentoasema laskuvarjohyppypaikkana

Utin lentoasemalla on pitkä historia laskuvarjohyppäämiselle. Laskuvarjojääkärikoulu on toiminut Utissa vuodesta 1962. Sotilas- ja siviililaskuvarjohyppääminen toimintoina täydentävät ja tukevat toisiaan. Sotilastoiminnan tapahtuessa valtaosaltaan arkipäivisin päiväaikaan, siviililaskuvarjohyppytoiminnan käytössä on siten sille luontevasti soveltuvat toiminta-ajat. Utissa on myös toiminnalle hyvät puitteet vähäisen muun liikenteen vuoksi, jolloin toiminnan turvallisuus on merkittävästi parempi kuin lentoasemilla, joissa on vilkasta muuta ilmailua. Utissa hyppylentotoiminta sijoittuu harvaan asutulle alueelle, ja siten meluvaikutukset asutukselle ovat vähäiset.

Ympäristölupamääräykset melua koskien

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on antanut 15.6.2017 päätöksen nro 117/2017/1 Utin lentoaseman ympäristöluvan tarkistamista koskien. Päätöksestä valitettiin Vaasan hallinto-oikeuteen ja korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitusten käsittely ei johtanut muutokseen lupamääräyksissä. Päätöksessä on annettu mm. seuraavat melua koskevat määräykset:

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

4. Laskuvarjohyppytoiminnan operaatioita (nousu ja lasku ovat erillisiä operaatioita) saa olla enintään 2 200 vuodessa.
5. Kiinteäsiipisten ilma-alusten on ensisijaisesti käytettävä laskeutumisiin kiitotietä 25 ja lentoonlähtöihin kiitotietä 07, mikäli lentoturvallisuus ei muuta edellytä.
6. Lentotoiminnan aiheuttamaa melua ja siitä johtuvia häiriöitä on vähennettävä toiminnallisien menettelyin. Käytössä olevat menettelyt on kuvattava melunhallintasuunnitelmassa ja laskuvarjohyppyohjeessa, joiden päivitystarve on arvioita kerran vuodessa. Päivitetty melunhallintasuunnitelma ja laskuvarjohyppyohje on toimitettava tarkastettavaksi valtion valvontaviranomaiselle ja tiedoksi Kouvolan kaupungin ympäristön- ja terveydensuojeluviranomaisille vuosiyhteenvedon yhteydessä vuosittain helmikuun loppuun mennessä.

Ajantasainen Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma ja laskuvarjohyppyohje on pidettävä yleisön nähtävillä ainakin luvan haltijan sähköisillä sivuilla.

7. Laskuvarjohyppytoiminta on sallittu maanantaista sunnuntaihin klo 08-20 välisenä aikana. Lomakaudella 15.6.-15.8. toiminta on sallittu klo 11-17 välisenä aikana. Kilpailujen ym. muiden poikkeuksellisten toimintojen vuoksi voidaan toiminta-aikaa jatkaa enintään viitenä päivänä vuodessa klo 22.00 asti. Poikkeuksellisista toiminta-ajoista on ilmoitettava vähintään viikko aikaisemmin valtion valvontaviranomaiselle ja Kouvolan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle sekä tiedotettava alueen asukkaille luvan haltijan sähköisillä sivuilla. Lentotoiminta on kielletty pitkäperjantaina, 1. ja 2. pääsiäispäivänä, juhannusaattona, juhannuspäivänä, jouluaattona ja joulupäivänä.

Laskuvarjohyppyohjeen (päätoksen liite 2) mukaisia rajattuja ensisijaisia nousu/laskusektoreita (A ja B) tulee pääsääntöisesti noudattaa. Poikkeamiset tulee raportoida lupamääräyksen 21 mukaisesti.

Toiminnan kuvaus

Utin lentoasemalla toimii laskuvarjohyppykerho Skydive Finland ry. Toiminta tapahtuu pääsääntöisesti kevät- ja syyskaudella arkipäivinä iltaisin ja viikonloppuisin päiväaikaan. Ympäristöluvan tarkastetun määräyksen mukaisesti kerho toimii lomakaudella (15.6.-15.8.) klo 11-17 välisenä aikana Utissa. Vuonna 2019 laskuvarjohyppykerhon lentoja Utissa oli 672 eli 1 344 operaatiota. Hyppytoimintaa oli 93 päivänä, joista 40 päivänä lentoja oli 4 tai vähemmän. 23 päivänä lentoja oli kymmenen tai enemmän. Koska siviililaskuvarjohyppytoiminta tapahtuu valtaosaltaan lennonjohdon ollessa suljettu, lentojen tiedot eivät kirjaudu Fintraffic ANS:n ja Finavian

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuuhenkilö	Hyväksyjä	Lisätietoja	sivu (sivuja)
Pitkäranta Kirsi	Viinikainen Mikko	Tuomo Linnanto, ymparisto@finavia.fi	23 (26)

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

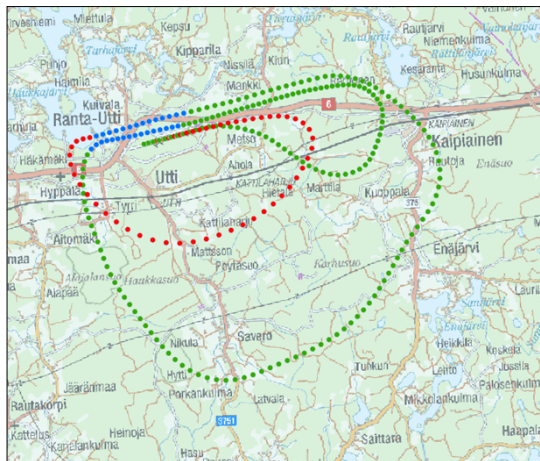
Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

seurantajärjestelmiin. Tämän vuoksi Skydive Finland ry raportoi Finavialle toteutuneista hyppylentojen määristä vuosittain.

Utissa kulloinkin toimineet laskuvarjohyppykerhot ovat ilmoittaneet Finavialle vuosien 2006–2020 toteutuneet hyppylentojen määrät. Ennen vuotta 2006 lentomäärien on arvioitu olleen samalla tasolla kuin vuosina 2006–2007. Vuosina 2006 ja 2007 hyppylentojen määrät ovat olleet noin 1 000-1 100 lentoa vuosittain. Vuosina 2008–2010 hyppylentoja on ollut noin 400–800 vuosittain. Vuosina 2011 ja 2012 hyppylentojen määrät ovat olleet samalla tasolla kuin vuosina 2006–2007. Vuosina 2013-2018 hyppylentojen määrät ovat olleet välillä 700-1200.

Luvuista voidaan havaita, että 2000-kymmenluvun lopulla hyppylentojen määrä on notkahtanut muutamaksi vuodeksi määrien muuten ollessa noin tuhannen lennon tasolla.

Utin lentoasemalla tyypillinen laskuvarjohyppylento lennetään noin 4 000 metrin pudotuskorkeuteen ja lennon kesto on useimmiten noin 20–27 minuuttia. Hyppylennon nousuosuus kestää Utissa yleisimmin noin 14–21 minuuttia ja laskeutuminen noin 4-8 minuuttia. Lentojen kestoajat vaihtelevat olosuhteiden ja pudotuskorkeuden mukaan. Lennot, joissa pudotuskorkeus on 5 000 metriä, ovat kestoaltaan pidempiä, jopa noin 40 minuutin pituisia. Tyypillinen Utin hyppylento on esitetty kuvaparissa 16–17. Kuvan esittämän lennon lentoönlähtö on tapahtunut kiitotieltä 07. Kone on nostanut korkeutta noin 1 700 metriin, jossa on lennetty alempi pudotuslinja ja jossa arviolta 2-4 hyppääjää on hypännyt. Tämän ja lisäkorkeudenoston jälkeen loput hyppääjät ovat hypänneet noin 4 000 metrin pudotuskorkeudesta. Pudotuslinjaa lennetään lievästi laskevana, jotta ilmanvirtaus ovella on hyppääjille helpompi.



Kuvat 16. ja 17. Tyypillisen Utin laskuvarjohyppylennon kuvaus ylhäältä (kuva 16) ja sivusta kentän eteläpuolelta (kuva 17) katsottuna. Lennon nouseva osuus on esitetty vihreällä ja laskeva osuus punaisella. Siniset osuudet ovat pudotuslinjoja, joita tässä lennossa on ollut 1 700 m ja 4 200-4 000 m korkeudella.

Toiminnan ohjaus

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

Vastuuhenkilö

Hyväksyjä

Lisätietoja

sivu (sivuja)

Pitkäranta Kirsi

Viinikainen Mikko

Tuomo Linnanto,
ymparisto@finavia.fi

24 (26)

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

Fintraffic ANS on laatinut yleisen laskuvarjohyppyohjeen, jossa määritellään yhtenäiset toimintatavat lentoasemilla ja valvotussa ilmatilassa tapahtuvassa laskuvarjohyppytoiminnassa. Yleisen ohjeen lisäksi Uttiin on laadittu paikallinen ohje koskien siviililaskuvarjohyppäämistä (Laskuvarjohyppytoiminta Utin lentoasemalla, 7.5.2021). Ohje on laadittu erityisesti turvallisuus- ja melunhallintanäkökohtien vuoksi. Ohjeessa on melunhallintatoimenpiteenä määritelty hyppylennoissa noudatettava nousu-/laskusektorialueen raja- ja mahdollisimman vähän asutulle alueelle. Laskuvarjohyppylentojen korkeuden kerääminen ja korkeuden pudottaminen tulee tapahtua nousu-/laskusektorin alueella. Nousu-/laskusektorille siirrytään välittömästi lentoonlähden jälkeen ja hyppääjien pudottamisen jälkeen ja sieltä poistutaan vain siirryttäessä hyppääjien pudotuslinjalle tai laskeutumiseen kuitenkin niin, että siirtymisissä joustavasti voidaan jatkaa korkeuden nostoa/aloittaa laskeutuminen. Finavia velvoittaa laskuvarjohyppykerhoa raportoimaan tilanteet ja syyt mahdolliselle nousu-/laskusektorilta poikkeamiselle.

Nousu-/laskusektori on jaettu alueisiin A ja B. Ensisijainen nousu-/laskusektori A sijoittuu lentoaseman eteläpuolelle alueelle, jolla asutuksen määrä on vähäistä. Kiitotien koillispuolella sijaitseva alue B on toissijainen korkeuden nostoon ja vähentämiseen varattu alue, jota voidaan myös käyttää aluetta A täydentävänä tarpeen mukaan. Lentoonlähdet, laskeutumiset ja siirtymiset hyppylinjalle ja sieltä pois sallivat sektorilta pois siirtymisen. Nousu-/laskusektorin supistamisella pyritään vähentämään hyppykoneen melun esiintymistä lentoaseman länsi- ja pohjoispuolella.

Laskuvarjohyppyohjeessa on lentoturvallisuuden salliessa edellytetty käytettäväksi ensisijaisesti lentoonlähtöihin kiitotietä 07 ja laskeutumisiin kiitotietä 25.

Utin lentoaseman laskuvarjohyppyohjeessa hyppykerholta edellytetään lentomäärien raportointia ja toiminnan vuosisuunnitelman laatimista. Tämän lisäksi Finavia velvoittaa tapahtumien toimintasuunnitelmien laatimista ja tiedottamista sekä lentoaseman pitäjälle ja viranomaisille että alueen asukkaille. Merkittävän hyppytapahtuman järjestäminen edellyttää aina luvan anomista Utin lentoasemalta.

Johtopäätökset

Finavian käsityksen mukaan laskuvarjohyppylentojen melun mahdollinen kiusallisuus johtuu erityisesti tapahtuman pitkäkestoisuudesta. Äänitaso on pieni. Laskuvarjohyppylennon nousuvaihe kestää pitkään suhteessa muihin lennonvaiheisiin. Nousun lakikorkeuden määrittää pudotuslinjan korkeus, johon vaikuttavat suunnitellut hyppykuviot ja hyppääjien taso. Utissa käytettävien laskuvarjohyppykoneiden ominaisuudet sopivat hyppytoimintaan, sillä niissä on tehokas moottori ja nousu tapahtuu nopeammin kuin vähätehoisemmalla ilma- aluksella. Tämä lyhentää lennon kestoa ja äänen kuulumisaikaa.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.

**Utin lentoaseman siviililentoliikenteen
melunhallintasuunnitelma**

Tyyppi	Toimintaohje
Versio / Tila	3.0 / Voimassa
Julkaistu / Voimassa	17.5.2021 / 18.5.2021
Julkiisuusluokka	Julkinen

Lentoasemalla toimiva Skydive Finland ry on vapaaehtoisesti asennuttanut kerhon omaan hyppykoneeseen vähämeluisan potkurin, joka pienentää lennon nousuvaiheen melutasoa noin viisi desibeliä.

Ottaen huomioon, että lentojen korkeudennostovaihe ohjataan lentoasema-alueen etelä- ja itäpuolelle, Finavian käsityksen mukaan laskuvarjohyppytoiminnan melunhallintatoimenpiteet ovat asianmukaiset.

6.9 Yhteenveto ja johtopäätökset

Utin lentoaseman lentotoiminta painottuu vahvasti sotilasilmailuun ja erityisesti helikopterioperaatioihin. Päivittäisiä operaatioita oli vuonna 2019 keskimäärin 19,0, joista 12,2 oli helikoptereilla tehtyjä operaatioita. Kaikista lennoista noin 68 % oli sotilasilmailua. Sotilasilmailu tapahtuu valtaosaltaan arkipäivisin.

Utin lentoasemalla siviili-ilmailu on suurimmaksi osaksi siviililaskuvarjohyppylentoja. Toiminta painottuu kesäkaudelle loma-aikaan, viikonloppuihin ja jonkin verran arki-iltoihin lupamääräysten edellyttämässä rajoissa. Melun kokemisen kannalta olennaista on toiminnan ajoittuminen ja melutasoltaan pienet, mutta pitkäkestoiset, toistuvat melutapahtumat. Fintraffic ANS on laatinut laskuvarjohyppytoiminnalle ohjeet, jossa hyppylentojen korkeuden nostaminen ohjeistetaan melunhallinnan vuoksi tehtäväksi määritellyllä nousu-/laskusektorilla. Alueelta poikkeaminen on sallittua ainoastaan pudotuslinjalla lentämisessä ja siirtymisissä pudotuslinjan ja sektorin välillä. Tämän lisäksi toimijalta edellytetään toiminnasta tiedottamista ja raportointia.

Toiminnasta käytävissä olevien tietojen perusteella Finavia katsoo laskuvarjohyppytoiminnan tapahtuneen Utin lentoasemalle asetetun ohjeistuksen mukaisesti. Kiitoteiden käyttö ja lentojen maantieteellinen sijoittuminen vastaavat ohjeistuksen periaatteita. Lisäksi hyppytoimijan omat toimenpiteet, kuten mm. investointi vähämeluisan potkurin hankintaan ja reittitietojen toimittaminen Finavialle, osoittavat halukkuutta toiminnan kehittämiseen kestäväällä pohjalla.

Utin lentoaseman siviililentoliikenteen lentokonemelualue nykytilanteessa on hyvin suppea, eikä melualueella ole lainkaan asutusta eikä muita melulle herkkiä toimintoja. Finavian palautejärjestelmään/lentoasemalle on tullut lentoaseman lähialueelta 25 yleisilmailun melua koskenutta yhteydenottoa 6 vuoden seurantajaksoilla.

Yhteenvetona todetaan, että toimenpiteet siviili-ilma-alusten melun hallitsemiseksi Utin lentoasemalla ovat riittävät.

Huom! Tuloste on vain työkappale, jonka voimassaolo tulee varmistaa Finavian sähköisestä ohjearkistosta.