
D/1933/11.01.00.05/20177

Lentopaikan ympäristölupapäätös, Redstone AERO Oy
Ympla 21.9.2017

Valmistelija: ympäristötarkastaja Jarmo Kivi puh. 040 588 4447

TIIVISTELMÄ

Redstone AERO Oy hakee ympäristölupaa lentopaikkatoiminnalle tilalle Redstone (624-404-53-126), Hevossuo, Pyhtää.

ASIA

Päätös ympäristönsuojelulain 27 §:n ja liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 b -kohdan mukaisesta lupahakemuksesta, joka koskee uutta lentopaikkaa.

LUVAN HAKIJA

Redstone AERO Oy
Kallvikinniementie 19
00980 Helsinki

Yhteyshenkilö:
Esa Korjula, puh. 0400 414115
esa.korjula@paradox.fi

TOIMINTA JA SEN SIJAINTI

Redstone AERO Oy hakee ympäristölupaa lentopaikalle Pyhtään Hevossuon kiinteistölle Redstone (624-404-53-126). Kyseessä on uusi lentopaikkatoiminta.

LUVAN HAKEMISEN PERUSTE JA LUPAVIRANOMAISEN TOIMIVALTA

Toiminta on ympäristöluvanvaraista ympäristönsuojelulain (527/2014) 27 §:n ja siinä mainitun liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 b perusteella.

Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen on toimivaltainen lupaviranomainen ympäristönsuojeluasetuksen (713/2014) 2 §:n kohdan 11 a mukaisesti. Kyseessä on muu lentopaikka kuin lentoasema.

ASIAN VIREILLETULO

Hakija on toimittanut täydennetyt ympäristölupahakemuksen ja se on tullut vireille 27.6.2017 sähköisen lupapiste.fi -palvelun kautta

LUPATILANNE JA MUUT HANKETTA KOSKEVAT PÄÄTÖKSET

Toiminnalla ei ole aikaisempaa ympäristölupaa.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

--	--	--

Koskien lentopaikkahanketta Kaakkois-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on tehnyt päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta (Dnro KASELY/713/2017, 15.6.2017). Sen mukaan lentopaikkahanke ei edellytä YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

SIJAINNATILANNE, KAAVOITUSTILANNE JA YMPÄRISTÖ

Ympäristölupahakemuksen mukaan lentopaikka sijaitsee noin 3,5 km päässä Pyhtään kirkonkylän taajamasta Hevossuon kiinteistöllä Redstone (624-404-53-126). Kaakkoon suunnittelualueesta sijaitsee Purolan kylä noin 1,5 km etäisyydellä. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee E18-moottoritie.

Lentopaikan hankeyhtiö omistaa 93 hehtaarin suuruisen kiinteistön, jonka alueelle lentopaikka sijoittuu. Lentopaikka suojasektoreineen sijoittuu noin 20 hehtaarin alueelle kiinteistön keskivaiheille, kaakon ja lounaan suuntaisesti. Kiinteistön lähiympäristö on asumaton maa- ja metsätalousaluetta, joka on maakuntakaavassa (vahvistettu 14.12.2010) merkitty maaseutu ja luonto alueeksi. Maakuntakaavassa ei ole alueelle aluevarausmerkintöjä (ns. valkoinen alue). Alueella ei ole yleiskaavaa tai asemakaavaa. Selvityksien (FCG:n laatima ympäristölupahakemuksen liite Pyhtään lentopaikka: vaikutukset Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin sekä pohjaveteen -raportti (28.5.2017)) mukaan suunnittelualueella ei ole erityisiä luontoarvoja.

Välittömästi suunnittelualueen itäpuolella sijaitsee Korkiaharjun I luokan pohjavesialue (0562402 A ja B) sekä vedenottamo noin 500 m etäisyydellä suunnitellusta kiitoradasta. Suunnittelualue sijaitsee osittain pohjavesialueen kaukosuoja-alueella. Ilman vesioikeuden lupaa (nyk. Aluehallintovirasto) kaukosuojavyöhykkeellä on kielletty öljytuotteiden, nestemäisten polttoaineiden, tiesuolojen ja fenolipitoisten aineiden varastointi.

Alueen eteläpuolella sijaitsee kaksi toiminnassa olevaa maa-ainesten ottoaluetta sekä haulikkoampumarata. Lähimmät asuinrakennukset ovat noin kilometrin päässä lentopaikasta. Etelässä meren rannikolla sijaitsee loma-asutusta.

Noin 1,2 kilometrin etäisyydelle lentopaikasta sijoittuvat Santaniemensejän-Tyyslahden Natura-alue sekä Kymijoen Natura-alue, joiden suojelupurusteina on useita lintudirektiivin liitteen I lintulajeja sekä alueilla säännöllisesti tavattavia muuttolintulajeja.

Ympäristölupahakemuksen liitteenä olevassa raportissa (Pyhtään lentopaikka: vaikutukset Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin sekä pohjaveteen -raportissa (FCG 28.5.2017)) on lentopaikan vaikutuksia suunnittelualueeseen, sen ympäristöön ja Santaniemensejän-Tyyslahden Natura-alueeseen sekä Kymijoen Natura-alueeseen arvioitu vuosina 2012-2017 laadittujen selvityksien, aineistojen ja kenttätutkimuksien pohjalta.

TOIMINNAN KUVAUS

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Ympäristölupahakemuksen mukaan Pyhtään lentopaikka on ilmailualan toimijoiden tarpeista syntynyt toimipaikkahanke, joka tulee palvelemaan laaja-alaisesti ammatillista yleisilmailutoimintaa sekä harrasteilmailijoita. Lentopaikalle rakennetaan kiitotiealue ja lentokonehallit koneiden säilytystä ja huoltoa varten. Ilma-alukset huolletaan sisätiloissa hallirakennuksissa, jotka on varustettu asianmukaisin erottelukaivoin.

Lentopaikalle saavutaan E18 ja Valtatie170 kautta. Kiinteistölle ajetaan Ampumaradantien kautta sekä myöhemmin erikseen tehtävän oman Kirkkotie-liittymän kautta. Osa liikenteestä tulee tapahtumaan bussilinjoja hyödyntäen, pikavuoroliikenteen pysäkit ovat 2 km päässä alueelta. Henkilöautoliikenteen määrä on vähäinen. Polttonesteiden toimitus tapahtuu säiliöautolla 2 kertaa vuodessa.

Kiinteistölle tasoitetaan noin 1200 metriä pitkä sorapintainen kiitotie, jota on myöhemmin mahdollisuus jatkaa 1800 metrin pituiseksi tai päällystää asfaltilla. Kiitotien sivuun sen itäpuolelle tasoitetaan ilma-alusten pysäköintialue. Tasoittaminen tapahtuu poistamalla päätehakkuualueelta kannot ja pintamaa. Suurin osa maastosta on hiekka- ja sorapohjaista. Korkeuserot alueella ovat pienet.

Lentopaikalla ei käytetä jäänpoistoa, kemikaaleja tai liuottimia. Polttoaineen säilytykselle on erillinen vuotoaltaalla tai kaksoisvaipalla varustettu liikuteltava säiliökärry tai erillinen säiliöauto asematasolla. Käytettävät polttoaineet ovat kerosiini JET-A1 ja lentobensiini. Säilytettävän polttoaineen määrä on maksimissaan 10.000 litraa. Sähköenergian tarve muodostuu hallin ja ulkotilojen valaistuksesta, sisätiloissa sosiaalitilojen ja keittiötilan sähkötarpeista sekä työkalujen ja vaatimasta sähköstä. Alueelle on tarkoitus vetää Kymen Vesi Oy:n vesi- ja viemäriliittymä, mutta ensivaiheessa alueelle sijoitetaan mahdollisesti umpisäiliö jätevesille ja rakennetaan puh-taan veden lähteeksi porakaivo.

Ympäristölupahakemuksen mukaan lentojen määräksi arvioidaan Pyhtäällä 2000-4000 lentoa (operaatiota) vuodessa. Malmin lentoaseman toiminnasta arvioidaan noin 5-10 % siirtyvän käyttämään Pyhtään lentopaikkaa. Toiminta jakaantuu ympärivuotisesti ja ammattimaisen toiminnan osalta se painottuu arkipäiviin. Ammattimaista lentotoimintaa harjoitetaan pääsääntöisesti klo 7-22 välisenä aikana ja peruskoulutus- ja harrastustoimintaa valoisaan aikaan ja hyvissä sääolosuhteissa. Satunnaisesti voi lentoonlähtöjä ja laskuja olla klo 22-07 välisenä aikana. Lentopaikan melutaso ei ylitä valtioneuvoston asetuksessa (993/1992) mainittuja melutasojen ohjearvoja 50 dB LAeq. Päiväkohtainen äänivaikutus on hakemuksen mukaisella toimintamäärää noin 11 operaatiota, joka kohdistuu valtaosin kiinteistön omalle alueelle.

Kentälle sijoittuu monipuolisesti erilaisia ilma-aluksia ilmapalloista, purjelentokoneista ja kevytlentokoneista museokoneisiin ja potkuriturbiinikoneisiin. Kentälle ei tule reittiliikennettä tai liikennekoneita. Suunnitteluvaiheessa saatu palaute on otettu huomioon mm. lentomenetelmien suunnittelussa ja lentotoiminnan painotuksissa.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Ympäristölupahakemuksen äänitasomallinnus liitteen mukaan Pyhtään lentopaikalla toimivat lentokoneet on jaettu kuuteen ryhmään. Ryhmä 1: ultra-kevyet lentokoneet, ryhmä 2: SIRA, eli Tecnam 2002, ryhmä 3: C150/152, PA38, DV20, DA20, ryhmä 4: C172, PA28, ryhmä 5: turbiinimoottorilliset lentokoneet ja ryhmä 6: helikopterit. Äänitasomallinnuksessa ei ole tehty arviota turbiinimoottorillisten lentokoneiden tai helikopterien äänitasosta.

Toimintaa varten kentän ylläpitäjä julkaisee ilmailijoille kentän operointiohjeet, jotka sisältävät mm. tiedot laskeutumisreiteistä. Idän ja lännen suunnasta saapuvat pyritään ohjaamaan saapumaan E18 –moottoritien päällä. Lentomenetelmät, kuten kentän lähistölle muodostuva laskukierros määritellään siten, että toiminnasta aiheutuva häiriö jää mahdollisimman vähäiseksi. Laskukierroskuviot eivät ulotu Purolan tai Pyhtään kirkonkylän taajamien päälle.

Tyypillisen yleisilmailukoneen nousu yleisen minimilentokorkeuden (asutuksen päällä 300 m ja muualla 150 m) yläpuolelle kestää noin 0,5-1 minuuttia. Maasta kuunneltuna lentävän ilma-aluksen ääni myös etääntyy nopeasti koneen ohitettua kuulijan. Merkittävin hetkellinen äänitaso muodostuu koneen potkurilinjan jatkeelle ja on näin ollen lyhytkestoinen. Lentoonlähdön ääni rajautuu pääasiassa kiinteistön omalle alueelle. Kiinteistörajojen ulkopuolella lento tapahtuu valtakunnallisten minimilentokorkeuksien yläpuolella.

Ympäristölupahakemuksen mukaan toiminnan päästöt muodostuvat pääosin äänestä, jonka tasoa on arvioitu äänitasomallinnuksella. Mallinnuksessa toiminnan äänitasoa on kuvattu eri toimintamäärillä ja –profiileilla. Kentän toimintamäärä on rajattu äänitasomallinnuksen tulosten mukaisesti, esitetyllä tasolla valtioneuvoston määrittämien sallittujen enimmäisarvojen alapuolelle. Äänen vaikutukset ympäristöön, luontoon ja linnustoon on selvitetty luontoselvityksessä.

Ympäristölupahakemuksen mukaan Lentokoulutus tapahtuu pienillä ja hiljaisilla ilma-aluksilla. Ammattikäytössä olevilla ilma-aluksilla liikkuminen on lähinnä lähtöjä jonnekin tai paluita työtehtävästä.

Lentoonlähtö tehdään 75-100% moottoriteholla. Alkunousu tapahtuu kiitotien suuntaisesti, jonka jälkeen normaalisti kaarretaan vasemmalle moottoritien suuntaan. Ilmailumääräysten mukainen minimilentokorkeus saavutetaan noin 30-60 sekunnin kuluessa. Matkana se tarkoittaa noin 1 kilometriä irtoamiskohdasta, eli pääsääntöisesti nousu tapahtuu kenttäkiinteistön päällä.

Alkunousun jälkeen lennot suuntautuvat kohteen mukaan eri maantieteellisiin suuntiin. Pääasialliset lähtö- ja tuloreitit mukailevat E18-moottoritien linjausta. Kevyillä yleisilmailukoneilla lennettäessä ei muodostu laajoja melualueita lähtö- tai tuloreittien ympärille. Liikenne on pienimuotoista ja häiriö satunnaista lentojen suuntautuessa eri suuntiin.

YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET JA NIIDEN VÄHENTÄMINEN

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Päästöt vesistöön ja viemäriin

Ympäristölupahakemuksen mukaan toiminnasta ei aiheudu päästöjä vesistöön. Lentopaikalla ei käytetä jäänestokemikaaleja, muita kemikaaleja tai liuottimia. Polttonesteet varastoidaan vuotoaltaalla varustetussa säiliössä, kaksivaippaisessa liikuteltavassa säiliökärryssä tai erillisessä säiliöautossa. Hallirakennuksiin asennetaan asianmukaiset öljynerottimet. Hulevedet johdetaan siten, ettei niistä aiheudu ympäristön tai pohjaveden pilaantumisen vaaraa.

Sosiaalitulojen jätevedet johdetaan viemäriverkostoon Kymen veden kanssa laaditun sopimuksen mukaisesti.

Päästöt ilmaan

Lentokoneet aiheuttavat pakokaasupäästöjä ilmaan. Eniten päästöjä muodostuu lentoonlähdössä, jolloin moottori käy 0,5-1 minuuttia suurella teholla.

Päästöjä vähennetään ohjeistamalla koneiden oikeaoppisessa käytössä sekä ottamalla käyttöön uusia vähemmän päästöjä aiheuttavia ilma-alus ja moottorityyppejä.

Päästöt maaperään ja pohjaveteen

Lentopaikkahankkeen vaikutuksia pohjaveteen on selvitetty ja arvioitu FCG:n laatimassa ympäristölupahakemuksen liitteessä Pyhtään lentopaikka: vaikutukset Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin sekä pohjaveteen -raportissa (28.5.2017). Selvityksen mukaan lentopaikalla ei käytetä jäänpoistoa, kemikaaleja tai liuottimia. Näin ollen lentopaikkatoiminnassa pohjaveden pilaantumisriskin aiheuttavat ainoastaan vahinkotilanteista mahdollisesti aiheutuvat polttoainepäästöt maaperään, pohjavesiin ja vesistöön.

Polttoaineet säilytetään alueella liikuteltavissa säiliökärryissä tai erillisessä säiliöautossa, joissa on joko kaksoisvaippasäiliö tai säiliö varustettu erillisellä valuma-altaalla. Lentokoneiden tankkaus suoritetaan tiiviillä alustalla.

Lentokoneiden huoltotoimenpiteet tehdään halleissa, joissa on asianmukaiset pinnoitteet ja erottelukaivot. Näin varmistetaan, että huollossa käytettäviä nesteitä ei pääse maaperään. Toiminnassa syntyvät ongelmajätteet (moottoriöljy) toimitetaan asianmukaiseen käsittelylaitokseen.

Yleistyyppiltään Korkiaharjun pohjavesimuodostuma on antiklininen eli ympäristöönsä vettä purkava. Pohjavesi purkautuu alueen reunoilla muodostaen suomalaisia alueita. Kiinteistön pohjoisosassa sijaitsevan soisen alueen ojituksia on kunnostettu ja karttatarkastelun perusteella ojissa virtaussuunta on pohjavesialueesta poispäin.

Huomioiden asianmukainen polttoaineen varastointi ja käsittely sekä pohjaveden ja ojien virtaussuunta pohjavesialueesta pois päin lentopaikkatoiminnan aiheuttama pohjavesiriski on pieni.

Lentopaikan toiminnassa noudatetaan päätöksiä N:o 46/Ym I/81 Itä-Suomen vesioikeus 1981 ja N:o 17/Va II/85, Itä-Suomen Vesioikeus 1985.

Lentopaikka sivuaa vedenottamon kaukusuojavyöhykettä kiitotien tasoitetun reuna-alueen osalta. Alueella ei ole tarvetta kaivauksiin, jotka ulottuisivat 1m lähemmäksi pohjaveden ylintä pintaa. Maan tasoituksessa käytetään alueen omaa hiekka-ainesta.

Lumenpoisto tapahtuu aurauksella ja harjaamalla.

Melupäästöt ja tärinä

Ympäristölupahakemuksen mukaan tyypillisen yleisilmalukoneen nousu yleisen minimilentokorkeuden yläpuolelle kestää noin 0,5-1 minuuttia. Maasta kuunneltuna lentävän ilma-aluksen ääni etääntyy nopeasti koneen ohitettua kuulijan. Merkittävin hetkellinen äänitaso muodostuu koneen potkurilinjan jatkeelle ja on näin ollen lyhytkestoinen. Eniten melupäästöjä syntyy lentoonlähdössä, jolloin moottori käy suurilla kierroksilla. Lentopaikalla operoidaan tyyppi hyväksytyillä ilma-aluksilla tai ilma-alusten lentokelpoisuus on muuten määritetty Ilmailulain 44 § mukaisesti. Tyyppi hyväksynnän säädökset sisältävät myös hyväksytyt melurajat.

Lentopaikkahankkeen meluvaikutuksia on selvitetty ja mallinnettu Windcraft Oy:n laatimassa ympäristölupahakemuksen liitteessä Pyhtään Lentopaikan Äänitasomallinnus (14.4.2017). Mallinnuksen mukaan lentopaikan äänitasot eivät ylitä lentopaikan ulkopuolella valtioneuvoston asetuksessa (933/1992) mainittuja melutasojen ohjearvoja 55 dB LAeq (klo 7-22) ja 50 dB LAeq (klo 22-7). Lentokenttätoiminnan äänipäästöt jäävät äänitasomallinnuksen mukaan pääosin kiinteistön alueelle. Lentopaikan aiheuttama äänitaso olemassa olevan vapaa-ajan asutuksen kohdalla ei ylitä loma-asutuksen äänitason raja-arvoja.

Hakijan mukaan lentopaikan käyttäjille laaditaan ohjeistus lentopaikan lentomenetelmistä. Ohjeistus sisältää mm. tiedot suositeltavista lähestymis- ja lähtöreiteistä, vältettävistä alueista ja linnusto- ja luonnonsuojelualueista.

Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat noin 1 km päässä suunnitellun kiitotiealueen keskipisteestä. Lentokorkeudet asutuksen päällä noudattavat vähintään yleistä minimilentokorkeutta 500/1000 ft (150 m/300 m). Lähestymiset ja nousut tapahtuvat erillisten lähestymiskarttojen ja ilmailulainsäädännön ehtojen mukaisesti.

Normaalissa toiminnassa lentoonlähtö ja laskeutuminen tapahtuvat tuulesta riippuen aina vastatuuleen ja lentoonlähdon äänikuorma jakautuu näin kentän molempiin päihin. Laskeutumisen aiheuttama ääni on pienemmästä moottoritehosta ja liu'usta johtuen merkittävästi lentoonlähtöä vähäisempi.

Hakemuksen mukaan äänen aiheuttamaa haittaa pyritään minimoimaan ohjaamalla lähtevä ja saapuva liikenne moottoritien linjalle. Toimintaa varten kentän ylläpitäjä julkaisee ilmailijoille kentän operointiohjeet, jotka sisältävät mm tiedot laskeutumisreiteistä. Idän ja lännen suunnasta saapuminen pyritään ohjaamaan E18-moottoritien päälle. Lähestymiskierrokset määritellään siten, että toiminnasta aiheutuva häiriö jää mahdollisimman vähäiseksi. Laskukierroskuviot eivät ulotu Purolan tai Pyhtään kirkonkylän taajamien päälle.

Jätteet

Ympäristölupahakemuksen mukaan koneiden huoltotoimine yhteydessä syntyy vaaralliseksi jätteeksi luokiteltavia jäteöljyjä ja pieniä määriä muuta jätettä. Sosiaalituloissa syntyy normaalia yhdyskuntajätettä.

Kaikki alueella syntyvät jätteet käsitellään kunnan jätehuoltomääräyksien mukaisesti. Jätteet lajitellaan ja toimitetaan asianmukaiseen vastaanotto-paikkaan.

Vaikutukset luonnonsuojelu ja Natura 2000 -alueisiin

Noin 1,2 kilometrin etäisyydelle suunnitellusta lentopaikasta sijoittuvat Santaniemenselkä-Tyyslahden, Ahvenkoskenlahden ja Kymijoen Natura-alueet.

Lentopaikkahankkeen vaikutuksia Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin on selvitetty FCG:n laatiman ympäristölupahakemuksen liitteessä Pyhtään lentopaikka: vaikutukset Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin sekä pohjaveteen -raportissa (28.5.2017).

Natura-arvioinnista säädetään luonnonsuojelulain 65 ja 66 §:n säännöksissä. Ensimmäisen säännöksen (65 §) mukaan hanke tai suunnitelma ei saa yksistään tai yhdessä muiden hankkeiden kanssa merkittävästi heikentää niitä luonnonarvoja, joiden vuoksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000-verkostoon. Tämä velvoite koskee myös Natura-alueen ulkopuolella toteutettavaa hanketta, jos sillä on todennäköisesti alueelle ulottuvia merkittäviä haitallisia vaikutuksia.

Raportin mukaan riittävän etäisyyden vuoksi suunnitellulla lentopaikalla ei arvioida olevan lainkaan suoria tai välillisiä vaikutuksia SAC-alueena suojellun Kymijoen Natura-alueen suojeluperusteena oleviin luontodirektiivin luontotyypeihin tai lajeihin.

Selvityksen perusteella suunnitellusta toiminnasta ei arvioida muodostuvan myöskään merkittäviä melu- tai häiriövaikutuksia lähimpänä sijaitsevan Santaniemenselän-Tyyslanden Natura-alueen (tai muiden Natura-alueiden) suojelun perusteena oleville lintudirektiivin liitteen I lajeille tai alueella säännöllisesti esiintyville muuttolintulajeille. Luonnonsuojelualueita koskevat meluohjeavot (keskiäänitaso < 45 dB päivällä, < 40 dB yöllä)(Uudenmaan ELY-keskus 2013) eivät ylitä Natura- ja luonnonsuojelualueilla (mm. lähin Strukan METSO –luonnonsuojelualue).

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Lentotoiminta aiheuttaa vähäisen törmäysriskin Santaniemenselän-Tyyslahden Natura-alueen suojelun perusteena oleville lintulajeille, mikäli alueella pesivät tai levähtävät lintulajit liikkuvat lentopaikan läheisyydessä tai lentotoimintaa tapahtuu Natura-alueen yläpuolella. Törmäysriski voi kohdistua myös Ahvenkoskenlahden suojeluperusteena olevaan lajistoon, mikäli esimerkiksi jokin alueen suojeluperusteena oleva laji käy ruokailemassa lentopaikan läheisyydessä tai esiintyy alueella muuttoaikaan.

Törmäysten todennäköisyydet on arvioitu kuitenkin niin pieniksi, ettei törmäyksillä arvioida missään tilanteessa olevan vaikutusta alueella esiintyvien lintulajien populaatioihin.

Raportin mukaan hankkeesta ei ole tarpeen laatia erillistä luonnonsuojelulain 65§:n mukaista Natura-arviointia.

Raportin mukaan lähimmät tiedossa olevat merikotkan, haarahaukan ja kalasääsken pesät sijoittuvat noin 1,5-3 km etäisyydelle lentopaikasta. Lentopaikka sijoittuu lintujen valtakunnallisille päämuuttoreiteille, mutta selvitysten mukaan maaston muodot ohjaavat lintujen muuton pääsääntöisesti lentopaikan ohitse. Suunnittelualueella ei myöskään ole erityisiä petolintujen tai kurkien lentoreittejä tai kaartelualueita.

Lentopaikasta linnustolle aiheutuvia mahdollisia vaikutuksia ovat mm. lentotoiminnasta aiheutuva melu ja muu häiriö sekä mahdolliset törmäysvaikutukset.

Törmäysriskien vuoksi lentämistä Santaniemenselän-Tyyslahden vesialueen päällä tulisi ohjeistaa välttämään. Alueella levähtää vuosittain (erityisesti muuttoaikaan) runsaasti vesilintuja, jonka lisäksi alueella ovat pesineet useina vuosina mm. sääksi, haarahaukka ja merikotka.

Selvityksen mukaan huomioiden suunnitellun toiminnan laajuus (vain noin 2000 – 4000 lentoa / vuosi) ja tyyppi, ei vaikutusten arvioida muodostuvan vähäistä suuremmiksi millekään lintulajille. Myöskään meluohjearovot eivät ylity Natura- ja luonnonsuojelualueilla. Merkittäviä vaikutuksia linnustolle tai Natura-alueiden suojeluperusteille ei arvioida muodostuvan.

Kemikaalit ja polttoaineet

Lentopaikalla ei käytetä jäänpoistoa, kemikaaleja tai liuottimia. Polttoaineen säilytykselle on erillinen vuotoaltaalla tai kaksoisvaipalla varustettu liikuteltava säiliökärry tai erillinen säiliöauto asematasolla. Käytettävät polttoaineet ovat kerosiini JET-A1 ja lentobensiini. Säilytettävän polttoaineen määrä on maksimissaan 10.000 litraa.

Arvio parhaan käyttökelpoisen tekniikan soveltamisesta ja ympäristön kannalta parhaan käytännön soveltamisesta

Hakemuksen mukaan toiminnan harjoittaja pyrkii käyttämään taloudellisesti käyttökelpoista parasta mahdollista tekniikkaa kaikissa lentopaikan toimin-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

noissa niin, että päästöt ja ympäristövaikutukset jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Lentopaikalla operoivien lentokoneiden äänenvaimennusta pyritään mahdollisuuksien mukaan tehostamaan. Mahdollisessa koulutustoiminnassa suositaan vähän melua aiheuttavia moottorityyppejä, kuten esimerkiksi sähkömoottoreita.

Yleisilmailukoneiden äänitaso on pienentynyt ja pienentymässä edelleen mm. moottoriteknologian, lentomenetelmien, äänenvaimennukset ja sähkömoottoreiden kehittymisen sekä yleistymisen myötä.

Onnettomuuksien estäminen ja toiminta häiriötilanteessa

Hakijan mukaan lentopaikkatoiminnassa huomioidaan ilmailukentän turvallisuustoimet ilmailulain § 4 mukaisesti.

Onnettomuustilanteisiin on varauduttu alkusammutustoimet mahdollistavin sammuttimin sekä öljy- tai polttoainevahinkoon imeytysaineilla. Häiriötilanteessa häiriön aiheuttamat haittavaikutukset pyritään poistamaan välittömästi ja tarvittaessa tehdään ilmoitus lupaviranomaiselle.

Tarkkailu ja raportointi

Hakemuksen mukaan lentopaikasta julkaistaan toimintaohje, jonka noudattamista valvotaan ja tarvittaessa rikkomuksista huomautetaan ja vakavissa tapauksissa raportoidaan viranomaisille.

Aluetta tarkkaillaan silmämääräisesti päivittäin ja häiriötilanteisiin puututaan välittömästi sekä tarvittaessa tehdään ilmoitus lupaviranomaiselle. Hallitiloissa mahdolliset vuodot on helppo havaita. Toimintaa valvotaan aluevalvontakameroilla sekä henkilökunnan toimesta.

Melusta aiheutuvia vaikutuksia pyritään minimoimaan mm. vuorovaikutuksella ja avoimella tiedottamisella.

Yhtiö pitää kirjaa ilma-aluksista, jotka ovat sopineet kentän käyttöoikeudesta.

Aloitislupa

Hakija hakee ympäristönsuojelulain (527/2014) § 199 mukaista lupaa aloittaa toiminta mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta vakuutta vastaan. Hakija on perustellut hakemustaan mm. seuraavasti:

Pyydämme toiminnan käynnistyslupaa ympäristölupaprosessin ollessa käsitteilyssä. Takuusummaksi mahdollista alueen ennallistamista varten esitämme EUR 10.000.

Tehdyissä luonto- ja äänitasoselvityksissä tai muutoin viranomaisten taholta ei ole tullut esiin sellaisia seikkoja, jotka muodostaisivat esteen ympäristölupaan myöntämiselle.

Toimipaikka- ja säilytystilakysymys on akuutti. Ympäristölupaprosessi mahdollisine valituksineen saattaa kestää useampia vuosia ja hankkeen mahdollinen lykkääntyminen aiheuttaisi laaja-alaisia vaikutuksia lentopaikkayhtiölle, toimialalle kokonaisuudessaan ja lisäksi ilmailualan yhtiöiden asiakkaille, jotka tarvitsevat kyseisiä palveluita.

HAKEMUKSEN KÄSITTELY

Hakemuksesta tiedottaminen

Hakemuksen vireille tulosta on kuulutettu sähköisessä julkipano.fi palvelussa sekä Pyhtään kunnan internetsivuilla 6.7.-4.8.2017. Lisäksi kuulutus on julkaistu Kymensanomissa 6.7.2017 sekä Nya Östis -lehdessä 6.7.2017. Kuulutus on myös annettu erikseen tiedoksi niille asianosaisille, joita asia erityisesti koskee.

Lausunnot

Hakemuksesta on pyydetty lausunto Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta, Kotkan kaupungin ympäristöterveydenhuolloilta, Trafilta, Puolustusvoimilta sekä Kymenlaakson liitolta.

Kotkan kaupungin ympäristöterveydenhuollon lausunto 19.07.2017:

”Ympäristöterveysvalvonta lausuu hakemuksesta seuraavaa:

Ympäristöterveysvalvonta tarkastelee lupahakemuksessa esitettyjä toimintoja lähinnä terveysuojelulainsäädännön pohjalta. Toiminnoista ei saa aiheutua lähiasutukselle terveysuojelulainsäädännön tarkoittamaa terveyshaittaa eikä elinympäristön terveellisyyden vähenemistä. Terveysuojelulaissa terveyshaitalla tarkoitetaan esimerkiksi asuinympäristössä olevasta tekijästä tai olosuhteesta aiheutuvaa sairautta tai sairauden oireita. Lain tarkoittamana terveyshaittana pidetään myös altistumista terveydelle haitalliselle aineelle tai olosuhteelle siten, että sairauden tai sen oireen ilmeneminen on mahdollista. Lähimmät asuinrakennukset ovat noin kilometrin päässä kiitoradasta.

Terveyshaittaa asutukselle ympäristöterveysvalvonta katsoo voivan aiheutua lentotoiminnasta aiheutuvasta melusta ja välillisesti pohjaveden pilaantumisriskinä esimerkiksi konetankkausten vahinkotilanteissa. Lentokoneiden huoltotoimenpiteet tehdään halleissa, joissa on asianmukaiset pinnoitteet ja erottelukaivot. Lentopaikalla ei käytetä jäänestoa, kemikaaleja tai liuottimia. Kentän pinnan pölyämisestä ei ole tietoa.

Asutuksen terveydellisten olosuhteiden osalta on haetuissa toiminnoissa huomioitava seuraavaa:

- Toiminnasta ei saa aiheutua meluhaittaa lähiasuntojen sisätiloihin. Asuntojen sisätilojen keskiäänitason toimenpiderajaksi on annettu päivä-aikaan (klo 7.00 - 22.00) 35 dB(A) ja yö-aikaan (klo 22.00 - 7.00) 30 dB(A). Lisäksi on huomioitava, että tarvittaessa äänen impulssimaisuuden aiheuttama korjaustarve on vähintään 5 dB(A).

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Toimenpiderajan ylittymisen voidaan katsoa aiheuttavan terveyshaittaa.

- Toiminnasta ei saa aiheutua lähistöllä sijaitsevien pohjavesialueiden ja kaivovesien pilaantumista eikä sitä kautta välillistä terveyshaittaa.
- Toiminnasta ei saa aiheutua jatkuvaa tai säännöllisesti toistuvaa pölyhaittaa lähiasutukselle, josta voi aiheutua altistumista.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lausunto 21.8.2017:

”Redstone AERO Oy suunnittelee lentopaikan rakentamista Pyhtään kuntaan Itäkirkonkylään Hevossuolle Kirkkotien länsipuoliseen maastoon. Kaakkois-Suomen ELY-keskus esittää lausuntonaan asiakohdassa mainitusta ympäristölupahakemuksesta seuraavan.

Redstone AERO Oy on hankkinut hallintaansa 93 hehtaarin suuruisen kiinteistön, jonka alueelle lentopaikka sijoittuu. Kiitotie on aluksi aikomus toteuttaa 1200 metrin pituisena ja sorapintaisena, mutta jo tässä vaiheessa varaudutaan sen laajentamiseen 1800 metrin pituiseksi ja päällystetyksi. Kiitotien sivuun tasoitetaan ilma-alusten pysäköintialue. Lentopaikka suoja-sektoreineen sijoittuu noin 20 hehtaarin alueelle kiinteistön keskivaiheille. Kiinteistö ja sen ympäristö ovat asumatonta ja kaavoittamatonta maa- ja metsätalousaluetta, eikä siellä selvitysten perusteella ole erityisiä luontoarvoja. Lähimmät asuinrakennukset ovat noin kilometrin päässä kiitoradasta.

Hankkeen YVA-tarve

KASELY on kyseistä lentopaikkahanketta koskien tehnyt päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta, Dnro KASELY/713/2017, 15.6.2017. Sen mukaan lentopaikkahanke ei edellytä YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Hankkeen kuvaus

Pyhtään lentopaikka on ilmailualan toimijoiden tarpeista syntynyt hanke. Malmin lentokenttä on lopettamisuhan alla ja Etelä-Suomen alueen nykyisillä lentopaikoilla on heikot edellytykset harjoittaa ammattimaista yleisilmailutoimintaa, puuttuvan infrastruktuurin, kentän omistussuhteiden, lentoteknisen varustelun tai sijainnin vuoksi. Yleisilmailukoneiden operointi on usein hankalaa tai mahdotonta Finavian lentoasemilla raskaan liikenteen joukossa. Suuri osa kalustosta edellyttää säilytystä lämpimässä hangaarissa. Myös huoltotoiminta tehdään lentokonehalleissa. Sopivia tiloja nykyisillä lentopaikoilla, pääkaupunkiseudun vaikutuspiirissä on vähän. Koko Suomen yleisilmailuoperaatioista noin 44 % on suoritettu Malmin lentoasemalta. Tästä toiminnasta ja muualta osan arvioidaan siirtyvän käyttämään Pyhtään lentopaikkaa siten, että toiminnan määräksi muodostuu noin 5-10 % Malmin toimintamäärästä. Lentojen määräksi arvioidaan Pyhtäällä 2000-4000 operaatiota vuodessa. Toiminta jakaantuu ympärivuotisesti ja painottuu arkipäiviin. lentotoimintaa harjoitetaan pääsääntöisesti klo 7-22 välisenä aikana. Satunnaisesti voi lentoa lähtöjä ja laskuja olla klo 22-07 välisenä aikana.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Hakemuksen mukaan suunniteltu lentopaikka palvelisi laaja-alaisesti yleis-ilmailua. Kentälle sijoittuu monipuolisesti erilaisia ilma-alueita purjelentokoneista ja kevytlentokoneista museokoneisiin ja potkuriturbiinikoneisiin. Kentälle ei ole tulossa reittiliikennettä tai liikennekoneita.

Melu

Lentopaikka suojasektoreineen sijoittuu noin 20 hehtaarin alueelle kiinteistön keskivaiheille. Asuin ja lomarakennusten sijainti suhteessa lentopaikkaan on selvitetty. Kohteet on merkitty viranomaisille toimitettuun karttaan. Hankkeen sijaintikiinteistö ja sen ympäristö ovat asumaton ja kaavoittamaton maa- ja metsätalousaluetta. Lähimmät asuinrakennukset ovat noin kilometrin päässä kiitoradasta.

Hankkeen meluvaikutuksia on tutkittu lentotoiminnan äänitasomallinnusten avulla. Selvityksen tulokset on koottu erilliseen raporttiin (Pyhtää, äänitasomallinnus 14.4.2017 (Windcraft Oy). Mallinnuksen perusteella lentomelulla ei ole merkittäviä meluvaikutuksia asuinkiinteistöihin tai lomakiinteistöihin. Mallinnuksessa toiminnan äänitasoa haarukoitiin erilaisilla lentomäärillä ja -profiileilla. Lentopaikan melutaso oman kiinteistön ulkopuolella ei ylitä valtioneuvoston asetuksessa (993/1992) mainittuja melutasojen ohjearvoja.

Kevyillä yleisilmailukoneilla lennettäessä ei synny laajoja ylikunnallisia melualueita lähtö- ja tuloreittien ympärille kuten raskaassa reittiliikenteessä. Liikenne on pienimuotoista ja häiriö satunnaista lentojen suuntautuessa eri suuntiin. Tyypillisen yleisilmailukoneen nousu yleisen minimilentokorkeuden yläpuolelle kestää noin 0,5-1 minuuttia. Maasta kuunneltuna lentävän ilma-alueen ääni myös etääntyy nopeasti koneen ohitettua kuulijan. Merkittävin hetkellinen äänitaso muodostuu koneen potkurilinjan jatkeelle. Lentoonlähdön ääni rajautuu pääasiassa kiinteistön omalle alueelle. Lentoonlähtö tehdään 75-100% moottoriteholla. Alkunousu tapahtuu kiitotien suuntaisesti, jonka jälkeen normaalisti kaarretaan vasemmalle moottoritien suuntaan. Pääasialliset lähtö- ja tuloreitit mukailevat E18-moottoritien linjasta. Toimintaa varten kentän ylläpitäjä julkaisee ilmailijoille kentän opepointiohjeet, jotka sisältävät tiedot nousu- ja laskeutumisreiteistä. Ilmailumääräysten mukainen minimilentokorkeus saavutetaan noin 30-60 sekunnin kuluessa. Matkana se tarkoittaa noin 1 kilometriä irtoamiskohdasta, eli pääsääntöisesti nousu tapahtuu kenttäkiinteistön päällä. Kiinteistörajojen ulkopuolella lento tapahtuu valtakunnallisten minimilentokorkeuksien yläpuolella.

Natura 2000 -verkosto ja linnusto

Suunniteltu lentopaikka sijaitsee 1-2 km koilliseen Natura 2000 -verkostoon kuuluvasta Santaniemenselkä-Tyyslahden alueesta FI0416007 (lintudirektiivin mukainen SPA-alue) ja Kymijoen alueesta FI0401001 (luontodirektiivin mukainen SAC-alue) sekä Strukan METSO -nimisestä luonnonsuojelualueesta. Lentopaikan vaikutuksia Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin on tarkasteltu FCG:n raportissa Pyhtään lentopaikka, vaikutukset Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin sekä pohjaveteen (28.5.2017). Raportissa on arvioitu, että lentopaikalla ei ole merkittäviä vaikutuksia Natura-alueille ja muille luonnonarvoille. Arvio on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen näkemyksen mukaan oikea arvion perusteena käytetyillä tiedoilla len-

totoiminnan laadusta ja määrästä. Meluhaittojen ja törmäysriskien välttämiseksi/vähentämiseksi lentotoimintaa Santaniemenselkä-Tyyslahden alueella tulee välttää ohjeistuksella sekä suunnittelemalla lentopaikan lasku- ja noususuunnat siten, että Santaniemenselkä-Tyyslahden alueen ylitse ei ole tarpeen lentää.

Lähimmät tiedossa olevat merikotkan, haarahaukan ja kalasääsken pesät sijoittuvat noin 1,5-3 etäisyydelle. Lentopaikka sijoittuu lintujen valtakunnallisille päämuuttoreiteille, mutta selvitysten mukaan maaston muodot ohjaavat lintujen muuton pääsääntöisesti lentopaikan ohitse. Suunnittelualueella ei myöskään ole erityisiä petolintujen tai kurkien lentoreittejä tai kaartelualueita. Linnustoon kohdistuvia mahdollisia vaikutuksia ovat mm. lentotoiminnasta aiheutuva melu ja muu häiriö sekä mahdolliset törmäysvaikutukset. Huomioiden suunnitellun toiminnan laajuus (vain noin 2000 – 4000 lentoa / vuosi) ja tyyppi, ei vaikutusten arvioida muodostuvan vähäistä suuremmiksi millekään lintulajille. Myöskään meluohjearvot eivät ylitä Natura- ja muilla luonnonsuojelualueilla. Näin ollen toiminnasta ei voida katsoa aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia linnustolle tai Natura-alueiden suojelupe-
rusteille.

Mikäli tulevaisuudessa toiminta laajenee tai muuttuu merkittävästi suunnitellusta, voi Natura- ja luonnonsuojelualueille kohdistua haitallisia vaikutuksia mm. melun ja lintujen törmäysriskin vuoksi.

Pohjavesien suojelu

Hankealueen läheisyydessä, kentän itäpuolella sijaitsevat Korkiaharjun I-luokan pohjavesialue (0562402 A ja 0562402 B) sekä Korkiaharjun pohjavedenottamo suojavyöhykkeineen (ISVEO:n päätös 23.4.1981). Suunniteltu kiitorata sivuaa em. pohjaveden ottamon kaukosuojavyöhykettä ja itäpuolelle suunniteltu muu infra on osin kaukosuojavyöhykkeellä.

ELY-keskus katsoo, että pohjaveden suojelulle asetetut tavoitteet ja suoja-
aluemääräykset tulee huomioida asianmukaisella tavalla ympäristölupamääräyksissä samoin kuin hankkeen suunnittelussa, toteutuksessa sekä toiminnan aikana.

Lentopaikan, kiitotien ja sen ympäristön rakentaminen sekä kuivatus/hulevesien hallinta tulee järjestää siten, ettei hankkeesta aiheudu haittaa pohjaveden laadulle (esim. mahdollinen valumavesien imeytyminen Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueelle). Lisäksi rakentaminen/hulevesien hallinta tulee toteuttaa niin, ettei ympäröiville maa-alueille aiheudu vettymishaittaa.

Lentokoneiden säilytys, huolto ja tankkausalueet esitetään suunniteltavaksi kiitotien länsipuolelle ja toteutettavaksi siten, että lähellä sijaitsevan pohjavesialueen ja vedenottamon veden laatu ei vaarannu ja riskit minimoidaan.

Muita huomioita ja hankkeen maankäytölliset edellytykset

Lentopaikka tulisi toteutuessaan muuttamaan alueen maankäyttöä. Hankkeen välitön sijainti on nykyisin talousmetsää. Hankkeen toteuttaminen tulee edellyttämään kiitotien lisäksi rakennusten rakentamista sekä aluetta tukevan infran toteutusta. Lentopaikan toteutus tulee aiheuttamaan käyttö-

rajoituksia lentopaikan vaikutusalueelle. Kaakkois-Suomen ELY-keskus pitää ongelmallisena, että lentopaikan toteutusta ei ole edistetty avoimen ja kunnallisen päätöksentekojärjestelmän avulla siten, että olisi otettu käyttöön maankäytön suunnittelujärjestelmän välineet. Kunnan on huolehdittava alueiden käytön suunnittelusta, rakentamisen ohjauksesta ja valvonnasta alueellaan sekä maapolitiikan harjoittamisesta. ELY-keskuksen tiedossa ei ole, että Pyhtään kunta olisi tehnyt kyseisen lentopaikan toteuttamista ja maankäytön muutosta tukevaa päätöstä.”

Trafin lausunto 21.8.2017:

”Kotkan kaupungin ympäristökeskus on pyytänyt 28.6.2017 Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausuntoa Pyhtään Hevossuolle suunnitellun uuden lentopaikan ympäristölupahakemuksesta (D/1933/11.01.00.05/2017). Ympäristöluvan hakijana on Redstone AERO Oy, joka on myös hakenut Trafilta kyseisen lentopaikan rakentamislupaa.

Hakijan mukaan kyseessä tulisi olemaan yleisilmailuun tarkoitettu lentopaikka, jonka rakenteissa ja infrassa mahdollistetaan yleisilmailua palveleva ammatillinen toiminta. Operaatiomääräksi on arvioitu noin 5–10 % Helsinki-Malmin operaatiomäärästä eli 2000–4000 operaatiota vuodessa. Lentopaikalla ei tulisi olemaan reittiliikennettä.

Suunnittelualueen ympäristössä ei ole lentoturvallisuutta vaarantavia olemassa olevia korkeita rakennelmia tai maastoesteitä. Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan ja Utin lentoasemien lähilennonjohtoalueiden ulkopuolella.

Lentopaikalle on tehty äänitasomallinnus käytettävän kaluston ja arvioitujen operaatiomäärien mukaisesti (Wincraft Oy). Mallinnus on tehty asianmukaisesti. Mallinnuksen mukaan meluhaitta rajoittuu pääasiallisesti asu-mattomalle alueelle, joka ei myöskään ole ympäristövaikutuksille herkkää suojelualuetta. Mallinnuksen perusteella kuvatun mukaisen lentotoiminnan rajoittamiseen ei ole aihetta. Trafi voi antaa myös melunhallintaa ja melutilanteen seurantaan koskevaa ohjeistusta ja asettaa melunhallintaan ja melutilanteen seurantaan liittyviä ehtoja siinä vaiheessa kun lentopaikalta edellytettävä pitolupaa myönnetään. Trafi voi edellyttää, että lentopaikan pitäjän on laadittava lentopaikan toimintaohjeet. Lentopaikan toimintaohjeilla voidaan ehkäistä etukäteen mahdollisesti syntyviä meluvaikutuksia kuvaamalla käytettävät laskukierrosten paikat sekä esittämällä alueet, joiden yli lentämistä olisi syytä välttää. Lentopaikan toimintaohjeilla voidaan pyrkiä ohjaamaan esimerkiksi yöllä tapahtuvan lentotoiminnan määrää ja tyyppiä.

Haulikkoammuntarata sijaitsee noin 550 metriä suunnitellun kiitotien päästä etelään ja jää kiitotien jatkeesta jonkin verran sivuun. Toimitetuista suunnitelma-asiakirjoista ei käy selville ampumaradan sijainti lähestymis- ja nousupinnan suhteen. Lähestymis- ja nousupinta alkaa kiitoalueen päästä kiitoalueen levyisenä ja levenee 10 %:lla pituutensa, 2000 metriä, matkalla. Pinnan kaltevuus on 1:20(kiitotieluokka I) eli esimerkiksi 600 metrin päässä tämä esterajoituspinta on noussut 30 metriä alkutasosta (ilmailumääräys AGA M1-1).

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Ampumaharrastusfoorumin julkaisemassa Turvallisen ampumaharrastuksen opas -esitteessä on kerrottu, että urheiluammunnassa käytetyn haulikon haulien vaara-alue on 250 metriä. Ampumarata ja vaara-alue tulee huomioida lentopaikan lähestymiskartassa ja paikallisissa toimintaohjeissa. Lentopaikan pitäjän ja ampumaradan ylläpitäjän tulee luoda menettelytavat, joiden mukaan toimitaan turvallisesti ampumatapahtumien ja lentotoiminnan aikana.

Hakija pyytää maarakennustoimen käynnistyslupaa ympäristökeskukselta ympäristölupaprosessin ollessa käsittelyssä (hakemuksen liite 9). Jotta Trafi voi myöntää lentopaikalle rakentamisluvan, on yhtenä edellytyksenä, että kyseiselle paikalle on myönnetty ympäristölupa tai asianomainen ympäristöviranomainen on todennut maarakennustoiminnan aloittamisen olevan mahdollista ympäristölupaprosessin ollessa kesken. Trafi ei voi tehdä lentopaikan rakentamislupaa koskevaa päätöstä ennen kuin Kotkan ympäristökeskus on ottanut kantaa lentopaikan ympäristölupahakemukseen.

Yleisesti lentopaikkojen ympäristölupiin liittyen Ilmailulain 157 §:ssä (Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset ja päätökset) säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon 129 §:ssä tarkoitettua tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä ja tehdä päätöksiä lento- ja huoltotoiminnasta, jos se on tarpeen muun muassa ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi. Määräykset ja päätökset voivat koskea muun muassa lentopaikan käyttöaikaa tai -tapaa tai lentoonlähtöjen ja laskeutumisten määrää. Trafi on asianosainen viranomainen, joka voi asettaa lentopaikan lentotoimintaan kohdistuvia rajoituksia ympäristö/melu tai turvallisuusperusteella.

Lisätietoja asiasta antaa ylitarkastaja Heikki Silpola (heikki.silpola@trafi.fi).”

Puolustusvoimien lausunto 14.8.2017

”Puolustusvoimien hallintoyksiköt ovat tutustuneet Kotkan ympäristökeskuksen lähettämään ympäristölupahakemusaineistoon. Ympäristö-luvan myöntämisellä lupahakemuksessa määritellylle toiminnalle Hevossuon alueella, ei ole vaikutusta Puolustusvoimien toimintaan. Puolustusvoimilla ei ole huomautettavaa ympäristölupahakemuksesta.

Jatkossa, maanrakennustöitä tehtäessä, tulee huomioida alueella tai sen läheisyydessä mahdollisesti kulkevat Puolustusvoimien kaapelilinjat. Linjojen sijainti tulee selvittää vähintään kymmenen (10) työpäivää ennen töihin ryhtymistä.

Puolustusvoimien kaapeleiden näyttö tilataan Johtotieto Oy:ltä. Johto-tieto Oy neuvoo rakentajia kaapelivaurioiden välttämiseksi.

Yhteystiedot:

Johtotieto Oy, Seutulantie 3-5 B, 04410 Järvenpää

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Puh. 0800 12600
sp. info@johtotieto.fi

Rakennus- ja maansiirtotöistä mahdollisesti aiheutuvien, olemassa olevien kaapelireitin siirtojen, kaapeleiden rakentamisaikaisen suojaamisen, tai muiden muutosten osalta kustannukset on kohdennettava muutoksen aiheuttajalle.”

Pyhtään kunnan lausunto 7.8.2017:

”Kunnanhallitus ilmoittaa lausuntonaan Kotkan ympäristölautakunnalle seuraavaa:

Lentopaikkahanke on perusteltu ja tukee kunnan elinkeinotoimintaa ja elinvoimaisuutta luoden samalla mahdollisuuksia myös muiden elinkeinojen kehittymiselle kunnassa. Kunnan elinkeinostrategiassa korostetaan yritysmuoniteisyttä. Yritysvetoisena hankkeena lentopaikka on erityisen kannattava, koska valtaosa investoinnista toteutetaan ilman yhteiskunnan tukea.

Kun lentopaikan vaikutukset ympäristöön, pohjaveteen, linnustoon ja suojele alueisiin ovat tehtyjen selvitysten mukaan vähäiset ja lentotoiminnasta aiheutuva melu alittaa asetetut vaatimukset, kunnanhallitus puoltaa ympäristöluvan myöntämistä haetulle lentopaikkahankkeelle.

Päätös:

Sami Saarinen ehdotti Jukka Söderholmin kannattamana päätösehdotuksen muuttamista niin, että toiseen kappaleeseen jää vain lause "kunnanhallitus puoltaa ympäristöluvan myöntämistä lentopaikkahakemukselle".

Koska oli tehty päätösehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, oli asiasta äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti nimenhuutoäänestystapaa siten, että ne, jotka kannattavat päätösehdotusta vastaavat JAA ja ne, jotka kannattavat Sami Saarisen ehdotusta äänestävät EI. Äänestystapa ja -esitys hyväksyttiin. Seuranneessa nimenhuutoäänestyksessä annettiin seitsemän (7) JAA- ja kaksi (2) EI-ääntä. Puheenjohtaja totesi äänestyksen tuloksena päätösehdotuksen tulleen kunnanhallituksen päätökseksi äänin 7-2.”

Kymenlaakson liiton lausunto 21.8.2017:

”Viite: Lausuntopyyntö 28.6.2017

Lausunto Redstone AERO Oy:n ympäristölupahakemuksesta Hevosuo, Pyhtää

Ympäristölupahakemuksessa todetaan, että Pyhtään lentopaikan luonne olisi vaikutukseltaan vain paikallinen. Paikallisesti merkittävät lentopaikat eivät kuulu maakuntakaavoituksen ohjauksen piiriin. Ympäristöluvan lupaehtoissa tulee varmistaa, etteivät lentopaikan toiminta ja vaikutukset ylitä maakuntakaavoituskynnystä eikä toiminta aiheuta merkittävää haittaa

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

maakuntakaavan toteuttamiselle, erityisesti vakitukselle asutukselle ja

loma-asutukselle. Myös toimintaedellytykset luontomatkailun ja muun mat-

kailun sekä virkistyksen kehittämiseksi tulee turvata. Ympäristöluvan lupaehtojen tulee olla näiltä osin selkeät.

Mikäli lentopaikan toiminta ja vaikutukset ylittävät selvästi seudullisuuden tai maakunnallisuuden rajan, tulisi se tutkia maakuntakaavatasolla MRL:n mukaisesti.

KYMENLAAKSON LIITTO
Maakuntahallitus

Jaakko Mikkola Ulla Silmäri
maakuntajohtaja maakuntahallituksen sihtööri

Muistutukset ja mielipiteet

Hakemukseen on jätetty yhteensä 32 kappaletta muistutuksia.

Muistuttajat A ja B toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Mielestämme lupahakemus on selvitysten osalta riittämätön mitä tulee suunnitellun toiminnan laajuuteen ja sen ympäristövaikutuksiin. Lentopaikan sijainti aivan luonnonsuojelualueiden ja runsaan loma- ynnä muun asutuksen naapurissa vaatii tarkempia kaavoituksellisia selvityksiä eikä ympäristölupaa näin ollen tule myöntää pelkästään nyt tehtyjen selvitysten pohjalta.”

Muistuttajat C ja D toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Vapaa-ajan kiinteistömme sijaitsee Pyhtään Itäkirkonkylässä osoitteessa x. Lentopaikalle matkaa on linnunteitse noin pari kilometriä.

Katsomme, että lentopaikka ja siihen liittyvä lentotoiminta häiritsee alueen luonnonrauhaa, vähentää asuinviihtyvyyttä sekä laskee kiinteistön arvoa.

Emme toivota lentopaikkaa tervetulleeksi Pyhtäälle.”

Muistuttajat E ja F toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”MUISTUTUS

Olemme ostaneet mökkipaikan v. 1982, tällä hetkellä vakituinen asunto. Pyhtään Purola on ollut rauhallinen ja hyvä asua, luonto ja erilaiset luonnossa asuvat eläimet on rikkaus joiden elämää voi seurata. Emme halua lentämisen aiheuttamia häiriöitä ja saasteita. Monet ihmiset ovat muuttaneet tänne Pyhtään kuntaan, rauhallisen luonnon, veden ja ilman takia.”

Muistuttajat G ja H toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

--	--	--

”KIRJALLINEN MUISTUTUS

Täten haluamme esittää kantamme ja huolestamme koskien lentopaikan ympäristölupahakemusta, jota Redstone AEROY hakee Pyhtään Hevossuolle. Huolestamme on lentopaikan mahdolliset melu- sekä muut haitat, jotka kohdistuvat sekä alueen asujaimistoon että luontoon.

Pyhtään ympäristö on tärkeitä kulttuurimaisemaa. Pyhtäällä on kampanjoitu aluetta myös mahdollisille uusille asukkaille nimenomaan vanhan kulttuurimaiseman sekä puhtaan ja rauhallisen luontomaiseman arvoilla. Ihmettelemme suuresti kuinka kunnan valtuutetut ovat nyt myymässä näitä arvoja pois muutaman ”dollarin” tähden. Kyseinen lentokenttähanke tuskin tuo paljoakaan taloudellista tuotosta kunnalle, mutta tulee viemään pois paljon arvokasta ja korvaamatonta kuten maaseutukunnan luonnonrauhan. Luonnonrauhaan liittyy olennaisena osana niin häiriötön äänimaisema kuin mahdollista.

Perehdyttyämme tarkoin asiaan liittyviin asiakirjoihin haluamme nostaa esille näkökulmia, jotka liittyvät erityisesti häiriöttömän äänimaiseman rikoutumiseen. Lentokentän ympäristölupahakemuksessa perusteltiin lentokentän rakentamisesta seuraavia mahdollisia vaikutuksia alueen yleiseen melutasoon mielestämme hyvin kapea-alaisesti. Selvityksissä pitäydettiin todistelemaan miten ääni vaikuttaa itse lentokentän lähiympäristössä. Selvityksessä ei kuitenkaan huomioitu sitä miten äänet leviävät ympäristössä laajoillekin alueille ja vaikuttavat häiritsevästi koko lähialueen äänimaisemaan. Ihmisillä ja luontokappaleilla on oikeus elää niin häiriöttämässä äänimaisemassa kun mahdollista. Tätä oikeutta ei saa rikkoa ilman todella perusteltuja poikkeuksia (moottoritiet jne.) Kenenkään yksittäinen, vain pientä ryhmittymää koskeva liiketoiminta tai harrastus ei voi olla tällainen peruste! Eikö kuntalaisten ja kunnassa vapaa-aikaansa viettävien asukkaiden mielipiteillä ja kokemuksella oman elämänsä tärkeistä arvoista ole mitään merkitystä kun tehdään liiketoimintaa?

Haluamme perustella tätä kannanottoamme seuraavin kohdin: 1. Melutason desibelirajat Ympäristölupaa koskevissa asiakirjoissa on väite ettei melutaso tule ylittämään, lentotapahtumien missään vaiheessa sallitua ohjeisarvoa 55db (Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvot 993/1992 klo

0.7.00--22.00 55db). Ensinnäkin äänitasoon liittyvissä mallinuksissa (R1 ja

R3) nousujen ja laskujen yhteydessä melutaso näyttäisi ylittävän aina 60db'n rajan. Mutta erittäin tärkeitä on myös huomioida, että 55db'n ohje-arvo koskee yksinomaan vakituisen asumisen olosuhteita. Asiakirjoissa lentokentän ympäristöaluetta määritelläänkin vanhaksi pysyvän asumisen alueeksi. Väite on yksipuolinen ja tosiasioita vääristelevä! Lähialueella on useitakin kesäasuntoja säteellä 1km-1.5km kuten esimerkiksi me Strukan suluilla noin 1.5km päässä mahdollisesta lentokentästä ja kesäasukasnaapurimme vieläkin lähempänä. Purolan alueella kentän lähi-alueilla on myös useita kesäasuntoja, joiden äänimaisemaan lentokentän

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

melu tulee vaikuttamaan. Kyseisen valtioneuvoston ohjeistuksen mukaan

vapaa-ajan asuntojenympäristössä melutason ohjeisarvo on klo 7--22 vain

45 db ja klo 22--7 välisenä aikana 40 db. Eli melutaso tulee ylittymään rei-

lustu erityisesti lähtöjen ja laskujen yhteydessä. Tärkeätä on myös huomioida, että asiakirjoissa ilmenevien arvioiden mukaan suurin osa lennoista kohdistuu kesäaikaan, jolloin sekä vakiasukkaat, että kesäasukkaat ulkoilevat paljon. Ennusteen mukaan lentokentällä saattaa olla vilkkaana kesälauantaina vähintään yli 33 lyhytkestoista lentotapahtumaa. Eli päiväsai-kaan noin 3/ tunti. Missä on silloin luonnonrauha, jota sekä vakituiset Pyhtään asukkaat kuin kesäasukkaatkin kesäänsä kaipaavat!

2. Maaston sekä luonnonolosuhteiden vaikutus melutasoon Asiakirjoissa on selvitelty melutason ohjearvoja leviämismallinnuksen mukaan ilman, että mitään todellisia mittauksia olisi tehty. Asiakirjoissa on maininta: "Pyhtään maasto on tasainen, eikä maastossa ole muotoja, jotka aiheuttaisivat äänitason kannalta suojaus- ja heijastusvaikutuksia". Tällä väitteellä perustellaan paperilla tehtyjen melutasomallinnuksien luotettavuutta. Väite on kuitenkin harhaanjohtava ja suoranainen valhe. Strukan laajat kalliot, jotka sijaitsevat mahdollisen tulevan lentokentän lähialueella toimivat nimenomaan tällaisena heijastusvaikuttajana. Kalliot sijaitsevat vapaa-ajan asun- tomme ja lentokentän välissä ja toimivat merkittävänä kaikupohjana. Kalliot moninkertaistavat kovat äänet ja saavat ne kaikumaan häiritsevästi ympäristössä, jopa useampien kilometrien päässä kallioista. Tämä on jo todettu, kun lentokentän rakennusalueen kaivinkoneiden äänetkin kuuluvat meille asti vaikka matkaa on se 1.5 kilometriä. Puhumattakaan alueella jo sijaitse- vasta ampumaradasta, jonka voimakkaasti kaikuvia pamauksia joudutaan sietämään jo nyt. Tätä kaikuefektiä vahvistaa vielä otollisesta suunnasta tuleva tuuli. Alueella, kuten asiakirjoissakin mainittiin, on jo aikaisemminkin suoritettu paljon avohakkuita ja nyt lentokentän yhteydessä on loppukin puuston tarjoama ääntä vaimentava vaikutus minimoitu. Ilman kattavia, eri suunnasta tulevilla tuulilla tehtyjä mittauksia ei voida esittää mitään luotet- tavia lentokentän lopullista melutasoa kuvaavia desibeliarvoja!

3. Lentokentän vaikutus Natura-alueeseen ja sen linnustoon. Ensinnäkin on pöyristyttävää, että lentokenttää edes mietitään keskelle asujaimistoa ja Natura-2000 alueita! On sanomattakin selvää, että sillä tulee olemaan suu- ri vaikutus siihen runsaaseen linnustoon, joka sekä pesii että muuttaa alueen yli! Asiakirjoissa oli liitteenä näennäisesti kattava selvitys lentoken- tän vaikutuksista alueeseen. Monella tavalla ympäripyöreässä selvitykses- säkin jo todettiin, että vaikutuksia tulee olemaan. Selvityksessä mainittiin muun muassa kuinka lentokentän rakennusalueella asuvia metsoja tulee törmäämään lentokoneisiin ja kuinka kentän rakentaminen tulee tuhoa- maan niiden luontaisia soidinalueita. Eikö tämäkin ole yksinäänkin jo mer- kittävä haitta! Alueen yli lentävät suuret lintujen Arktika- muutot ovat erityi- sellä vaaravyöhykkeellä. Selvityksessä ehdotettiin hieman epärealistisesti,

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

että muuttoa tarkkailtaisiin ja kyseisinä hetkinä lentoja rajoitettaisiin. Kuka tarkkailee ja missä, muutohan eivät tapahdu kellojen eikä kalentereiden mukaan? Lentokentän todellisia meluvaikutuksia alueen linnustoon ei voida ennustaa ilman vielä tarkempia tutkimuksia ja mittauksia. Kohdassa kaksi mainitsemamme luonto- ja ympäristömuotovaikutukset koskevat myös lähellä pesiviä lintuja. Äänet kulkeutuvat pidemmälle kuin asiaa koskevassa selvityksessä annetaan ymmärtää. Vaadimmekin että toiminnan haitat luontoarvoille selvitetään perinpohjaisesti ja toiminnasta laaditaan 65§:n mukainen Natura-arviointi!

Muun muassa edellä mainitsemiemme seikkojen perusteella on mielestämme todella tarkkaan kartoitettava onko kyseiselle lentokenttähankkeelle mahdollista myöntää ympäristölupaa. Ympäristölupahakemuksessa on myös huomioitava, että lentokentän toimintasuunnitelma on vasta alustava ja toimintaa ja esimerkiksi lentokentän kokoa, kuten kiitoradan pituutta, ollaan selvästi suunniteltu laajennettavan. Mitkä tulevat olemaan ympäristöhaitat siinä tapauksessa, jos toiminta vielä laajenee suunnitellusta?”

Muistuttaja I ja kolme muuta allekirjoittajaa toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Olemme huolestuneita asukkaita Purolan kylästä Pyhtäällä. Vastustamme lentopaikan rakentamista Hevossuolle.

Hevossuo on vanha suo mistä kyläläiset ja myös naapurikuntalaiset ovat poimineet mm lakkaa ja korvasieniä. Vaadimme että Hevossuo palutetaan alku peräiseen asuunsa suoksi.

Koko lentopaikka on salamyhkäisesti valmisteltu, vaikka olemme lähimmät naapurit ja tilamme ovat lentopaikan vaikutus alueella niin meihin ei ole oltu yhteydessä missään muodossa.

Asumme osa lentopaikan lasku alueella toinen osa nousu alueella, kalliot koventavat äänet joten nyt kun paikalla on kaadettu puita ympäri vuorokauden ja kaivurit jylläävät pitkiä päiviä niin äänet kantautuu meille asti.

Pohjavesi asia oli ennen niin tärkeä maantiellä ei saannut edes käyttää suolaa talvisaikaan pohjaveden takia vaikka isossa mäessä monta kertaa olisi ollut tarvetta. Lentopaikka varmasti saastuttaa maanperää.

Alueella on rikas luonto paljon eläimiä, meidän kameroilla on ilveksiä, hirviä, peuroja, kauriita, karhuja, paljon erilaisia lintuja kuten kotka jne. Alueen etelä puolella on natura alue, ja vanhat hauta paikat soineen.

Eläimien liikkumista on jo nyt häiriintynyt kun niin suuri osa metsää on kaadettu ja koneet häiritsevät eläimien liikkumista.

Pyhtää mainostetaan rauhallisena luonto kuntana, mahdolliset tänne muutajat voivat valita toisia paikkakuntia missä kunniotetaan ihmisiä ja niiden rauhan kaipuuta mutta me joka jo omistamme täällä lentopaikan alueella kiinteistöjä, toiset sukutiloja, emme voi enää valita eikä kukaan osta mei-

dän kiinteistöjä jotka jäävät lentopaikan melun alle. Kuka korvaa meidän rahalliset menetykset, maksamme kovat kiinteistö verot mutta haitoista ei kompensoida.

Yleisessä kokouksessa Huutjärven kolululla puhuttiin päiväs aikaan tapahtuvasta lentoliikenteestä nyt se on jo ympäri vuorokautinen ja ammattimainen, ja kentän pituus on jo kohta 3 km eli alas kouluun asti.

PS nimiä kerätessä selvisi että monelta puuttui tämä tiedote jonka minä olin pyytänyt teiltä sähköisesti DS”

Muistuttajat J ja K toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Katsomme, että lupahakemus on tehty riittämättömillä ja liian väljästi ilmoitetuilla tiedoilla. Annetuilla luvuilla ja arvoilla on vaikea arvioida, mitä vaikutuksia lentotoiminnalla oikeasti tulee olemaan ympäristöön.

Tässä muutama näkökohta kysymyksineen, jotka meidän mielestämme vaativat tarkempaa pohdintaa:

1. Kentän pituus tulee tulevaisuudessa kasvamaan 1800 metriin, joten toimintakin tulee todennäköisesti laajenemaan ja lentomäärät kasvamaan – ja koneet suurenemaan.
2. Lento-operaatioiden määrä on ilmoitettu melko laveasti 2000 – 4000/vuosi. Lentokoulutustoiminnan kerrotaan olevan suurin yksittäinen muuttuja operaatioiden määrässä. Miksi tätä ei pystytä tarkemmin määrittelemään, eikö kuitenkin ole tiedossa mitä lentokoulutusta Suomessa ylipäätään järjestetään, missä sitä järjestetään ja miten laajasti. Toinen epäselvä käyttäjäkunta on harrasteilmailijat. Kai heistäkin löytyy rekisteri lentolupakirjojen perusteella ja mitkä ovat ne kentät joita pääsääntöisesti käytetään.
3. Miten lentotoimintaa pystytään valvomaan jos kenttä on miehittämätön? Noudatetaanko voimassa olevia lähestymis-, nousu- ja laskeutumismääräyksiä jos ne perustuvat lentäjän omaan ”taitoon, tietoon ja tulkintaan”?
4. Lakkautusuhan alla olevan Malmin lentokentän toiminnasta arvioidaan siirtyvän 5 - 10 % Pyhtäälle. Määrä tuntuu ihmeellisen pieneltä – mitä tapahtuu lopulle toiminnalle ja minne se sitten siirtyy?
5. Yöaikaan klo 22-07 tapahtuvia operaatioita ilmoitetaan olevan mutta satunnaisesti, joka on myös aika väljä ilmaisu. Totuus tulee kuitenkin olemaan se, että yölläkin lennetään jos siihen annetaan lupa.
6. Hakemuksen yhdessä selvitysosassa kirjoitetaan näin: ”Lentokoneiden ääni erottuu ja lentokoneet näkyvät melun ohjearvoja laajemmalla alueella, mutta vaikutusta ei voi pitää merkittävänä”. Vaikka melutasojen ohjearvot eivät ylittyisikään, niin jokainen kone tulee näkymään ja kuulumaan. Pidämme aika merkittävänä tätä vaikutusta, joka tulee huonontamaan todella paljon olemisen ja asumisen viihtyvyyttä. Vietämme paljon vapaa-aikaamme ja lomiamme Pyhtään Purolassa (jo vuodesta 1999) ja tulevaisuudessa siintävät mukavat ja leppoiset eläkepäivät rauhalliseksi kokemassamme mökkipitäjässä. Vertailun vuoksi voimme todeta, että jos paikalliselta haulikkoampumaradalta kuuluu laukausten äänet (sijaitsee tulevan lentopaikan vieressä) niin miten voidaan väittää, että lentokenttä tulisi olemaan suurin

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

piirtein lähes äänetön. Sellaisen kuvan saa kun lukee lentopaikkahakijan hakemusta, tätä voisi pitää jo lukijan täydellisenä aliarvioimisena. Ja nimenomaan tuo määrältään vaikeaksi arvioitu harrastelentäminen ajoittuu keväästä syksyyn hyvälle ilmoille ja viikonlopuiksi, eli juuri niihin aikoihin kun asukkaat ja mökkiläisetkin puuhastelevat enemmän ulkona. Ja taivaalla tulee kaartelevaa jos jonkinlaista vehjettä ihailemassa rannikkomaisemia...

7. Mitä tarkoittaa suunnitelma kentän alueella järjestettävistä konserteista – ulkoilmakonserttejako?

Ympäristön viihtyisyyden, luonnonrauhan sekä kyläläisten ja kesäasukkaiden arvostamiselle tulee tästä hankkeesta miinus –merkkinen arvosana.

Vaatii perusteellisempaa pohdintaa siitä, ketä tämän kentän rakentaminen oikeasti palvelee – pientä osaa alan harrastajia vai onko tällä kauaskantoisempia funktioita alueelliselle kehittämiselle ja esim. alueen työllisyyden parantamiselle. Ja luulisi, että tämän kokoisen hankkeen tulisi sisältyä maakuntakaavaan.

Näin laajaa toimintaa ei tule päättää pelkän ympäristöluvan perusteella, joten lupaa ei tule myöntää.”

Muistuttaja L toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Asianosaisena paikallisena vapaa-ajan asukkaana lentokenttähanke on mielestäni lain- ja lainhengen vastainen. Meluhaitta kentän vaikutusalueella olevalla vapaa-ajan asutukselle on muualla saatujen kokemusten mukaan liian suuri. Esimerkiksi Kouvolan Utissa on on jouduttu rajoituksiin. Myös kiinteistöjen arvot laskevat lähialueilla kokemusten mukaan. Yhdyskuntarakentamisen lakisääteiset perusteet on tällöin sivuutettu, eikä ole otettu tarpeeksi huomioon.

Asiasta tiedottaminen hankkeen alkuvaiheissa ei ole täyttänyt lain vaatimuksia. Lisäksi ihmettelen, eikö tähän hankkeeseen verrattavissa tapauksissa tarvitse esittää tarkempia kannattavuuslaskelmia, koska asia koskee jo esim. meluhäirinnän vuoksi satoja ihmisiä. Pyhtään kunnanjohtaja kertoo julkisesti kunnan tukevan hanketta, mutta en ole kunnan sivuilta havainnut sitä. Kunnan rooli? Lentokenttähanketta pitäisi tarkastella useammaltakin näkökannalta ennen sen hyväksymistä. Esim. hankkeen taloudellinen kannattavuus? Kentän pääoma- ja käyttökulut suhteessa tulorahoitukseen? Rahoitus? Mikä instituutio on hankkeen takana?

Lentokenttähankkeeseen liittyvä läpinäkyvyys olisi myös selvitettävä. Asia koskee niin monia yhteiskunnallisia instituutioita ja yksityisiä henkilöitä.”

Muistuttaja M toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Tutustuttuani esitettyyn aineistoon, en halua lentotoimintaa esitetyle alueelle. Perustelut:

1. Esitetyt keskimääräiset meluarvot eivät käytännössä kuvaa hetkellisiä meluhaittoja. Jos lisäksi toimintaan liittyy laskuvarjohyppyjä, kestää hyppy-

korkeuden saavuttaminen huomattavan ajan aiheuttaen kaartelua kohteen yllä.

2. Nousu- ja laskeutumisreitit kulkevat n. 1 km päässä kiinteistöstäni, aiheuttaen koneluokissa noin R1 ja R2 50 dB, R3 55 db ja R4 60 db meluhaitan. Tällä on kiinteistön arvoa alentava vaikutus. Valtaosa Purolan kylää sijaitsee alle 2 km etäisyydellä reiteistä, jolloin ollaan vain vähän alemmalla melutasolla.

3. Kohteen vaikutusalueella sijaitsee Kymijoen suistossa oleva Korsnäsin lintulahti, jossa pesii mm. kalasääksiä. FCG:n raportin mukaan alueella pesinyt harmaahaikarayhdyskunta (kymmeniä pesiä) on muuttanut Munapirttiin. Onko yhdyskunta edelleen vaikutusalueella? Ampumaradan melua (n. kerran viikossa iltaisin) ei voi verrata jatkuvaan nousu- ja laskumeluun.

Mielipiteen antaja N mielipiteessään seuraavaa:

”Ympäristölupahakemusta käsiteltäessä tulisi mielestäni kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin seikkoihin.

1. Toiminnan aloittaminen ennen ympäristölupapäätöksen lainvoimaisuutta.

Tämä hakemus tulee hylätä. Hankkeen vaikutukset ympäristöön ovat niin pitkäkestoiset ja haitalliset, ettei niitä pysty riittävässä määrin ennallistamisella korjaamaan, mikäli päätös on kielteinen.

2. Kemikaalien ja polttoaineiden säilyttäminen alueella.

Hakemuksen mukaan alueella ei tulla säilyttämään eikä käyttämään kemikaaleja. esim. jäänestokemikaaleja ei käytetä. Päätöksessä tulee tarkastella kriittisesti, onko kentällä käyttömahdollisuuksia talviaikaan vai tulisiko jo luvassa määrittää kenttä pelkästään kesäkäyttöön.

Polttoaineiden säilytyspaikan suhteen tulisi kiinnittää huomiota siihen, että maaperä on hiekkakangasta ja suota. Tulee myös kiinnittää erityistä huomiota alueen hulevesien ohjaamiseen, koska alue rajoittuu sekä pohjavesi-alueeseen että Natura-alueeseen.

3. Melupäästöt.

Hakemuksessa mainitaan toisaalla laajasta lentotoiminnasta ja taas toisaalla sanotaan että toiminta on vähäistä. Hakemuksessa sanotaan, että kenttää tulisivat käyttämään pääasiassa lentoharrastajat, mutta samalla sanotaan, että kenttää käyttäisivät vain uudemmat vähemmän melua tuottavat koneet. Tässä on selkeä ristiriita, sillä lentoharrastajien koneet ovat pääsääntöisesti 1970 ja 1980 luvun koneita, joiden melutaso ei ole vähäinen. Hakija on myös julkisesti kertonut, ettei alueelle tule laskuvarjotoimintaa, mutta hakemuksessa sanotaan, että kenttä tekee läheistä yhteistyötä Sirius Sport Resort kanssa. Mitä muuta tämä toiminta voisi olla kuin laskuvarjohyppytoimintaa. Hakemuksessa sanotaan, ettei lentotoimintaa tule olemaan asutuksen päällä tai välittömässä läheisyydessä. Katsonkin, että päätöksessä tulisi selkeästi kieltää laskuvarjohyppy toiminta ja edellyttää

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

toiminnan mahdollisesti alkaessa haettavaksi uusi ympäristölupa. Päätöksessä tulisi myös selkeästi rajata Pyhtään kirkonkylä, Purola sekä Korkeaharjun hautausmaan alue lentokieltoalueiksi. Päätöksessä tulisi myös selkeästi asettaa aikarajat sille milloin kenttää saa käyttää. Pääasiallinen käyttö tulisi tapahtua arkisin ja viikonloppuisin lentotoiminnan tulisi päättyä viimeistään klo 16.”

Mielipiteen antaja P ja 11 mielipiteen allekirjoittajaa toteavat mielipiteesään seuraavaa:

”VASTINE/KIRJALLINEN MUISTUTUS PYHTÄÄN LENTOPAIKAN YMPÄRISTÖLUPAHAKEMUKSEEN

HAKIJAN YLEISKUVAUS TOIMINNASTA:

Pyhtään lentopaikka on ensisijaisesti ilmailualan toimijoiden tarpeesta syntynyt toimipaikkahanke, koska Malmin lentokenttä on lopettamisuhan alla ja Etelä-Suomen alueen nykyisillä lentopaikoilla on heikot edellytykset harjoittaa ammattimaista yleisilmailutoimintaa puuttuvan infrastruktuurin, kentän omistussuhteiden, lentoteknisen varustelun tai sijainnin vuoksi. Yleisilmailukoneiden operointi katsotaan hankalaksi Finavian lentoasemilla. Tarvitaan säilytykseen ja huoltotoimintaan lämpimiä halleja, joita ei ole tarjolla pääkaupunkiseudulla.

Malmilla on suoritettu 44% kaikista Suomen yleisilmailuoperaatioista. Pyhtäälle arvioidaan siirtyvän Malmin toimintamäärästä 5-10%. Lentojen määrä arvioidaan 2000 -4000/vuosi. Toiminta tapahtuu ympärivuotisesti, ammattimainen toiminta painottuu arkipäiviin klo 7 -22, satunnaisesti 22 -07. Lentopaikka tulee palvelemaan laaja -alaisesti yleisilmailua. Suurin muuttuja toimintamäärässä on lentopaikalla mahdollisesti tapahtuva lentokoulutus.

Lentopaikan hankeyhtiö omistaa 93 ha:n kiinteistön, jonka alueelle lentopaikka sijoittuu. Kiinteistö on kaavoittamatonta maa - ja metsätalousaluetta. Kiinteistölle tasoitetaan 1200 m:n sorapintainen kiitotie, jota on myöhemmin mahdollisuus jatkaa 1800 m:n tai päällystää asfaltilla.

Kentän ylläpitäjä julkaisee ilmailijoille operointiohjeet. Kentän lähistölle muodostuva laskukierros määritetään siten, että häiriö jää mahdollisimman vähäiseksi. Yleisilmailukoneen nousu minimikorkeuden yläpuolelle kestää ½ -1 minuuttia. Merkittävin hetkellinen äänitaso muodostuu koneen potkuriliinjan jatkeelle ja on lyhytkestoinen. Lentoonlähdön ääni rajautuu kiinteistön alueelle. Kentän toimintamäärä on rajattu äänitasomallinnoksen mukaisesti. Äänen vaikutukset ympäristöön, luontoon ja linnustoon on selvitetty luontoselvityksessä.

Kiinteistön ympäristö on asumatonta ja kaavoittamatonta maa - ja metsätalousaluetta. Lähimmät rakennukset ovat kilometrin päässä lentopaikalta. Pyhtään kunta on kaavoittamassa Pyhtään kirkonkylän taajama -aluetta n. kahden kilometrin päässä lentopaikalta.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Kiinteistön eteläpuolella on linnustonsuojelu - ja Natura -alueet. Tehdyissä luontoselvityksissä ei tullut esille, että toiminnasta aiheutuisi merkittävää haittaa luontoarvoille. Alueelle sijoittuva pohjavesialue ei myöskään aiheuta rajoituksia suunnitellulle toiminnalle. Kentälle sijoittuu monipuolisesti erilaisia ilma -aluksia ilmapalloista, purjelentokoneista ja kevytlentokoneista museokoneisiin ja potkuriturbiinikoneisiin.

Hankkeesta on tiedotettu ja kuultu asukkaita laajasti jo suunnitteluvaiheessa median, somen ja tiedotustilaisuuksien välityksellä. Viestintää on tarkoitus jatkaa.

TERMINOLOGIAA:

Operaatioiden määrä käsittää sekä lentoönlähdöt että laskeutumiset. Lennot voidaan jakaa lähialueen ulkopuolelle ulottuviin lentoihin ja laskukierroslentoihin.

Laskukierros lento: lento, jossa suoritetaan lentoönlähtö liittyen kiitotielle määritellyyn lentoasemaa kiertävään laskukierroskuvioon, jota pitkin suoritetaan lähestyminen ja laskeutuminen samalle kiitotielle. Tyypillisesti yhdellä laskukierroslenolla suoritetaan pysähtymättä useita peräkkäisiä lentoönlähtöjä ja laskeutumisia ns. lähtölaskuina, jolloin uusi lentoönlähtö aloitetaan välittömästi laskeutumisen jälkeen.

Yleisilmailulla tarkoitetaan kaikkea muuta paitsi kaupallista ilmakuljetusta ja lentotyötä. Harrasteilmailu on osa yleisilmailua.

Harrasteilmailulla tarkoitetaan erityisesti purje -, moottoripurje -, autogiro - ja kuumailmapalolentämistä, riippu - ja varjoliitämistä sekä laskuvarjoureilua.

LUKUJA:

Malmin lentokentällä oli n. 56 000 operaatiota vuonna 2013. Hakijan arvion mukaan Malmin operaatioista siirtyisi Pyhtäälle 5 -10 %, joka olisi hakijan mukaan 2000 -4000 operaatiota vuodessa. Vuoden 2013 luvusta arvioiden operaatioita siirtyisi 5 -10 %:n arvion mukaan 2800 -5600 operaatiota Pyhtäälle. Arvioissa on 30 % ero.

Vuonna 2013 Malmin operaatioista 70 % oli lentokoulutusta. Hakija ilmoittaa suurimmaksi muuttujaksi lentopaikalla tapahtuvan mahdollisen lentokoulutuksen. Miksi? Eikö näin merkittävää toimintaa suunniteltaessa pystytä tekemään arviota, mitä toimintaa lentopaikalla aiotaan harjoittaa? Lentokoulutustoiminta on eri lähteiden mukaan taloudellisesti kannattavaa toimintaa.

ALLEKIRJOITTANEIDEN MIELIPIDE LIITTYEN Redstone AERO Oy:n YMPÄRISTÖLUPAHAKEMUKSEEN KOSKIEN PYHTÄÄN LENTOPAIKKAHANKETTA

MELU

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Hakija ilmoittaa suurimmaksi muuttujaksi lentopaikalla mahdollisesti tapahtuvan lentokoulutuksen. Myös Windgraft Oy:n arvioimana äänitasomallinnoksessa arvioidun operaatiomäärän osalta merkittävien muuttujia tulee olemaan mahdollinen lentokoulutus ja siihen liittyvät lentoonlahto - ja lasku-harjoitukset.

Äänitasomallinnos ei ole luotettava, jos lentopaikan toimintamäärää ei ole selkeästi määritetty. Lentokoulutus lisää laskukierros lentoja. Harrastetoinnasta pitäisi myös olla selkeät toimintamäärät koskien purje -, riippu - ja varjoliitämistä sekä erityisesti laskuvarjourheilua, koska nämä toiminnat erityisesti lisäävät lentoonlähtöjä ja laskeutumisia. Melun haitat lisääntyvät toiminnan määrän lisääntyessä.

Hakemuksessa pitää olla tarkasti määriteltynä yllämainitut toimintamäärät, jotta ympäristövaikutuksia melun ja muiden ympäristövaikutusten osalta voitaisiin luotettavasti arvioida.

Liitteenä on Yrjö Pulkin tekemä yhteenveto meluhaitoista.

Tehty äänitasomallinnos kuvaa teoreettisia laskennallisia keskiäänitasoja määrätyllä alueella. Mallinnos ei kuitenkaan huomioi alueen ulkopuolella kuuluvaa lentomelua (jossa äänitasot ovat siis pienemmät kuin valtioneuvoston suosituksessa määritetään, mutta selvästi häiritseviä, alueella, jossa ei ole merkittävää taustamelua eikä olla totuttu lentomeluun) ja sen vaikutusta ihmisiin ja eläimiin. Lentopaikan läheisyydessä muutaman kilometrin säteellä on Purolan kylä (2km), Pyhtään kirkonkylä (2km), Munapirtti (4km), ja merkittävä määrä vapaa -ajan asuntoja meren äärellä: Skitunäs (3km), Pirtnuora (3km), Tyyslahti (2 -3km), Korsnäs (1 -2km), välimatka Siltakylä/Huutjärvelle on 7 kilometriä. Lentotoiminta tulee keskittymään suuressa määrin viikonlopuille ja iltoihin huhti -syyskuulle, jolloin myös vakituinen jo siellä pitkään asunut väestö haluaisi viettää aikaansa ilman tälle alueelle kuuluvaa lentomelua. Ympäristöluvan arvioinnissa kokonaisuutena pitää arvioida melun vaikutus laajemmin kuin melumallinoksissa tehdään. Tutkimusten mukaan suurin meluhaitta on 3 -5km (10km) kiitoradan molemmista päistä.

Miten on arvioitu lentomelun vaikutukset lintuihin (pesiviin) ja muihin eläimiin? Hakemuksen mukaan lentotoimintaa harjoitetaan klo 7 -22 ja myös yölennot ovat sallittuja, kenttä on valaistu. Toiminta on ympärivuotista. Lupaa siis haetaan valvomattomalle kentälle käytännössä ympärivuotiseen, ympärivuorokautiseen toimintaan, joka on poikkeuksellista Suomen oloissa.

Mitä hakija tarkoittaa ammattimaisella yleisilmailutoiminnalla, joka painotuu arkipäiviin? Mitä hakija tarkoittaa ilma -aluksilla? (Ilma -alukset huolletaan sisätiloissa... kohta 11). Suunnitellaanko alueelle helikopterilentoja ja -huoltoa?

Hakijan mukaan lentopaikalla operoivien lentokoneiden äänenvaimennusta pyritään mahdollisuuksien mukaan tehostamaan. Mahdollisessa lentokoulutuksessa suositaan äänettömämpiä sähkömoottoreita yms. (kohta 21).

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Nämä lauseet ovat mahdollisimman epämääräisesti muotoiltuja. Näin merkittävää toimintaa suunniteltaessa ja lupia myönnettäessä pitää vaatia tarkalleen rajaukset minkälaisilla koneilla lentopaikalla saa opereroida.

KAAVA

Hakija ilmoittaa, että Kymenlaakson maakuntakaavassa ei ole merkintöjä tilalle 624 -404 -53 -126. Alueella ei ole yleis - tai asemakaavaa. Alue on kaavoittamatonta metsätalousmaata. Pyhtään kunta on tekemässä uutta osayleiskaavaa Pyhtään kirkonkylään, mutta suunniteltua lentokenttäpaikkaa ei haluttu jostain syystä ottaa mukaan kaavasuunnitteluun (suullinen tieto kunnaninsinööri Pirjo Kopra 6/17).

Dnro KASELY/713/2017: "Pyhtään kunnanhallituksen päätöstä lentopaikka -alueen yleiskaavoittamisesta ei ole kumottu." (Sivu 2.) "Pyhtään kunnan mukaan lentopaikan alue voidaan kaavoittaa kuntatasolla ns. hankekaavana, ja aloite kaavan laatimisesta tulee silloin tulla kiinteistön omistajalta." (Sivu 4.) Mitä nämä lauseet tarkoittavat?

POHJAVESI

Hakijan mukaan lentopaikan itä - ja koillispuolella sijoittuva pohjavesialue ei myöskään aseta rajoituksia suunnitelulle toiminnalle. Lentopaikalla ei käytetä jäänpoistoa, kemikaaleja tai liuottimia. Ilma -alukset huolletaan sätiloissa, jotka on varusteltu asianmukaisin erottelukaivoin. Käytettävät polttoaineet ovat kerosiini JET -A1 ja lentobensiini. Veden käyttö on vähäistä. Alueelle tulee vesi - ja viemäriliittymä, ensivaiheessa mahdollinen umpikaivo ja porakaivo. Öljyvuotoon varaudutaan imeytyspuruvarastolla. Toiminta on ympärivuotista.

Hakija ilmoittaa, että toiminta on ympärivuotista eikä yleisilmailukoneissa käytetä jäänpoistoaineita eikä muita kemikaaleja. Miten talviolosuhteissa jää poistetaan lentokoneiden/ilma -alusten rakenteista?

Lentopaikan suunnittelualue sijaitsee I -luokan pohjavesialueeksi luokiteltujen Korkiaharju A ja Korkiaharju B -alueella. Korkiaharju A -pohjavesialueella sijaitsee Korkiaharjun vedenottamo n. 500m:n etäisyydellä lentopaikan suunnittelualueen koillispuolella (Ramboll, 2014). Lain mukaan vedenottamoiden lähialueet tulee rauhoittaa rakentamiselta, eikä alueelle tule kaavoittaa uutta asutusta tai muuta rakentamista tai uusia teitä (MRL 132/1999).

Onko lentopaikan toiminnan aiheuttamaa riskiä pohjavedelle riittävästi arvioitu varsinkaan, kun alueella ei ole kaavaa, jolla toimintaa/rakentamista voitaisiin säädellä/valvoa? Lentokenttä luokiteltaneen vähäistä merkittävämmäksi rakennuskohteeksi ja kiitotie voitaneen tulkita tieksi?

Mikä virallinen taho vastaa pohjavesialueelle rakentamisesta ja pohjavesien suojelemisesta? Ovatko Korkiaharjun pohjavesialueen hydrogeologiset tiedot vedenvirtaussuuntineen yms. ajantasalla? Ovatko hakijan ilmoittamat varotoimet mahdollisen öljyvuodon varalta riittäviä I - luokan pohja-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

vesialueella? Hakija ei ole esittänyt mitään toiminnan tarkkailu - tai raportointiohjelmia, joten toiminta olisi täysin "villää" ja valvomatonta. Ympäristöriskit ja toimet onnettomuuksien estämiseksi on hakemuksessa selvitetty huonosti tai ei lainkaan. Ympäristöasioiden hallintajärjestelmä puuttuu kokonaan.

YMPÄRISTÖ ja LUONNONSUOJELU

Hakijan mukaan kiinteistön eteläpuolella on linnustonsuojelu - ja Natura -alueet. Tehdyissä luontoselvityksissä ei ole tullut esille, että toiminnasta aiheutuisi merkittävää haittaa luontoarvoille. Hakija vetoaa lentopaikan ympäristövaikutusten arvioinnissa luontoarvojen, pohjaveden ja Natura -alueiden suhteen FCG suunnittelu ja tekniikka Oy 28.5.2017 tekemään raporttiin Redstone Aero Oy:lle.

Suunnitellun lentopaikan eteläpuolella on Itäisen Suomenlahden kansallispuisto, Santaniemenselkä -Tyyslahti Natura -alue ja Kymijoen Natura -alue (3km). Länsipuolella on Ahvenkoskenlahden Natura -alue ja Kymijoen Natura -alue (5 -6km) ja aivan lentopaikan läheisyydessä on Strukan Metso suojelualue. Valkmusan kansallispuisto, 1710 ha (ns. Ramsar -alue, ks. Ramsarin sopimus 1971) on alle 10km etäisyydellä koilliseen. Lisäksi muutaman kilometrin säteellä lentopaikasta sijaitsevat Strukan alue ja Pyhtään kirkonkylä, jotka ovat jokimiljöineen kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita, joiden luonne tulee vaarantumaan/muuttumaan, jos lentokenttä rakennetaan.

Huomioiden se, että suunnitellun lentopaikan lähiympäristössä on näin monta tärkeää luonnonsuojellullista aluetta, joiden merkitys kansallisesti ja kansainvälisestikin on huomioitu/arvioitu merkittäväksi ympäristöviranomaisten tehtävänä on arvioida, onko kyseinen alue lainkaan sopiva lento-toiminnalle.

Kuten hakija ilmoittaa, Kymenlaaksossa on jo neljä lentopaikkaa (Wredeby, Ummeljoki, Seläpää ja Kymi) sekä Utin lentoasema. Kuinka monta lentopaikkaa Kymenlaaksoon tarvitaan? Lentopaikkojen/ -kenttien ympäristö-/yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi pitäisi tapahtua vähintäänkin maakuntien tasolla, ellei valtakunnallisesti varsinkin, kun suurin osa kentistä tuottaa tappiota. Monien lentämiseen perehtyneiden asiantuntijoiden mukaan Suomeen ei pitäisi rakentaa yhtään uutta lentopaikkaa/ -kenttää, vaan vahvistaa jo olemassa olevia. Kuntien ympäristölautakuntien ja ympäristökeskusten vastuulle ei pitäisi säilyttää päätöksentekoa lentopaikkojen/ -kenttien rakennusluvista lentokenttärakentamisen laajojen ympäristövaikutusten vuoksi.

Kun Malmin lentokenttää alettiin ajaa alas vuonna 2003, liikenne - ja viestintäministeriön toimeksiannosta tehtiin esiselvitys mahdollisista vaihtoehdoista Malmin korvaavaksi kentäksi. Selvityksen tuloksena oli tarkoitus valita YVA -prosessiin tulevat vaihtoehdot. Useita paikkakuntavaihtoehtoja oli, mutta mikään ei toteutunut eri syistä (Kaupunkitutkimus TA Oy, P.Kilpeläinen mm. 06/2009, Toimeksiantaja : Ympäristöministeriö). Huomioitavaa

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

on kuitenkin, että jos olisi löytynyt sopiva paikka, sille olisi vaadittu YVA. Pyhtäällä ei (Dnro KASELY/713/2017).

LINNUT

Hakijan mukaan tehdyissä luontoselvittelyissä ei ole tullut esille, että lentotoiminnasta aiheutuisi merkittävää haittaa luontoarvoille. FCG raportissaan kuvailee laajasti lentopaikka -alueen ja lähistöllä olevien Natura -alueitten linnustoa (sivut 6 -13 ja 16 -17) käyttäen lähteenä mm. raportteja, jotka tehtiin tilaustyönä alueen tuulivoimalapuistoja suunniteltaessa. FCG on käyttänyt raporttinsa mukaan vuonna 2014 n. 200 maastotyötuntia Pyhtään alueella tapahtuvan kevätmuuton selvittämiseen.

Tätä uutta raporttia varten tehtiin 24.4.2017 (klo 5.00 -pitkälle iltapäivään) alueelle maastokäynti, jolloin tehtiin maastokartoitus mm. metsojen soitimia silmälläpitäen. Luonnollisesti huomioitiin alueen laajat avohakkuut. Todettiin, että alueella ei ole erityisiä luontoarvoja. Todettiin, että lähimmät tiedossa olevat merikotkan, haarahaukan ja kalasääsken pesät sijoittuvat 1.5 -3 km etäisyydelle. Huomioitiin lähistöllä olevat Natura -alueet. Yhteenvetona raportissa todettiin, että huomioiden lentotoiminnan laajuus (2000 -4000/lentoa/vuosi) ja tyyppi ei vaikutusten arvioida muodostuvan vähäistä suuremmaksi millekään lintulajille. Arvioitiin, että myöskään meluohjeavot eivät ylitä Natura - ja luonnonsuojelualueilla.

Mihin tutkimuksiin perustuu arvio, että lentotoiminnalla ei olisi vaikutusta yllämainittujen osittain uhanlaisten suurten lintujen pesintään? Mihin tutkimuksiin perustuu väite, että ko. lentotoiminta ei vaikutukseltaan ole vähäistä suurempaa millekään lintulajille? Hakija on lupahakemuksessaan arvioinut ym. lentomäärät/vuosi. On huomioitava, että nämä lentomäärät eivät jakaudu tasaisesti koko vuodelle, vaan keskittyvät huhti -lokakuulle, joista kuukausista ainakin huhti -, touko - ja kesäkuu ovat lintujen pesintäaikaa. Lisäksi on huomioitava, että hakija on arvioinut lentomäärät 30 % pienemmiksi, jos vertailukohteena käytetään Malmin lentojen määrää vuonna 2013.

FCG:n raportissa lintujen ja lentokoneiden törmäysriskiä käsiteltiin useiden kansallisten ja kansainvälisten lähteiden perusteella. Katsottiin, että törmäysriski on pieni. Törmäysriskien vuoksi lentämistä Santaniemenselan -Tyyslahden vesialueen päällä tulisi ohjeistaa välttämään.

Lintujen päämuuttoreitit Suomessa (T. Toivonen mm. Birdlife Suomi ry, 5/2014) -tähän raporttiin on koottu paras tämän hetkinen tietämys lintujen päämuuttoreiteistä. Raportissa käsitellään laajasti mm. tuulen/ilmavirtausten vaikutusta muuttoon, muuttoalueen leveyteen, lentokorkeuksiin yms.

Luontoselvitys Kotkansiipi on tehnyt tälle alueelle aiemmin luontoselvityksiä mm. tuulivoimahankkeisiin. Näitten raporttien tietoja on käytetty myös FCG:n Pyhtään lentopaikan vaikutuksista linnustoon.

Lintujen ja lentokoneiden törmäysriskit on kaikissa FCG:n lähteissä arvioitu pieniksi Pyhtää lentopaikan kokoisessa lentotoiminnassa. Raportit koske-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

vat pääsääntöisesti tuulivoimaloita varten tehtyjä selvityksiä ja toisaalta pienten lintujen/parvien törmäysriskiä. Koko Kymenlaakson rannikko on Suomen merkittävin isojen lintujen muuttoreitti levähdyspaikkoineen. Muuttoa tapahtuu pääsääntöisesti sekä rannikon suunnassa (ita -länsi) että koillis -lansi -lounas suunnassa. Osa muutosta tapahtuu meren yllä, osa mantereen yllä sääolosuhteista ja lintulajista riippuen. Myös lentokorkeus vaihtelee.

Mielipide ja kysymys: Pyhtään lentopaikkaa varten ei ole tehty riittävää linnustonselvitystä. Kymenlaakson rannikko on suurten muuttolintujen yksi päämuuttoreitti levähdyspaikkoineen. Missä tutkimuksessa tämäntyyppistä lintujen ja lentokoneiden törmäysriskiä on tutkittu?

Suomi on sitoutunut useampiin kansainvälisiin sopimuksiin, joilla mm. lintujen muuttoreitit ja pesintä turvataan eri maitten välillä (Bonnin sopimus muun muassa). Rikkooko lentokentän rakentaminen lintujen päämuuttoreitin alueelle näitä sopimuksia? Onko lentopaikan lähistöllä tähän asti pesivien lintujen pesintärauha jatkossakin turvattu?

Kattojärjestöt Birdlife Suomi ry ja Suomen luonnonsuojeluliitto ovat asiantuntijoita linnusto - ja luonnonsuojeluasioissa.

HAKIJA ON PYYTÄNYT LUPAA TOIMINNAN ALOITTAMISEEN ENNEN LUPAPÄÄTÖKSEN LAINVOIMAISUUTTA 10 000 EURON TAKUUSUMMAA VASTAAN

Perustelut löytyvät hakemuksen liitteestä 9.

Hakijan mukaan ympäristölupaprosessi voi valituksineen kestää useamman vuoden. Virallisten arvioiden mukaan lentoasemien ympäristölupaprosessit kestävät 2 -5 vuotta ja jopa 10 vuotta. Uuden lentokentän ympäristö- ja yhteiskunnalliset vaikutukset ovat niin merkittäviä, että lupakäsittely pitää tapahtua useamman viranomaistahon/asiantuntijan kautta. Valtion tukea ei enää saa uusien lentokenttien perustamiseen.

Liikenne - ja viestintäministeriön toimeksiannosta tehtiin selvitys: Malmin harrasteilmailun sijoittamismahdollisuudet Nummelan ja Hyvinkään lentokentille (julkaisu 26/2014, Mikael Nyberg), johon kannattaa tutustua.

Liikenne - ja viestintäministeriön raportti 5.10.2015: Helsinki -Malmin lentoasemaa korvaavaa lentopaikkaa selvittävä ryhmä (raportit ja selvitykset 1/2015, Risto Murto), johon kannattaa myös tutustua.

Yllämainitun selvityksen johtopäätöksissä katsottiin mm., että riittävän pitkä siirtymäaika ennen Helsinki -Malmin toiminnan lopettamista tarjoaa kerhoille ja yksityisille harrastajille mahdollisuuden arvioida vaihtoehtoja ja tehdä harkitusti omat johtopäätöksensä. Jo aiemmin tässä vastineessa on kerrottu, että Kymenlaaksossa on viisi lentopaikkaa -/asemaa, jotka kaikki ovat kohtuullisen matkan päässä pääkaupunkiseudulta. Lisäksi lentoharrastusta voi harjoittaa Hyvinkäällä, Nummelassa, Räyskälässä ja Nurmijärvellä. Toi-

mipaikka - ja säilytystilaongelmaan on ollut vuosia aikaa varautua, sillä Malmin tilanne on ollut tiedossa vuosia.

Jos lentotoiminnan käynnistyslupa myönnetään ennen ympäristölupaprosessin päätöstä takuusummaa vastaan, ympäristölupamenettelyllä ei ole mitään merkitystä.

Havainto, joka ei liity tähän ympäristölupahakemukseen: suunnitelulla lentokenttä alueella on jo parin viikon ajan tehty maanraivaustöitä.

LOPUKSI

Redstone AERO Oy on hakenut 16.6.2017 ympäristölupaa E18 laidalle Pyhtään kirkonkylän liittymän kaakkoispuolelle suunniteltua yleisilamilua palvelevaa lentopaikkaa varten.

Ympäristöluvan hakija on teettänyt selvityksiä mm. toiminnan meluvaikutuksista, vaikutuksista pohjavesialueisiin ja luonnonsuojelualueisiin sekä muihin luontoarvoihin. Nämä selvitykset ovat erittäin puolueellisia ja niihin on koottu pääosin aiemmin tehdyistä selvityksistä ne kohdat, jotka näyttävät hakijan kannalta hyviltä. Johtopäätöksenä näistä selvityksistä todetaan, että lentopaikka ja lentotoiminta eivät aiheuttaisi mitään melu - tai ympäristöhaittoja. Edellämainittuihin perusteluihin viitaten tämä ei pidä lainkaan paikkaansa. Tällaisten selvitysten perusteella ei pidä hankkeelle myöntää ympäristölupaa.

Suunnitellun lentopaikan sijainti on ympäristön kannalta mahdollisimman huono. Se vaarantaisi mittaamattoman arvokkaat Kymijoen suistoalueen luontoarvot.

Lentopaikan alueella ei ole minkäänlaista kaavaa, joten ympäristölupaa ei tästäkään syystä pidä myöntää.

Jos alueelle laaditaan kaava, tulee sen tapahtua lakien ja asetusten mukaisesti ja oltava lainvoimainen ennen kuin alueelle voi rakentaa.

Tämä hanke on niin huomattava, ettei mitään poikkeusmenettelyä pidä sallia.

Hakijan esittämä takuusumma 10 000 euroa mahdollista alueen/toiminnan ennallistamista varten on lisäksi erikoinen.

LIITE

Esimerkki pienkoneen aiheuttamista meluhaitoista

Äänitasomallinnuksen mukaan lentopaikan melutasot eivät ylitä sallittuja arvoja. Käytetty mallinnusohjelma tuottaa teoreettisia laskennallisia keskiäänitasoja, joilla ei ole mitään tekemistä todellisen korvin kuultavan melutason kanssa. Jokainen yksittäinen lentokone aiheuttaa kuitenkin melua kaikkialla, minne se lentää. Desibelimittarilla mitaten on todettu yksittäisen

pienkoneen aiheuttaman todellisen melutason ylittävän jopa 90 desibeliä koneen lentäessä arviolta 200 metrin korkeudella mittauspaikan ylitse. Jos useita koneita lentää ylitse esim. puolen tunnin välein muodostuu meluvai-
kutukset yleiseen viihtyisyyteen ja ihmisten terveyteen täysin sietämättö-
miksi. Jos ympäristölupa jostain syystä myönnetään, on tämä ehdottomasti
estettävä määräämällä ympäristöluvassa, ettei loma- ja vakituisten asutuk-
sen yläpuolelle tai niiden lähetyvillä saa lentää lainkaan. Lentomelussa ei
ole kysymys pelkästään kiitotien lähialueesta vaan paljon tärkeämpää on
se millä alueilla koneet saavat lentää.

Alla erään pienkoneen ylilennon aiheuttamat desibelimitarilla mitatut melu-
arvot:

(mittaus tehtiin Skitunäsin niemellä)

Ajankohta	Desibeliä
07.22.2017 05:43:35.922	,65,77
07.22.2017 05:43:36.222	,67,77
07.22.2017 05:43:36.522	,69,78
07.22.2017 05:43:36.822	,69,77
07.22.2017 05:43:37.122	,69,78
07.22.2017 05:43:37.422	,70,78
07.22.2017 05:43:37.722	,71,78
07.22.2017 05:43:38.022	,70,77
07.22.2017 05:43:38.322	,69,77
07.22.2017 05:43:38.622	,69,78
07.22.2017 05:43:38.922	,71,80
07.22.2017 05:43:39.222	,70,80
07.22.2017 05:43:39.522	,71,80
07.22.2017 05:43:39.822	,71,80
07.22.2017 05:43:40.122	,70,80
07.22.2017 05:43:40.422	,69,78
07.22.2017 05:43:40.722	,70,80
07.22.2017 05:43:41.022	,71,80
07.22.2017 05:43:41.322	,72,81
07.22.2017 05:43:41.622	,73,82
07.22.2017 05:43:41.922	,75,83
07.22.2017 05:43:42.222	,75,83
07.22.2017 05:43:42.522	,76,85
07.22.2017 05:43:42.822	,75,84
07.22.2017 05:43:43.122	,75,84
07.22.2017 05:43:43.422	,78,87
07.22.2017 05:43:43.722	,79,88
07.22.2017 05:43:44.022	,79,88
07.22.2017 05:43:44.322	,78,89
07.22.2017 05:43:44.622	,75,84
07.22.2017 05:43:44.922	,74,85
07.22.2017 05:43:45.222	,74,86
07.22.2017 05:43:45.522	,75,84
07.22.2017 05:43:45.822	,76,85
07.22.2017 05:43:46.122	,78,85
07.22.2017 05:43:46.422	,76,85
07.22.2017 05:43:46.722	,77,86

07.22.2017 05:43:47.022 ,74,85
07.22.2017 05:43:47.322 ,72,82
07.22.2017 05:43:47.622 ,74,83
07.22.2017 05:43:47.922 ,71,81
07.22.2017 05:43:48.222 ,70,79

Kuten tuloksista ilmenee, oli suurin meluarvo n. 80 desibeliä koneen ollessa lähimmillään.”

Muistuttaja Q toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Laskuvarjohyppytoiminnan laajuus tulee rajata ympäristölupahakemuksessa tarkemmin.

Ympäristölupahakemuksen täydennyksenä on toimitettu kuvaus Pyhtään lentopaikan ja Utin lentoaseman toimintojen eroista (päivätty 26.6.2017).

Ympäristöön aiheutuvaa meluhaittaa on Pyhtään osalta kuvattu vähäiseksi ja perusteltu väittämää mm sillä, että ”Pyhtäälle ei ole syntymässä laskuvarjo-hyppykeskusta”. Hakemuksen täydennyksessä todetaan mm. ”Ajatuksena on, että läheisen Sirius Sportin kanssa yhteistyössä voidaan järjestää yksittäisiä tapahtumia tai hyppylentoja”.

Äänitasomallinnuksessa ei ole huomioitu laskuvarjohyppytoiminnasta aiheutuvaa melua. Ympäristölupahakemuksessa tulee tarkemmin kuvata laskuvarjohyppytoiminnan enimmäismäärät, kun hyppytoiminnan vähyyttä käytetään perusteluina meluhaitan pienuudelle.”

Muistuttaja R toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”MUUN MUASSA NÄMÄ ASIAT ASKARRUTTAVAT USEITA 1-3KM:N ETÄISYYDELLÄ ASUVIA

Pyhtään kunnanjohtajan pohdintoja:

”Alussa kartoitettiin eri sijoittumisvaihtoehtoja, joista parhaimmaksi osoitettiin E18-moottoritien eteläpuoleinen alue Purolaan johtavan Kirkkotien länsipuolella. Alueella ei ole asutusta, joten meluvaikutukset asukkaille jäävät pieniksi.”

*Mitä mahtoisivat olla muut, huonommiksi osoittautuneet lentopaikan (=lentokenttä) sijaintivaihtoehdot?

*Kunnan päättäjien asenne on lähtökohtaisesti vaikutusalueen asukkaita syrjivä ja vähättelevä!

LIITE 8A

”Hankkeesta on tiedotettu ja kuultu asukkaita laajasti jo suunnitteluvaiheessa median, somen ja tiedotustilaisuuksien välityksellä. Viestintää on tarkoitus edelleen jatkaa”

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

*Kuultu laajasti...somen...tiedotustilaisuuksien...välityksellä. Some ei ole vieläkaan kanava, jolla saavutetaan kattavasti pyhtääläiset. Yksi tiedotustilaisuus oli maaliskuussa. Sen jälkeen pidellyt hiljaista.

”Kiinteistön ympäristö on asumattomaa ja kaavoittamatonta maa- ja metsätalousaluetta. Lähimmät rakennukset ovat noin kilometrin päässä lentopaikalta.”

*Kenen tulkinta asumattomuudesta on alle yksi kilometri?

”Vertailun vuoksi, esimerkiksi Karhulassa on vaikea havaita noin 6 kilometrin päässä olevan Kymin lentokentän liikennettä.”

*Varmasti näin on. Entäpä me, jotka asumme 1-5 km:n päässä lentokentästä? Sitä paitsi purjekoneet eivät paljon meteliä pidä...

”Toiminnan päästöt muodostuvat pääosin äänestä, jonka tasoa on arvioitu äänitasomallinnuksella.”

*Äänitasomallinnukseen on saatu 48 sivua ”kirjoituspöydän takaa” materiaalia. Jostain syystä se oli ilmeisesti kannattavaa. Mikä esti ja estäisi edelleenkin tekemästä ihan oikeita melumittauksia muutamalla vaikutusalueen tontilla eri etäisyyksillä kentästä. Siitä saisi faktaa.

LIITE 8B

”Lentojen määräksi arvioidaan Pyhtäällä 2000-4000 operaatiota vuodessa. Toiminta jakaantuu ympärivuotisesti ja ammattimaisen toiminnan osalta painottuu arkipäiviin. Lentotoimintaa harjoitetaan pääsääntöisesti klo 7-22 välisenä aikana. Satunnaisesti voi lentoonlähtöjä ja laskuja olla klo 22-07 välisenä aikana.”

*Pelkään pahoin, (koska faktaa melusta ei ole saatavissa) että leppoiset kevät- ja kesäillat (ja --päivät) ovat esim. Purolan keskikylällä ensi vuonna historiaa. Miten tässä näin kävi?

LIITE 9

”Tehdyissä luonto- ja äänitasoselvityksissä tai muutoin viranomaisten taholta ei ole tullut esiin sellaisia seikkoja, jotka muodostaisivat esteen ympäristöluvan myöntämiselle. Lentotoiminta lentopaikalla ympäristölupaprosessin aikana havainnollistaa toimintaa ja sen vaikutuksia ympäristöön myös lupaharkintaa ajatellen.”

*Juuri nyt, kun kuulutusaika on loppuillaan, ei ole koneen konetta näkynyt kylän yllä. Veikkaan, että heti lauantaista 5.8 alkaen toiminnan havainnollistaminen pääsee vauhtiin.

Liite 17D Äänitasomallinnus

48 sivuinen raportti

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

”Pyhtään lentopaikka toiminta-ajatus on palvella monipuolisesti etenkin ammatillista yleisilmailutoimintaa. Pyhtään kentälle arvioidaan hakeutuvan ydintoimintojen lisäksi myös harrasteilmailijoita.”

”Ammatillisen yleisilmailun operaatiot ovat tavanomaisesti lähtöjä johonkin kohteeseen tai saapumisia muualta. Näiden lentojen kokonaisoperaatiomäärä ei ennakoida kasvavan kovin suureksi.”

*Senhän me kaikki tiedämme, että äänitasomallinnus on pelkkää teoriaa. Mutta se, että toiminta-ajatukseseen ei uskota itsekään on hiukan outoa.

Liite 25G 1b ELY-keskuksen YVA- päätös 15.6.2017 ”Lentopaikan tiimoilta on tarkoitus järjestää yleisötilaisuus viimeistään ympäristölupaprosessin yhteydessä.”

*Sitä varmaan kymmenet kirkonkyläläiset ja purolalaiset odottavat. Kiitos jo etukäteen! ”

Lentomelulla ei ole merkittäviä vaikutuksia asuinkiinteistöihin tai lomakiinteistöihin.”

*En halua saivarrella vaan totean, että kyse on ensisijassa ihmisistä, heidän asumisrauhastaan ja –mukavuudestaan jopa terveydestä, toissijaisesti kiinteistöjen arvon alenemasta. Tästäkin kiinteistöistä oli tarkoitus saada sen verran korvausta, että pystyisi siirtymään jonkin vuoden kuluttua helpommin saatavilla olevien palvelujen ääreen. Pelkään, että se on menetetty peli.

”Lentokoneiden ääni erottuu ja lentokoneet näkyvät melun ohjearvoja laajemmalla alueella, mutta vaikutusta ei voi pitää merkittävänä.”

*Niinhän mekin toivomme, mutta vaikutuksen merkittävyys nähdään/kuullaan tulevina vuosina täällä paikan päällä, pari kilometriä kiitoradasta.

Liite 25B1

23-sivuinen raportti luontovaikutuksista

* Jonkinlaisena lintu- ja luontoharrastajana pidän arvossa sitä, että luontoarvot on otettu kattavasti huomioon selvityksessä. Tosi asia on kuitenkin, että meidän ”pesämme” (ympärivuotinen) on jonkin verran lähempänä tulevaa häiriötekijää, kun yhdenkään sääksen.

26.6.2017 Täydennys ympäristölupahakemukseen

”Pyhtää on sitä vastoin pienimuotoinen lentopaikka, jossa operoidaan äänitasonkin osalta siviilihyväksytyillä ilma-aluksilla. Pyhtäällä on esitetty satunnaisten, yksittäisten saapumisten tai lähtöjen sallimista myös yöaikaan.

*No sitähän se vielä puuttuukin!

”Valtioneuvosto on asettanut yöaikaiselle toiminnalle huomattavasti päiväaikaa tiukemmat melurajat. Pyhtäälle tehdyssä äänitasomallinnuksessa on mallinnettu toimintaa erilaisilla toimintamäärillä myös yöaikaan ja todettu, että suunniteltu tai edes laajempi yötoiminta ei ylitä Valtioneuvoston asettamia rajoja. Pyhtään kentällä on kuitenkin tarve sallia myös yöaikaan tapahtuvat yksittäiset lähdöt ja saapumiset.”

*Varmasti, jos kyse on esim. hengenvaarasta, muuten on vaikea ymmärtää asiaa.

”Myös Pyhtään kentälle toivottiin alkuvaiheessa laskuvarjohyppytoimintaa. Kuntalaisilta saadun palautteen vuoksi tästä on kuitenkin luovuttu eikä Pyhtään lentopaikan suunnitelmassa ole toimia jatkuvasti toimivana hyppykeskuksena. Ajatuksena on, että läheisen Sirius Sportin kanssa yhteistyössä voidaan järjestää yksittäisiä tapahtumia tai hyppylentoja.” *Kuka ja miten määrittää yksittäisten tapahtumien ja hyppylentojen tiheyden, keston, ajankohdat jne.? Kerran kesässä vai viikossa?

YMPÄRISTÖLUPAHAKEMUS vers4

6.TIEDOT TOIMINNAN SIJAINNASTA, YMPÄRISTÖOLOSUHTEISTA, YMPÄRISTÖN LAADUSTA JA ASUTUKSESTA SEKÄ SELVITYS ALUEEN KAAVOITUSTILANTEESTA

Lentopaikka sijaitsee E18 laidalla, Pyhtään kirkonkylän liittymän kaakkoispuolella (liite 6A1). Ympäröivät alueet ovat pääosin metsätalouskäytössä, alue osin soista ja ojitettua. Lentopaikan itäpuolella sijaitsee Korkiaharjun vedenottamo ja sitä ympäröivä pohjavesialue (Selvitys pohjavesistä on esitetty liitteessä 25B1). Alueen eteläpuolella sijaitsee maanottoaluetta, joista ainakin toinen on poistunut käytöstä sekä haulikkoampumarata Lähimmät asuinrakennukset ovat noin kilometrin päässä lentopaikasta. Asuttujen rakennusten sijaintikartta liitteenä (6A2).

*En ole löytänyt sellaista sijaintikarttaa, jossa näkyisi selkeästi, järkevissä mittakaavassa asutut rakennukset myös ja nimenomaan Purolan suunnalla. Monessa kohtaa varmaan tahattomasti puhutaan vain Pyhtästä, kirkonkylästä, Strukasta...

10. TUOTTEET, TUOTANTO...

”Operaatioiden määräksi arvioidaan 2000-4000 lento- tai laskeutumista vuodessa. Lentopaikan melutaso ei ylitä valtioneuvoston asetuksessa (993/1992) mainittuja melutasojen ohjearvoja LAeg ja 50 dB. Toiminta on ympärivuotista. Ammattimainen toiminta painottuu arkipäiviin, mahdollinen peruskoulutus- ja harrastustoiminta valoisaan aikaan ja hyviin sääolosuhteisiin. Päiväkohtainen äänivaikutus on hakemuksen mukaisella toimintamäärällä keskimäärin noin 10 operaatiota á 0,5 - 1 minuutti, joka kohdistuu valtaosin kiinteistön omalle alueelle.”

*Miten en nyt saa tolkkua tästä(kään)...ammattimainen lentotoiminta painottuu...entä harrastus- ilmailu? Eiköhän tuo koko toiminnan painopiste

osu huhti/touko-syyskuu-väliin ja erityisesti kesäkuukausille. Päiväkohtainen äänivaikutus lienee jotain aivan muuta!

D.MELUPÄÄSTÖT JA TÄRINÄ

"Ilma-alusten lentotoiminnan aiheuttamasta äänestä on tehty äänitasomallinnus. Äänipäästöt jäävät äänitasomallinnuksen mukaan pääosin kiinteistön alueelle."

*Tuo lienee tarkoitettu loppukevennykseksi, jos tarkoitetaan lentokentän kiinteistöä: sinänsä jännä ajatus, jonka todella moni tulevan lentokentän vaikutusalueella asuva toivoisi osoittautuvan todeksi.

Parasta toivova, mutta pahaa pelkäävä asukas Purolan kylästä."

Muistuttajat S ja T toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

"Muistutus.

Hakemuksen perusteeksi esitetään Malmin lentokentän lopetusuhka ja siinä katsotaan, että Etelä-Suomen alueelta ei juuri löydy edellytyksiä harjoittaa ammattimaista yleisilmailutoimintaa. Kuitenkin Pyhtäälle arvioidaan siirtyvän vain n. 5-10% Malmin kentän toiminnasta. Mihin loput - vai kielletäänkö 90-95 % toiminnasta? - Vai onko ajatuksena myöhemmin, kun kenttää jatketaan 1800 metriin, lisätä kapasiteettia ja koneiden kokoakin niin, että Malmin katoaville resursseille löytyy Pyhäältä paikka?

Pyhtäältä ei lentokoneen matka Kymin kentälle, Uttiin t. Lappeenrantaan ole ajallisesti kovin pitkä, joten lentokentän tekeminen Pyhtäälle on sinänsä tarpeetonta. Malmin toiminnan loppuessa sen toiminnasta ajatellaan Pyhtäälle siirtyvän 2000-4000 operaatiota vuodessa. Hakemuksessa todetaan, että toiminnan on tarkoitus olla ympärivuotista. Jos se jakautuisi tasaisesti vuoden eri päiville, tulokseksi saataisiin 10,9 operaatiota/pv. Koska kyseessä jo lähtökohtaisesti olisi pääasiassa harrastetoiminta, on selvää, että toiminta painottuisi kesäviikonloppuihin. Kesäkaudella (touko-syyskuu) on viikonloppuja (=la-su) 43. Tällöin operaatioita olisi maksimiarvion mukaan (=4000/v) 93 op./viikonloppu l. runsaat 46 op/ joka lauantai ja 46 op./ joka sunnuntai!

Jos sitten oletetaan kesäaikaisten operaatioiden määräksi 3000, saadaan viikpnloppuarvioksi n. 70 operaatiota l- 35/ la ja 35/ su. Kaikkiaan tässä vaiheessa perustuu arvailuun kuten koko Malmin liikenteen siirtymisen määrä. Joka tapauksessa että luonnonrauha häviää ja sekä vakinaisten että mökkiasukkaiden viihtyvyys menetetään. Pyhtää on pitkään markkinoinut aluettaan luontoystävällisenä paikkana yrittäessään lisätä asukasmääräänsä. Nyt esille tullut hanke lyö korvalle tällaisia ajatuksia. Lintujen pesimärauha, marjastus ja sienestys ja viihtyisä retkeily luonnon helmassa ovat kohta eläviä vain muistoissamme, jos hanke saa luvan. Tässä yhteydessä on puhuttu työpaikkojen lisäämisestä. Lentokenttähanke ei voi tuoda kuin pienen määrän uusia työpaikkoja Pyhtäälle, mikäli työpaikkoihin hakeutuvat myös tulevat Pyhtään asukkaiksi. (Ympäristöluvan hakijan, Esa Korjulan kotipaikka on Helsinki) Hakemus on epämääräinen: toimintaa kuvataan "pääsään-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

töisesti, ensisijaisesti, pääosin”, jne. Minkälaiset ovat poikkeustilanteiden ympäristövaikutukset, millaisia poikkeustilanteet ovat ja kuinka usein niitä esiintyy? Hakemuksessa lentoajaksi on esitetty pääsääntöisesti klo 7-22, mutta poikkeuksellisesti jopa läpi vuorokauden. Mikä määrittää poikkeuksen? Koko valoisan ajan tai jopa ympärivuorokautinen häiriö on kohtuuton ympäristön vakinaisille ja vapaa-ajan asukkaille, jotka ovat hakeutuneet alueelle luonnonrauhan vuoksi.

Edellä esitetyn perusteella ympäristölupaa tässä tarkoitetulle hakemukselle ei tule myöntää.”

Muistuttaja U toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Omistan kesämökin Hiirenkirkontiellä (x, osoitetieto poistettu). Pelkään lentokoneiden aiheuttamaa melusaastetta muuten rauhallisella alueella. Täten vastustan ehdottomasti kentän rakentamista. Käytän mökkiä ympäri vuoden rentoutumiseen enkä halua rauhaani häiritävän. Mökki on ollut käytössämme vuodesta 1966.”

Muistuttajat V, W ja X toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Muistutus liittyy lentopaikan ympäristölupahakemukseen, Hevossuo, Pyhtää. Suvullamme on xxxxxxxxx-niminen kiinteistö Pyhtään Purolassa, kiinteistötunnus xxx-xxx-xxxx-xxxx-x. Kiinteistö on pääsääntöisesti kesäkäytössä. Paikka on rauhallinen ja hiljainen. Kyseinen kiinteistö sijoittuu lähelle itää lähtevää lentoreittiä (liite 17D, sivu 30).

Tänä kesänä lähellä kiinteistöä on lentänyt pienkoneita matalalla ja melutaso on ollut sellainen, että siihen herää herkempi talon sisällä. Lentoliikennettä on suunniteltu pääsääntöisesti 07-22 väliseksi ajaksi. Toivomme, että lentoliikennettä ei sallittaisi aamuisin ja iltaisin etelän suuntaan ja tästä tehtäisiin kirjallinen päätös.

Ehdotamme, että laskuvarjohyppytoimintaa ei sallita kentällä, koska tästä aiheutuu käsityksemme mukaan erityisen pitkäkestoista ja häiritsevää melua koneiden ottaessa korkeutta kiertämällä alueen yläpuolella. Kielto koskisi myös laskuvarjohyppytapahatumia, jotta toiminnan järjestäminen tapahtumina ei oikeuttaisi häiritsevään toimintaan.”

Muistuttaja Y toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Hyvä vastaanottaja,

Viitaten meneillä olevaan selvitykseen mahdollisesta lentokenttätoiminnan aloittamisesta huomauttaisn että lupahakemus on selvitysten osalta riittämätön mm;

- Operaatioiden määrä on ilmoitettu liian väljästi: 2000-4000 operaatiota vuodessa
- Kiitotien pituus 1200 m, mahdollisesti jopa 1800 m. Hakemusta tehtäessä tulee tietää minkä laajuiselle toiminnalle

haetaan lupaa, jotta ympäristövaikutukset voidaan arvioida luotettavasti

Ylläolevan lisäksi lupahakemus ei tuo käytännössä lainkaan esille lentämisen aiheuttamaa häiriötä ympäristöön. Meluselvitys vähättelee toiminnan vaikutuksia. Selvityksen mukaan 32 lentoa kesälauantaina on kovin pieni määrä. Pyhtäälle rauhan ja luonnontarkkailun tähden hakeutuneen vapaa-ajan asukkaan näkökulmasta määrä ei tunnu pieneltä.

Selvitys tuo esille vain nousu- ja laskuvaiheen häiriöt ja todellisuudessa häiriötä aiheuttaa myös itse lentäminen, joka levittäytyy huomattavasti lentopaikkaa laajemmalle alueelle ja on pitkäkestoisempaa. Koulutus- ja harrastustoiminta tuo lentotoimintaa ja näin myös lentomelua lähelle lentokenttää sijaitsevia alueita. Rannikko- ja saaristo ovat kiinnostavia lentomaisemia. Ne ovat kuitenkin myös alueita, joille on jo pitkään rakentunut loma- ja vapaa-ajanasutusta, jossa keskeinen sijaintiedellytys on ollut luonnon rauha. Myös vakituisten asukkaiden joukossa on talouksia, joille asuinpaikan sijaintia on ollut ratkaisemassa alueen hiljaisuus. Alueen yläpuolinen, kauniille säälle ja viikonlopuille keskittyvä lentotoiminta on ristiriidassa rauhan tarpeen kanssa. Myöskään luontoselvitykset ovat puutteelliset mm. linnuston osalta.

Hakemuksen mukaan Pyhtään lentopaikka on ensisijassa ilmailualan toimijoiden tarpeesta syntynyt hanke. Hakemuksessa ei kuitenkaan esitetä tarveselvitystä lentopaikalle. Hakemuksen mukaan lopetusuhan alla olevan Malmin kentän toiminnasta arvioidaan siirtyvän Pyhtäälle noin 5-10%. Samalla hakemus esittää, että Malmin loppumisen myötä Etelä-Suomen alueella on heikot edellytykset harjoittaa ammattimaista yleisilmailutoimintaa. Pyhtää esitetään ainoana vaihtoehtona Malmille. Miksi siis Pyhtäälle siirtyisi vain 5-10% Malmin toiminnasta? Selvityksen väite, jonka mukaan Pyhtään lentopaikka olisi paikallinen, ei ole uskottava. Selvitys on tältä osin ristiriitainen. Selvityksen perusteella lentopaikka tulisi olemaan ylimaakunnallinen, jolloin asia tulee maankäyttö- ja rakennuslain 25 pykälän perusteella ratkaista maakuntakaavan tasolla.

Uuden lentopaikan avaaminen lähelle loma-asutusta, rauhaisaa kyläasutusta sekä luonnonsuojelualueita edellyttää asian laajempaa, kaavoituksetta tarkastelua, jossa harkitaan lentopaikan mahdollinen tarve ja sijoittuminen. Asiaa ei pidä ratkaista pelkällä ympäristöluvalla. Tehtyjen selvitysten perusteella ympäristölupaa ei tule myöntää.

Terveisin vapaa –ajan asukas Purolassa, mutta koti osoite Helsingissä.”

Muistuttaja Z toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Muistutus

Lupahakemus on selvitysten osalta riittämätön. Operaatioiden määrä on ilmoitettu liian väljästi: 2000-4000 operaatiota vuodessa, kiitotien pituus 1200 m, mahdollisesti jopa 1800 m. Hakemusta tehtäessä tulee tietää min-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

kä laajuiselle toiminnalle haetaan lupaa, jotta ympäristövaikutukset voidaan arvioida luotettavasti.

Lupahakemus ei tuo käytännössä lainkaan esille lentämisen aiheuttamaa häiriötä ympäristöön. Meluselvitys vähättelee toiminnan vaikutuksia. Selvityksen mukaan 32 lentoa kesälauantaina on kovin pieni määrä. Pyhtäälle rauhan ja luonnontarkkailun tähden hakeutuneen vapaa-ajan asukkaan näkökulmasta määrä ei tunnu pieneltä.

Selvitys tuo esille vain nousu- ja laskuvaiheen häiriöt. Käytännössä häiriötä aiheuttaa myös itse lentäminen, joka levittäytyy huomattavasti lentopaikkaa laajemmalle alueelle ja on pitkäkestoisempaa. Koulutus- ja harrastustoiminta tuo lentotoimintaa ja siten myös lentomelua lähelle lentokenttää sijaitsevia alueita. Rannikko- ja saaristo ovat kiinnostavia lentomaisemia. Ne ovat kuitenkin myös alueita, joille on jo pitkään rakentunut loma- ja vapaa-ajan asutusta, jossa keskeinen sijaintiedellytys on ollut luonnon rauha. Myös vakituisten asukkaiden joukossa on talouksia, joille asuinpaikan sijaintia on ollut ratkaisemassa alueen hiljaisuus. Alueen yläpuolinen, kauniille säälle ja viikonlopuille keskittyvä lentotoiminta on ristiriidassa rauhan tarpeen kanssa.

Hankeasiakirjan mukaan Karhulassa on vaikea havaita Kymin lentokentän liikennettä. Oma kokemukseni asiasta Karhulan alueella asuvana on toinen: erityisesti kauniina kesäpäivinä rauhaisan omakotialueen pihojen yläpuolella pyörivä lentokone on helppo havaita ja aiheuttaa häiriötä.

Hakemuksen mukaan Pyhtään lentopaikka on ensisijassa ilmailualan toimijoiden tarpeesta syntynyt hanke. Hakemuksessa ei kuitenkaan esitetä tarveselvitystä lentopaikalle. Hakemuksen mukaan lopetusuhan alla olevan Malmin kentän toiminnasta arvioidaan siirtyvän Pyhtäälle noin 5-10%. Samalla hakemus esittää, että Malmin loppumisen myötä Etelä-Suomen alueella on heikot edellytykset harjoittaa ammattimaista yleisilmailutoimintaa. Pyhtää esitetään ainoana vaihtoehtona Malmille. Miksi siis Pyhtäälle siirtyisi vain 5-10% Malmin toiminnasta? Selvityksen väite, jonka mukaan Pyhtään lentopaikka olisi paikallinen, ei ole uskottava. Selvitys on tältä osin ristiriitainen. Selvityksen perusteella lentopaikka tulisi olemaan ylilääkennällinen, jolloin asia tulee maankäyttö- ja rakennuslain 25 pykälän perusteella ratkaista maakuntakaavan tasolla.

Uuden lentopaikan avaaminen lähelle loma-asutusta, rauhaisaa kyläasutusta sekä luonnonsuojelualueita edellyttää asian laajempaa, kaavoituksellista tarkastelua, jossa harkitaan lentopaikan mahdollinen tarve ja sijoittuminen. Asiaa ei pidä ratkaista pelkällä ympäristöluvalla. Tehtyjen selvitysten perusteella ympäristölupaa ei tule myöntää.”

Muistuttaja AA toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Muistutus. Ympäristövaikutuksia ei voida arvioida luotettavasti, jos operaatiot ilmoitetaan näin laajaa skaalaa käyttäen: 2000-4000 operaatiota vuodessa. Myös koneiden kokoluokka voi vaihdella paljon, jos kiitotien pituus olisikin 1200 metrin sijaan 1800 metriä. Toiminnan laajuutta ei ole kerrottu riittävän tarkasti.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Selvitys tuo esille vain nousu- ja laskuvaiheen häiriöt. Myös lentäminen aiheuttaa häiriötä erityisesti luonnonrauhaan hakevalle mökkikansalle. Häiriö levittäytyy huomattavasti lentokenttää laajemmalle alueelle ja on pitkäkestoisista. Pyhtään rannikko on kiinnostavaa lentoaluetta, mutta se on jo pitkään ollut vapaa-ajanasutusalue, jossa keskeinen sijaintiedellytys on ollut rauhallinen luontoympäristö. Varmasti myös osa vakioasukkaista on haikunut alueelle rauhallisuuden ja luontoarvojen vuoksi. Kuuntelen itse päivittäin Espoossa pienlentokoneiden (kuin myös matkustajakoneiden) melua. Se ei ole ääntä, jota voi olettaa kuulevan runsaasti kunnassa, joka nettisivuillaan kuvaa itseään sopivaksi "sinulle, joka etsit luonnonläheisyyttä ja mahdollisuutta rauhoittua".

Hakemuksen mukaan lopetusuhan alla olevan Malmin kentän toiminnasta arvioidaan siirtyvän Pyhtäälle noin 5-10%. Samalla hakemus esittää, että Malmin loppumisen myötä Etelä-Suomen alueella on heikot edellytykset harjoittaa ammattimaista yleisilmailutoimintaa. Pyhtää esitetään ainoana vaihtoehtona Malmille. Miksi siis Pyhtäälle siirtyisi vain 5-10% Malmin toiminnasta? Tässä on selvä ristiriita.

Lentopaikan avaaminen lähelle loma-asutusta, kyläasutusta sekä luonnonsuojelualueita vaatii asian laajempaa, kaavoituksellista tutkimista."

Muistuttaja AB toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

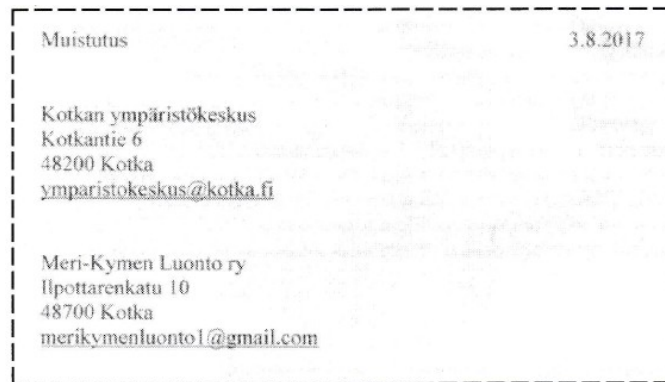
"MIELESTÄNI KYSEISTÄLENTOKENTTÄÄ EI TULISI RAKENTAA, KOSKA PYHTÄÄN IMAGO LUONTOYSTÄVÄÄLISENÄ KUNTANA HÄVIÄISI. MALMIN LENTOKENTÄN KORVAAMISEEN EI SUUNNITELLUN KENTÄN KAPASITEETTI TULISI RIITTÄMÄÄN. VAIKUTUS KOTKAN SEUDUN TALOUSELÄMÄLLE OLISI MINIMAALINEN, KOSKA SUUNNITELLUN KENTÄN KÄYTTÖ TULISI PALVELEMAAN LÄHINNÄ HARRASTUS-TOIMINTAA JA SE TAPAHTUISI LÄHINNÄ VIIKONLOPPUISIN, JOLLOIN SEN AIHEUTTAMAT HÄIRIÖT OLISIVAT SUURET.

Muistuttaja AC toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

"ALUKSI
Viitataan ympäristökeskukselle toimitettuihin, muihin vastustaviin kannanotoihin, ilmaisten että vastustan niiden esittämällä argumenteilla ko. kiitortaa Pyhtäälle.

Lupaa ei tule myöntää.

Viimeisin lukemani vastustava kanta oli tämä (se on siis eri lausujan toimesta toimitettu teille). Myös tähän asiakirjaan on helppo ilmaista yhtyvän-



Tuohon em. asiakirjaan ei sinänsä tarvitse lisätä mitään, koska siinä on kaikki ns. ympäristölupa asian käsittely seikat kerrottu - jotka tehokkaasti estävät luvan myöntämisen jo sellaisenaan.

HUOMIOONNE:

Päätösprosessissa päättäjä kuulee useita kantoja, tämän kaltaisissa asioissa. Tällä kertaa Ympäristökeskuksen on kiinnitettävä huomio siihen perin erityiseen ja lopulliseen päätökseenne kannalta merkittävään asiaan että: Teillä ei ole käytettävissä, laillisella tavalla tehtyä, Pyhtään kunnan kantaa asiaan.

Ilman laillisella prosessilla tuotettua kunnan kantaa, lupaa ei voi käsitellä ympäristökeskuksessa lainkaan - puhumattakaan harkita sen myöntämistä.

Kunnasta, kunnan nimissä asiasta toimitetut päätöisasiakirjat, eivät edusta kunnallislain prosessien mukaisesti tehtyjä päätöksiä, on yleisessä tiedossa kaikkialla ja kaikilla. Kunnan ko. päätöksistä on valitettu asianmukaisella tavalla viranomaisille, mukaan lukien hallinto-oikeus.

Seikka on selkeästi ilmennyt julkisuudessa (tv, radio, lehdet ja some) olleista uutisoinneista.

Kukaan asian kanssa tekemisissä oleva, kukaan ei voi väittää, ettei olisi perillä seikasta ja vieläpä yksin kansalaisena, puhumattakaan viran- tai toimihaltijana tässä vakavassa asiassa.

Tarfilta (esimerkin omaisesti), saatiin seuraava tieto:

Tarfilla on hallussaan kunnan hallituksen kokouksen pöytäkirja; jonka mukaan kunnan hallitus asettui kannattamaan hanketta jälkikäteen. Kunnan päätösvaltaa asiassa oli käyttänyt ilman lupaa kunnan johtaja ja muutama läheinen muu kunnan palkollinen. (huomio! Ei siis kunnan valtuusto, eikä kunnan hallitus; valtuuston käsittelyn jälkeen.). Tuosta Trafim saamasta kunnan pöytäkirjasta ilmenee että siihen on hallituksen jäsen esittänyt eriävän mielipiteen, vaikka itse mielipide on salattu. Asiakirjan osittainen salaaminen osoittaa sekin, että se ei ole pätevä.

Tiedolla on (on oltava) ratkaiseva merkitys jokaiselle päättäjälle - myös ympäristökeskukselle.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Miksi? Peruste: Kun (kuka tahansa) päättäjä tietää, että ; hänelle toimitetut asiakirjat eivät edusta laillisella prosessilla tuotettuja asiakirjoja - niin hän ei voi asiaa käsitellä lainkaan. Tässä nimen omaisessa tapauksessa, asian merkitys päättäjälle on ylipääsemätön tosiasia, jota ei voi sivuuttaa ja jonka perusteella asiaa ei voi edes käsitellä - varsinaan päättää hakijan eduksi. Vahvistan uudelleen pyyntöni, ettei ko. lupaa tule myöntää:

*Ympäristökeskukselle toimitettujen asiaan keskittyvien vastustavien kannottojen johdosta, joihin asiaseikkoihin kantani yhdentyy sellaisenaan.

* Ympäristökeskuksessa tiedetään, ettei kunnan nimissä laaditut, puoltavat kannannot, edusta kunnan asukkaiden kantaa.

* Ympäristökeskuksessa tiedetään, ettei kunnasta ole saatavilla puoltavaa kantaa, jos asia käsitellään kuntalain mukaisesti kunnassa.

* Ympäristökeskuksessa tiedetään että, Pyhtään kunnan nimissä laaditut asiakirjat, on laadittu Kuntalain vastaisesti, sen johdosta, kun puoltavaa kantaa ei muutoin voi kunnasta saada.

* Ympäristökeskuksessa tiedetään että, Pyhtään kunnan valtuusto ei ole Kuntalaki mukaisesti lainkaan käsitellyt asiaa.

* Ympäristökeskuksessa tiedetään että, kiitorata on kohta valmis, vaikka lupia ei ole lainkaan vielä saatu.”

Muistutuksen liitteenä on pykälä kuntalain I osan yleisistä säännöksistä 1,2,14 ja 15 §.

”Todetaan:

Ympäristökeskuksen päättäjillä ei ole kunnan kantaa asiaan, mutta on tieto siitä että, kunnan kantana esitetyt asiakirjat on laadittu kunnassa ohi kunnan laillisen päätösprosessin virheellisessä järjestyksessä ja siten ne ovat arvottomia.”

Muistuttajat AD ja AE toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Ehdoton EI suunnitellulle lentokentän paikalle Pyhtäällä

Olemme mökkiläisiä Munapirtin Santaniemen puolella. Käytämme kesä-asuntoamme noin 7 kuukautta erittäin ahkerasti. Käyttöämme ympärivuotisesti rajoittaa tällä hetkellä rakennusten kunto. Olemme vakavasti harkinneet uuden ympärivuotiseen käyttöön sopivan mökin/asunnon rakentamista. Santaniemenlahden monipuolinen linnusto on suuri ylpeyden aiheemme, mm. harmaa haikarat, laulujoutsenet ja viime vuosina kurkipariskuntia on vierailut rannassamme useaan kertaan.

Pyhtään kunta mainostaa (<http://www.pyhtaa.fi/fi/asukkaat/vapaa-ajan-asuminen>) "Aktiviteetteja ja hiljaisuutta sopivassa suhteessa". Suunniteltu paikka lentokentälle Pyhtäällä tulee aiheuttamaan Saltaniemenlahdella melusaastetta, mikä on suuri vaara monilajiselle linnustolle. Meillä on kokemusta muutamasta pienkoneesta ja helikopterilennosta lahdella ja melu on kova sekä ulkona että rakennusten sisällä. Lentokentän aiheuttamalla melulla luontoarvoja rikotaan ja edellä mainittu kunnan lupaus hiljaisuudesta rikotaan.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Lentopaikan lupahakemuksessa: "Toiminta ja sijainti Redstone AERO Oy hakee ympäristölupaa lentopaikalle Pyhtään Hevossuon tilalla Redstone (624-404-53-126). Kiinteistön ympäristö on asumaton ja kaavoittamaton maa- ja metsätalousaluetta. Lähimmät rakennukset ovat noin kilometrin päässä lentopaikalta. Kiinteistön eteläpuolella on linnustonsuojelu- ja Natura-alueet sekä ampumarata."

Lupahakemuksen tekstissä mainitaan, että ympäristö on asumaton ja lähimmät rakennukset ovat noin kilometrin päässä lentopaikalta. Yritetäänkö tällä harhaanjohtaa viranomaisia ja asukkaita? Melu tulee häiritsemään kovana useiden kilometrien säteellä. Lupahakemuksessa mainittu ampumarata on erinomainen esimerkki miten laajalle kova melusaaste alueella leviää. Lentokentän tuoma melu tulee olemaan ampumisen lisänä ja jatkuvaa. Ampumaharjoittelussa sentään on vuodenaikojen välillä vaihtelua ja pitkiäkin taukoja. Asukkaiden kannalta tämä melun lisäämisen salliminen on kohtuutonta.

Melusaaste jatkuvana aiheuttaa sen, että kiinteistöjen arvo ainakin Muna-pirtissä ja Santaniemenlahden läheisyydessä laskee, mikä kyseenalaistaa mökin/asunnon rakentamisen ja hankkimisen näiltä alueilta."

Muistuttaja AF toteaa kahdessa muistutuksessaan seuraavaa:

"Muistutus 1:

Vaatumukseni on, että Pyhtään lentopaikalle ei tule myöntää ympäristölupaa liitteenä olevassa dokumentissa perustelluin syin; erityisesti alueen linnuston muuton ja pesinnän häiriintyminen, sekä meluhaitta loma-asutukselle.

Toissijaisesti vaadin, että Pyhtään lentopaikan toiminta tulee rajoittaa ajallisesti vuorokaudessa klo: 10-17 väliselle ajalle ja vielä tätäkin enemmän linnustujen muuton ja pesinnän aikana sekä juhlapyhien ja viikonloppujen aikaan, jolloin alueen loma-asukkaat viettävät aikaansa ulkona.

Jos lentopaikalle myönnetään ympäristölupa, on lentopaikan toimijalle määrättävä selvät sitovat ja rajoittavat lupaehdot, niiden seuranta ja tarkistuksen laukaisevat kriteerit.

Luvan toimeenpanoa ei voi sallia ennen lainvoimaisuutta.

Muistutus 2:

"Uuden lentopaikan toiminnan aloittaminen Pyhtäällä tulee lisäämään alueella sekä lento- että maaliikennettä häiriten olemassa olevan pysyvän asutuksen asukkaita, sekä alueen loma-asutuksen loma-asukkaita erityisesti melullaan ja mahdollisilla muilla ympäristöhaitoilla. Lisäksi läheiset luonnonsuojelualueet ja niiden linnustot tulisivat häiriintymään merkittävästi uuden lentopaikan toiminnan aloittamisesta.

Lentopaikan sijaintipaikasta

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Sijaintipaikka on luonnonsuojelun kannalta huono. Lupahakemuksen liitteenä olevan selvityksen mukaan muun muassa lähimmät tiedossa olevat merikotkan, haarahaukan ja kalasääsken pesät sijoittuisivat vain 1 – 3 kilometrin etäisyydelle. Merikotka on rauhoitettu laji, joka tarvitsee erityisesti pesimäaikaan rauhaa pesinnän onnistumiselle. Kaikki nämä petolinnut liikkuvat kilometrien saalistusalueella, jolloin lentotoiminnan aloittaminen alueella uhkaa niiden olemassa olevaa elinaluetta ja elämisen mahdollisuuksia.

Nousu- ja laskukiitojen lisäksi lintujen kohtaamaan meluun, häirintään ja törmäysvaaraan vaikuttaa olennaisesti se mitä lentopaikalta lähtevät lentäjät tekevät näillä alueilla. Jos he pyöriivät matalalla lähialueilla, ongelmat kasvavat. Tätä välillistä lentokentästä koituvaa haittaa ei ole FCG:n raportissa riittävästi käsitelty. Tämä koskee myös Natura 2000 -alueita, joista lähin lintudirektiivialue on 1-2 kilometrin päässä. Siksi hankkeesta tulee tehdä myös varsinainen Natura 2000 -haitta-arvio koko hankekokonaisuus ja muut hankkeet mukaanluettuna (LSL 65 §). Viitteenä EUTI C-127/02 ns. Vattimeri-päätös. Alueen lähellä sijaitsee myös Valkmusan kansallispuisto, jonne uuden lentopaikan toiminnan aloittaminen aiheuttaisi häiriötä kurjen lentoreiteille. On tiedossa, että kurjet käyvät yöpymässä ja ruokailemassa Valkmusan kansallispuiston alueella. Kurkien yöpymislentoreitit tulee siksi selvittää ennen asiasta päättämistä.

Lisäksi uuden suunnitellun lentopaikan paikka sijoittuu valtakunnalliselle lintujen päämuuttoreiteille. Siperiaan muuttavat arktiset vesilinnut – sorsat ja hanhet – menevät Itä-Uudenmaan rannikon läpi. Lisäksi kohde on ongelmallinen petolintujen muuttoreittien suhteen. Tämä asia vertautuu korkeimman hallinto-oikeuden päätökseen KHO:2016:14, jossa hylätään olennaisilta osiltaan Kymenlaakson energiamaakuntakaava, joka pääasiassa keskittyi tuulivoiman tuotantoalueiden suunnitteluun ja tuulivoimaloiden rakentamisen mahdollistamiseen myös Pyhtäälle.

KHO hyväksyi kaavasta valittaneiden Birdlife-Suomen ja Kymenlaakson lintutieteellisen yhdistyksen perustelun riittämättömistä vaikutusarvioista lintuihin. Kymenlaakson rannikko on Suomen tärkein arktisten lintujen muuttoreitti. Kaavailtu lentopaikka sijoittuu myös Kymenlaakson rannikon välittömään läheisyyteen aiheuttaen suurta riskiä muuttaville lintuparville.

Suunnitellun lentopaikan alueella levähtää vuosittain (erityisesti muuttoaikaan) runsaasti vesilintuja, jonka lisäksi alueella ovat pesineet useina vuosina mm. sääksi, haarahaukka ja merikotka.” Ensisijaisesti lentopaikan ympäristölupa tulee jättää myöntämättä. Jos lupa yleensä myönnetään, tulee lentotoimintaa rajoittaa erityisesti lintujen muutto- ja pesintäaikana ja rajoitus tulee määrätä sitovaksi lupaehdoksi.

Ympäristöluvan selkeys, ehdot ja luvan ehtojen noudattamisen seuranta:

Koska lupahakemus on varsin epämääräinen ja ylimalkainen, ympäristölupaan tulee antaa selkeät määräykset toiminnasta siten, ettei niiden suhteen voi syntyä tulkinnanvaraisuutta koskien lentoaikoja ja lentomääriä.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Esimerkiksi luvan perusteena olevat arviot lentojen lukumäärästä tulee siksi määrätä luvassa sitovasti rajoittaviksi lupaehdoksi. Myös toiminnanharjoittajan liitteissä tekemät lupaukset, jotka koskevat muun muassa laskuvarjo-hyppytoimintaa, tulee muuttaa sitoviksi ja rajoittavaksi lupaehdoksi.

Toiminnan olennainen muutos edellyttää luvan uusintaa, jos sen aiheuttamat ympäristöhaitat lisääntyvät. Siksi myös luvan tarkistamisesta tulee antaa määräys, joka edellyttäisi luvan tarkistamista, jos toiminta kasvaa tai olennaisesti muuttuu arvioidusta. Määräyksessä tulee olla tarkistamisprosessin aloittamisen edellytyksenä jonkin tietyn suuruinen muutos toiminnassa.

Lentopaikan toiminnanharjoittajan tulee olla selvillä toiminnan ympäristövaikutuksista. Lentokentällä lentosuoritteiden lukumäärä ja sen muutokset ovat yksi tapa arvioida vaikutuksia ja niiden muutoksia. Toiminnanharjoittajan tulee siis olla selvillä kaikista kentälle suoritettavista lennoista, mukaan lukien esimerkiksi läpilaskut ja ylösvetoharjoitukset. Tästä tulee vaatia seurantalilastot ympäristöluvan ehdoissa, esimerkiksi viikkotasolla tilastoituna. Luvassa tulee antaa määräykset siitä, miten toiminnan ympäristövaikutuksia seurataan. Monilla moottoriradoilla on jo käytössä reaaliaikainen melumittaus. Myös Pyhtään lentopaikalta tulee edellyttää ympäristöluvan ehtona reaaliaikaista, jatkuvaa melumittausta toiminnan lupaehtojen täyttymisen seuraamiseksi.

Pohjavedet

Lentokenttien ympäristöluvista on tavanomaisesti määräykset tankkauspaikan (tai -paikkojen) rakenteista siten, etteivät pohjavedet vaarannu. Lupa-ajan tulisi saada myös määräys, joka kieltää edes tilapäisen tankkauksen tai vastaavan muualla kuin tankkauspaikalla. Muussa tapauksessa on mahdollista, että normaali tankkaus tehdään tankkauspaikalla, mutta joskus voidaan tehdä tilapäinen tankkaus huomattavasti turvatuilla laitteilla muuallakin. Tyypillinen esimerkki voisi olla kannettavasta polttoainesäiliöstä kaatamalla tapahtuva tankkaus. Sellaisen tankkauksen yhteydessä sattuu paljon helpommin vahinkoja kuin varsinaisessa tankkauspaikassa. Konkreettiset lupamääräykset ovat tässä tapauksessa erityisen tarpeellisia pohjavesialueen läheisyyden takia. Myös talviaikainen kemikaalien käyttökielto on oltava ehdoton vaatimus ympäristöluvulle.

Melu

Lentokenttien merkittävimmin ympäristöhaitta ihmisille on melu. Melua koskevissa lupamääräyksissä tulisi huomioida sekä ympäristömelunormit, lentokoneiden äänen kapeakaistaisuus sekä asumisterveysasetuksen melurajat. Vapaa-ajan asumiseen käytettävällä alueella normit ovat tiukat. Lupamääräysten tulisi olla niin selkeät, että luvan haltija kykenee niiden perusteella antamaan riittävät ja selkeät ohjeet kentän käyttäjille. Luvan haltija on vastuussa kaiken toiminnan aiheuttamista ympäristövaikutuksista ja joutuu siis ohjeistamaan kaikki käyttäjät.

Meluhaittojen vähentämiseksi ympäristöluvassa voi antaa tarvittavia rajoituksia esimerkiksi konetyyppien ja niiden meluisuuden tai häiritsevyyden perusteella. Hyvä ja käytetty tapa on rajoittaa lentotoimintaa ajallisesti. Yöaikaan tulee kieltää kaikki lentotoiminta. Ensisijaisesti ympäristölupaa lentopaikalle ei tule myöntää. Toissijaisesti lentotoiminta pitää ajallisesti rajoittaa tapahtuvaksi klo: 10:00-17:00 välisenä aikana. Juhlapyhinä ja kesäviikonloppuina, jolloin lähistön loma-asumiseen käytettävillä alueilla on ihmisiä ulkona, lentotoimintaa tulee rajoittaa mahdollisesti tätäkin enemmän, esimerkiksi rauhoittaen keskikesän juhannuksen aikana kokonaan lentokiellon avulla. Yöllä ja aikoina, jolloin lentotoiminta erityisesti häiritsee, tulee kieltää kaikki lentotoiminta.

Täytäntöönpano ennen lainvoimaisuutta

Lupa ei saa tulla voimaan eikä toimintaa aloittaa ennen päätöksen lainvoimaisuutta. Se tekisi mahdolliset muutoksenhaut tehottomiksi.

Yhteenveto

Ensisijaisesti vaatimukseni on, että Pyhtään lentopaikalle ei tule myöntää ympäristölupaa edelläkuvatuin syin ja perusteluin; erityisesti alueen linnuston muuton ja pesinnän häiriintyminen, sekä meluhaitta loma-asutukselle. Toissijaisesti vaadin, että Pyhtään lentopaikan toiminta tulee rajoittaa ajallisesti vuorokaudessa klo: 10-17 väliselle ajalle ja vielä tätäkin enemmän linnustujen muuton ja pesinnän aikana sekä juhlapyhien ja viikonloppujen aikana, jolloin alueen loma-asukkaat viettävät aikaansa ulkona.

Jos lentopaikalle myönnetään ympäristölupa, on lentopaikan toimijalle määrättävä selvät sitovat ja rajoittavat lupaehdot, niiden seuranta ja tarkistuksen laukaisevat kriteerit.

Luvan toimeenpanoa ei voi sallia ennen lainvoimaisuutta.”

Muistuttaja AG ja O sekä 4 muistutuksen allekirjoittanutta toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

Vastustamme ympäristöluvan myöntämistä Hevossuon lentopaikalle Pyhtäällä.

Perusteluina:

- Purolanlahdelle pitää tehdä oma, ajantasainen linnustaselvitys
- Hakemus perustuu vanhoihin tietoihin 2013 ja aikaisemmin (Santaniemen selkä-Tyyslahti)
- Purolanlahdelle ei ole omaa selvitystä koskaan tehty
- Tilanne on oleellisesti muuttunut noista vuosista
- Lahdella käy päivittäin 30-80 merimetsoa ruokailemassa

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

- Ruovikossa pesii rastaskerttunen, joka luokitellaan uhanalaiseksi
- Lisäksi alueella esiintyy lukuisia muita lintulajeja, mm. viime talvena 9 merikotkaa, kurkia sekä haikaroita käy ruokailemassa läpi kesän
- Hanhien muuttoreitti kulkee juuri lentopaikan yli
- Eikö Kymenlaaksoon riitä jo olemassa olevat 5 lentokenttää
- Tänä kesä alueella on lennellyt 1 lentokone aivan häiriöksi asti, niin mikä se on tilanne sitten kun niitä lentää alueella useita aamusta iltaan ja jopa yöllä?
- Missä näkyy Pyhtään kunnan luontoarvot/-rauha?

Ponnekkaasti vastustaen

x
mökkiläisiä n. 7 kk/vuosi
x Purola

P.S mukana vastustamassa myös kesämökkejä omistavat: x, x, x ja x”

Muistuttaja AH toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”1) Windcraft Oy:n tekemässä äänitasomallinnuksessa ei ole tehty mallinnusta potkuriturbiinikoneiden (ryhmä 5) tai helikoptereiden (ryhmä 6) osalta, jotka aiheuttavat eniten meluhäiriöitä lähiseudun asukkaille. Hakemuksesta käy kuitenkin selvästi ilmi, että lentopaikan toimintaan tulee tulevaisuudessa kuulumaan myös laskuvarjohyppytoiminta, jota pääasiassa operoidaan ryhmään 5 kuuluvalla potkuriturbiinalustolla.

2) Ympäristölupahakemuksessa todetaan, että lentopaikalla ei tulla käyttämään jäänpoistoa, kemikaaleja tai liuottimia. Kentällä on kuitenkin tarkoitus harjoittaa ympärivuotista toimintaa, joten väittämä kemikaalien tarpeettomuudesta vaikuttaa toiminnan laajuus huomioon ottaen vähintäänkin epäuskottavalta. Jäänpoiston ja kemikaalien käyttämättömyydellä ilmeisesti perustellaan alueen hulevesien hallintasuunnitelman / -toteutuksen puuttumista. Pyhtään kunta ei myöskään (ainakaan tähän päivämäärään mennessä) ole päättänyt / lupautunut toimittamaan alueelle kunnallistekniikkaa.

3) Palavien aineiden varastoinen ja käsittelyn osalta näkisin tärkeäksi tiedustella pelastuslaitoksen mielipidettä heidän valmiudestaan reagoida alueella tapahtuvaan onnettomuuteen.

4) Esitettyä takuusummaa toiminnan aloittamiseksi ennen lupapäätöstä pidän täysin alamittaisena. Näkemykseni mukaan ko. anomus tulisi hylätä, jolloin toiminta voidaan vasta kun lupaprosessi on saanut lainvoiman.”

Muistuttajat AI ja AJ toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

”MUISTUTUS.

Vastustamme Redstone AERO Oy:n ympäristölupahakemusta lentopaikalle Pyhtään Hevossuon tilalla Redstone (624-404-53-126).

Olemme vakituisia asukkaita ja asunnostamme on n. 1 -1,5 km matka kentän päähän. Ihmettelemme, miksi asiasta ei ole saatu minkääläistä ilmoitusta vaan tuntuu, että asiaa on suunniteltu salassa. Kuitenkin alueen ympäristöarvot on jo nyt pilattu ja melusaaste tulisi olemaan merkittävä haitta. (Jo nyt maisema pilattu ja kuuluu jatkuva kaivinkoneiden kolina). Pyhtäätä "mainostetaan" kuitenkin "väljänä asuinymäristönä, luonnonläheisenä, ja paikkana jossa mahdollisuus rauhoittua..." Ja miksi pitää pilata uusi alue, kun kymenlaaksossa on jo 5 toimivaa kentää?

Muistuttaja AK toteaa muistutuksessaan seuraavaa:**”Muistutus**

Lupahakemus on selvitysten osalta riittämätön. Hakemusta tehtäessä tulee tietää minkä laajuiselle toiminnalle lupaa haetaan. Operaatioiden määrä ja kiitoteiden pituudet on esitetty liian väljästi. Nämä on tiedettävä tarkasti, jotta ympäristöhaitat voidaan arvioida. Vapaa-ajan asukkaiden kannalta ilmoitetut määrät eivät ole pieniä. Selvitys tuo esiin vain nousu- ja laskuvaiheen häiriöt. Häiriötä aiheuttaa myös lentäminen. Vapaa-ajan asukkaalle luonnon rauha on tärkeää, joten kauniille säälle ja viikonlopuille ajoittuva lentäminen aiheuttaa häiriötä. Tehtyjen selvitysten perusteella ympäristölupasia ei tule myöntää.”

Muistuttaja AL toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

Haluan tuoda julki alueen mökkiläisen mielipiteen Pyhtäälle suunnitellusta lentokentästä. Olemme mökkeilleet Pirtunuoran rannassa aktiivisesti ympäri vuoden noin seitsemän vuoden ajan. Lähistöllä liikkuu aktiivisesti muutama pienlentokone, niiden melutaso on meille siten tuttu. Nykyisessä määrin se ei häiritse mökkiläisen elämää, mutta vastaava ja mahdollisesti kovempikin ääni tunnista toiseen ja päivästä toiseen muuttaisi tilanteen radikaalisti. Olemme siksi huolestuneita siitä, että Pyhtään lentokenttää suunnitellaan niin lähelle meren rantaa ja varsin tiheää mökkiasutusta. Mökkiasutusta, ja kentän toiminnan vaikutusta siihen, ei juurikaan mainita hakemusasiakirjoissa eikä liitteinä olevissa kartoissa. Käsittääkseni "Pyhtää äänitasomallinnus"-liitteen sivun 30 kuvien mukaan saapuvien ja lähtevien lentojen lounaiset reitit kulkeva yli monen aktiivisen mökkialueen, ainakin Pyhtäänjoen rannan, Skitunäsin, Alakaupungin, Roittoviikintien, Roonesin. Ensisijaisesti toivomme että lentokenttä siirrettäisi valtatie 7:n mantereelle kauemmas vapaa-ajan asutuksesta ja virkistyskäytössä olevasta ranta- ja saaristoalueesta. Toissijaisesti toivomme, että mikäli kenttä toteutetaan suunniteltuun sijaintiin, ei sillä sallittaisi aktiivista koulutustoimintaa, purjelento- ja laskuvarjohyppytoimintaa, jotka kaikki aiheuttavat merkittävän määrän nousuja ja laskuja ja siten satunnaista lentotoimintaa merkittävästi enemmän ympäristöä häiritsevää melua. Odotamme Pyh-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

tään kunnan arvostavan myös alueen ranta- ja virkitysalueiden käyttäjien sekä vapaa-ajan asukkaidenhyvinvointia ja viihtymistä.

Muistuttaja AM toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Redstone Aero Oy on perustellut lentokentän perustamista Pyhtäälle mm. sillä, että ilmatila on vapaa. Näin ei suinkaan täysin ole, sillä Suomi on direktiivein sitoutunut suojelemaan lintujen muuttoreittejä ja pesintää. Päiväpetolintujen, kurkien ja arktisten hanhien muuttoreitti kulkee täsmälleen suunnitellun lentokenttäalueen yläpuolella (2012 ja 2014 Pyhtään tuulivoimahankkeiden yhteydessä tehdyt selvitykset). Lintujen pesintää tulee häiritsemää suunniteltu lentämisen opetustoiminta ja laskuvarjohypytyt, joissa koneet kiertävät toistuvaa kehää lentopaikan lähialueilla. Suunnitellun lentokentän lähiympäristössä on useita luonnonsuojelu- ja Natura-alueita. Niissä koneet häiritsevät linnuston pesintää.

Lentokenttähankkeeseen liittyvä FCG:n tekemä raportti toiminnan vaikutuksista luontoarvoihin ja pohjaveteen ei täytä hyvän tutkimuksen kriteereitä. Havainnointia on tehty ainoastaan yhtenä päivänä ja sekin ennen lintujen kevätmuuttojen alkamista. Raportissa viitataan meluvaimennusalueisiin, joissa yli lentämistä pitää välttää, mutta sellaista ei ympäristölupahakemukseen ole tehty.

Lentokenttäalue sijaitsee Kymijokilaakson ainutlaatuisessa ja arvokkaassa kulttuurimaisemassa. Se on meren ja joen välittömässä läheisyydessä. Vesi kantaa koneista tulevia ääniä moninkertaisesti sisämaata laajemmin ja voimakkaammin, joten tehty standardimainen melumallinnus ei anna oikeaa kuvaa lentotoiminnan aiheuttamista meluhaitoista. Lähes puolet Pyhtään väestöstä on loma-asukkaita, jotka haluavat viettää vapaa-aikaansa luonnonläheisesti. Lentotoiminnan vaikutuksia ei ole arvioitu tältä kannalta. Lentokenttä sijaitsee Pyhtään historiallisen kirkonkylän ja Purolan asuntoalueen välittömässä läheisyydessä, joten suuri osa Pyhtään vakinaisista asukkaista tulee myös kärsimään lentomelua. Pyhtään kunta on markkinoinnut kuntaa luonnonläheisenä ja rauhallisena asuinpaikkana sekä suunnitellut kirkonkylään uutta asutusta. Nämä markkinointiponnistelut ja asuinrakentamissuunnitelmat ovat räikeässä ristiriidassa lentokenttähankkeen kanssa.

Pohjaveden kannalta toiminnan ympäristövaikutuksia ja turvajärjestelyjä ei ole suunniteltu hakemuksessa yksityiskohtaisesti. Lisäksi alueelle on kunnan tiedonannon mukaan suunniteltu myös erilaisia yleisötapahtumia. Niihin liittyvät infrastruktuurisuunnitelmat puuttuvat hakemuksesta. Erilaiset näyttelyt ja konsertit, joihin on viitattu, tarvitsevat omanlaisensa infran LVI-vaatimuksineen, tiestöineen, pysäköinti- ja majoittumisalueineen.

Kunnalla on ollut yksi asukastilaisuus lentotoiminnasta. Kunnanjohtaja on omissa nimissään lähettänyt lupahakemuksen Trafille ja siitä on jätetty valitus hallinto-oikeudelle. Kunnanvaltuutetut eivät ole saaneet osallistua päätöksentekoon. Alueelta puuttuu kaava. Suunniteltu toiminta on nimetty ”ammattilliseksi yleisilmailuksi” sen enempää täsmentämättä, mitä tällä tarkoitetaan. Näin laajalti ja peruuttomattomasti kunnan ja jopa yli kunnan ra-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

jojen vaikuttavaan toimintaan tulisi saada yksityiskohtaisempaa tietoa ympäristöluvan myöntämisen perustaksi.

Lentokenttäalueella on maanmuokkaustyöt käynnistetty laajamittaisesti ilman toiminnan käynnistyslupaa. Yritys on esittänyt perusteluita toiminnan aloittamiseksi ennen lupapäätöksen lainvoimaisuutta. Hankkeeseen sisältyy edellä mainittuja monia avoimia kysymyksiä ja vaillinaisia selvityksiä, että jo käynnistyneet kentän rakennustyöt tulisi pysäyttää välittömästi. Vähäiselle merkitykselle ei pidä jättää myös sitä, että toiminnan käynnistyneen yrityksen liikevaihto on 0 euroa ja osakepääoma 50 000 euroa. Varsinkin kun ko. yrittäjällä on ollut vireillä useita vastaavanlaisia hankkeita, jotka ovat sitten epärealistisuudessaan tai muiden syiden vuoksi kuihtuneet pois.”

Kotkan ympäristöseura toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Asia: Lausunto Redstone AERO Oy:n ympäristölupahakemuksesta Hevossuo, Pyhtää

Ajatellun lentopaikka-alueen välittömässä läheisyydessä on itäpuolella osoitettu pohjavesialue. Etelässä 1200 metrin päässä alueesta sijaitsee Santaniemenselkä - Tyyslahden Natura 2000 - alue ja lännessä Kymijoen Natura 2000 - alue. Lisäksi hankkeen melualueella on etelässä meren rannikolla runsaasti loma-asutusta.

Asian ajajat ja heidän tukijansa eivät ole kiinnittäneet tarpeellista huomiota maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL 32 § ja 42 §).

MRL 25 §:ssa todettavan mukaisesti mikäli hankkeen vaikutukset ovat ylikunnallisia, tulee hanke tutkia maakuntakaavatasolla.

Luotettavan arvion koko lentopaikan toiminnan vaikutusten laajuudesta edellyttää ympäristövaikutusten arviointia (YVA). Tämä koskee erityisesti lentotoiminnan meluvaikutuksia, vaikutusriskejä maaperään ja pohjaveeseen.

Ympäristölupahakemus viittaa Malmin kentän lopettamiseen. Pyhtää on vaihtoehto Malmille. Helsinki-Malmin lentoasema on yleisilmailun kansainvälinen lentoasema. Hakemuksessa todetaan Pyhtään lentopaikan olevan vaikutukseltaan paikallinen. Myös tältä osin ympäristölupahakemus on ristiriitainen.

Hakemuksen mukaan Malmin kentän toiminnasta siirtyisi Pyhtäälle noin 5-10 %. Malmin vuotuisesta 40 000 – 60 000 laskujen määrästä 10 % on noin 6000 laskua vuodessa, Nämä sijoittuvat vahvasti kesä- ja lomailuajaksi. Hakemuksessa on pienempiä lukuja, joten tältäkin osin tiedot ovat ristiriitaisia.

Kotkan ympäristöseura ry vaatii lausuntonaan, että lentopaikan vaikutusten ollessa vähintään seudullisia ja lentopaikan tarve, sijainti ja vaikutukset tulee tutkia maakuntatasolla MRL:n mukaisesti, ja

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

että hankkeelle on toteutettava ympäristövaikutusten arviointi (YVA),

Näitä ennen ei ympäristölupaa tule myöntää.

Kotkassa 4. päivänä elokuuta 2017

x
Kotkan ympäristöseura ry
puheenjohtaja

x
varapuheenjohtaja

Keskuskatu 17c5
48100 Kotka”

Merki-Kymen Luonto ry toteaa muistutuksessaan seuraavaa:

”Muistutus

Kaakkois-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ilmoitti 15.6-2017, ettei Redstone AERO oy:n lentopaikka edellytä YVA-lain mukaista ympäristövaikutteista arviointimenettelyä. Seuraavana päivänä Redstone Aero Oy saattoi toimittaa vajain ja riittämättömien tiedoin varustettujen liitteiden kanssa paikkaa koskevan ympäristölupahakemuksen Kotkan ympäristökeskukselle.

Suunnitellun lentoalueen eteläpuolella on Strukan METSO-luonnonsuojelualue sekä Natura 2000-verkoston kuuluva Santaniemenselkä-Tyyslahden luonnonsuojelualue ja Kymijoen Natura-alue. Edellä mainittuja alueita perustaessa ehtona on ollut, ettei luontoarvoja heikennetä. Suunniteltu alue on Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueen kaukosuojavyöhykkeellä.

Uudelle lentoalueelle ei ole mitään tarvetta. Jo valmiina olevia lentopaikkoja Kymenlaaksossa (Kymi, Selänpää ja Wredeby) ja Uudellamaalla (Hanko, Hyvinkää, Mäntsälä, Nummela, Lapinjärvi, Nurmijärvi, ja Inkoo sekä Etelä-Hämeessä Lopella) voidaan käyttää ja tarvittaessa kehittää.

Melu

Lentotoiminta aiheuttaa väijäämättä melusaastetta. Pyhtään Hevossuoalue ei sovellu lentotoiminnalle. Hakija ilmoittaa, etteivät lentopaikan äänitasot ylitä VN asetuksen (933/1992) mukaisia ohjearvoja. Äänitasomallinnuksessa ei ollut mukana museokoneita, joita alueella ilmoitetaan käytävän. Ilma-alukset valitsevat lähtösuunnan sään mukaan, joten etelän ilmansuunta ei ole poissuljettua. Vaikka nousun suunta on esimerkiksi itä, voi alus kääntyä etelän suuntaan ja lentää suojelualueiden yli ja meren päällä. Paikkaa käyttäisivät myös äänekkäät museoalukset. Lyhyen ajan sisällä olisi lukuisia, toistuvia lentoja. Suunniteltua lentopaikkaa käyttävien yleisilmailulentokoneiden aiheuttama melu muuttaisi alueen äänimaailmaa. Kymin lentokentällä on poutaisina päivinä useita kymmeniä lentoja ja sitä käyttäviä aluksia voi kuulla sekä havaita usein asutuksen yllä Karhulassa ja Rantahaassa. Viime aikoina kevyet miehittämättömät lennokit on aiheut-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

tanut toistuvasti vaaratilanteita, emme tahdo niitä pörräämään asutuksen ja luonnon ylle.

Kuntalaiset ovat todenneet hiljaiset ja rauhalliset alueet seudullisena voimavarana elinkeinoelämän, asukkaiden hyvinvoinnin ja ympäristön kannalta. Tämä tuli selväksi, kun kunta ja kuntalaiset osallistuivat moottoritienjauksen suunnitteluun ja vaativat kattavia melusuojauksia.

Historia

Hiljaisten alueiden vetovoima ja tarpeellisuus on selvitetty monissa tutkimuksissa ja nykyisin yhä enenevässä määrin myös huomioitu kaavoituksessa. Etelä-Suomessa nämä ihmisen kannalta tärkeät alueet on todettu vaarantuneiksi ja selvityksien ja säilyttämisen arvoisiksi. Uusi seudun halkova moottoritie on erinomainen esimerkki onnistuneesta ja ympäristön huomioineesta suunnittelusta. Suunnitelma otti huomioon myös tien meluvaikutuksen. Kunnat ja asukkaat vaativat ja saivat huolelliset tutkimukset ja tehokkaat meluvallit. Asukkaita eniten huolestuttaneita asioita oli melusaasteen lisääntyminen ja melun lisääntyminen aiemmin rauhallisilla alueilla. Muita huolen aiheita olivat melun terveysvaikutukset, kiinteistöjen arvon lasku melusaasteen myötä ja melun vaikutus eläimiin. Hyvän suunnittelun ja aktiivisen osallistumisen tuloksena haittoja minimoitiin ja paikoin melun määrä jopa väheni aikaisemmasta. On johdonmukaista olettaa, että kuntalaiset edelleen haluavat välttää melusaastetta ja E17 tien eteläpuolelle suunnitellut itä-länsisuuntaiset lentopaikan lähestymiset toisivat alueelle melusaasteen, jota kunnan alueelle ei haluttu.

Luonto, asutus

Redstonen AERO oy:n hanke on räikeässä ristiriidassa yleisen edun kanssa. Hanke sijoittuu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden suojelualueiden välittömään läheisyyteen siten, että se mitätöi niiden arvon. Melusaaste nousevista ja laskevista koneista on ympäristörikos alueella, jonka luontoarvot eivät koostu vain yksittäisistä eläin- tai kasvilajeista tai esihistoriallisesta kalmistoalueesta tai ekosysteemeistä -sanana varsinaisessa merkityksessä - vaan kokemuksesta ja elämyksestä, jonka kohde kokijalleen antaa. Melusaaste ei kuulu tälle alueelle. Yrittäjän ajatus häiritsevän melun rajoittumisesta yrittäjän omistamalle alueelle ei ole lentopaikkakokemusten mukaan realistinen, vaikka säiden vaikutus asiaan jätettäisiin huomioimatta.

Kokemus melun häiritsevyydestä riippuu paikasta, jossa se koetaan. Kaupungissa ja taajamissa moottorimelu on osa äänimaisemaa. Vaikka meluksi koetun äänen lisääntyminen ei ole terveellistä eikä toivottavaa missään, kaupunkiympäristössä se koetaan vähemmän häiritsevänä kuin ympäristössä, johon meluäännet eivät ihmisen mielikuvissa kuulu. Maaseutu, haja-asutusalue, loma-asutus, saaristo ja luonnonsuojelualueet ovat alueita, jossa moottorimelu koetaan sinne kuulumattomana ja siten erityisen loukkaavana ja haitallisena. Pyhtää on kaksine kansallispuistoineen, saaristoineen ja maaseutu- ja perinnemaisemineen rauhalliseksi mielletävää aluetta, jossa melun lisäys pilaisi alueen luonteen.

Lentopaikka-alue rajoittuisi etelässä luonnonsuojelualueisiin, jotka ovat maakunnallisesti merkittävää maisemansuojelualuetta. Alueella sijaitsee Suomen laajin löydetty rautakautinen kalmistoalue. Valtakunnallisesti merkittävä maisemansuojelualue Purolan ja Strukan alueella Kymijoen tuntumassa on lentopaikasta kolmen kilometrin päässä. Myös äänimaiseman suojelun on kuuluttava osaksi maisemansuojelua, sillä lentomelu alueella romuttaa kokijan rauhoittavan/ylevän/hiljentävän maisemakokemuksen.

Melun on tutkitusti todettu haittaavan lintujen pesintöjä. Keväisin ja syksyisin alueen kautta muuttaa sekä levähtää mm vesi- ja petolintuja. Alueilla pesii petolinnuista merikotka, sääksiä ja erittäin uhanalainen haarahaukka sekä käy runsaasti kosteikko- ja vesilintuja. Harvalukuinen kangaskiuru pesii suunnitellun alueen länsipuolella. Petri Parkon tekemässä linnustaselvityksessä alue on valtakunnallisesti merkittävä rastaskerttusen pesimäalue. Hänen selvityksessään tätä harvinaista lintua pesi alueella 8 paria. Viime talvena kaavaillun lentopaikan eteläpuolella jäältä laskettiin kerralla jopa 9 merikotkaa talvehtimisalueellaan. Niiden sekaan ei ole syytä sotkea isompia siipiä.

Valmistelussa olevaan maakuntakaavaan liittyen on olemassa selvitys Pyhtään ampumaradan meluvaikutuksista kaavaillun lentopaikka-alueen ympäristössä. Haulikkoammunnan äänihaitat todetaan ympäristöä häiritseviksi, eikä toimintaa nykyisellään tulisi jatkaa. Maallikonkin on helppo ymmärtää aukeaksi raivatun lentoalueen lentotoiminnan äänihaitat ampumaradan tuottamaa häiriötä pahemmiksi.

Yhteenveto

Antaako lentopaikka elämälle laatua saaristokunta Pyhtäällä, jota markkinoidaan merellisenä asumispaikkana puhtaan luonnon ääressä? Meri-Kymen Luonto ry. ei tahdo kasvattaa ilmastonmuutosta, heikentää arktisten lintujen muuttoaikaista reitti- ja levähdyspaikkaa eikä arvokkaan paikallisen pesimälinnuston elinmahdollisuuksia, pilata pohjavettä eikä hävittää alueen luontoarvoja. Alue on ihmisille merkittävää virkistys- ja retkeilyaluetta. Näin ollen lentoalue ei sovellu Pyhtäälle Hevossuolle, Strukan METSO-alueen ja Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueen naapuriksi.

Kotka 3.8.2017

x
puheenjohtaja
Meri-Kymen Luonto ry

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri toteavat muistutuksessaan seuraavaa:

”Uudenmaan piirin asianosaisuus

Uuden lentokentän toiminnan aloittaminen Pyhtäällä tulee lisäämään alueella sekä lento- että maaliikennettä. Molemmat vaikutukset ulottuvat pääkaupunkiseudulle asti. Osittain syynä on Malmin toimintojen siirtyminen Pyhtäälle ja helsinkiläislentäjien liikkuminen pääkaupunkialueelta lentoken-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

tälle. SLL:n Uudenmaan piiri katsoo olevansa asianosainen, myös siksi, että lentopaikan vaikutukset osuvat myös kentän lentotoiminnan melun kautta sen toiminta-alueelle. Lentopaikalta lähtevät harrastuskoneet voivat lentää Uudenmaan puolella sekä tuoda sinne melua ja muita haittoja. Jos kentän toiminta kasvaa ajan mittaan, vaikutukset Uudenmaan piirinkin alueella todennäköisesti lisääntyvät ajan mittaan.

Lentokentän sijaintipaikasta

Sijaintipaikka on luonnonsuojelun kannalta huono. Lupahakemuksen liitteenä olevan selvityksen mukaan muun muassa lähimmät tiedossa olevat merikotkan, haarahaukan ja kalasääsken pesät sijoittuisivat vain 1,5 – 3 kilometrin etäisyydelle. Nämä linnut ovat hyviä lentäjiä. Ne voivat lentää ja kaarrella kaukana pesäpaikasta.

Nousu- ja laskukiihtöjen lisäksi lintujen kohtaamaan meluun, häirintään ja törmäysvaaraan vaikuttaa olennaisesti se mitä lentopaikalta lähtevät lentäjät tekevät näillä alueilla. Jos he pyöriivät matalalla lähialueilla, ongelmat kasvavat. Tätä välillistä lentokentästä koituvaa haittaa ei ole FCG:n raportissa riittävästi ymmärretty pohtia. Tämä koskee myös Natura 2000 -alueita, joista lähin lintudirektiivialue on 1-2 kilometrin päässä. Siksi hankkeesta tulee tehdä myös varsinainen Natura 2000 -haitta-arvio koko hankekokoaisuus ja muut hankkeet mukaan luettuna (LSL 65 §). Tähän on mielestämme tieteellinen vakava epäily (vertaa myös EUTI C-127/02 ns. Vattimeri-päätös).

Alueen lähellä sijaitsee myös Valkmusan kansallispuisto, jonne lentotoimintaa häiriöineen voi suuntautua. On tiedossa, että kurjet käyvät yöpymässä Valkmusassa. Kurkien yöpymislentoreitit tulee siksi selvittää.

Lisäksi paikka sijoittuu valtakunnalliselle lintujen päämuuttoreitille. Siperiaan muuttavat arktiset vesilinnut – sorsat ja hanhet – menevät Itä-Uudenmaan rannikon läpi. Tällöin ilmassa voi yhdellä hetkellä olla kymmeniä tuhansia varsin isokokoisia lintuja. Lisäksi kohde on ongelmallinen petolintujen muuttoreittien suhteen.

Näistä syistä selvityksessä on esitetty, että törmäysriskien vähentämiseksi lentämistä Santaniemenselän-Tyyslahden vesialueen päällä "tulisi ohjeistaa välttämään. Alueella levähtää vuosittain (erityisesti muuttoaikaan) runsaasti vesilintuja, jonka lisäksi alueella ovat pesineet useina vuosina mm. sääksi, haarahaukka ja merikotka." Jos lupa yleensä myönnetään, tämä raportin suositus tulee määrätä sitovaksi lupaehdoksi.

Luvan selkeys, tarkistamistarve ja seuranta

Koska lupahakemus on varsin epämääräinen, ympäristölupa on antaa selkeät määräykset toiminnasta siten, ettei niiden suhteen voi syntyä tulokinnanvaraisuutta.

Esimerkiksi luvan perusteena olevat arviot lentojen lukumäärästä tulee siksi määrätä luvassa sitovasti rajoittaviksi lupaehdoksi. Myös toiminnanharjoit-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

tajan liitteissä tekemät lupaukset, jotka koskevat muun muassa laskuvarjohyppytoimintaa, tulee muuttaa sitoviksi lupaehdoiksi.

Toiminnan olennainen muutos edellyttää luvan uusintaa, jos sen aiheuttamat ympäristöhaitat lisääntyvät. Siksi myös luvan tarkistamisesta tulee antaa määräys, joka edellyttäisi luvan tarkistamista, jos toiminta kasvaa tai olennaisesti muuttuu arvioidusta. Määräyksessä tulee olla tarkistamisprosessin aloittamisen edellytyksenä jonkin tietyn suuruinen muutos toiminnassa.

YSL edellyttää, että toiminnanharjoittaja on selvillä toiminnan ympäristövaikutuksista. Lentokentällä lentosuoritteiden lukumäärä ja sen muutokset on yksi tapa arvioida vaikutuksia ja niiden muutoksia. Toiminnanharjoittajan tulee siis olla selvillä kaikista kentälle suoritettavista lennoista, mukaan lukien esimerkiksi läpilaskut ja ylösvetoharjoitukset. Luvassa tulee antaa määräykset siitä, miten toiminnan ympäristövaikutuksia seurataan. Monilla moottoriradoilla on jo käytössä reaaliaikainen melumittaus. Yksi tapa pysyä selvillä lentokentän ympäristövaikutuksista olisi määrätä sinnekin jatkuva melumittaus.

Pohjavedet

Lentokenttien ympäristöluvissa on tavanomaisesti määräykset tankkauspaikan (tai -paikkojen) rakenteista siten, etteivät pohjavedet vaarannu. Lupa-ajan tulisi saada myös määräys, joka kieltää edes tilapäisen tankkauksen tai vastaavan muualla kuin tankkauspaikalla. Muussa tapauksessa on mahdollista, että normaali tankkaus tehdään tankkauspaikalla, mutta joskus voidaan tehdä tilapäinen tankkaus huonommin turvatuilla laitteilla muuallakin. Tyypillinen esimerkki voisi olla kannettavasta polttoainesäiliöstä kaatamalla tapahtuva tankkaus. Sellaisen tankkauksen yhteydessä sattuu paljon helpommin vahinkoja kuin kunnon laitteilla varsinaisessa tankkauspaikassa. Konkreettiset lupamääräykset ovat tässä tapauksessa erityisen tarpeellisia pohjavesialueen läheisyyden takia.

Melu

Lentokenttien eräs merkittävimmistä ympäristöhaitoista on melu. Melua koskevissa lupamääräyksissä tulisi huomioida sekä ympäristömelunormit, lentokoneiden äänen kapeakaistaisuus sekä asumisterveysasetuksen melurajat. Vapaa-ajan asumiseen käytettävällä alueella normit ovat tiukat. Lupamääräysten tulisi olla niin selkeät, että luvan haltija kykenee niiden perusteella antamaan riittävät ja selkeät ohjeet kentän käyttäjille. Luvan haltija on vastuussa kaiken toiminnan aiheuttamista ympäristövaikutuksista ja joutuu siis ohjeistamaan kaikki käyttäjät.

Meluhaittojen vähentämiseksi ympäristöluvassa voi antaa tarvittavia rajoituksia esimerkiksi konetyyppien ja niiden meluisuuden tai häiritsevyyden perusteella. Hyvä ja käytetty tapa on rajoittaa lentotoimintaa ajallisesti. Yöaikaan tulee kieltää kaikki lentotoiminta. Juhlapyhinä ja kesäviikonloppuina, jolloin lähistön loma-asumiseen käytettävillä alueilla on ihmisiä ulkona, lentotoimintaa tulee rajoittaa. Yöllä ja aikoina, jolloin lentotoiminta erityisesti

häiritsee, tulee kieltää sellainen lentotoiminta, jossa sama kone kiertää kenttää ja tekee mahdollisesti harjoituslaskuja, läpilaskuja tai ylösvetoharjoituksia.

Täytäntöönpano ennen lainvoimaisuutta

Lupa ei saa tulla voimaan eikä toimintaa aloittaa ennen päätöksen lainvoimaisuutta. Se tekisi mahdolliset muutoksenhaut tehottomiksi.

Yhteenveto

Ensisijaisesti pidämme ympäristöluvan antamista ongelmallisena. Katsomme, että sijoituspaikkaa ei voi ratkaista ennen varsinaista Natura 2000 -arviointia, jossa otettaisiin huomioon koko hankekokonaisuus sekä muut lintualueisiin kohdistuvat hankkeet.

Toissijaisesti pidämme tärkeänä, että hankkeelle määrätään selvät sitovat lupaehtot, niiden seuranta ja tarkistuksen laukaisevat kriteerit.

Luvan toimeenpanoa ei voi sallia ennen lainvoimaisuutta.

Lisätietoja

x

Vakuudeksi

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON KYMENLAAKSON PIIRI

x

puheenjohtaja

x

toiminnanjohtaja

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON UUDENMAAN PIIRI

x

puheenjohtaja

x

luonnonsuojeluasiantuntija”

Hakijan kuuleminen ja vastineet

Hakijalle on varattu mahdollisuus antaa vastine lausuntoihin, muistutuksiin ja mielipiteisiin. Hakijan kanssa on neuvoteltu 31.8.17. Hakija on antanut alla olevat vastineet:

”Redstone AERO Oy
VASTINE

23.8.2017

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kaakkois-Suomi

Hulevesien hallintaan on kiinnitetty huomiota. Alueen ja viereisen metsäyhtiön alueen vanhoja, osin umpeen kasvaneita ojia on avattu veden virtauksen palauttamiseksi. Kiitotien pohjoisosassa pehmeikköalueiden kohdalla

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

kiitotien ali vedetään veden ohjausta varten putket. Laskuojat säilyvät entisissä paikoissaan eikä veden virtaamaa siltä osin muuteta.

Alueen koillispuolella oleva vanha vedenottamo on poistettu käytöstä. Kunta on hakenut alueelle pohjavesimerkinnyt tätä vedenottamoa varten. Sen käyttöönotto uudelleen ei ole suunnitteilla.

Lentokoneiden säilytys ja huolto tapahtuvat sisätiloissa, kovalla lattiapinnalla, joten ympäristöriski on hyvin pieni. Käsiteltävät voiteluainemäärät ovat joitakin tai korkeintaan kymmeniä litroja. Tankkaus tapahtuu hyväksytystä säiliöstä kovan pinnoitteen päällä ilmailukenteen standardien mukaisesti, joten riskitaso on myös tällä kohtaa alhainen. Myös tässä käsiteltävät määrät ovat yleisesti ottaen vähäisiä. Kaiken kaikkiaan tankkausjärjestelyiden järjestely on huomattavan hyvin hoidettu, verrattuna esim. moninasiin tapoihin työkoneiden, veneiden tai ruohonleikkureiden tavanomaisessa tankkauksessa. Pohjavesialueen veden laadun ei voida katsoa vaarantuvan.

Rakennelmat on nyt suunniteltu sijoitettavaksi kiitotien itäpuoliselle alueelle. Myös länsipuolen käytettävyyttä voidaan tutkia. Yllä mainituista syistä ja asianmukaisin järjestelyin myös itäpuolen käytön tulisi olla mahdollista – samalla säädöstöllä, mikä koskee pohjaveden kaukosuojavyöhykkeelle rakentamista yleisestikin.

Tässä mittakaavassa toteutettuna lentopaikan etukäteistä kaavoitusta ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi eikä sitä myöskään voida vaatia. Sijainti on etsitty yhdessä Pyhtään kunnan kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen nykyiset maankäyttötavoitteet ja tiedossa olevat tulevaisuuden vaihtoehdot huomioiden. Osapuolten niin päättäessä kaavoitusprosessi alueella tai jollakin sen osalla voidaan käynnistää. Äänitasomallinnusten mukaan lentopaikan toiminta ei rajaa kunnan mahdollisuuksia sijoittaa asutusta tai loma-asutustakaan alueen läheisyyteen, mikäli näin halutaan.”

”Redstone AERO Oy
VASTINE

23.8.2017

Trafi

Trafi lausuu, että lentopaikalle voidaan myöntää rakentamislupa, kun ”kyseiselle paikalle on myönnetty ympäristölupa tai asianomainen ympäristöviranomainen on todennut maarakennustoiminnan aloittamisen olevan mahdollista ympäristölupaprosessin ollessa kesken. Trafin lausunto vastaa hakijan käsitystä prosessista.

Hakija pyytääkin Ympäristökeskusta ilmoittamaan Trafille kantansa koskien rakentamislupaa. Rakentamisluvassa ei oteta kantaa tai anneta lupaa lentopaikalla harjoitettavaan lentotoimintaan.

Trafi lausuu myös, viitaten Ilmailulakiin, että ”Trafi on asianomainen viranomainen, joka voi asettaa lentopaikan lentotoimintaan kohdistuvia rajoituksia ympäristö/melu tai turvallisuusperusteilla.”

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Lausunto vastaa myös hakijan käsitystä. Trafilla on tehtävään tarvittava ilmailutoimialan asiantuntemus ja osaaminen arvioida mahdollisia toimintarajoituksia ja niiden vaikutusta.”

”Redstone AERO Oy
VASTINE

23.8.2017

Kymenlaakson liitto

Liitto esittää lupaehdoissa varmistettavan, ettei lentopaikan toiminta tai vaikutukset ylitä maakuntakaavoituskyynnystä eikä toiminta aiheuta merkittävää haittaa maakuntakaavan toteuttamiselle.

Nykyinen kaavatilanne sallii lentopaikan sijoittamisen alueelle. Lentopaikka on sijoitettu kaavan ns. valkoiselle alueelle. Alue ja myös laajalti ympäröivät alueet on siis nähty kaavoitusmielessä tähän saakka ns. ”ei-merkittäväksi”.

Äänitasomallinnuksessa on haarukoitu toiminnan äänitasoa eri toimintamäärillä. Edes huomattavan suurilla toimintamäärillä äänitaso ei rajoita asuin- tai loma-asuntoalueiden kaavoitusta ympäröivälle lähialueelle.

Liitto ei täsmennä, minkälainen toiminta tai vaikutukset sen mielestä voisivat ylittää maakuntakaavoituskyynnystä.

ELY-keskus katsoo lausunnossaan, että ”kevyillä yleisilmailukoneilla lennetäessä ei synny laajoja ylikunnallisia melualueita lähtö- ja tuloreittien ympärille, kuten raskaassa reittiliikenteessä.

Maakuntakaavoitukseen liittyvien lisäehtojen laatiminen ei ole tässä yhteydessä mahdollista eikä tarpeen.

Liitto esittää myös, että ”myös toimintaedellytykset luontomatkailun ja muun matkailun sekä virkistyksen kehittämiseksi tulee turvata”. Pyhtään elinkeinorakenteen vahvistaminen tältä osin on kannatettavaa.

Pyhtään lentopaikka onkin monipuolinen virkistyskohde, joka tarjoaa ainutlaatuiset toimintaedellytykset luonto- ja muulle matkailulle. Pyhtään luonto avautuu ilmasta luontomatkailijoille kauneimmillaan.

Ympäristölupaprosessin yhteydessä luontoarvojen turvaaminen on lisäksi varmistettu perusteellisin, hakemuksen liitteinä olevin luontoselvityksin.

”Redstone AERO Oy
VASTINE

23.8.2017

Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan ja Kymenlaakson piirit
Meri-Kymen luonto ry, muistuttaja AF

Luonnonsuojeluliiton ja muistuttajan AF:n muistutukset ovat merkittäviltä osin copy-paste´ttuja ja Meri-Kymen luonnon muistutuskin keskeiseltä sisällöltään samankaltainen, joten ohessa kaikille yhteinen vastine.

Luontojärjestöjen muistutuksissa on sekä asiavirheitä että ilmaisia, joiden tarkoitus on pyrkiä luomaan uhkakuvia. Muistutusten ympärille on järjestetty laaja mediakampanja.

Muistutuksessa esitetään sijaintipaikan olevan luonnonsuojelun kannalta huono. Muistuttajat eivät kuitenkaan missään ole esittäneet yhtään esimerkkiä lentopaikan hyvälle sijainnille. Kategorinen ja yleisluontoinen lentopaikkojen vastustus ei kuulu tähän lupaprosessiin ja nakertaa muistutuksen sekä järjestöjen uskottavuutta.

Ympäristölupaprosessiin ei kuulu lentopaikkojen tarveharkinta (Meri-Kymen luonto). Hakemuksen yhteydessä esitetään lentopaikan toiminta-ajatus.

Luonnonsuojeluliiton muistutuksessa väitetään Malmin toimintojen siirtyvän Pyhtäälle. Väite on virheellinen. Hakemuksessa vertausta Malmin toimintoihin käytetään suhdelukuna havainnollistamaan, että Pyhtäällä kyse on pienimuotoisesta lentopaikasta.

Liiton muistutuksessa ei esitetä itse asiaan liittyviä perusteita, jonka perusteella voitaisiin katsoa Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piirin olevan asianosainen lausumaan Pyhtään lentopaikasta. Tällaiseksi perusteeksi ei voida katsoa arvioita mahdollisesta maantieliikenteestä. Uudenmaan piiri esittää, että joidenkin Malmin käyttäjien siirtyessä mahdollisesti Pyhtäälle, lentotoiminta sekä Kymenlaaksossa että Uudellamaalla lisääntyisi. Logiikka ei ole ymmärrettävä.

Muistuttajat kuvailevat lentokoneiden mahdollisesti ”pyörivän matalalla lähi-alueilla” ja ”ongelmat kasvavat”. Muistutuksen tämänkaltainen sisältö ei ole muistuttajien väittämää ”tieteellisesti vahvaa epäilystä”. FCG ei ole muistuttajien mukaan ”riittävästi pohtinut” tätä asiaa. Tämänkaltaisia spekulointeja ei tietenkään tarvitse ympäristölupaprosessissa ”pohtia”. Lentosääntöjen valvonta ja poikkeamiin puuttuminen on osa Trafín normaalia vi-ranomaistehtävää.

Linnuston suhteen lupahakemuksen liitteenä on erityisen kattavat luontselvitykset. Käytettyyn aineistoon sisältyy mm. yli 200 maastotyötuntia. Muistuttajat eivät kyseenalaista selvityksen tuloksia, vaan pyrkivät nostamaan ilmaan epämääräisiä uhkakuvia. Tämän vuoksi alla joitakin täydentäviä huomioita linnustotilanteesta.

Merikotkan ja sääksen pesimäkannat ovat viime vuosina vahvistuneet merkittävästi, jonka vuoksi pesiä sijoittuu väistämättä yhä enemmän myös ihmistoimintojen läheisyyteen. Tiedossa olevien lähimpien pesien ja lentopaikan välistä noin 1,5-3 kilometrin etäisyyttä voidaan pitää varsin riittävänä suojaetäisyytenä, jotta lentotoiminnasta aiheutuva ääni ja mahdollinen muu häiriö pysyy kohtuullisella tasolla pesimäpaikoilla.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Pyhtään alueella pesivät huomionarvoiset petolintulajit (merikotka, haara-haukka ja sääksi) ovat hyviä lentäjiä (kuten muistutuksessa on todettu) ja aikuisten lintujen riski törmätä lentokoneisiin on siten pieni. Koska lajit ovat kookkaita, lentäjän on myös helpompi havaita ja väistää kaartelevat linnut ajoissa. Lentämistä harjoittelevat poikaset ovat teoriassa riskialttiimpia törmäyksille, mutta tiedossa olevat pesät sijoittuvat niin etäälle, että

poikaset eivät todennäköisesti liiku lentopaikan välittömässä läheisyydessä. Kuten hankkeen vaikutuksista laaditussa selvityksessä (FCG 2017) on esitetty, lentopaikan läheisyydessä ei ole tiedossa erityisiä petolintujen kaartelualueita, vaan petolintujen liikkuminen pesimäaikaan alueella on satunnaista. Natura-alueilla pesivien lintujen törmäysriski ei siten ole kohonnut.

SLL:n muistutuksen mukaan suunnittelualue sijoittuu BirdLife Suomen (2014) esittämälle valtakunnalliselle päämuuttoreitille, jotka kattavat kuitenkin hyvin laajoja alueita – käytännössä noin puolet läntisestä ja eteläisestä Suomesta (kuva 1). Näille muuttoreiteille sijoittuu nykyisellään myös runsaasti muuta lentotoimintaa. Merkittäviä lintutörmäyksiä muuttolintujen osalta ei kuitenkaan ole raportoitu vaan tapaukset näiden päämuuttoväylien alueilla ovat olleet yksittäisiä. Keväisin suurin osa arktisista vesilinnuista (mm. valkoposkihanhi, mustalintu ja alli) muuttavat Pyhtään kohdalla kauempana merellä seurailen uloimpia luotoja ja niemenkärkiä (Parkko 2011). Muuttoa tapahtuu vuodesta ja muuton suuntautumisesta riippuen toki myös suunnittelualueella, mutta alueella ei kuitenkaan ole selkeitä muuton ohjauslinjoja, jotka ohjaisivat muuttoa juuri lentopaikan alueelle ja kasvattaisivat riskiä erityisesti tällä alueella. Siten myöskään törmäysriskit eivät poikke merkittävästi muista vastaavista alueista Etelä-Suomen rannikolinjan läheisyydessä.

Päiväpetolintujen tärkeitä muuttoreittejä sijoittuu rannikkoalueelle, mutta tarkemmissa selvityksissä (Kotkansiipi 2012a, FCG 2014) on todettu, että maaston muodot ohjaavat mm. hiirihaukkojen ja piekanojen päämuuttoreitin lentopaikan eteläpuolelle ja maakotkien valtakunnallisesti tärkeän muuttoreitin E18 –tien (ja lentopaikan) pohjoispuolelle (Kotkansiipi 2012b). Pyhtään lentopaikan toiminta ei siten aiheuta erityistä riskiä muuttaville petolinnuille tällä alueella.

Valkmusalla muuttoaikaan levähtävien kurkien käyttämistä ruokailualueista on laadittu selvitys Pyhtään tuulivoimayleiskaavan suunnittelua varten vuonna 2012 (Kotkansiipi 2012), jota voidaan pitää riittävänä myös tämän hankkeen tarpeisiin. Selvityksen mukaan kurkien ruokailupellot sijaitsevat kansallispuiston pohjoispuolella Pyhtään Vastilan ja Hirvikosken suunnalla. Lisäksi osa suolla yöpyvistä kurjista saapuu Kouvolan Ahvion suunnalta. Selvityksessä kurkien ei havaittu lentävän lentopaikan suunnittelualueen yli. On myös huomattava, että Valkmusalla levähtävien kurkien määrä syksyllä 2012 oli noin sata, joka ei ole lajin yleisyys huomioiden erityisen merkittävä määrä paikallisestikaan tarkasteltuna. Määrä todettiin myös varsin tavanomaiseksi lähivuosiin verrattuna. Edellä esitetyn perusteella lentopaikan toiminnasta ei arvioida aiheutuvan Valkmusassa yöpyville kurjille erityi-

siä törmäysriskejä niiden ruokailu- ja yöpymisalueiden tai lentoreittien alueilla.

Natura-alueiden linnustolle aiheutuvat vaikutukset arvioidaan niin vähäisiksi, ettei toiminta heikennä läheisten Natura-alueiden arvoja. Näin ollen erillistä LSL 65§:n Natura-arviointia ei ole tarpeen laatia.

Lupahakemus ei ole muistuttajien väittämällä tavalla epämääräinen, vaan huomattavan täsmällinen toiminnan kuvauksen osalta ja perusteellinen luonto- ja linnustonselvityksineen.

Muistuttajat kirjoittavat laajasti kuvaillen melusta. Muistutus on tältä osin kaikihi tehty perehtymättä hakemuksen liitteenä oleviin äänitasomallinnsiin, jossa muistutuksessa esille tuodut asiat sisältäen tiukat loma-asuntornormit on huomioitu. Hakemuksesta käy myös ilmi, että lentopaikalle laaditaan toimintaohjeet.

Äänitasomallinnsessa on haarukoitu erilaisia toimintamääriä ja –profileita. Mallinnsusten mukaan lentopaikalla sallittu toimintamäärä voisi olla moninkertainen nyt toimintakuvauksessa esitettyyn ja äänitaso alittaisi edelleen Valtioneuvoston ohjearvot. Tämänkin vuoksi on erityisen perusteetonta vaatia kentän lupaehtoihin epämääräisiä lisärajoituksia.

Toimintaa tullaan seuraamaan riittäväällä tarkkuudella jo käyttäjien laskutuksen vuoksi. Koska suunniteltu toiminnan laajuus on moninkertaisesti sallitut ohjearvot alittava, ei normaalilla toimintamäärän vuosivaihtelulla ole ympäristövaikutusten kannalta merkitystä. Toimintamäärien rajoittaminen ympäristöluvassa, mikäli sellaista tehtäisiin, tulee perustua lainmukaiseen normistoon. Perusteena voi olla esimerkiksi, että Valtioneuvoston ohjearvojen mukaista äänitasoa ei saa ylittää.

Muistuttajat esittävät erityisenä huolena, että lentotoiminnan harjoittajat tankkaisivat ilma-alusta järjestetyn tankkauspaikan sijasta sen vieressä omasta jerrykannusta. On vaikea ymmärtää, mikä tällainen tilanne olisi?

Vertailun vuoksi on syytä muistaa, että Pyhtäällä, kuten ei usealla muullakaan paikkakunnalla, ole yhtään venepolttoaineasemaa, joten veneiden tankkaus tapahtuu veden päällä jerrykannuista. Astiatankkaus on yleisesti käytössä myös ruohonleikkureihin, työkoneisiin, traktoreihin jne. Muistuttaja ei ole nähnyt tätä ongelmallisena.

Ilmailun turvallisuuskulttuuri ja määräysstandardit ovat polttoaineiden ja niiden tankkauksenkin osalta normaalia muuta toimintaa huomattavasti korkeammalla tasolla, joten asia ei tarvitse normit ylittävää lisäsäätelyä - eikä sellaisia voi yksittäiselle hankkeelle perusteita edes määrätä.

Natura 2000 –arvioinnin osalta muistuttajat eivät ilmeisesti ole perehtyneet tehtyihin selvityksiin, sillä luontoselvityksissä vaikutus Natura -alueelle on selvästi huomioitu. Tulosten perusteella on todettu, että erillistä Natura-arviointia ei ole tarpeen tehdä.

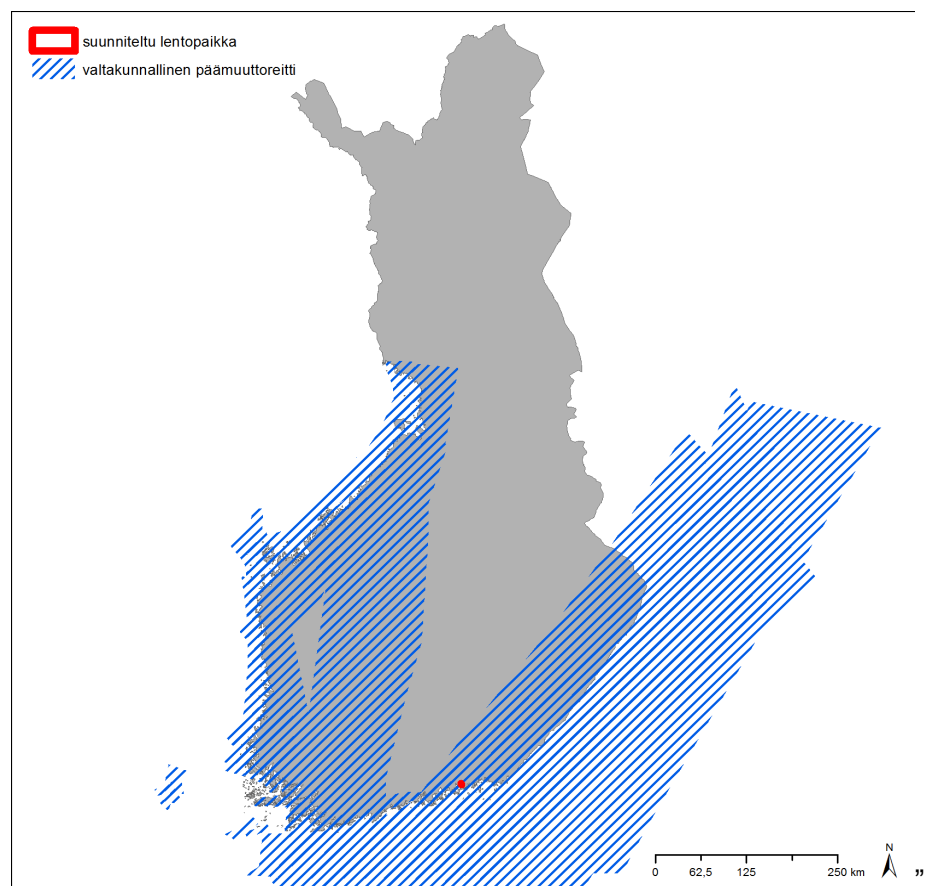
Luonnonsuojelulain mukaan: Jos hanke tai suunnitelma kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää Natura –verkoston luonnonarvoja, on Natura –vaikutukset arvioitava. Missään tehdyssä selvityksessä tai saaduissa muistutuksissa tai lausunnoissa ei ole tullut esille tai edes väitetty, että hankkeen vaikutukset Natura –alueeseen olisivat todennäköisiä tai merkittäviä saati näitä yhdessä.

Muistuttajat eivät täsmennä tai yksilöi tekijöitä, joiden perusteella Natura –arvio tulisi heidän mielestään tehdä.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus on lausunnossaan luontoselvityksiin perustuen todennut, ettei Natura 2000 –arvio ole tarpeen.

Luvan toimeenpano on syytä sallia tavanomaiseen tapaan päätöksen jälkeen, koska tehdyissä selvityksissä tai annetuissa muistutuksissa ei ole tullut esille lainkaan sellaisia seikkoja, jotka selkeästi muodostaisivat esteen toiminnan käynnistämiseksi.

Muistuttajat eivät esitä asian käsittelyn kannalta uutta taikka muutakaan sellaista, joka vaatisi lisätutkimuksia, joten ympäristöviranomaisella on päätöstä tehdessään kaikki tarpeellinen tieto käytössään.



”Redstone AERO Oy
VASTINE

23.8.2017

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Kotkan ympäristöseura

ELY –keskus on tehnyt lentopaikkaa koskevan YVA-päätöksen ja todennut, että selvitystä ei tarvita.

Pyhtää ei ole vaihtoehto Malmille. Hakemuksessa on todettu jonkun osan Malmin toiminnasta voivan siirtyä Pyhtäälle. Suhdelukuna ja mittakaavan havainnollistamiseksi on arvioitu Pyhtään lentopaikan koon olevan noin 5-10% Malmin toimintamäärästä.

Kuten muistuttaja toteaa, Helsinki-Malmi on kansainvälinen lentoasema. Pyhtää sen sijaan on paikallinen lentopaikka. Asiassa ei ole ristiriitaa.

Lentopaikan tarveharkinta ei kuulu ympäristölupaprosessiin.”

”Redstone AERO Oy
VASTINE

21.8.2017

Muistuttajat G ja H

Lentopaikan sijainti moottoritien ja metsätalousmaiden keskellä on poikkeuksellisen hyvä. Lähimpiinkin asutuksiin on yli 1 km matka, vapaa-ajan asuntoihin vieläkin enemmän.

Lentotoiminnasta paikallisesti aiheutuva ääni on lentoonlähdistä aiheutuva moottoritehon ääni, jonka vaikutusaika normaalisti on 0,5 - 1 minuuttia. Tässä ajassa lentokone on ohittanut kuulijan ja noussut yli lentosäännöissä määriteltyjen vähimmäiskorkeuksien. Tällä korkeudella lennot suuntautuvat eri ilmansuuntiin, yleisimmin moottoriteliinjaukselle itään tai länteen.

Laskeutumiset tehdään alhaisella moottoriteholla eli hiljaisella äänellä - toisin kuin isot matkustajakoneet, jotka käyttävät usein suurta moottoritehoa myös laskeutuessaan. Laskeutuvan yleisilmalukoneen äänitaso jää alhaiseksi alle myös lähestymisen osalta.

Kiitotien pituus on keskeinen melunvaimennusmenetelmä, jolla lentoonlähdön vaatimia moottoritehoja voidaan pienentää.

Strukan alueen ja kiitotiealueen välissä sijaitsevat Hevonsuonkalliot toimivat meluvallina Strukan suuntaan ääntä vaimentaen. Samoin vallitsevat tuulet lounaasta ohjaavat kentän ääntä koilliseen moottoriteliinjan suuntaan.

Lentopaikan toiminnalla ei ole vaikutusta tai haittaa Natura2000 –alueelle, jonka läpi kulkee aktiivinen veneväylä ja jonka yli ohikulkeva ilmaliikenne nykyisellään vapaasti lentää. Mitään todennäköistä tai merkittävää vaikutusta Natura -2000 luontoarvoille ei ole luontoselvityksissä osoitettu tai tullut esiin.

Lentopaikka sijaitsee metsätalousalueella, joka on aktiivisesti metsästäjien käytössä. Metsojen soidin tapahtuu ympäristöselvitysten mukaan yleensä metsissä eikä aukeilla paikoilla, ajallisesti aamuyön tunteina.”

”Redstone AERO Oy
VASTINE

21.8.2017

Muistuttaja M

Äänitasomallinnus on toteutettu tarkoitukseen vakioidun, vertailukelpoisen menetelmän mukaan. Sen perusteella voidaan nähdä, millä toimintamäärillä ja –profiililla saavutetaan, jäädään tai ylitetään Valtioneuvoston ohjearvon mukainen äänitaso. Menetelmässä otetaan huomioon mm hetkellinen ääni, sen kesto ja frekvenssi eri kellonaikoina.

Lentopaikalle hakemuksessa esitetty toimintamäärä alittaa Valtioneuvoston ohjearvot huomattavasti. Purolaan saakka ei esiinny Valtioneuvoston ohjearvoissa tarkoitettua äänihaittaa, vaikka ohilentävän lentokoneen ääni saattaa kuulua, kuten ohittavan liikenteen ja lentokoneiden äänet nykyiselläänkin.

Linnustoasiaa on selvitetty erillisessä linnustonselvityksessä, jonka on toteuttanut ulkopuolinen asiantuntijataho. Linnustonsuojelualue jää kauaksi lentopaikasta. Selvityksen mukaan sille ei aiheudu toiminnasta häiriötä. Munapirtin harmaahaikarayhdyskunta ei ole lentopaikan vaikutusalueella.”

Ampumarata tai sen toiminta ei kuulu nyt haettavan ympäristöluvan piiriin.”

” Redstone AERO Oy
VASTINE

21.7.2017

Mielipiteen antaja N

1.Ympäristölupahakemusta varten tehdyissä selvityksissä tai muistutuksissa ei ole tullut esiin sellaisia laillisuusnäkökohtia, jonka perusteella ympäristölupa voitaisiin kokonaan evätä. Näin ollen toiminnan käynnistyslupaa myöntämiselle ei ole perusteltua syytä. Hakija on esittänyt luvulle myös takuusummaa.

Ympäristölupakäsittelyn valitusprosessi saattaa kestää useita vuosia, joka aiheuttaa merkittäviä taloudellisia vahinkoja, mikäli toimintaa ei voida käynnistää. Ympäristölupaprosessiin kuuluu laillisuustarkastus, joten mahdollisen valitusprosessin syynä voi olla korkeintaan johonkin toiminnan osaan kohdistuva rajoitus. Tällaisen vuoksi ei ole syytä olla antamatta toiminnan käynnistyslupaa.

Lentopaikan toiminnan vaikutukset ovat lyhytkestoisia ja paikallisia. Vaikutukset päättyvät, mikäli lentopaikan toiminta päättyy.

Toiminnan käynnistäminen edellyttää kiitotiealueen tasoitusta. Tasoitustyö ei ole ympäristöluvan alaista, vaan perustettavalla lentopaikalla harjoitetta-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

va lentotoiminta. Mikäli kävisi niin, että lentotoiminta päättyisi esimerkiksi sen vuoksi, että toiminnalta evättäisiin ympäristölupa, tämä ei automaattisesti johda alueen ennallistamiseen, vaan todennäköisimmin tasoitettun alueen ottamiseen johonkin muuhun soveliaaseen käyttöön.

2.Omalla kiinteistöllä saa ilman erityistä lupaa säilyttää 10.000 litraa poltto-nesteitä. Maatalousvaltaisella alueella säilytetäänkin usein erilaisia poltto-nesteitä. Öljylämmitteisillä kiinteistöillä on lisäksi omat öljysäiliönsä.

Lentopaikalla säilytykseen kiinnitetään erityistä huomiota ja lentotoiminnan turvallisuusvaatimusten vuoksi. Mikäli lentopaikan alueelle asetetaan yleisestä käytännöstä poikkeavia lisävaatimuksia, niille tulee olla lainmukainen peruste. Samankaltaiset vaatimukset tulisi tällöin ulottaa koskemaan kaikkea polttoaineiden säilytystä ja käyttöä mm. maatioilla, työkoneissa, veneissä, ruohonleikkureissa jne.

Lentopaikan talviajan käyttömahdollisuuksien ”kriittinen” arviointi kentän talviaurauksen suhteen tai lentotoiminnan mahdollinen kieltäminen tällä perusteella ei kuulu ympäristölupaprosessiin.

Kiitotiealue ei sijaitse pohjavesialueella.

3. Lentopaikan toimintaohjeisiin voidaan tarvittaessa merkitä kentälle lähestymisreittien yhteydessä vältettävät asuinalueet. Lentokieltoalueiden määrittämisessä toimivaltainen viranomais on Trafi. Yleisimmin kielto-alueita muodostetaan puolustusvoimien alueille.

Ohikulkeva ilmailiikenne kulkee normaalissa vapaassa ilmatilassa, eikä toiminta ole Pyhtään lentopaikan ympäristöluvan alaista tai vaikutuspiirissä.

Laskuvarjohyppykeskuksen sisällyttämisestä ympäristölupaan luovuttiin kuntalaisilta saadun palautteen johdosta. Toiminnalle ei ole kuitenkaan perusteltua asettaa etukäteen kategorista kieltoa. Laskuvarjohyppytoiminta on herättänyt yksittäisillä paikkakunnilla keskustelua aiheuttamansa äänen johdosta. Toisaalta, lukuisilla lentopaikoilla ja –asemilla lennetään hyppylentoja täysin ongelmitta.

Toiminnan ääneen voidaan vaikuttaa lukuisin keinoin. Silloin tällöin järjestettävät tapahtumat tuovat Pyhtäälle elinvoimaa ja parantavat yritysten toimintaedellytyksiä. Tapahtumat voivat myös ilahduttaa kuntalaisia. Mahdollisiin haittoihin voidaan parhaiten ja nopeimmin vaikuttaa omaehtoisella säätelyllä, kuten jo nyt on tehty.

Lentopaikan toiminta-ajatuksena on ensisijaisesti palvella ammattimaista yleisilmailua ja tarjota siihen liittyviä palveluita. Myös mahdolliset harrastajat ovat tervetulleita kentälle. Tiedossa ei ole, mihin perustuu muistuttajan kanta, että harrastajien kalusto olisi pääosin vanhaa ja erityisen äänekästä. Alan asiantuntijoiden mukaan nopeimmin yleistyvät harrasteilmailussa ja lentokoulutuksessa käytettävät konetyypit ovat nimenomaan erityisen hiljaisia.

Toiminta tulee olemaan monipuolista, pääosin kentälle saapuvaa ja sieltä lähtevää ammatti-ilmaliikennettä. Pyhtään kenttä toimii mm tukikohtana muualla tapahtuvalle lentotoiminnalle tai pidempiaikaiselle säilytykselle ja huolloille. Omaan toimipaikkaan saapuminen tulee olla mahdollista myös virka-ajan ulkopuolella.

Toiminta-aikojen rajaamiseen päättymään klo 16 muistuttajan esittämällä tavalla ei löydy perusteita eikä muistuttajakaan niitä esitä.”

”Redstone AERO Oy
VASTINE

21.8.2017

Muistuttaja P (ym) ja AC (sekä P:n muistutuksella että omalla)

Muistuttaja arvelee, ettei äänitasomallinnus ole luotettava, jos lentopaikan toimintamäärää ei ole selkeästi määritetty.

Äänitasoa on mallinnettu useilla vaihtoehdoilla, toimintakuvaukseen nähden moninkertaisilla toimintamäärillä. Yleishavaintona on, että lentopaikan sijainnin vuoksi alueelle voisi sijoittaa huomattavasti suuremman lentopaikan kuin nyt on esitetty, joten toimintarajoituksille ei ole lainmukaista perustetta.

Muistuttaja esittää rajoituksia jopa purjelennon toimintamääriin. Kyseessä on äänetön ja päästötön lentotoimintamuoto.

Alueen ulkopuolinen ilmatilassa tapahtuva lentotoiminta ei kuulu ympäristöluvan piiriin. Kymenlaaksossa on jo nykyisellään huomattava määrä ilmalii- kennettä Aasian kaukoliikenteestä viranomaislentoihin ja yleisilmailukoneisiin. Pyhtään lentopaikalla ei ole ohikulkevan lentoliikenteen kanssa tekemistä eikä edes mahdollisuutta vaikuttaa siihen.

Pyhtäältä lähtevän tai sinne saapuvan liikenteen osalta keskitytään äänen- vaimennusmenetelmiin kenttäalueen välittömässä läheisyydessä. Lentotoimintaohjeeseen voidaan merkitä erityiset vältettävät alueet ja saapuvan/lähtevän liikenteen suositeltavat lentoreiitit.

Lintujen osalta on tehdyn selvityksen pohjana ollut tuore tuulivoima-alueita varten tehty laaja ja perusteellinen selvitys (esim. 200 maastotyötuntia), jota on erikseen täydennetty lentopaikan ja sen toiminnan osalta ja päivittämällä linnustotietoja. Tehdyissä selvityksissä ei tullut esille haittoja linnustolle.

Natura 2000 –alue on lähimmillään noin kahden kilometrin päässä lentopaikalta etelään ja lounaaseen. Lentotoiminta suuntautuu valtaosin muihin ilmansuuntiin. Natura –alueen kohdalla lentokoneet ovat joka tapauksessa nousseet yli minimilentokorkeuksien ja lentävät tyypillisesti 300-600 metrin korkeudessa, kuten alueen ohittava lentoliikenne nykyiselläänkin. Korkealla tapahtuva lentoliikenne taikka alueen retkeilijät, kalastajat tai sen keskellä kulkeva vilkas veneväylä ei ole aiheuttanut haittaa alueen nykyiselle linnustolle.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Lentopaikka-alue sijaitsee kaavoittamattomalla maa- ja metsätalousalueella. Lentopaikan perustaminen ei edellytä kaavamerkintää.

Lentopaikan kiitotie sijaitsee pohjavesialueen kaikkien vyöhykkeiden, jopa kaukosuojavyöhykkeen ulkopuolella. Pohjavesialueen ydinalueen läpi kulkee seudullisesti merkittäviä tieväyliä. Pohjavesialueelle tapahtuvaa rakentamista varten on oma selkeä normistonsa.

Lentotoiminta kaikkineen on yksi yhteiskunnan tarkimmin säätelemistä toiminnoista, joten se ei miltään osin ole tai voi olla muistuttajan esittämää ”villää ja vapaata”. Lentokoneiden öljytilavuudet ovat muutamia litroja, joten öljyonnettomuuden riski on siksikin olematon.

Lentopaikkojen tarveharkinta tai niiden talouden kannattavuuden arviointi ei kuulu ympäristölupaprosessiin.

YVA –menettelyn tarpeellisuudesta on tehty erillinen ELY –keskuksen päätös.

Lintujen muutosta tiedotetaan lentotiedotusjärjestelmässä jo nykyisin. Järjestelmän seuraaminen on osa normaalia lennonvalmistelua.

Muistuttajan asiasta irrallinen analysointi Malmin tai muiden lentopaikkojen tilanteesta ei kuulu ympäristöluvan piiriin.

Tehtyjen selvitysten ja saatujen muistutusten perusteella ei ole ilmennyt sellaisia seikkoja, etteikö ympäristölupaa tulisi myöntää. Esitetty takuusumma toiminnan aloituslupaa varten on riittävä alueen palauttamiseksi metsätaloukskäyttöön tai muuhun käyttötarkoituksen sallimaan käyttöön.

Muistuttajan esittämä asiayhteydestä irrallinen Liite 1 yksittäisestä tapahtumasta jossakin muualla ei liity lentopaikkaan tai ympäristölupaprosessiin. Yleisesti ottaen, kuvatus kaltaista ääntä kuvataan kestoaltaan ja ääniprofiililtaan yleisesti ohittavan liikenteen (auto, lentokone, moottoripyörä, venetms) ääneksi. Koska esitetty ”mittaus” ei liity käsiteltävään ympäristölupaan, on turha lähteä analysoimaan, mikä kulkuneuvo on voinut ohittaa paikan klo 05.45 aamulla. Ilmatilan käyttörajoituksista, mikäli sellaisia katsotaan tarpeelliseksi, säättää tarvittaessa liikenneviranomainen.”

”Redstone AERO Oy
VASTINE

21.8.2017

Muistuttaja Q

Lentopaikan toiminta-ajatuksessa on omaehtoisesti luovuttu aiemmasta lähtökohdasta rakentaa paikalle merkittävä laskuvarjohypykeskus. Tämä on osoitus omaehtoisen säätelyn toimivuudesta.

Kategoriseen hyppytoiminnan kieltoon ei ole syytä.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Erilliset, järjestetyt hyppytapahtumat voivat olla paikkakuntaa elävöittäviä yleisötapahtumia, jotka lisäävät paikallista elinvoimaa ja tuovat tuloa. Tapahtumat ovat ilahduttavia myös kuntalaisten kannalta.

Kategorinen hyppytoiminnan kieltä estäisi tapahtumat. Lentopaikan toiminta-ajatuksen kehityksen perusteella on helppo havaita, että omaehtoinen säätely toimii parhaiten. Lisäksi on huomioitava, että tekninen kehitys, mm. sähkömoottorit, voivat nopeastikin vähentää hyppytoiminnasta koettua äänihäiriötä.

Yksittäisillä muilla paikkakunnilla hyppytoiminnasta koetut meluhäiriöt eivät ole osoitus siitä, että häiriö toistuisi joka paikassa tai Pyhtäällä. Suomessa harjoitetaan merkittävää hyppytoimintaa lukuisilla lentopaikoilla ja –asemilla ilman, että ympäristö kokisi toimintaa rasitteeksi.

Hyppytoiminnan ääneen voidaan frekvenssin ja ajoituksen lisäksi vaikuttaa huomattavasti mm. kalustovalinnalla, teknisillä ratkaisuilla kuten potkurivalinnalla sekä lentomenetelmillä.

Äänitasomallinnusta voidaan täydentää laskuvarjohyppytoiminnan osalta, mikäli kyseistä toimintaa halutaan harjoittaa niin merkittävässä määrin, että voitaisiin arvioida sen vaikuttavan oleellisesti kokonaisuuteen.”

”Redstone AERO OY
VASTINE

21.8.2017

Muistuttaja AG ja O

Linnustoselvitykset on tehty erityisesti luonnonsuojelu- ja linnustonsuojelualueilla. Purolanlahti ei kuulu suojelluiksi määriteltyihin alueisiin.

Selvitykset ovat ajantasaisia, tehty vain joitakin vuosia sitten. Tilanne on erikseen päivitetty keväällä 2017. Lentopaikan osalta on arvioitu vaikutus isoihin petolintuihin lajeittain ja pesäkohtaisesti. Pesäkohtainen tutkimustieto on rajattu ei-julkiseksi ainoastaan viranomaiskäyttöön. Selvityksissä ei havaittu lentopaikan aiheuttavan haittaa linnustolle.

Lentopaikan liikenne suuntautuu etelään vain pieneltä osin. Vaikka nousu ja sen jälkeinen lentosuunta suuntautuisi Purolanlahdelle, normaalin nousuprofiilin mukaan liikenne on sen kohdalla saavuttanut jo huomattavan, vähintään 500-1000 ft korkeuden.

Nykyinen, Purolanlahden ohittava tai sen päältä yli lentävä liikenne toimii lentosääntöjen mukaisesti eikä ole lentopaikan tai sen ympäristölupaprosessin vaikutuspiirissä.”

” Redstone AERO Oy
VASTINE

21.8.2017

Muistuttaja AH

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

- 1.Äänitasomallinnusta on täydennetty potkuriturbiinikoneiden ja helikoptereiden osalta. Muutoksella ei ollut olennaista ympäristövaikutusta.
- 2.Kiinteistön alueella on jo kunnallistekniikka. Muistuttajan esittämään toimintakuvauksen ”epäuskottavuuteen” ei liene syytä kommentoida.
- 3.Pelastuslaitoksen kanssa on syytä neuvotella, kun toiminta käynnistyy. Sinänsä alueella ei säilytetä normaalista poikkeavia määriä polttoaineita. Myös niiden käsittely tapahtuu ilmailustandardien mukaisesti, eli huomattavasti huolellisemmin kuin esim. tavanomaisessa maatalous-, tai vapaa-ajan veneily-ympäristössä.
- 4.Mikäli kävisi niin, että ympäristölupaa ei myönnettäisi, aluetta tuskin tullaan palauttamaan metsätalouskäyttöön, vaan se otetaan johonkin sellaiseen muuhun käyttöön, johon tasoitettu alue soveltuu. Takuusummalla tai sen suuruudella ei tässä mielessä ole merkitystä. Siinäkin tapauksessa, että tasoitetulle kiitotiealueelle haluttaisiin istuttaa puustoa, summa on riittävä.

”Redstone AERO Oy
VASTINE

21.8.2017

Muistuttajat A, B, C, D, E, F, I, J, K, L, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AD, AE, AF, AH, AI, AJ, AK, AL ja AM

Useissa muistutuksissa on esitetty samoja ja samankaltaisia huomioita. Alla olevassa yhteisessä vastauksessa on vastattu näihin. Tarvittaessa vastausta on täydennetty muistutuskohtaisesti.

Lentopaikalla ei käytetä jäänpoistokemikaaleja.

Ilma-alusten tankkaus tapahtuu hyväksytyistä säiliöistä (päinvastoin kuin on yleinen käytäntö esim. veneissä, työkoneissa, traktoreissa, ruohonleikkureissa yms.). Tankkaus tapahtuu kovalla pinnalla, myöhemmin asfaltin päällä, joten mahdollisen tankkausvahingon tapahtuessa polttoaine ei imeydy maaperään, vaan se voidaan imeyttää sitä varten tuotuun imeytysmateriaaliin. Käytettävistä polttoaineista lentobensiini haihtuu nopeasti ja kerosiinikin hyvin.

Pohjavesialueesta on omat säädöksensä sen mukaan, miten etäällä pohjavedestä ollaan. Lentopaikka sijaitsee suurimmalta osin pohjavesialueen ulkopuolella ja pieneltä osin ulommaisilla suojavaiketyksillä. Suoja-alueille asetetut vaatimukset huomioidaan mahdollisen rakentamisen yhteydessä.

Ilma-alusten tavanomainen öljytilavuus on muutamien litrojen luokkaa, joten öljyvahingon mahdollisuus on siksikin pieni.

Kyseessä on pienimuotoinen, paikallinen hanke. Lentopaikalla ei tulla ope- roimaan esim. liikennelentokoneilla, vaan yleisilmailukoneilla. Suomessa on noin 50 lentopaikkaa, osa huomattavan vilkkaitakin. Toiminta näillä on valtaosin ympäristön suhteen ongelmattonta. Äänihäiriöitä on tullut esille vain harvoissa tapauksissa. Pyhtään lentopaikka sijaitsee muihin lentopaik- koihin verrattuna kaukana asutuksesta, metsätalouskiinteistöjen keskellä.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Toiminnan äänivaikutusta on selvitetty huolellisesti erityisesti lentopaikan ympäristössä. Äänitasomallinnuksessa Valtioneuvoston asettamat ohje-
vot alittuivat esitetyillä toimintamäärillä huomattavasti, koskien myös loma-
asutukselle määriteltyjä tiukempia raja-arvoja.

Nousuvaiheen ja laskeutumisen loppuvaiheen ääni rajoittuu olennaisilta
osin lentopaikan oman kiinteistön alueelle, erityisen hyvin siinä vaiheessa,
kun lentopaikalla voidaan ottaa käyttöön pidempi kiitotiepituus. Tällöin voi-
daan käyttää tehokkaampia melunvaimennusmenetelmiä ja nousuvaiheen
ääni kohdistuu tarkemmin lentopaikan alueelle.

Pyhtään alueella on jo nykyisin merkittävä määrä ohi kulkevaa lentoliiken-
nettä, kuten mm: alueen ylittäviä matkustajakoneita, Rajavartioston viran-
omaislentoja, sotilashelikoptereita, yleisilmailulentokoneita jne. Pyhtään
lentopaikan toiminta tuo tähän oman lisänsä, muttei olennaisesti tule muut-
tamaan äänimaisemaa laajemmalla alueella. Kuulijan ohittava yleisilmailu-
lentokone muistuttaa ääniprofiililtaan ja äänen kestoltaan tavanomaista
ohittavan liikenteen ääntä, vrt. maantie, junarata, veneväylä.

Ohittava lentokone on luonnollisesti nähtävissä ja kuultavissa laajemmin
kuin pelkän lentopaikan alueella, aivan kuten muukin liikenne. Ohittavan
lentokoneen äänen kesto on kuitenkin vain joitakin sekunteja tai korkein-
taan kymmeniä sekunteja.

Ympäristölupaa myönnettäessä otetaan huomioon äänitaso lentopaikalla
ja sen ympäristössä, muttei tavanomaista liikennettä muualla. Erilainen
muualta tuleva lentoliikenne on oikeutettu käyttämään Pyhtään ympäristön
ilmatilaa lentosääntöjen ja ilmailulainsäädännön puitteissa. Pyhtään lento-
paikka ei ole vastuussa tai välttämättä edes tietoinen alueen muusta liiken-
teestä.

Erilaiset erityisen herkiksi katsotut alueet, kuten linnustonsuojelualue voi-
daan tarvittaessa merkitä lentopaikan toimintaohjeeseen ja lähestymiskart-
toihin vältettäväksi. Pyhtään lentopaikalta lähtevät ilma-alukset suuntaavat
vain harvoin kohti etelää (vrt. läheinen Venäjän raja). Muutoinkin ne ovat
tavanomaisella nousuprofiililla linnustoalueen kohdalla jo huomattavan kor-
kealla. Taajamien ylle on lentosäännöissä määritelty korkeampi minimilen-
tokorkeus.

Mm. merikotkan ja sääksen pesäkannat ovat viime vuosina vahvistuneet
merkittävästi, joten pesiä on sijoittunut yhä enemmän myös ihmistoiminto-
jen läheisyyteen. Nyt tiedossa olevaa pesien ja lentopaikan etäisyyttä (1,5-
3 km) voidaan pitää varsin kohtuullisena suojaetäisyytenä, jotta lentotoi-
minnasta aiheutuva ääni ja muu häiriö pysyy kohtuullisella tasolla pesimä-
paikoilla. Tämä varsinkin, kun lentopaikalta etelään suuntautuva liikenne
on vähäistä.

Tehdyissä varsin laajoissa linnustonselvityksissä ei ole tullut esiin, että linnut
häiriintyisivät korkealla ohittavan lentokoneen äänestä. On huomattava,
että linnustoalueen halkaisee vilkas veneväylä. Myös retkeilijät, metsästä-
jät ja kalastajat liikkuvat alueella taajaan.

Lintutörmäykset ovat Suomessa harvinaisia. Niiden välttäminen on luonnollisesti tärkeää myös lentokoneen ja sen matkustajien turvallisuuden kannalta. Lintujen arktisesta muutosta tiedotetaan ilmailun tiedotusjärjestelmässä, jonka seuraaminen on osa normaalia lennonvalmistelua. Lintutörmäykset – vaikka ovatkin harvinaisia – ovat riskinä lähinnä nopeille sotilas-ilma-aluksille ja matkustajakoneille, joiden väistämismahdollisuudet ovat rajoitetut. Yleisilmailukoneet liikkuvat hitaammin, joten sekä lentäjällä että linnulla on aikaa havaita ja väistää toisensa.

Mahdollisten lentopaikalle asetettavan käyttökiellon tai rajoituksen tulee perustua selvään säädökseen tai esimerkiksi ohjearvon ylittävään äänitasoon. Ympäristölupaprosessissa ei tältä osin ole ns. harkintaa.

Tästä huolimatta lentopaikalla on tarve ja halu olla hyvä naapuri ympäristölleen. Mm. tämän vuoksi on omaehtoisesti luovuttu ajatuksesta rakentaa laskuvarjohyppykeskus. Myös lentoreittien määrittelyssä on otettu huomioon saatu palaute. Menetelmäkehitystä tehdään myös nyt saadun palautteen pohjalta.

Joustavimmin ja myös nopeimmin mahdollisiin häiriöihin voidaan vaikuttaa tämänkaltaisen omaehtoisen säätelyn ja vuorovaikutuksen kautta. Kategoriset kiellot vaikeuttavat lentopaikan toimintaa ja taloutta ja näinollen myös mahdollisuuksia kehittää toimintaa ympäristö huomioiden.

Toimintaprofiilissa pyritään modernin, ympäristöystävällisen kaluston käyttöön.”

Tarkastus

Tarkastuskäynti on tehty 31.3.2017. Hakijan kanssa on lisäksi neuvoteltu 31.8.2017.

RATKAISU JA LUPAMÄÄRÄYKSET

Kotkan ympäristölautakunta on tarkastanut Redstone AERO Oy:n ympäristölupahakemuksen. Ympäristölautakunta päättää myöntää Redstone AERO Oy:lle ympäristönsuojelulain 27 §:n mukaisen ympäristöluvan koskien hakemuksen mukaista lentopaikkaa Pyhtään Hevossuon tilalla Redstone (624-404-53-126).

Toiminnassa on noudatettava lupahakemuksessa ja lupahakemuksen täydennyksissä esitettyä sekä seuraavia lupamääräyksiä:

Yleiset määräykset

1. Toimintaa tulee harjoittaa niin, että siitä ei aiheudu haittaa ympäristölle, pohjavedelle eikä terveydelle. Mikäli toiminta kuitenkin aiheuttaa merkittäviä haittoja ympäristössä, tulee toiminnanharjoittajan välittömästi ryhtyä toimiin haittojen poistamiseksi. Lisäksi toiminnanharjoittajan tulee olla riittävästi selvillä toimialansa parhaan käytettävissä olevan tek-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

niikan kehittymisestä ja ottaa se huomioon toiminnassaan. (YSL 6,7,11,49,52 ja NaapL 17§)

Toiminnan vastuhenkilö ja ohjeistaminen

2. Toiminnanharjoittajan on toimitettava lentopaikan hoidosta, käytöstä ja toiminnan tarkkailusta vastaavan henkilön tai -henkilöiden nimet kirjallisesti ympäristölautakunnalle ennen toiminnan aloittamista. Lisäksi toiminnanharjoittajan tulee toimittaa ajantasaiset tiedot myös Trafi Liikenteen turvallisuusvirastolle (Trafi). (YSL 52 §)

Toiminta lentopaikalla

3. Lentopaikalla sallittuja ilma-aluksia ovat ympäristölupahakemuksen äänitasomallinnuksen mukaisen jaottelun ryhmiin 1-6 kuuluvat ilma-alukset ja ympäristövaikutuksiltaan näitä vastaavat ilma-alukset sekä muusekoneet. Mikäli lentopaikalla halutaan käyttää ympäristövaikutuksiltaan näistä poikkeavia ilma-aluksia, on lupa haettava muutosta ja niiden ympäristövaikutukset arvioitava. Reittiliikenne ja reittiliikennekoneet eivät ole lentopaikalla sallittuja.

Lentopaikan toiminnassa on lisäksi noudatettava mitä Trafi tai muu viranomaisen määrää lentopaikalle hyväksyttävistä ilma-alustyypeistä, nousu- ja laskureiteistä sekä muista lentopaikan toimintaan liittyvistä rajoituksista. Lisäksi toiminnanharjoittajan on noudatettava mitä Trafi tai muu viranomaisen määrää ilmatilan käytöstä. Trafin ja muiden viranomaisten antamat toimintaan liittyvät määräykset ja rajoitukset on toimitettava Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä välittömiin toimenpiteisiin, mikäli jonkin lentopaikalla käytettävän ilma-alustyyppin havaitaan aiheutuvan valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/1992) raja-arvoja ylittävää meluhaittaa tai muuta kohtuutonta haittaa lentopaikan lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. Tarvittaessa kyseisen ilma-alustyyppin käyttöä on rajoitettava tai käyttö on kiellettävä.

Rajoitukset eivät koske etsintä-, pelastus- ja palolentoja tai puolustusvoimien lentoja eivätkä lentoja, jotka ilmailulain ja lentoturvallisuuden nimissä ovat ehdottoman välttämättömiä. (YSL 49, 52, 62 §, NaapL 17 §, VNp 993/1992)

4. Lentopaikalla järjestettävistä tapahtumista on aina tiedotettava etukäteen alueen asukkaita sekä ilmoitettava Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Tiedotteessa ja ilmoituksessa on ilmentävä vähintään tapahtuman ajankohta ja kesto. Tapahtumia ja muuta toimintaa saa harjoittaa ma-su klo. 7:00 - 22:00.

Kaikessa lentopaikalla tapahtuvassa toiminnassa on otettava huomioon Korkiaharjun I-luokan pohjavesialue, pohjavesialueen kaukosuoja-alue, niihin liittyvä suojelupäätös sekä suojelupäätöksestä tulevat määräykset ja velvoitteet. Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

--	--	--

lähimpiin häiriintyviin kohteisiin ei aiheudu kohtuutonta meluhaittaa. Lisäksi toiminnanharjoittajan on varmistettava, että läheisille luonnonsuojelu ja Natura 2000 -alueille ei aiheudu kohtuutonta haittaa.

Toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä välittömiin toimenpiteisiin, mikäli tapahtumista tai muusta toiminnasta aiheutuu kohtuutonta meluhaittaa tai muuta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin, ympäristöön, maaperään tai pohjaveteen. Tarvittaessa tapahtumien tai muun toiminnan järjestäminen on lopetettava. (YSL 6,7,49, 52, 52 §, NaapL 17 §, LsL 39, 57 a, 64 a §, VNp 993/1992)

5. Lentopaikan kiitotien pituus saa olla enintään 1800 metriä. (YSL 49, 52 §)

6. Lentopaikalla saa suorittaa enintään 4000 lentoa (operaatiota) vuodessa. Yhden vuorokauden aikana saa suorittaa enintään 100 lentoa (operaatiota). (YSL 49, 52 ja NaapL 17§)

Mikäli lentopaikan toiminnasta aiheutuu kohtuutonta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin, on operaatioiden määrää tarvittaessa rajoitettava.

Rajoitukset eivät koske etsintä-, pelastus- ja palolentoja tai puolustusvoimien lentoja eivätkä lentoja, jotka ilmailulain ja lentoturvallisuuden nimissä ovat ehdottoman välttämättömiä. (YSL 6, 7, 16, 17, 49,52 §, NaapL 17 §)

7. Lentokoneilla ja -laitteilla (ilma-aluksilla) suoritettavat nousut ja laskut lentopaikalle ovat sallittuja ma-su klo. 7:00 - 22:00. Perustellusta syystä saa yöaikaan klo. 22:00 - 7:00 suorittaa enintään 4 lentoa (operaatiota) viikossa.

Mikäli lentopaikan toiminnasta aiheutuu kohtuutonta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin, on toiminta-aikoja tarvittaessa rajoitettava.

Rajoitukset eivät koske etsintä-, pelastus- ja palolentoja tai puolustusvoimien lentoja eivätkä lentoja, jotka ilmailulain ja lentoturvallisuuden nimissä ovat ehdottoman välttämättömiä. (YSL 6, 7, 16, 17, 49,52 §, NaapL 17 §)

8. Laskuvarjohyppytoiminta on sallittua vain yksittäisien tapahtumien yhteydessä. Laskuvarjohyppytoimintaa sisältävistä tapahtumista on aina tiedotettava etukäteen alueen asukkaita sekä ilmoitettava Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Tiedotteessa ja ilmoituksessa on ilmetävä vähintään tapahtuman ajankohta ja kesto.

Toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä välittömiin toimenpiteisiin, mikäli satunnaisista laskuvarjohyppytoimintaa sisältävistä tapahtumista aiheutuu kohtuutonta meluhaittaa tai muuta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. Tarvittaessa laskuvarjohyppytoiminta on lopetettava.

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Mikäli laskuvarjohyppytoiminta halutaan merkittäväksi osaksi lentopaikkatoimintaa, on ympäristölupaun haettava muutosta ja laskuvarjohyppytoiminnan vaikutukset ympäristöön arvioitava. (YSL 49 ja 52 §)

9. Koulutuslennot ovat sallittuja ma-su klo 7:00 - 22:00.

Toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä välittömiin toimenpiteisiin, mikäli koulutustoiminnasta aiheutuu kohtuutonta meluhaittaa tai muuta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. Tarvittaessa koulutustoimintaa on rajoitettava tai se on lopetettava. (YSL 49,52 ja NaapL 17§)

10. Ennen toiminnan aloittamista toiminnanharjoittajan on neuvoteltava pelastusviranomaisten kanssa ja noudatettava heiltä saatuja ohjeita mm. alkusammutuskaluston suhteen. Pelastusviranomaisilta saadut ohjeet on liitettävä osaksi kentälle laadittua ohjeistusta. (YSL 49,52 §)

Melu

11. Ilma-aluksien nousu- ja laskureitit sekä lentoreitit tulee suunnitella siten, että vakituiselle asutukselle, loma-asutukselle, alueen virkistyskäytölle sekä luonnonsuojelu- ja Natura 2000-alueille aiheutuvat meluhaitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. (YSL 49,52, NaapL 17, LsL 39, 57 a, 64 a §)

12. Lentopaikan toiminta ei saa aiheuttaa kohtuutonta meluhaittaa lähimmille häiriintyville kohteille eli melu ei saa ylittää ulkona häiriintyvien kohteiden pihossa melun A-painotettua ekvivalenttitasoa 55 dB päivällä eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB.

Loma-asumiseen käytettävillä alueilla, leirintäalueilla, taajamien ulkopuolella olevilla virkistysalueilla ja luonnonsuojelualueilla lentopaikan toiminnasta aiheutuva melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 45 dB eikä yöohjearvoa 40 dB

Toiminnanharjoittajan on suoritettava melumittaus kentän toiminnan käynnistyttyä. Ennen mittauksien suorittamista on melumittaus suunnitelma hyväksyttävä Kotkan ympäristönsuojeluviranomaisella.

Toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä välittömiin toimenpiteisiin, mikäli lentopaikalla tapahtuvista laskuista, nousuista tai kiitotien käytöstä havaitaan aiheutuvan valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/1992) raja-arvoja ylittävää meluhaittaa tai muuta haittaa lentopaikan lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. Tarvittaessa on tehtävä melumittauksia. (YSL 49, 52, 62 §, NaapL 17 §, VNp 993/1992)

Luonnonympäristön suojelu

13. Mikäli lentopaikan kiitotien käytöstä, lentopaikalla suoritettavista nousuista tai laskuista havaitaan aiheutuvan merkittäviä vaikutuk-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

sia luonnonsuojelu- tai Natura 2000 -alueille on toiminnanharjoittajan välittömästi ryhdyttävä toimenpiteisiin. Lentoja luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueiden yläpuolelle on pyrittävä välttämään. Tarvittaessa toimintaa on rajoitettava ja/tai ohjeistusta lisättävä. (YSL 49,52, NaapL 17, LsL 39, 57 a, 64 a §)

14. Lintujen kevät- ja syysmuuttojen aikana toiminnanharjoittajan on tarkkailtava lintujen muuttoreittejä ja otettava linnut huomioon lentopaikkatoiminnassa sekä pyrittävä vähentämään törmäysriskiä ohjeistuksen ja lentojen suunnittelun avulla. (YSL 49, 52, NaapL 17, LsL 39, 57 a, 64 a §)
15. Toiminnanharjoittajan on laadittava lentopaikan toiminnasta ohjeistus, jossa mm. esitetään suositeltavat nousu ja laskureitit sekä alueet, joiden yläpuolella lentämistä on pyrittävä välttämään. (YSL 49, 52, NaapL 17, LsL 39, 57 a, 64 a §)

Pohjaveden- ja maaperän suojelu

16. Kiitotien asfaltoinnissa ja muissa rakennustoissa on huomioitava Korkiaharjun I-luokan pohjavesialue, pohjavesialueen kaukosuoja-alue, niihin liittyvä suojelupäätös sekä suojelupäätöksestä tulevat määräykset ja veloitteet mm. hulevesien johtamisesta. (YSL 16, 17, 49,52 §, Itä-Suomen vesioikeuden päätös Korkiaharjun pohjavesialueen suoja-alueen määrittämisestä 23.4.1981)
17. Lentopaikan tieltä, kiitotieltä, asematasolta, pysäköintialueelta ja hallirakennuksilta kertyvät hulevedet eivät saa imeytyä Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueelle tai pohjavesialueen kaukosuoja-alueelle. Hulevedet on johdettava imeytymään Korkiaharjun pohjavesialueen ja pohjavesialueen kaukosuoja-alueen ulkopuolelle. Lentokoneiden säilytys- ja tankkauspaikoilta kertyvät hulevedet on johdettava öljynerottimen kautta

Hallirakennuksissa syntyvät jätevedet on johdettava öljynerottimien kautta asianmukaiseen jatkokäsittelyyn. Sosiaalituloissa syntyvät jätevedet on johdettava asianmukaisesti Kymen veden kanssa sovitulla tavalla viemäriverkostoon. (YSL 16, 17, 49,52 §, Itä-Suomen vesioikeuden päätös Korkiaharjun pohjavesialueen suoja-alueen määrittämisestä 23.4.1981)
18. Polttonesteiden ja muiden ympäristön tai pohjaveden pilaantumisen vaaraa aiheuttavien aineiden pääsy maaperään ja pohjaveeseen on estettävä. Poltto- ja voiteluaineiden sekä kemikaalien varastointi- tankkaus- ja käsittelyalueiden on oltava nesteitä läpäisemättömiä ja reunoiltaan korotettuja, joista roiskeet ja valumat voidaan kerätä talteen

Polttoainesäiliöiden tulee olla tyyppihyväksytyjä polttoaineen varastointiin. Muu kuin kaksivaippainen säiliö tulee sijoittaa suoja-altaaseen, joka on vähintään 1,1 -kertainen säiliön tilavuuteen nähden. Polttoaine-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

säiliössä tulee olla vähintään tyyppikilpi, laponesto, ilmaputket ja lukittavat täyttöaukot. Tilavuudeltaan yli 1,5 m³ polttoainesäiliöt tulee tarkastuttaa pätevällä tarkastajalla vähintään kerran kymmenessä vuodessa.

Polttonesteiden varastoinnille Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueella tai sen kaukosuoja-alueella tarvitaan Aluehallintoviraston lupa. (YSL 16, 17, 49,52 §, Itä-Suomen vesioikeuden päätös Korkiaharjun pohjavesialueen suoja-alueen määrittämisestä 23.4.1981)

19. Lentokoneiden huoltotoimia saa tehdä vain lentokonehallissa sellaisessa paikassa, jossa huollossa käytettävien ja syntyvien nesteiden pääsy maaperään on estetty. (YSL 16, 17, 49,52 §)
20. Kiitotiellä olevan lumen tai jään poistoon ei saa käyttää kemikaaleja. Ilma-alusten jäänpoistoon ei saa käyttää kemikaaleja, ellei tämä lentoturvallisuuteen vaikuttavista syistä ole välttämätöntä. Tällöin on estettävä kemikaalien pääsy maaperään ja pohjaveteen. Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueen kaukosuoja-alueella oleville rakenteille on asennettava asianmukaiset pohjaveden suojarakenteet. (YSL 16, 17, 49,52 §, Itä-Suomen vesioikeuden päätös Korkiaharjun pohjavesialueen suoja-alueen määrittämisestä 23.4.1981)
21. Kiitotie, tankkauspaikka ja hallirakennukset sekä niiden lähistö tulee tarkastaa säännöllisesti, vähintään kerran viikossa, ja mikäli alueilla havaitaan polttonesteitä, muita kemikaaleja tai muuta ympäristölle haitallista, toimet haitan poistamiseksi tulee aloittaa välittömästi (YSL 16, 17, 49,52 §)

Ilmansuojelu

22. Lentopaikalla tulee välttää ilma-aluksien ja muiden ajoneuvojen turhaa joutokäyntiä. Lentopaikkatoiminnasta ei saa aiheutua pölyhaittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. (YSL 16, 17, 52 §)

Jätehuolto

23. Toiminnasta syntyvän jätteen määrää ja haitallisuutta on pyrittävä vähentämään ja syntyvä jäte on mahdollisuuksien mukaan lajiteltava ja toimitettava hyötykäyttöön. Toiminnassa on noudatettava voimassa olevia jätehuoltomääräyksiä. Kaikista jätteistä on pidettävä kirjaa.

Vaaralliset jätteet ja kemikaalit on varastoitava tiiviillä ja katetulla alustalla asianmukaisesti merkityissä ja suljetuissa astioissa ja muut jätteet niin, ettei niistä aiheudu maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisen vaaraa eikä muuta haittaa ympäristölle. Vaaralliset jätteet on toimitettava luvalliselle vastaanottajalle vähintään kerran vuodessa. Vaaral-

lista jätettä ei saa sekoittaa muuhun jätteeseen. (YSL 1, 7, 52 §, Jätel 8, 12, 13, 15, 16 17, 20, 72, 73 §)

24. Lentopaikan alueella ei saa polttaa jätteitä eikä haudata niitä maahan. (YSL 1, 16, 17, 52, Jätel 13, 72, 73 §)

Tarkkailu, kirjanpito ja raportointi

25. Lentopaikan toiminnasta ja ympäristöasioista vastaavan henkilön tai henkilöiden nimi ja yhteystiedot on sijoitettava lentopaikalla sellaiseen paikkaan, että ne ovat esimerkiksi naapuruston käytettävissä. (YSL 52 §)

26. Asiattomien pääsy alueelle on estettävä esimerkiksi puomin avulla tai muutoin estettävä alueen epäasiallinen käyttö. (YSL 52 §)

27. Toiminnanharjoittajan on pidettävä kirjaa lentopaikan käytöstä ja tarkkailusta. Kiitotien ja lentopaikan alue tulee tarkistaa säännöllisesti ja tarkastuksista sekä toimenpiteistä tulee pitää kirjaa.

Vuosiyhteenveto on toimitettava Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle vuosittain seuraavan vuoden helmikuun loppuun mennessä. Kirjanpito on pyydettäessä esitettävä ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Vuosiyhteenvedon tulee sisältää ainakin seuraavat tiedot:

- lentopaikan nousujen ja laskujen määrä sekä ajankohta, nousujen/laskujen jakautuminen arkipäiviin ja viikonloppuun sekä poikkeavaan aikaan tapahtuvien nousujen/laskujen määrä, ajankohta ja syy poikkeamaan
 - alueen muut tapahtumat
 - mahdollisten koulutuslentojen ja laskuvarjohyppyjen määrät ja ajankohdat
 - käytetyn polttoaineen määrät
 - toiminnassa syntyneen jätteen laji, määrä, alkuperä ja toimituspaikka
 - tapahtuneet häiriö-, onnettomuus- tai vahinkotilanteet ja niiden johdosta tehdyt toimenpiteet ja toiminnan muutokset
 - tiedot polttoainesäiliöiden tarkastuksista
- (YSL 52, 62, 172 §)

Häiriötilanteet ja muut poikkeukselliset tilanteet

28. Alueella tulee olla riittävä määrä imeytysainetta ja tarvittavat ensitorjuntavälineet mahdollisten öljyvahinkojen varalta. Vahinko ja häätötilanteiden varalta tulee olla selkeät toimintaohjeet. (YSL 15, 16, 17, 49,52 §)

29. Poikkeuksellisista tilanteista, kuten onnettomuudesta, kemikaali-, polttoaine- tai pölypäästöistä, joista voi aiheutua välitöntä tai ilmeistä ympäristön pilaantumisen vaara, on asiasta viipymättä ilmoit-

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

tava hätänumeroon. Tällaisessa tilanteessa on viivytyksettä ryhdyttävä asianmukaisiin toimenpiteisiin vahinkojen torjumiseksi. (YSL 52 §)

Toiminnan muuttaminen tai lopettaminen

30. Toiminnanharjoittajan on viipymättä kirjallisesti ilmoitettava toiminnan olennaisista muutoksista tai toiminnan keskeyttämisestä Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle. (YSL 52, 170 §)
31. Toiminnanharjoittajan on hyvissä ajoin, viimeistään kuusi kuukautta, ennen toiminnan lopettamista esitettävä suunnitelma lopettamiseen liittyvistä toimita Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle. (YSL 52, 170 §)

Asetuksen noudattaminen

Jos asetuksella annetaan ympäristönsuojelulain tai jätelain nojalla jo myönnetyn luvan määräyksiä ankarampia säännöksiä tai luvasta poikkeavia säännöksiä luvan voimassaolosta tai tarkistamisesta, on asetusta tai ilmailulakia luvan estämättä noudatettava. (YSL 70§)

Luvan myöntänyt viranomainen voi muuttaa lupaa, jos toiminnasta aiheutuva pilaantuminen tai vaara poikkeaa olennaisesti ennalta arvioidusta, toiminnasta aiheutuu ympäristönsuojelulaissa kielletty seuraus, parhaan käytökelpoisen tekniikan kehittymisen vuoksi päästöjä voidaan vähentää olennaisesti enemmän ilman kohtuuttomia kustannuksia, olosuhteet ovat luvan myöntämisen jälkeen olennaisesti muuttuneet tai se on tarpeen Suomea sitovan kansainvälisen veloitteen täytäntöön panemiseksi annettujen säästösten noudattamiseksi. (YSL 89 §)

PERUSTELUT

Lupaharkinnan perusteet ja luvan myöntämisen edellytykset

Toimittaessa ympäristölupahakemuksen ja hakemuksen täydennyksien sekä lupamääräysten mukaisesti Redstone AREO Oy:n lentopaikan toiminta täyttää ympäristönsuojelulain ja jätelain sekä niiden nojalla annettujen asetusten vaatimukset ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi sekä ne vaatimukset, jotka luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla on säädetty. Toiminnasta ei ennalta arvioiden aiheudu kyseisellä sijoituspaikalla ja kuvatulla toiminnalla ympäristönsuojelulain 49 §:ssä, tai naapurussuhdelain 17 §:ssä mainittuja seurauksia, eikä toiminnan sijoittamiselle ole kaavallista estettä. Ympäristölupahakemuksen liitteeksi laadittujen selvityksien ja Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukselta saatujen viranomaislausuntojen perusteella lupahakemuksen mukaisella toimintamäärällä ja toiminnalla ei voida katsoa aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia linnustolle tai Natura-aleiden suojeluperusteille. Myöskään meluohjearvot eivät ylitä Natura- ja muilla luonnonsuojelualueilla.

Lupamääräyksiä annettaessa on kiinnitetty erityisesti huomiota pohjaveden ja maaperän suojeluun, luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin, koska lentopaikka-alue sijaitsee osittain pohjavesialueen kaukosuoja-alueen

päällä muutamien kilometrien päässä luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueista.

Ilmailulain nojalla Trafi on toimivaltainen viranomaisen rajoittamaan lento- paikalla käytettäviä ilma-alustyyppisiä sekä vapaan ilmatilan käyttöä. Ilmailulaki on erityislaki, jonka perusteella säädettyjä tätä ympäristölupaa ankarampia määräyksiä on noudatettava.

Haettava toiminta on lentopaikka. Lupa- ja toimivaltarajatarkasteluissa lentopaikan, ei kuitenkaan pelastustoimintaan tarkoitettu helikopterilentopaikka, lupaviranomainen on kunnan ympäristönsuojeluviranomainen.

Haettava toiminta on muu lentopaikka kuin lentokenttä. Lupa- ja toimivaltarajatarkasteluissa muun lentopaikan lupaviranomainen on kunnan ympäristönsuojeluviranomainen.

Lupamääräysten perustelut

Lupa on myönnetty hakemuksen mukaiselle toiminnalle ja toimintamäärille.

Ympäristönsuojelulain mukaan toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa eikä naapurussuhdelain mukaan kohtuutonta pysyväistä rasitusta. Lentopaikan toimintojen ympäristönsuojelun tason ylläpitäminen ja mahdollisimman hyvien torjuntakeinojen soveltaminen haittojen ehkäisemisessä edellyttävät päästöjen ja ympäristövaikutusten jatkuvaa seuranta ja ympäristönsuojelutoimien kehittämistä. Mikäli ympäristönsuojelun tavoitteita ei saavuteta tai toiminnasta syntyy ennalta arvaamattomia ympäristövaikutuksia, toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä erityisiin toimenpiteisiin ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi tai poistamiseksi. Toiminnanharjoittajan on oltava sellillä toimialan parhaan käyttökelpoisen tekniikan kehittymisestä. Tiedonvaihdon osalta on tärkeä varmistua, että vastuuhenkilöiden ajantasaiset tiedot ovat viranomaisilla. (Lupamääräykset 1, 2)

Ympäristölupahakemuksen liitteeksi laadittujen selvityksien, Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukselta saadun lausunnon ja muiden viranomaislausuntojen perusteella lupahakemuksen liitteenä olevassa melumallinnuksessa esitettyjen ilma-alustyyppien ei voida katsoa aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia lentopaikan kiinteistön ulkopuolisille lähimmille häiriintyvälle kohteille. Museokoneiden käytön arvioidaan olevan niin vähäistä, että niistä ei ennalta arvioiden katsota aiheutuvan kohtuutonta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. Tarvittaessa haittaa aiheuttavan ilma-alustyyppien käyttöä on rajoitettava tai sen käyttö on kiellettävä ympäristöön kohdistuvan haitan estämiseksi. Hakemuksen mukaan lentopaikalle ei tule reittiliikennettä tai reittiliikennekoneita.

Ympäristöön kohdistuvan haitan vähentämiseksi on toiminnanharjoittajan noudatettava ympäristölupamääräyksiensä lisäksi Trafilta tulevia määräyksiä. Tiedonsaannin vuoksi on tärkeää, että Trafilta saadut määräykset toimitetaan myös Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle. (Lupamääräys 3)

Lentopaikan osittainen sijainti Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueen kaukosuoja-alueen päällä on toiminnoissa otettava huomioon ja pyrittävä mini-

moimaan ylimääräiset riskit ja onnettomuusmahdollisuudet alueella. Lähimpiin häiriintyviin kohteisiin, luonnonsuojelu-, tai Natura 2000 -alueille ei saa aiheutua kohtuutonta haittaa. (Lupamääräys 4).

Ympäristölupahakemuksen mukaisesti lentopaikan kiitotien pituus on enintään 1800 metriä ja lentojen (operaatioiden) määrä enintään 4000 operaatiota vuodessa. Hanketta ja sen ympäristövaikutuksia on arvioitu saaduissa viranomaislausunnoissa ja laadituissa selvityksissä näiden lupahakemuksessa ilmoitettujen lukujen perusteella. Näillä lentomäärillä ja kiitotien pituudella ei toiminnasta voida katsoa aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia lähimpiin häiriintyviin kohteisiin. Lausunnoissa todetaan, että toiminnan laajetessa tai muuttuessa merkittävästi voi lähimpiin häiriintyviin kohteisiin kohdistua haitallisia vaikutuksia mm. melun vuoksi. Tästä syystä on perusteltua asettaa lentojen vuosirajaksi hakijan esittämä 4000 lentoa/vuosi ja yhden päivän aikana suoritettavien lentojen maksimimääräksi 100 lentoa (operaatiota) sekä kiitotien pituudeksi 1800 metriä. Toiminnasta ei saa aiheutua kohtuutonta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin ja tarvittaessa toimintaa on rajoitettava. (Lupamääräykset 5, 6)

Lentopaikan käytön rajoittaminen on tarpeellista, ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa asutukselle, loma-asutukselle, virkistyskäytölle eikä luonnonsuojelu-, tai Natura-alueille. Toiminta-ajan rajaus ei kuitenkaan koske etsintä-, pelastus- ja palolentoja tai muita ilmailulain ja lentoturvallisuuden edellyttämiä lentoja. (Lupamääräys 7)

Ympäristölupahakemuksen ja hakemuksen täydennyksien mukaan lentopaikalle ei ole tulossa säännöllistä laskuvarjohyppy- tai lentokoulutustoimintaa. Niitä ei myöskään ole huomioitu laadituissa selvityksissä. Hakijan mukaan laskuvarjohyppytoimintaa harjoitetaan yksittäisien tapahtumien yhteydessä ja tapahtumista tiedotetaan aina etukäteen alueen asukkaita sekä tehdään ilmoitus Kotkan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Hakijan mukaan lentopaikalle tulee mahdollisesti lentokoulutustoimintaa. Tästä syystä on perusteltua rajoittaa laskuvarjo- ja lentokoulutustoimintaa. Mikäli laskuvarjohyppy- tai koulutustoiminnasta katsotaan aiheutuvan kohtuutonta haittaa lähimpiin häiriintyviin kohteisiin, on toiminnanharjoittajan lopetettava kyseinen toiminta. Mikäli laskuvarjohyppytoiminta halutaan merkittäväksi osaksi lentopaikkatoimintaa, on lentopaikan ympäristölupaan haettava muutosta ja kyseisen toiminnan ympäristövaikutukset arvioitava perusteellisesti. (Lupamääräykset 8, 9)

Toiminnan turvallisuuden ja ympäristöriskien minimoimisen vuoksi on toiminnanharjoittajan ennen toiminnan aloittamista neuvoteltava pelastusviranomaisen kanssa ja noudatettava heiltä saatua ohjeistusta mm. paloturvallisuuteen, sammutusvesien ohjaamiseen ja polttonesteiden varastointiin liittyen. (Lupamääräys 10)

Toiminnasta ei saa aiheutua kohtuutonta meluhaittaa lähimmille häiriintyville kohteille. Lentokoneiden ja -laitteiden nousuista ja laskuista voi aiheutua meluhaittaa asutukselle, luonnonsuojelu- ja Natura-alueille sekä virkistyskäytölle. Nousu-, laskuja ja lentoreittien suunnittelulla on mahdollista merkittävästi vaikuttaa meluun ja siihen miten häiritsevältä toiminta vaikuttaa.

Toiminnan melutasossa pysyminen tulee varmistaa mittauksella ja ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin. Ensimmäisen melumittauksen jälkeen melumittauksia on tehtävä tarvittaessa. (Lupamääräykset 11, 12)

Toiminnasta ei saa aiheutua haitallisia vaikutuksia läheisille luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueille. Lentoja alueiden yllä on pyrittävä välttämään pesimärauhan häiriintymisen välttämiseksi ja törmäysriskien minimoimiseksi. Lintujen muuttoaikana muuttoparvia on seurattava ja lentopaikan lentoja ohjeistettava välttämään muuttoreittejä törmäysriskin minimoimiseksi. Toiminnanharjoittajan on laadittava lentopaikalle toiminta-ohjeet joissa on esitetty nousu- ja laskureitit sekä alueet joilla lentämistä tulee välttää. (Lupamääräykset 13 - 15)

Ympäristönsuojelulain 16 § ja 17 § käsittelevät maaperän ja pohjaveden ehdotonta pilaamiskieltoa. Näiden mukaan maahan ei saa päästää tai jättää jätettä tai ainetta, joka aiheuttaa maaperän tai pohjaveden sellaisen laadun huonontumisen, josta voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle, viihtyisyyden melkoista vähentymistä tai muuta niihin verrattavaa yleisen tai yksityisen edun loukkausta. Polttonesteiden ja muiden haitallisten aineiden pääsy maaperään ja pohjaveteen on estettävä ympäristön kannalta parhaan käytännön mukaisin suojaustoimenpitein. Tämä on otettava huomioon kaikessa lentopaikalla tapahtuvassa toiminnassa ja noudatettava erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta. Lisäksi on huomioitava Korkiaharjun I-luokan pohjavesialueen kaukosuoja-alue ja siihen liittyvä suojelupäätös sekä sieltä tulevat määräykset ja velvoitteet. Riskit on ennalta minimoitava ja estettävä sekä mahdollisiin onnettomuustilanteisiin täytyy varautua. Huoltotoimenpiteet ja ilma-aluksien sekä muiden laitteiden pesu on tehtävä tiivispohjaisessa hallissa, josta jätevedet johdetaan asianmukaisen öljynerottimen läpi viemäriverkostoon. Hulevedet ja jätevedet on käsiteltävä asianmukaisesti haittojen ja pilaantumisen ehkäisemiseksi. (Lupamääräykset 16 - 21)

Ympäristönsuojelun eri näkökohdat on otettava toiminnassa huomioon ja ilma-aluksien ja muiden laitteiden käytössä tulee välttää turhaa joutokäyntiä. (Lupamääräys 22)

Alueen jätehuolto on järjestettävä jätelain periaatteiden mukaisesti. Jätteet tulee kerätä, lajitella ja toimittaa asianmukaisesti käsiteltäväksi. Vaarallisia jätteitä ei saa sekoittaa toisiinsa eikä muihin jätteisiin. Jätteiden keräys ja säilyttäminen täytyy hoitaa, niin ettei aiheudu ympäristön pilaantumisen vaaraa. (Lupamääräykset 23, 24)

Määräykset tarkkailusta, kirjanpidosta ja raportoinnista on annettu toiminnan ympäristövaikutusten selvittämiseksi ja seurannan toteuttamiseksi. Asiattomien pääsyn estäminen alueelle on ensisijaisesti lentoturvallisuuden mutta myös ympäristöhaittojen estämisen kannalta tärkeä asia. Lentopaikan pitäjän täytyy olla tietoinen alueen toiminnoista. Estämällä asiattomien lentopaikalle pääsy varmistetaan esimerkiksi, ettei kukaan tuo luvottomasti jätteitä tai vaarallisia kemikaaleja alueelle. Lupamääräysten noudattamisen seuranta ja toimintojen ympäristövaikutusten arvioiminen edellyttävät kirjanpitoa ja raportointia. (Lupamääräykset 25–27)

Häiriö- ja poikkeustilanteisiin varautuminen, ilmoitus- ja toimintavelvoite on annettu välittömän ympäristövahingon torjunnan onnistumisen varmentamiseksi, viranomaisten tiedonsaannin varmistamiseksi ja valvonnan tehostamiseksi. Lentopaikan pitäjän on oltava tietoinen toimintansa ympäristöriskeistä ja keinoista hallita niitä. Toiminnanharjoittajan on pidettävä kirjaa lentomääristä (operaatiot) ja varmistettava ettei lentopaikalla suoritettavien lentojen (operaatioiden) määrä ylitä 4000 lentoa (operaatiota). (Määräykset 28–29)

Jotta toiminnassa tapahtuvia muutoksia voidaan seurata ja valvoa sekä tarvittaessa arvioida muutoksen merkittävyys uuden lupakäsittelyn tarpeellisuudesta, tulee toiminnassa tapahtuvista muutoksista ilmoittaa kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle hyvissä ajoin. Toiminnan lopettamisen yhteydessä esimerkiksi toimintaan liittyvät ympäristöriskit ja varastoidut jätteet tulee poistaa. Lentopaikan viimeistelytoimilla varmistetaan alueen sopeutuminen ympäristöön. Toiminnasta ja alueesta luopuminen ja viimeistelytyöt voidaan toteuttaa vain erillisen suunnitelman perusteella. (Määräykset 30–31)

Vastaukset lausuntoihin, muistutuksiin ja mielipiteisiin

Lupaviranomainen on huomionnut asiassa annetut lausunnot, muistutukset ja mielipiteet lupamääräyksiä harkitessaan.

LUVAN VOIMASSAOLO

Ympäristölupa on voimassa toistaiseksi. Toiminnan olennaiseen laajentamiseen tai muuttamiseen on oltava lupa. (YSL 89 §)

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Ympäristönsuojelulaki (527/2014) 1, 6-8, 11,-12, 14-17, 19, 20, 22, 27, 28, 34, 39, 40, 42-44, 48, 49, 52, 53, 58, 62, 66, 70, 83-85, 87, 94, 123, 134, 170, 172, 190, 191, 198, 199, 200, 205, 217 § sekä liite 1

Valtioneuvoston asetus ympäristönsuojelusta (713/2014) 2-4, 11-15 §

Jätelaki (JäteL 646/2011) 8, 12, 13, 15-17, 20, 72-74, 118-120, 122 §

Laki eräistä naapuruussuhteista (NaapL 26/1920) 17 §

Valtioneuvoston päätös melutasojen ohjearvosta (993/1992)

Luonnonsuojelulaki (1096/1996) 39, 57 a, 64 a §

Kymen jätelautakunnan jätehuoltomääräykset

Kotkan ympäristönsuojeluviranomaisen taksa (22.1.2015)

PÄÄTÖKSEN ANTAMINEN

Päätös annetaan julkipanon jälkeen (YSL 84 §)

PÄÄTÖKSEN TÄYTÄNTÖÖN PANO MUUTOKSENHAUSTA HUOLIMATTA

Ympäristönsuojelulain 199 §:n mukaan lupaviranomainen voi luvan hakijan pyynnöstä määrätä, että toiminta voidaan muutoksenhausta huolimatta aloittaa lupapäätöstä noudattaen, jos hakija asettaa hyväksyttävän vakuuden ympäristön saattamiseksi ennalleen lupapäätöksen kumoamisen tai lupamääräysten muuttamisen varalle.

Redstone AERO Oy on esittänyt hakemuksessaan ympäristönsuojelulain 199 §:n mukaisen pyynnön toiminnan aloittamiseksi mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta. Pyyntöä perustellaan sillä, että hakemusta varten tehdyissä luonto- ja äänitasoselvityksissä tai muutoin viranomaisten taholta ei ole tullut esiin sellaisia seikkoja, jotka muodostaisivat esteen ympäristöluvan myöntämiselle. Hakija esittää aloittamisen vakuudeksi 10 000 euroa.

Hakijan esittämien selvityksien ja saatujen viranomaislausuntojen mukaan sekä lupaehdojen mukaan toimittaessa, toiminnasta ei aiheudu sellaista pilaantumista tai ympäristön peruuttamatonta muutosta, jotka tekisivät muutoksenhaun tarpeettomaksi.

Ympäristölautakunta päättää, että hakemuksen mukainen toiminta voidaan aloittaa lupapäätöstä noudattaen muutoksenhausta huolimatta 10 000 euron suuruista vakuutta vastaan. Vakuus tulee asettaa ennen toiminnan aloittamista.

Vakuus on asetettu ympäristön saattamiseksi ennalleen lupapäätöksen kumoamisen tai lupamääräysten muuttamisen varalle. Valvontaviranomainen voi tarvittaessa tarkistaa vakuuden määrän.

PÄÄTÖKSESTÄ PERITTÄVÄ MAKSU

Kotkan ympäristölautakunnan 22.1.2015 § 7 hyväksymän Kotkan ympäristönsuojeluviranomaisen taksan mukaan lentopaikan ympäristöluvan käsittelystä perittävä maksu on 3450 €. Lisäksi Kotkan ympäristönsuojeluviranomaisen taksan 4 § mukaisesti peritään jälkikäteen ympäristölupahakemuksen ja -päätöksen kuuluttamisesta kertyneet kustannukset.

PÄÄTÖKSESTÄ TIEDOTTAMINEN

Päätöksestä tiedotetaan ympäristönsuojelulain 85 §:n mukaisesti.

päätös

- Redstone AERO Oy (+ hakemus)
- Jäljennös päätöksestä
- Kaakkois-Suomen ELY -keskus (sähköisesti)
- Kotkan kaupungin talouden vastuualue / Irene Malmberg
- Ympäristökeskus / arkisto
- Ympäristökeskus / laskutus
- Ympäristökeskus / Jarmo Kivi

Ilmoitus päätöksestä

- hakemuksesta tiedon saaneet

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

Tästä päätöksestä ilmoitetaan kuuluttamalla Pyhtään kunnan ilmoitustaululla ja kunnan internet-sivuilla sekä Kymensanomissa ja Nya Östis -lehdessä.

MUUTOKSENHAKU

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Vaasan hallinto-oikeuden. Valitusosoitus on päätöksen liitteenä.

Liitteet	Sijaintikartta (liite 1.)
Esittelijä:	ympäristönsuojelupäällikkö Heli Ojala
Ehdotus:	Ympäristölautakunta päättää myöntää Redstone AERO Oy:lle ympäristöluvan lentopaikalle tilalle Redstone (624-404-53-126) hakemuksen mukaisesti ja edellä esitetyin lupaehdoin. Lupapäätös on voimassa toistaiseksi. Päätös annetaan julkipanon jälkeen. Lupamaksun suuruus on 3450 €.
Päätös:	Hyväksyttiin.
Toimeenpano:	
Ote:	Redstone AERO Oy/ Esa Korjula Kaakkois-Suomen ELY -keskus (sähköisesti, kirjaamo.kaakkois-suomi@ely-keskus.fi) Kotkan kaupungin talouden vastuualue / Irene Malmberg Ympäristökeskus / arkisto Ympäristökeskus / laskutus Ympäristökeskus / Jarmo Kivi
Valitusosoitus:	Vaasan hallinto-oikeus

Pöytäkirjan tarkastusmerkintä

--	--	--