Rovaniemen lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Versio 3.0	Sivuja 25	Julkisuusluokka Julkinen
Julkaisupvm 14.6.2022	Voimassa alkaen 16.6.2022	Salassapidon peruste
Kategoria(t) 15 Ympäristöohjeet		Tila Voimassa
Vastuuhenkilö Pitkäranta Kirsi		Tyyppi Toimintaohje
Hyväksyjä Viinikainen Mikko		Lisätietoja Joel Lindholm ymparisto@finavia.fi
Lentoasemat/yksiköt, joita asiakirja koskee: Rovaniemi		
Kuvaus Rovaniemen lentoaseman ympäristöluvan mukainen siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma.		

Sisällysluettelo

1 Johdanto 3
2 Melunhallintasuunnitelman tarkoitus 3
3 Siviililentoliikenteen melunhallinta....4
3.1 Lentokoneita koskeva melun sääntely 5
3.2 Yleisiä melunhallintakeinoja 5
3.3 Yleiset melunvaimennusmenetelmät 6
4 Rovaniemen lentoasema ja toimintaympäristö 7
4.1 Sijainti....7
4.2 Ilmatila....8
4.3 Lennonjohto 9
4.4 Lentoreitit 11
4.5 Lentokonemelualue ennustetilanteessa....12
5 Lentotoiminta ja melunhallinta lentoasemalla....16
5.1 Operaatiomäärät 16
5.2 Kiitoteiden käyttö 18
5.3 Liikenneilmailu 20
5.4 Helikopteritoiminta 20
5.5 Yleisilmailu ja lentokoulutustoiminta 21
5.6 Laskukierroslennot 21
5.7 Laskuvarjohyppytoiminta....22
5.8 Melunvaimennusmenetelmät....23
5.9 Melua koskevat yhteydenotot ja niiden käsittely 24
6 Yhteenveto ja johtopäätökset 24

1 Johdanto

Pohjois-Suomen aluehallintoviraston 30.12.2011 myöntämässä ympäristölupapäätöksessä nro 131/11/1 on lupamääräyksessä 8 määrätty luvan saajaa laatimaan lentomelun hallintasuunnitelma.

"Finavia Oyj:n on laadittava lentomelun hallintasuunnitelma, josta käy ilmi lennonjohdon toimintatavat ohjata siviililentoliikennettä eri liikennetilanteissa ja eri aikoina. Suunnitelman mukaiset toimet on sisällytettävä osaksi lennonjohdon käytäntöjä. Suunnitelma on toimitettava 30.9.2012 mennessä tiedoksi Lapin ELY-keskukselle ja Rovaniemen kaupungin ympäristön- ja terveydensuojeluviranomaisille. Suunnitelma on päivitettävä kolmen vuoden välein."

Ympäristölupapäätöksessä on erikseen Ilmavoimien esikuntaa koskevat lupamääräykset, joiden määräyksessä 9 on määrätty luvan saajaa päivittämään sotilaslentotoimintaa koskeva lentomelun hallintasuunnitelma.

Ympäristölupamääräyksen edellyttämä ensimmäinen siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma astui voimaan 13.12.2012. Tämän jälkeen Finavia on päivittänyt melunhallintasuunnitelman noin kolmen vuoden välein. Edellisen kerran suunnitelma on päivitetty vuonna 2019.

Tämä melunhallintasuunnitelman päivitys on pääosin laadittu vuoden 2019 liikennetietoihin perustuen. Covid-19-pandemiasta aiheutuneista liikkumisrajoituksista johtuen erityisesti liikenneilmailun operaatiot jäivät vuosina 2020 ja 2021 olennaisesti aiempaa vähäisemmiksi.

2 Melunhallintasuunnitelman tarkoitus

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

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

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

menettelytavat julkaistaan asianmukaisesti ilmaliikenteen tietoon ilmailutiedotusjärjestelmän kautta.

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

3 Siviililentoliikenteen melunhallinta

Pohjois-Suomen aluehallintoviraston 30.12.2011 Rovaniemen lentoaseman toimintaan myöntämässä ympäristöluvassa on melunhallinnan periaatteista määrätty seuraavaa:

6. *"Rovaniemen lentoaseman siviililentoliikenne on järjestettävä siten, että siitä aiheutuva lentomelu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti."*

7. *"Siviililentotoiminnassa on klo 22.00–07.00 käytettävä ensisijaisena laskeutumiskiitotienä kiitotietä 21 ja ensisijaisena lentoonlähtökiitotienä kiitotietä 03, mikäli lentoturvallisuus ei muuta edellytä. Kiitotien käyttömääräys ei koske yleisilmailun lentokoulutuksen laskukierroslentämistä."*

9. *"Yleisilmailun lentokoulutustoiminta mukaan lukien laskuvarjohyppytoiminta, ultrakevyet ilma-alukset ja helikopterikoulutustoiminta on järjestettävä siten, että siitä aiheutuva lentomelu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti, ja että se pääsääntöisesti tapahtuu ennen klo 22.00. Klo 22.00 jälkeen tapahtuvat koulutuslennot on pyrittävä suuntaamaan asuintaajamien ulkopuolelle."*

Tätä melunhallintasuunnitelmaa laadittaessa on käyty läpi lentoasemalla käytössä olevia toimintamalleja melunhallinnan näkökulmasta. Samalla on arvioitu eri melunhallintatoimenpiteiden tarkoituksenmukaisuutta. Melunhallintaa tukevin toimintamallein ja meluntorjuntatoimenpiteillä varmistetaan, että lentoaseman toiminta on järjestetty ympäristölupapäätöksen määräysten 6., 7. ja 9. mukaisesti. Finavia seuraa liikenteen ja sen ennakoitujen meluvaikutusten kehittymistä suhteessa lupamääräysten vaatimuksiin.

Finavia edellyttää lentoaseman lennonvarmistuspalvelun tuottavalta Fintraffic ANS:lta, että ympäristölupamääräysten mukaisesti:

- lentoaseman siviililentoliikenne, mukaan lukien yleisilmailun lentokoulutustoiminta, laskuvarjohyppytoiminta, ultrakevyet ilma-alukset ja

helikopterikoulutustoiminta on järjestettävä siten, että toiminnasta aiheutuva lentokonemelu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti. Finavia ohjaa lentoreittien ja menetelmien suunnittelua tarvittavilta osin.

– lupamääräyksessä edellytetyn mukaisesti siviililentotoiminnassa klo 22.00–07.00 välillä lentoturvallisuuden varmistavien reunaehtojen puitteissa ensisijaisesti käytettäväksi määrätyt lentoonlähtö- ja laskukiitotie ovat asianmukaisesti julkaistu Ilmailukäsikirjassa ja soveltaminen sisällytetty osaksi lennonjohdon käytäntöjä.

3.1 Lentokoneita koskeva melun sääntely

Ilma-alusten melupäästöjä säädellään kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n normeilla ja suosituksilla, jotka on Euroopassa saatettu voimaan EU:n lainsäädännön kautta. Melunormit ovat osa lentokelpoisuusvaatimuksia ja Suomessa niitä valvoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Sotilasilma-aluksia nämä siviili-ilmailun melumääräykset eivät kuitenkaan koske.

Melutasonormit on annettu ilma-aluksen painon ja moottoreiden lukumäärän funktiona erikseen lentoonlähdölle kahdessa eri tarkastelupisteessä sekä yhdessä pisteessä lähestymiselle laskeutumista varten. Normit on nimetty ICAO:n yleissopimuksen liitteen 16, niin kutsutun Annex-16-dokumentin, eri kappaleiden mukaan. Tavallisille matkustajaluokan ilma-aluksille on määritelty meluluokat 2, 3, 4 ja 14 (chapter 2, chapter 3, chapter 4 ja chapter 14). Meluluokan 2 ilma-alukset ovat olleet kokonaan kiellettyjä Euroopassa 1.4.2002 alkaen.

3.2 Yleisiä melunhallintakeinoja

Siviili-ilmailussa lentokonemelualueiden laajuus määräytyy yleensä suihkumatkustajakonekaluston operaatioiden mukaan. Lentoliikenteen meluntorjunnan keinoja ovat:

- lentokoneiden moottoritekniikan ja muiden meluun vaikuttavien ominaisuuksien kehittäminen
- lentoasemalla toteutettavat toimet, kuten melun kannalta edullisten kiitoteiden käyttö, meluisimpia koneita koskevat rajoitukset, toiminnan ohjaaminen vuorokaudenaikojen mukaan
- lentoonlähdöissä toteutettavat toimet, kuten lentoreittien ja lentomenetelmien optimointi, sekä erityiset lentoonlähdön melunvaimennusmenetelmät ja jatkuvan nousun menetelmä

- laskeutumisissa toteutettavat toimet, kuten optimoidut lähestymisreitit, jatkuvan liu'un mahdollistavat lähestymismenetelmät ja näkölähestymisten suorittaminen

Tällä vuosituhannella yleisesti merkittävin meluntorjuntakeino on ollut lentoyhtiöiden siirtyminen käyttämään uudempaa, vähämeluista konekantaa. Muilla meluntorjuntakeinoilla on voitu lähinnä hienosäätää melualueiden laajuutta lentoasemien lähiympäristössä.

Tulevaisuudessa lentokoneiden melun vähentyminen on hitaampaa kuin tähän saakka, sillä teknisesti tehokkaimmat keinot suihkumoottoreiden melupäästöjen pienentämiseksi ovat jo käytössä. Jatkossa melun ennakoitu väheneminen on merkittävämpää lentoonlähdöissä kuin laskeutumisissa.

Tyypillisesti ilma-aluksen suurin melupäästö aiheutuu lentoonlähdöstä, jolloin moottoriteho on suurempi kuin laskeutumisessa. Lentoonlähdöissä melun alueelliseen kohdistumiseen voidaan tietyssä määrin vaikuttaa muuttamalla lentoreittejä tai lentomenetelmiä. Laskeutuvien lentokoneiden melun pienentämiseen on olemassa vain rajallisesti käytäntöön sopivia keinoja. Laskeutumisvaiheessa merkittävä osuus ilma-aluksen melusta on aerodynaamista melua.

Yleisilmailukoneiden melutaso suhteessa suihkumatkustajakoneisiin on vähäinen, mutta yleisilmailukoneiden lentokorkeus on yleensä matalampi ja melu saattaa kohdistua maantieteellisesti eri alueille. Myös yleisilmailukoneiden osalta on viime vuosina ollut nähtävissä selkeä kehitys aerodynamiikaltaan parempiin ja melutasoltaan vähämeluisampiin konetyyppeihin. Modernit yleisilmailukoneet ja esimerkiksi ultrakevyet lentokoneet ovat huomattavasti aiempaa konesukupolvea vähämeluisampia.

3.3 Yleiset melunvaimennusmenetelmät

Suomen Ilmailukäsikirjassa (AIP Finland, https://www.ais.fi/ais/aip/fi/index.htm) on määritelty yleisesti Suomessa sovellettavat melunvaimennusmenetelmät, jotka ovat:

- Lentoasemien ilmaliikenteen järjestäminen siten, että siitä aiheutuva lentomelu asuinalueilla ehkäistään mahdollisimman tehokkaasti.
- Julkaistut vakiolähtö- ja tuloreitit ovat samalla melunvaimennusreittejä. Reittien suunnittelussa pyritään lähtökohtaisesti aina huomioimaan asutus ja melunhallinta siinä määrin kuin mahdollista.
- Lentoonlähdön jälkeen tulee ilma-aluksen nousta ainakin 600 M (2000 FT) korkeuteen niin nopeasti kuin se normaalisti on mahdollista.

- Mittari- tai näkölähestymislennon loppuosaa ei tule suorittaa ILS- tai PAPI-järjestelmän liukukulmaa pienemmällä kulmalla. ILS GP:n tai PAPI-järjestelmän puuttuessa on loppulähestyminen pyrittävä suorittamaan vähintään 3 asteen liukukulmaa noudattaen.
- Jatkuva korkeuden vähennys (CDA) on ilma-aluksen toimintatekniikka, jossa saapuva ilma-alus vähentää jatkuvasti korkeutta käyttäen pienintä mahdollista moottoritehoasetusta, ihanteellisesti mahdollisimman pienen ilmanvastuksen lentoasussa, ennen FAF/FAP:a. Toiminnan mahdollistaa ilmatilan ja menetelmien suunnittelu sekä lennonjohdon toiminta.

4 Rovaniemen lentoasema ja toimintaympäristö

Rovaniemen lentoaseman alun perin kaksi kiitotietä valmistuivat nurmipäällysteisinä vuonna 1940 ja saman vuoden kesäkuussa Aero Oy aloitti säännöllisen reittiliikenteen. Syksyllä 1944 saksalaiset tuhosivat lentokentän ja sen rakennukset täydellisesti. Jälleenrakennustyöt aloitettiin keväällä 1948 ja saman vuoden kesäkuussa Aero Oy aloitti reittiliikenteen DC-2 koneilla.

Vuonna 1953 valmistui järjestyksessään kolmas lentoasema- ja lennonvarmistusrakennus ja vuonna 1961 Pohjois-Suomen aluelennonjohto siirtyi Kemistä Rovaniemelle. Suihkukoneliikenne alkoi vuonna 1967.

Vuonna 1970 Ilmatorjuntapatteristo eli nykyinen Lapin ilmatorjuntarykmentti otti tukikohdakseen Rovaniemen lentoaseman. Lapin lennoston siirtyminen Tikkakoskelta Rovaniemelle 1980-luvun alussa vilkastutti lentotoimintaa kaikilla Lapin lentoasemilla ja rakennustoimintaa erityisesti Rovaniemellä. Lentoaseman kiitotietä jatkettiin 3000 metriin vuonna 1981.

Vuonna 2019 Rovaniemen lentoasema oli matkustajamääriltään Suomen kolmanneksi vilkkain lentoasema. Rovaniemen lentoasema on Lapin lennoston päätukikohta.

Lentoasemalla on yksi kiitotie, jonka pituus on 3002 metriä ja leveys 60 metriä. Kiitotien suunta koilliseen on nimeltään 03 ja lounaaseen nimeltään 21. Kiitotieltä 21 nousevat ilma-alukset lähtevät lounaaseen ja kiitotielle 03 laskeutuvat ilma-alukset lähestyvät lounaan suunnasta. Vain kiitotielle 21 voidaan laskeutua mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) avulla.

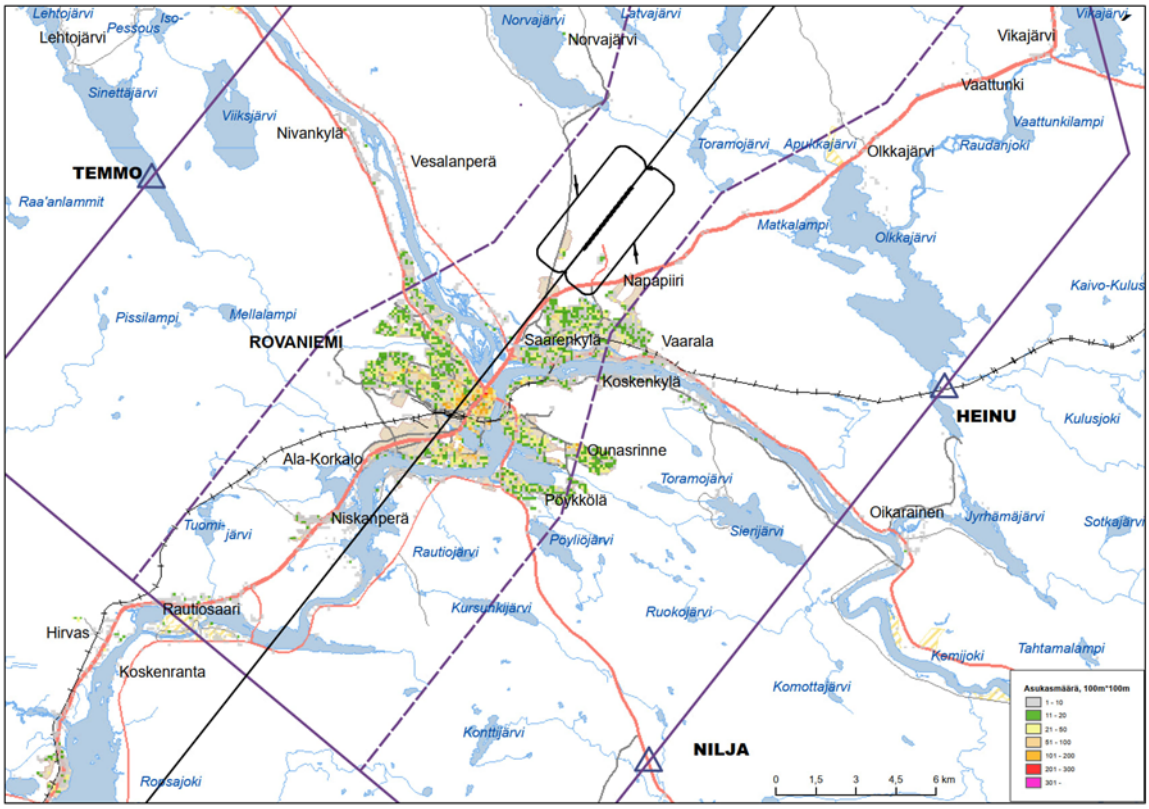
4.1 Sijainti

Rovaniemen lentoasema sijaitsee noin kahdeksan kilometrin etäisyydellä Rovaniemen kaupungin ydinkeskustasta koilliseen. Lentoasema sijaitsee laajojen suoalueiden ympäröimällä Someroharjulla, joka on pääosin metsävaltaista aluetta. Lähimmät yksittäiset asuintalot sijaitsevat noin kilometrin etäisyydellä lentoasemasta lounaaseen. Lähin taajamatyyppinen

asutus sijaitsee noin 2,5 kilometrin etäisyydellä Syväsenvaaran alueella kiitotien päästä etelään. Osa Rovaniemen taajama-alueista sijaitsee kiitotien keskilinjan jatkeilla. Lentoaseman ja lähialueiden asutuksen sijainti on esitetty kuvassa 1.

Rovaniemen lentoasema sijaitsee harjulla kymmeniä metrejä Rovaniemen kaupunkia korkeammalla. Kaupungin keskusta sijaitsee lentoaseman lounaispuolella kiitotien jatkeella, joten lentoasemaa etelästä lähestyvä tai lentoasemalta etelään suuntautuva siviililentoliikenne kulkee Rovaniemen kaupungin yli. Lähestyvät koneet laskeutuvat turvallisuussyistä kiitotien suuntaista linjaa pitkin, joka lounaan suunnasta lähestyttäessä sijaitsee Syväsenvaaran asuinalueen länsipuolella. Etelään suuntaavat nousevat koneet hakeutuvat vasemmalla kaarrolla reitille, jolloin ne väistävät Rovaniemen ydinkeskustan.

Rovaniemen lentoasemaa lähinnä sijaitsevat koulut ovat Rovaniemellä noin 3–4 kilometrin etäisyydellä lentoaseman eteläpuolella. Lähin kiitotien jatkeella sijaitseva koulu on Rovaniemen keskustassa noin 7 kilometrin etäisyydellä kiitotien päästä. Lähin sairaala sijaitsee Rovaniemellä noin 8 kilometrin etäisyydellä lentoasemasta. Kiitoteiden jatkeilla ei ole sairaaloita.



Kuva 1. Rovaniemen lentoaseman ja lähialueiden asutuksen sijainti. Kiitoteiden suuntaiset linjat, mittarilähestymisten suoja-alueet ja osittain lähialueen (CTR) raja sekä suuntaa antavat laskukierroskuviot.

4.2 Ilmatila

Ilmatila on yleisesti jaettu valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan. Valvottu ilmatila on ala-, ylä- ja sivurajoiltaan määritetty ilmatila, jossa annetaan eriasteista lennonjohtopalvelua ja jossa lentämiseen vaaditaan lennonjohtoselvitys. Valvotussa ilmatilassa lennonjohto vastaa porrastamisesta eli ilma-alusten välisen turvallisen etäisyyden säilymisestä. Valvotun ilmatilan rajat määritellään yleensä kaupallisen lentoliikenteen tarpeiden pohjalta. Tämä liikenne käyttää ns. mittarilentosääntöjä eli navigointi tapahtuu mittarinäyttämien perusteella. Käytännössä kaupallinen lentoliikenne on aina lennonjohdon johtamaa liikennettä ja se pysyy valvotussa ilmatilassa.

Valvomattomassa ilmatilassa lennetään lentosääntöjä noudattaen ilman lennonjohtoselvitystä. Siellä lentävät pääsääntöisesti yleisilmailijat, jotka vastaavat itse ilma-alusten välisen turvaetäisyyden säilymisestä. Tämä liikenne käyttää pääasiassa ns. näkölentosääntöjä eli navigointi tapahtuu karttojen ja näköhavaintojen perusteella.

Rovaniemellä ilmatila on jaettu kolmeen valvottuun osaan. Lähinnä lentoasemaa oleva alue on nimeltään lähialue (CTR). Alueen sivurajat näkyvät osittain kuvassa 1. Se on marraskuussa 2014 toteutetun ilmatilauudistuksen jälkeen ollut suorakaiteen muotoinen lukuun ottamatta sen koilliskulmaa, jota on hieman viistetty viereisten rajoitusalueiden takia. Lähialueen rajan kiitotien suuntaiset pitkät sivut ovat pituudeltaan noin 43 kilometriä ja kiitotiehen nähden poikittaiset kapeammat sivut ovat pituudeltaan noin 28 kilometriä. Lähialueen korkeus on maanpinnasta 610 metriin (2000 jalkaa).

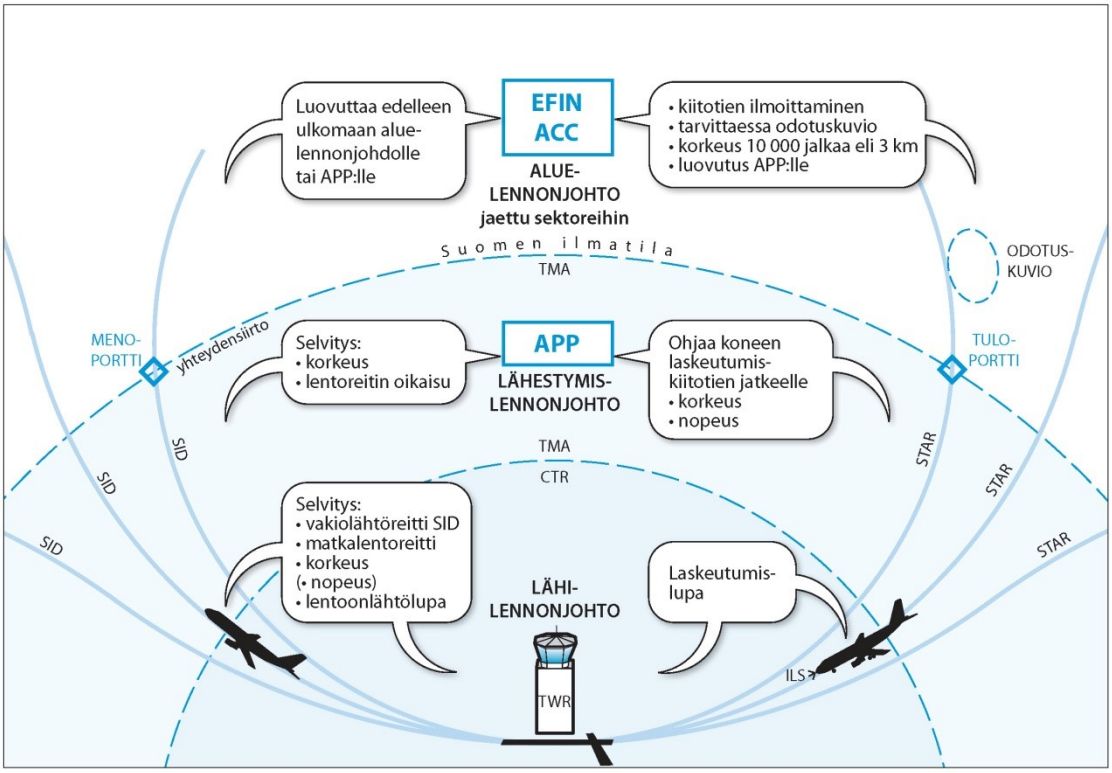
Lähestymisalue (TMA) on maantieteellisesti lähialuetta laajempi alue, joka sijaitsee lähialueen yläpuolella. Lähestymisalueen alaraja on 2000 jalkaa (610 m) ja yläraja lentopinta 95 (95 000 jalkaa eli noin 2,9 km). Sivurajoiltaan alue ulottuu pääosin noin 42 kilometrin päähän lentoasemalta, etelänurkan ulottuessa noin 60 kilometrin päähän. Korkeudet on määritelty joko jalkoina merenpinnantasolta (QNH-asetus) tai lentopintoina eli satoina jalkoina standardipaineella (QNE-asetus).

Valvotussa ilmatilassa lennonjohto ohjaa liikennettä ja vastaa sen hallinnasta. Valvotun ilmatilan ulkopuolella lennettäessä lentäjä vastaa itse reittivalinnoistaan, lentokorkeudestaan sekä muun liikenteen havainnoinnista ja huomioinnista.

4.3 Lennonjohto

Lennonvarmistustoiminnasta Finavian lentoasemilla vastaa Fintraffic Lennonvarmistus Oy (Fintraffic ANS). Se on valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, jonka omistajaohjaajana toimii liikenne- ja viestintäministeriö. Fintraffic ANS vastaa palveluntuottajana lennonvarmistustoiminnoista lentoasemalla Finavian määrittelemien tavoitteiden mukaisesti.

Rovaniemen lentoasemalla on erikseen lähi- ja lähestymislennonjohto. Kuvassa 2 on havainnollistettu ilmatilan jakautumista ja lennonjohdon tehtäviä lähestymisten ja lentoonlähtöjen eri vaiheissa. Lähilennonjohto (TWR) vastaa lähialueella lentävästä sekä maassa vastuualueellaan liikkuvasta liikenteestä. Lähestymislennonjohto (APP) vastaa lähestymisalueesta ja harjoituslentotoimintaa varten erikseen varattavista ilmatilan osista. Hiljaisempana aikana lähi- ja lähestymislennonjohtopalvelua voidaan antaa yhdistettynä palveluna lähilennonjohdosta eli tornista. Rovaniemen lentoaseman lennonjohdon työskentely perustuu ATS-valvontajärjestelmien käyttöön.



Kuva 2. Ilmatilan jakautuminen ja lennonjohdon tehtävät lähestymisten ja lentoonlähtöjen eri vaiheissa.

Ennen jokaisen johdetun lennon aloittamista, ilma-aluksen tulee pyytää lennonjohdolta reittiselvitys eli lupa lentää paikasta A paikkaan B. Lähestymislennonjohdon ollessa miehitettynä, lähilennonjohto saa reittiselvityksen tältä, joka puolestaan on saanut sen Suomen aluelennonjohdolta (ACC). Lähilennonjohto välittää selvityksen ilma-alukselle. Selvitykseen sisältyy pääsääntöisesti matkalentoreitti määränpäähän ja lupa nousta tietylle korkeudelle. Lähilennonjohto luovuttaa pääsääntöisesti lähtevän liikenteen lentoonlähdöstä lähestymislennonjohdolle, joka johtaa lentoa lähestymisalueella. Ilma-aluksen jättäessä Rovaniemen ilmatilan, lennonjohto luovuttaa ilma-aluksen aluelennonjohdolle.

Rovaniemen lähestymislennonjohto vastaanottaa ilmatilaansa saapuvan ilma-aluksen aluelennonjohdolta. Pääsääntöisesti aluelennonjohto selvittää saapuvan ilma-aluksen tuloportin kautta tuloreitille tai suoraan jollekin muulle soveltuvalle pisteelle. Tuloreitit johtavat lähestymisalueen reunalta loppulähestymisen alkuun, noin 20 kilometrin etäisyyteen kiitotien päästä. Ennen kiitotielle laskeutumista ilma-alus suorittaa loppulähestymisen joko mittarilähestymismenetelmän mukaisesti (RNP, ILS, VOR) tai hyvällä säällä näköyhteydessä kiitotiehen (ns. näkölähestyminen), mikäli ohjaaja pyytää ja hyväksyy ko. lähestymismuodon ja saa siihen lennonjohdolta selvityksen. Näkölähestymisessä loppuosa, eli kiitotien suuntaisesti lennetty lähestymisen vaihe, on yleensä lyhyempi kuin mittarilähestymisessä, lyhimmillään muutamia kilometrejä.

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

Näkölentosäännöillä lennettäessä lähialueelle saavutaan ja siltä poistutaan pääsääntöisesti määrättyjen tulo- ja menoporttien (TEMMO, JERJO, NILJA, HEINU) kautta. Portit on esitetty mm. ilmailukäsikirjassa julkaistavassa VAC- eli näkölähestymiskartassa (Visual Approach Chart, https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efro/EF_AD_2_EFRO_VAC.pdf). Ne näkyvät myös kuvassa 1.

4.4 Lentoreitit

Ilma-alusten reitteihin kentän läheisyydessä ja kiitotien suunnan valintaan vaikuttavat paitsi liikenteen luonne, myös ulkoiset olosuhteet kuten tuulen voimakkuus ja suunta, pilven alaraja, näkyvyys, kiitotieolosuhteet ja käytössä olevat lähestymismenetelmät sekä liikennetilanne.

Rovaniemen lentoasemalla on ollut jo useita vuosia käytössä satelliittipohjaisen suunnistuksen hyödyntämisen mahdollistavat suorituskykyyn perustuvan navigointiteknologian (PBN, Performance Based Navigation) mukaiset RNAV-pohjaiset vakiolähtö- ja vakiotuloreitit (SID, STAR). Suomessa tämän teknologian käyttöönotossa on edetty etupainotteisesti, sillä kansainvälisellä

tasolla teknologiaa ollaan vasta ottamassa laajamittaisemmin käyttöön. Reittien suunnittelussa asutus on pyritty huomioimaan niin hyvin kuin mahdollista.

Rovaniemen lentoaseman reittilentojen lähtöpaikka tai määränpää on pääsääntöisesti Helsinki.

Kiitotien 03 ollessa käytössä, saapuvat lennot johdetaan kiitotien suuntaiselle loppulähestymislinjalle noin 20 kilometrin etäisyydellä kynnyksestä (Valajaskosken tasalla) ja ne aloittavat lähestymisliu'un noin 10 kilometrin etäisyydeltä kiitotien päästä, Rovaniemen ydinkeskustan eteläpuolelta.

Kiitotien 21 ollessa käytössä saapuvat lennot johdetaan lentokentän koillispuolelle noin 20 kilometrin etäisyydelle lentokentästä (Vikajärven pohjoipuolella), josta ne aloittavat lähestymisen vasemmalle kaarrolla loppulähestymislinjalle. Lähestymisliu'un ilma-alukset aloittavat noin 10 kilometrin etäisyydeltä kiitotien päästä Olkka-Toramoselän kohdalla. Kiitotietä 21 käytetään laskeutumisiin erityisesti huonon näkyvyyden vallitessa, koska kiitotielle on käytettävissä tarkkuuslähestymislaitteet (ILS-järjestelmä).

Lähtevä reittiliikenne kiitotieltä 03 koilliseen jatkaa lähtösuunnassaan kohti koillista ja harvaan asuttua aluetta, jonka jälkeen aloitetaan oikea kaarto kohti etelää, kaupungin tiheään asuttujen taajama-alueiden itäpuolitse.

Kiitotien 21 lentoonlähdöt suuntautuvat Rovaniemen kaupungin ylitse siten, että alkunousu tapahtuu kiitotien suunnassa, jonka jälkeen etelään suuntautuva liikenne aloittaa vasemman kaarron kaupungin itäpuolelta, tai keskustaa sivuten, mikäli koneen nousukyky ei ole mahdollistanut kaartoa ennen keskustaa.

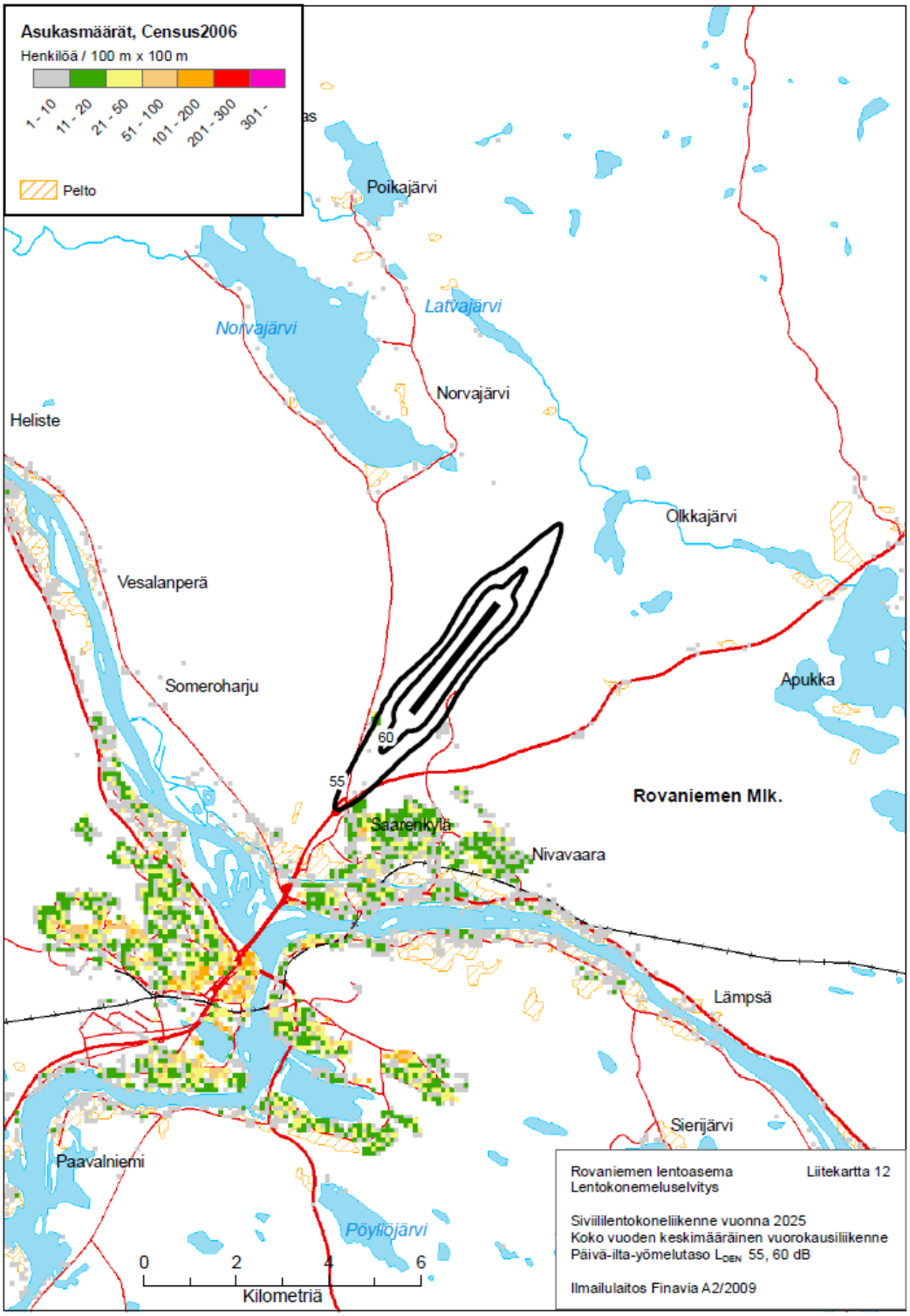
Yleisilmailun koneet lentävät pääsääntöisesti näkölentosäännöillä. Näkölentosääntöjen mukaan lähialueelle ja sieltä pois lennetään pääasiassa ilmoittautumispaikkojen TEMMO, JERJO, NILJA ja HEINU kautta (kuva 1). Tällöin lentoreitti muodostuu saapuvan ilma-aluksen osalta käytettävän ilmoittautumispaikan ja käytössä olevan kiitotien laskukierroksen osan välille ja lähtevän ilma-aluksen osalta lentoonlähtösuunnan ja poistumiseen käytettävän ilmoittautumispaikan välille. Ilmoittautumispaikkojen sijainnit on valittu tiheimmin asuttuja alueita välttäen, maantieteellinen havaittavuus huomioiden. Minimilentokorkeus näkölentosääntöjen mukaisilla lennoilla on päivällä 150 metriä ja yöllä 300 metriä maan tai veden pinnasta. Asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien yläpuolella minimilentokorkeus on 300 metriä ilma-aluksesta 600 metrin säteellä olevan korkeimman esteen yläpuolella.

4.5 Lentokonemelualue ennustetilanteessa

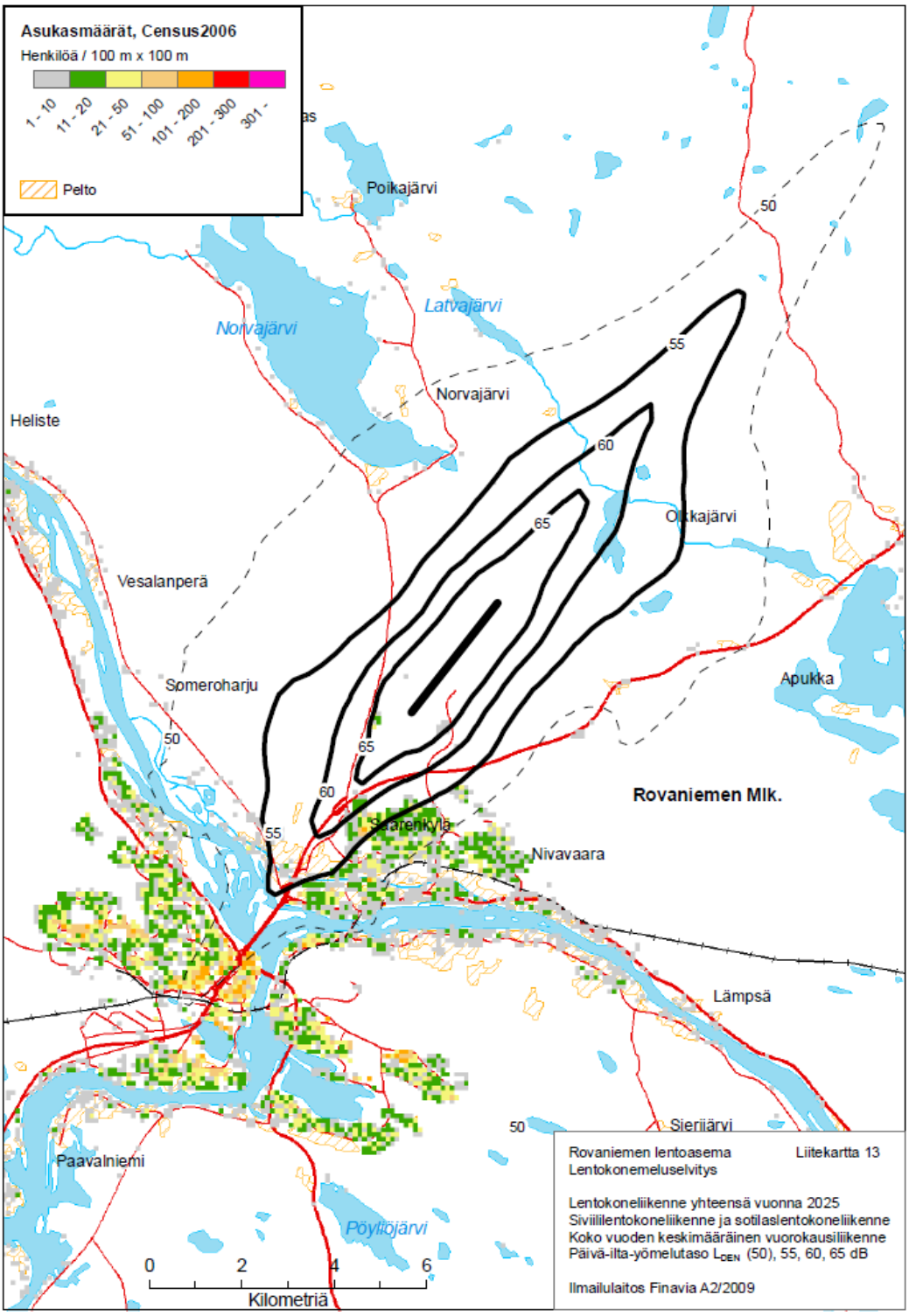
Rovaniemen lentoaseman meluselvitys on tehty vuonna 2009 (A2/2009). Selvitys kattaa melualueet vuoden 2008 liikenteellä sekä arvioidun ennustetilanteen melualueet vuodelle 2025. Meluselvityksessä on huomioitu sekä Rovaniemen lentoaseman siviili- että sotilaslentoliikenne.

Rovaniemen lentoaseman siviili- ja sotilaslentoliikenteen yhteensä aiheuttama L_{den} 55 dB ylittävä melualue ulottuu vuoden 2025 ennusteessa kiitotien päästä noin 8,5 kilometriä koilliseen ja noin 5 kilometriä lounaaseen sekä noin 2 kilometrin etäisyydelle kiitotien sivuille. Lentoaseman etelä- ja kaakkoispuolella sijaitsevan Rovaniemen Saarenkylän asuinalueen länsiosa on yli 55 dB melualueella.

Ennustetilanteen 2025 siviili-ilmailun ja kokonaisliikenteen melualueet on esitetty kuvissa 3 ja 4. Ennustetilanteessa oletettu siviililiikenteen määrä ja oletettu sotilasliikenteen määrä on merkittävästi vuonna 2019 toteutunutta operaatiomäärää suurempi.



Kuva 3. Rovaniemen lentoaseman siviililentoliikenteen aiheuttaman lentokonemelun (L_{den}) leviäminen vuonna 2025.

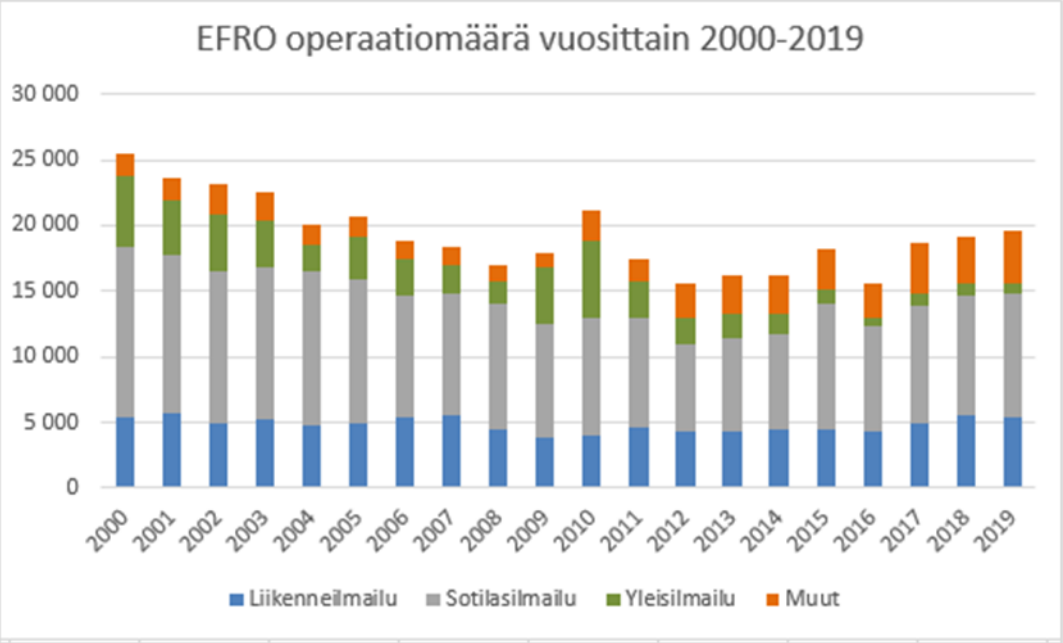


Kuva 4. Rovaniemen lentoaseman siviili- ja sotilaslentoliikenteen yhteensä aiheuttaman lentokonemelun (L_{den}) leviäminen vuonna 2025.

5 Lentotoiminta ja melunhallinta lentoasemalla

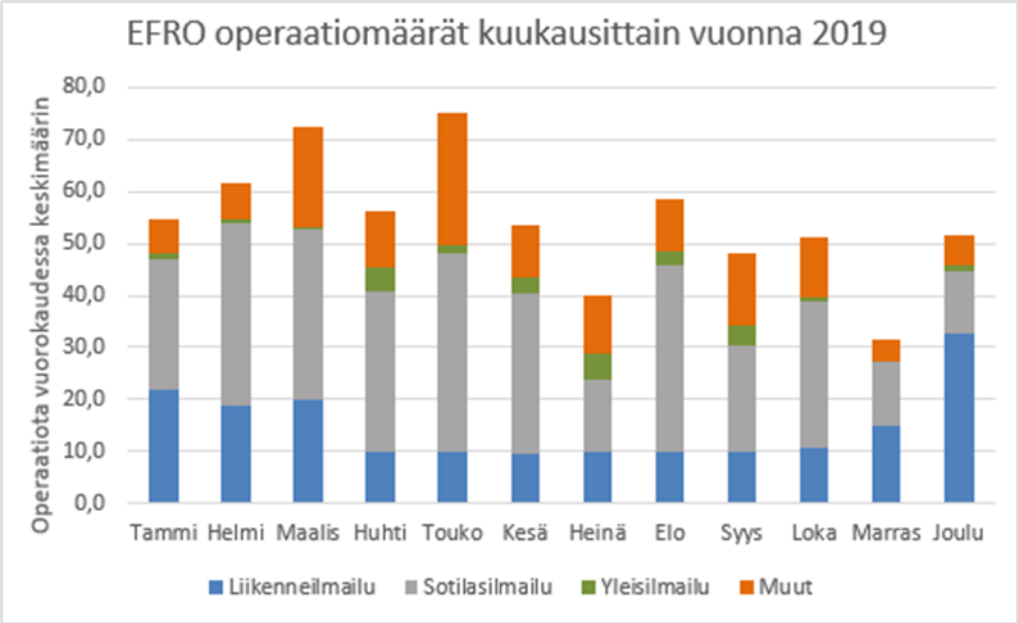
5.1 Operaatiomäärät

Rovaniemen lentoasemalla oli vuonna 2019 yhteensä noin 19 600 operaatiota eli keskimäärin noin 54 operaatiota päivässä. Operaatiolla tarkoitetaan joko lentoonlähtöä tai laskeutumista. Vuonna 2019 operaatioista noin 48 % oli sotilasilmailua, 27 % liikenneilmailua, 4 % yleisilmailua ja 21 % muuta ilmailua. Kuvassa 5 on esitetty operaatiomäärien kehitys vuosina 2000-2019. Vuonna 2016 toteutettu kiitotieremontti näkyy kuvassa normaalia pienempänä kokonaisoperaatiomääränä. Erityisesti yleisilmailun osuus on viime vuosina vähentynyt merkittävästi. Vastaavasti muiden lentojen kuten ambulanssi- ja lentotyölentojen osuus on lisääntynyt.



Kuva 5. Rovaniemen lentoaseman operaatiomäärä lennontarkoituksen mukaan jaoteltuna vuosittain vuosina 2000–2019.

Operaatiomäärät vaihtelevat kuukausittain. Kuvassa 6 on esitetty kuukausitason keskimääräinen vuorokauden operaatiomäärä vuoden 2019 aikana. Kuvasta nähdään liikenneilmailun painottuminen talvikuukausille. Vastaavasti yleisilmailun operaatiot painottuvat kesäkuukausille.



Kuva 6. Rovaniemen lentoaseman operaatiomäärän vaihtelu kuukausittain vuonna 2019.

Vuoden 2019 aikana Rovaniemen lentoasemalla lähes puolet operaatioista oli sotilasilmailua. Lentokonelajeittain eniten operaatioita oli ilmavoimien hävittäjillä. Seuraavaksi yleisimmät konetyypit ovat kapearunkoiset matkustajasuihkukoneet, joista merkittävin oli Airbus A32S-sarja. Myös 1-moottorisilla potkurikoneilla lennetään merkittävä osuus kokonaisoperaatioista. Operaatioista yli 80 % ajoittui päiväaikaan. Ilta-aikaan operaatioista ajoittui noin 8 % ja yöaikaan noin 8 %.

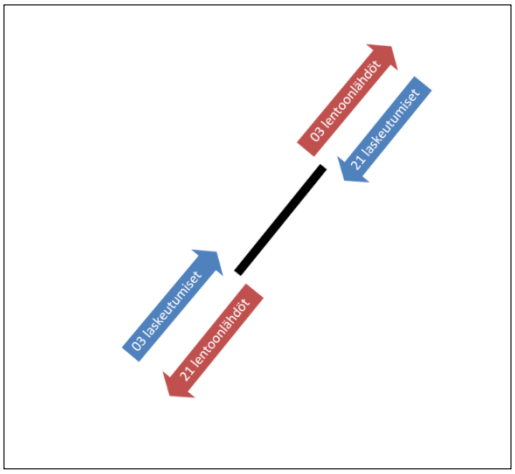
Taulukossa 1 on esitetty keskimääräinen vuorokausikohtainen operaatiomäärä ilma-alustyypeittäin ja vuorokaudenajoittain vuoden 2019 aikana.

Taulukko 1. Keskimääräinen vuorokausikohtainen operaatiomäärä ilma-alustyypeittäin ja vuorokaudenajoittain vuonna 2019.

Rovaniemen lentoaseman vuoden 2019 operaatioiden määrä lentokonelajeittain					
	Lentokonelaji	**Päivä**	**Ilta**	**Yö**	**Yhteensä per vuorokausi**
MIL	Ilmavoimien hävittäjät	20,3	0,8	0,4	21,5
1P, 1T	1-moottoriset potkurikoneet	5,0	1,2	0,4	6,6
A20N, A319, A320, A321	A32S, suihkumatkustajakone	5,5	0,6	2,2	8,3
HEKO	Helikopterit	5,8	0,8	0,7	7,3
B737	B737, suihkumatkustajakone	3,6	0,3	0,1	4,0
AT75, 2P, 2T	ATR 72-500 ja muut 2-moottoriset potkuriturbiinikoneet	0,8	0,4	0,2	1,3
JT	Muut suihkukoneet	2,4	0,2	0,3	2,8
E190	E190, suihkumatkustajakone	1,5	0,1	0,1	1,7
MUUT	Experimental, yms.	0,2	0,1	0,0	0,2
Yhteensä		**45,0**	**4,4**	**4,3**	**53,7**

5.2 Kiitoteiden käyttö

Rovaniemen lentoasemalla on lounais-koillissuuntainen kiitotie 03/21. Kiitotie on pituudeltaan 3002 metriä. Ilma-alusten nousut ja laskut pyritään lentoturvallisuussyistä tekemään vastatuuleen. Tästä syystä vallitseva tuulensuunta määrää kulloinkin ensisijaisesti käytettävän kiitotien. Rovaniemen lentoaseman kiitoteiden käyttösuunnat lentoonlähdöissä ja laskeutumisissa on esitetty kuvassa 7. ILS-järjestelmä (Instrument Landing System) on Rovaniemellä käytössä ainoastaan kiitotielle 21 (laskeutumiset koillisesta). ILS-järjestelmän avulla suoritetaan lähestymisiä paitsi rajoitetun näkyvyyden olosuhteissa, yleensä ensisijaisesti myös normaaleissa tilanteissa.

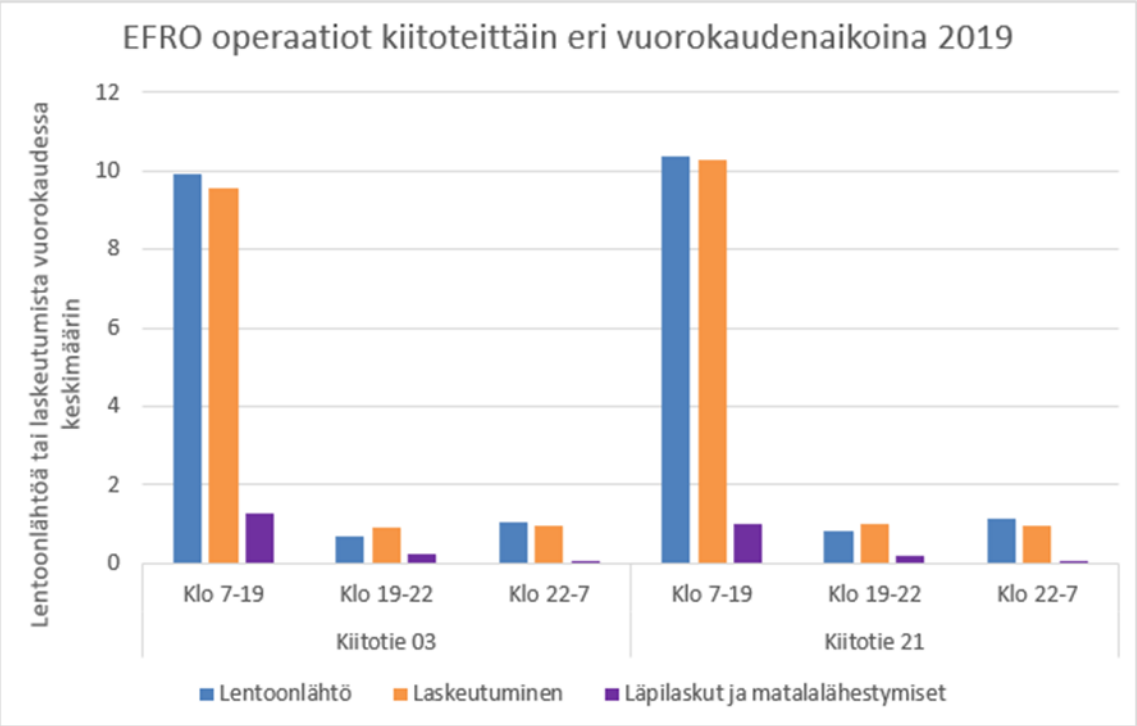


Kuva 7. Rovaniemen lentoaseman kiitotien käyttösuunnat.

Kuvassa 8 on esitetty kiitotiekohtaisesti lentoonlähtöjen ja laskeutumisten sekä läpilaskujen ja matalalähestymisten keskimääräiset lukumäärät eri vuorokaudenaikoina vuoden 2019 aikana. Vuoden 2019 aikana kiitotie 21 on ollut käytössä noin 51 % lentoonlähdöistä ja laskeutumisista ja kiitotie 03 on ollut käytössä noin 49 % lentoonlähdöistä ja laskeutumisista.

ILS-järjestelmä on käytettävissä vain kiitotielle 21, joka vaikuttaa siihen, että etenkin huonon näkyvyyden aikana koneet tulevat laskuun koillisen kautta. Myös tyypillisin vallitseva tuulensuunta Rovaniemen lentoasemalla on lounaan suunnasta, mikä edellyttää kiitotien 21 käyttöä sekä lentoonlähtöihin että laskeutumisiin. Valtaosa Rovaniemen lentoaseman liikenteestä suuntautuu etelästä/etelään ja lyhimmän reitin käyttäminen on usein kokonaistaloudellisesti perusteltua. Turvallisen toiminnan varmistamiseksi lentoonlähtö- ja laskeutumissuuntien on oltava samoja, mikäli samanaikaisesti on sekä lähtevää että saapuvaa liikennettä.

Kiitoteiden käyttöä ohjataan ensisijaisesti turvallisuuden ja toissijaisesti meluvaikutusten ehdoilla. Lennonjohto ei normaalisti rajoita lentoonlähtevien ilma-alusten korkeudennostoa, jolloin niiden meluvaikutus on mahdollisimman pieni.



Kuva 8. Rovaniemen lentoaseman keskimääräinen vuorokausikohtainen lentoonlähtöjen, laskeutumisten sekä läpilaskujen ja matalalähestymisten lukumäärä kiitoteittäin ja vuorokaudenajoittain vuoden 2019 aikana.

5.3 Liikenneilmailu

Matkustajia Rovaniemen lentoasemalla vuonna 2019 oli noin 661 000, joista kansainvälisen liikenteen matkustajia oli noin 18 %. Matkustajamäärällä mitattuna Rovaniemen lentoasema oli vuonna 2019 Suomen 3. vilkkain lentoasema.

Säännöllisessä reittiliikenteessä Rovaniemen lentoasemalla operoivat Finnair ja Norwegian. Vuonna 2019 Rovaniemen lentoaseman liikenneilmailussa yleisimmin käytetyt koneet olivat A320–sarjan koneita (57 %), joista eniten operaatioita oli A321-koneella. Toiseksi käytetyin yksittäinen konetyyppi oli Boeing 737 –suihkumatkustajakone (24 %).

Liikenneilmailun lennoista 76 % tapahtui vuonna 2019 päiväaikana klo 07–19 ja 16 % yöaikana klo 22–07. Yöajan liikennelennoista noin 92 % lennettiin A32S–koneilla.

5.4 Helikopteritoiminta

Rovaniemen lentoasemalla toimii pelastus- ja valvontatehtävissä Rajavartiolaitoksen vartiolentolaivueen Rovaniemen tukikohta. Tukikohdasta

toimiva ilma-aluskalusto koostuu kahdesta AB-412 meripelastushelikopterista sekä kahdesta AW 119 Koala helikopterista. Vuosittain Rajavartiolaitoksen Rovaniemen tukikohdalla on noin 100 hälytystehtävää.

Rovaniemen lentoaseman yhteydessä sijaitsee myös FinnHEMS-lääkärihelikopterin tukikohta, jonka uusi pysyvä miehistötila valmistui kesällä 2016. Hälytyslennot suuntautuvat Lapin läänin alueelle. Tukikohta on aloittanut toimintansa vuonna 2012 ja sen arvioitu operaatiomäärä nykyisin on hieman yli 1000 operaatiota vuodessa.

Edellä mainittujen lisäksi lentoasemalle operoi siviilihelikoptereita ja maavoimien helikoptereita.

Vuonna 2019 helikopterioperaatioiden kokonaismäärä (mukaan lukien sotilasliikenne) oli noin 2 650 kappaletta, mikä on noin 14 % kaikista Rovaniemen lentoaseman operaatioista.

Lentoaseman lähialueella sijaitsevan Lapin keskussairaalan sairaankuljetuslennot ovat havaittavissa satunnaisina keskusta-alueelle ja sairaalan lähistölle sijoittuvina helikopterilentoina. Nämä helikopterilennot eivät kuitenkaan liity Rovaniemen lentoaseman toimintaan.

5.5 Yleisilmailu ja lentokoulutustoiminta

Rovaniemen lentoasemalla oli vuoden 2019 aikana 740 yleisilmailun operaatiota. Näistä 62 operaatiota eli 8 % tapahtui yöaikaan klo 22-07 välisenä aikana. Tämän perusteella voidaan todeta, että toiminta tapahtuu lupamääräyksen mukaisesti pääsääntöisesti ennen klo 22.

Siviililentokoulutustoimintaan liittyviä operaatioita vuonna 2019 oli 1 255 eli noin 12 % kaikista siviililentotoiminnan operaatioista. Koulutustoiminnassa käytetyt ilma-alukset olivat pääasiassa ultrakevyitä lentokoneita ja helikoptereita, sekä vähäisessä määrin muita yksimoottorisia potkurikoneita tai kaksimoottorisia potkurikoneita.

Koulutuslennot painottuvat kesäaikaan. Koulutuslentojen operaatioita oli vuoden 2019 operaatioista laskettuna keskimäärin 3,4 operaatiota vuorokaudessa, joista 2,7 päivällä, 0,6 illalla ja 0,1 yöllä.

5.6 Laskukierroslennot

Laskukierroslennolla tarkoitetaan lentoa, jossa suoritetaan lentoonlähtö liittyen kiitotielle määrättyyn lentoasemaa kiertävään laskukierroskuvioon, jota pitkin suoritetaan lähestyminen ja laskeutuminen samalle kiitotielle. Laskukierroslennoilla harjoitellaan laskeutumisia, joita tarvitaan esimerkiksi eritasoisten lentolupakirjojen suorittamiseen tai muista syistä tietty määrä.

Tyypillisesti yhdellä laskukierroslennolla suoritetaan pysähtymättä useita peräkkäisiä lentoonlähtöjä ja laskeutumisia ns. läpilaskuina, jolloin uusi lentoonlähtö aloitetaan pysähtymättä lentokoneen maakosketuksen jälkeen. Laskukierroksessa lentokorkeus on enimmillään noin 150–200 metriä maanpinnasta. Puolen tunnin lentoharjoituksen aikana ehtii lentämään noin viisi laskukierrosta.

Joskus laskukierroslento toteutetaan niin kutsuttuna maaliinlaskuna, jolloin lähestyminen suoritetaan ilman moottoritehon käyttöä ja laskukierros lennetään huomattavasti lyhyempänä.

Ohjeellinen laskukierroskuvio on määritelty Ilmailukäsikirjassa julkaistulla LDG-kartalla (https://www.ais.fi/ais/aip/ad/efro/EF_AD_2_EFRO_LDG.pdf). Laskeutumiskartta (LDG) on suunniteltu antamaan lentopaikasta ja sen ympäristöstä kuva, joka helpottaa lähestymistä kiitotielle, siirtymistä mittarilennosta näkölentoon näkölähestymislaitteiden ja lentoasemalla sekä sen välittömässä läheisyydessä ilmasta havaittavien tunnisteiden avulla, antaa laskeutumisessa tarvittavia tietoja ja helpottaa nopeaa poistumista kiitotieltä laskeutumisen jälkeen. Lentoaseman laskukierroskuviot on esitetty myös kuvassa 1.

Lennonjohto rajoittaa tarvittaessa laskukierrokseen selvitettävien ilma-alusten lukumäärää. Sovellettavaan lukumäärään vaikuttavat esimerkiksi sää, kunnossapitotyöt tai muu liikenne.

Rovaniemellä laskukierroslentäminen painottuu lentoaseman lännenpuoleiseen laskukierrokseen, tiheään asutun alueen ja Napapiirin matkailualueen välttämiseksi. Lännenpuoleinen laskukierros on myös paremmin hallittavissa näkähavainnoin lähilennonjohdosta. Lennonjohdon toimintakäsikirjassa ohjeistetun mukaisesti lännenpuoleista laskukierrosta käytetään yölentotoiminnan aikana pääsääntöisesti ja tilanteen salliessa myös muulloin.

5.7 Laskuvarjohyppytoiminta

Laskuvarjohyppytoiminta Rovaniemen lentoasemalla on ollut vuodesta 2014 alkaen vähäistä. Laskuvarjohyppytoimintaa suoritetaan satunnaisesti muutamina yksittäisinä päivinä vuodessa. Toiminta tapahtuu pääsääntöisesti arkipäivisin klo 17.00–21.00 ja viikonloppuisin klo 10.00–22.00.

Laskuvarjohyppykoneiden nousukorkeus riippuu hyppykoneen koosta ja ominaisuuksista sekä suunnitelluista hyppykuvioista ja esimerkiksi oppilaiden tasosta. Tyypillisesti nousukorkeus on 1000 m – 3000 m.

Laskuvarjohyppytoimintaa on ohjeistettu lennonjohdon toimintakäsikirjassa siten, että melunhallinnan takia hyppylennon nousuvaihe tehdään kiitotien länsipuolella aina kun se on liikenteen hoidon kannalta mahdollista.

Finavian käsityksen mukaan laskuvarjohyppylentojen melun mahdollinen kiusallisuus johtuu pitkäkestoisesta mutta pienestä äänitasosta. Ottaen huomioon sen, että lentojen korkeudennostovaihe ohjataan asutus huomioiden lentoasema-alueen länsipuolelle, Finavian käsityksen mukaan laskuvarjohyppytoiminnan melunhallintatoimenpiteet ovat asianmukaiset.

5.8 Melunvaimennusmenetelmät

Melun ja päästöjen vähentämiseksi lennonjohto antaa liikennetilanteen salliessa lennonjohtoselvityksiä, jotka mahdollistavat ilma-alukselle mahdollisuuden suorittaa lähestyminen käyttäen niin kutsuttua jatkuvan liu'un menetelmää (CDO = Continuous Descent Operations). Vastaavasti lähtevän ilma-aluksen on usein mahdollista suorittaa lentoonlähtö käyttäen niin kutsuttua jatkuvan nousun menetelmää (CCO = Continuous Climb Operations). Näistä molemmissa tapauksissa menetelmän suorittamisesta vastaa lentäjä, mutta toiminta mahdollistetaan ilmatilan ja lentomenetelmien suunnittelulla ja lennonjohdon menetelmän suorittamista tukevalla toiminnalla.

Vakiolähtömenetelmien yhteydessä on kartoilla julkaistu sovellettavana melunvaimennusmenetelmänä vaatimus ilma-aluksille nousta niin nopeasti kuin mahdollista ainakin 2000 jalan (600 m) korkeuteen.

Paikallisina toimenpiteinä lennonjohto soveltaa seuraavia periaatteita:

- Ympäristöluvan vaatimuksen mukaisesti on lentotoiminnassa käytettävä 2200-0700SA välisenä aikana ensisijaisena laskeutumiskiitotienä kiitotietä 21 ja lentoonlähtökiitotienä kiitotietä 03, mikäli lentoturvallisuus ei muuta edellytä.
- Yleisilmailun lentokoulutustoiminta, mukaan lukien laskuvarjohyppytoiminta, ultrakevyet ilma-alukset ja helikopterikoulutustoiminta on järjestettävä siten, että siitä aiheutuva lentomelu ehkäistään asuinalueilla mahdollisimman tehokkaasti.
- noudatetaan vakiolähtöreittejä, jos mahdollista
- käytetään tilanteen salliessa lännenpuoleista laskukierrosta
- käytetään kehittyneitä lennonvarmistusmenetelmiä mahdollisimman hyvin sujuvan liikenteen varmistamiseksi ja lentoajan minimoimiseksi (esim. TWRtutka konsepti)
- lähialueella tapahtuva muu kuin laskukierroslentäminen (esim. taitolento, laskuvarjohyppylentojen nousu hyppykorkeuteen) ohjataan kentän päälle, länsipuolelle tai lähialueen ulkopuolisille harjoitusalueille.

5.9 Melua koskevat yhteydenotot ja niiden käsittely

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

Siviili-ilmailua koskevat yhteydenotot
https://customerservice.finavia.fi/fi/support/tickets/new

Sotilasilmailua koskevat yhteydenotot
http://www.ilmavoimat.fi/lentomelupalaute

Siviililiikenteen melua koskevat yhteydenotot vuosina 2012–2021

Vuodesta 2012 Rovaniemen lentoaseman siviililentoliikenteen melua koskevia yhteydenottoja on tullut Finavialle vuosina 2012–2014 ja vuosina 2016–2018 yksi yhteydenotto vuodessa. Vuosina 2015 ja 2019–2021 Finavia ei saanut Rovaniemen lentoaseman siviililentoliikenteen melua koskevia yhteydenottoja lainkaan.

6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Rovaniemen lentoaseman lentotoiminta on monipuolista. Päivittäisiä operaatioita oli vuonna 2019 keskimäärin noin 54. Operaatioista noin puolet on sotilaslentotoimintaa ja loppu jakaantuu lähes puoliksi kaupalliseen siviili-ilmailuun sekä yleisilmailuun ja muuhun ilmailuun.

Rovaniemen lentoaseman lentokonemelualue muodostuu pääosin sotilaslentotoiminnan perusteella. Siviililiikenteen vaikutus melutilanteeseen on sotilasliikennettä merkittävästi vähäisempää.

Rovaniemen lentoaseman siviililentoliikenteen lentokonemelualue ennustetussa tilanteessa on suppea. Melualue ulottuu lähimpien asuttujen talojen liepeille, mutta alueella ei ole muita melulle herkkiä toimintoja. Finavian palautejärjestelmään on tullut lentoaseman lähialueelta usean vuoden ajalta enintään yksi yhteydenotto vuodessa.

Melunhallinnan kannalta kiitoteiden käyttösuunnilla on Rovaniemellä suuri merkitys. Kiitotien käyttö perustuu kuitenkin ensisijaisesti turvallisuusnäkökohtien varmentamiseen ja siten tuulen suuntaan. Lähestymisten ja lentoonlähtöjen ohjaamisessa käytetään vakiotuloreittejä, jotka on suunniteltu melunhallinta huomioiden.

Laskuvarjohyppytoiminta on hyvin satunnaista. Yleisilmailusta 92 % tapahtuu päivä- ja ilta-aikaan klo 07–22.

Yhteenvetona todetaan, että siviililiikenteen lentokonemelu ei aiheuta Rovaniemen lentoasemalla ongelmia ja melunhallintatoimet ovat asianmukaiset.