

## **Ympäristölupa, Kiikala-Säätiö sr, Kiikalan lentokenttä, 734-710-1-1**

Rakennus- ja ympäristölautakunta 08.04.2026 § 43  
2070/11.01.00.00.01/2025

Valmistelija

Ympäristönsuojelutarkastaja Jukka Limo  
jukka.limo@salo.fi, 044 778 7805.

Asia

Päätös ympäristönsuojelulain 27 §:n ja liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 b mukaisen lentopaikan sekä ympäristönsuojelulain 28 § 2. mom. ja liitteen 2 mukaisen pohjavesialueella sijaitsevan jakeluasematoiminnan lupahakemuksesta.

Lupahakemuksen asiakirjat ovat nähtävissä Salon kaupungin verkkosivuilla ympäristönsuojelun luvat ja ilmoitukset osiossa.

Luvan hakija

Kiikala-Säätiö sr  
PL 32  
24101 Salo  
Y-tunnus 0133912-9

Yhteyshenkilöt:

[REDACTED]

[REDACTED]

### **Toiminta ja sen sijainti**

Kiikalan lentokenttä  
Oinasjärventie 515  
25390 Kiikala

Kiinteistö: 734-710-1-1, kiinteistön omistaa Metsähallitus

### **Luvan hakemisen peruste**

Lentopaikkatoiminta on luvanvaraista ympäristönsuojelulain (YSL 527/2014) 27.1 §:n ja liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 b perusteella.

Vähäisen nestemäisen polttoaineen jakeluaseman toimintaan on YSL 28.2 §:n ja liitteen 2 kohdan 3 perusteella oltava ympäristölupa, jos toiminta sijoitetaan tärkeälle tai muulle vedenhankintakäyttöön soveltuvalla pohjavesialueelle ja toiminnasta voi aiheutua pohjaveden pilaantumisen vaaraa.

### **Lupaviranomaisen toimivalta**

Ympäristönsuojeluasetuksen (YSA 713/2014) 2.2 §:n kohdan 11 a ja 2.3 §:n perusteella toimivaltainen lupaviranomainen on kunnan ympäristönsuojeluviranomainen.

Salon kaupungin hallintosäännön 14 §:n mukaan rakennus- ja ympäristölautakunta toimii kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisena.

### **Asian vireilletulo ja täydentäminen**

Asia on tullut vireille 30.3.2025 saapuneella ympäristölupahakemuksella.  
Hakemusta on täydennetty  
11.4.2025 päivitetystä hakemuslomakkeella  
21.8.2025 päivitetystä melumittauksilla  
12.1.2026 päivitetystä kaarihallin lattian rakenneratkaisulla

Lisäksi hakijalle annettiin 2.7.2025 mahdollisuus täydentää lupahakemusta hakemuksesta annettujen lausuntojen ja muistutusten perusteella. Hakija toimitti vastineen lausuntoihin ja muistutuksiin 29.8.2025.

### **Toimintaa koskevat luvat ja kaavoitus**

#### **Maanvuokrasopimus**

Kiikala-Säätiö sr on tehnyt alueen käyttöoikeudesta maanvuokrasopimuksen Metsähallituksen kanssa 2.9.2003. Vuokra-aika on 30 vuotta aikavälillä 1.4.2003-1.4.2033.

Metsähallituksessa tehtyjen uudelleenjärjestelyjen takia on vuokrasopimuksen hoidon vastuu siirtynyt 18.10.2016 Metsähallitus Laatumalle. Vuokrasopimuksen voimassaolo on jatkunut entisellään sopimusehtojen mukaisesti.

#### **Lentopaikan pitolupa**

Ilmailuhallitus on päätöksellään 22.3.1984 (1454/492/84) myöntänyt Kiikala-Säätiö sr:lle toistaiseksi voimassa olevan luvan lentopaikan pitämiseksi.

#### **Ympäristölupa**

Kiikala-Säätiö sr:llä on Kiikalan kunnan rakennus- ja ympäristölautakunnan 25.4.2006 hyväksymä voimassa oleva ympäristölupa.

Ympäristölupaa on 2014 täydennetty lupamääräyksien 10 ja 11 osalta ja Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta on 8.4.2015 hyväksynyt Kiikalan lentokentän toimintaohjeet sekä pohjavesien valmius- ja tarkkailusuunnitelman.

Puolustusvoimat käyttävät aluetta harjoituksiinsa ja tämä toiminta ei sisällä Kiikala-Säätiö sr:n ympäristölupa.

#### **Kaavoitus**

Alueella ei ole voimassa olevaa asema- tai yleiskaavaa.

Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmä 2023 on laadittu seuduittain, jonka lisäksi sitä on täydennetty teemakohtaisilla vaihemaakuntakaavoilla. Voimassa on merkintöjä seitsemästä kaavasta. Maakuntakaavassa lentokenttäalue on kaavoitettu erityistoimintojen alueeksi, mikä mahdollistaa ko. lentokentän kehittämisen.

Kaavassa lentokenttäalueen ympäristössä on merkinnät pohjavesialueesta, arvokkaasta harjuaalueesta tai geologisesta muodostumasta sekä merkittävästä matkailun, retkeilyn ja virkistyksen kehittämisen kohdealueesta. Lisäksi lentokenttäalueen ympärillä on merkittäviä luonnonsuojelu- ja luontoarvoiltaan erityisiä alueita sekä

NATURA 2000 -alue. Yleispiirteisesti seutu on myös maa- ja metsätalous valtaista aluetta. Alue on myös merkitty puolustusvoimien kohteeksi.

### **Toiminnan sijainti ja ympäristöolosuhteet**

Kiikalan lentokenttä sijaitsee Salon Kiikalassa, Kiikalannummella Salon Kiikalan Lasikylässä noin 30 km Salon kaupungin keskustasta koilliseen. Lentokenttäalue on Oinasjärventien varrella noin 5 km Kiikalan kyläkeskuksesta itään. Tie kulkee Suomensjärventieltä lentokentän ohi aina Helsingintielle. Suomensjärven ja Oinasjärventien liittymästä on 5 km Helsinki-Turku moottoritielle. Lentokentälle suuntautuva liikenne on vilkkaimmillaan touko–syyskuussa.

Lähimmät häiriintyvät asuinrakennukset sijaitsevat idässä Lammenjärven ympäristössä n. 1,7-2,2 km, luoteessa n. 1,0 km, pohjoisessa n. 0,5-0,7 km, lännessä Iso-Kolosin järven ympäristössä n. 1,0-1,5 km sekä Ruukinjärven ympäristössä 1,5-2,1 km etäisyyksillä. Lähimmät lomarakennukset sijaitsevat idässä Lammenjärven ympäristössä n. 1,7 km, lännessä Iso-Kolosin järven ympäristössä n. 1,1 km sekä Ruukinjärven ympäristössä n. 1,65 km etäisyyksillä.

Lupa-alue kuuluu laajempaan harjualueeseen, joka on osa kolmannen Salpausselän reunamuodostumaa. Lentokenttää ympäröivä maasto kuuluu Hyypärän-Kaskistonnummen harjajensuojeluohjelmaan sekä Hyypärän NATURA 2000 -alueeseen. Alueella tavataan uhanalaisia luontotyyppisiä sekä merkittävää uhanalaislajistoa ja Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevien luonnonarvojen merkittävä heikentäminen on kiellettyä. Alueella on myös erinäisiä yksityisiä sekä valtion omistamia luonnonsuojelualueita.

Kiikalan lentokenttä sijaitsee Saarenkylän IE-luokan (0225251) pohjavesialueella. I-luokan pohjavesialue on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Pohjavesialue on myös määritelty E-luokkaan, jolloin alueen pohjavedestä on merkittävä pintavesi- tai maaekosysteemi suoraan riippuvainen.

Lentokentän itäinen osa kuuluu Varesjoen valuma-alueeseen ja etelässä n.1,6 km päässä virtaa Kiskonjoen vesistön Tampinjoki-Varesjoki sivu-uomineen. Lentokentän läntinen osa kuuluu Hitolanjoen valuma-alueeseen ja lännessä n. 1,1 km päässä virtaa Uskelanjoen vesistön Hitolanjoki latvapuroineen. Lentokentän lähimpiin järviin kuuluvat lännessä Lammenjärvi (n. 1.65 km), pohjoisessa Kalaton (n. 0,9 km) ja idässä Immenjärvi (n. 0,5 km), Mustalammi (n. 0,35 km) sekä Iso-Jouhtena (n. 0,5 km).

### **Pohjavesi**

Kiikalan lentokenttä sijaitsee Saarenkylän 1E-luokan pohjaveden muodostumisalueella. Saarenkylän pohjavesimuodostuma on osa III Salpausselän reunamuodostumaa, joka koostuu reunadeltoista. Muodostuman ympäriltä purkautuu pohjavettä useista lähteistä.

Pohjavesialueen halki kulkee koillis-lounaissauntainen ruhjevyyöhyke ja alueen kallioperä on pääosin graniittia sekä mikroliinigraniittia ja alueen pohjoisosassa myös kvartsi- ja granodioriittia. Alueen kerrospaksuudet ovat suurimmillaan lähes 90 metriä ja paksuimmat hiekka- ja sorakerrostumat sijaitsevat Pillistösuon itäpuolella lentokentän pohjoispuolella

Kapean harjujakson kerrostumien korkeustasoon vaikuttaa suuresti kallioperän korkokuva ja kerrospaksuudet ovat paikoin huomattavia. Harjun reunoja kohden aines todennäköisesti hienonee ja lentokentän

koillispuolella pohjavesialueen rajalla harju sukeltaa syvään kallioperän laaksoon, ja sen päälle on kerrostunut hiekka- ja hienoainesvaltaisia kerroksia.

Lentokentän itäreunalla ja Immenjärven lounaispuolella kalliopinta on tasolla 100–105 m mpy. Etelä-pohjois-suuntaisen kiitoradan pohjoispäässä on kairauksen mukaan soraa ja hiekkaa ainakin noin 50,5 metrin syvyyteen saakka. Iso-Kolosimen järven länsipuolella on mahdollisesti pohjavedenjakajana toimiva kalliokynnys.

Pohjaveden korkeus vaihtelee alueella ollen muodostuman keskiosissa huomattavasti reunaosia korkeammalla. Lentokenttäalueelta pohjoiseen pohjavesikerroksen paksuus on suurelta osin yli 30 metriä ja paikoin jopa 50 metriä.

Lentokenttä on keskimäärin 115 metriä merenpinnan yläpuolella, kun taas pohjaveden arvioidaan olevan lentokentän alueella 92–94 metriä merenpinnan yläpuolella, joten suojaavan maakerroksen paksuus on vähintään yli 20 metriä. Kiikalan lentokentän alueelta ei ole otettu soraa tai muita maa-aineksia, joten harjun suojakerrospaksuus on häiriintymätön.

Lentokentän pohjoisosasta pohjavesi virtaa länteen Lamminlähteen purkautumisalueelle. Kentän keski- ja eteläosasta virtaus suuntautuu lounaaseen-länteen Kultalähteen purkautumisalueelle. Veden virtausnopeudet ovat mallin mukaan kentän pohjoisosassa varsin pieniä: vesimolekyylin matka lentokentältä Lamminlähteelle voi kestää yli kymmenen vuotta. Ajallinen kesto Kultalähteen suuntaan on jonkin verran lyhyempi: veden virtausnopeudet ovat suurempia.

Kiikalan lentokentän läheisyydessä kiitoradan pohjoiskärjestä pohjoiskoilliseen on ollut kaksi vedenottamo, joiden vedenotto on kuitenkin keskeytetty 2014. Lähin vedenottamo sijoittuu lentokentästä lounaaseen yli 3 km etäisyydelle.

### **Pohjaveden tarkkailu**

Nykyinen pohjavesitarkkailu on toteutettu vuosittain syys-lokakuussa kahdesta pohjavesiputkesta (HP20151 ja P64) vuosien 2016-2024 ajan.

Alueen pohjaveden laatu on ollut pääsääntöisesti hyvä tarkastelujakson 2016-2024 aikana. Molempien tarkkailuputkien vesi on ollut erittäin sameaa mikä todennäköisesti selittyy putkien siiviläosien sijoittumisen hieno-/silttihiekkaan sekä hiekkaan.

Vedessä havaittu suuri kiintoaineksen määrä selittää suurelta osin myös erittäin suuria kokonaisfosforipitoisuuksia. Nytemmin näytteistä on tutkittu liukoisen fosforin pitoisuuksia, ja ne ovat merkittävästi pienempiä kuin kokonaispitoisuudet ja samaa suuruusluokkaa molemmissa paikoissa.

Typpipitoisuus on vaihdellut varsin paljon eri vuosina ja saman vuoden tutkimuskerroillakin. HP20151-putkesta otettujen näytteiden kokonaistyppipitoisuus on ollut suurempi kuin P64-putkesta otetuissa näytteissä. Syytä havaintopaikkojen väliseen typpipitoisuuksien eroon ei voi tulosten perusteella varmasti päätellä.

Liukoisen lyijyn pitoisuudet ovat alittaneet molemmissa pohjavesihavaintopaikoissa pohjaveden ympäristölaatumormin raja-arvon. Ensimmäisellä tutkimuskerralla vuonna 2016 lyijymääritys tehtiin kokonaispitoisuutena ja tällöin lyijypitoisuus oli normin raja-arvoa suurempi maa-aineksesta veteen sekoittuneen lyijyn takia.

Vuoden 2016 näytteenotossa näytteistä löydettiin pieniä pitoisuuksia tiettyjä liuotinyhdisteitä ja vuoden 2018 näytteenotossa havaittiin bensiinin (TAME ja MTBE) lisäaineita. Tulosten perusteella ei voi päätellä varmasti sitä, viittaavatko havaitut pienet TAME- ja MTBE-pitoisuudet siihen, että bensiiniä olisi päässyt maaperään. Muilla tutkimuskerroilla näitä yhdisteitä ei ole todettu.

Näytteistä on havaittu öljy-yhdisteiden pitoisuuksia vain yhdellä näytteenotokerralla vuonna 2022, jolloin pitoisuus ylitti määritysrajan. Näytteissä ei ole havaittu öljy-yhdisteisiin tai bensiiniin viittaavaa hajua laboratorioissa tehtyjen hajumääritysten yhteydessä.

## **Luonto**

Lentokenttäaluetta ympäröivä maasto kuuluu kokonaisuudessaan Hyppärän-Kakistonnummen harjijensuojeluohjelma-alueeseen ja lentokenttää ympäröi Hyppärän harjualueen NATURA 2000 -alue.

Lentokentän itäpuolella n. 0,39 km päässä sijaitsee Hyppärän luonnonsuojelualue sekä n. 1,0 km päässä soidensuojeluohjelmaan kuuluva Lammensuo-Pehkusuon luonnonsuojelualue. Lentokentän länsipuolella n. 0,17 km päässä sijaitsee Johannislundin yksityinen luonnonsuojelualue.

Natura-alueen suojeluperusteena on 12 eri luontotyyppiä sekä muutamia eläin- ja kasvilajeja. Hyppärän luontotyypeiltä on tavattu runsaasti EU:n lintudirektiivin lajeja, valtakunnallisesti uhanalaista kasvi- ja eläinlajistoa sekä alueellisesti uhanalaista lajistoa. Alueen pienvesissä, harjuilla ja lentokentän laidoilla tavataan valtakunnallisesti merkittävää selkärangatonuhanalaislajistoa. Hakkuut rumentavat paikoin pahasti maisemaa.

Pieni osa kohdealueesta ei kuulu mihinkään suojeluohjelmiin (soidensuojelu, vanhat metsät ja harjijensuojelu), luonnonsuojelualueisiin eikä maakuntakaavan suojeluvarauksiin. Aluetta käytetään ajoittain puolustusvoimien toimintaan tai suojelualueen läheisyydessä tapahtuvan puolustusvoimien toiminnan vaikutukset voivat ulottua suojelualueelle.

Lentokenttäalue on puustosta raivattu alue hiekkakankaalla. Kiitoratojen ulkopuolella kenttäalue on paahdeympäristöä. Alueella viihtyvät perhoset, luteet, kaskaat ja lantakuoriaiset ja ennen kaikkea niiden isäntäkasvit, kuten kissankäpälä, kangasajoruoho, ketoneilikka ja kultapiisku. Kenttäalue on yksi merkittävimmistä paahdealueista Suomessa. Kenttäalueen reuna-alueella on mäntytaimistoa, joka pyritään pitämään matalana tai poistamaan kokonaan niittämällä. Alueen luonnontila on säilynyt hyvin.

## **HAKEMUKSESSA ESITETYT ASIAT**

### **Toiminnan kuvaus**

Kiikalan lentokenttä toimii ympärivuotisena lentopaikkana. Lentotoiminta Kiikalan lentokentällä tapahtuu pääosin purjelentokoneilla ja moottorilentokoneilla, mutta myös muilla ilma-aluksilla, kuten kevyillä helikoptereilla. Lentotoiminta koostuu yleisilmailusta, johon sisältyvät mm. lentokoulutus ja lentotyö, sekä kaupallinen lentotoiminta. Lisäksi lentokentällä järjestetään muuta toimintaa, kuten yleisötapahtumia, kilpailuja ja erilaisia liikenteeseen liittyviä testauksia.

Merkittävä osa lentotoiminnasta tapahtuu keväällä, kesällä ja syksyllä, jolloin olosuhteet ovat lentämisen kannalta talvea suotuisemmat. Lentoon

lähdöt ja laskeutumiset ajoittuvat valtaosaltaan auringon nousun ja laskun väliselle ajalle.

Lentokentällä harjoitetaan pääasiassa moottori- ja purjelentotoimintaa sekä miehittämätöntä ilmailua. Pääosin Kiikalan lentokenttää käyttävien koneiden paino on alle 2 000 kg. Satunnaisesti kenttää käyttävät alle 5700 kg painavat lentokoneet ja hyvin harvoin tätä raskaammat.

Valtaosa lentokoneista on enintään 4-paikkaisia mäntämoottori lentokoneita tai enintään 2-paikkaisia ultrakevyitä lentokoneita. Myös ilman moottoria olevat purjelentokoneet käyttävät kenttää. Lähitulevaisuudessa osa mäntämoottorilla varustetuista koneista korvautuu sähkölentokoneilla

Kentän läheisyydessä, noin kilometrin etäisyydellä, lennetään laskeutumiskartan (LDG) mukaan. Tämä tarkoittaa kiitotiekohtaisesti määrätyn laskukierroskuvion noudattamista laskeutumista varten. Lentotoiminnasta säädetään EU asetuksessa sekä kansallisissa ilmailumääräyksissä ja -laissa.

Lentosäännöt, mittari- ja näkölentosäännöt (VFR ja IFR) ovat osa EU asetuksen lentotoimintaa koskevia sääntöjä. Edelleen lentosäännöissä määrätään minimilentokorkeuksista, jotka ovat taajama-alueilla 300 metriä ja muualla 150 metriä maan pinnasta. Miehittämättömän ilmailun säätely on osa EU asetusta. Kiikalan lentopaikan läheisyydessä noudetaan näitä määräyksiä.

Ilma-alusten lentoonlähtöihin ja laskeutumisiin liittyvät lentoreitit ovat lentokentän lähellä sidoksissa käytettävän kiitotien suuntaan. Kiitotie valitaan turvallisuussyistä siten, että ilma-alus voi nousta ja laskeutua vastatuuleen. Moottorilentokoneet suuntaavat nousun jälkeen pois lentokentän välittömästä läheisyydestä ja palaavat lennon jälkeen kentälle laskua varten. Ilmatila lähellä lentokenttää on lähinnä purjelentokoneiden sekä varjoliitäjien käytössä.

Kiikalan lentokenttä sijaitsee valvomattomassa ilmatilassa. Tästä syystä ympäristöluvan haltijalla ei ole mahdollista vaikuttaa ilma-aluksiin, jotka ylittävät tai ohittavat lentokentän.

Kiikalan lentokenttä tulee seuraamaan, kehittämään ja käyttämään uusia teknologioita sekä niihin liittyviä tukijärjestelmiä. Ilmailutoiminta edellyttää laitteiden, järjestelmien ja ilma-alusten kunnossapitoa ja sitä tekevät harrastajat sekä hyväksytyt organisaatiot.

### **Toiminta-ajat**

Kiikalan lentokentällä ei ole talvikunnossapitoa, joten toiminta lopetetaan vuosittain marraskuussa ja aloitetaan säästä riippuen maaliskuun tienoilla. Käyttökuukausia kentällä on siis korkeintaan 8 kuukautta vuodessa. Kesäkuukausina lentotoimintaa on päivittäin.

Kiikalan lentotoiminta tapahtuu näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti. Tämä tarkoittaa, että pilvikorkeus ja näkyvyys ovat riittäviä. Lentosääntöjen määritelmä yöstä on aika, jolloin auringon keskipiste on alempana kuin 6 astetta horisontin alapuolella. Tämä yön määritelmä on erilainen kuin äänenpaineen raja-arvoissa mainittu yö.

### **Kentän rakenteet ja varastot**

Kiikalan lentopaikalla on kaksi risteävää kiitotietä. Etelä-pohjoissuuntainen kiitotie on 15 m leveä ja 1350 m pitkä, kun itä-länsisuuntainen kiitotie on vastaavasti 10 m leveä ja 900 m pitkä.

Asemataso on lentopaikan osa, jossa koneet tankataan, valmistellaan lentoa varten sekä paikoitetaan. Seisontapaikalla tarkoitetaan ilma-aluksen paikoittamiseen määrättyä aluetta asematasolla. Kiitotie on ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskuun varattu alue. Rullaustie on maassa sijaitsevien lentopaikkojen kulkuväylä, jonka tarkoituksena on mahdollistaa ilma-aluksilla kulku lentopaikan eri osien välillä.

Kiikala Säätio sr:n omistuksessa on klubirakennus sekä varasto- ja polttoainejakelurakennus. Alueen sisäpuolella sijaitsee kolme Salon Seudun Ilmailukerhon lentokonehallia.

## **Lentomäärät**

Vuosien 2021 - 2023 välillä lentokentän lentomäärät ovat vaihdelleet noin 2 300 - 2 500 operaation välillä. Aktiivisimmat kuukaudet sijoittuvat maaliskokuun ajalle. Vuonna 2023 lentoja oli yhteensä 2 461 ja lentopäiviä 128. Keskimäärin lentoja oli 19 lentopäivää kohden ja enimmillään lentoja oli 53 lentopäivän aikana (29.10.2023).

## **Liikennemäärien ajallinen jakautuminen**

Kiikalan lentotoiminta tapahtuu näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti. Tämä tarkoittaa, että pilvikorkeus ja näkyvyys ovat riittävät. Suomessa talvikausi on lentämisen kannalta hiljaista aikaa, ja yleisilmailu keskittyy kesäkauteen.

Keskitalvella lentämislle soveltuvaa valoisuutta on vain noin 7 tuntia ja osin lyhyestä päivänvalosta johtuen sää on usein niin huono, ettei VFR-lentäminen onnistu kuin harvoin. Lentosääntöjen määritelmä yöstä on aika, jolloin auringon keskipiste on alempana kuin 6 astetta horisontin alapuolella. Tämä yön määritelmä on erilainen kuin äänenpaineen raja-arvoissa mainittu yö. Huomattavaa on, että keskikesällä (26.6 - 14.7) 18 päivän ajan lentosääntöjen mukaista yötä ei ole ollenkaan.

## **Suuntajakauma**

Ilma-aluksen päällikkö valitsee lasku- tai starttisuunnan aina vastatuuleen, jos muut syyt eivät pakota valitsemaan toisin.

Tämän takia liikenteen jakautuma eri suunnista voidaan arvioida erittäin hyvin tuulitietojen perusteella. Suomen tuuliatlaksen<sup>1</sup> tietojen perusteella Kiikalassa matalalla tuulen suuntajakautuma on keskimääräisesti lounaan suuntainen.

## **Laskukierros**

Lentopaikalle on julkaistu toimintaohjeet (kiikalanlentokeskus.fi), jossa lentäjiä ei saapumisen tai lähtemisen reitityksen suhteen ole mitenkään ohjeistettu.

Lentosääntöjen mukaan Kiikalan alue voidaan katsoa olevan ei-tiheästi asuttua aluetta. Lentosääntöjen mukaisesti tiheään asutun alueen ulkopuolella lentokorkeuden pitää olla vähintään 150 metriä lähempänä olevan esteen yläpuolella. Luontevilla lähestymis/lentolähtösuunnilla ei ole tiheää asutusta ja merkittäviä esteitä ovat puut.

Lentopaikalle on olemassa laskeutumiskartta (lentopaikat.fi), johon on piirretty suositeltu laskukierros kuvio. Tämä ilmoitetaan lentopaikan tiedoissa lentäjille, jolloin ne ovat myös vierailuille lentäjille tiedossa. Lentosäännöt edellyttävät lentäjää tutustumaan määränpään tietoihin ennen lentoa. Kiikalan laskukierros on ns. perusmuotoinen, jota lentäjät noudattaisivat ilman ohjeistustakin.

## **Moottorilentotoiminta**

Moottorilentotoimintaa harjoitetaan ympäri vuoden. Talvikaudella joulukuusta helmikuun loppuun lentotoiminta on kuitenkin vähäisiä, koska päivät ovat lyhyitä ja sää on usein lentämisen kannalta huono.

Kiikalan lentokenttää kotikenttäänään pitää noin 5-10 pienlentokonetta. Lennot ajoittuvat, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta, päivä- ja iltapäivä-aikaan. Lennot muille lentokentille tapahtuvat yleensä viikonloppuisin, ja ajankohta voi olla aikaisin aamulla ja saapuminen myöhään illalla. Lentokausi on tyypillisesti toukokuun alusta syyskuun loppuun.

## **Purjelentotoiminta**

Purjelentotoiminta ajoittuu pääosin huhtikuun puolenvälin ja syyskuun lopun väliselle ajalle.

Purjelentokoneet hinataan moottorilentokoneella tyypillisesti noin 500 metrin korkeuteen. Myös vintturihinaus lähtötapa on mahdollinen. Vintturi on laite, joka kelaa teräslankaa tai Dynema köyttä kelalle. Langan toisessa päässä on purjelentokone, joka siten nousee langan mukana 400-600 metrin korkeuteen. Langan irrotessa purjelentokoneesta, se kelataan vintturissa olevalle kelalle. Langan päässä oleva laskuvarjo mahdollistaa langan sisään kelauksen. Vintturin käyttövoima on poltto- tai sähkömoottori.

Purjelentämisen ympäristövaikutukset kohdistuvat lentokoneen hinaustapahtumaan, sillä hinaus mäntämoottorilentokoneella aiheuttaa ilmaan sekä melua, että päästöjä. Purjelentokoneen hinauksen kesto on normaalisti 5 minuuttia.

Vintturihinauksessa melu ja polttoaineen kulutus on pienempää, joten päästöt ovat pienempiä. Hinauksen kesto on noin 2 minuuttia. Purjelentotoiminnan hinaukset ajoittuvat tyypillisesti kello 11–18 välille, joskin koulutustoiminnassa hinaustoimintaa saattaa olla muulloinkin.

## **Helikopteritoiminta**

Kentällä toimii myös helikoptereita. Helikopterit rinnastetaan moottorilentotoimintaan ja ne noudattavat samoja toimintaohjeita ja melunhallintajärjestelyjä kuin moottorilentotoiminta.

Maakäyttö ennen lähtöä kestää noin 5 min, jonka jälkeen helikopteri ilmarullaa kohtuullisen vauhdikkaasti lähtöpaikalle, josta suoritetaan lentoonlähtö. Kiikalassa lähtöpaikkana käytetään pääkiitoteitä 18-36 noudattaen samoja LDG kartassa voimassa olevia tulo- ja poistumisreittejä kuin kiinteäsiipiset moottorilentokoneet. Laskeutumisen jälkeinen maakäyttö kestää noin 5 min.

Helikopteritoiminnassa huomioidaan aina ympäristövaikutukset. Melukuorma pyritään minimoimaan pitämällä maakäyttö- ja ilmarullausajat mahdollisimman lyhyinä, sekä pitämällä tulot ja menot sovittujen lähestymis- ja poistumisreittien sisällä.

Lennot ajoittuvat, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta, päivä- ja iltapäivä-aikaan. Lentokausi on tyypillisesti toukokuun alusta syyskuun loppuun.

## **Miehittämätön ilmailu**

Kiikalan lentopaikan ollessa avoin kaikille ilmailijoille, kentällä käy myös miehittämättömien ilma-aluksien lennättäjiä. Kaikki toiminnot edellyttävät harrastajaltaan voimassa olevaa lisenssiä.

Lennätysalue on poikkikiitotiellä pääkiitotien länsipuolella radan välittömässä läheisyydessä. Lennot ajoittuvat, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta, päivä- ja ilta-aikaan.

### **Varjoliitotoiminta**

Varjoliitotoiminnassa, varjoliitimet hinataan taivaalle autolla tai mönkijällä. Varjoliitimen ja hinausajoneuvon välissä on nailon köysi, joka kiertää kääntöpyörän kautta. Näin varjoliitimen ja hinausajoneuvon kulkusuunta on vastakkainen.

### **Moottorilentokoulutus**

Etelä-Suomen lentokoulut käyttävät Kiikalan lentopaikkaa koulutustoiminnassa. Lentokoulutustoiminta ei eroa muusta lentotoiminnasta, lukuun ottamatta laskukierrosharjoituksia, jotka muodostavat keskeisen osan lentokoulutuksesta.

Laskukierros lento on lento, jossa ohjaaja suorittaa lentoonlähdon ja lentää sitten kentän kuvioiden mukaisesti samalle kiitoradalle laskuun. Läpilaskulla tarkoitetaan laskeutumisen ja lentoonlähdon yhdistelmää siten, että lentoonlähtö suoritetaan laskeutumisen jälkeen samalla liikkeellä konetta pysäyttämättä. Laskukierros lentoon yhdistetyt läpilaskut ovat keskeinen osa lentokoulutusta sekä lentotaidon ylläpitämistä. Myös tarkastuslennoilla ja kertauskoululennoilla ohjelmaan kuuluvat läpilaskuharjoitukset.

### **Yölennot ja lentokentän valaistus**

Yölentotoiminta Kiikalan kentällä ei ole mahdollista puuttuvien kiitotievalaisimien vuoksi. Lentosääntöjen mukaisen yön katsotaan vallitsevan, kun auringon keskipiste on 6 astetta horisontin alapuolella.

### **Talvitoiminta**

Kiikalan lentotoiminta tapahtuu pääosin näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti, jolloin pilvikorkeuden ja näkyvyyden tulee olla riittävät. Suomessa talvikauden sääolosuhteet eivät suosi näkölentosääntöjen mukaan tapahtuvaa lentotoimintaa ja tästä syystä erityisesti harrastelentotoiminta yleensä keskittyy kevät-, kesä- ja syyskauteen. Koulutustoiminta ei ole yhtä kesäpainotteista, mutta sääolosuhteet vaikuttavat tähänkin toimintaan.

### **Talvihoito**

Lentokentän talvikunnossapitoa tehdään tarpeen mukaan ja kenttä voi olla ajoittain suljettuna olosuhteiden vuoksi. Kiitotien ja rullaustien lumenpoisto tehdään erikseen sovitun auruussuunnitelman mukaisesti.

Suunnitelma huomioi lentokentän luontoarvot ja talviliikuntatoiminnan. Lumenpoisto lentoliikennealueella hoidetaan mekaanisin keinoin (esim. kauha, aura, harja, linko), kemikaaleja ei käytetä. Lunta ei kasata herkän kasvillisuuden alueille. Lentokoneiden jään- ja lumenpoistossa ei käytetä minkäänlaisia kemikaaleja.

Koneet säilytetään talvella yleensä hallien suojassa, jolloin mahdollista jään- ja lumenpoistoa ei muutenkaan tarvitse suorittaa. Lentokentän ja lentokoneiden talvikunnossapito ei aiheuta ympäristölle vaaraa.

## **Polttoaineiden tankkauspiste**

Lentokentän polttoainejakelualue eli tankkauspaikka sijaitsee lennonsuunnittelu rakennuksen pohjoispuolella noin 80 metrin etäisyydellä. Polttoaineiden varastorakennus on kooltaan 3,2 x 5,1 metriä ja polttoaineiden asfaltoitu jakelualue on kooltaan noin 15 x 15 metriä.

Polttoainetta käytetään nykyisestä tankkipaikasta arviolta noin 6 000 – 10 000 litraa vuodessa. Käyttömäärä ja täyttöiheys voi vaihdella merkittävästi vuotuisen toiminnan mukaan.

## **Kemikaalien varastointi ja käsittely**

Kentän polttoaineiden varastoinnista ja säiliöiden asianmukaisesta ylläpidosta vastaa Kiikala-Säätiö sr.

Polttoaineita säilytetään erillisessä rakennuksessa, jossa säiliöt on sijoitettu maanpäälliseen betonista valettuun altaaseen. Suoja-altaan tilavuus on noin 10 kuutiota ja täyttää niille asetetut minimivaatimukset.

Polttoainevarastossa on kaksi 2300 litran säiliötä. Säiliöt on tarkoitettu 100LL ja BE98E5:lle. Säiliöiden kunto on tarkastettu maaliskuussa 2025 ja tarkastuksen tulos oli A luokka. Seuraava katsastus 20.03.2030 mennessä.

BE98E5 täyttö tapahtuu suojarakennuksen takaa. Bensa täytetään tankkiin valuttamalla säiliöautosta. Auto on ajettuna korokkeelle. Tämä alue on asfaltoitu ja kalteva kohti öljynerotuskaivoa.

Lentobensiinin säiliön täytetään säiliöautosta pumpaamalla. Säiliöauto pysäköi kestopäällystetyllä ja viemäroidyllä tankkausalueella. Mikäli polttoainesäiliöiden täytön yhteydessä syntyy ongelmia, maaperän pilaantumisriski on pieni polttoaineen kulkeutuessa kohti kaivoa.

Varsinais-Suomen pelastuslaitos teki tarkastuskäynnin Kiikalan lentokentälle. Koska pelastusviranomaisen valvontatiedoista ei ole selvinnyt onko kohteen toiminnanharjoittajalla joskus ollut pelastusviranomaisen hyväksyntää polttonesteiden varastointiin, Kiikala-Säätiön on laitettava vireille ilmoitus vaarallisen kemikaalien vähäisestä käsittelystä ja varastoinnista pelastusviranomaiselle.

## **Koneiden ja laitteiden huolto**

Lentokentällä on välttämätöntä tehdä laitteiden, järjestelmien ja ilma-alusten huoltoja. Näitä tekevät omaan lukuunsa harrasteorganisaatiot, sekä viranomaisen (Traficom) hyväksymät kaupalliset huolto-organisaatiot.

Huoltotoimintaa harjoitetaan vain sisätiloissa lentokoneiden säilytyshalleissa. Halleissa on nesteitä läpäisemättömät lattiarakenteet, pois lukien kaarihalli, jossa on vaneri lattia. Kaarihallissa on koneiden alla öljypelti, nesteitä läpäisemättömät kalvot ja vuotokaukalo polttoainevuotojen varalta.

## **Lentokoneiden säilytys**

Lentokoneita säilytetään lentokonehalleissa tai lentokoneiden pysäköintialueella lennonvalmistelu rakennuksen eteläpuolella, jossa on asfaltti päällyste. Kaarihallissa käytetään vuotokaukaloita siipien alla polttoainevuotojen varalta sekä nesteitä läpäisemättömiä suoja ja öljypeltejä koneiden alla.

Pienkoneissa voi olla polttoainetta enintään 100-150 litraa per tankki, tyypillisesti kuitenkin enintään noin 50 litraa. (Tämä johtuu lentämiseen liittyvästä painolaskennasta. Polttoaine tankataan yleensä ennen lentoa tarpeen mukaan.) Moottoriöljyä koneissa on 6-10 litraa.

## **Muu toiminta**

Lentokentällä järjestetään myös muita tapahtumia. Tämä mahdollistaa varainhankinnan kentän ylläpitoon. Ilmailulajien lisäksi kentällä järjestetään elämysautoajoja sekä ajoneuvojen testausta.

Elämysajoissa, urheiluautot kiihdyttävät noin 500 metrin matkan ja palaavat takaisin asematasolle. Tapahtumassa käytettävät autot ovat liikennekäyttöön hyväksytyjä ja näin ollen melutasoltaan alhaisia. Tälle tapahtumalle on varattu enintään kuusi tapahtumapäivää. Tapahtuma aika on klo 10.00- klo 18.00 välisellä ajalla.

Kulkuneuvojen myyjät ja -maahantuojat voivat järjestää esittely-, testi- ja koeajotilaisuuksia, jotka toteutetaan kentän päällystetyillä osilla.

Tilaisuudet ajoittuvat enimmäkseen kevään ja syksyn arkipäiviin, jolloin kentällä on vähemmän lentotoimintaa. Lentokentän päätarkoitus on kuitenkin toimia lentokenttänä. Muut tapahtumat palvelevat pääsääntöisesti turvallisuuden, ympäristöystävällisyyden sekä uusien teknologioiden kehittämistä.

Kentällä järjestetään alueen yhdistysten avoimia tapahtumia. Tällaisia ovat esimerkiksi yhdistysten järjestämät laturetket. Tilaisuudet ajoittuvat kevääseen, syksyyn ja talveen, harvemmin lentokaudelle kesään. Tapahtumat järjestetään yleensä viikonloppuisin. Mahdolliset kuulutukset suunnataan tapahtumaan päin välttäen liiallista äänenvoimakkuutta.

Puolustusvoimat järjestävät harjoituksia lentokenttäalueen ulkopuolella. Puolustusvoimilla on valtiollisena toimijana oma ympäristölupa toimilleen.

## **Ympäristökuormitus ja sen vähentäminen**

### **Lentotoiminnan melupäästöt**

Kiikalan lentomäärät on vuosina 2023 - 2024 arvioitu seurantatilaston tietojen perusteella vuositasolla noin 2500. Toiminnasta on tehty melumallinnus, jossa katsotaan hieman tulevaisuuteen ja käytetään lentomäärää 3750 lentoa vuodessa, joka tarkoittaa noin 60 lentoa yhtenä viikkaana kesälauantaina. Yöaikaan arvioitu tapahtuvan yhteensä 30 lentoa.

Yöaikaan ajoittuvat lennot ovat lentoja, jotka tapahtuvat siitä syystä, että sää on estänyt saapumisen aiemmin (alkuyö 22-24) tai lentäjä on tulevan huonon sään takia aikaistanut lähtöä aamuun (5-7), jotta hän pääsee poistumaan ennen huonomman sään saapumista.

Vertailussa nostettu yölentojen ekvivalenttiäänänen määrää keskiarvosta eli 5 lentoon yö = yhteensä 10 operaatiota. Tämä on enemmän kuin käytännössä on havaittu. Mallinnuksessa käytetään tasalukua 5 lentoa yöaikaan.

### Äänen häiritsevyys

Ilma-aluksen aiheuttama ääni on lyhytkestoinen. Ilma-aluksen nopeus on vähimmilläänkin noin 30 m/s (108 km/h), jolloin ohi lentävä lentokone on edes kohtuullisen lähellä (< 1 km) noin minuutin ajan. Lentokoneiden ääni muodostuu potkuriäänestä ja moottorin äänestä (pakoäänestä).

Mäntämoottorin ääni on samantapainen laajakaistainen ääni kuin esimerkiksi autoissa.

Kaasuturbiinimoottorin ääni on laajakaistaista, mutta huippu korkeammilla taajuuksilla. Kentällä ei juurikaan toimi kaasuturbiini ilma-aluksia.

Potkuriääni taas koostuu kapeista yhden taajuuden äänikomponenteista.

Voimakkaikimmman äänen taajuus on suoraan laskettavissa potkurin kierrosnopeudesta ja lapojen määrästä. Ultrakevytluokan koneilla tämä primääriäänen taajuus on n. 105 Hz ja suuremmilla yleisilmailulentokoneiden 83 Hz tai 105 Hz. Potkurilentokoneen ääni on siis helposti tunnistettavissa voimakkaankin taustaäänen seasta.

### Lentomelun kuvaaminen

Vaihtelevan lentotoiminnan aiheuttaman äänen kuvaamiseen käytetään suuretta, joka yhdistää äänitapahtumien hetkellisen tason ja tapahtumien lukumäärän. Koko vuorokauden lentojen yhteensä muodostama äänienergia kuvaa äänitason kokonaismäärää. Tätä äänitasoa kutsutaan keskiäänitasoksi  $L_{eq}$  (ekvivalenttitaso).

Keskiäänitasoa käytetään yleisesti kuvaamaan ympäristön äänitason suuruutta. Käytännössä havaittava äänitaso vaihtelee koko ajan – ilma-alusten kohdalla erityisen selvästi, sillä tapahtumien esiintyminen voi olla harva ja tapahtuminen välillä ilma-alusten aiheuttamaa ääntä ei esiinny lainkaan.

Keskiäänitaso eri paikoissa voidaan laskea, kun tiedetään erityyppisten ilma-alusten äänitasot ja lentojen määrä. Lisäksi tarvitaan tiedot lentoreiteistä ja niiden hajonnasta sekä tiedot lentoprofiileista (korkeus, nopeus, moottorin tehoasetus). Keskiäänitaso voidaan esittää karttapohjalla käyräesityksenä, jolloin voidaan kuvata kokonaisäänitilannetta laajallakin maantieteellisellä alueella.

### Laskennoissa käytetyt suureet

Tämän selvityksen tuloksissa esitetyt suureet ovat päiväajan (klo 7-22) keskiäänitaso  $L_{Aeq}$  (7-22). Yöajan vastaavasti (klo 22-07) keskiäänitaso  $L_{Aeq}$  (22-07), yöaika kestää 9 tuntia, kun päiväaika kestää 15 tuntia. Joten päiväajan äänitaso ei ole suoraan käytettävissä yöajan äänitasona, koska aika on erilainen.

Yleiset ympäristön äänitason ohjearvot on valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaisesti annettu erikseen päivä- ja yöajan (painottamattomalle) keskiäänitasolle  $L_{Aeq}$ .

Mahdolliset hyvin satunnaiset yöaikaiset operaatiot eivät vaikuta mitenkään päiväaikaiseen verhoikäyrään (klo 07-22).

Tätä äänentasomallinnusta varten Kiikalan lentokoneet jaettiin seuraaviin ryhmiin:

Ryhmä 1 (ultrat)  
Ryhmä 2 (LSA luokan lentokoneet)  
Ryhmä 3 (C150/152, PA38, DV20, DA20)  
Ryhmä 4 (C172, PA28)  
Helikopterit  
Hinaustoiminta

Nämä edustavat nyt/lähitulevaisuudessa merkittävintä osuutta lentokoneista, joilla lennetään suurin osa lentotapahtumista. Jos

lentokentällä säilytetään suurempia koneita, niiden lentomäärä on hyvin tyypillisesti enintään yksi operaatio päivässä (eli koneella lähdetään pois tai tullaan pidemmältä matkalta takaisin). Tämä lentomäärä on alle 1 % kokonaislentomäärästä.

Näiden koneiden äänenpainearvoiksi otettiin (ryhmän sisällä) sama edustava (eniten lentävän koneen) äänitasotieto ja koneiden suorituskyvyn mukainen lentoprofiili määriteltiin käytössä olevan tiedon mukaisesti edustamaan todellisuutta.

Ryhmittäin lentokoneiden lentomäärien jakautuminen on:

Ryhmä	Osuus lennoista
R1	40 %
R2	10 %
R3	35 %
R4	10 %

Koneryhmittäin laskukierroslentämisen osuus kaikista lennoista on arvioitu seuraavasti:

Koneryhmä	R1	R2	R3	R4
Laskukierroslentäminen	30 %	60 %	60 %	3 %

Mallinnustuloksen perusteella lentomäärille 60 lentoa/päivä (07-22) sekä 4+1 lentoa yöaikana (22-07) edellä esitetyllä jakautumalla voidaan todeta, että päiväajan sekä yöajan keskiäänitasot lähimmissä häiriintyvissä kohteissa eivät ylity.

### Tulokset

Äänitasomallinnuksen perusteella kentän ohjeistusta päivitetään seuraavasti:

- Kentällä kielletään läpilaskut ja helikoptereiden autorotaatio harjoitukset 22-07 välisenä aikana.
- Kentän länsipuolen iso luonnonsuojelualue lisätään kentän laskeutumiskarttaan.
- Lentopaikan ohjeistukseen lisätään kohta, jossa ohjeistetaan välttämään länsipuolella olevan luonnonsuojelualueen yli lentämistä.

### **Muun toiminnan melupäästöt**

Henkilöautojen rengastestaus on standardisoitu tutkimus, jolla selvitetään renkaan tiehen aiheuttamaa kulutusta. Yhden testisarjan aikana autolla ajetaan ajoreitillä olevan testikiven yli 200 kertaa 100 km/h nopeudella. Yhden testausarjan läpivienti kestää noin 3,5 h. Vuonna 2024 testisarjoja ajettiin kentällä yhteensä 20 kpl. Testiajosta käytetään tavanomaista henkilöautoa ja siitä aiheutuu tavanomaisen liikennemelun tyyppistä ääntä.

Elämysajotapahtumassa asiakkaalla on mahdollisuus koeajaa tieliikennekelpoisia urheiluautoja (tapahtumissa ollut käytössä Ferrari f420 Spider ja Lamborghini Gallardo LP-560). Varsinainen ajo suoritetaan kentän pohjoiseteläsuuntaisella pitkällä kiitoradalla ajomatkan ollessa noin 920 m, jonka jälkeen ajetaan takaisin lähtöpisteeseen kiitoradan länsipuoleista ajoväylää pitkin 50 km nopeudella. Tapahtumat järjestetään klo 9–18 välisenä aikana. Yksi kuljettaja ajaa tapahtumassa 4 kierrosta ja

perehdytysaika huomioiden käytännössä ajokierrosten enimmäismäärä päivässä on noin 324 kierrosta. Elämysajotoiminnasta aiheutuu tavanomaisen tieliikennemelun ääntä sekä voimakkaampia kiihdytysääniä.

### Ajotoiminnan melun kuvaaminen

Melulaskennassa ajoneuvojen melupäästötietona on käytetty vastaavissa kohteissa mitattuja äänitehotasoja. Äänitehotason ja toiminta-ajan perusteella laskentaohjelma muodostaa äänilähteen ns. lähtömelutason, jonka perusteella malli laskee melutasot ympäristössä ottaen huomioon mm. etäisyysvaimentumisen, ilman ääniabsorption, esteet, heijastukset sekä maanpinnan absorptio-ominaisuudet. Laskenta kuvaa melun leviämistä myötätuuliolosuhteissa.

Lentokentän lähiympäristö on metsää. Tiheällä metsäkasvustolla voi olla melun leviämistä vaimentavaa vaikutusta. Puuston vaikutus ei kuitenkaan välttämättä ole pysyvää, vaan puustoa voidaan harventaa tai kaataa. Tällöin vaimennus pienenee oleellisesti. Mallissa ei ole yleisen käytännön mukaisesti huomioitu metsäkasvillisuutta melua vaimentavana tekijänä.

Melulaskennassa kaikki ajoneuvot on huomioitu ”ympärisäteilevinä” äänilähteinä eli ne aiheuttavat kiihdytyksen aikana yhtä suurta ääntä kaikkiin ilmansuuntiin. Käytännössä laitteiden ääni on usein kuitenkin voimakkainta pakoputken pään suuntaan ja muissa suunnissa aiheutuva melu voi olla pienempää. Tämä aiheuttaa epävarmuutta etenkin keskiäänitason laskennassa ja todellinen aiheutuva keskiäänitaso rata-alueen länsi-, etelä- ja itäpuoleisilla alueilla voi olla laskennan tulosta pienempi.

### Laskennoissa käytetyt suureet

Tämän selvityksen tuloksissa esitetyt suureet ovat päiväajan (klo 7-22) keskiäänitaso  $L_{Aeq}$  (7-22) ja yöajan vastaavasti (22-07).

Yleiset ympäristön äänitason ohjearvot on valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaisesti annettu erikseen päivä- ja yöajan (painottamattomalle) keskiäänitasolle  $L_{Aeq}$ .

Rengastestauksen melulaskennoissa on käytetty tieliikennemelun laskentamallia, jolloin melupäästö vastaa tavanomaista tieliikennettä. Elämysajotapahtumien kiihdytysten äänen on arvioitu vastaavan Fiat Abath urheiluautolle määritettyä arvoa (113 dB).

Melulaskennoissa on tarkasteltu renkaiden testaustoiminnan aiheuttamaa keskiäänitasoa  $L_{Aeq}$ , kun päivän aikana ajetaan 3 testaussarjaa sekä aiheutuvaa yöajan keskiäänitasoa, kun yön aikana ajetaan 2 testaussarjaa, elämysajotapahtuman aiheuttamaa päiväajan keskiäänitasoa  $L_{Aeq}$  sekä elämysajotapahtuman aiheuttamaa hetkellistä maksimiäänitasoa  $LAF_{MAX}$ .

### Tulokset

Rengastestauksen aiheuttama keskiäänitaso  $L_{Aeq}$  on vähäinen eikä se aiheuta oleellista meluhaittaa ympäristöön, kun päivässä ajetaan 3 testaussarjaa ja yöajan keskiäänitasoa, kun yöllä ajetaan 2 testaussarjaa. Aiheutuva 40 dB keskiäänitason alue ei ulotu lentokenttäalueen ulkopuolelle. Rengastestauksesta ei aiheudu ympäristöön voimakkaita hetkellisiä maksimiäänitasoja.

Laskennan perusteella tavanomaisen elämysajopäivän aiheuttama keskiäänitason ( $L_{Aeq}$ , 7-22) yli 45 dB alue ei ulotu lentokenttäalueen ulkopuolelle ja keskiäänitaso on alle 30 dB lähimmillä lomarakennuksilla.

Elämysajotoiminnan aiheuttama hetkellinen maksimiäänitason  $L_{AF,MAX}$  yli 50 dB alue ei ulotu lentokenttäalueen ulkopuolelle.

Rengastestauksen ja elämysajotapahtumien aiheuttama melutaso ympäristössä alittaa keskiäänitason ohjearvon sekä hetkellisen äänitason tavanomaisen raja-arvon ympäristön asuin- ja lomarakennuksilla sekä luonnonsuojelualueilla selvästi.

### **Polttoaineet ja muut kemikaalit**

Lentokentän polttoainejakelualue sijaitsee lennonsuunnittelu rakennuksen pohjoispuolella noin 80 metrin etäisyydellä. Polttoaineiden varistorakennus on kooltaan 3,2 x 5,1 metriä ja polttoaineiden asfaltoitu jakelualue on kooltaan noin 15 x 15 metriä. Tankkauspaikan suojaavan maakerroksen paksuus on vähintään yli 20 metriä. Lentokentän itäreunalla ja Immenjärven lounaispuolella kallionpinta on tasolla +100–105 m mpy.

Tankkauspaikalla sijaitsee kaksi 2300 litran maanpäällistä yksivaippaista polttoainesäiliötä, joiden alla on tilavuudeltaan 10 m<sup>3</sup> kokoinen betoninen suoja-allas. Lentokentällä käytetään kahta eri polttoainetta (100LL ja BE98E5). Säiliöt on varustettu ylitäytön estimillä, vuotovaroitimilla sekä hätä- ja käyttökatkaisimilla. Vuotovaroitin ollaan päivittämässä sähköiseen sähköpostilla toimivaan varoitusjärjestelmään. Öljysäiliöt on tarkistettu 20.3.2025 ja ovat saaneet luokituksen A. Öljysäiliöt tullaan päivittämään kaksoisvaippasäiliöihin.

Polttoainetta käytetään nykyisestä tankkipaikasta arviolta noin 6000 - 10000 litraa vuodessa. Käyttömäärä ja täyttötiheys voi vaihdella merkittävästi vuotuisen toiminnan ja paikalta toimivan kaluston mukaan. BE98E5 ja 100LL bensiinien täyttö tapahtuu suojarakennuksen takaa säiliöautosta pumppaamalla. Säiliöauto pysäköi kestopäällystetyllä ja viemäroidyllä tankkausalueella. Polttonesteiden täyttöputkia on tarkoitus muokata niin, että öljysäiliöiden täyttö ei tapahdu takaosan luukusta vaan etupuolelta ja betonisen suoja-altaan päällä.

Tankkauspaikka on asfaltoitu ja kallistettu, josta hulevedet ohjataan ensin sadevesikaivon/yksinkertaisen erottimen kautta 1-luokan öljynerottimeen. Kiikala-Säätiö on saanut Salon vedeltä luvan kytkeä öljynerotuskaivon kaupungin viemäri järjestelmään. Uusi järjestelmä tullaan kytkemään Salon kaupungin verkkoon vuoden 2025 aikana.

Kentän polttoaineiden varastoinnista ja säiliöiden asianmukaisesta ylläpidosta vastaa Kiikala-Säätiö. Tankkauspaikkaa käyttäviltä henkilöiltä vaaditaan perehdyttämiskoulutus. Koulutuksessa käydään myös läpi oikea toiminta vahingon sattuessa.

Huoltotoimenpiteistä aiheutuvia jäteöljyjä ja jäähdytysnesteitä säilötään siihen tarkoitetuissa astioissa ja ne viedään käsiteltäväksi asianmukaiseen käsittelylaitokseen. Jäteöljyn säilytys halleissa on kielletty. Lisäksi huoltotoiminnassa syntyy pieniä määriä yhdyskuntajätettä, kuten sekajätettä.

Lentokoneiden polttoainejärjestelmään kertynyt vesibensa kerätään päivätarkastuksen yhteydessä pulloon ja kaadetaan siitä metalliseen bensiinikannuun.

Lentokoneiden pesuun ei käytetä haitallisia kemikaaleja, vaan ne pestään vedellä ja kostealla liinalla pyyhkimällä. Lisäksi halleissa varastoidaan vain välttämättömiä pieniä määriä muita huoltokemikaaleja. Näihin pätevät normaalit kiinteistöjen kemikaalien säilytys säännöt.

### **Hulevesien johtaminen**

Vaikutusalueella ei ole porakaivoja tai muuta vedenottoa. Tässä tapauksessa olemassa olevan tankkausaseman hulevesijärjestelmä saneerataan vastaamaan nykyvaatimuksia.

Hulevedet ja mahdollinen polttoainepitoinen hulevesi ohjataan ensin sadevesikaivon/ylksinkertaisen erottimen kautta 1-luokan öljynerottimeen.

Sadevesikaivon jälkeen hulevesi ohjataan roadpipe NS6-öljynerottimeen. Öljynerotinlaitteisto erottaa hulevedestä mahdollisen öljyn tai muun nesteen, jota ei haluta joutuvan maastoon.

Öljynerottimesta hulevesi ohjataan sulku, purku ja näyteenottokaivoon. Huleveden virtaus voidaan sulkea, jos tapahtuu mahdollinen suurempi polttoainevahinko. Kaivo rakennetaan 1200 mm betonirenkaista ja sinne on esteetön pääsy, jotta virtaus voidaan sulkea viivytyksettä kaikissa olosuhteissa.

Kaivo ja sulkuventtiili tulee merkitä niin, että jokainen käyttäjä osaa sulkea virtauksen. Käyttäjät koulutetaan hätätilannetta varten.

Kiikala-Säätiö on saanut Salon vedeltä luvan kytkeä öljynerotuskaivon kaupungin viemäri järjestelmään. Uusi järjestelmä tullaan kytkemään Salon kaupungin verkkoon vuoden 2025 aikana.

Tutkimustulosten perusteella voidaan arvioida, että oikein toteutettuna, huollettuna ja käytettynä edellä kuvatulla hulevesien käsittelyjärjestelmällä mahdollisen öljyvahingon aiheuttamat haitat voidaan estää ja järjestelmä täyttää asetetut vaatimukset.

## **Huoltotoiminta**

Lentokentällä on välttämätöntä tehdä laitteiden, järjestelmien ja ilma-alusten huoltoja. Näitä tekevät omaan lukuunsa harrasteorganisaatiot, sekä viranomaisen (Traficom) hyväksymät kaupalliset huolto-organisaatiot.

Huoltotoimintaa harjoitetaan vain sisätiloissa lentokoneiden säilytyshalleissa. Halleissa on nesteitä läpäisemättömät lattiarakenteet.

## **Lentokoneiden säilytys**

Lentokoneita säilytetään lentokonehalleissa tai lentokoneiden pysäköintialueella lennonvalmistelu rakennuksen eteläpuolella, jossa on asfalttipäällyste.

Lentokoneita säilytetään myös kaarihallissa, jossa on vanerilattia. Kaarihallissa on koneiden alla öljypelti, nesteitä läpäisemättömät kalvot ja vuotokaukalot polttoainevuotojen varalta. Kaarihalliin on suunnitteilla kaksoispidätteiden lattiarakennelma.

## **Vedenhankinta ja viemärointi**

Lennonvalmistelu rakennus on liitetty Salon kaupungin viemäriverkkoon. Kiinteistöllä on käytössä oma porakaivo.

## **Jätteen käsittely**

Kiikala Säätiö hoitaa omien kiinteistöjen sekajätteen, biojätteen sekä palavan jätteen keräyksen. Tätä varten on lennonvalmistelurakennuksen yhteydessä erilliset jäteastiat.

Pienet määrät lajiteltua sekajätettä voidaan toimittaa Kiikala-säätiön lennonvalmistelurakennuksen sekajäte astiaan, suuremmat määrät on toimitettava lähimmälle jätteiden vastaanottopaikalle.

Sekajätteen keräys- ja kuljetuspalveluista voidaan tehdä sopimus kunnallisen jäteyhtiön (Rouskis Oy) kanssa, tai se voidaan itse toimittaa lähimmälle jäteasemalle.

Kiikala-Säätiön vuokra-alueella lentokonehallien haltijat/vuokralaiset vastaavat itse jätteen keräyksestä sekä poisviennistä.

### **Vaarallisen jätteen käsittely**

Jos lentokoneiden säilytyshallissa suoritetaan huoltotoimenpiteitä, on hallin käyttäjillä oltava käytettävissään myös vaarallisen jätteen väliaikaiseen säilyttämiseen sopiva lukittu tila. Muussa tapauksessa vaarallisen jätteen säilytys halleissa on kielletty.

Jätteen säilytystila on rakennettava rakennus- ja ympäristöviranomaisten ohjeistuksen mukaisesti. Jäteöljyä varten vaarallisen jätteen säilytystilassa voidaan pitää esimerkiksi tyyppihyväksytty (UN), tuplavaipalla varustettu IBC-nestekontti. Tällaisen kontin tyhjentäminen onnistuu turvallisesti ja siististi imuautolla yläpinnan tyhjennysyhteen kautta.

Yhden lentokonehuollon yhteydessä syntyy 3-8 litraa jäteöljyä. Jäteöljyn lisäksi lentokoneiden huolto- ja käyttötoiminnassa syntyy vähäisiä määriä muuta vaaralliseksi luokiteltavaa jätettä, kuten kiinteää öljyistä jätettä, akkuja, renkaita, jäädytyn- ja jarrunesteitä sekä metallijätettä.

Vaarallisen jätteen poisvieminen on hallin omistajan vastuulla. Jos käytössä on luokiteltu IBC nestekontti, on jäteöljysäiliön tyhjentäminen tilattava vähintään kerran kahdessa vuodessa asianmukaiseen jatkokuljetukseen erikoistuneella jätehuoltoyritykseltä. Mikäli kiinteistön omistajalle ei ole edellä mainittua hyväksyttävää tilaa, on vaarallinen jäte kuljetettava välittömästi pois kiinteistöstä huoltotoimenpiteen jälkeen.

Arvio toimintaan liittyvistä ympäristöriskeistä ja niiden ennakoinnista

### **Liikenne ja liikennejärjestelyt**

Lentokenttäalueella autonkäyttö on rajoitettu ainoastaan välttämättömimpään lentotoimintaan ja turvallisuuteen liittyvään liikenteeseen. Kaikki muu kuin välttämätön lentotoimintaan liittyvä pysäköinti ohjataan lennonvalmistelu rakennuksen vieressä sijaitsevalle pysäköintialueelle. Pysäköintialue on päällystämätön. Normaalin lentotoiminnan aikainen pysäköinti on vähäistä.

### **Päästöt ja niiden vaikutus vesistöön**

Lentokenttäaluetta lähinnä olevat vesistöt ovat kentän länsi-, pohjois- ja itäpuolella, noin kilometrin etäisyydellä kenttäalueesta. Lentokentän toimintojen vaikutukset vesistöihin on vähäiset.

### **Päästöt ilmaan ja niiden vaikutus ilmanlaatuun**

Lentokentältä lennetään pääasiassa moottorilentokoneilla. Toiminnasta aiheutuu hiilidioksidi-, metaani- ja hiukkaspäästöjä. Purjelentokoneet eivät tuota lentäessään päästöjä ilmaan, mutta niiden hinaaminen moottorilentokoneella aiheuttaa päästöjä.

Kiikalan lentokentällä ei ole ilmanlaadun seuranta.

## **Päästöt ja niiden vaikutus maaperään ja pohjaveteen**

Lentokentän normaali toiminta ei aiheuta päästöjä maaperään tai pohjaveteen. Päästöjä syntyy vain onnettomuustilanteissa, joissa polttoainetta pääsee vuotamaan lentokoneista, säiliöautoista tai polttoainesäiliöistä. Tähän on kuitenkin varauduttu suoja-altailta, öljynerotuskaivoilla ja asfaltoiduilla pinnoilla polttoainesäiliöiden ja tankkauspisteen läheisyydessä.

## **Pohjaveden tarkkailuohjelmaesitys**

Tarkkailututkimuksia on tehty vuosittain syys-lokakuussa kahdesta pohjavesiputkesta (HP20151 ja P64) vuosien 2016–2024 ajan. Tarkkailututkimusta jatketaan nykyisistä havaintopaikoista otettavin näyttein.

Pohjavesinäytteistä tutkitaan seuraavat suureet: Veden lämpötila, pH, haju, sameus, väriluku, sähkönjohtavuus, kloridi, bensiini- ja öljyhiilivety jakeet, alifaattiset hiilivedyt, lyijy (liukoinen), MTBE, TAME ja BTEX-yhdisteet.

Jos näytteissä havaitaan tutkittavia haitallisia aineita tai niihin viittaavaa hajua, tutkimus voidaan toistaa viranomaisen kanssa sovittavalla tavalla, jotta voidaan sulkea pois esimerkiksi näytteiden kontaminaatiosta syntyvä virhe.

HP20151-putki sijaitsee lähellä mahdollisen vahinkotapahtuman todennäköisintä paikkaa ja P64 on pohjaveden virtaussuunnan vuoksi tällöin vaikutusalueen ulkopuolella.

Siinä tapauksessa, että lentokenttäalueella tapahtuu onnettomuus tai vahinko ja on syytä epäillä, että tapahtumassa pohjaveteen voi päästä merkittäviä määriä haitallisia aineita, vahinkopaikan läheisyyteen asennetaan tarvittaessa pohjaveden virtaussuunta huomioon ottaen uusi pohjavesiputki.

Uuden putken rakenteissa otetaan huomioon aineiden käyttäytyminen (esimerkiksi putken materiaali ja sisähalkaisija sekä se, että siiviläosan pitää ulottua pohjavedenpinnan yläpuolelle). Tällöin uudesta putkesta otetuista näytteistä voidaan seurata haitallisten aineiden mahdollista kulkeutumista ja määriä niiden todennäköisessä leviämissuunnassa.

Vahinko- ja onnettomuustilanteissa tutkimusajankohdista ja näytteenoton tihentämisestä sovitaan erikseen viranomaisen kanssa. Vahinko- ja onnettomuustilanteissa tutkittavien yhdisteiden luettelo voi olla erilainen sen mukaan, mitä kemikaaleja tai aineita on käytetty: esimerkiksi tulipalon sammutuksessa voidaan käyttää erilaisia sammutuskemikaaleja tilanteen mukaan.

## **Vaikutukset luontoarvoihin, luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin**

Luontoarvoihin kohdistuvia vaikutuksia ei arvioida syntyvän lukuun ottamatta melupäästöä. Lentotoiminnan melupäästö 60 lennolla päivässä, aiheuttaa melua, joka ylittää luonnonsuojelun raja-arvon  $L_{Aeq}$  (7-22) 45 dB vaalean sinisellä rajatulla alueella.

Kentän länsipuolen iso luonnonsuojelualue lisätään kentän laskeutumiskarttaan.

Lentopaikan ohjeistukseen lisätään kohta, jossa ohjeistetaan välttämään länsipuolella olevan luonnonsuojelualueen yli lentämistä.

## **Arvio parhaan käyttökelpoisen tekniikan (BAT) soveltamisesta**

EU ei ole laatinut lentotoiminnasta BAT-vertailuasiakirjoja (BREF), joten lentotoiminnan vertaaminen BAT-päätelmiin ei ole mahdollista. Tulevaisuudessa myös lisääntyvä sähkölentokoneiden käyttö pienentää entisestään melutasoa ja päästöjä.

Toiminnan ja vaikutusten tarkkailu ja raportointi

## **LUPAHAKEMUKSEN KÄSITTELY**

### **Asian käsittely**

#### **Hakemuksesta tiedottaminen**

Lupahakemuksesta on kuulutettu Salon kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla 24.4.-2.6.2025 sekä Salon Seudun Sanomissa ja Somero-lehdessä 25.4.2025.

Hakemuksesta on lupaviranomaisen toimesta kuultu erillistiedoksiantona hakemuksen kohteena olevan tilan naapurikiinteistöjen omistajia ja haltijoita yhteensä 20 kpl.

#### **Lausunnot**

Hakemuksesta pyydettiin lausunnot Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Liikelaitos Salon Vedeltä, Salon kaupungin ympäristöterveydenhuolloilta ja Someron kaupungin ympäristönsuojelulta.

Lausunnon antoivat Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikelaitos Salon Vesi ja Salon kaupungin ympäristöterveydenhuolto.

Someron kaupungin ympäristölautakunta totesi, että sillä ei ole lausuttavaa asiasta.

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** toteaa 19.6.2025 lausunnossaan (VARELY/7077/2022) seuraavaa:

ELY-keskukseen tulleiden tietojen mukaan kentällä on järjestetty vuosittain voimassa olevan 25.4.2006 ympäristöluvan vastaisesti auto- ja moottoripyöräkilpailuja, mm. säännöllisesti vuosittain järjestettäviä kiihdytysajokilpailuja. ELY-keskus toteaa, että edellä mainittu kilpailutoiminta on lentopaikan ympäristöluvan vastaista toimintaa, joka kunnan valvontaviranomaisen tulee kieltää alueella. Lisäksi polttonesteiden suojausrakenteet eivät lausuntopyynnön kohteena olevien asiakirjojen perusteella ole lupamääräysten mukaiset. ELY-keskus muistuttaa, että lentopaikan ympäristöluvan mukainen toiminta, polttonesteiden jakelupaikan toiminta mukaan lukien, tulee saattaa ympäristöluvan mukaiseen tilaan. Lausuntopyynnön kohteena olevassa uudessa hakemuksessa ei ole esitetty kaikilta osin sellaisia pohjaveden suojausrakenteita toteutettavaksi, mitä voimassa olevassa ympäristöluvassa on määrätty. Ympäristölupahakemusta tulee tältä osin täydentää.

#### Pohjaveden pilaamiskielto

Ympäristönsuojelulain 17 §:n mukaan ainetta, energiaa tai pieneliöitä ei saa panna, päästää tai johtaa sellaiseen paikkaan tai käsitellä mm. siten, että tärkeällä tai muulla vedenhankintakäyttöön soveltuvalla pohjavesialueella pohjaveden laadun muutos voi aiheuttaa vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle taikka pohjaveden laatu voi muutoin olennaisesti huonontua.

## ELY-keskuksen kannanotto

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue viittaa 25.4.2006 myönnettyyn ympäristölupaan ja sen määräyksiin ja toteaa, että pohjaveden suojelua ja polttonesteiden jakelutoimintaa sekä jakelupaikan suojausrakenteita koskevat määräykset ovat edelleen pääosin ajantasaiset ja ne tulee sisällyttää uuteen ympäristölupaan.

ELY-keskus muistuttaa, että Kiikalan lentopaikalla on kielletty moottoriajoneuvojen kilpailu- ja harjoitustoiminta. Moottoriajoneuvojen kilpailu- ja harjoitustoiminta aiheuttaa pohjavesialueen pohjaveden laadulle merkittävän riskin ja pohjaveden pilaantumisen vaaran. Toiminta ei liity välttämättömänä osana lentotoiminnan ympäristölupaan, toiminnalle tulee myöntää jatkossakaan ympäristölupaa eikä toimintaa tule sallia. Hakemus ei myöskään sisällä riittäviä tietoja ulkona sijaitsevan moottoriradan lupahakemuksen käsittelyyn (YSL liite 1, 12 c-kohta).

Lentopaikan toiminnan ja polttonesteiden jakelun vaikutuksia pohjaveden laatuun tulee tarkkailla kaksi kertaa vuodessa hakemusasiakirjoissa esitetyn tarkkailuohjelman mukaisesti. Vaikutustarkkailusta tulee laatia vuosittain helmikuun loppuun mennessä vuosiraportti. Tarkkailun tulokset sekä vuosiraportti tulee toimittaa tiedoksi sekä kunnan että valtion valvontaviranomaisille. Lisäksi tulokset tulee toimittaa ympäristöhallinnon sähköiseen pohjavesitietojärjestelmään, mistä toiminnanharjoittajan tulee erikseen sopia analysoinnin tekevän laboratorion kanssa ennen näytteiden ottamista.

Tässä asiakirjassa hakemusasiaan on otettu kantaa vain pohjaveden suojelun kannalta.

**Salon kaupungin ympäristöterveydenhuolto** toteaa 23.6.2025 lausunnossaan seuraavaa:

Lentomelutoiminnassa ei ole tapahtumassa merkittävää muutosta, mutta autojen aiheuttamien melutapahtumien määrää ollaan lisäämässä. Kiihdytysajotapahtumia olisi enintään neljä päivää vuodessa (ajoaika klo 10-17) ja elämysajotapahtumia enintään kuusi päivää vuodessa (urheiluautot kiihdyttävät noin 500 metrin matkan ja palaavat takaisin asematasolle, ajoaika klo 10-18). Lisäksi kulkuneuvojen myyjät ja -maahantuoijat voisivat järjestää esittely-, testi- ja koeajotilaisuuksia. Häiritsevää melua tuottaviin tapahtumiin haettaisiin tapahtumakohtaiset luvat. Näiden tapahtumien osalta hakemuksessa ei ole määritetty enimmäismäärää.

Melumallinnuksen (Sitowise, 7.1.2025) mukaan kiihdytystapahtuman päiväajan keskiäänitaso alittaa ulkomelun päiväajan ohjearvon (LAeq,7-22) 45 dB ympäristön lomarakennuksilla, lukuun ottamatta yhtä lomaasuntoa, jossa äänitaso on ohjearvon suuruinen.

Ajotapahtumien aiheuttama melu kohdistuu päiväaikaan, joten lähiasukkaiden yöaikainen nukkuminen ei häiriinny. Melun osalta ei täten terveyshaitan kriteerin arvioida ylittyvän. Ajotapahtumien lisääminen tulisi kuitenkin heikentämään lähialueen asukkaiden asumisviihtyvyyttä. Terveysturvallisuuden muistuttaa, että toiminnasta aiheutuva melu ei saa ylittää asumisterveysasetuksen (545/2015) 12 § mukaisia sisämelun toimenpiderajoja. Terveysturvallisuutta arvioitaessa on huomioitava asumisterveysasetuksen 3 §:n mukainen altistuksen kesto ja mahdollisen terveyshaitan toteutumisen riski.

Pohjavesien valmius- ja tarkkailusuunnitelmaan tulisi lisätä PFAS-yhdisteet (per- ja polyfluoratut alkylyyhdisteet).

**Liikelaitos Salon Vesi** toteaa 30.6.2025 lausunnossaan seuraavaa:

Lupahakemuksen kohdat 10 ja 12:

Lupahakemuksen kohta 10 Raaka-aineet, kemikaalit, polttoaineet ja muut tuotantoon käytettävät aineet, niiden varastointi, säilytys sekä kulutus ja vedenkäyttö

Tankkauspaikalla on öljynerotuskaivo, josta hulevedet johdetaan imeytyskaivoon. Hulevesi järjestelyistä on tehty suunnitelma, liite 12a. Kiikala-Säätiö on saanut Salon vedeltä luvan kytkeä öljynerotuskaivon kaupungin viemäri järjestelmään. Uusi järjestelmä tullaan kytkemään Salon kaupungin verkkoon vuoden 2025 aikana. Suunnitelma, liite 20.

Lupahakemuksen kohta 12. Vedenhankinta ja viemärointi Lennonvalmistelu rakennus on liitetty Salon kaupungin viemäriverkkoon. Kiinteistöllä on oma porakaivo, joka on käytössä. Tankkausalue tullaan liittämään kaupungin viemäriverkoston vuoden 2025 aikana.

Kiikala-Säätiö sr on jättänyt 31.3.2025 Salon Vedelle hakemuksen lentokentän tankkausalueen hulevesien johtamisesta kaupungin viemäriverkkoon (teollisuusjätevesihakemus). Sopimusta ei ole vielä tehty, eli lupaa ei varsinaisesti vielä ole. Sopimuksen teolle ei ole havaittu esteitä, mutta sopimuksen yksityiskohdista on vielä määrittämättä ainakin viemäroitävän huleveden mittaus. Kytkeminen tulisi olla mahdollista vuoden 2025 aikana. Säännöllistä tarkkailua (näytteenottoa) viemäriin johdettavalle vedelle ei ole esitetty suunnitelmassa. Suunnitelma järjestelyistä on esitetty sekavasti liitteessä 12a ja 20 (ei numeroitu), liitteenä 20 on ilmeisesti päivitetty asemapiirustus hulevesien johtamisesta viemäriin. Asemakuva tulisi päivittää suunnitelmaan, jotta se on yksiselitteinen. Liitteen 20 piirustuksen mukaan tankkausalueen hulevedet johdetaan kiinteistön tonttijätevesiviemäriin.

Lupahakemuksen kohta 15.C. Päästöt ja niiden vaikutus maaperään ja pohjaveteen Lentokentän normaali toiminta ei aiheuta päästöjä maaperään tai pohjaveteen. Kiikalan lentokentän alueella sijaitsee kaksi pohjaveden näytteenottoputkea, joista otetaan näyte vuosittain. Salon vedeltä saatujen tietojen mukaan Kiikalanharjulla lentokentän välittömässä läheisyydessä on useita näytteenottoputkia, joita Salon Vesi seuraa. Alueelta on täten olemassa tietoa pohjaveden laadusta ajalta ennen ympäristöluvan uusimista ja uusia näytteitä saadaan tarvittaessa otettua samoista näytteenottoputkista myöhempää vertailua varten.

Kiikalan Saarenkylän pohjavesien yhteistarkkailussa (yli 30 pohjaveden havaintoputkea) on mukana alueen maa-ainesten ottolupien ja ympäristölupien haltijat. Salon Vesi ei ole mukana yhteistarkkailussa. Salon Vesi tarkkailee pohjaveden laatua ja pinnankorkeutta vain vedenottamon läheisyydessä vedenottoluvan edellyttämällä tavalla.

### **Muistutukset ja mielipiteet**

Hakemuksesta jätettiin määräaikaan mennessä 1 muistutus ja 9 mielipidettä.

### **Muistutus EU, 1.6.2025:**

Lentokenttäalueella järjestettävien tapahtumien, kuten kiihdytysajojen ja moottorilennätystoiminnan, aikana syntyy merkittävää melua, joka kantautuu laajalle alueelle. Tämä melu aiheuttaa toistuvaa häiriötä vakituksille asukkaille, loma-asukkaille ja luonnossa liikkuville. On tärkeää varmistaa, että toiminta ei ylitä Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaista melun ohjearvoa, jotka asuin- ja loma-alueilla ovat 55dB päivisin

(Klo 7-22) ja 50 dB öisin (klo 22-7). Loma-asutuksen tai muun herkästi häiriintyvän alueen kohdalla nämä raja-arvot ovat vieläkin tiukemmat (45/40 dB), mikä on mielestäni sovellettavissa tapauksessa. Mikäli toimita ylittää nämä arvot, sitä ei tule sallia ilman asianmukaista meluntorjuntaa ja aikarajoitteita.

Alueella harjoitettavat maastoajot kuluttavat näkyvästi maastoa, vaikka lentokenttä sijaitsee sekä 1-luokan pohjavesialueella että Natura 2000-alueen läheisyydessä. On kohtuutonta, että samalla kun lähialueiden maanomistajilta on rajoitettu maankäyttöä juuri suojeluarvojen vuoksi, sallitaan kenttäalueella toistuvasti maastoa muuttavaa toimintaa. Tällainen epätasapuolinen kohtelu herättää perusteltua huolta.

Pyydän, että lupakäsittelyssä otetaan huomioon sekä meluhallinnan lakisääteiset rajat että maankäytön oikeudenmukaisuus luonnonsuojelualueen läheisyydessä.

### **Mielipide APT, VPT, PH, 31.5.2025:**

Haluamme todeta seuraavaa:

Meillä on kesämökit Vähä-Pitkustan järven rannalla, joka on salmen välityksellä yhteydessä viereiseen Iso-Pitkustan järveen. Molemmilla ja varsinkin Iso-Pitkustan puolella on paljon lomaasutusta.

Esitämme, että sekä lento- (huvilentoa) että muuta melua aiheuttavalle toiminnalle (kiihdytysajot yms.) määrätään lupapäätöksessä yksiselitteiset toimintapäivien enimmäismäärät ja kellonajat.

Nykyisin kiihdytys yms. muita ajoja on kentällä ollut likimain joka viikonloppu ja lentokoneet pörräävät taivaalla viikonloppuisin vielä iltamyöhään.

Mielestämme hakemuksessa esitetty toiminnan melumallinnus ei ole riittävän kattava järviemme osalta. Tarkennettujen tulosten perusteella lupapäätöstä tulee tarvittaessa muuttaa.

Ehdotammekin, että lupapäätöksessä yksilöidään ja rajataan tarkemmin kentän eri toiminnot.

### **Mielipide SPK (19.5.2025), PP-S (22.5.2025), EP (29.5.2025), ST (29.5.2025), Ison-Pitkustan Kalastusyhdistys Ry (29.5.2025), LMH (2.6.2025), SKM (24.9.2025):**

Kiikala-Säätiö sr hakee ympäristölupaa Kiikalan lentokentän toiminnalle, jossa toiminta käsittää pääasiassa purje- ja moottorilentotoimintaa, kiihdytysajoja, elämysajoja sekä virkistystoimintaa. Suurin osa kyseisten tapahtumien järjestämisestä ajoittuu loppukevääseen, kesään ja alkusyksyyn. Kentän ympärillä on runsaasti vapaa-ajan asutusta, joiden pääasiallinen käyttö ajoittuu samaan aikaan. Vapaa-ajan kiinteistöille tullaan nimenomaan rauhoittumaan ja nauttimaan luonnon rauhasta ja hiljaisuudesta.

Kiikalan lentokentän alueella on jo nykyisen luvan puitteissa järjestetty joitakin kiihdytys- ja elämysajoja, ja ne ovat aiheuttaneet erittäin häiritsevää meluhaittaa ympärillä oleville vapaa-ajan asukkaille. Näiden tapahtumien määrän lisääminen lisäisi meluhaittaa merkittävästi ja pitkäkestoisesti, sekä laskisi kiinteistöjen käyttö- ja jälleenmyyntiarvoa.

Kiikalan lentokenttää ei ole alun perin rakennettu autourheilua varten, siellä ei ole mm. meluvalleja tai -seiniä. Kiikala-Säätiö

ympäristölupahakemuksessa ei ole riittävästi tutkittu Iso- ja Vähä-Pitkustan alueelle kohdistuvaa meluhaittaa, vaikka jonkinlainen laskennallinen melututkimus kentän alueelle olikin tehty.

Keskeisin ympäristövaikutus ko. tapahtumista on aiheutuva meluhaitta, joka tämän toiminnan takia lisääntyy alueella merkittävästi. Autoista lähtevä kiihdytysten ääni on häiritsevää sekä epämiellyttävää ja kyseinen ääni kantautuu ympäröivässä maastossa pitkälle. Ääni kuuluu pohjoisen kiinteistöille todella häiritsevänä ja kovana noin 2,0 km ja 2,5 km päähän ja ääni kuuluu myös etäämpänä sijaitseville kiinteistöille noin 4,5 km ja 4,8 km päähän.

Lisäksi selvitys toiminnan vaikutuksista on laajennettava sijaintipaikan lähialueen asukkaisiin (ainakin 8-10 km sisällä lentokentästä) ja heidät on määriteltävä asianosaisiksi, koska keskeisempänä ympäristövaikutuksena pidetty häiritsevä melu lisääntyy merkittävästi ja ulottuu todennettavasti häiritsevänä pidemmälle kuin rajanaapureihin.

Myös muut ko. toiminnasta aiheutuvat haitalliset vaikutukset lisääntyvät, kuten lisääntynyt liikenne alueella ja haitalliset vaikutukset ympäristön luonnon eläimiin ja ympäröivään herkkään luontoon. Olisi suotavaa, että Natura-alueella eläimistöllä olisi edes jonkinlainen rauha ja mahdollisuus onnistuneeseen lisääntymiseen, pesintään ja poikasten kasvattamiseen. Toiminnasta mahdollisesti aiheutuvat onnettomuudet, tulipalot ja esimerkiksi vaarallisten aineiden käsittely pohjavesialueella voivat aiheuttaa myös luonnon merkittävää pilaantumisvaaraa.

Haluamme ilmaista vastustavan mielipiteeni Kiikala-Säätiön Kiikalan lentokentän ympäristölupahakemukseen. Mielestämme ympäristölupaa, jossa mahdollistetaan kiihdytys- ja elämysajojen järjestäminen alueella, ei pidä myöntää.

Lisäksi Säätiö tulisi velvoittaa parempaan tiedottamiseen kentän melua aiheuttavasta toiminnasta. Nykyinen nettisivuilla oleva kalenteri on pieni ja vaikeaselkoinen, mikä hankaloittaa tapahtumien ennakoimista.

**Mielipide MM, MM, KM, MT-A, KW, NV, KW, PL, TP, 9.6.2025:**

Kiikala-Säätiö sr hakee ympäristölupaa Kiikalan lentokentän toiminnalle, joka käsittäisi pääasiassa purje- ja moottorilentotoimintaa, kiihdytysajaja, elämysajaja sekä virkistystoimintaa. Nykyinen lupa on myönnetty lentotoimintaan eikä kiitoratoja saa käyttää muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja koneiden harjoittelu- ja kilpailupaikkana lukuun ottamatta lyhytaikaisia näytösluonteisia tapahtumia tai esittelyjä. Nykyisen luvan lähtökohtana on, että lentokentän toiminnasta aiheutuva melu on lentomelua eikä lentokentän toiminnassa ole odotettu tapahtuvan merkittäviä muutoksia.

Luvan tarpeen perustana toiminnan muutos kytkeytyy siten em. tapahtumiin, kiihdytyskilpailuihin, elämysajoihin ja ajoneuvojen testaukseen, joista kiihdytyskilpailut katsotaan suurinta hetkellistä melua aiheuttavaksi toiminnaksi. Kertyneen kokemuksen perusteella suurinta häiriötä vaikutusalueen kiinteistöillemme aiheuttavat kuitenkin ns. elämysajot. Ajotoiminnan melun kokonaiskuormitus on jo muodostunut kiinteistöillemme ja naapurikiinteistöille kohtuuttomaksi ympäristönsuojelulain 49.1 §:n 5-kohdassa ja naapuruussuhdelain 17 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Ajoneuvotoiminnasta kenttäalueella on toteutettu melumallinnus (Sitowise 7.1.2025), jota koskeva raportti on liitetty hakemukseen. Melumallinnuksen tulosten perusteella lentokentän ajotoiminnoissa merkittävin melu aiheutuu kiihdytysajotapahtumissa. Rengastestauksen ja elämysajotapahtumien

aiheuttama melutaso ympäristössä on sen sijaan arvioitu pienemmäksi. Tämä arvio on kokemuseräisesti virheellinen elämysajojen osalta. Hakemusselostuksessa ja meluselvitysraportissa on merkittäviä ristiriitoja. Hakemusselostuksen mukaan lähimmät rakennukset sijaitsevat noin 1 km päässä lentokenttäalueelta. Meluselvityksen mukaan lähimmät asuin- ja lomarakennukset sijaitsevat lentokenttäalueen pohjoispuolella noin 500 - 1000 m etäisyydellä lentokentästä.

Hakemusselostuksen mukaan Kiikalan kentällä tapahtuva ajoneuvojen testaus ja tapahtumatoiminta ei aiheuttaisi normaalia liikennemelua kovempia ääniä, sillä kentällä tullaan sallimaan vain tieliikenteeseen rekisteröityjen ja katsastettujen ajoneuvojen käyttö. Meluselvityksen mukaan tehokkaiden kilpailuajoneuvojen äänitehotaso vaihtelee tyypillisesti noin välillä 125 - 133 dB. On selvää, että elämys- ja kiihdytysajoa ei voida verrata normaaliin liikenteeseen ja siitä aiheutuvaan meluun. Lupahakemuksesta ilmenevä käsitys melun häiritsevyydestä pohjautuu virheelliseen lähtökohtaan. Koska melun arvioinnin lähtökohtana on, että tapahtumatoiminta ei aiheuta normaalia liikennemelua kovempia ääniä, lupapäätöksessä ei tule sallia lähtömelutasoa, joka ylittää tieliikenteeseen rekisteröityjen ja katsastettujen ajoneuvojen melutason normaaliliikenteessä.

Melumallinnuksen mukaan kilpailuluokkien kiihdytystapahtumien aiheuttama hetkellinen maksimiäänitaso on suuri vain lentokentän läheisyydessä ja ylittää 55 dB kahdeksalla lomarakennuksella, joista kuudella ylitys on suuruudeltaan yli 5 dB. Vakituksilla asuinrakennuksilla hetkellinen taso ei raportin mukaan ylittäisi tasoa 60 dB. Kyseiset rakennukset sijaitsevat lentokentän pohjoispuolella. Edellä esitetystä huolimatta lähialueen asukkaita ei ole määritetty asianosaisiksi, sillä hakemuksen mukaan keskeisimpänä ympäristövaikutuksena pidetyn melun ei katsota lisääntyvän asuinalueilla niin, että se olisi häiritsevää. Katsomme, että asianosaisuus tulee määritellä vaikutusten alueellisen ulottuvuuden perusteella. Koska kertynyt kokemus melun häiritsevyydestä poikkeaa olennaisesti melun mallinnuksen tuloksista, melun mallinnus tulee toistaa edustavissa olosuhteissa, jotta kohtuuttomalta haitalta voidaan jatkossa välttyä.

Voimassa olevan luvan mukaan kiitoratojen käytön rajaaminen on tarpeellista pohjavesien suojelun takia. Kiitoradoilla sallitaan muiden moottorikäyttöisten laitteiden käyttö ainoastaan näytös- ja esittelyluontoisten tapahtumien yhteydessä, jolloin käyttö on lyhytaikaista ja toiminnan ympäristövaikutukset ovat helposti valvottavissa. Katsomme, että elämysajo edellyttää erityistä riskitarkastelua mm. pohjaveden suojelun kannalta, koska kyseessä ovat niihin osallistuvilla epätavalliset ajotapahtumat, joissa riskinhallintaa ei voida perustaa kokemukseen.

Hakemus on puutteellinen uuden ajoneuvotoiminnan (mm. elämysajo) edellytysten osalta, eikä sille puutteellisen hakemuksen perusteella tule myöntää lupaa. Hakemuksesta ei myöskään yksiselitteisesti käy ilmi, mihin ajoneuvotapahtumiin ympäristölupaa haetaan ja mihin haetaan erikseen tapahtumakohtainen hyväksyntä. Lupahakemus ja sen liitteenä oleva meluselvitys ovat ristiriitaisia.

Oleennaista myös on, että melun häiritsevyyttä on arvioitu virheellisestä lähtökohdasta tavanomaiseen maantiemeluun viitaten, erityisesti ns. elämysajon osalta. Koska melun arvioinnin lähtökohtana on, että tapahtumatoiminta ei aiheuta normaalia liikennemelua kovempia ääniä, lupapäätöksessä ei tule sallia lähtömelutasoa, joka ylittää tieliikenteeseen rekisteröityjen ja katsastettujen ajoneuvojen melutason normaaliliikenteessä.

Uudesta toiminnasta aiheutuvan melun haitallisuuden arvioimiseksi hakemuksessa olisi tullut myös yksiselitteisesti ilmoittaa häiritsevää melua aiheuttavan tapahtumatoiminnan tiheys ja ajankohdat (kuukaudet, arkipäivät / lauantait / pyhäpäivät). Hakemuksessa olisi tullut ilmoittaa myös ajankohdat, jolloin tapahtumatoimintaa ei ole.

Koska kertynyt kokemus melun häiritsevyydestä poikkeaa olennaisesti hakemustiedoista ja melun mallinnuksen tuloksista, melun mallinnus tulee uudistaa edustavissa olosuhteissa, jotta melutasot ja niiden kesto voidaan mitoittaa siten, että kohtuuttomalta haitalta voidaan jatkossa vältyä.

Myös toiminnan vaikutus pohjaveteen edellyttää riskitarkastelun täydentämistä.

Katsomme, että ensisijaisesti ympäristölupahakemus tulee hylätä, ja toissijaisesti se tulee palauttaa uudelleen valmisteltavaksi, jotta toiminnassa sallittavan melun kohtuullinen taso ja kesto voidaan määrittää.

### **Hakijan kuuleminen ja vastineet**

Hakijalle on varattu tilaisuus antaa vastine jätetyistä lausunnoista ja muistutuksista. Hakijan vastine 30.8.2025:

Kiikala-säätiön hallitus on perehtynyt saamiinsa lausuntoihin ja muistutuksiin liittyen hakemaansa ympäristölupaan. Kiikala-säätiö haluaa noudattaa kaikkia lakeja ja määräyksiä sekä haluaa ottaa huomioon naapurinsa alueella. Kiikala-säätiön ensisijaisena tehtävänä on edistää siviili-ilmailua alueella ja tätä varten Kiikala-säätiö ylläpitää virallista lentopaikkaa. Lentopaikan kulujen kattamiseksi säätiö vuokraa lentopaikkaa ja sen kerhorakennusta myös muuhun kuin ilmailukäyttöön.

Kaikki naapureiden valitukset liittyvät etupäässä ajoneuvotoiminnasta aiheutuvaan meluun ja mahdolliseen pohjavesien pilaantumisriskiin. Lisäksi Ely-keskuksen lausunnossa todetaan, että moottoriajoneuvojen kilpailu- ja harjoitustoiminta on ympäristöluvan mukaan kielletty eikä hakemus sisällä riittäviä tietoja ulkona sijaitsevan moottoriradan lupahakemuksen käsittelyyn.

Täyttääkseen lupahakemuksen ehdot ja ottaakseen huomioon lentokentän naapureiden muistutukset Kiikala-säätiö esittää seuraavia toimenpiteitä ja tarkennuksia:

- Lentokentällä ei järjestetä ajotapahtumia keskeisempään loma-aikaan, joksi määritellään aika Juhannuksesta heinäkuun 31. päivään
- Ajotapahtumia voi olla enintään 4:nä viikonloppuna vuodessa
- Ajotapahtuma voi alkaa aikaisintaan kello 9:30 ja päättyä viimeistään kello 17:30
- Ajotapahtuman ajosuunta järjestetään siten, että ympäristölle aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa;
- Ajoneuvotestauksen ajoneuvojen melupäästöjä tarkastellaan erityisesti, mutta niiden aiheuttama melu on erittäin vähäistä Kiikala-säätiön omien havaintojen mukaan
- Kiikala-säätiö ei hae lupaa moottoriradalle
- Kiikala-säätiö edellyttää vuokrasopimuksissaan, että minkään kentällä käytettävän ajoneuvon melutaso ei saa ylittää tieliikennekäytössä olevien ajoneuvojen melutasoa;

- Koska moottoriajoneuvojen kilpailu- ja harjoitustoiminta on ELY-keskuksen lausunnon mukaan Kiikalan lentopaikalla kielletty, luopuu Kiikala-säätiö hakemuksestaan näiltä osin.
- Kiikalan lentopaikalla on toimintaohje, jonka mukaan laskukierrosharjoitukset ovat kielletty arkisin klo 21:00-09:00 ja viikonloppuina pe-la-su 20:00 - 10:00 paikallista aikaa. Valvontaa pyritään lisäämään, jotta toimintaohjetta noudatetaan
- Lentokoneiden tankkauspaikan hulevedet kytetään viemäriverkkoon ja tankkauspaikan suojarakenteet tarkastetaan ja tarvittaessa täydennetään ympäristöluvan mukaiseksi
- Pohjaveden tarkkailua jatketaan suunnitelman mukaisesti ja näytteet toimitetaan ao. viranomaisille,

## **RATKAISU JA LUPAMÄÄRÄYKSET**

valmistelijan ehdotus:

Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta myöntää Kiikala-Säätiö sr:lle ympäristönsuojelulain mukaisen ympäristöluvan. Lupa koskee lentopaikkatoimintaa, polttonesteiden varastointia ja jakelua sekä yksittäistä ajotoimintaa. Toimintaa on harjoitettava seuraavia lupamääräyksiä noudattaen ja muutoin hakemuksessa esitetyllä tavalla.

## **LUPAMÄÄRÄYKSET PILAANTUMISEN EHKÄISEMISEKSI**

### **Toiminta-ajat, lentomäärät ja ilma-alustyypit**

Määräys 1. Lentotoimintaa saa harjoittaa ympäri vuoden kaikkina päivinä klo 7 - 22 välisenä aikana. Tämän ajan ulkopuolella ovat sallittuja vain välttämättömät operaatiot, kuten sääolosuhteiden rajoittamat matkalentojen lähtemiset ja saapumiset sekä pelastus- ja viranomaislennot.

Laskukierrosharjoitukset on kielletty ma-to klo 21 - 09 sekä pe-su klo 20 - 10 välisenä aikana.

Kentällä on kielletty läpilaskut ja helikoptereiden autorotaatio harjoitukset 22 - 07 välisenä aikana.

Määräys 2. Sallittuja ilma-alustyyppejä ovat äänitasomallinnuksen mukaisesti seuraavat tyypit:

Ryhmä 1 (ultrat)  
 Ryhmä 2 (LSA luokan lentokoneet)  
 Ryhmä 3 (C150/152, PA38, DV20, DA20)  
 Ryhmä 4 (C172, PA28)  
 Helikopterit  
 Hinaustoiminta

Jos kentällä halutaan liikennöidä jollain edellä mainitsemattomalla konetyypillä, joka ei ympäristövaikutuksiltaan poikkea edellä mainituista koneista tai on vaikutuksiltaan näitä vähäisempi, ei liikennöinti edellytä muutosta ympäristölupaun, pois lukien helikopterit.

Mikäli lentopaikalla halutaan käyttää ympäristövaikutuksiltaan näistä poikkeavia ilma-aluksia, on lupaan haettava muutosta ja niiden ympäristövaikutukset arvioitava.

Lisäksi sallittua on hakemuksessa esitettyjen miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen.

Määräys 3. Äänitasomallinnuksen (EFIK Kiikalan lentopaikka äänitasomallinnus, 10.3.2025) perustana olleita enimmäislentomääriä (100 lentoa / vuorokausi; 60 lentoa, 20 helikopterilentoa, 30 hinauslentoa /vuorokausi; 4+1 yölento / vuorokausi) ei saa ylittää.

### **Toiminnan vastuuhenkilö ja lupamääräyksistä tiedottaminen**

Määräys 4. Luvan haltijan tulee nimetä yhteystiedot, jonka yhteystiedot on toimitettava valvontaviranomaiselle tiedoksi ennen luvan mukaisen toiminnan aloittamista. Mikäli vastuuhenkilön nimi tai yhteystiedot muuttuvat, on muutoksesta ilmoitettava viipymättä Salon kaupungin ympäristövalvontaan.

Määräys 5. Luvan haltijan tulee huolehtia siitä, että kaikki alueella toimivat (mukaan lukien yleisötilaisuuksien järjestäjät) ovat soveltuvin osin tietoisia annetuista lupamääräyksistä. Lentokentän eri toimintojen yleisiä toiminta-aikoja koskevista määräyksistä tulee tiedottaa lentokeskuksen alueella kirjallisesti (esim. ilmoitustaululla tai porttien yhteydessä) sekä yhdistyksen internetsivuilla.

### **Kiitoradat**

Määräys 6. Kiitoratojen tulee olla asfalttipäällysteisiä ja hyväkuntoisia. Luvan haltijan tulee tarkkailla säännöllisesti radan kuntoa ja mikäli vaurioita havaitaan, tarvittavat korjaukset on tehtävä viivyttämättä.

Määräys 7. Kiitoratoja saa käyttää luvassa määrättyjen ilma-alusten nousu- ja laskeutumispaikkana. Liikennöiminen ajoneuvoilla kenttäalueella on kielletty muutoin paitsi erikseen luvassa myönnettyyn muuhun toimintaan.

### **Lentotoiminnan meluntorjunta**

Määräys 8. Lentopaikan ilmailuliikenne on järjestettävä siten, että siitä aiheutuva lentomelu lähimpiin häiriintyviin kohteisiin ehkäistään mahdollisimman tehokkaasti. Ilmailualueiden nousu-, lasku- ja lentoreitit tulee suunnitella siten, että vakituiselle asumiselle sekä alueelliselle virkistystoiminnalle aiheutuvat meluhaitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Määräys 9. Lentopaikan toiminnasta aiheutuva melutaso ei saa ylittää

lähimmissä häiriintyvissä asuin- ja liikennealueissa ulkona päivällä (klo 7.00 - 22.00) keskiäänitasoa 55 dB  $L_{Aeq}$  eikä yöllä (klo 22.00 - 7.00) keskiäänitasoa 50 dB  $L_{Aeq}$

lähimmissä häiriintyvissä loma-asutuskiinteistöissä ulkona päivällä (klo 7.00 - 22.00) keskiäänitasoa 45 dB  $L_{Aeq}$  eikä yöllä (klo 22.00 - 7.00) keskiäänitasoa 40 dB  $L_{Aeq}$ .

### **Pohjaveden ja maaperän suojelu**

Määräys 10. Polttoaineiden ja muiden ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavien aineiden pääsy maaperään ja pohjaveteen on estettävä.

Määräys 11. Mahdollisen öljyvahingon sattuessa luvan saajan on välittömästi ryhdyttävä toimenpiteisiin öljyyntyneen maan poistamiseksi sekä ilmoitettava asiasta alueelliselle pelastusviranomaiselle ja Salon kaupungin ympäristönsuojeluun.

Määräys 12. Lentokoneiden pesu kemikaaleilla lentokentän alueella on kielletty.

Määräys 13. Suolan ja kemikaalien käyttö liukkauden torjuntaan tai lentokoneiden jäänmuodostuksen estämiseen on lentokentän alueella kielletty.

### **Ilma-alusten huolto, korjaus ja säilytys**

Määräys 14. Huoltotoimintaa saa harjoittaa vain sisätiloissa tähän tarkoitukseen varatuissa huoltohalleissa, joissa on nesteitä läpäisemättömät lattiarakenteet sekä vaarallisten jätteiden asianmukainen käsittely ja välivarastointi.

Määräys 15. Lentokoneiden huoltoon ja säilytykseen käytettävien hallien lattian pinnoitteen kestävyys on tarkistettava ja tarvittaessa korjattava nestetiiviiksi. Halleissa ei saa olla lattiakaivoa. Hallissa on oltava imeytysainetta ja työvälineitä mahdollisten öljyvahinkojen varalta.

Määräys 16. Lentokoneiden siirtämisessä ja hinaamisessa yms. käytettävien autojen tai muiden moottoriajoneuvojen tulee olla hyväkuntoisia. Autoja ei saa huoltaa lentopaikan lupa-alueella.

### **Polttonestejakelupiste, polttoaineiden varastointi ja jakelu**

Määräys 17. Polttonestejakelupisteen kunnossapitoon on nimettävä vastuuhenkilö, jolla tarvittava asiantuntemus ja tekninen osaaminen kunnossapito- ja huoltotöistä.

Vastuuhenkilön yhteystiedot tulee ilmoittaa ympäristövalvontaan. Mikäli vastuuhenkilön nimi tai yhteystiedot muuttuvat, on muutoksesta ilmoitettava viipymättä Salon kaupungin ympäristönsuojeluun. Vastuuhenkilölle on ohjattava kaikki hälytykset vuorokauden ympäri.

Määräys 18. Lentokoneiden tankkaukset, polttonestesäiliöiden täytöt ja polttonestesäiliöiden varastointi tulee suorittaa ainoastaan yhdellä siihen tarkoitukseen varatulla jakelupistealueella.

Alueelle ei saa tuoda polttoainetta kanistereissa tai muissa säiliöissä, vaan koneiden tankkaus tulee tehdä jakelupisteellä. Tankattaessa on huolehdittava siitä, että polttoaineita ei pääse maaperään tai pohjaveteen.

Jakelupisteen käyttö on sallittu vain lentokoneille. Autojen tankkaaminen on kielletty.

Määräys 19. Polttonesteidien tankkauspaikan ympäristönsuojelun vähimmäisvaatimuksena tulee soveltaa valtioneuvoston asetusta nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista (314/2020).

Asetuksen mukaan nestemäisten polttoaineiden varastointiin ja käsittelyyn tarkoitettujen laitteiden ja rakenneosien on oltava jakeluasemia ja niiden laitteita koskevan standardin SFS 3352 vaatimusten tai niitä vastaavan tasoisten vaatimusten mukaisia.

Erityisesti tulee soveltuvin osin huomioida standardin SFS 3352 lentoasemaa koskevat ohjeet. Säiliöiden täyttöpaikka ja jakelualue on päällystettävä standardissa SFS 3352 määritellyllä kestopäällysteellä.

Määräys 20. Jakelupistealueen hulevedet tulee pintakallistuksin johtaa I-luokan öljynerottimien kautta tiiviissä viemärissä kunnalliseen

jätevesiviemäriverkostoon. I-luokan öljynerottimessa tulee olla koalisaattori. Öljynerottimen hälytyslaite tulee yhdistää ympärivuorokautiseen valvontaan.

Tankkausalueen kallistukset tulee olla riittävän jyrkät niin, että valumavesiä ei pääse ympäristöön. Myös ulkopuolisten hulevesien valumainen jakelualueelle on estettävä.

Määräys 21. Öljynerotin on tarkastettava ja tyhjennettävä tarpeen mukaan. Näistä toimenpiteistä tulee pitää huoltopäiväkirjaa. Toimenpiteistä aiheutuneet jätteet tulee toimittaa asianmukaiseen käsittelyyn.

Vaarallisten jätteiden siirrosta tulee laatia siirtoasiakirja jätteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (978/2021) mukaisesti. Jäte tulee toimittaa käsiteltäväksi laitokseen, jonka ympäristöluvassa kyseisen jätteen vastaanotto on sallittu.

Määräys 22. Öljynerotuskaivon jälkeinen näytteenotto- ja sulkuventtiilikaivo on merkittävä ja suojattava siten, että kaivon on esteetön pääsy. Sulkuventtiilin toiminta on testattava vähintään kerran kuukaudessa. Sulkuventtiili on voitava sulkea viivytyksettä kaikissa olosuhteissa.

Määräys 23. Polttonesteet tulee varastoida tiiviissä kaksivaippaisissa säiliöissä, jotka on varustettu elektronisilla ylitäytönestimillä ja elektronisilla vuodonilmaisujärjestelmillä. Nykyiset yksivaippaiset öljysäiliöt tulee korvata edellä mainittuihin kaksivaippasäiliöihin kahden vuoden sisällä luvan lainvoimaiseksi tulosta.

Määräys 24. Polttonestesäiliöt tulee sijoittaa maan päälle. Säiliöiden tilavuus tulee olla suhteessa polttoaineen tarpeeseen kuitenkin enintään 6000 litraa.

Polttonestesäiliöiden täyttö on toteutettava jakelupisteen etupuolelta, niin ettei vahinkotilanteessa öljyä pääse maaperään tai pohjaveteen vaan mahdolliset vuodot johtuvat alapuoliseen suoja-altaaseen.

Säiliöt on pidettävä lukittuina, kun niitä ei käytetä.

Määräys 25. Luvanhaltijan on säännöllisesti itse tarkkailtava öljy- ja kemikaalisäiliöiden ja niiden suojarakenteiden kuntoa sekä testattava valvonta- ja hälytyslaitteiden toiminta vähintään kerran vuodessa.

Määräys 26. Polttonestesäiliöt putkivetoineen, suojarakenteineen ja hälytyslaitteineen tulee tarkastuttaa valtuutetulla tarkastajalla tarkastajan suositusten mukaisesti, kuitenkin vähintään kerran kymmenessä vuodessa. Tarkastuspöytäkirjan jäljennös tulee toimittaa viipymättä pelastusviranomaiselle ja ympäristönsuojeluviranomaiselle tiedoksi.

Määräys 27. Jakelu-, varastointi- ja täyttöalueen päällysteen kunto on tarkastettava säännöllisesti vähintään kerran vuodessa. Tarkastuksessa on kiinnitettävä huomiota erityisesti päällysteen tiiviyyteen sekä alueella näkyviin painaumiin. Tarkastuksessa havaitut vauriot ja puutteet on korjattava viipymättä.

Mikäli jakelualueen päällyste puretaan ja uudistetaan, tulee jakelualueen alapuolisesta maaperästä ottaa maaperänäytteet mahdollisen pilaantumisen selvittämiseksi. Samalla jakelualueen kaksoispidätys tulee toteuttaa asianmukaisesti.

Määräys 28. Mikäli polttonestejakelualueen lumia tarvitsee aurata, on toimenpiteessä kiinnitettävä erityistä huomiota, ettei alueen rakenteet

vaarannu. Auratut lumet on säilytettävä siten, ettei jakelualueen lumesta aiheudu pohjaveden pilaantumisen vaaraa.

## **Häiriö- ja poikkeukselliset tilanteet**

Määräys 29. Jakelupisteen välittömässä läheisyydessä on oltava hätäkytkin ja ohjeet menettelystä vuoto- ja tulipalotilanteessa. Hätäkytkin on merkittävä selkeästi.

Määräys 30. Öljy- tai kemikaalivalumien ja -vahinkojen sekä poikkeustilanteiden varalle on tankkauspaikan, lentokoneiden säilytys- sekä huoltotilojen yhteydessä oltava riittävä alkusammutuskalusto sekä imeytysainetta.

Valumien ja imeytettyjen valumien talteenottoa varten on alueella oltava riittävästi tähän tarkoitukseen soveltuvia astioita ja muita välineitä. Vuotona ympäristöön päässyt öljy on kerättävä välittömästi talteen. Imeytetty öljy on toimitettava hyväksytyyn vaarallisen jätteen vastaanottoon.

Määräys 31. Poikkeuksellisista tilanteista, kuten onnettomuudesta tai öljyvuodosta, joista voi aiheutua ympäristön pilaantumista, sen vaaraa tai jätteen määrän tai ominaisuuksien vuoksi erityisiä toimia jätehuollossa, on ilmoitettava viipymättä valvontaviranomaiselle.

Jos maahan tai viemäriin on päässyt ainetta, joka saattaa aiheuttaa pilaantumista tai muuta haittaa, on toiminnanharjoittajan ryhdyttävä välittömästi toimenpiteisiin päästöjen leviämisen estämiseksi ja päästöstä aiheutuvien vahinkojen torjumiseksi.

Tapauksesta on ilmoitettava viipymättä Varsinais-Suomen pelastuslaitokselle, Liikelaitos Salon Vedelle ja Salon kaupungin ympäristönsuojeluun. Tilanteista, joista voi aiheutua terveyshaittaa, on ilmoitettava myös Salon kaupungin terveydensuojeluviranomaiselle.

Määräys 32. Lentopaikalla on oltava suunnitelma varautumisesta poikkeaviin tilanteisiin. Suunnitelma on pidettävä ajantasaisena. Päivitetty suunnitelma tulee toimittaa Varsinais-Suomen pelastuslaitokselle ja Salon kaupungin ympäristönsuojeluun.

Määräys 33. Poikkeuksellisista tilanteista aiheutuneiden jätteiden hävittäminen tulee toteuttaa voimassa olevien jätehuoltosäädösten mukaisesti. Toiminnanharjoittajan on ryhdyttävä vastaavien tapausten estämiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin. Jos päästöstä aiheutuu maaperän pilaantumista, toiminnanharjoittajan on tehtävä maaperän puhdistamista koskeva ilmoitus Lupa- ja valvontavirastoon.

## **Liikenne ja liikennejärjestelyt**

Määräys 34. Pysäköinti lentokenttäalueella on sallittu ainoastaan pysäköintiin osoitetulla alueella.

Määräys 35. Lento- ja lennokkitoimintaan tai erikseen luvassa myönnettyyn muuhun toimintaan liittymätön pysäköinti lentokenttäalueella on kielletty ja tulee ohjata ympäristölupa-alueen ulkopuolelle.

## **Muu toiminta alueella**

Määräys 36. Lentopaikan kiitoradalla ajoneuvolla ajaminen on kielletty muutoin kuin välttämättömään lentotoimintaan liittyvä sekä elämysajo- ja rengastestaustoimintaan liittyvä tieliikennekelpoisten ajoneuvojen liikennöinti.

Määräys 37. Elämysajot on sallittu kahtena peräkkäisenä päivänä kesä- ja elokuussa eli yhteensä neljänä päivänä kalenterivuodessa.

Elämysajot on sallittu vain arkisin 9.00-20.00 sekä lauantaisin klo 9.30-17.30 välisenä aikana.

Elämysajot on kielletty sunnuntaisin, arkipyhinä sekä juhannusaatosta 31. heinäkuuta asti.

Elämysajotapahtumista on ilmoitettava vähintään 2 viikkoa ennen tapahtumaa yhdistyksen verkkosivuilla.

Määräys 38. Lentopaikan kiitoradalla suoritettavat elämysajot on järjestettävä etelä-pohjoissuuntaisesti, jotta siitä aiheutuva melu lähimpiin häiriintyviin kohteisiin ehkäistään mahdollisimman tehokkaasti ja meluhaitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Määräys 39. Elämysajotoiminnasta aiheutuva melutaso ei saa ylittää

lähimmissä häiriintyvissä asuinkiinteistöissä ulkona päivällä (klo 7.00 - 22.00) keskiäänitasa  $55 \text{ dB } L_{Aeq}$ .

lähimmissä häiriintyvissä loma-asutuskiinteistöissä ulkona päivällä (klo 7.00 - 22.00) keskiäänitasa  $45 \text{ dB } L_{Aeq}$ .

## **Uhanalaisten lajien huomioiminen**

Määräys 40. Lentokenttäalueella suoritettavien rakennus- ja kunnostustöiden yhteydessä on huomioitava mahdolliset vaikutukset alueen paahdeympäristön uhanalaiseen lajistoon.

Määräys 41. Alueella tehtävissä toimita tulee huomioida vieraslajien leviämisen aiheuttama riski alueen arvokkaille elinympäristöille ja lajistolle. Toiminnassa on vältettävä uusien vieraslajiesiintymien muodostumista alueelle. Mikäli alueella esiintyy vieraslajeja, tulee esiintymä pyrkiä hävittämään ja leviäminen estämään.

## **Jätehuolto**

Määräys 42. Toiminta-alueen jätehuolto on järjestettävä jätelain (646/2011) sekä Lounais-Suomen jätehuoltolautakunnan jätehuoltomääräysten mukaisesti siten, että siitä ei aiheudu ympäristön roskaantumista, maaperän pilaantumista eikä haittaa terveydelle eikä ympäristölle.

Määräys 43. Jätteiden väliaikainen varastointi on keskitettävä yhteen paikkaan. Toiminnassa syntyvät vaaralliset jätteet tulee varastoida lukitussa tilassa omissa selkeästi merkityissä astioissaan tiiviillä reunakorkeellisella alustalla siten, että ne eivät aiheuta vaaraa ympäristölle tai terveydelle. Vaaralliset jätteet tulee toimittaa asianmukaiseen käsittelylaitokseen vähintään kerran vuodessa

## **Pohjaveden ja huleveden tarkkailu**

Määräys 44. Pohjaveden tarkkailua tulee toteuttaa kahdesta havaintoputkesta: P64 ja HP20151. Vesinäytteet tulee ottaa kaksi kertaa vuodessa keväällä huhti-toukokuussa ja syksyllä syys-lokakuussa.

Määräys 45. Pohjavesinäytteistä tutkitaan veden lämpötila, pH, haju, sameus, väriluku, sähkönjohtavuus, kloridi, bensiini- ja öljyhiilivety jakeet, alifaattiset hiilivedyt, lyijy (liukoinen), MTBE, TAME, BTEX-yhdisteet ja PFAS yhdisteet.

Mittaukset, näytteenotot ja analysoinnit on suoritettava ulkopuolisen sertifioidun asiantuntijan toimesta akkreditoitussa laboratorioissa standardien (CEN, ISO, SRS tai muu vastaavan tasoinen kansallinen tai kansainvälinen yleisesti käytössä oleva standardi) mukaisesti tai muilla tarkoitukseen sopivilla yleisesti käytössä olevilla viranomaisten hyväksymillä menetelmillä.

Tarkkailutuloksissa on esitettävä käytetyt mittausten menetelmät ja niiden mittausepävarmuudet sekä arvio tulosten edustavuudesta.

Määräys 46. Pohjavesien tarkkailutuloksista on vuosittain toimitettava yhteenvetoraportti helmikuun loppuun mennessä. Raportissa tulee esittää havaintoputkien sijainti, sanallinen kuvailu tuloksista sekä vertailu aiempiin tuloksiin, jossa arvioidaan syyt mahdollisille muutoksille sekä toiminnan mahdolliset vaikutukset pohjaveden laadulle.

Mikäli pohjavedessä tai muissa vesinäytteissä esiintyy haitallisia aineita, tulee raportissa esittää arvio siitä, mistä haitta-aineet ovat peräisin sekä arvio haitta-aineen aiheuttamasta riskistä.

Raportissa tulee olla graafinen esitys analysoitujen pitoisuuksien vaihtelusta koko tarkkailun ajalta, ja siinä tulee verrata analysoitujen pitoisuuksia talousveden ohjearvoihin ja muihin pohjaveden laatutavoitteisiin.

Määräys 47. Pohjavesien tarkkailutulokset sekä vuosiraportti tulee toimittaa viipymättä tiedoksi Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle (kirjaamo@salo.fi) ja Lupa- ja valvontavirastoon (kirjaamo@lvv.fi).

Lisäksi tulokset tulee toimittaa ympäristöhallinnon sähköiseen pohjavesitietojärjestelmään, mistä toiminnanharjoittajan tulee erikseen sopia analysoinnin tekevän laboratorion kanssa ennen näytteiden ottamista.

### **Käyttöpäiväkirja ja raportointi**

Määräys 48. Jos lentokentän toiminnasta on tarve tehdä meluselvityksiä, on ne tehtävä yksilöidylle melulle (lentomelu tai liikennemelu) tarkoitettujen mittaushjeiden mukaisesti ja selvityksen tekijällä on oltava riittävä asiantuntemus. Mittaustulosten tai muiden selvitysten perusteella hakijan tulee tarvittaessa esittää ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, joilla meluhaittaa voidaan edelleen vähentää.

Määräys 49. Lentopaikan ja jakeluaseman toiminnasta on pidettävä käyttöpäiväkirjaa ympäristönsuojelun kannalta merkityksellisistä tapahtumista ja toimenpiteistä. Käyttöpäiväkirjaan on merkittävä mm. vuosiraportointia varten tarvittavat tiedot.

Jätteistä on pidettävä aikajärjestyksen mukaista kirjaa jätelain 119 §:n mukaisesti. Kirjanpito on pyydettyäessä esitettävä valvontaviranomaiselle. Käyttöpäiväkirjan tiedot on säilytettävä kuusi vuotta.

Määräys 50. Toiminnanharjoittajan on pidettävä kirjaa jakeluaseman toiminnasta. Yhteenveto kirjanpidosta on säilytettävä kuuden vuoden ajan ja pyydettyäessä esitettävä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Kirjanpitoon on merkittävä ainakin seuraavat tiedot:

1) hälytysjärjestelmien, päällysteiden, säiliöiden ja salaojituksen tarkkailukaivojen tarkastuksista ja mahdollisista korjaustoimenpiteistä.

- 2) öljynerottimien tarkastuksista ja poistetun öljyn ja öljyisen lietteen määrästä.
- 3) toiminnasta syntyneiden vaarallisten jätteiden toimituspaikasta ja määrästä.
- 4) polttoaineiden luovutuksesta ja säiliöiden täytöstä.
- 5) poikkeuksellisista tilanteista ja onnettomuustilanteista.
- 6) toiminnan ja sen vaikutusten tarkkailusta.
- 7) henkilökunnan koulutuksesta.

**Määräys 51.** Laitoksen päästö- ja vaikutustarkkailun tuloksista on toimitettava edellisvuotta koskeva vuosiraportti helmikuun loppuun mennessä Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle (kirjaamo@salo.fi) sekä Valtion ympäristönsuojelun tietojärjestelmään (YLVA).

Vuosiraportista on käytävä ilmi seuraavat tiedot:

- Lento-operaatioiden määrät, niiden jakautuminen arkipäiviin ja viikonloppuun sekä vuorokaudenajoittain ja ilma-alustyypeittäin.
- Yhteenveto poikkeukselliseen aikaan tapahtuneesta lentotoiminnasta.
- Polttoaineiden ja kemikaalien laatu- ja kulutustiedot.
- Tiedot hälytysjärjestelmien, päällysteiden, säiliöiden ja tarkkailukaivojen tarkastuksista ja mahdollista korjaustoimenpiteistä.
- Tiedot öljynerotus- ja hiekanerotuskaivojen tarkastuksista ja tyhjennyksistä sekä poistetun öljyn/polttoaineen ja öljyisen hiekan määrästä.
- Tiedot toiminnasta syntyneiden jätteiden lajista, laadusta, määrästä, kuljettajasta ja toimituspaikasta.
- Pohja- ja hulevedentarkkailutulokset.
- Yhteenveto ympäristönsuojelun kannalta olennaisista huoltotoimenpiteistä.
- Erillinen yhteenveto mahdollisista häiriö- ja vuototilanteista.
- Yhteenveto lentokentän alueella järjestetyistä muista ajoneuvoja kuin lentokoneita sisältävistä tapahtumista.
- Yhteenveto yleisötapahtumista ja muusta tavanomaisesta lentotoiminnasta poikkeavasta toiminnasta.

### **Paras käyttökelpoinen tekniikka**

**Määräys 52.** Kaikessa toiminnassa tulee mahdollisuuksien mukaan käyttää parasta käyttökelpoista tekniikkaa (BAT) ja noudattaa ympäristön kannalta parasta käytäntöä (BEP) siten, että toiminnan aiheuttamat päästöt ja ympäristövaikutukset olisivat mahdollisimman vähäisiä. Lupamääräyksellä veloitetaan toiminnanharjoittaja myös jatkossa ottamaan uutta käyttökelpoista tekniikkaa soveltuvin osin käyttöön, mikäli siten voidaan olennaisesti vähentää päästöjä ilman kohtuuttomia kustannuksia.

### **Luvan siirtäminen, toiminnan muuttaminen ja lopettaminen**

**Määräys 53.** Luvanhaltijan vaihtumisesta tai toiminnan muutoksista tulee ilmoittaa Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselle viipymättä. Toiminnan päästöjä tai niiden vaikutuksia lisäävään tai toiminnan oleelliseen muuttamiseen on oltava ympäristölupa.

**Määräys 54.** Luvanhaltijan on viimeistään 6 kuukautta ennen toiminnan lopettamista esitettävä yksityiskohtainen suunnitelma lopettamiseen liittyvistä toimista. Toiminnan päätyttyä on toimintaan liittyneet ja tarpeettomaksi jääneet laitteet poistettava kiinteistöiltä.

Toiminta-alue on saatettava toiminnan loputtua sellaiseen kuntoon, ettei siitä aiheudu terveyshaittaa tai ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.

Toiminnan loputtua tulee esittää selvitys maaperän ja pohjaveden puhtaudesta sekä maaperän mahdollisesta kunnostustarpeesta.

Määräys 55. Jakeluaseman osalta toiminnan päättyessä toiminnanharjoittajan on esitettävä valvontaviranomaiselle suunnitelma jakeluaseman rakenteiden poistamisesta sekä maaperän ja pohjaveden mahdollisen pilaantumisen selvittämisestä.

Määräys 56. Mahdollinen pilaantunut maaperä on kunnostettava voimassa olevien määräysten mukaisesti. Ympäristönsuojeluviranomainen voi tarvittaessa antaa laitoksen toiminnan lopettamista koskevia muita määräyksiä.

## **RATKAISUN JA LUPAMÄÄRÄYSTEN PERUSTELUT**

### **Lupaharkinnan perusteet**

Kun toimintaa harjoitetaan tässä päätöksessä esitetyllä tavalla ja noudattaen annettuja lupamääräyksiä, toiminta täyttää ympäristönsuojelulain (527/2014) ja jätelain (646/2011) sekä niiden nojalla annettujen asetusten vaatimukset sekä ne vaatimukset, jotka luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla on säädetty.

### **Luvan myöntämisen edellytykset**

Ympäristöluvan myöntämisen edellytykset ratkaistaan ympäristönsuojelulain säännösten mukaisesti. Hakemuksen mukainen toiminta on alueelle osoitetun käyttötarkoituksen mukaista. Toiminnan sijoittaminen ei vaikeuta alueen käyttämistä maakuntakaavassa varattuun käyttötarkoitukseen.

Ympäristönsuojelulain 49 §:n mukaan ympäristöluvan myöntäminen edellyttää, ettei toiminnasta, asetettavat lupamääräykset ja toiminnan sijoituspaikka huomioon ottaen, aiheudu yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa terveyshaittaa, merkittävää muuta 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua seurausta tai sen vaaraa, maaperän tai pohjaveden pilaamiskiellon vastaista seurausta, erityisten luonnonolosuhteiden huonontumista taikka vedenhankinnan tai yleiseltä kannalta tärkeän muun käyttömahdollisuuden vaarantumista toiminnan vaikutusalueella tai eräistä naapuruussuhteista annetun lain 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta.

Lain 11 §:n mukaan ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttava toiminta on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava siten, että toiminnasta ei aiheudu pilaantumista tai sen vaaraa ja pilaantuminen voidaan ehkäistä. Toiminnan sijoituspaikan soveltuvuutta arvioitaessa on otettava huomioon toiminnan luonne, kesto, ajankohta ja vaikutusten merkittävyys sekä pilaantumisen todennäköisyys ja onnettomuusriski, vaikutusalueen herkkyyys ympäristön pilaantumiselle, merkitys elinympäristön terveellisyyden, ja viihtyisyyden kannalta, sijoituspaikan ja vaikutusalueen nykyinen ja oikeusvaikutteisen kaavan osoittama käyttötarkoitus sekä muut mahdolliset sijoituspaikat alueella. Lain 12 §:n mukaan luvanvaraista toimintaa ei saa sijoittaa asemakaavan vastaisesti. Lisäksi alueella, jolla on voimassa maakuntakaava tai oikeusvaikutteinen yleiskaava, on katsottava, ettei toiminnan sijoittaminen vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen.

Lain 48 §:n mukaan lupaviranomaisen on tutkittava ympäristöluvan myöntämisen edellytykset ja otettava huomioon asiassa annetut lausunnot ja tehdyt muistutukset ja mielipiteet. Lupaviranomaisen on muutoinkin otettava huomioon, mitä yleisen ja yksityisen edun turvaamiseksi säädetään. Ympäristölupa on myönnettävä, jos toiminta täyttää tämän lain

ja jätelain sekä niiden nojalla annettujen säännösten vaatimukset. Lupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulaisissa ja sen nojalla säädetään.

### **Lupamääräysten yksilöidyt perustelut**

Määräykset 1-3. Toiminta-aikojen, lentomäärien rajoittaminen sekä sallittujen ilma-alusten määrittely on tarpeen, ettei toiminnasta aiheutuisi kohtuutonta haittaa lähimmissä häiriintyvissä kohteissa. Myönnetty toiminta-ajat, lentomäärät ja ilma-alustyyppit ovat hakemuksen mukaisia ja perustuvat melumallinnuksessa esitettyihin tietoihin.

Tämän perusteella voidaan osoittaa, että toiminnasta aiheutuvat melutasot eivät lähimmissä häiriintyvissä kohteissa ylitä Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) ohjearvoja.

Määräykset 4-5. Vastuuhenkilön nimeämistä ja lupamääräyksistä tiedottamista koskevat määräykset ovat tarpeen luvanmukaisen toiminnan varmistamiseksi. Lentopaikan ympäristöluvan haltijalla on kokonaisvastuu lentopaikan ympäristönsuojelusta ja ympäristöluvan lupamääräysten noudattamisesta.

Määräys 6-7. Kiikalan lentopaikka sijaitsee Hyppäränharjun 1E -luokan pohjavesialueen varsinaisella muodostumisalueella. Määräys kiitoradan kunnossapidosta ja liikennöinnin rajoittamisesta on annettu pohjaveden laadun turvaamiseksi.

Määräykset 8-9. Meluntorjuntaa koskevat määräykset perustuvat valtioneuvoston päätökseen melutason ohjearvoista (993/1992). Määräykset ovat tarpeen lentopaikan toiminnasta aiheutuvan meluhaitan ehkäisemiseksi erityisesti lähimmissä häiriintyvissä kohteissa.

Määräykset 10-28. Kiikalan lentopaikka sijaitsee Hyppäränharjun 1E -luokan pohjavesialueen varsinaisella muodostumisalueella. Maaperän, pohjaveden ja vesistöjen pilaantumisen ehkäisemiseksi päätöksessä on annettu määräyksiä alueella varastoitavista öljytuotteista ja polttoaineista sekä niiden käsittelystä ja varastoinnista, koneiden huollosta ja korjauksesta, polttonestejakelupisteen toiminnasta sekä häiriö- ja poikkeustilanteisiin varautumisesta.

Määräykset 29-33. Poikkeuksellisia tilanteita ja niihin varautumista koskevat määräykset on annettu ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, välittömän torjunnan onnistumiseksi ja viranomaisten tiedon saannin varmistamiseksi.

Määräykset 34-35. Lentokentän alueella tapahtuvaa pysäköintiä, liikennettä ja liikennejärjestelyjä varten koskevat määräykset on annettu pohjaveden ja maaperän suojelemiseksi.

Määräykset 36-41. Lentopaikan ympäristöluvan haltijalla on kokonaisvastuu lentopaikan ympäristönsuojelusta ja ympäristöluvan lupamääräysten noudattamisesta. Yleisötilaisuuksia ja muita alueella järjestettäviä tapahtumia koskevat määräykset on annettu lähialueen asutukselle aiheutuvan haitan minimoimiseksi ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Määräys 40-41. Hyppäränharjun luonnonsuojelualueiden sekä lentokenttäalueen luontoa varten on annettu määräyksiä uhanalaisten lajien huomioimiseksi ja haitallisten vieraslajien torjumiseksi.

Määräykset 42-43. Jätehuollon asianmukaisesta järjestämisestä on annettu määräyksiä jätelain sekä Uudenmaan jätelautakunnan

jätehuoltomääräysten nojalla. Jätteiden oikealla käsittelyllä varmistetaan, ettei jätteistä tai niiden varastoinnista aiheudu ympäristön pilaantumisen vaaraa, terveyshaittaa tai alueen roskaantumista.

Määräykset 44-51. Tarkkailua, kirjanpitoa, raportointia ja erilaisia ilmoituksia koskevat määräykset ovat tarpeen valvonnan ja tarkkailun tehokkaaksi toteuttamiseksi. Toiminnanharjoittajan tulee olla selvillä toimintansa ympäristövaikutuksista.

Määräys 52. Ympäristönsuojelulaki velvoittaa ennaltaehkäisemään ja minimoimaan haittoja sekä käyttämään parasta käyttökelpoista tekniikkaa ja noudattamaan ympäristön kannalta parhaimpia työmenetelmiä. Toiminnanharjoittajan on oltava riittävästi selvillä aiheuttamiensa haitallisten vaikutusten vähentämismahdollisuuksista ja seurattava parhaan käyttökelpoisen tekniikan kehittymistä toimialallaan.

Määräykset 53-56. 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. Pilaantuneen maaperän kunnostamista koskeva määräys on tarpeen maaperän ja pohjaveden suojelemiseksi. Toiminnasta ja alueesta luopuminen ja viimeistelytyöt voidaan toteuttaa vain erillisen suunnitelman perusteella.

### **Vastaus lausunnoissa esitettyihin yksilöityihin vaatimuksiin**

*ELY-keskuksen* lausunnossa esitetyt seikat on otettu huomioon päätöksen perusteluissa ja lupamääräyksissä seuraavasti:

Ympäristölupahakemuksesta on luvanhakijan toimesta poistettu kiihdytysajotoiminta.

Pohjaveden suojelemiseksi on annettu määräyksiä pohjaveden ja maaperän suojelemisesta, pohjaveden tarkkailusta sekä erityisiä määräyksiä koskien polttonestejakelupisteen toimintaa (mm. öljysäiliöistä ja hulevesien johtamisesta).

*Liikelaitos Salon Veden* lausunnossa esitetyt seikat on otettu huomioon päätöksen perusteluissa ja lupamääräyksissä seuraavasti:

Pohjaveden suojelemiseksi on annettu määräyksiä pohjaveden tarkkailusta, polttonestejakelupisteen toiminnasta, öljynerotuskaivosta ja hulevesien johtamisesta kaupungin jäteviemäriverkkoon.

*Salon kaupungin ympäristöterveydenhuollon* lausunnossa esitetyt seikat on otettu huomioon päätöksen perusteluissa ja lupamääräyksissä seuraavasti:

Ympäristölupahakemuksesta on luvanhakijan toimesta poistettu kiihdytysajotoiminta. Elämysajotoiminnasta aiheutuvan melun vähentämiseksi on annettu määräyksiä, joilla on rajoitettu vuosittaisia ajopäivien määrää neljään, rajaamalla ajopäivät arkeen ja lauantaille, muuttamalla pääajosuuntaa sekä kieltämällä ajot loma-ajanjaksolla.

Pohjavedentarkkailuun on lisätty PFAS-yhdisteet.

### **Vastaus muistutuksissa ja mielipiteissä esitettyihin yksilöityihin vaatimuksiin**

Jätetyt muistutukset ja mielipiteet on huomioitu lupamääräyksiä annettaessa.

Valtaosassa muistutuksia on tuotu esille kiihdytys- ja elämysajojen lisääntyvästä määrästä aiheutuva meluhaitta lähimmissä asuin- ja loma-asutuskiinteistöissä. Ympäristölupahakemuksesta on luvanhakijan toimesta poistettu kiihdytysajotoiminta. Elämysajotoiminnasta aiheutuvan melun vähentämiseksi on annettu määräyksiä, joilla on rajoitettu vuosittaisia ajopäivien määrää kuuteen, rajaamalla ajopäivät arkeen ja lauantaille, muuttamalla pääajosuuntaa sekä kieltämällä ajot loma-ajanjaksolla.

### **Päätöksen voimassaolo**

Tämä lupa on voimassa toistaiseksi.

Toiminnan olennaiseen laajentamiseen tai muuttamiseen on oltava lupa (YSL 29 §).

### **Lupaa ankaramman asetuksen noudattaminen**

Jos valtioneuvoston asetuksella annetaan tämän lain tai jätelain nojalla tämän luvan määräystä ankarampia säännöksiä tai luvasta poikkeavia säännöksiä luvan tai ilmoituspäätöksen voimassaolosta tai tarkistamisesta, on asetusta luvan estämättä noudatettava (YSL 70 §).

### **Sovelletut säännökset**

Ympäristönsuojelulaki (YSL 527/2014) §:t 1, 2, 6-8, 10-12, 14-17, 20, 27-29, 34, 36, 39-40, 42-44, 48, 49, 52, 53, 58, 62, 64-66, 70, 83, 85, 87-90, 94, 118, 119, 122, 123, 133, 134, 170, 172, 181, 190, 191, 199, 205, 209  
Valtioneuvoston asetus ympäristönsuojelusta (YSA 713/2014) §:t 2-4, 6-8, 11-15

Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista (Vna 314/2020) §:t 7, 11, 14, 16, 17  
Jakeluasemia ja niiden laitteita koskeva standardi SFS 3352

Luonnonsuojelulaki (LSL 9/2023) §:t 34, 76

Laki vieraslajeista aiheutuvien riskien hallinnasta (1709/2015) § 4

Jätelaki (JL 646/2011) §:t 5, 6, 8, 12, 13, 15-17, 28, 29, 72, 73, 118-122

Valtioneuvoston asetus jätteistä (Vna 978/2021)

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (Vnp 993/1992) §:t 1, 2  
Salon kaupungin hallintosääntö § 14, 9.6.2025 § 3.

Lounais-Suomen jätehuoltolautakunnan jätehuoltomääräykset, 1.8.2024.  
Salon kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksa, 14.6.2023 § 64.

### **Käsittelymaksu ja sen määräytyminen**

Tämän ympäristöluvan käsittelystä perittävä maksu on 2 890 €.

Maksu perustuu Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunnan 14.6.2023 § 64 taksaan § 3 taulukon kohtaan muu lentopaikka kuin lentoasema.

### **Muutoksenhaku**

Tähän päätökseen tyytymätön saa hakea muutosta valittamalla Vaasan hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.

Esittelijä

Rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja

Päätösehdotus

Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta päättää myöntää Kiikala-Säätiö sr:lle ympäristönsuojelulain mukaisen ympäristöluvan kiinteistölle 734-710-1-1. Lupa koskee lentopaikkatoimintaa, polttonesteiden varastointia ja jakelua sekä yksittäistä ajotoimintaa. Toimintaa on harjoitettava hakemuksessa esitetyllä tavalla lupamääräysten 1-56 mukaisesti. Päätöksen perustelut, sovelletut oikeusohjeet ja muutoksenhaku ilmenevät valmistelusta.

## Päätös

Merkittiin, että rakennus- ja ympäristölautakunnan puheenjohtaja Asko Määttänen poistui kokouksesta esteellisenä, yhteisöjäävi, tämän asian käsittelyn ajaksi klo 18.16.

Merkittiin, että tämän asian osalta puheenjohtajana toimi rakennus- ja ympäristölautakunnan 1. varapuheenjohtaja Miko Kakko.

Juhani Karhumäki ehdotti Ismo Saaren kannattamana seuraavaa:

1. Esitän lisättäväksi kohdan perusteluihin KHO on evännyt alueelta haetun laajan vedenottoluvan.
2. Esitän, että lähinnä pohjaveden suojelemiseksi lentokentällä tulee kieltää moottoriajoneuvojen toiminta, mukaan lukien elämysajot. Tämä on myös ELY:n kanta.
3. Esitän, määräystä 40 muotoon: Säätiön toiminnan tulee turvata valtakunnallisesti arvokkaiden paahdeblotooppien säilyminen sekä lentokentän välittömässä läheisyydessä olevien suppajärvien, Immenjärvi ja Iso Jouhtena, luonnontilan säilyminen. Jälkimmäinen on kaakkurin pesimälampi.

Rakennus- ja ympäristölautakunta piti tauon klo 18.35-18.45.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty esittelijän ehdotuksesta kolme poikkeava kannatettua muutosehdotusta, joten asiasta on äänestettävä.

Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys, jokaisesta ehdotuksesta äänestetään erikseen.

Äänestys 1, ehdotus 1:

Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat jäsen Karhumäen 1. ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 5 JAA ääntä (Sjöholm-Nikkanen, Fontell, Korpela, Ojanperä, Kakko)

Jäsen Karhumäen ehdotus sai 7 EI ääntä (Aaltonen, Hilakari, Karhumäki, Kotilainen, Laine, Jokinen, Saari)

Tyhjä 0 (-)

Poissa 0 (-)

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 5 – 7 jäsen Karhumäen vastaehdotus.

Äänestys 2, ehdotus 2:

Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat jäsen Karhumäen 2. ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 4 JAA ääntä (Fontell, Korpela, Ojanperä, Kakko)

Jäsen Karhumäen ehdotus sai 8 EI ääntä (Sjöholm-Nikkanen, Aaltonen, Hilakari, Karhumäki, Kotilainen, Laine, Jokinen, Saari)

Tyhjä 0 (-)

Poissa 0 (-)

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 4 - 8 jäsen Karhumäen vastaehdotus.

Äänestys 3, ehdotus 3:

Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat jäsen Karhumäen 3. ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritetussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 6 JAA ääntä (Fontell, Hilakari, Korpela, Jokinen, Ojanperä, Kakko)

Jäsen Karhumäen ehdotus sai 6 EI ääntä (Sjöholm-Nikkanen, Aaltonen, Karhumäki, Kotilainen, Laine, Saari)

Tyhjä 0 (-)

Poissa 0 (-)

Puheenjohtaja totesi, että äänestyksen mennessä tasan 6-6 äänestyksen tuloksen ratkaisee puheenjohtajan ääni. Päätökseksi tuli esittelijän ehdotus.

Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi päätösehdotuksen muilta osin, mutta lisätään kohdan perusteluihin, että KHO on evännyt alueelta haetun laajan vedenottoluvan. Lisäksi lähinnä pohjaveden suojelemiseksi lentokentällä tulee kieltää moottoriajoneuvojen toiminta, mukaan lukien elämysajot. Tämä on myös ELY:n kanta.

Merkittiin, että Määttänen palasi kokoukseen tämän asian käsittelyn jälkeen klo 19.00.

Päätöksen perusteella hakijalle laaditaan erillinen lupapäätösote.

Tiedoksianto

Päätöksestä ilmoitetaan osoitteessa [www.salo.fi/kuulutukset](http://www.salo.fi/kuulutukset). Asiakirjat valitusosoituksineen ovat nähtävillä [www.salo.fi](http://www.salo.fi), kaupunki ja päätöksenteko, esityslistat ja pöytäkirjat, rakennus- ja ympäristölautakunta 8.4.2026.

Päätös

Hakija

Liikelaitos Salon Vesi

Lupa- ja valvontavirasto  
Salon kaupungin ympäristöterveydenhuolto  
Someron kaupungin ympäristönsuojelu

Tieto päätöksestä  
Asianosaiset