

Vastaus valtuustoaloitteeseen sähkölentokentästä

Perussuomalaisen valtuustoryhmä on tehnyt sähkölentokenttää koskevan valtuustoaloitteen 22.3.2023. Kaavoitusaloitteessa esitettiin, että kunta tutkisi mahdollisuudet sähkölentokoneille tarkoitetun lentokentän rakentamiseksi Pyhäjoelle.

Tämä vastaus pohjautuu karttatarkasteluun sekä Traficom 16.6.2022 julkaisemaan selvitykseen ”Sähköinen lentäminen Suomessa – edellytykset, mahdollisuudet ja kehitysnäkymät”.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/S%C3%A4hk%C3%B6inen%20lent%C3%A4minen%20Suomessa.pdf>

Lähtökohtia

Lentotoiminta on tarkkaan säädelyä, mikä ilmenee hyvin Traficin raportista. Tässä vastauksessa ei oteta kantaa lentoliikenteen sääntelyyn, vaan tutkitaan lähinnä kunnan omistamien alueiden sijoittumista ja huomioitavia asioita mahdollista tulevaisuuden lentotoimintaa ajatellen. Vastauksen tarkoitus on toimia tulevien jatkokeskustelujen syötteenä.

Niin kuin Traficin selvityksessä ja valtuustoaloitteessakin todetaan, sähköinen lentäminen on vielä kehitysvaiheessa. Kuitenkin n. 10–15 vuoden kuluttua ollaan paljon pitemmällä, kun sähköiseen lentämiseen liittyviä teknologioita ja lainsäädännöllisiä haasteita on saatu ratkottua.

Vastauksen lähtökohtana on oletus pienimuotoisesta lentämisestä, jossa ei ole tarkoitus siirtää suuria matkustajamääriä, vaan toiminta voisi olla nopeaa ja ketterää lentotaksityypistä lentämistä, joka voisi tarjota autoa nopeampia yhteyksiä suoraan kohdealueen läheisyyteen. Valtuustoaloitteessa on sähkölentokentällä nähty matkailua ja talouselämää tukeva vaikutus. Lisäksi on mainittu sähkölentämisen olevan hiljaista perinteiseen lentämiseen verrattuna, mikä voisi antaa mahdollisuuden sijoittaa lentokenttä lähelle asutusta.

Tilantarve

Lentokenttien kiitoradat vaativat paljon tilaa. Nykyisten lentopaikkojen ja lentokenttien kiitoratojen pituudet vaihtelevat paljon toiminnan luonteesta riippuen. Lyhimmillään kiitorata on vain 370 metriä (ultrakeveiden koneiden lentopaikka Ähtärissä). Traficin selvityksessä tuodaan esille mielenkiintoisia mahdollisuuksia varsinkin pienten matkustajamäärien liikutteluun: jos sähkölentokoneet kehittyvät STOL-tyyppiseen (koneilla voidaan nousta suoraan ylöspäin) suuntaan, tarvittavan kiitoradan pituus voi olla todella pieni. Tällöin mahdolliseen lentotoimintaan soveltuvia alueita olisi huomattavasti helpompi löytää. Toistaiseksi sähköiset lentokoneet edellyttävät kuitenkin vähintään n. kilometrin mittaista kiitorataa.

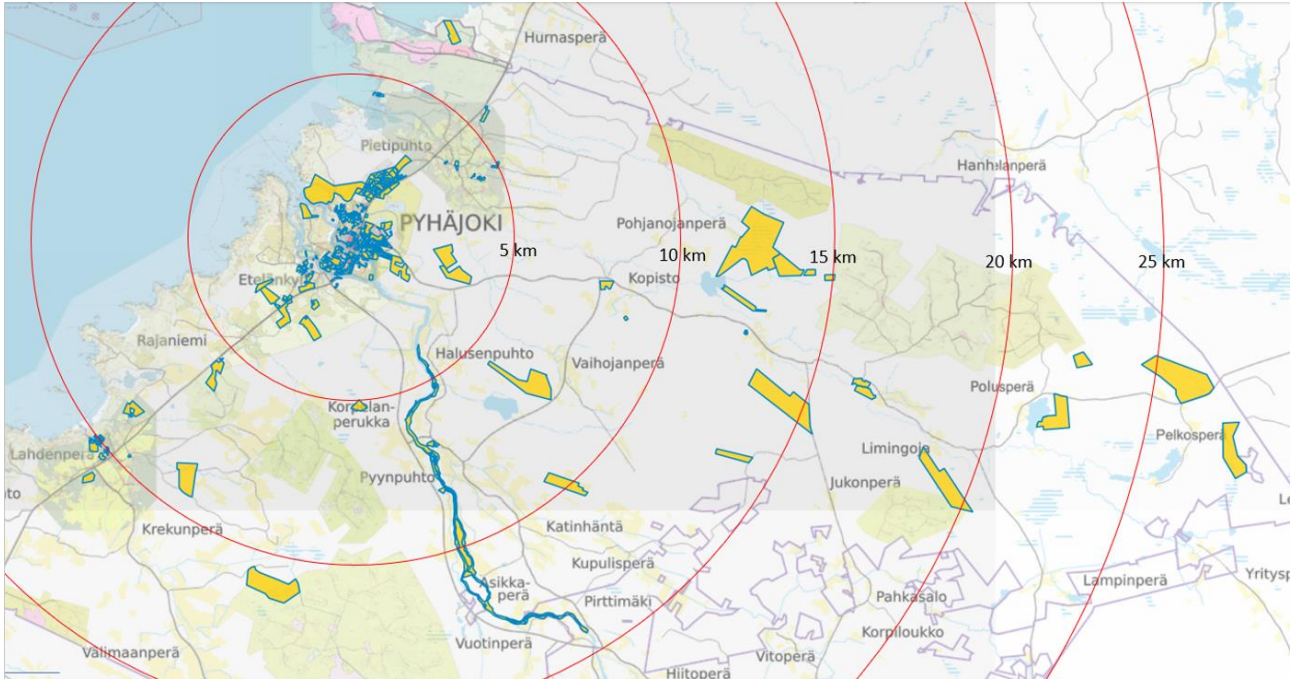
Paikkakunta	Kentän nimi	Kiitoradan pituus	Kiitoradan leveys	Kiitoradan pinta	Varustus	Ylläpitäjä
Hailuoto	Pöllän kenttä	600	60	sora/nurmi		kunta
Raahe	Raahe-Pattijoen lentokenttä	1000	18	asf./sora	lentokonehalli, kerhorakennus, huolto- ja majoitusparakit	Raahen ilmailijat ry
Kalajoki	Kalajoen lentokenttä	1200	30	asf./sora	huoltohalli/monitoimihalli	
Oulu, Hangaskangas	Ahmosuon lentokenttä	800	23	asf./sora	polttoainepiste	Oulun kaupunki
Haapavesi, Kytökylä	Haapaveden lentokenttä	770	15	öljysora/sora		Pyhäjokialueen ilmailukerho
Kärsämäki		700	10		terminaalirakennus, lentokonehalli, tuulipussi	Kärsämäen kunta
Ranua	Ranuan lentokenttä	1200	23		lentokonehalli, kerhorakennus, huolto- ja majoitusparakit	
Suomussalmi	Suomussalmen lentokenttä	800	15 (päällyste 10)	öljysora/sora	lentokonehalli, polttoainepiste	
Vaala	Vaalan lentokenttä	800	15	sora/nurmi		kunta/ ilmailukerho
Ähtäri, Karhukangas	Ähtärin kaupunki	370	12		lentokonehalli	Ähtärin ilmailijat ry
Pudasjärvi		1990	45			Pudasjärven kaupunki
Ylivieska, Vähäkangas	Ylivieskan lentokenttä	1500, valaistu	30	asf.		Ylivieskan kaupunki

Lentopaikkojen ominaisuuksia

Kunnan maanomistus

Kilometrin pituiseen kiitorataan kunnalta ei löydy riittävän suurta maa-aluetta, mutta lisäalueita hankkimalla alueita kunnassa voisi olla lentotoiminnan kehittämisen kannalta mielenkiintoisia alueita.

Tässä tarkastelussa on selvitty sitä, olisiko kunnalla pienimuotoisempaan lentotoimintaan soveltuvia maa-alueita tai sellaisia maa-alueita, joita voisi maanhankinnalla tai vuokrasopimuksilla laajentaa lentotoimintaa ajatellen riittävän suuriksi.



Kunnan omistamat maa-alueet

Paikkatarkastelussa on lähdetty siitä olettamuksesta, että lentäminen on pienimuotoisesta ja perinteistä lentämistä hiljaisempaa, jolloin toiminta voi sijoittua lähemmäksi keskustaa, asumista ja työpaikkoja.

Erytisesti Pyhäjoella sähköinen lentäminen voisi avata uusia mahdollisuuksia yritystoiminnalle, jos sähköiselle lentämiselle varattu lentokenttä olisi lähellä työpaikka-aluetta. Tällaisia mielenkiintoisia alueita, jotka ovat kokonaan tai osittain kunnan omistuksessa tai sijaitsevat kunnan omistaman alueen lähellä tai työpaikka-alueen vieressä ovat Hanhikivenniemen työpaikka-alueen pohjoispuoli sekä Ollinmäen teollisuusalueen pohjoispuolella oleva alue.

Muita huomioitavia asioita

Riittävän suuren alueen lisäksi on huomioitava vallitseva tuulensuunta. Kiitoradan suuntauksessa vallitsevilla tuulensuunnilla on merkitystä, koska lentokoneelle on turvallisin nousta ja laskeutua vastatuuleen. Pyhäjoella vallitseva tuulensuunta on usein lounaasta.

Sähkölentäminen edellyttää riittävä latausinfraa. Tämä on kentän perustamisen ja kustannusten kannalta olennainen kysymys, samoin hyvien liikenneyhteyksien olemassaolo. Mitä syrjäisempi paikka on, sitä enemmän alueen rakentaminen maksaa. Kiitoradan rakentaminen vaatii kantavan ja tasaisen maaperän. Osa kunnan omistamista alueista rajautuu pois maaston kallioisuuden tai korkeuserojen vuoksi.

Sähkölentokenttä vaatii paljon tilaa ja on ennen kaikkea maankäyttökysymys. Osalla kunnan omistamista alueista on jo muuta maankäyttöä, esim. läjitysalueita. Kun potentiaalisia lentotoiminnalle soveltuvia alueita tutkitaan pitkällä aikavälillä n. 10–15 vuoden päästä toteutuvana toimintana, voivat nyt muuhun käyttöön

osoitetut alueetkin olla realistisia vaihtoehtoja, koska oleville toiminnoille voi olla osoitettavissa muitakin paikkoja.

Ollinmäki

Ollinmäen alueen takana oleva alue on kiinnostava, koska kiitorata on mahdollista suunnata optimaalisesti vallitsevaan tuulensuuntaan. Alue sijoittuu Ollinmäen yritystoiminnan viereen sekä suhteellisen lähelle myös Pyhäjoen keskustaa ja Matinsaaren asuinalueita. Nykyisessä yleiskaavassa Ollinmäen asemakaavoitetulle alueelle on meren puolelle varattu yleiskaavassa laajenemistilaa. Laajenemisvarauksen ulkopuolella oleva alue on kaavoittamatonta ja suhteellisen tasaista. Alue on myös riittävän laaja. Tulevaisuudessa sähkölentokenttäkysymystä voisikin tarkastella mm. Ollinmäen teollisuus/ yritysalueen laajentamisen ja maanhankinnan yhteydessä.

Hanhikivi

Hanhikiven työpaikka-alueella sähkölentokentällä voisi olla työpaikka-alueita tukeva merkitys. Lähellä on kuitenkin tuleva sähkönsiirtolinja ja mahdollinen lentokieltovyöhyke. Hanhikivenniemen työpaikka-alueen pohjoispuolella kunta omistaa n. 18 ha:n suuruisen alueen. Alueen suuntaus ei ole vallitsevan tuulensuunnan kannalta optimaalinen.

Muut alueet

Jos sähkölentokenttä halutaan sijoittaa kauemmas keskustasta tai työpaikka-alueista tai liikennöidä suuremmilla koneilla tai liikutella suurempia matkustajamääriä, kasvaa etäisyysvaatimus asutuksesta. Pyhäjoella on erityisesti huomioitava tuulivoimalat lentoesteinä ja niiden vaikutus turvalliseen lentotoimintaan.

Selvitettäviä asioita

Sähköisen lentämisen kannalta lähitulevaisuudessa on syytä selvittää tarkemmin mm. seuraavia asioita:

- kunnan omistamien alueiden soveltuvuus ja laajennettavuus lentotoimintaan
- onko alue maastonmuodoiltaan riittävän tasainen ja maaperältään sovelias?
- onko lataus- ja muu infra kunnossa tai rakennettavissa ja kytkeytykö alue luontevasti olevaan infraan ja maankäyttöön?
- onko alueella rajoittavia luonto- tai muita arvoja?
- onko alueella lentokieltoja tai suojaetäisyyksiä (esim. ydinvoimala, tuulivoimalat, sähkölinjat)?
- millaiset kehitysnäkymät sähkölentämisen teknologialla on?
- perinteinen kiitorata vaatii suuren maa-alueen: tuleeko tilantarve pienenemään (esim. STOL-koneiden myötä) tulevaisuudessa?

Päätelmät

Tässä vaiheessa sähkölentokenttä ei ole vielä ajankohtainen, koska sähkölentäminen on vasta kehittymässä.

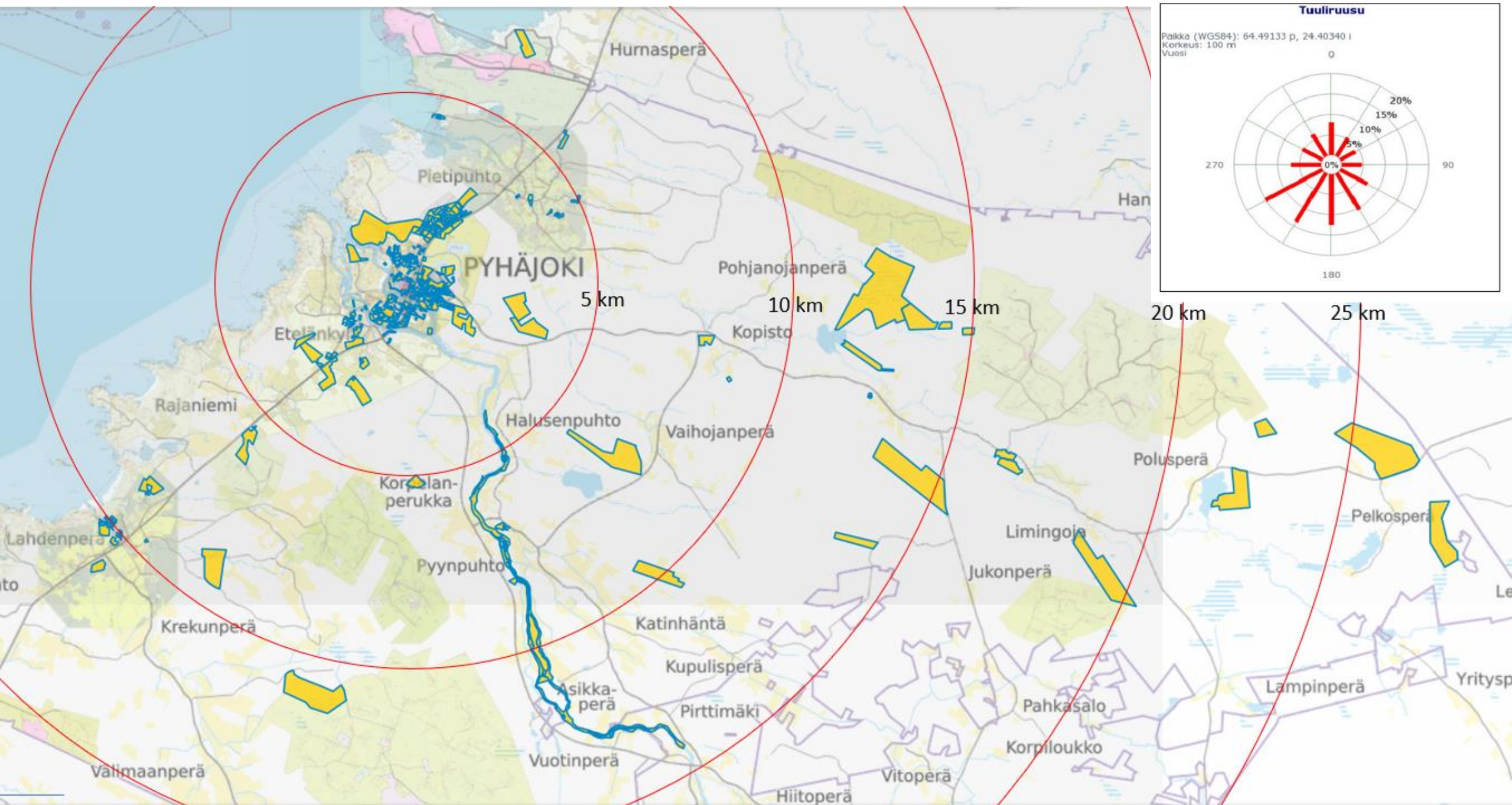
Valtuustoaloitteessa on kuitenkin mainittu hyviä tavoitteita ja perusteluita sähköisen lentämisen edistämiseksi. Sähkölentokenttä voisi parantaa m. kunnan palvelutasoa, saavutettavuutta ja nopeampia yhteyksiä, millä voisi olla positiivinen vaikutus niin liike-elämään, työpaikkojen saavutettavuuteen kuin asumisen houkuttelevuuteenkin.

Jatkossa niin maanhankinnassa ja kuin tulevissa maankäytön suunnitelmissakin sähköinen lentäminen on hyvä pitää mielessä tulevaisuuden mahdollisuutena ja seurata samalla alan kehitystä. Varsinkin Ollinmäen ja Hanhikivenniemen työpaikka-alueiden saavutettavuutta sähkölentokenttä lisää huomattavasti.

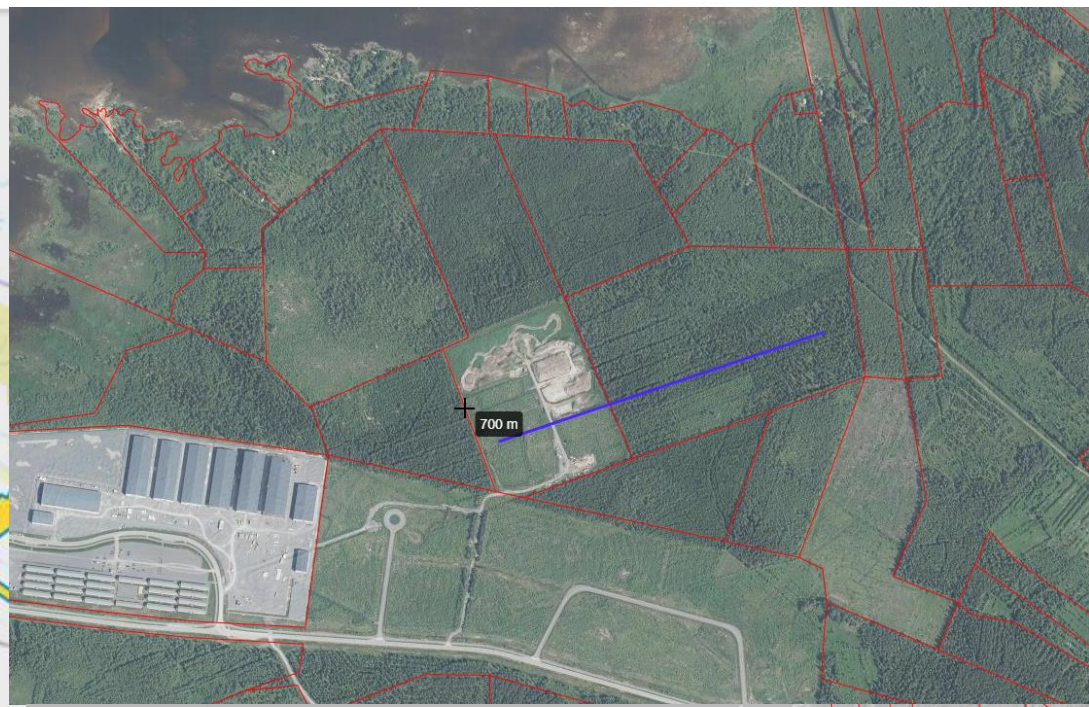
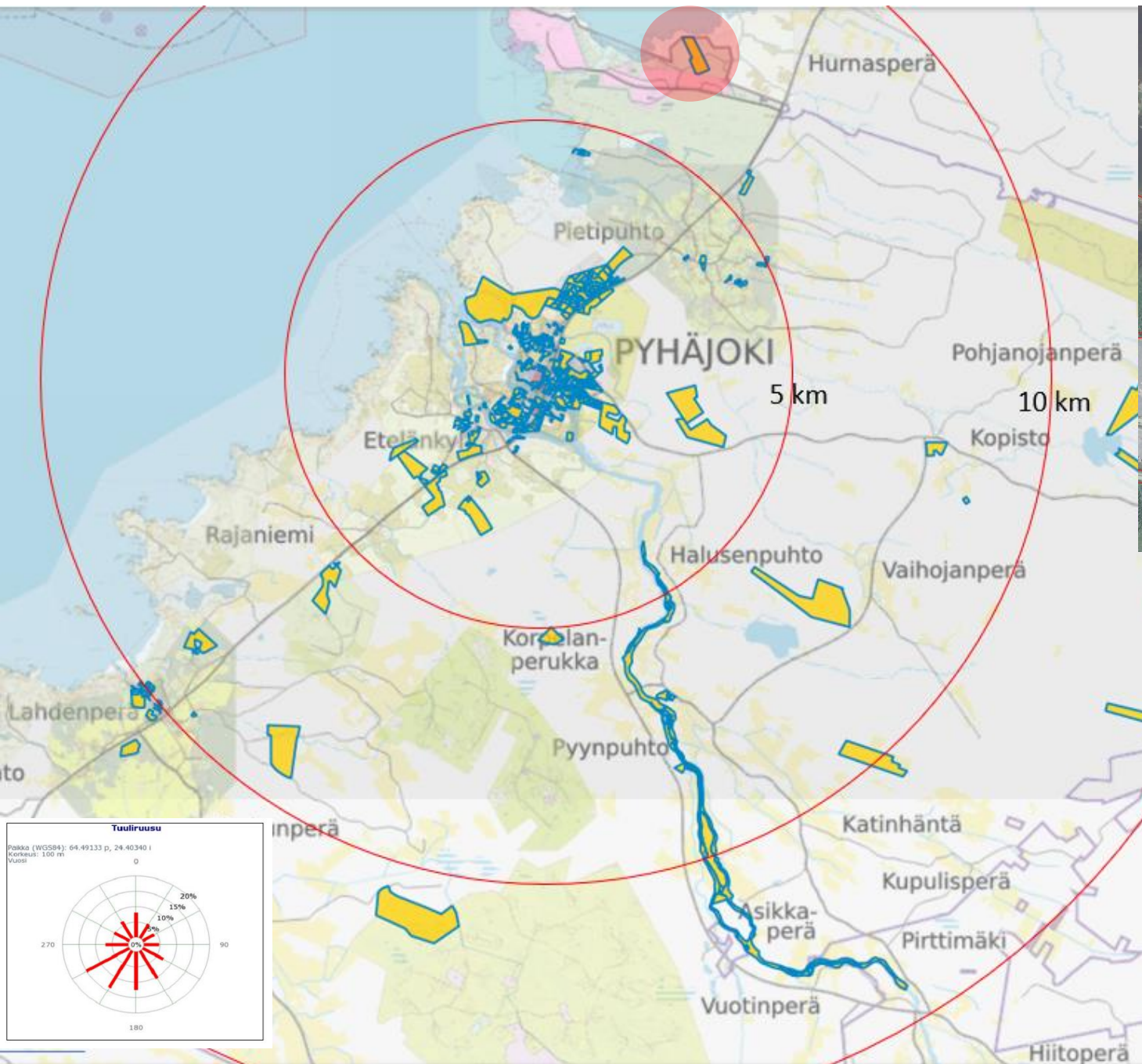
Liite: Alle 10 km keskustasta sijaitsevien kunnan maa-alueiden ilmakehän- ja pinnanmuototarkastelu

Kunnan maaomistus

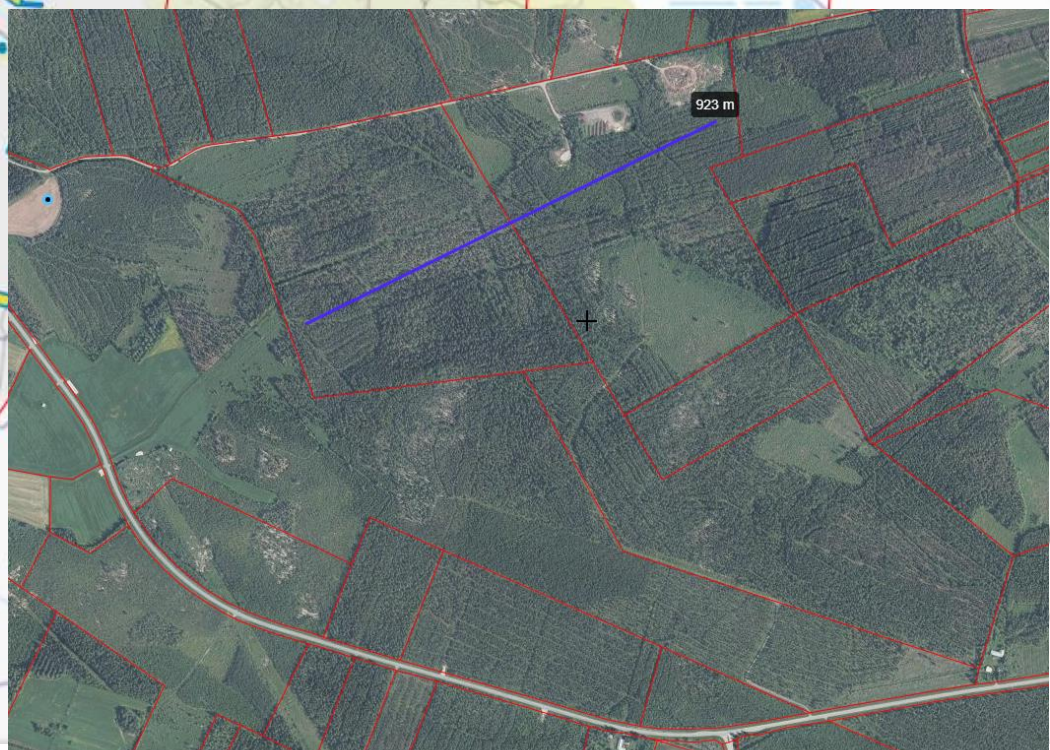
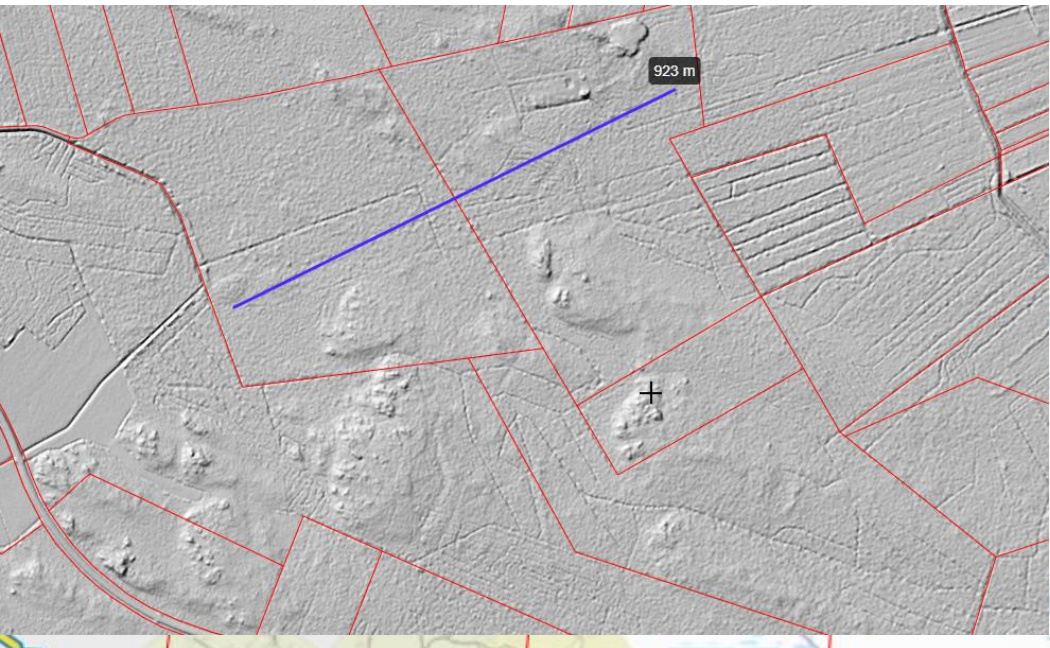
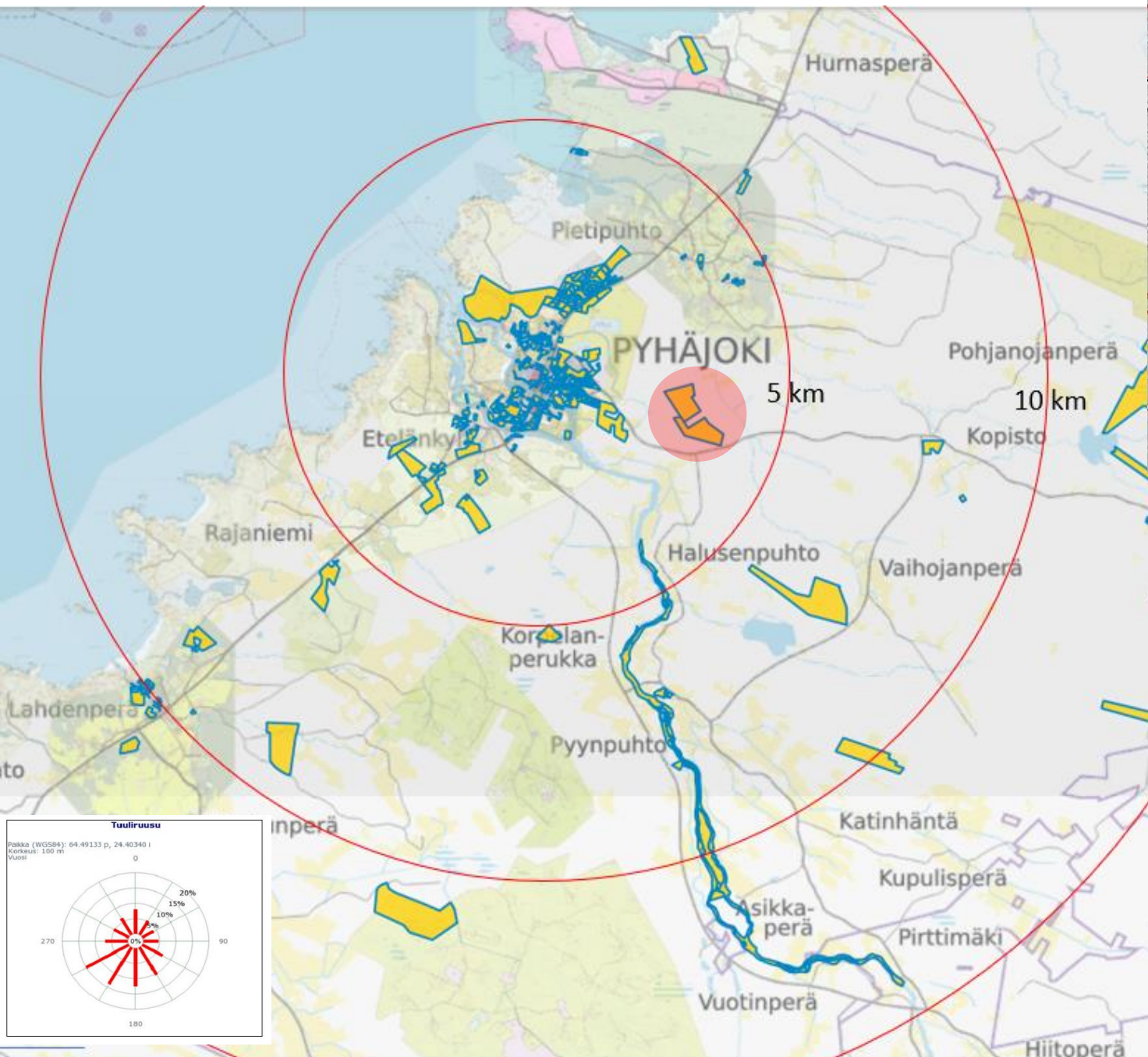
Alle 10 km keskustasta sijaitsevien alueiden ilmakuva- ja pinnanmuototarkastelu



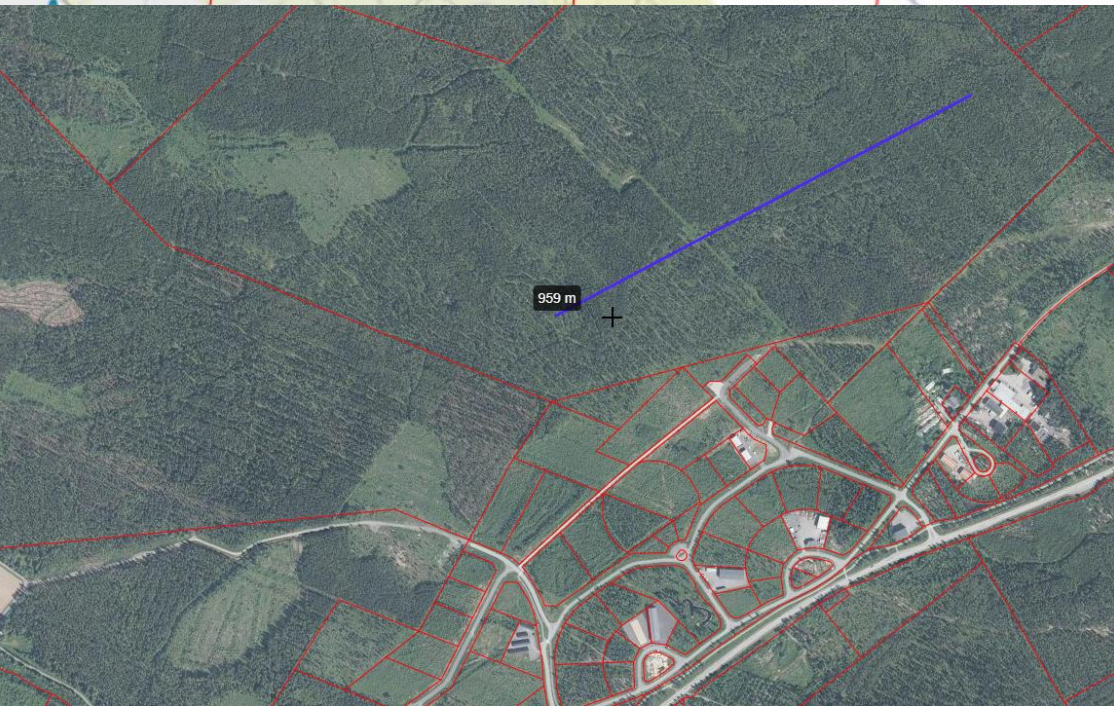
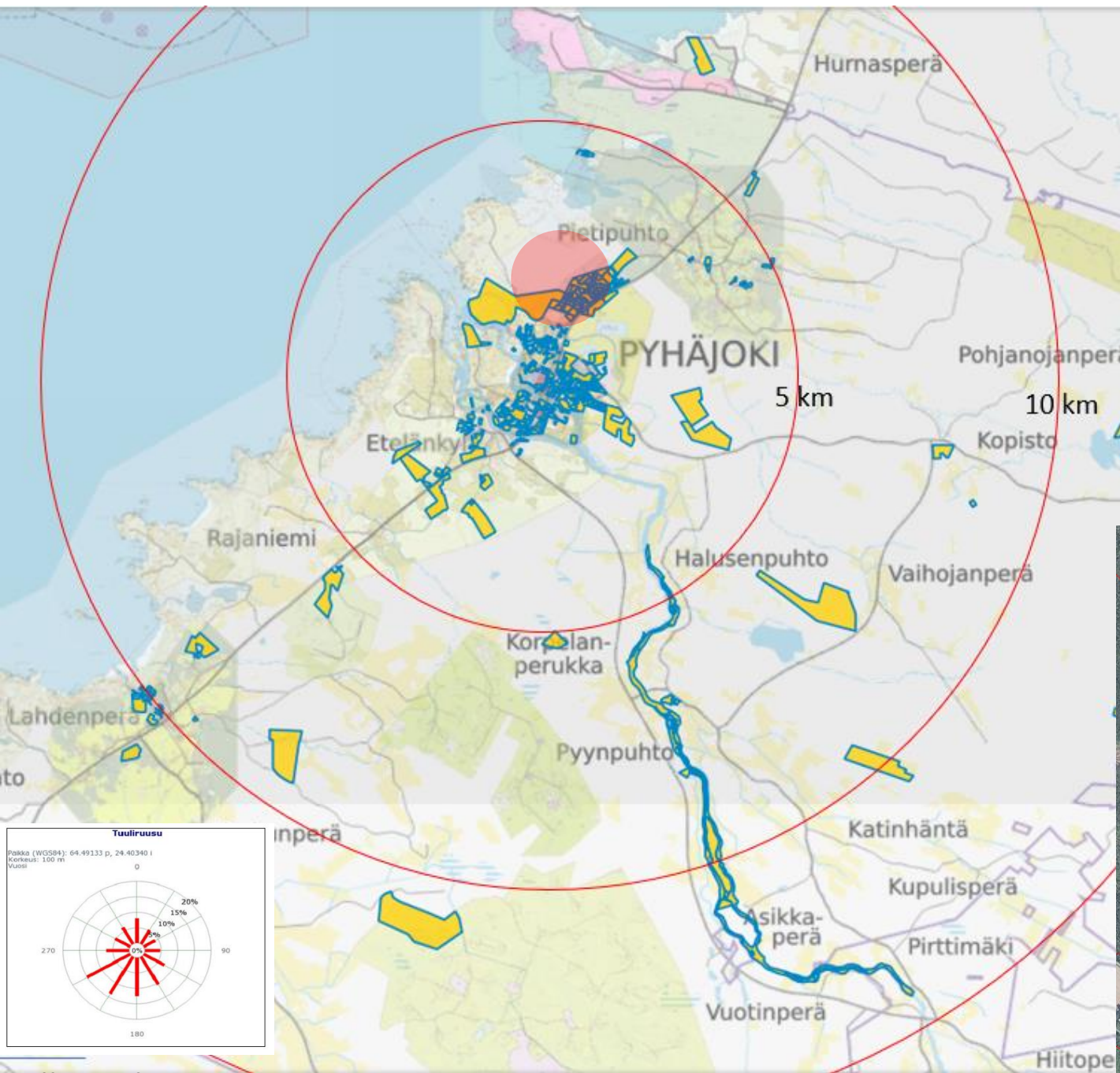
Kunnan omistamat maa-alueet ja tuuliruuus



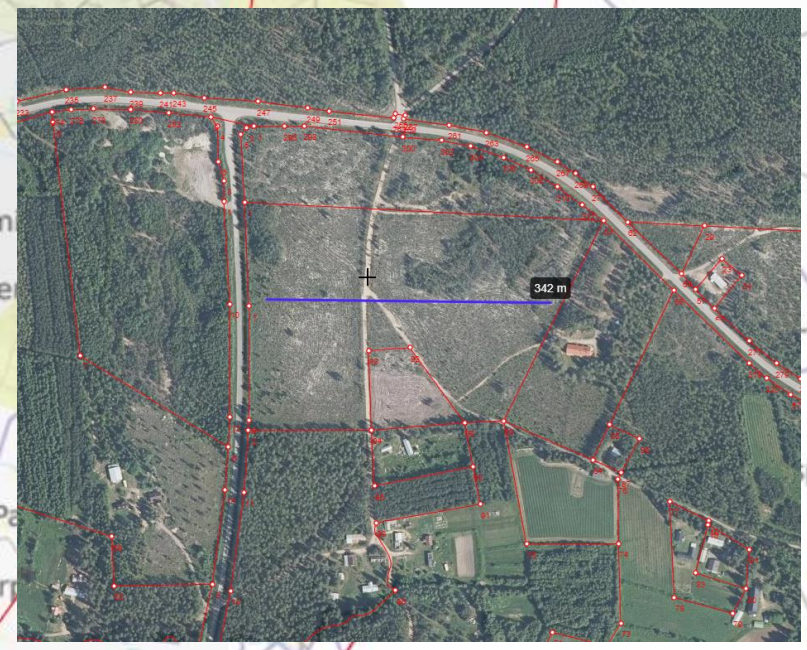
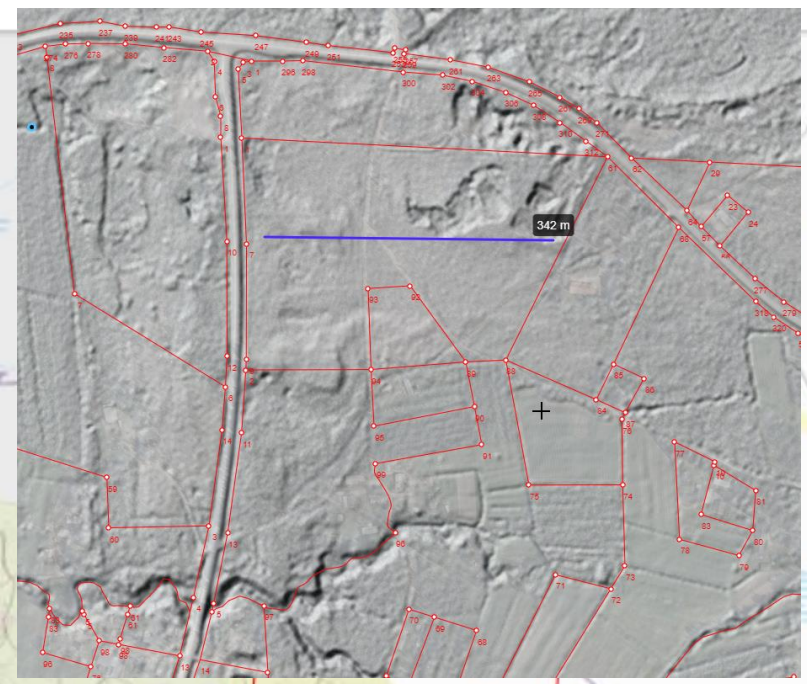
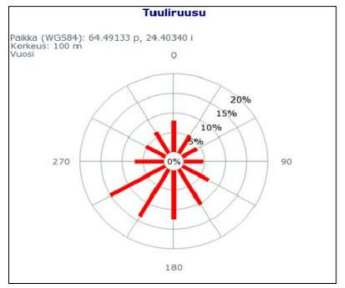
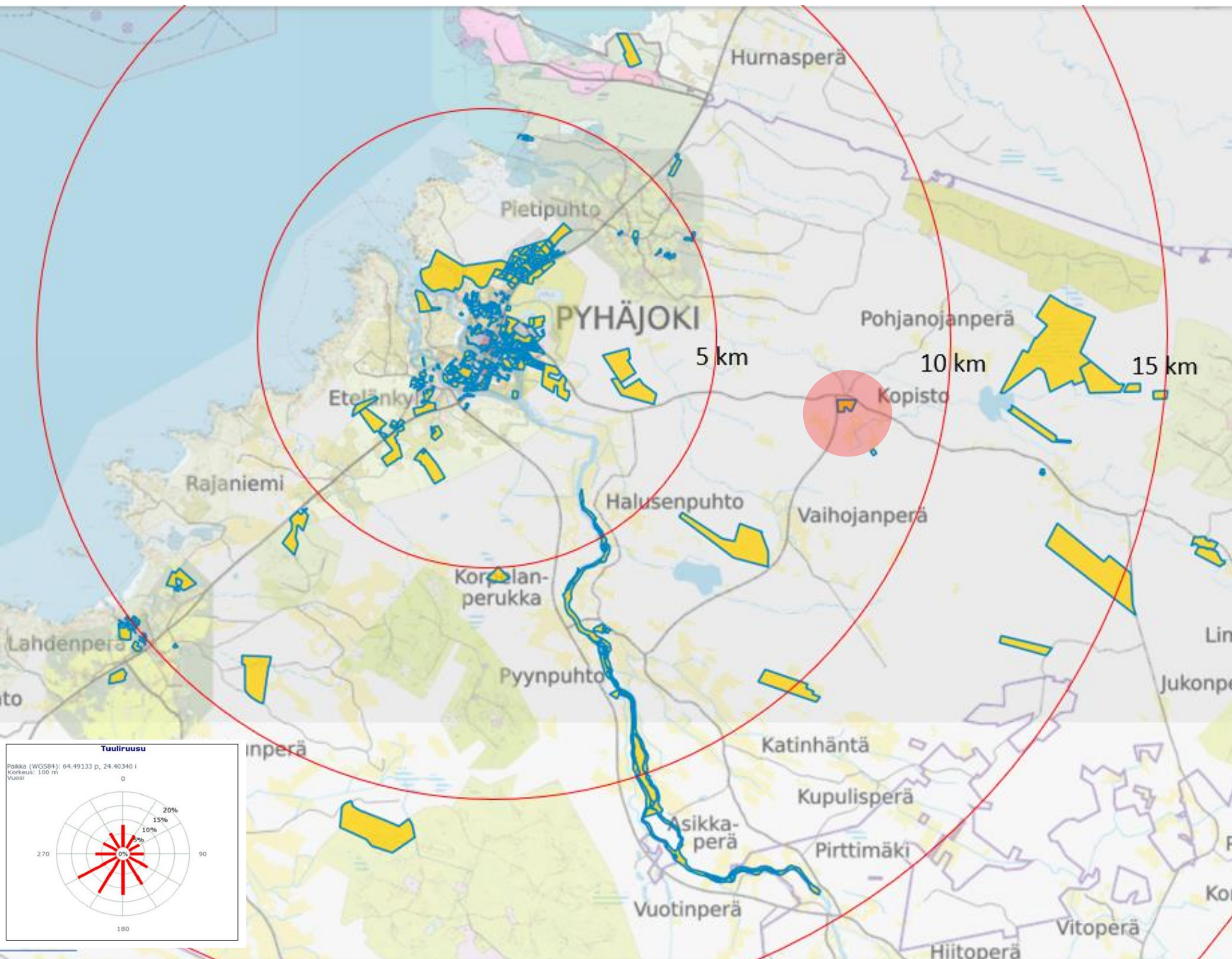
Hanhikivi



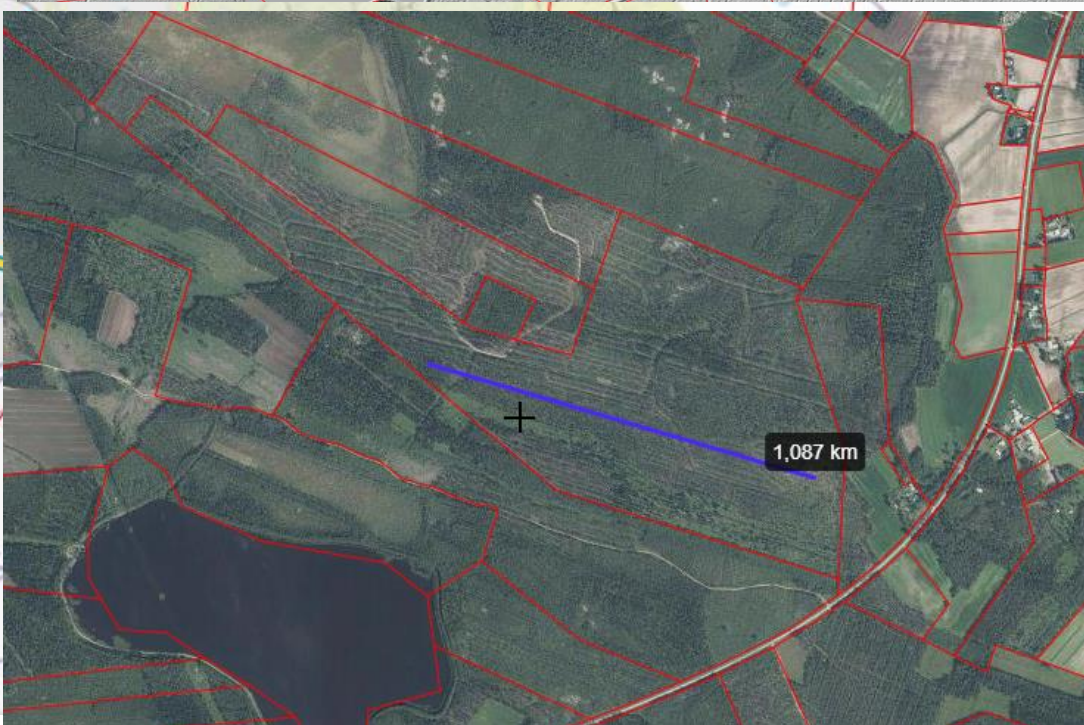
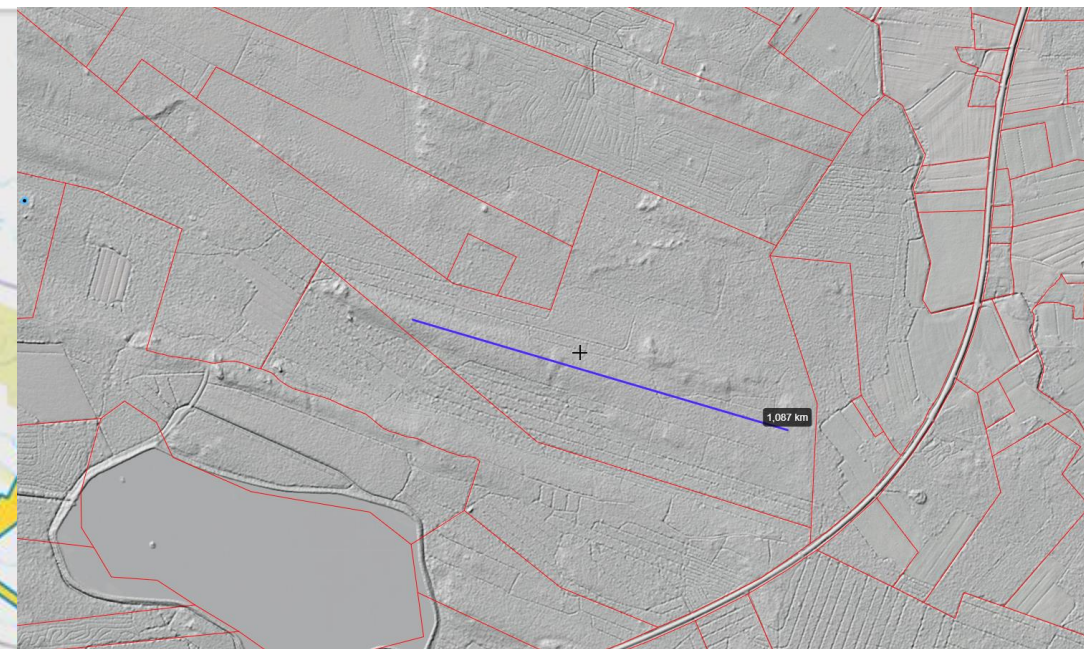
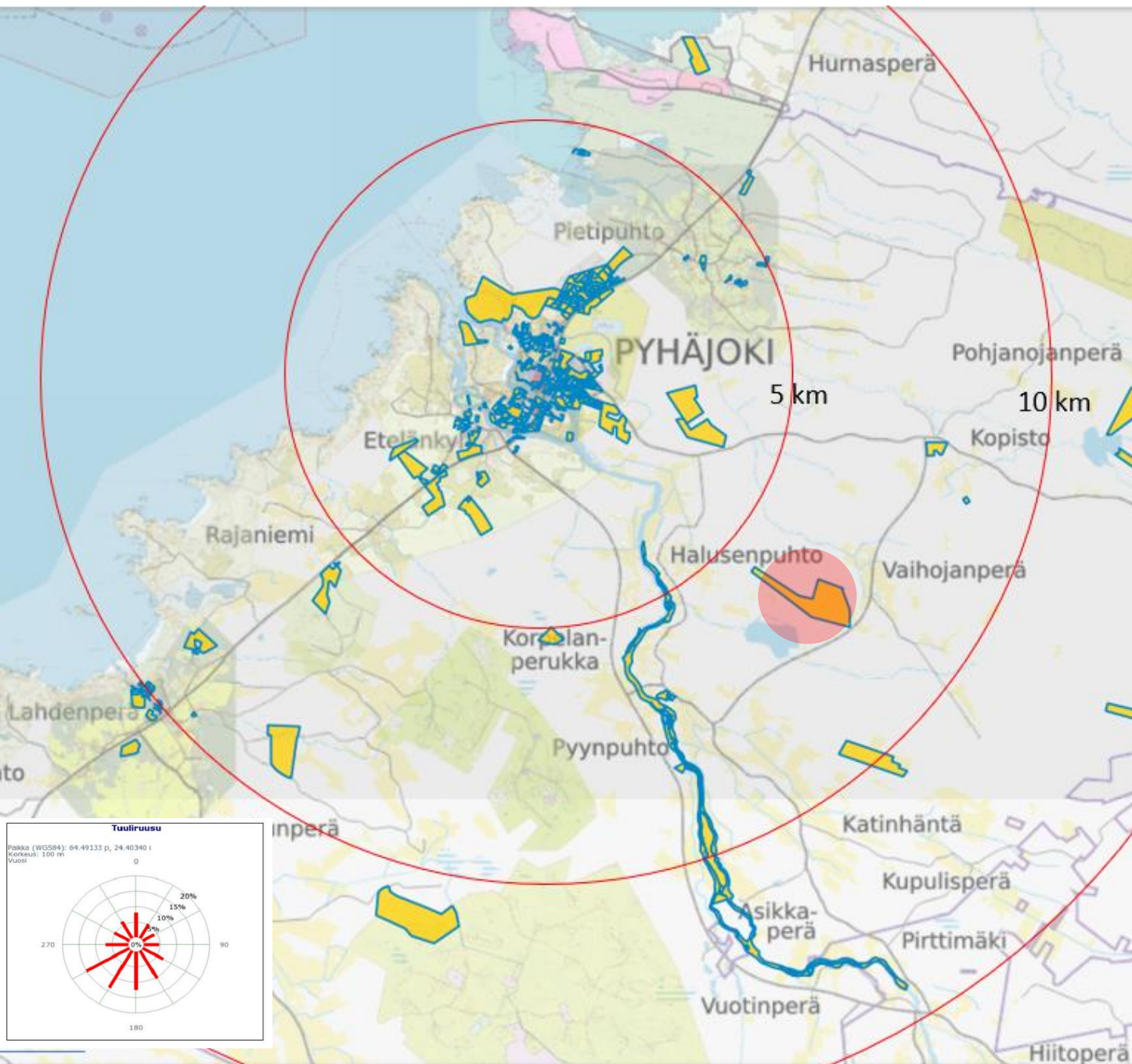
Kalliokangas-Tervaneva



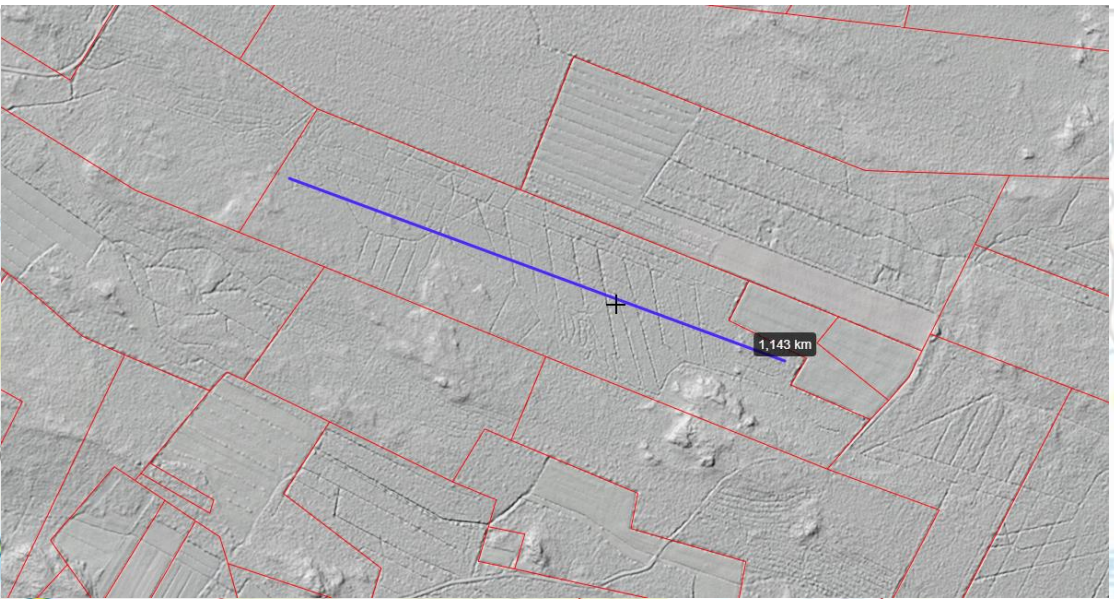
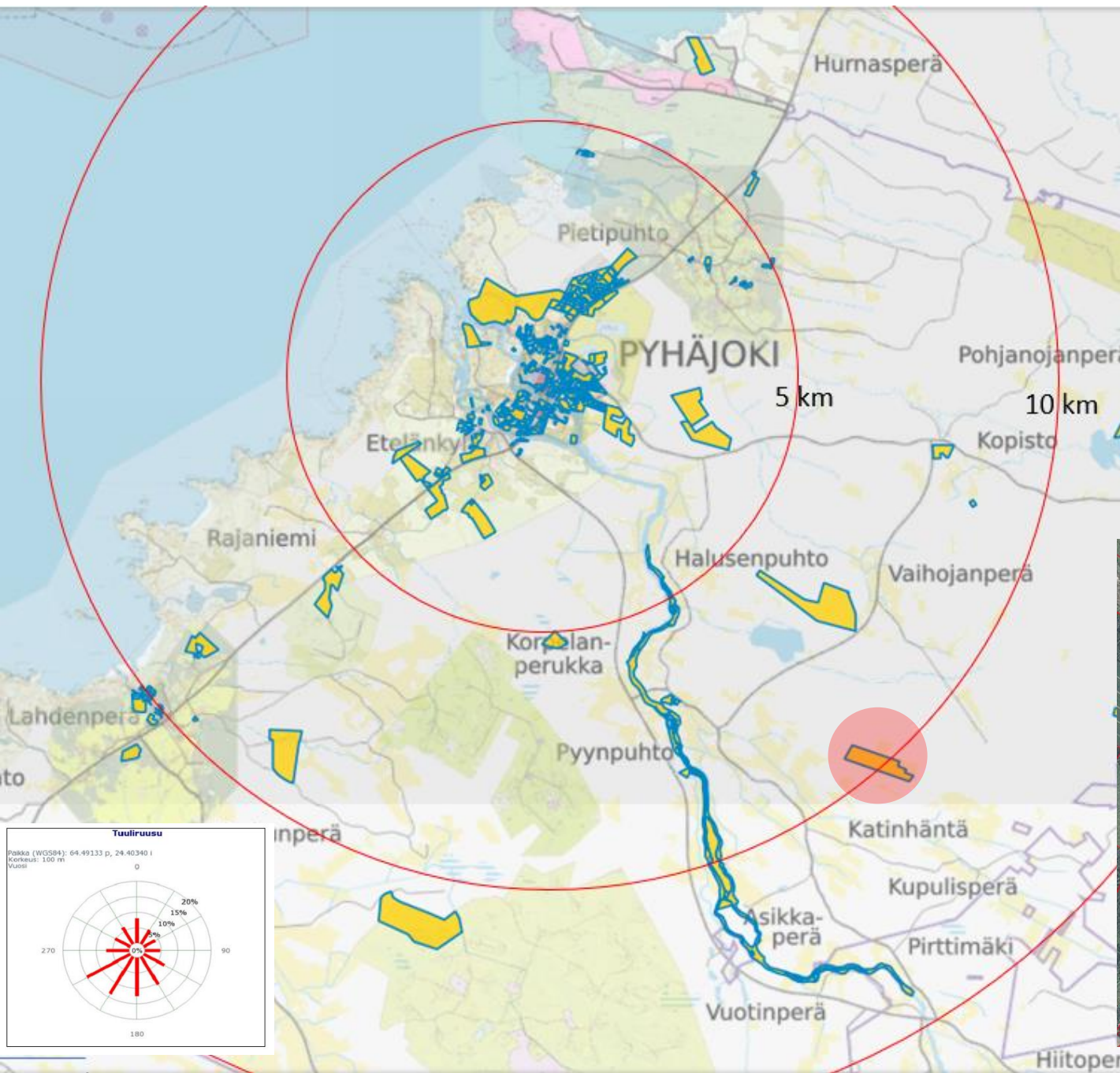
Ollinmäki



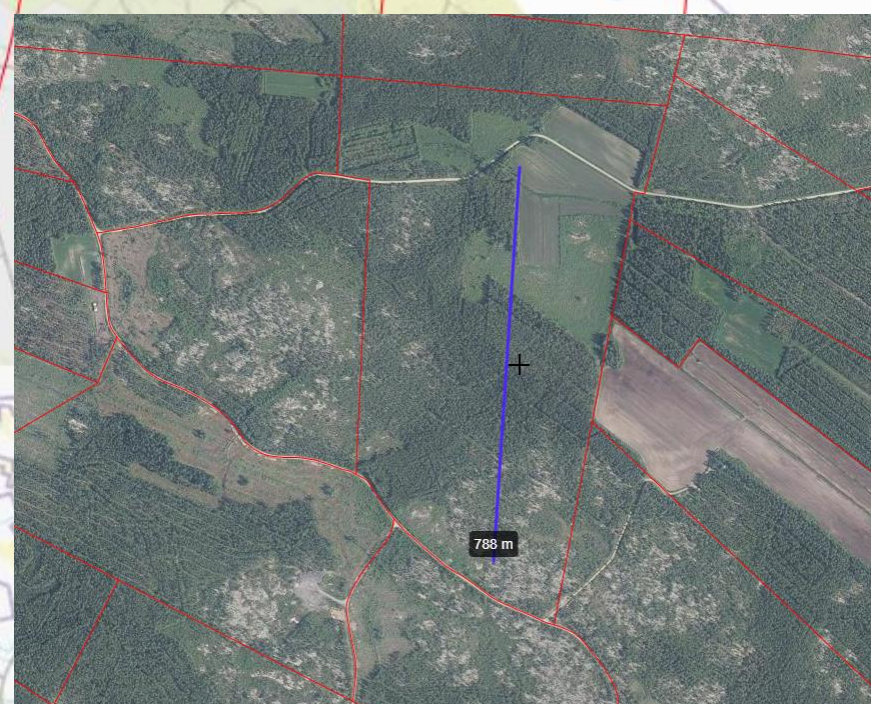
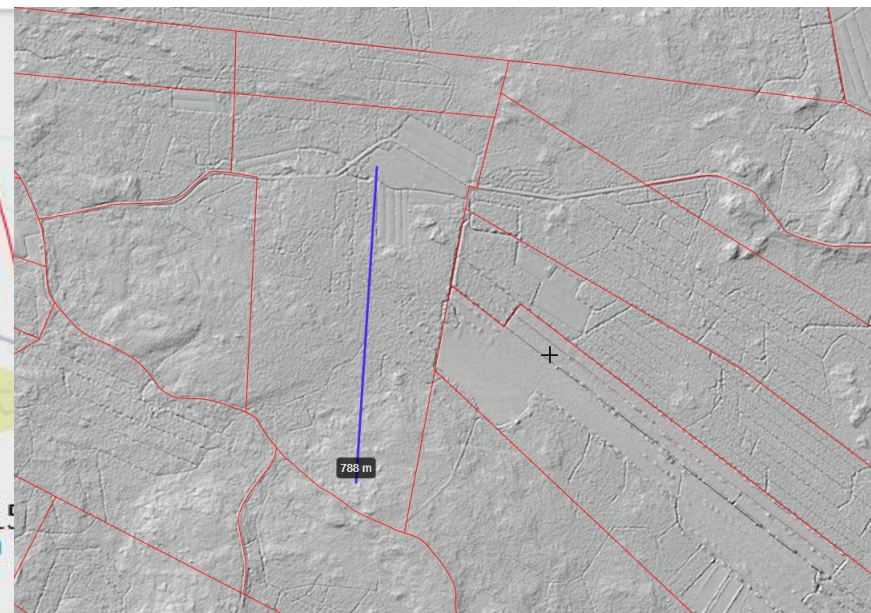
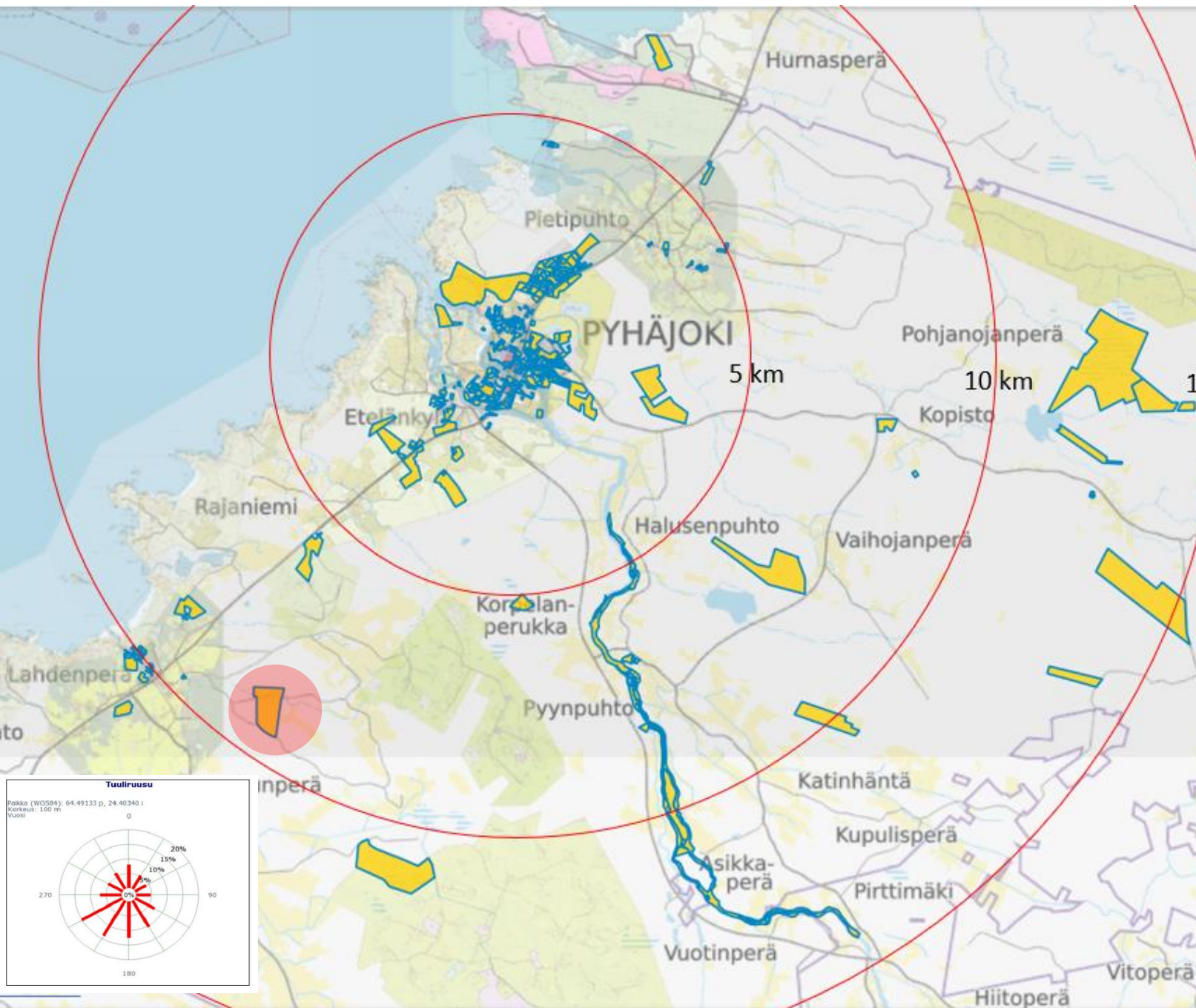
Kopisto



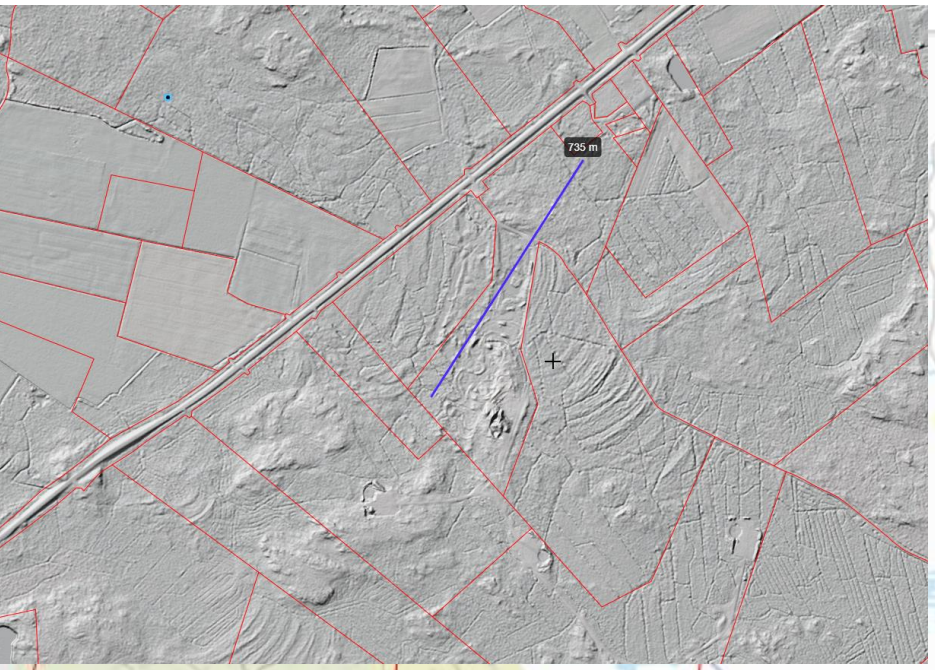
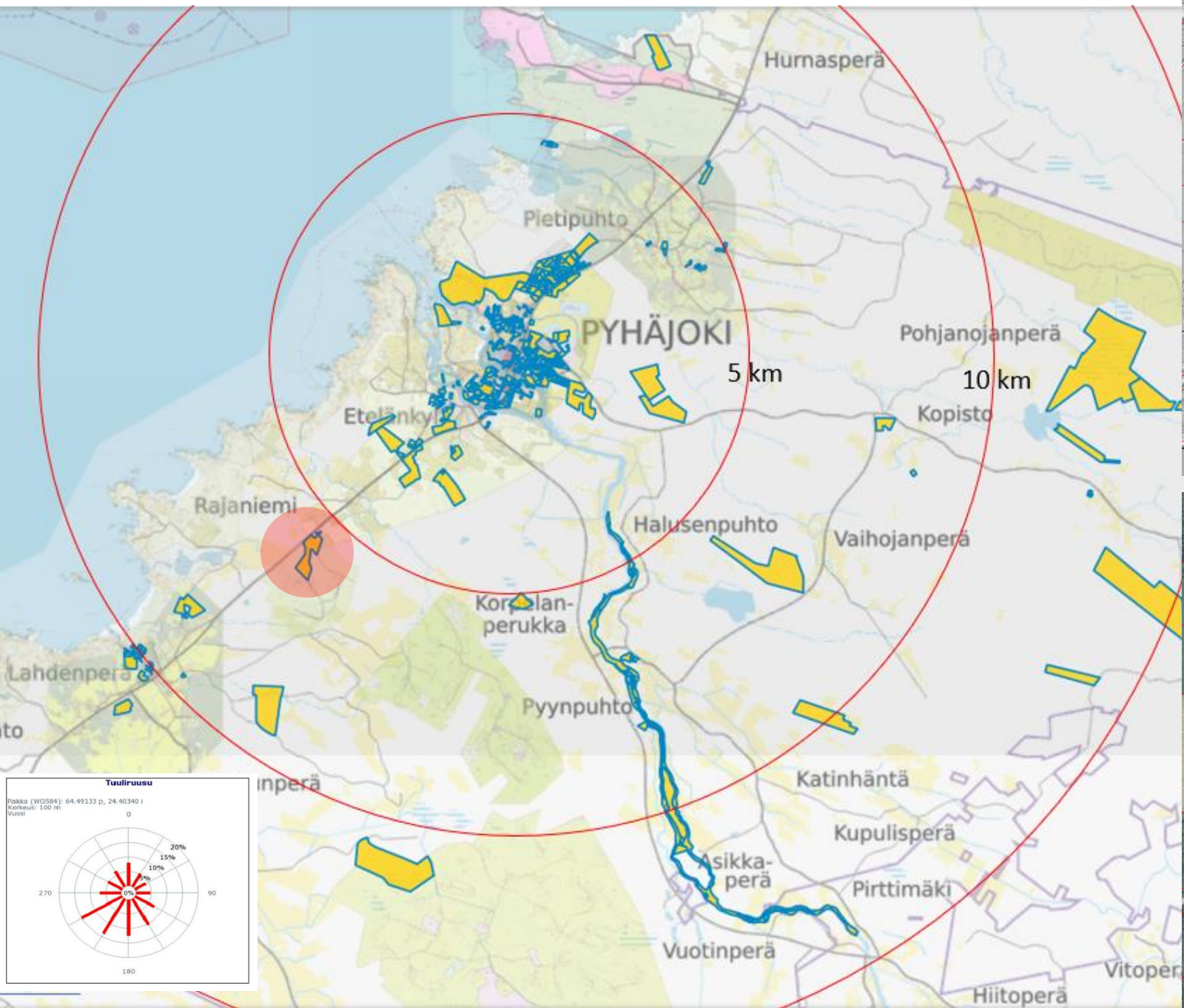
Marinmökinkangas-Saarineva



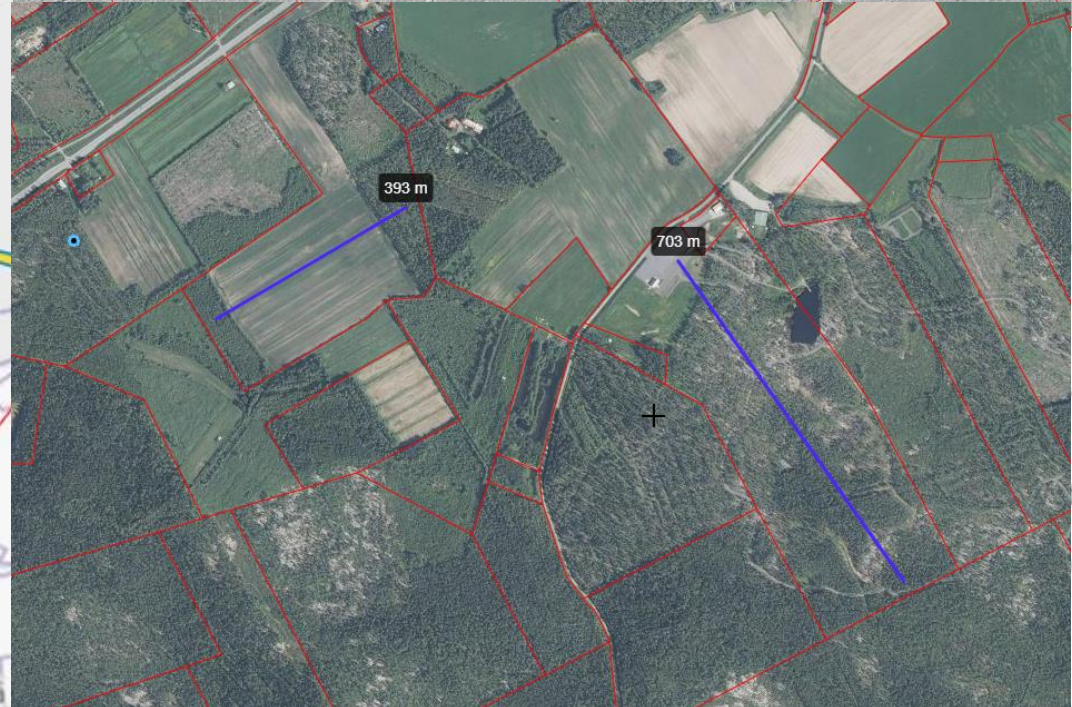
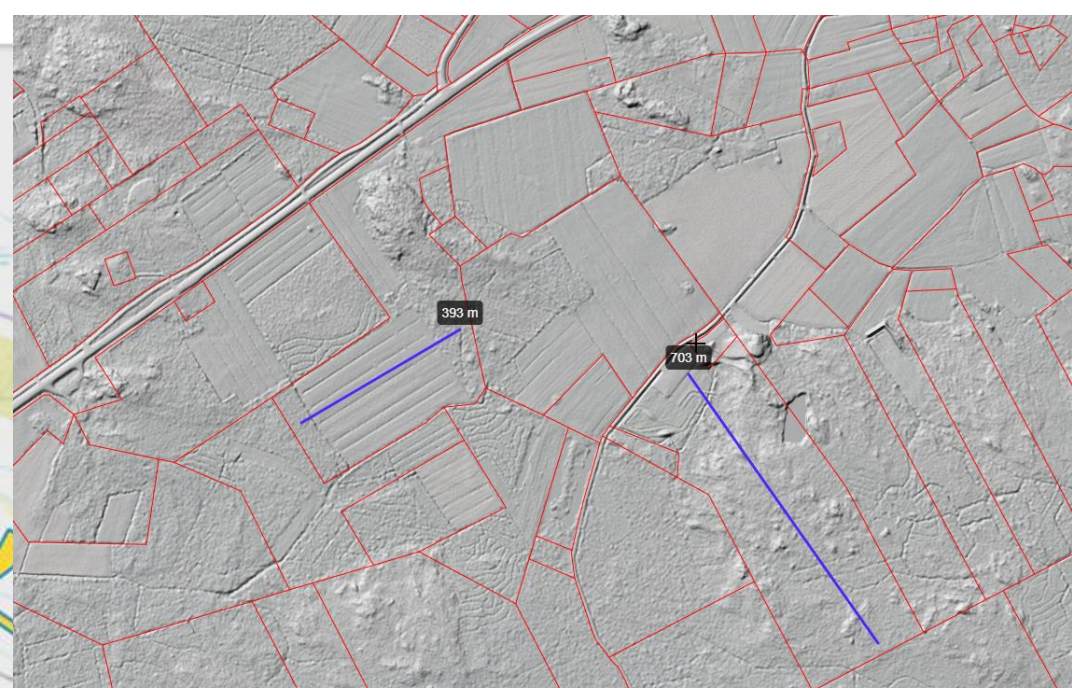
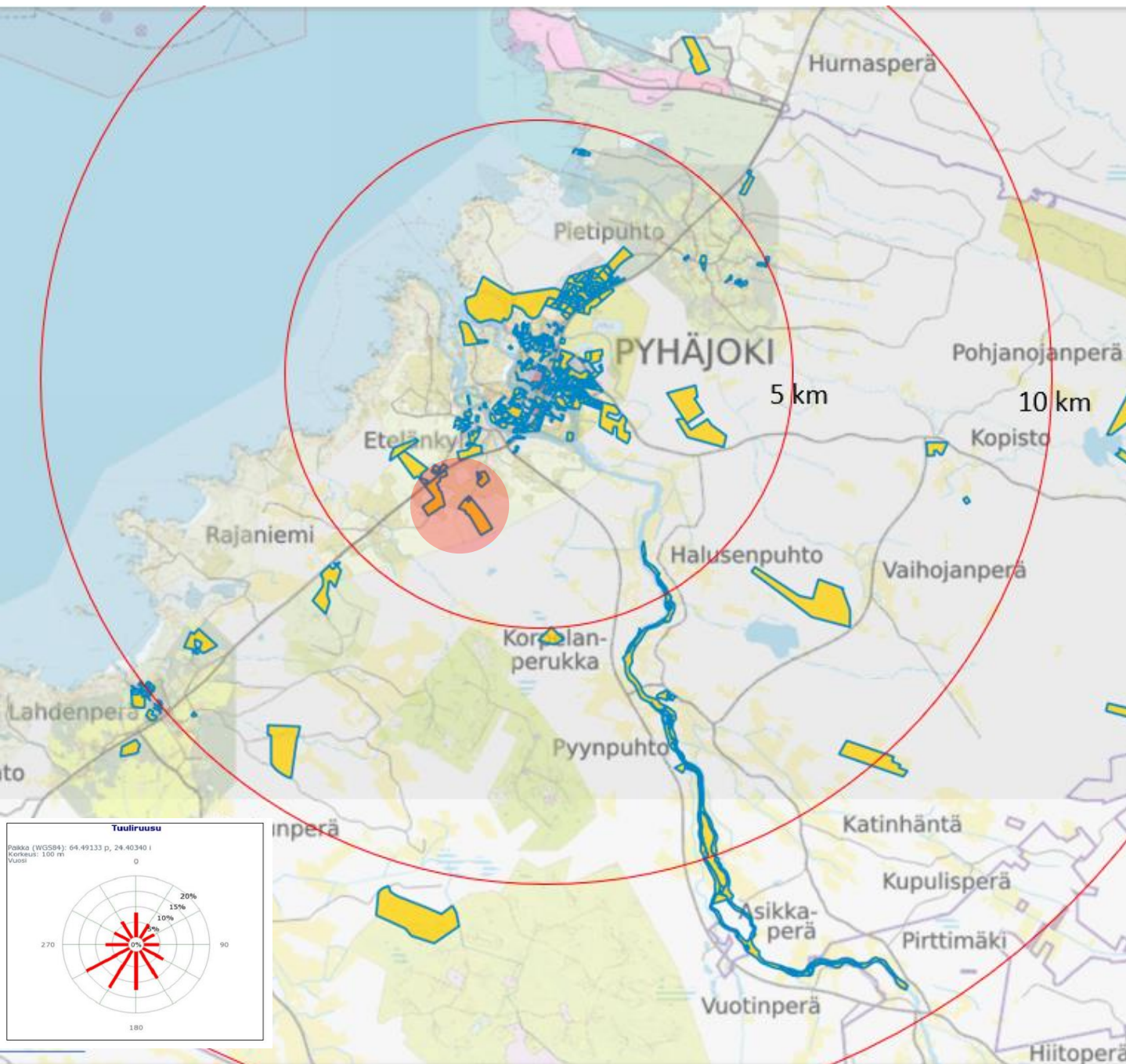
Hirsikangas



Grekunperä



Motocrossrata



Mutkalankallio-Nikulankallio