

Lentopaikan käyttäjien kirjeet

Palaako reittiliikenne Ylivieskan lentokentälle vai jääkö osa kenttäalueesta biolaitoksen alle? – “Kannattaa selvittää, mitä mahdollisuuksia ilmailualan tulevaisuus tuo tullessaan”

Sähkölentokoneet ja etälennonjohto voisivat mahdollistaa jonkinlaisen reittiliikenteen paluun Ylivieskaan. Ilmailuharrastajat käyttävät kenttää aktiivisesti nytkin.

Tapahtuukohan Ylivieskan lentokentällä koskaan mitään?

Sitä saattaa moni ylivieskalainenkin pohtia. Vastaus on, että kesäkaudella tapahtuu käytännössä joka päivä. Talvellakin silloin tällöin.

– Kenttä on hyvin aktiivisessa ja monipuolisessa käytössä. Suomen Ilmailuliitto on esimerkiksi arvioinut Ylivieskan kentän olevan Suomen vilkkaimpia varjoliitopaikkoja, Kalajokilaakson Ilmailuseuran puheenjohtaja **Mikko Kaarto** mainitsee.

Se on tämän hetken tilanne. Tulevaisuus on kysymysmerkki.

Syynä on Ylivieskan teknisten palveluiden lautakuntaan maaliskuussa tuotu aloite noin kymmenen miljoonan euron biolaitosinvestoinnista, jonka maanhankinta kohdistuisi osin lentokentän alueelle. Kyseessä oli niin merkittävä päänavaus, että lautakunta päätti käynnistää laajamittaisen lentokenttäselvityksen.

Kaupungin palkkaama konsultti tekee parhaillaan selvitystä muun muassa lentokentän kunnosta, perusparannustöiden kustannuksista ja tulevaisuuden näkymistä.

Biolaitosta on kaavailtu lentokentän Raudaskylän puoleiseen päähän eli kiitotien 33 suuntaan.

Mikko Kaarto tietää näkemiensä suunnitelmien pohjalta, että toteutuessaan hanke lyhentäisi lentokentän kiitotietä noin 500 metrillä eli sen mitasta lähtisi kolmannes.

Esimerkiksi ultrakevyillä lentokoneilla operoiminen olisi senkin jälkeen mahdollista, mutta paljon järeämmällä kalustolla ei leikatulle kiitotielle sopisi.

Kun otetaan huomioon muun muassa turvaetäisyydet, muutos olisi Kaarron mukaan kuolinisku monenlaiselle kentällä nyt harjoitettavalle ilmailutoiminnalle sekä tulevaisuuden suunnitelmille, jotka voisivat puhalttaa uutta ilmaa Ylivieskan kentän siipien alle.

– Kannattaa selvittää, mitä mahdollisuuksia ilmailualan tulevaisuus tuo tullessaan. Emme missään nimessä vastusta merkittävää hanketta. Toivomme vain, että laitokselle voidaan löytää kaikki osapuolet huomioon ottava sijainti, Kaarto vetoaa.

Reittiliikennettä ei ole Ylivieskan kentällä nähty 27 vuoteen. 80- ja 90-lukujen mitassa tuskin nähdään enää koskaan, mutta Kaarto on toiveikas, että ilmailualan trendit ovat Ylivieskalle suotuisat.

Niihin kuuluvat muun muassa sähkölentokoneet, joiden odotetaan tulevan reittiliikenteeseen parin vuoden sisällä.

– Sähkölentokoneet tulevat kovaa vauhtia. Myös etälennonjohtomalli tulee Suomeen, Ruotsissa se on ollut käytössä jo useita vuosia. Uskon, että kaikkia Suomen kenttiä johdetaan pian Helsingistä. Nuo asiat mahdollistavat Ylivieskaan muutakin kuin harrastustoimintaa.

Etälennonjohto on käytössä monella hyvin kentällä ympäri maailman. Lennonjohtajan hommat onnistuvat hyvin etänä lentokoneiden GPS- ja satelliittitutkien perusteella.

Ylivieskan kaupungin vs. kuntatekniikan päällikkö ja samalla vs. lentokentän päällikkö **Mauri Haikola ei osaa tässä vaiheessa ennakoida sen tarkemmin lentokentän tulevaisuutta selvitystöiden ollessa kesken.**

Myös Haikola nostaa esiin yhtenä kentän tulevaisuuden mahdollisuutena lentoliikenteen sähköistymisen.

– Mikäli kentän tulevaisuuden näkymät ovat myönteiset reittiliikenteen käynnistämisen osalta esimerkiksi jonkinlaisella syöttöliikenteellä sähköisten pienlentokoneiden kehittyessä, selvitetään tarkemmin kaikki reittiliikenteestä aiheutuvat kustannukset, Haikola kertoo.

Syöttöliikenne voisi tässä tapauksessa tarkoittaa esimerkiksi lentoja Ylivieskasta isommille lentokentille jatkoyhteyksien päähän.

Mikseivät suoratkin lennot voisi tulla kysymykseen. Mikko Kaarto näkee, että lentoliikenne voisi tarjota mahdollisuuden itä-länsi-suuntaisesti liikkuen.

Ylivieskasta on pitkä matka esimerkiksi Joensuuhun tai Lappeenrantaan sekä kiskoja että teitä pitkin.

– Lentäen pääsee linnuntietä ja noin 200 kilometrin tuntivauhtia. Esimerkiksi Lappeenrantaan pääsee suotuisalla tuulella alle kahdessa tunnissa, kun autolla tai junalla se veisi koko päivän.

Ylivieskan kaupungin omistama kenttä muutettiin vuonna 2003 valvomattomaksi lentopaikaksi. Siitä huolimatta se on yksi Pohjois-Suomen suurimmista ja parhaista monella mittarilla.

Kiitoradan pituus 1,5 kilometriä ja leveys 30 metriä ovat harvinaisia lukemia ”korpikenttien” kategoriassa. Infrastruktuuriltaan entinen lentoasema on sellaisenaan yhä sopiva monenlaiseen ilmailutoimintaan.

– Vastaavan rakentaminen nolosta maksaisi useita miljoonia euroja. Ylivieskan kentän ylläpitäminen ja tulevaisuuden järjestelmät olisivat edullisia, Kalajokilaakson Ilmailukerhoa johtava Mikko Kaarto tietää. Lisäksi kentällä toimii polttoainehuolto eli siellä voi tankata koneen ja maksaa paikan päällä luottokortilla. Pohjois-Suomessa moiset paikat ovat harvassa.

– Viime kesänä saimme tänne korttilaitteen ja pystyimme ottamaan tankkausaseman takaisin käyttöön. Ulkomaalaiset koneetkin pysähtyvät toisinaan täällä tankkaamassa.

Miltä sitten näyttää lentokentän kunto sen käyttäjän silmiin? Mikko Kaarron mukaan esimerkiksi kiitotie on erittäin hyvässä kunnossa.

– Siinä ei ole monttuja ja railot on kunnostettu kaupungin ja kerhon voimin. Yhteistyö kaupungin kanssa on ollut aktiivista. Nyt vain kaupungin pitäisi laatia strategia kentän tulevaisuudesta.

Kaupungilla ei ole lentokentälle talvikunnossapitoa. Ilmailukerho sen sijaan pitää kenttää auki myös talvisin.

Aktiivisesti toimiva Kalajokilaakson Ilmailukerho suunnittelee syyskuuksi ilmailutapahtumaa

Kalajokilaakson Ilmailukerholla on tällä hetkellä 36 jäsentä, joiden ikähaitari on 18:sta aina 80:een vuoteen. Lentolupakirjan saa uusittua niin pitkän kuin lääkäri näyttää ajatukselle vihreää valoa.

Tulevana kesänä lentolupakirjaa lähtee suorittamaan Ylivieskassa neljä oppilasta. Lisäksi kentällä koulutetaan helikopterilentäjiä.

Ilmailukerhon omistuksessa on vuosimallia 1982 oleva Cessna 172P Skyhawk II -lentokone. Se on vuokrattavissa kerhon jäsenille.

Puheenjohtaja Mikko Kaarto esittelee konetta ja sen ohjaamon lukuisia toimintoja tottuneesti.

– Tällä on turvallisempaa lentää kuin autolla on ajaa liikenteessä. Kaikki toiminnot ovat mekaanisia, eivätkä ne voi mennä epäkuntoon. Jokaiselle järjestelmälle on silti 2–3 varajärjestelmää, Kaarto sanoo.

Yleinen ajatus lentokoneista on, että ne kuluttavat tuhottomasti polttoainetta. Isojen matkustajakoneiden kyseessä ollessa näin onkin, mutta harrastajien kevyiden koneiden osalta totuus on toinen.

– Pienillä harrastekoneilla kustannus on noin sata euroa tunti, isommilla kaksisataa. Kustannuksista yli puolet on polttoaineita. Tällä hetkellä lentobensiinin hinta on liki 3,5 euroa litralta, mutta se todennäköisesti laskee

Syyskuuksi Kalajokilaakson Ilmailukerho puuhaa ilmailutapahtumaa – ensimmäistä kertaa pakollisen koronataulun jälkeen.

Mikko Kaarto kertoo, että syyskuun 9. päivälle suunnitellun tapahtuman teemaksi on mietitty *Ilmailu ammattina ja harrastuksena*.

– Sinne on tarkoitus saada isompiakin koneita sekä myös sodanaikaisia koneita, joita on Suomessa paljon entisöity. Väkeä pyritään saamaan Suomen Ilmailuliitosta sekä Finnairilta, Kaarto valottaa.

Myös Suomen vanhin matkustajakone ja samalla ainoa lentokuntoinen Douglas DC-3 OH-LCH pyritään saamaan Ylivieskaan. Kone on osallistunut muun muassa Normandian maihinnousun operaatioihin Yhdysvaltain ilmavoimien koneena.

– Ennen koronaa järjestimme tapahtumia useampana vuonna ja kymmenet ihmiset saivat käydä ilmassa tutustumassa koneisiin ja kotiseudun maisemiin.

Ylivieskan lentokenttä

- Sijaitsee Ylivieskan Vähäkankaalla noin 11 kilometrin päässä kaupungin keskustasta.

- Valmistui vuonna 1982.

- Säännöllinen reittiliikenne loppui vuonna 1996. Muutettiin valvomattomaksi lentopaikaksi 2003.

- Kenttää käytetään muun muassa harrasteilmailuun, koulutuksiin, harjoituksiin sekä alueella erittäin merkittäviin palolentoihin. Harrasteilmailun osalta lentokentällä harrastetaan moottorilentoa, ultrakevytlentoa, varjoliittoa ja purjelentoa.

- Myös Puolustusvoimat käyttää kenttää aktiivisesti ilmavoimien Ruska-sotaharjoituksiin. Viime vuosina tutuksi tullut näky on 60-paikkainen CASA C-295M -kone, joka on 24,5 metriä pitkä ja siipien kärkiväli on lähes 26 metriä.

- Lentokouluttajat ovat laskeneet kentän vuosittaiseksi laskeutumismääräksi yli tuhat kappaletta, joista suurin osa kertyy lento-oppilaiden toimesta.

- Lisäksi lentokentällä toimii Ilmatieteen laitoksen sääasema. Se mittaa muun muassa lämpötilaa, kosteutta, tuulen suuntaa ja voimakkuutta, näkyvyyttä sekä lumensyvyyttä.

Ystävällisin terveisin,

Eetu Kupulisoja

Toimittaja

Keskipohjanmaa/Kalajokilaakso

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Hilla Group Oyj

www.hillagroup.fi

hilla
group



Electric aviation: Case study Skellefteå-Ylivieska

Information about the study

The project investigates the effects on regions and local communities of implementing electric aviation. It will also contribute to the discussion of electric aviation as a sustainable transport mode for remote regions and highlight the contribution to Nordic mobility and sustainability.

In ten years from now, electric aviation can be a reality in the Nordic countries. Several development programs are running, and Nordic countries offer an ideal test bed for electric aircraft for several reasons: commitment to environmental sustainability, accessibility to green energy, geographical characteristics and accessibility issues in many rural areas are some examples.

The project aims to focus on the role of electric aviation for regional development, the impact of the introduction of electric aviation on rural areas and communities are hence in focus.

In the context of this focus project, we want to understand:

- What are the possible factors that might affect the implementation of electric aviation in Skellefteå-Ylivieska?
- What kind of positive or negative impacts might the implementation of electric aviation have? On for example:
 - Labor market
 - Regional development
 - Tourism
 - Business opportunities
 - Access to services and public facilities, for example health care
 - Other?
- Investigate benefits and disadvantages of implementing electric aviation in regions and local communities in the Nordic region in terms of time saved, accessibility, work opportunities and skills for businesses, public sector, tourism sector and citizens.
- Investigate environmental and climate impacts in regions and local communities.
- Investigate what kinds of infrastructure and energy capacity are needed to implement electric aviation in an efficient manner in order to respond to local needs.
- Investigate critical factors for implementing electric aviation in the Nordic Region for various regions and local communities

Infrastructure

Here is a link to the electric aircraft manufacturer, with more relevant information about the infrastructure criteria:

- <https://heartaerospace.com/es-30/>

Here is a link to a previous study discussing the electricity and energy capacity required for the establishment of electric aviation:

- <https://pub.nordregio.org/wp-2023-5-overview-of-electricity-and-energy-capacity/overview-of-electricity-and-energy-capacity.pdf>
- Chapter 2. Technical conditions for introducing electric aviation are important. It discusses the charging infrastructure and power requirements. If time, please have a look and see if these requirements can be met for the Ylivieska airfield.

In the following table, you can find some relevant information about the aircraft model adopted for this project and that will be the basis for the study.

Time frame of the case study	10 years into the future (~2033)
Electric Aircraft producer	Heart Aerospace
Example aircraft ¹	ES – 30 HEART Aerospace
Runway length	According to the Website of Heart Aerospace their model requires a runway length of minimum 1,1000m
Assumed max distance	200 km (max 400km)
Operating cost ²	15-22% cheaper than conventional airplanes - cut on oil and fuel expenses - no (or lower) CO2 quotas But - high initial costs/ unclear ownership costs - heavier: higher landing fees
Ticket Price	Difficult to evaluate: lower operating costs vs lower passenger volume Likely to be lower than for a conventional flight
Assumed passenger capacity	19–30 seats
Emissions ³	Could be more than 60% lower than conventional flights (depending on the covered distance and lifetime). The advantage compared to land-based transportation modes is not evident.
Speed	300km/h (vs 900 km/h for conventional planes) (other sources: 30% slower than conventional planes)
Energy Consumption	570 Kw/h per 200km and 19 passengers
Source of propulsion power	Batteries Fuel cells as well as hybrid solutions can be accepted in individual use cases (needs to be specified and hybrid solutions might affect the data provided in this table)

¹ <https://heartaerospace.com/es-30/>

² <https://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1631695/FULLTEXT01.pdf>

³ https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692320301551?fr=RR-2&ref=pdf_download&rr=7b00e3e04c68993c



Ylivieskan kaupunginhallitus
Ylivieskan kaupunki
Kyöstintie 4
84100 Ylivieska
kirjaamo@ylivieska.fi

Lausunto Ylivieskan lentokentän toiminnasta

Suomen Ilmailuliitto ry on urheilu- ja harrasteilmailun valtakunnallinen keskusjärjestö, jonka yksi strategian painopiste on ilmailupaikat. Ilmailuliitto on perehtynyt Ylivieskan kaupungin teknisten palveluiden lautakunnan pöytäkirjaan 21.03.2023, sekä Ylivieskan lentokenttäselvitykseen. Ilmailuliitto on tietoinen Ylivieskan lentokentän alueelle suunnitellusta maataloushankkeesta.

Suomen Ilmailuliitto kehottaa Ylivieskan kaupunkia tarkkaan arviointiin asiassa. Liitto kannustaa säilyttämään ja kehittämään lentokentän ilmailukäytössä sekä ilmailun kehityksen että nykyisen maailmantilanteen johdosta. Asiasta on syytä pyytää lausunnot ainakin Puolustusvoimilta (ilma- ja maavoimat), Rajavartiolaitokselta, Traficomilta ja Liikenne- ja viestintäministeriöltä. Suomen Ilmailuliiton yksi strategisista painopistealueista ovat ilmailupaikat, ja liitto ajaa voimakkaasti pienempienkin lentopaikkojen kehittämistä. Rakennettua ilmailuinfrastruktuuria ei kannata tuhota, vaan etsiä muille toiminnoille vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Ilmailuliiton arviointi Ylivieskan lentokentän tilanteesta

Ylivieskan lentokenttä on entinen lentoasema, ja infrastruktuuriltaan yleisilmailuun erinomaisesti sopiva. Vastaavanlaisen infrastruktuurin, kuten kiitoalueen, asematason ja turva-aidan rakentaminen maksaisi arviomme mukaan useita miljoonia euroja. Lentokenttä soveltuu monipuoliseen ilmailukäyttöön tällaisenaan, ilman investointitarpeita. Viime vuosina lentokentälle on tehty suuria kunnossapitourakoita, mukaan lukien esterajapintojen sektoreiden raivaus, routavaurioiden korjaukset ja maalausmerkintöjen uusimiset.

Nykyään Ylivieskan lentopaikkaa käytetään muun muassa koulutukseen, harrastetoimintaan, harjoituksiin, pelastustoimen tehtäviin, valtion ilmailuun ja yksityisilmailuun. Lentokenttää on viime vuosina käyttänyt esimerkiksi 60-matkustajapaikkainen CASA C-295, joten lentokenttä soveltuu raskaampaankin ilmailuun. Ylivieskan lentokentän rooli on usealle sitä käyttävälle sidosryhmälle merkittävä, ja ennen lentokenttää koskevia pysyviä päätöksiä Ylivieskan kaupungin on pyydettävä lausunnot näiltä sidosryhmiltä, sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta. Lentokenttää käyttävät muun muassa Ilmavoimat harjoitustoiminnassa, Suomen lentopelastusseura SAR- ja palolentotukikohtana sekä



Ylivieskan kaupunginhallitus
Ylivieskan kaupunki
Kyöstintie 4
84100 Ylivieska
kirjaamo@ylivieska.fi

Lausunto Ylivieskan lentokentän toiminnasta

Suomen Ilmailuliitto ry on urheilu- ja harrasteilmailun valtakunnallinen keskusjärjestö, jonka yksi strategian painopiste on ilmailupaikat. Ilmailuliitto on perehtynyt Ylivieskan kaupungin teknisten palveluiden lautakunnan pöytäkirjaan 21.03.2023, sekä Ylivieskan lentokenttäselvitykseen. Ilmailuliitto on tietoinen Ylivieskan lentokentän alueelle suunnitellusta maataloushankkeesta.

Ylivieskan lentokenttä on entinen lentoasema, ja infrastruktuuriltaan yleisilmailuun erinomaisesti sopiva. Vastaavanlaisen infrastruktuurin, kuten kiitoalueen, asematason ja turva-aidan rakentaminen maksaisi arviomme mukaan useita miljoonia euroja. Lentokenttä soveltuu monipuoliseen ilmailukäyttöön tällaisenaan, ilman investointitarpeita. Viime vuosina lentokentälle on tehty suuria kunnossapitourakoita, mukaanlukien esterajapintojen sektoreiden raivaus, routavaurioiden korjaukset ja maalausmerkintöjen uusimiset.

Nykyään Ylivieskan lentopaikkaa käytetään muun muassa koulutukseen, harrastetoimintaan, harjoituksiin, pelastustoimen tehtäviin, valtion ilmailuun ja yksityisilmailuun. Lentokenttää on viime vuosina käyttänyt esimerkiksi 60-matkustajapaikkainen CASA C-295, joten lentokenttä soveltuu raskaampaankin ilmailuun. Ylivieskan lentokentän rooli on usealle sitä käyttävälle sidosryhmälle merkittävä, ja ennen lentokenttää koskevia pysyviä päätöksiä Ylivieskan kaupungin on pyydettävä lausunnot näiltä sidosryhmiltä, sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta. Lentokenttää käyttävät muun muassa Ilmavoimat harjoitustoiminnassa, Suomen lentopelastusseura SAR- ja palolentotukikohtana, ja lentokoulutusorganisaatio Kalajokilaakson ilmailukerho ry koulutustoiminnassaan. Myös pelastushelikopterit käyttävät lentokenttää.

Ylivieskan lentokentän merkittävyttä korostaa siellä toimiva polttoainehuolto, joka on oleellista lentokentällä toimivien tahojen toiminnassa. Harrasteilmailun osalta Ylivieskan lentokentällä harrastetaan moottorilentoa, ultrakevytlentoa, varjoliittoa ja purjelentoa. Arvioimme Ylivieskan lentokentän olevan Suomen vilkkaimpia varjoliitopaikkoja. Lentokentällä on pienimuotoista ilmailualan yritystoimintaa, ja sieltä on mahdollista vuokrata esimerkiksi lentokone yksityislentoja varten. Lentopaikalla ja sitä ympäröivissä halleissa on lukuisia yksityisomistuksessa olevia ilma-aluksia.

Ylivieskan lentokentän kehittämismahdollisuudet ovat hyvin kattavat. Esimerkiksi GPS-mittarilähestymismenetelmän luominen lentokentälle olisi mahdollista, joka mahdollistaisi monipuolisemmin lentokentän käytön erilaisissa säätilanteissa ja mittarilento-operaatioihin. Ylivieskan lentokentän potentiaali alueen saavutettavuuden kannalta on myös merkittävä, ja esimerkiksi etälennonvarmistusjärjestelmät, sekä sähkökäyttöisen ilmailiikenteen yleistyminen voi luoda mahdollisuuksia lentokentän kehitystoimenpiteisiin liittyen.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja

Tiedoksi

Suomen Ilmailuliiton Ilmatilatyöryhmä
ylitarkastaja Markku Oksanen, Traficom, markku.oksanen@traficom.fi



lentokoulutusorganisaatio Kalajokilaakson ilmailukerho ry koulutustoiminnassaan. Myös pelastushelikopterit käyttävät lentokenttää.

Ylivieskan lentokentän merkittävyyttä Suomen yleisilmailulle korostaa siellä toimiva polttoainehuolto, joka on oleellista lentokentällä toimivien tahojen toiminnassa. Harrasteilmailun osalta Ylivieskan lentokentällä harrastetaan moottorilentoa, ultrakevytlentoa, varjoliittoa ja purjelentoa. Arvioimme Ylivieskan lentokentän olevan Suomen vilkkaimpia varjoliitopaikkoja. Lentokentällä on pienimuotoista ilmailualan yritystoimintaa, ja sieltä on mahdollista vuokrata esimerkiksi lentokone yksityislentoja varten. Lentopaikalla ja sitä ympäröivissä halleissa on lukuisia yksityisomistuksessa olevia ilma-aluksia. Polttoaineen saatavuus on myös yksi merkittävä osatekijä ilmailuturvallisuudessa.

Ylivieskan lentokentän mahdollisuudet

Ylivieskan lentokentän kehitysmahdollisuudet ovat hyvin kattavat. Esimerkiksi GPS-mittarilähestymismenetelmän luominen lentokentälle olisi mahdollista. Tämä mahdollistaisi monipuolisemmin lentokentän käytön erilaisissa säätilanteissa ja mittarilento-operaatioihin. Ylivieskan lentokentän potentiaali alueen saavutettavuuden kannalta on myös merkittävä, ja esimerkiksi etä-lennonvarmistusjärjestelmät, sekä sähkökäyttöisen ilmaliikenteen yleistymisen voi luoda mahdollisuuksia lentokentän kehitystoimenpiteisiin liittyen.

Pyydämme Ylivieskan kaupunkia toimimaan lentokentän säilyttämiseksi ilmailukäytössä.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja

Tiedoksi Suomen Ilmailuliiton hallitus

Ylivieskan kaupunginhallitus
Ylivieskan kaupunki
Kyöstintie 4
84100 Ylivieska
kirjaamo@ylivieska.fi

Kalajokilaakson ilmailukerhon koulutus ja harjoitustoiminnan lisäksi kentällä on paljon yhteiskunnallista toimintaa.

Kenttä on aktiivisessa käytössä.

- o Palolento- ja SAR etsintälennot n.52h/vuosi /2017-2022
- o Lentokone koulutusta, 4 oppilasta tällä hetkellä n. 50h/oppilas yht. 200h
- o Helikopterikoulutusta, 3, oppilasta
- o Harrasteilmailun osalta Ylivieskan lentokentällä harrastetaan moottorilentoa, ultrakevytlentoa, varjoliittoa.
- o SIL Arvio Ylivieskan lentokentän olevan Suomen vilkkaimpia varjoliitopaikkoja.

- Tulevaisuuden sähkölentokoneet, etälennonjohto, ruotsissa ollut käytössä jo vuosia
- Strategia tulevaisuudesta kaupungin laatia.
- tulevaisuudessa kentän ylläpitäminen ja järjestelmät ovat edullisia.
- Korpikentistä pohjoisen ainoita pitkiä kenttiä, pituus 1,5km ja leveys 30m
- Ylivieskan lentokentän merkittävyyttä korostaa siellä toimiva polttoainehuolto.

Pohjoisessa alkaa olla todella harvassa, Oulu, Pudasjärvi....

- Operointi määrä on satoja. Lennon opettajan arvion mukaan laskeutumisia vuodessa n. 1000kpl
- Ilmavoimin ruskaharjoitukset, muut ilmavoimien harjoitukset
- Kiitotie on hyvässä kunnossa. Ei monttuja, ei railoja ja aina paikattu hyvin.
- Mahdollistaa isompienkin koneiden tulon kentälle.
- Viime vuosina käyttänyt mm. Ilmavoimien isot koneet, mm.
 - o 60-matkustajapaikkainen CASA C-295
 - o DC-3
- Ilmatieteenlaitoksen säähavaintoasema toiminnassa koko ajan
- Puolalaiset kartoittivat maastokarttoja vuonna 2022

Ylivieskassa 23.5.2023

Kalajokilaakson ilmailukerho ry

Mikko Kaarto
Puheenjohtaja



SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO
AOPA FINLAND

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry.

26.06.2023

c/o Erkki Pulkkinen

Kuusamonie 1470

90940 Jaala

LAUSUNTO

Ylivieskan kaupunginhallitus

Ylivieskan kaupunki

Kyöstintie 4

84100 Ylivieska

kirjaamo@ylivieska.fi

Ylivieskan lentopaikan alueelle suunniteltu maatalouden yritystoiminta

Arvoisa kaupunginhallitus,

Ylivieskan kaupungin omistama lentokenttä sijaitsee Kankaan kylässä noin 10 kilometrin etäisyydellä Ylivieskan keskustasta. Ylivieskan kaupungin omistama lentokentän maa-alue on noin 145 hehtaaria. Alueella ei ole oikeusvaikutteista asema- tai osayleiskaavaa. Ylivieskan lentokenttä on valmistunut vuonna 1982.

Nykyinen lentokenttä on aiemmin toiminut lentoasemana, jossa on ollut myös säännöllistä reittiliikennettä ja se päättyi vuonna 1996. Valvomattomaksi lentopaikaksi Ylivieskan lentoasemamuutettiin marraskuussa 2003. Tällä hetkellä lentokenttää käytetään lentoharrastetoimintaan. Lentokentän kiitotie on 1500 metriä pitkä. Lentokentällä sijaitsee lentokenttärakennus, muutamia varistorakennuksia sekä yksityisessä omistuksessa oleva hallirakennus.

Suomen Moottorilentäjien Liitto pitää hankettakyseiselle paikalle sopimattomana sekä huonosti harkittuna että valmisteltuna. Ylivieskan lentopaikan tulee jatkaa toimintaansa kuten tähänkin saakka sekä kehittää sähköisen että miehittämättömän ilmailun tarpeita silmällä pitäen. Huoltovarmuuden ja poikkeusolojen lentoyhteyksien ja ilmaliikenteen kannalta Ylivieskan kentällä on hyvät mahdollisuudet toimia keskeisenä solmukohtana niin siviili-, valtion kuin sotilasilmailun tarpeiden osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö myöntää valtionavustuksia Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston ulkopuolisten alueellisten lentoasemien ja lentopaikkojen toiminta- ja investointimenoihin vuosittain. Avustus suunnataan alueellisten lentoasemien ja lentopaikkojen ylläpitoon ja kehittämiseen, mikä osaltaan tukee alueellisia yhteyksiä ja parantaa alueellista saavutettavuutta. Kyseessä on

harkinnanvarainen avustus. Avustuksen kohdentamisen arvioinnissa otetaan huomioon myös valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032.

Suomen Moottorilentäjien Liitto katsoo, että Ylivieskan kaupungin hallituksen tulisi harkita Ylivieskan lentopaikan kehittämistä lähivuosien tarpeisiin eikä muun yritystoiminnan sijoittamista nykyiselle kiinteistölle.

Ennen maatalousyritystoimintaan liittyvä aloitteen käsittelyä Ylivieskan lentokentästä tulee tehdä selvitys, joka sisältää laaja-alaisen lentopaikan toiminta- ja kehittämisedellytysten tarkastelun sekä sidosryhmien arviot lentokenttien ja ilmailualan tulevaisuudesta yleisellä tasolla huoltovarmuutta ja poikkeusoloja unohtamatta.

Haluamme kuvata seuraavilla sivuilla lyhyesti harraste- ja yleisilmailutoiminnan luonnetta ja hyötyjä niin kansalaisille kuin yhteiskunnallekin.

Ylivieskan kentän olemassaolon jatkumisen perusteluina esitämme seuraavaa:

1. Suomen kaavoitusjärjestelmä ja aluetalous

Minkään maankaavoitusjärjestelmä ei ole kattava, oikeudenmukainen ja tasapuolinen, mikäli lukumäärältään suurin ilmatilan käyttäjäryhmä ilma-aluksineen ja lentokenttineen jätetään täysin huomiotta. EU:ssa on käynnissä Single European Sky -ohjelma (SES) jäsenmaiden ilmatilojen käytön kehittämiseksi. Siinä ohjelmassa ja kaikissa siihen liittyvissä dokumenteissa yleis- ja harrasteilmailu, General Aviation, on määritelty yhdeksi täysivaltaiseksi ilmatilan käyttäjäksi, joten on täysin oikeutettua vaatia, että yleis- ja harrasteilmailu otetaan maankäytössä huomioon Suomen kaavoitusjärjestelmän kaikissa portaissa erilaisia kaavoja luotaessa. Yleis- ja harrasteilmailu ovat yhdenvertaisia liikennemuotoja muiden rinnalla eikä niiden taloudellista merkitystä voida missään nimessä väheksyä.

Euroopan mittakaavassa yleis- ja harrasteilmailun taloudellinen merkitys vuositasolla on varovaisissakin arvioissa 30-40 miljardin euron luokkaa, joten olemme varmasti kaikki yhtä mieltä siitä, että Suomen valtio, kaupungit ja kunnat haluavat ottaa mielellään vastaan oman, mahdollisimman suuren osan tuosta liikevaihdosta. Yleis- ja harrasteilmailun vaikutusta Suomen kansantalouteen tai maakuntien alueelliseen talouteen ei liene selvitetty vielä missään tutkimuksessa perusteellisesti. Yleis- ja harrasteilmailijat, yksityiset henkilöt, ostavat nettopalkkatuloillaan arvonlisäverollisia varaosia, huoltopalveluita, poltto- ja voiteluaineita yrityksiltä ja maksavat ilmailuun liittyvistä palveluista veroja, veroluonteisia maksuja sekä muita suoritteita valtiohallinnolle sekä julkisyhteisöille.

Yleis- ja harrasteilmailun suora ja epäsuoravaikutus kuntien ja kaupunkien talouteen ja työllisyyteen vaatii kuitenkin perinpohjaisen selvityksen. Yleis- ja harrasteilmailun työllistävä vaikutus alueellisesti on myös lienee selvittämättä. Lentäjien koulutus, mm. Ylivieskan lentopaikalla, lentokouluissa ja – koulutusorganisaatioissa työllistää lennonopettajien lisäksi hallinnollista henkilökuntaa, lentokoneasentajia ja -mekaanikkoja, lentokonehuoltoja sekä polttoainehuoltoja. Lentäjän koulutusohjelman hinta vaihtelee suuresti 10 000 eurosta ylöspäin koulutukseen sisältyvien lupakirjatyyppien ja kelpuutusten määrästä riippuen.

Matkailua palvelee useita lentotaksiyhtiöitä koko Suomessa, erityisesti Lapissa, kuljettaen turisteja, vapaa-ajankalastajia ja vaeltajia tiettömien taipaleiden taakse erämaajärville varhaisesta kesästä myöhäiseen syksyyn. Matkailussa lienee suurin kasvupotentiaali Pohjois-Suomen yleis- ja harrasteilmailutoiminnassa. Useita ulkomaisia konekuntia vierailee Suomen lentopaikoilla vuosittain, eräänä vuonna elo-syyskuun vaihteessa 48 ulkomaista yleisilmailijaa lensi omilla 17 moottorikoneellaan Suomeen tutustuen eri paikkakuntien luontoon, kulttuuriin ja arkipäivään. Ryhmä käytti tuon viikon aikana majoitus-, kuljetus-, ravintola- ja ohjelmapalveluita n. 25 000 euron arvosta, matkamuikeuksiin n. 5 000 euroa ja ilmailiikenne- ja polttoainemaksuihin n. 60 000 euroa. Vajaassaviikossa ryhmä käytti lähes 100 000,- euroa palveluihin, ostoksiin sekä polttoaineisiin, mikä lisäsi palveluntarjoajien liikevaihtoa, turvasi osaltaantöylyisyyden sekä verotulot yhteiskunnalle.

2. Suomen liikenneyhteydet

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta-ajatuksena on edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet. Visioksi puolestaan on määritetty: "Suomi on eturivin maaliikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa." Arvoiksi on löydetty "Rohkeus-Oikeudenmukaisuus-Yhteistyö". Toivomme, että näitä toiminta-ajatuksia, visioita ja arvoja sovelletaan myös Suomen yleis- ja harrasteilmailulle tärkeissä kohteissa, kuten Ylivieskan lentopaikan kaavoituksessa säilyttäen se alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan.

Suomen lentokenttäverkosto on harvaja reittiliikenne niille on jatkuvasti supistumassa. Finavian ylläpitämien 25 lentoasemien toiminta on tappiollista yhtä poikkeusta lukuun ottamatta. Väestöstä n. 93% asuu 90 minuutin ajomatkan etäisyydellä Finavian ylläpitämistä 25 lentoasemasta sekä Lappeenrannan kaupungin, Rengonharju-säätiön ylläpitämästä Seinäjoen lentoasemasta ja Mikkelin kaupungin ylläpitämästä Mikkelin lentoasemasta. Välimatkan pituus keskimääräisenä matka-aikana kuvaa hyvin lentoasemaverkoston vaikeaa saavutettavuutta.

Gateway-ajattelussa on tilaa vain yhdelle suurelle kansainväliselle lentoasemalle, jolle kotimaan rajalliset sisäiset liikennevirrat ohjataan. Halpalentoyritykset ylläpitävät toimintaa niin kauan kuin rajakustannukseen ylittävää asiakaskuntaa riittää elleivät kunnat ja kaupungit tarjoa omaehtoista tukea tai rahoitusta reittilentoliikenteelle. Muutamat kaupungit ovat ottaneet vastuulleen reittilentoliikenteen tukemisen ja ylläpidon, mutta on selvää ettei kuntien ja kaupunkien rahoitus pohja ole kestävä ilman pienen ja keskisuuren tai suuren teollisuuden ja yritystoiminnan luomaa asiakaspohjaa ja kysyntää.

Reittilento toiminnan vaatimukset ovat huomattavasti suurempia investointeja vaativia kuin yleisilmailuun perustuva ansiolento toiminta ja lentotyö, joilla voitaisiin oikein kohdistetuilla ja ajoitetuilla investoinneilla vahvistaa alueiden toimintakykyä ja elinvoimaisuutta sekä aluerakennetta saavutettavuuden ohella.

Maamme yleis- ja harrasteilmailulle tärkeä lentokenttäverkosto käsittää 56 lentopaikkaa/-kenttää ja 25 helikopterikenttää lentoasemien mukaan luettuna ovat kuitenkin alle 45 minuutin ajomatkan etäisyydellä noin 99%:lle Suomen

väestöstä. Ylivieskan lentopaikka on tärkeä vapaanaikataulun ilmatie eteläisen Pohjois-Pohjanmaan maakuntien lentoasemilta ja lukuisilta pieniltä lentopaikoilta. Ylivieskan kentän kaavoittaminen maataloustoimintojen alueeksi heikentäisi siten merkittävästi myös Suomensisäisiä lentoliikenneyhteyksiä ja maakuntien houkuttelevuutta kansainvälisen liike-elämän näkökulmasta.

Tämä olisi omiaan kiihdyttämään Suomenmuiden maakuntien eriarvoistumista pääkaupunkiseutuun nähden. Mikäli Ylivieskan lentopaikka suljettaisiin, eteläinen Pohjois-Pohjanmaa olisi muiden alueiden joukossa selkeän takapajuinen poikkeus. Kalajoen, Haapaveden, Haapajärven ja Kannuksen kentille ei olisi asiaa raskaammalla lentokalustolla saati vapaalla aikataululla, vaikka tällainen lentoliikenne on kasvavan liikentotoiminnan painopistealue.

3. Suomen ilmailualan koulutus

Ilmailualan koulutusta säätelee Euroopan unionin yhteisen ilmailuviranomaisen, EASA:n (European Aviation Safety Agency) määräykset, joiden tavoitteena on yhdenmukaistaa alan toiminnot ja menettelytavat kaikissa Euroopan maissa. Lentolupakirjoja varten vaadittava koulutus sisältää teoriaopintoja ja lentotunteja. Koulutusta antavat lento- ja tyypikoulutusorganisaatiot, lentokoulut ja ilmailukerhot, joilla on hyväksytty koulutusorganisaatio. Varsinainen lupakirjakurssi alkaa teoriaopinnoilla, joita on vaihteleva määrä lupakirjaluokasta riippuen. Lupakirjan hakijan on lisäksi hankittava lääketieteellinen kelpoisuustodistus ennen lentokoulutuksen aloittamista. Yksityislentäjän lupakirjan (PPL) saamiseksi suoritettava viranomaisen järjestämä teoriakoe teoriaopintojen ja varsinaisen lentokoulutuksen päätteeksi. Peruslento-koulutusjakson lopuksi lennetään tarkastuslento ilmailuviranomaisen valtuuttaman tarkastuslentäjän kanssa, jonka antaman lausunnon perusteella voi hakea itsenäiseen ilmailemiseen oikeuttavaa lupakirjaa. Yksityislentäjän lupakirja oikeuttaa lentämään yksin sekä ottamaan matkustajia ilman korvausta.

Ansiolentäjän lupakirja oikeuttaa ilmailuun ansiotarkoituksessa ilma-aluksella. Ansiolentoyrityksessä toimiva ansiolentäjän lupakirjan haltija voi siis kuljettaa ihmisiä tai tavaroita maksuavastaan. Lentokoulutukseen tai siihen liittyvän teoriakoulutuksen antamiseen vaaditaan koulutuksen antajalta Liikenne- ja turvallisuusvirasto Traficomilta myöntämä koulutuslupa tai koulutusorganisaation hyväksyntä ns. ATO-status. Traficom myös varmistaa, että koulutus järjestetään koulutukseen soveltavalta lentopaikalta, koulutus järjestetään turvallisesti ja ilma-aluksissa on peruskoulutuksessa vaadittavat lisävarusteet. Koulutusohjelmilta vaaditaan hyväksyntä ja lennonopettajina toimivilla on oltava siihen saatu koulutus ja oikeus eli voimassa oleva lennonopettajan kelpuutus. PPL-lupakirjaan tähtäävää koulutusta antaa tällä hetkellä koulutusluvan haltijan asemassaan noin 35 erilaista organisaatiota, yhdistystä tai lentokoulua.

Ammatillisen, tieteellisen ja taiteellisen sivistyksen levittäminen kuuluu yhteiskunnan perustehtäviin. Näihin liittyvä koulustoiminta on tuloverotuksessa lähtökohtaisesti verotonta, vaikka siitä perittäisiin maksuja. Samoin yhteiskunnan perustehtäviin luettavaa täydennyskoulutusta ei katsota tuloverotuksessa elinkeinotoiminnaksi. Koulutus on tie ammattiin ja työllistymiseen myös tulevaisuudessa. Ilmailuammatteihin tähtäävä koulutus on Suomessa osin valtion, kuntien ja kaupunkien omistamien oppilaitosten sekä harvojen lentokoulujen ja lentokoulutusorganisaatioiden varassa. Myös Ylivieskan lentopaikalla koulutetaan tulevaisuuden ammattilentäjiä.

4. Mitä on yleisilmailu?

Yleisilmailua on kaikki siviililentotoiminta lukuun ottamatta aikataulunmukaista matkustajaliikennettä.

YLEISILMAILU ARKIPÄIVÄSSÄ

Yleisilmailuksi luetaan kaikki ilmailu lentorahtitoiminnastayksityiseen matkalentämiseen paikkakunnalle kuin myös elinsiirtolennot, lääkärihelikopteritoiminta, vesakontorjunta- ja lannoituslennot kuin myös poliisin suorittama liikennevalvonta ilmasta. Yleisilmailu tarjoaa palveluitaan yhteiskunnalle monin eri tavoin. On arvioitu, että 65% yleisilmailulentoista tehdään liike-elämän ja julkisen sektorin tarpeiden tyydyttämiseksi koska julkinen liikenne kaupallisesta ilmakuljetuksesta puhumattakaan ei kykene yhtä joustavaan palveluun. Ilmailua harrastavayksityisyrityksiä kykenee tapaamaan neljä asiakasta yhdessä päivässä eri paikkakunnilla hänen lentäessään omalla pienkoneella paikkakunnalta toiselle.

Yritysjohtaja ja hänen alaisensa voivat työskennellä liikelentokoneessa lentomatkan aikana ennen tapaamista asiakkaan kanssa määränpäässä. Reittilentoja käyttäen ensimmäinen matka kestäisi neljä päivää ja kolme hotelliyöpymistä, joten toista matkaa ei saman viikon aikana enää ehdittäisi tehdä.

Kuten perheen käytössä oleva henkilöauto, pienlentokone, oma tai kerhon kone, tarjoaa joustavan ja miellyttävän liikkumistavan lentäen.

Yleisilmailulentokoneella matkustamisen etuna on myös tehokas ajankäyttö puhumattakaan maantieliikenteelle tyypillisten liikenne- ja onnettomuuksien aiheuttamien viivästymisten ja stressin vähenemisestä.

Yleinen väärinkäsitys on luulla, että yleisilmailulentokoneita ja liikelentokoneita omistavat vain hyvin rikkaat ihmiset. Tosiasia sen sijaan on, että useimmat palkansaajat voivat saada käyttöönsä lentokoneen edullisemmin kuin uuden perheauton ilmailukerhon jäsenyyden tai osaomistuksen kautta.

YLEISILMAILU PELASTAA IHMISHENKIÄ

Joka päivä yleisilmailukoneet kuljettavat verituotteita, elinsiirteitä ja muita aika-kriittisiä, elämäylläpitäviä tuotteita ja tarvikkeita. Ambulanssilentokoneet ja helikopterit kuljettavat pikaista sairaalahoitoa tarvitsevia potilaita syrjäseuduilta keskussairaaloiden ensiapuosastoille. Ambulanssi- ja lääkärihelikopterit toiminnallaan lähes kaksinkertaistavat eloonjäämistodennäköisyyden joko tuomalla ensihoitolääkärin onnettomuuspaikalle tai kuljettamalla uhrin nopeasti sairaalahoitoon kriittisen ensimmäisentunnin aikana.

Lukuisat lentäjät ympäri maailmaa ja myös Suomessa tarjoavat vapaaehtoisesti taitonsa ja osaamisensa SAR- ja palolentotoimintaan, joita ei voida suorittaa millään muulla tavalla yhtä kustannustehokkaasti. Yleisilmailua on jo pitkään käytetty palolentotoiminnassa metsäpalojen ehkäisemiseksi ja torjumiseksi kuivien kesäkausien aikana. Palovalvontalentoja lentävät Suomessa tavallisimmin lentokerhot. Koska palovalvontalentoilla suoritettava työ on yhteiskuntaa palvelevaa vapaaehtoistyötä, ilmailuviranomainen on katsonut, ettei toimintaan tarvita ansiolentolupaa.

Harraste- ja yleisilmailijoiden harjoittama vapaaehtoinen SAR-toiminta (Search

And Rescue) tukee viranomaisten ja Vapaaehtoisen Pelastuspalvelun (VAPEPA) suorittamia etsintöjä kadonneiden henkilöiden löytämiseksi. Lentokerhoilla on tässä olennainen rooli toiminnan organisaattorina ja toteuttajana viranomaisten ohjauksessa.

YLEISILMAILU - NOPEAJA JOUSTAVA LIIKENNEMUOTO

Yhä laajemmat tahot ovat tiedostamassaharraste- ja yleisilmailun nopeana, tehokkaana ja turvallisena tapana matkustaa Suomessa, Skandinaviassa ja Euroopassa lyhentäen välimatkoja ja avaten uusia mahdollisuuksia.

Yleisilmailulentokoneella voidaan matkustaa reittilentoyhtiöiden aikatauluista riippumatta joustavasti ja nopeasti parhaaksi katsottuna ajankohtana haluttuihin kohteisiin. Näin työaika on tehokkaammin käytettävissä varsinaiseen työhön eikä jatkolennon odotteluun lentoaseman terminaalissa parantaen huomattavasti työn tuottavuutta ja matkustamisen joustavuutta. Kokonaishyöty on laskettavissa kuitenkin koko yhteiskunnan hyväksi talouden kehittyessä ja palvelujen parantuessa.

YLEISILMAILU YMPÄRISTÖNSUOJELUSSA

Tehokkain ja edullisin tapa suorittaa riistakantojen laskentaaja valvontaa, kartoittaa tulva- ja metsätuhoja, seuratalintujen muuttoreittejä ja etsiä öljypäästöjä Itämerestä, on tehdä se ilmasta yleisilmailulentokoneella.

Kaakkois-Suomessa suoritetaan vuosittain syksyisin raivotaudin syöttirokotteiden lentolevitystä yleisilmailulentokoneella Ruokaviraston toimeksiannosta. Levitysten tavoitteena on estää luonnonvaraisilla eläimillä esiintyvän metsäraivotaudin leviäminen Suomeen. Maamme kaakkoisrajan maastoon levitetään ilmasta villieläinten rabiessyöttirokotteita metsärabieksen leviämisen estämiseksi Suomeen. Pienpedoille tarkoitettujen rabiessyöttirokotteiden lentolevitys suoritetaan 40 km leveälle vyöhykkeelle, joka ulottuu Ilomantsin korkeudelta Virolahdelle ja edelleen etelärannikkoa pitkin Pyhtäälle. Lentolevityksen kokonaispinta-ala on n. 10 000 km² kahdesti vuodessa. Suomi on ollut vuodesta 1991 virallisesti raivotaudista vapaa maa.

Erikoisvarusteiset valtion hallinnon ja virastojen sekä yksityisten lentokoneet keräävät elintärkeää tietoa metsän- ja riistan tutkimuslaitoksille, ympäristöhallinnolle, geologisille tutkimuskeskuksille, malminetsijöille ja yliopistoille elektronisen havainnoinnin ja ilmakuvauksen keinoin.

YLEISILMAILU LIIKENTEEN VALVONNASSA

Suomessa harjoitettiin 1990-luvulla liikennevirtojen seurantaaradiolähetyksissä opastaen autoilijoita välttämään pahimmat liikenteen pullonkaulat ja raportoiden juuri sattuneista onnettomuuksista myös poliisille. Miehittämätön ilmailu tarjoaa tähänkin yhteiskunnan tarpeeseen aivan uusia mahdollisuuksia.

YLEISILMAILU YHDYSKUNTASUUNNITTELUSSA

Jokapäiväisessä elämässä ei useinkaan tule ajatelleeksi erilaisia kartoja tarkastellessa millä keinoin ne on saatu aikaan lopulliseen muotoonsa, paperitulosteeksi tai digitaaliseksi kartaksi. Ilmakuvauslentoja suoritetaan yksityisten yritysten mutta myös Maanmittaushallituksen toimeksiannosta

edistämään yhdyskuntasuunnitteluvaltion- ja maakuntahallinnon kaikilla tasoilla ympäristönsuojelua unohtamatta.

YLEISILMAILU TYÖSKENTELEEYMPÄRI VUOROKAUDEN

Rahtilentotoiminta elää taloudellisen toimeliaisuuden ja kansantuotteen kasvun vaihtelun mukaankuljettaen lentorahtia reittilentoverkoston ulkopuolella oleville paikkakunnille. Joustavana, nopeana ja kustannustehokkaan kuljetusmuotona rahtilentotoiminta pystyy palvelemaan erityisesti pientä ja keskisuurta yritystoimintaa. Yleisilmailu eri toimintamuodoillaan kykenee tehokkaasti joustavasti vahvistamaan alueiden toimintakykyä ja elinvoimaisuutta sekä aluerakennetta saavutettavuuden ohella.

YLEISILMAILU ENERGIA-, RIISTA-, MAA- JA METSÄTALOUESSA SEKÄ LUONTAISSELINKEINOISSA

Viime vuosien myrskytuhot sähkölinjoilla ovat kannustaneet energiayhtiöt ennaltaehkäisevään työhön tarkastamaan metsiä halkovia sähkölinjoja raivaustarpeen kartoittamiseksi helikoptereilla. Syksyin ja kevään yleistyneet myrskyt ja sähkökatkoista aiheutuneiden korvauskäytäntöjen kiristyminen ovat pakottaneet energiayhtiöt etsimään tehokkaita ja nopeita tapoja paikallistaa riskit sähköverkoissaan tuhojen ja sähkökatkojen estämiseksi.

Vuorokausien sähkökatkot aiheuttavat yksityistalouksille, maatalousyrittäjille sekä pienelle että keskisuurelle teollisuudelle miljoonavahingot eri muodoissaan sulamis- ja vesivahinkoina sekä tuotantotappioina. Johtokaduille kasvavien oksien raivauksessa tehokkaimmaksi työmenetelmäksi on osoittautunut helikopterisahaus, jossa helikopterista roikkuvalla pitkällä moottorisahalla sahataan johtokadun reuna siistiksi. Tällöin puut taipuvat tai katkeavat lumikuorman seurauksena pois päin johtokadusta ja linjasta. Myös linjatarkastaminen helpottuu. Kopteriraivauksen jäljiltä johtokatu pysyy paikasta riippuen avoimena 10–15 vuotta.

Helikopterit ja pienkoneet lannoittavat vuosittain kymmeniä tuhansia hehtaareja metsää. Poronhoitoalueella porokarjat etsitään ja kootaan Lapissa kesällä ja syksyllä helikoptereiden avulla merkintä- ja erotusaitoihin vähentäen miestyön määrää.

YLEISILMAILU LAINVALVONNAN TYÖKALUNA

Poliisin suorittama liikennevalvonta ilmasta on vaatimatonta ja rajoittunee ainoastaan valtiovierailuiden yhteyteen. Poliisikunnan resurssijatarkastellessa tulisi ottaa huomioon lentotoiminnan mahdollisuudet liikenteen valvonnassa muusta poliisitoiminnasta puhumattakaan toiminnan tehostamiseksi ja vähäisten resurssien oikein kohdentamiseksi. Tullin ja Rajavartioston käytössä on rajallinen määrä ilma-aluksia, joten ansiolento yrityksiä on mahdollista käyttää lentotyönä suoritettavana viranomaisten avustamisessa erilaisissa tehtävissä.

5. Yhteenveto

Edellä kuvattujen toimintojen lisäksi Ylivieskan lentopaikalla on hyvät mahdollisuudet tulla myös miehittämättömän ja sähköisen ilmailun tukikohdaksi, sillä kyseinen lentopaikka vapaalla aikataululla palveleva lentoasema lähes keskellä Suomea on näin tärkeä väylä muualta maasta, erityisesti harvaan

asutuilta alueilta eteläiselle Pohjois-Pohjanmaalle on koko muun Suomen lentoyhteyksien ja tavoitettavuuden kannalta keskeinen sillanpääasema pienempien koneiden ilmailuyhteyksille etelään ja pohjoiseen, länteen ja Itä-Suomeen.

Ylivieskan kentän toiminnan kehittämiseksi on tärkeää, että sinne olisi mahdollisuus lentää IFR-säännöillä (mittarilentosäännöillä) mutta se vaatisi GPS-lähestymismenetelmän, joka on erinomainen kandidaatti lentopaikka- ja lentokenttäavustushakemukselle. Ylivieskan kaupunki voisi tukea tähän hankkeeseen matalalento- ja verkoston työryhmältä, joka suunnittelee lähes koko maan kattavaa lentoreittiverkostoa.

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163453>

GPS-lähestymismenetelmän jälkeentiekartta reittilento- ja liikenteeseen voisi olla etälennon johtojärjestelmän käyttöönotolla Ylivieskan kentällä. Lennonvarmistuspalveluita tuottava Fintraffic on seurannut alan teknologista kehitystä useamman vuoden ajan sekä suunnitellut kansainvälisesti urauurtavaa lennonjohtokonseptia, joka sopisi erityisesti Suomen olosuhteisiin.

<https://www.fintraffic.fi/fi/uutiset/etalennonjohto-vastaisi-tulevaisuuden-toimintaympariston-vaatimuksiin>

Ylivieskan kaupungin tulee laatia asiantuntijoiden ja sidosryhmien avustuksella tiekartta, investointi- ja rahoitus suunnitelma sekä aikataulu Ylivieskan lentopaikan nostamiseksi jälleen lentoasemaluokkaan.

Toivomme, että voitte ottaa nämä näkökohdat huomioon tehdessänne perusteellista selvitystä Ylivieskan lentopaikan kehittämismahdollisuuksista. Enontekiön esimerkki rohkaissee muitakin kaupunkeja ja kuntia kehittämään matkailuaan ja lentoyhteyksiään.

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry.

Esa Harju
puheenjohtaja

Suomen Moottorilentäjien Liiton tarkoituksena on toimia johtavana valtakunnallisena yleishyödyllisenä ilmailun etujärjestönä edistää Suomen yleis- ja harrasteilmailua sekä toimia valtakunnallisena keskusjärjestönä.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi liitto edistää ja kehittää Suomen harraste- ja yleisilmailua sekä erityisesti moottorilentotoimintaa valvomalla siviili-ilmailun etuja yhteiskunnassa. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry. on perustettu marraskuussa 2011.

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry. on maailmanlaajuisen IAOPA:n, International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations, ja Euroopan alueella toimivan IAOPA Europe'n jäsenjärjestö. IAOPA:n 84 kansallista jäsenjärjestöä ovat voittoa tavoittelemattomia, valtiotavallasta riippumattomia itsenäisiä harraste- ja yleisilmailun edunvalvontaorganisaatioita.

IAOPA on tehnyt työtä siviili-ilmailun puolesta jo lähes 50 vuotta. IAOPA:n jäsenjärjestöjen yhteenlaskettu jäsenmäärä on yli 470 000 ilmailun harrastajaa, jotka harjoittavat yleis- ja harrasteilmailua ICAO:n määritelmän mukaisessa yksityislentotoiminnassa.



www.kalajoenvarjoliitajat.net

Ylivieskan lentokenttä (EFYL) ja varjoliito

Esittely: Ylivieskan kaupungintalo 27.6.2023

laatinut: Jonas Brunnström (044 549 91 62)

Varjoliitoa Kalajokilaaksossa

- koulutusta ja lentotoimintaa vuodesta 1995 (oppilaita tähän mennessä 153 kpl)
- hinaustoimintaa EFYL:ssä maaliskuu - lokakuu
- aktiivisin toiminta toukokuu - syyskuu
- jäsenet enimmäkseen: Pohjois-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa
- pääasiallinen toiminta kentältä on vapaalentämistä ilman moottoria

Lajiesittely - [www: Ilmailuliitto - varjoliito](http://www.Ilmailuliitto-varjoliito)



Miksi EFYL?

- 1500m suora ilman sähkölankoja mahdollistaa hinaustoiminnan
- aidattu alue ja [FMI-sääasema](#)
- tarpeeksi kaukana rannikosta: merituulen vaikutus vähäisempää
- hyvät laskualueet kentän läheisyydessä
- vapaa G-ilmatila
- kaupungin palvelut ja hyvät kulkuyhteydet



Varjoliito toiminta EFYL - tilastoja

- hinaustoimintaa EFYL:ssä maaliskuu - lokakuu
- vuodet 2000-2022: keskimäärin 49 päivää/ 1040 hinausta vuodessa
- viimeisen kymmenen vuoden aikana: keskimäärin 44 päivää/ 868 hinausta
- toiseksi eniten tilastoituja lentoja [Xcontest-kilpailussa](#): 1732 (vuodesta 2008)
- ylivoimaisesti eniten pitkiä matkalentoja suomessa
- useita suomenennätyksiä
- jokainen lento on myös “palolento”

Varjoliito Ylivieskan markkinoinnissa

- Ylivieska on lentopaikkana kuuluisa ympäri Suomen
- EFYL:iin tullaan kaikkialta suomesta
- halpaa mainosta, jos hyödynnetään
- tandem lentoa
- ennätyslennot noteerataan maailmalla
- useita suomenennätyksiä

Lentopaikat.fi - EFYL



Hiilineutraali Ylivieska - HINKU tavoitteet

- EFYL:ssä suoritettava hinaustoiminta ja satojen kilometrien vapaalennot voidaan tehdä hiilineutraalisti.
- näin voidaan ilmailun kautta auttaa Ylivieskan kaupunkia saavuttamaan päästötavoitteitaan.
- kompensointi: [Ilmailuliitto ja taimiteko.fi](https://ilmailuliitto.ja.taimiteko.fi)

Ylivieskan kaupunki liittyi vuoden 2020 lopussa hiilineutraalien kuntien (HINKU) verkostoon. Verkostoon liittyminen edellyttää Hinku-kriteerien täyttämistä. Kriteereillä tarkoitetaan kuntien ilmastomuutoksen hillintätoimia ja linjauksia, joilla kunta uskottavasti sitoutuu vähentämään oman toimintansa kasvihuonekaasupäästöjä sekä vaikuttamaan alueensa toimijoihin (asukkaat, yritykset, maa- ja metsätalousyrittäjät sekä vapaa-ajan asukkaat) siten, että alueen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä tavoitellaan hiilineutraaliutta. Valtuuston päätöksellä Ylivieska sitoutui tavoittelemaan koko alueensa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 80 prosenttia vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Ilmastotyötä varten on olemassa HINKU-yhteyshenkilö ja työryhmä. Yhteyshenkilö toimii tiedonvälittäjänä kunnan ja Suomen Ympäristökeskuksen välillä. Työryhmässä on edustettuna kaikki tärkeimmät hallinnonalat.

Varjoliito toiminta EFYL

– asioiden mahdollistaminen

1.7 Kaupunkistrategian toteutuminen

Ylivieskan kaupungin strategia 2022-2030: Ylivieska – kasvun kaupunki.

Ylivieskan kaupunginvaltuusto hyväksyi 19.9.2022 Ylivieskan kaupungin strategian 2022-2030: Ylivieska – kasvun kaupunki:

Toimimme...



Tuotamme tai järjestämme laadukkaita palveluita asukaslähtöisesti ja yrittäjämyönteisesti. Huomiomme ja ennakoimme kuntalaisten ja yrittäjien tarpeita esimerkiksi osallistamalla heitä päätöksentekoon ja kuuntelemalla palautetta. Kehitämme palveluita asiakaskyselyiden ja palautteen pohjalta. Etsimme ennakkoluulottomasti uudenlaisia ratkaisuja ja tapoja tehdä asioita vieläkin paremmin.

Otamme kaikessa toiminnassamme huomioon myös elinympäristön ja alueen elinvoiman kehittämisen. Olemme rohkeasti etukenossa. Päätöksentekomme on hyvän hallinnon mukaista, oikeudenmukaista sekä avointa. Toimimme kasvun ja palvelujen kehittämisessä hallitusti, kestävästi ja luotettavasti.

Strategia jakautuu kolmeen strategiseen näkökulmaan (Liikkeestä elinvoimaa, koulutuksesta osaamista ja palveluista hyvinvointia), jotka jäsentävät strategiasisällön. Jokaiselle näkökulmalle on luotu strategian toteutumista osoittavia mittareita. Strategiaa seurataan ja päivitetään vuosittain.

Varjoliito toiminta EFYL - poimintoja historiasta

- Varjo- ja riippuliito leirejä on järjestetty 1997- 2006
- Varjoliito SM kisat 2001, ranking- ja cup kisoja 2002- 2005
- leirien ja kisojen aikana majoitus tilat on vuokrattu Ylivieskan kaupungilta.

Liidintoimikunnan puheenjohtajan terveiset

Liidintoimikunta on Suomen Ilmailuliitto ry:n alaisuudessa toimiva lajin harrastajien keskuudesta valittu valtakunnallinen luottamuselin. Toimikunnan tärkein tehtävä on edunvalvonta. Edunvalvonnan yksi kokonaisuus on ilmatilojen ja harrastuspaikkojen kehittäminen liidinlajien harrastajien kannalta kestäväällä tavalla.

Liidintoimikunta ei ole voinut laatia Ylivieskan kaupungin 27.6 järjestämään kuulemistilaisuuteen lausuntoaan, koska liidintoimikunnalla ei ole ollut käytettävissä tietoa miten Ylivieskan kaupunki on suunnitellut käyttävänsä kenttäaluetta tulevaisuudessa. Kuulopuheiden perusteella lentokenttä, tai osa siitä on tarkoitus muuttaa siten, että siitä aiheutuisi ilmailijoille merkittävää haittaa.

Ylivieskan lentokenttä on perinteinen, kansallisesti arvostettu ja erittäin tärkeä lentopaikka liidinlajien harrastajille. Kentältä on tehty tuhansia lentoonlähtöjä liitimillä ja suoritettu myös useita Suomen ennätyksiä. Kalaojen varjoliitäjät ovat lentopaikan ansiosta olleet vuodesta toiseen kansallisen matkalentoliigan kärkikolmikossa.

Liidintoimikunnan puheenjohtajana toivon, että liidinlajien harrastajille annetaan tosiasialliset mahdollisuudet vaikuttaa kentän tulevaisuuden suunnitteluun ja, että suunnittelu tehtäisiin aktiivisesti yhteistyössä, rakentavassa hengessä kentän käyttäjien kanssa.

Liidintoimikunnan puheenjohtaja pyytää Ylivieskan kaupungilta suunnitelmat kentän käytöstä, jotta liidintoimikunta voi antaa lausuntonsa asiaan. Suunnitelmat voi toimittaa Kalaojen varjoliitäjien kautta mikäli ne eivät ole julkisesti saatavilla.

Terveisin

Anssi Huhtala

Liidintoimikunnan puheenjohtaja

Huhtala Anssi

Ylivieskan kaupunginhallitus
Ylivieskan kaupunki
Kyöstintie 4
84100 Ylivieska

Lausunto Ylivieskan lentokentän säilyttämiseksi

Pohjolan Lentopelastajat ry on ilmailijoiden sekä ilmailukerhojen perustama yhdistys, jonka tarkoituksena on ilmailuharrastuksen, lentotähystys-, lentoetsintä- ja pelastustoiminnan kehittäminen sekä turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ilmailukulttuurin edistäminen jäsentensä keskuudessa.

Yhdistyksen jäsenistöön kuuluvat mm. kaikki moottorilentämistä suorittavat ilmailukerhot Pohjois-Pohjanmaa-Kainuu-alueelta.

Olemme ehdottomasti sitä mieltä, että Ylivieskan lentokentän valjastamista muuhun kuin ilmailutoimintaan ei tule missään tapauksessa mennä tekemään.

Ylivieskan lentokenttä on yhdistyksemme kannalta ehdottoman tärkeä, sillä se sijaitsee keskeisellä paikalla lentopelastustoimintaa ajatellen. Ylivieskassa on myös Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitoksen merkittävä tukikohta, joka myös hyödyntää toiminnassaan ilma-alustemme käyttöä. Tämän vuoksi on tärkeää, että pelastuslaitoksen ja lentokentän sijainnit ovat lähellä toisiaan.

Ylivieskan alueella on aktiivinen ilmailukerho jäsenineen ja kalustoineen. Siellä on harrastajien lisäksi myös jonkin verran ammattimaista ilmailuun liittyvää toimintaa ja olemme myös tietoisia siitä, että ammattimainen toiminta tulee lähitulevaisuudessa siellä lisääntymään.

Vastaavan lentokentän uudelleen rakentaminen vaatisi valtavan määrän selvitystyötä, lupienhaku toimenpiteitä, kuulemisia, lausuntoja, rakennustyötä ja ennen kaikkea paljon rahaa. Myös valitusten tulvaan olisi varauduttava.

Ymmärrämme kyllä, että valmiille alueelle teollisen toiminnan rakentaminen on houkutteleva vaihtoehto valmiine pihoineen sekä vahvoine maapohjineen. Rakentaminen muualle vaatii normaalit maaperäselvitykset, maanrakennukset piha-alueineen, mutta silti se on vain hyvin pieni murto-osa byrokratiasta, työstä ja kustannuksista verrattuna siihen, mikä menetettäisiin valmiin lentokentän tuhoamisella ja ehkä sen uudelleenrakentamisella.

Pyydämme, että otatte vakavissanne tämän lausuntomme ja toivomme, että pääsette meitä kaikkia miellyttävään lopputulokseen, eli lentokentän säilyttämiseen nykyisellään ja tuotantolaitoksen rakentamiseen sen ulkopuolelle.

Oulussa 27.6.2023

Pohjolan Lentopelastajat ry



Erkki Pulkkinen

Vastaanottaja: Ylivieska Kaupunki / Teknisten palveluiden lautakunta

Koskee: Ylivieskan lentokenttäselvityksen käynnistäminen
Teknisten palveluiden lautakunta 21.03.2023 § 39
495/10.03.01.02/2023

VETOOMUS

Arvoisa vastaanottaja,

Ylivieskan lennokkiharrastajat ry on perustettu vuonna 2002. Yhdistys ylläpitää ja kehittää lennokkien ja droonien lennätys- ja harrastustoimintaa Ylivieskassa ja lähikuntien alueella. Olemme saaneet tietoomme, että Ylivieskan Vähäkankaalla sijaitsevan lentopaikan (virallisesti EFYL) aluetta ja alueen harrastuskäytön mahdollisuuksia ollaan ehkä muuttamassa.

Me allekirjoittaneet vetoamme Teihin, jotta ko. lentopaikan omistussuhdetta, aluetta ja sen käyttäjien toimintaedellytyksiä ei muuteta, vaan maa-alue ja ilmatila tulee säilyttää ennallaan. Alueen ja ilmatilan nykyinen käyttö mahdollistaa yleishyödyllisen yhdistyksemme ja sen jäsenien harrastusmahdollisuudet.

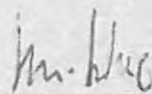
Lentopaikan alue ja ilmatila mahdollistaa esimerkiksi nopeampien ja kookkaampien lennokkien sekä droonien käytön, mikä ei ole tilanpuutteen vuoksi mahdollista Ylivieskan Savarin lennokkikentällä. Ylivieskan Vähäkankaan lentopaikan (EFYL) säilyttäminen nykyisellään mahdollistaa esimerkiksi lennokitapahtuminen ja kilpailujen järjestämisen tulevaisuudessa, mikä ei ole muualla Ylivieskan kaupungin alueella mahdollista. Ylivieskan Vähäkankaan lentopaikalla sijaitsee myös virallinen ja voimassa oleva Traficom Salliva UAS-ilmatilavyöhyke lennokeille ja drooneille (Unmanned Aircraft System).

Kiitos, kun annatte mahdollisuuden tehdä yhteistyötä Ylivieskan kaupungin ja asukkaiden hyväksi.

Ylivieskassa 24.8.2023



Pasi Hakasaari, puheenjohtaja
Ylivieskan lennokkiharrastajat ry



Henri Huomo, sihteeri
Ylivieskan lennokkiharrastajat ry

Ylivieskan kaupunki / Teknisten palveluiden lautakunta

Kyöstintie 4

84100 Ylivieska

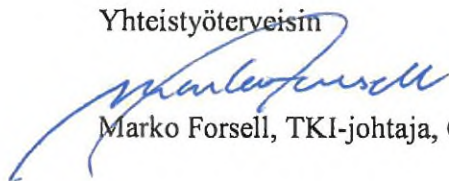
Ylivieskan lentokenttää koskevat suunnitelmat

Kotipellon tila on tehnyt jatkuvaa yhteistyötä Centria-ammattikorkeakoulun maatalouden digitalisaation tutkimusryhmän kanssa vuodesta 2017 saakka. Tänä aikana on toteutettu kaksi kansainvälistä T&K-hanketta EU:n Horizon-rahoituksen ja Business Finlandin tukemana. Kotipellon tila on tarjonnut hyvät kenttätutkimuksen puitteet erilaisille demonstraatioille ja teknologisille kokeiluille niin pelloilla kuin navetassakin. Yhteistyö on sisältänyt myös miehittämättömien ilma-alusten käyttöä Kotipellon tilan alueella. Centria tukee perustehtävänsä mukaisesti alueellista elinkeinoelämää, eikä näin ollen ole Kotipellon tilan laajenemissuunnitelmia vastaan. Tilatoiminnan laajentuminen ja aidon hiilineutraaliuden toteuttaminen synnyttäisivät todennäköisesti uusia mahdollisuuksia yhteistyön tiivistämiseen ja laajentamiseen uusiin teemoihin.

Ylivieskan lentokentän alue nähdään Centriassa arvokkaana ja ainutlaatuisena paikallisena tutkimusinfrastruktuurina. Erityisesti drooni- ja robotiikkatutkimus on hyödyntänyt Ylivieskan lentokenttää testausalueena useaan otteeseen, ja tämän toiminnan odotetaan edelleen kasvavan tulevina vuosina. Alue tarjoaa erittäin hyvät mahdollisuudet miehittämättömien ilma- ja maa-aluksien sekä autonominen ajoneuvojen testaamiseen ja kehittämiseen.

Pyydämme lentokenttäaluetta koskevassa päätöksenteossa otettavan huomioon, että Centrian näkökulmasta on keskeistä säilyttää alueen tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan käyttömahdollisuudet nykyisellä hyvällä tasolla.

Yhteistyöterveisin



Marko Forsell, TKI-johtaja, Centria-ammattikorkeakoulu

Ylivieskan kaupunki,
teknisten palveluiden lautakunta

Kannanotto Ylivieskan lentokenttäselvitykseen

Olen Pylväsperällä lentokentän kupeessa asuva kyläläinen ja maanomistaja.

Haluan tuoda jo tässä vaiheessa lautakunnan tietoon omia, sekä lentokentän välittömässä läheisyydessä asuvien kyläläisten ajatuksia meneillään olevasta selvityksestä liittyen lentokentälle suunnitteilla olevaan navettahankkeeseen.

Itse olen muuttanut kylälle perheineni vuonna 2016 ja merkittävimpiä tekijöistä asuinpaikan valintaan olivat silloin viihtyisä ja hyvä asuinympäristö, sekä kyläkoulu. Vähäkangas/Pylväs oli vireä ja kehittyvä kylä ja onneksemme Pylväsperältä tarjoutui mahdollisuus ostaa kiinteistö, joka meille sopi hyvin. Myös meidän jälkeemme on Pylväsperälle muuttanut useita lapsiperheitä.

Olen keskustellut useampien lentokentän läheisyydessä asuvien, vanhojen ja uusien asukkaiden kanssa meneillään olevasta suurnavettahankkeesta ja kaikilla on hyvin yhtenevä näkemys sekä mielipide asiasta. Vastustus on kovaa. On selvää, että tämän kokoluokan suurnavetta tulisi aiheuttamaan merkittävää haittaa lentokentän läheisyydessä asuville ihmisille.

Keskusteluissa on tullut esille mm:

- hajuhaitta
- liikenneturvallisuus
- melu
- kiinteistöjen arvon lasku

Lentokentän välittömässä läheisyydessä asuu kymmeniä ihmisiä, joita em. haitat tulisivat koskemaan. Suurnavetan aiheuttama jatkuva hajuhaitta tulisi olemaan merkittävä ja vaikutusalue hyvin laaja.

Raskaan liikennemäärän kasvu tulisi myös olemaan huomattava, mikä taas olisi omiaan huonontamaan liikenneturvallisuutta tiestöllä, jonka turvallisuudessa ja kunnossa on jo nykyiselläänkin reilusti parannettavaa. Kylällä on paljon lapsia, jotka pyörätien puuttuessa kulkevat Lentokentäntietä. Tuotantolaitoksen koosta liikkuvien tietojen perusteella pelkkää maitoa kuljetettaisiin yli 1000 tonnia kuukaudessa. Maidon, rehun, eläinten, jätteiden, lannan ym. jatkuvat kuljetukset tulisivat aiheuttamaan kohtuutonta haittaa asukkaille ja muille tienkäytäjille. Esimerkkinä mainittakoon, että meidän kuistilta on 63 metriä Rauhalantielle, josta kaikki liikenne tulisi kulkemaan, emmekä ole edes lähimpänä asuvia. Edellä mainitut syyt myös romahduttavat kiinteistöjen arvon lentokentän läheisyydessä. Meidänkään perhe ei olisi edes harkinnut nykyisen asuinpaikkamme ostoa, mikäli tämä hanke olisi ollut tiedossa.

Edistyessään hanke ei noudata millään muotoa osayleiskaavan tavoitetta säilyttää kyläalue elinvoimaisena, viihtyisänä, sekä hyvänä elin- ja toimintaympäristönä. Päinvastoin, vaikutus olisi erittäin negatiivinen. Hanke edistäisi vain ja ainoastaan yksityisen toimijan liiketoimintaa kyläläisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden kustannuksella.

Vuonna 2016 toteutetussa maanomistaja- ja asukaskyselyssä olevista vastauksista on myös pääteltävissä, että hanke ei istu kyläläisten tahtotilaan.

<https://www.ylivieska.fi/wp-content/uploads/2020/09/Yhteenveto-maanomistajien-ja-asukkaiden-tavoitteistakyselysta.pdf>

Lehtitiedon mukaan toimijat väittävät lentokentän olevan ainoa mahdollinen paikka investoinnille. Väite ei pidä paikkaansa. Lähiympäristössä on kulttuurimaiseman ulkopuolella parempien liikenneyhteyksien varrella runsaasti puuttomia alueita, jotka olisivat soveliaampia. Ei ole olemassa mitään syytä, miksi laitoksen pitäisi olla juuri Pylväasperällä, eikä siihen, että juuri lentokenttä pitäisi tähän käyttöön uhrata.

Myös väite, että lentotoiminta voisi jatkua laitoksen valmistuttua, on hyvin kyseenalainen.

Kiitotie lyhenisi merkittävästi, eikä se voi päättyä navetan seinään. Tämä veisi suurelta joukolta harrasteilmailijoita mahdollisuuden jatkaa harrastustaan.

Hanke on normaalia liiketoimintaa, eikä sijoittuminen lentokentälle ole millään tavalla hankkeen toteutumisen edellytys. Edullisin ja helpoin se saattaa toimijoille toki olla, mutta muille hinta on kova. Eikä hanke kaatuessaankaan ole muuta, kuin toteutumaton hanke. Se ei ole toimijoille elämisen edellytys, mutta toteutuessaan se aiheuttaa lähialueen asukkaille merkittävää heikennystä elämän laatuun.

Katson, että kylän elinvoimaisuuden ja kehittymisen kannalta lentokentän säilyttäminen ja kehittäminen on merkittävästi parempi vaihtoehto. Kentälle on tälläkin hetkellä ylimaakunnallinen tarve ja runsas käyttäjäkunta. Kentällä järjestetään monenlaisia tapahtumia. Navetoille löytyy Ylivieskasta vielä runsaasti paikkoja, mutta kerran navetan alle uhrattua lentokenttää ei saa koskaan takaisin.

Tällaiset hankkeet tulee sijoittaa joko olemassa olevien tilojen yhteyteen, tai niin kauas asutuksesta, että voidaan varmuudella tietää haittojen jäävän syntymättä.

Pienen vireän kylän kupeessa haittojen tiedetään syntyvän varmasti.

Yrittäjänä arvostan, että rohkeita investointeja suunnitellaan ja toteutetaan.

Tällekin hankkeelle on paikkansa, mutta Ylivieska lentokentällä se ei ole. Siellä hanke vaikuttaa liian monen ihmisen elämään negatiivisesti. Toivon kuitenkin vilpittömästi hankkeen toteumista tarkoitukseen paremmin soveltuvalla paikalla.

Ystävällisesti

Mika Verronen