

HELSINGIN YLEISKAAVA

Mahdollisuuksien Malmi

Keskusta, lentokenttä, Pukinmäki ja Jakomäki



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:21

HELSINGIN YLEISKAAVA

Mahdollisuuksien Malmi

Keskusta, lentokenttä, Pukinmäki ja Jakomäki

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014

Teksti ja suunnitelma: Crista Toivola, Salla Ahokas

Liitteet, Pukinmäki ja Jakomäki: Kati Kivelä

Muut asiantuntijat: Raisa Kiljunen-Siirola, Mervi Nicklen, Anne Karlsson, Elina Luukkonen, Jouni Kilpinen, Elias Rainio, Juuso Helander, Johanna Mutanen, Joakim Kettunen, Niko Palo, Heikki Palomäki, Tapani Rauramo

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Crista Toivola

Kansikuva: Crista Toivola

Sisältö

<u>1. Johdanto</u>	5
<u>2. Malmi vuoteen 2050</u>	7
<u>3. Suunnittelun lähtökohdat</u>	8
Kaupunkirakenne.....	8
Malmi pääkaupunkiseudun rakenteessa.....	8
Joukkoliikenneyhteydet, pyöräily, henkilöautoliikenne	11
Saavutettavuus ja yleiskaavan raideliikenneverkko.....	12
Faktoja Malmilta	14
Väestöennuste	15
Työpaikat	16
Palvelurakenne.....	17
Maisema- ja viherrakenne	18
Rakennettu kulttuuriympäristö osana suunnittelua	21
Maaperän rakennettavuus ja pilaantuneisuus.....	23
Kaavatilanne	24
<u>4. Kehittämistavoitteet</u>	27
Malmin roadmap	29
Liikenteen roadmap	31
Painopistealueet maankäytöntarkasteluissa	32
<u>5. Malmin keskusta</u>	33
<u>6. Longinojanlaakso, Fallkulla ja Suurmetsäntie</u>	43
<u>7. Malmin lentokenttä</u>	47
<u>8. Liikkuminen ja pysäköinti</u>	56
<u>9. Vuorovaikutus</u>	60
<u>Lähdeluettelo</u>	68
<u>LIITE 1: Pukimäki</u>	69
<u>LIITE 2: Jakomäki</u>	75



Ilmakuva, Helsingin Kaupunkimittausosasto, 2011

1. Johdanto

Malmi on yleiskaavassa tärkeä kaupunginosakeskusta ja kehittyvä joukkoliikennekeskittymä, joka tarjoaa mahdollisuuden pikkukaupunkimaisen ympäristön rakentamiseen ja sen kautta uudenlaisen keskustaympäristön kehittämiseen. Malmi on jo kertaalleen toiminut Helsingin Pitäjänkylän suurimpana keskuksena, nyt on aika nostaa Malmi uuteen nousuun!

Malmin maankäytön kehittämisperiaatteet luo katsauksen Malmin nykytilaan ja tulevaisuuden kehittämistavoitteisiin. Raportissa tutkitaan erityisesti kolmea painopistealuetta, Malmin keskustaa, Longinojanlaaksoa sekä Malmin lentokentän aluetta.

Koillisen Helsingin kehityksen kannalta on tärkeää, että Malmi kehittyy ja kasvaa. Seudullisesti Malmi on jäänyt muiden aluekeskusten varjoon, vaikka juuri Malmilla on mahdollista toteuttaa monipuolista ja kerrostunutta kaupunkia hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Malmilla on nyt jo paljon hyviä elementtejä, joilla se voi kilpailla muiden suurten keskittymien kanssa, mutta erottua edukseen erilaisena. Malmin keskustan voimakas kehittäminen ja vetovoimaisuuden nostaminen on tärkeää. Kentän rakentuminen lisää keskustan kehityspotentiaalia merkittävästi.

Uudessa yleiskaavassa lentokentän alue osoitetaan asuinrakentamiseen. Tavoitteena on uusi kaupunginosa, jolla on oma vahva lähikeskusta. Viitesuunnitelmassa on tutkittu myös lentokenttäalueen ympärillä olevia alueita, sillä lentotoiminnan loppuminen vapauttaa paljon maata mahdolliseen asuinrakentamiseen lentomelualueen poistumisen myötä. Lisäksi alueen kehittämismahdollisuuksien myötä tutkitaan myös reuna-alueita, joiden rakentuminen liittyy uuden kaupunginosan vanhaan rakenteeseen, osan alueista vapauduttua myös heli-radan varauksen poistuttua.

Raportin lopussa ovat lisäksi yleiskaavaluonnoksen pohjaksi tehdyt Pukinmäen ja Jakomäen yleispiirteiset maankäytön tarkastelut.



Tukholma

Viihtyisiksi koettuja kaupunkiympäristöjä.



Kööpenhamina



Lontoo



Joukkoliikenteen solmukohta ja esikaupunkikeskusta Liljeholmen, Tukholma. Sivun kuvat: Salla Ahokas

2. Malmi vuoteen 2050

Kaikki koillisen suurpiirin alueet hyötyvät uusista asukkaista ja eheytyvästä kaupunkirakenteesta. Alueen houkuttelevuus kasvaa voimakkaan, toiminnoiltaan sekoittuneen ja urbaanin keskustan myötä. Lentokentän alueen uuden kaupunginosan myötä mahdollistuvat mm. paremmat liikenneyhteydet ja palvelut sekä entistä monipuolisempi asuntotarjonta. Malmin työpaikka-alueet tukevat aluetta tulevaisuudessakin. Tattarisuon ja Tattariharjun elinkeinoalueet kehittyvät tarjoten uutta ja vanhaa, pysyvää ja väliaikaista - aikaan sopeutuvia tiloja ja toimintoja. Tasapainoinen kehitys mahdollistuu, kun uudistetaan myös Malmin kaupunginosakeskustaa samanaikaisesti uuden alueen rakentamisen kanssa.

Malmi on koillisen Helsingin kaupunginosakeskusta ja merkittävä solmukohta raideliikenteen verkostokaupungissa. Sitä kehitetään vireänä ja viihtyisänä pikkukaupungin ytimenä, jossa palvelut, asuminen ja työpaikat kohtaavat. Keskustan uudistamisessa merkittävää on viihtyisän kaupunkitilan rakentaminen, parempien kulkureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan ytimeen, lähelle asemaa. Keskustarakenteen merkittävä uudistaminen ja asukasmäärän lisääminen luovat edellytyksiä elinvoimaiselle kaupunginosan asiointikeskustalle. Malmin keskustasta muodostuu vahva työpaikka-alue, yksi kaupungin tuottavuuden huippualueista. Tulevaisuudessa Malmin keskustaa ympäröivät niin nykyiset pientalovaltaiset alueet kuin niiden lomaan rakentuvat eurooppalaisesta ja suomalaisesta pienkaupunkirakentamisen perinteestä innoituksensa saaneet kaupunginosat. Alueen suunnittelussa priorisoidaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Longinojanlaaksoa kehitetään monipuolisena kaupunginosapuistona kulttuurihistorialliset arvot huomioiden. Se on tulevaisuudessa entistä korkeatasoisempaa virkistätymisympäristöä ja toimii sidoksena Malmin keskustan ja lentokentän kaupunginosan välillä. Kaupunginosapuiston reunoja tutkitaan paikoin täydennysrakennettavaksi siten, että rakentaminen tukee puiston hahmotettavuutta ja viihtyisyyttä sekä reittien selkeyttä ja turvallisuutta.

Lentokentän alueen suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota vanhojen ja uusien alueiden yhdistymiseen luontevasti kaupunkirakenteessa. Tavoitteena on sosiaalisesti ja ekologisesti tasapainoinen tiivis kaupunginosa - koko koillinen Helsinki huomioiden. Lentokentältä vapautuvalle alueelle rakentuu urbaani puutarhakaupunginosa, josta löytyy niin uusia asumismuotoja kuin myös kiinnostavia puistoalueita ja vapaa-ajantoimintoja, palveluita ja työpaikkoja. Urbaani puutarhakaupunki pitää sisällään niin maanläheistä kuin tiiviimpääkin rakentamista ja vehreitä katutiloja, parvekkeita ja terasseja. Uusi alue rakentuu monipuolisena tarjoten koteja monenlaisille asukkaille. Lentokentän alueelle tulee oma lähikeskusta sekä selkeät reitit ja sujuvat joukkoliikenneyhteydet myös Malmin keskustan palveluihin. Riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa palveluiden ja elävän ympäristön muodostumisen uudellakin alueella. Vanha lentokenttä näkyy alueen uudessa kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa. Lentoasemarakennus ja suuri lentokonehalli on mahdollista nostaa keskeiseen asemaan uuden alueen keskustassa.



Malmö, Millenium Village. Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto



Freiburg, keskusta.



Rieselfeld, Freiburg. Kuvat: Crista Toivola

3. Suunnittelun lähtökohdat

Kaupunkirakenne

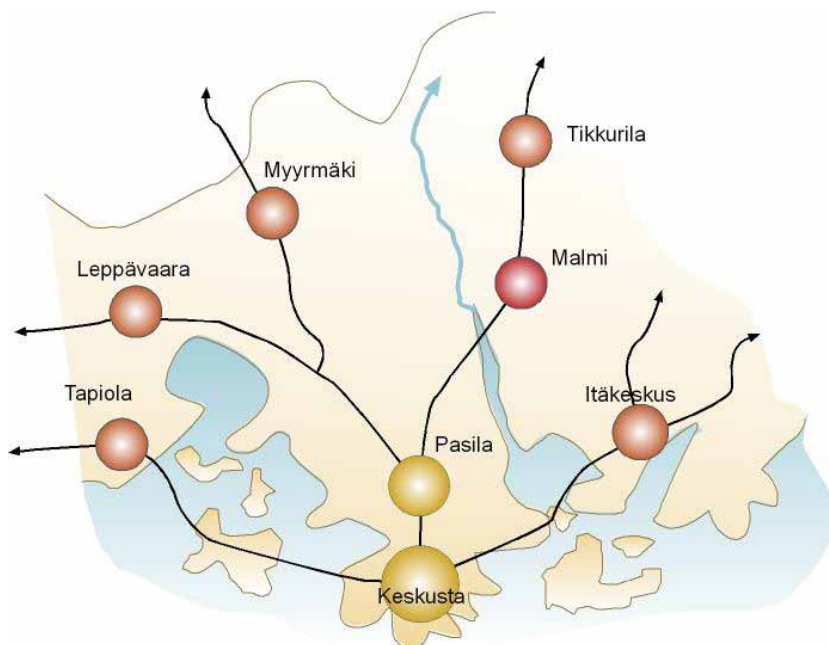
Malmin keskustan vahvuutena on edelleen nähtävissä oleva historiallisesti kerrostunut vanhan kyläkeskuksen rakenne. Toiminnot ovat keskusta-alueen tuntumassa kohtalaisen hyvin sekoittuneet ja ympärillä on omaleimaista vaihtelevuutta, ei pelkästään kivikaupunkia tai omakotitaloja. Malmilla on pikkukaupungin henkeä, jota kannattaa vahvistaa. Viikkaan kaupunkiradan asemalla on monipuolinen kaupallinen keskittymä, vanhaan kaupunkirakenteeseen istutetut kauppakeskukset ja perinteisiä kivijalkaliikkeitä.

Malmin keskustasta puuttuu kuitenkin vetovoimaisuutta. Rakennuskanta on pääosin 1980-luvulta ja toteutuksen sekä ylläpidon laatu ei ole ollut hyvällä tasolla. Liikennealueiden määrä on suuri, radan ja leveiden katujen estevaikutukset ovat merkittäviä.

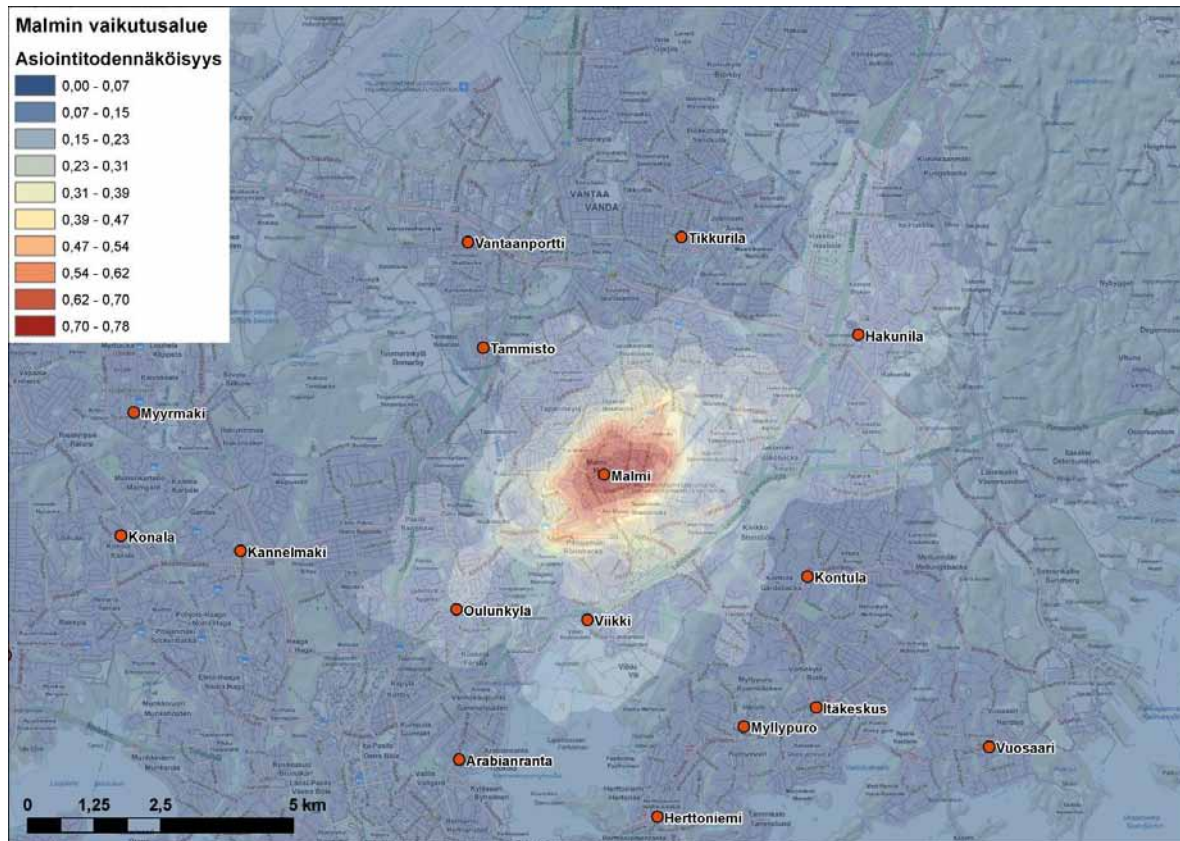
Malmin lentokenttä vaikutusalueineen on suuri aukko koillisen Helsingin kaupunkirakenteessa. Erityisesti Jakomäki ja Alppikylä jäävät tämän takia irrallisiksi muusta rakenteesta.

Malmi pääkaupunkiseudun rakenteessa

Malmi on koillisen Helsingin aluekeskus. Se sijaitsee neljän pääväylän (Kehä I, Lahdenväylä, Tuusulanväylä, Kehä III) rajaamalla alueella ja jakautuu pääradan molemmille puolille. Matkaa Helsingin keskustaan on noin kymmenen kilometriä. Malmin peruspiiriin kuuluvat radan länsi- ja luoteispuolella sijaitsevat Ylä-Malmi, Tapaninvainio ja Tapanila sekä radan itä- ja kaakkoisosissa sijaitsevat Ala-Malmi, Malmin lentokentän alue ja Tattarisuo. Koillisen Helsingin suurpiiriin kuuluvat Malmin lisäksi Latokartano, Pukinmäki, Suutarila, Puistola ja Jakomäki.

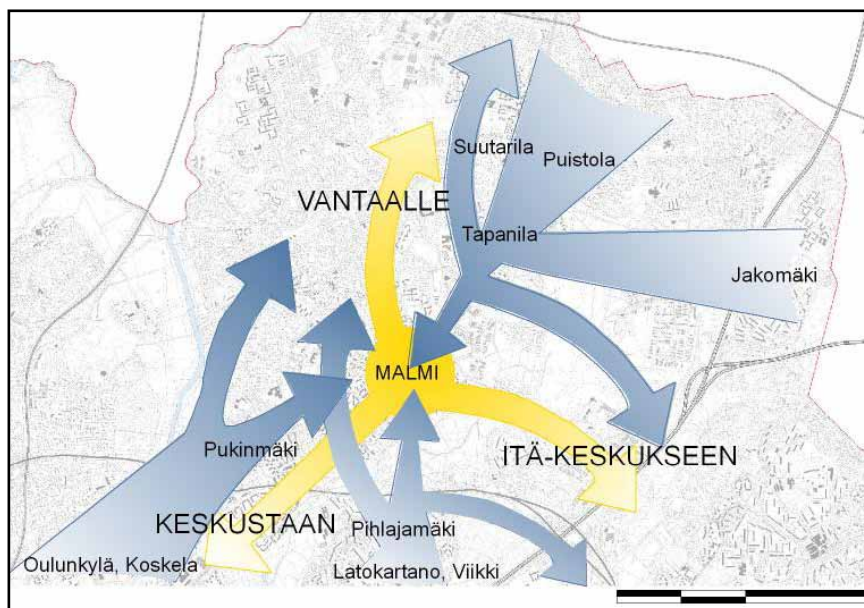


Malmi suhteessa seudun muihin alakeskuksiin.

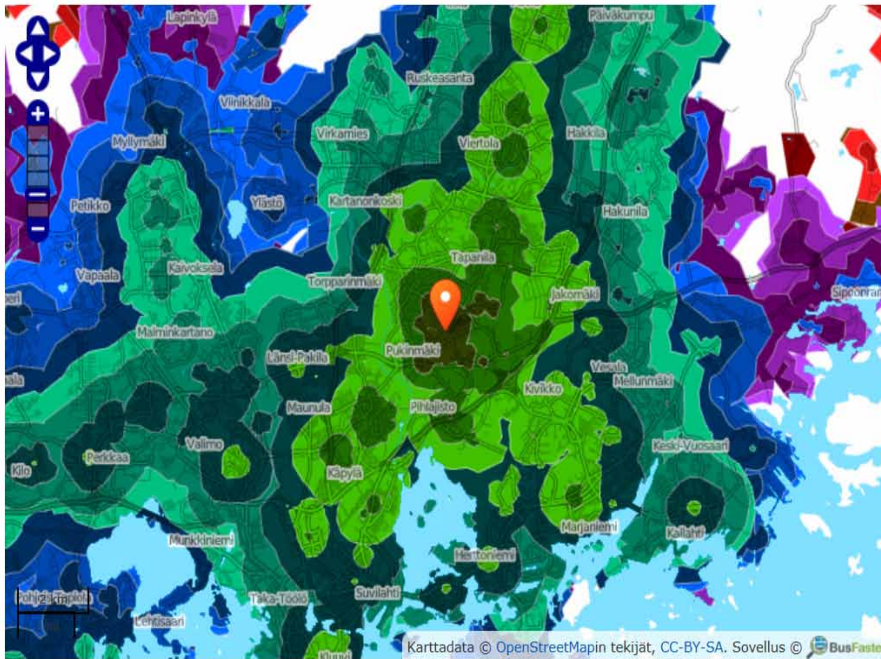


Malmin vaikutusalue asiointitodennäköisyysmallin mukaan kuvattuna. Kuva: Ramboll

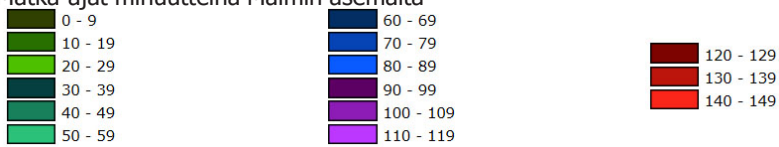
Malmi toimii koillisen Helsingin palvelukeskittymänä, joka palvelee myös lähialueitaan. Vaikutusalue on melko paikallinen ja alueen kaupallinen vetovoima laskee nopeasti lähivaikutusalueen ulkopuolella. Pääliikenneväylien läheisyydestä todennäköisyys asioida Malmilla on hyvin pieni. Malmi on jäänyt jälkeen ympäröivien alueiden, kuten Leppävaaran, Itäkeskuksen, Tikkurilan ja Kehä III kaupallisten keskittymien kehityksestä.



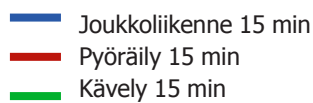
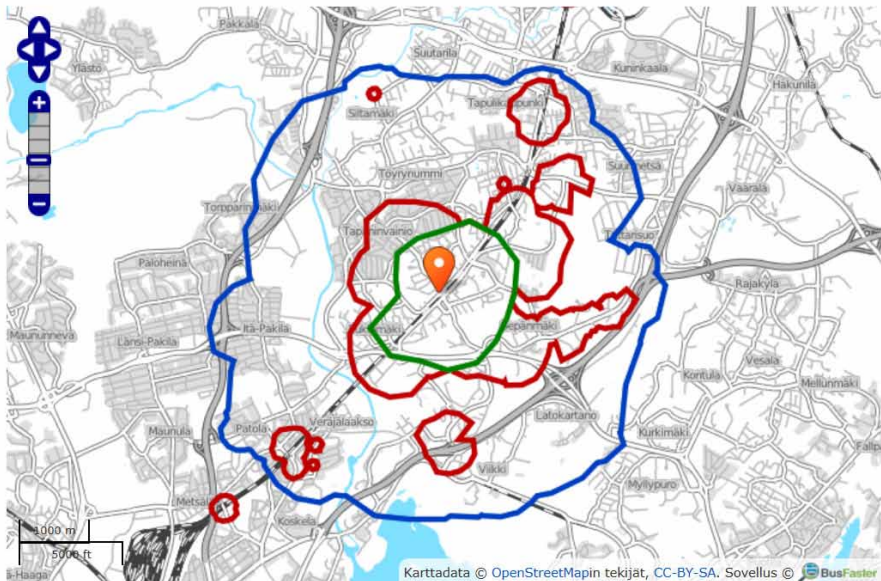
Asiointivirtojen suuntautuminen Malmin lähialueilta ja Malmilta.



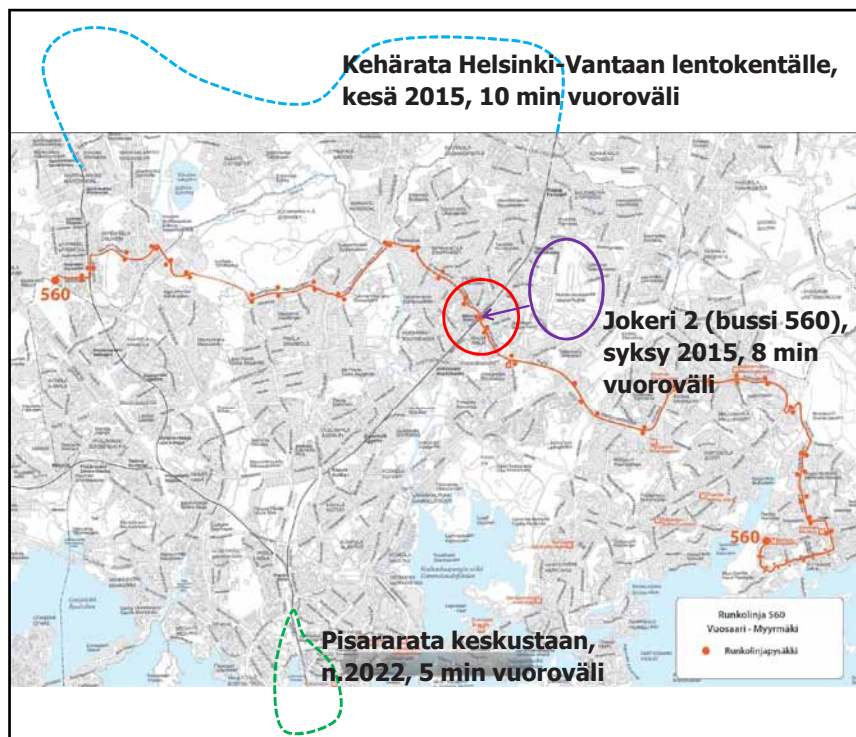
Matka-ajat minuutteina Malmin asemalta



Joukkoliikenteen matka-ajat minuutteina Malmin asemalta
(HSL matka-aikakartta <http://mak.hsl.fi>, haettu 16.12.2013)



Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn saavutettavuus 15 min matka-ajalla
(HSL matka-aikakartta <http://mak.hsl.fi>, haettu 16.12.2013)



Malmin asema merkittävänä joukkoliikenteen solmukohtana vahvistuu jo lähitulevaisuudessa Jokeri 2 -linjan ja Kehäradan myötä.

Kuva: Elias Rainio, kartta: Hsl

Joukkoliikenneyhteydet

Malmi on pääradan vilkkaimpia asemia. Asemaa käyttää päivittäin yli 25000 ihmistä. Junien vuoroitiheys on arkisin 7-12 minuuttia. Malmin radansuuntainen joukkoliikennesaavutettavuus viidessätoista minuutissa ulottuu etelässä Helsingin keskustaan ja pohjoisessa Vantaan Rekolaan saakka. Malmi profiloituu Helsingin parhaimmiston työpaikkasaavutettavuutta tarkastellessa. Helsingin keskusta-alueen ulkopuolella vain Käpylän asema on paremmin saavutettavissa, kun tarkastellaan koko pääkaupunkiseutua. Jo lähitulevaisuudessa Malmin joukkoliikenneyhteydet monipuolistuvat entisestään, kun elokuussa 2015 aloittava Jokeri 2 - linja parantaa poikkittaisia yhteyksiä ja Kehärata avaa suoran raideyhteyden Helsinki-Vantaan lentokentälle.

Pyöräily

Malmilla pyöräillään aktiivisesti ja pyöräilyreitistö on kohtuullisen kattava. Tulevaisuudessa radanmyötäinen pyöräilyn laatukäytävä yhdistää Malmin keskustan seudullisiin pyöräireitteihin ja parantaa pyöräilyn turvallisuutta Malmilla. Idässä suunnitellaan toista pyöräilyn laatukäytävää kulkemaan Lahdenväylän suuntaisesti reittiä kantakaupungista Viikin ja Kivikon kautta Jakomäkeen. Malmille on tulossa myös pyöräkeskus, jonka toimintaa tutkitaan sijoitettavaksi Malmin vanhaan asemarakenukseen.

Henkilöautoliikenne

Malmin keskusta jää sivuun sitä ympäröivistä pääliikenneväylistä (Kehä I, Lahdenväylä, Tuusulanväylä ja Kehä III). Tämä osaltaan heikentää Malmin saavutettavuutta. Useimmat muista aluekeskuksista sijoittuvat sekä raskaan raideliikenteen, että pääväylien varrelle. Malmi ei siis ole "luonteva" pysähtymispaikka asioinnille kun liikutaan henkilöautolla, vaan sinne pitää erityisesti "mennä". Tästä syystä Malmi aluekeskuksena tarvitsee erityisiä vetovoimatekijöitä, jotta se saadaan nostetuksi kilpailukykyiseksi keskustaksi muiden aluekeskusten rinnalle.

Saavutettavuus ja yleiskaavan raideliikenneverkko

Tällä hetkellä Malmin saavuttaa julkisella liikenteellä 15 minuutissa noin 38 000 asukasta, mikä on nelisen prosenttia koko pääkaupunkiseudun väestöstä. Puolessa tunnissa Malmin saavuttaa nykyään hieman yli 300 000 asukasta, mikä on noin 30 prosenttia seudun väestöstä.

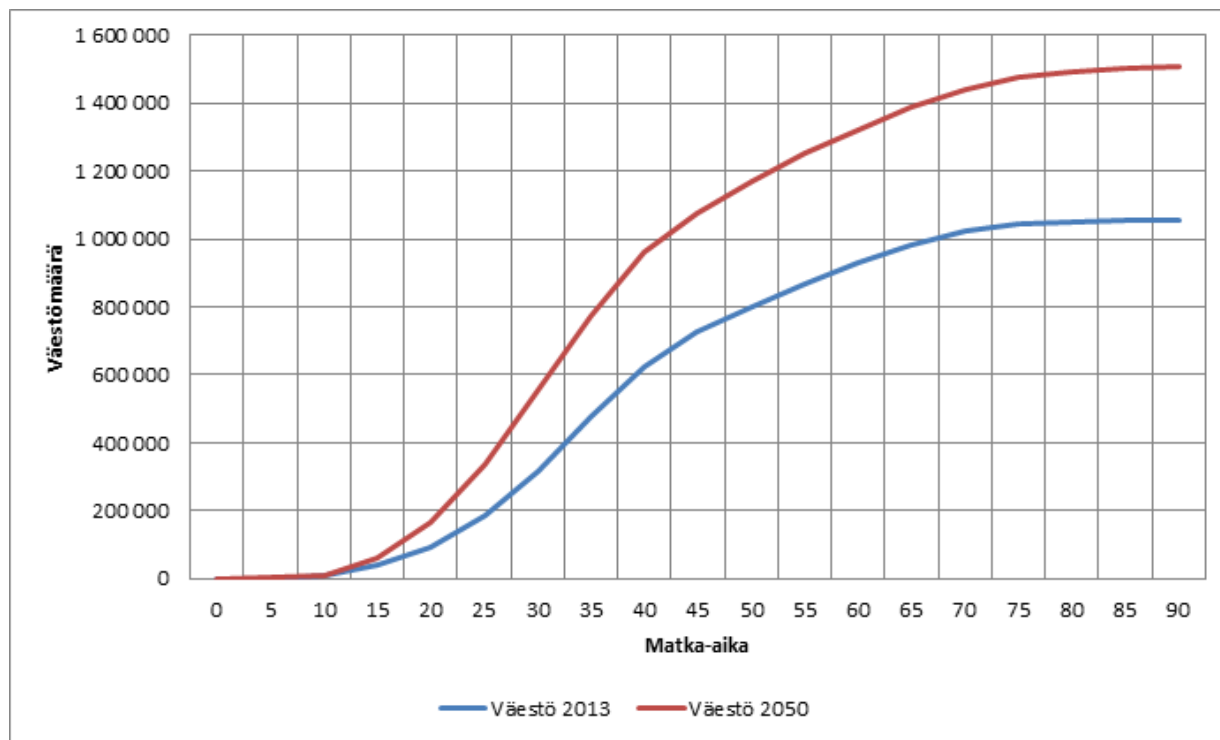
Selvityksessä ”Yleiskaavan raideliikenteen vaikutus saavutettavuuteen” (Käyhkö, 2014) on tutkittu sitä, missä ajassa tietyltä alueelta saavutetaan tietyt paikat joukkoliikenteellä. Selvityksessä on huomioitu vuoden 2050 ennustettu asukasmäärä ja yleiskaavassa esitetty raideliikenneverkko toteutettuna. Kun kaikki suunnitellut raidehankkeet rakennetaan, muuttuu saavutettavuus pääkaupunkiseudulla olennaisesti. Poikittaiset joukkoliikennelinjat yhdistävät esikaupunkien keskustoja tehokkaasti toisiinsa, jolloin liikkuminen kaupunginosien välillä nopeutuu merkittävästi.

Tällä hetkellä Malmin saavuttaa julkisella liikenteellä 15 minuutissa noin 38 000 asukasta, mikä on nelisen prosenttia koko pääkaupunkiseudun väestöstä. Puolessa tunnissa Malmin saavuttaa nykyään hieman yli 300 000 asukasta, mikä on noin 30 prosenttia seudun väestöstä.

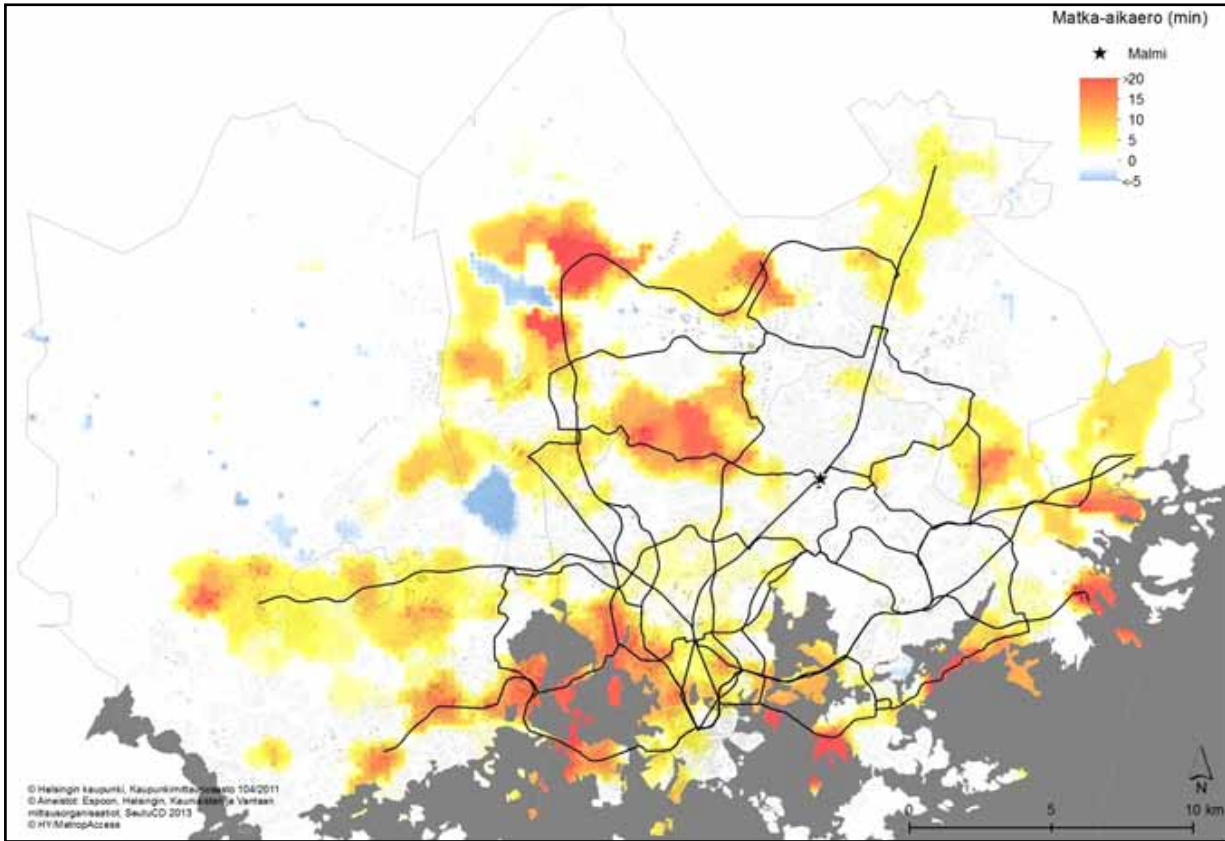
Tulevaisuudessa Malmin saavuttaisi 15 minuutissa 62 000 asukasta, mikä on noin neljä prosenttia seudun väestöstä. Puolessa tunnissa Malmin saavuttaisi 550 000 asukasta, mikä on noin 37 prosenttia seudun väestöstä. Suhteellisena lukuna ero ei ole suuri, mutta absoluuttisina lukuina ero on merkittävä.

Malmin saavutettavuus paranee merkittävästi erityisesti Jokeri 2: n reitin varrella, samoin Lauttasaaresta ja Munkkiniemestä tultaessa.

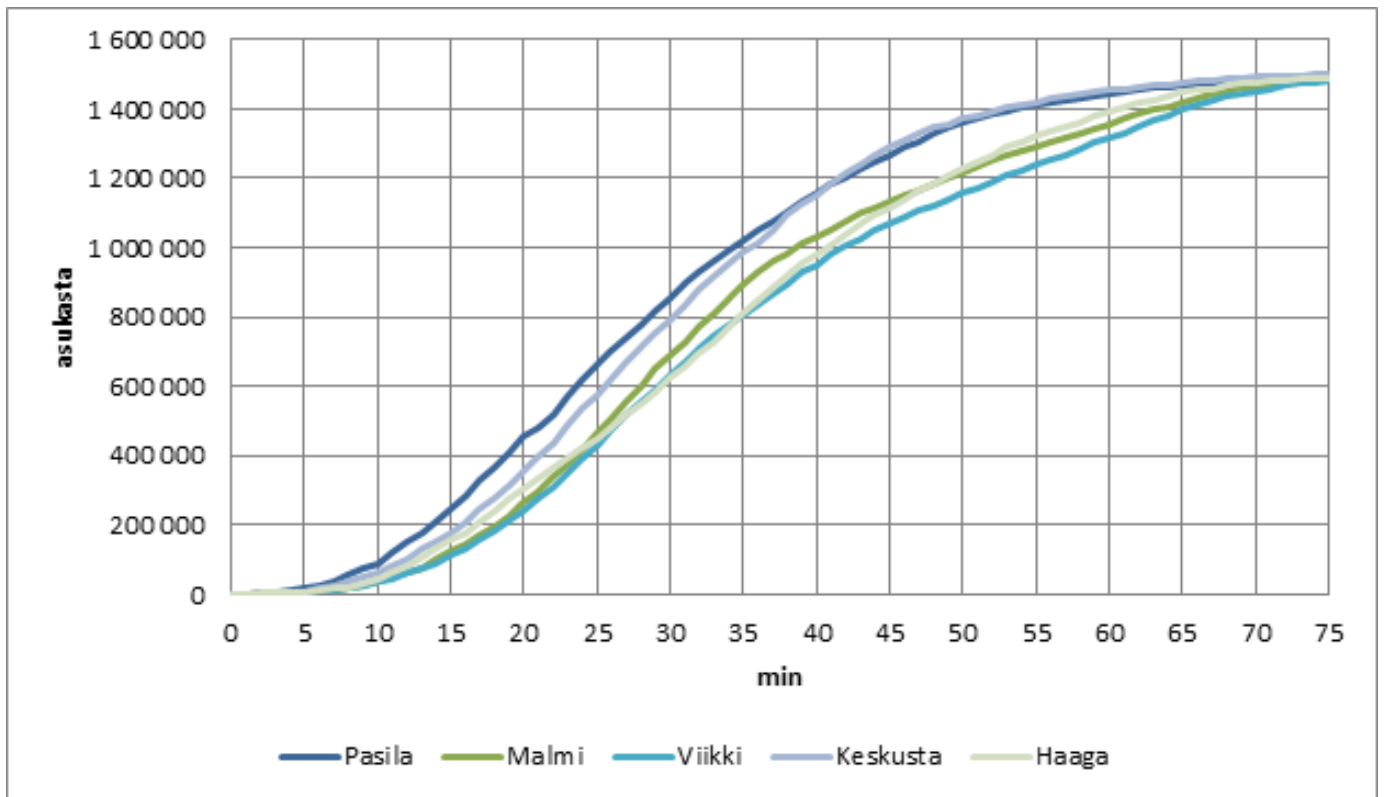
Malmin saavuttaa nyt julkisella liikenteellä 30 minuutissa 30% seudun väestöstä - tulevaisuudessa jopa 37%.



Malmin saavuttava väestömäärä vuoden 2013 ja vuoden 2050 väestöillä. Saavutetta-vuus on kuvassa esitetty kumulatiivisena väestömääränä.
Kuva: Hanna Käyhkö



Kaikkien yleiskaavan raidelinjojen vaikutus Malmin seudulliseen saavutettavuuteen (KSV 2014)



Kuva 5 Pasilan, Malmin, Viikin, Helsingin keskustan ja Haagan tulevaisuuden saavutettavuus joukkoliikenteellä pääkaupunkiseudulla vuoden 2050 arvioidulla väestömäärällä. Lisäksi tulokset on laskettu kaikilla uusilla yleiskaavan raidelinjoilla. Saavutettavuus on kuvassa esitetty kumulatiivisena väestömääränä. Kuva: Hanna Käyhkö

Faktoja Malmilta

Asuminen

Eniten 1980-1989 valmistuneita rakennuksia



Eniten kerrostaloja

Eniten yhden tai kahden hengen talouksia



Eniten kaksioita ja kolmioita

Asukkaita
2600/km²

Kerrosalaa
1770k-m²/ha

Asuntokuntien lukumäärä 13900

Asuntojen keskikoko
69 m²

Väestö

28800
asukasta

Laskeva väestöennuste kaikissa muissa paitsi yli 75-vuotiaiden ikäryhmissä

Suhteessa eniten 45-64 vuotiaita

Vähiten 16-18 vuotiaita nuoria

Perheitä 7785

Lapsiperheitä 4300

11% vieraskielisiä

Työ

11650 työpaikkaa

Työttömyysaste 8,6%
Työllisyysaste 70%

Keskitulot hieman alle kaupungin keskiarvon

Monipuolinen palvelurakenne

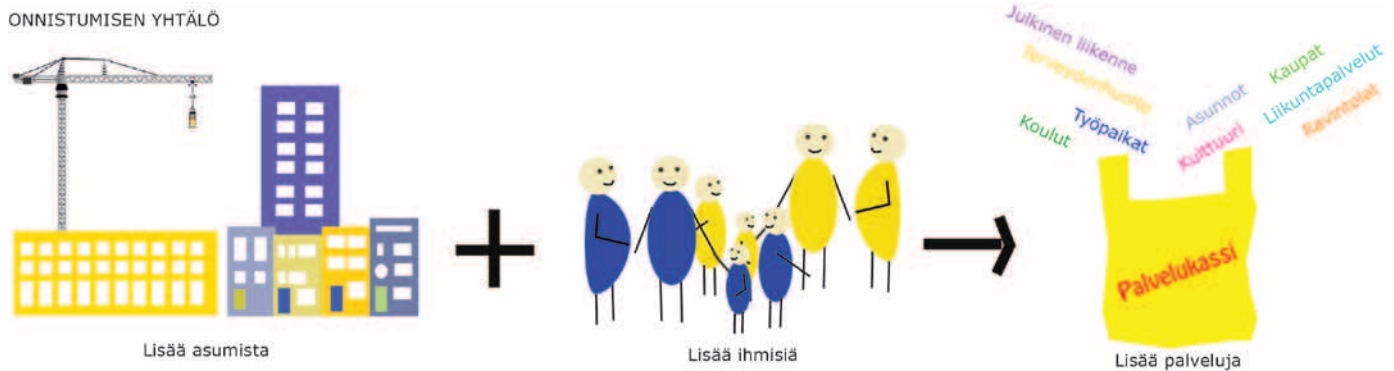
Toimivat työpaikka-alueet ja seudullisesti merkittävä työpaikkakeskittymä

Eniten sosiaali- ja terveysalan, sekä tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkoja

Eniten mikroyrityksiä

Työpaikkojen määrä ei ole kasvanut enää 2000-luvulla

Koilliseen Helsinkiin kohdistuu paineita pysäyttää laskeva trendi väestöennusteen suhteen ja lisätä asuntotuotantoa ja alueen vetovoimaisuutta. Kaupallisten palveluiden kehitys ja peruspalveluiden säilyvyys ovat riippuvaisia väestön kasvusta. Ilman uusia asukkaita alueelle ei voida suunnata merkittäviä investointeja.



Kuva: Salla Ahokas

Väestöennuste

Yleiskaavan pohjaksi laadittu väestönkasvuskenaario edellyttää varautumista maankäytön tiivistymiseen ja laajentumiseen sekä tarvittavaan perusrakenteen ja palveluverkoston kasvuun. Väestönkasvun edellytyksenä on riittävän suuri tonttimaan tarjonta ja asuntotuotanto.

Koillisen Helsingin väestönkasvu kääntyy laskuun useimmilla osa-alueilla seuraavan kymmenen vuoden aikana. Mikäli trendi jatkuu, on vaarassa myös palveluiden määrän ja alueiden kiinnostavuuden lasku. Väestönkasvun edellytyksenä on riittävän suuri asuntotuotanto, joka mahdollistaa väestön sijoittumisen alueen asuntokantaan. Muuttoliike väestönkasvun osatekijänä riippuu ensi sijassa alueen vetovoimasta suhteessa muihin alueisiin sekä potentiaalisten muuttajien määrästä, mutta asuminen toimii rajoittavana tekijänä. Sopeuttavana tekijänä toimivat asuntojen hinnat ja vuokrat sekä asumisväljyys.

Työpaikat

Malmin alue on seudullinen työpaikkatihentymä, jolla on jo nyt hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä. Yhteensä Malmin peruspiirissä on n. 11 700 työpaikkaa ja työpaikkatiheys on n. 1060/km².

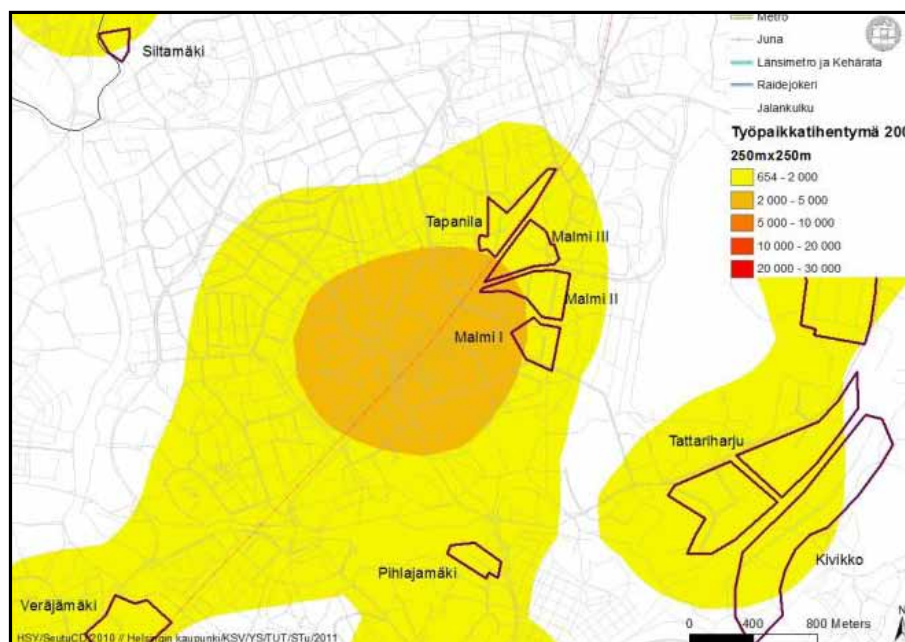
Malmin asemanseudun ympäristössä on työpaikkoja noin 3200 ja Ylä- ja Ala-Malmilla yhteensä noin 8500. Yritykset ovat pääosin yksityisomistuksessa ja enimmäkseen ne työllistävät yhdestä viiteen henkilöä. Työpaikoista suurin osuus on sosiaali- ja terveysalalla sekä tukku- ja vähittäiskaupan aloilla. Suurimpia työllistäjiä keskustan alueella ovat mm. Helsingin kaupunki, poliisilaitos, Insinööritoimisto Olof Granlund ja HOK-Elanto. Työpaikkojen määrä ei ole kasvanut enää 2000-luvulla.

Malmin keskustalla on suuri potentiaali kehittyä työpaikkakeskittymänä, kun saavutettavuus paranee entisestään Jokeri 2-linjan myötä ja raideliikenneyhteyksien merkitys kasvaa. Kehärata ja Jokeri 2- linja parantavat Malmin saavutettavuutta merkittävästi jo lähitulevaisuudessa.

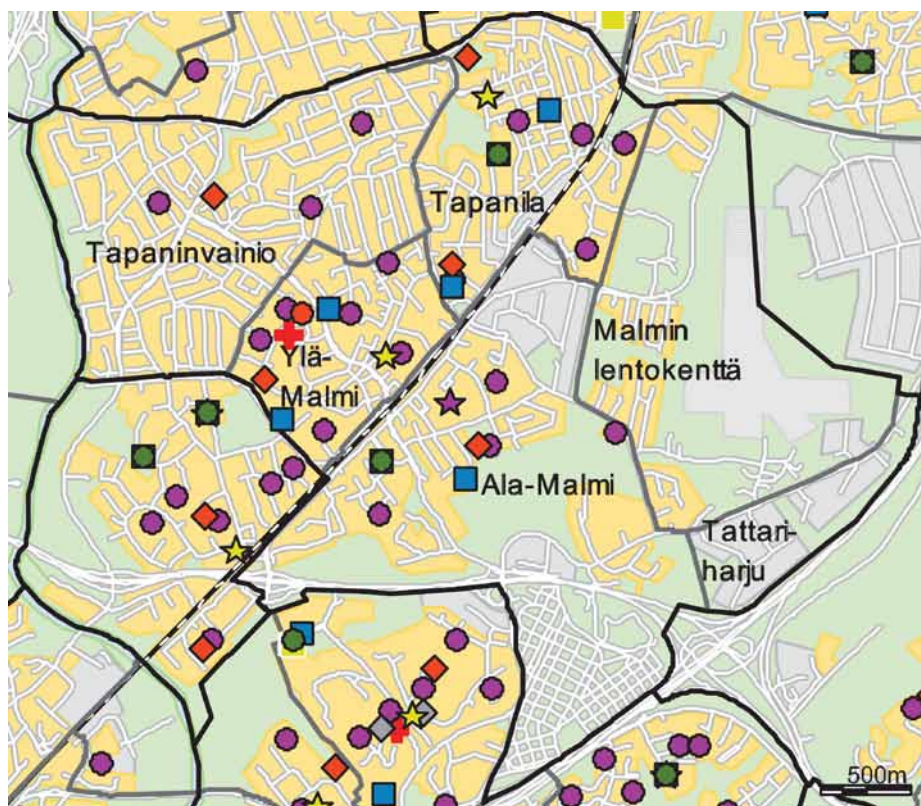
Malmi I, II ja III muodostavat yhdessä suhteellisen suuren työpaikka-alueen ja sen tulevaisuus kaipaava jatkuvuutta. Työpaikka-alueen kehitys ja kysyntä linkittyy kuitenkin osin Malmin keskustan, Malmin kentän sekä Tattariharjun ja Tattarisuon kehitykseen pitkällä aikavälillä.

Tattariharju ja Tattarisuo ovat toimivia yritysalueita ja tarjoavat ”jalostamattomia” alueita yrityskäyttöön, ja mahdollistavat osaltaan monipuolista elinkeinorakennetta. Tattarisuolla ja Tattariharjulla on Malmin lentokenttäalueen rakentumisen myötä mahdollisuus muodostua merkittäviksi nykyistä korkeamman tuottavuuden yritysalueiksi. Tulee kuitenkin muistaa, että aloittelevat yritykset tarvitsevat kohtuuhintaista tilaa. Kaupungin on myös tarjottava tällaisia mahdollisuuksia, jotta uutta yrittäjyyttä pääsee syntymään.

Malmi on pohjoisen Helsingin keskeisin työpaikka-alue ja sillä on potentiaalia kehittyä tuottavuuden huippualueeksi.



Malmin työpaikkakeskittymä voidaan jakaa keskustatoimintojen alueeksi ja sen lisäksi Malmin pohjoisosassa sijaitseviin yritysalueisiin (Malmi I, Malmi II ja Malmi III). Malmin työpaikkatihentymät 250m x 250m ruuduttain (2008)



- Päiväkotä
- ◆ Leikkipuisto
- Ala-aste
- Yläaste
- Lukio
- Erityis- ja yksityiskoulu
- ★ Nuorisotalo
- ★ Kirjasto
- ★ Kulttuurikeskus
- ✚ Sairaala
- Terveysasema
- ◆ Väestönsuoja

Palvelurakenne

Yleiskaavan palveluverkkoselvityksessä Malmi profiloituu seudulliseksi aluekeskukseksi, jonne on keskittynyt monipuolisia kaupan palveluita, erinomaiset julkiset peruspalvelut ja hyvät liikenneyhteydet.

Malmin keskustassa on monipuolinen palvelurakenne. Kauppakeskusten lisäksi keskustaan on sijoittunut useita päiväkoteja, kouluja ja oppilaitoksia, posti, liikuntapalveluja, vanhusten palveluja ja nuorisotalo. Kulttuuripalveluista suurin on keskeisellä sijainnilla oleva Malmitalo sekä erittäin aktiivisessa käytössä oleva kirjasto. Kirkonkyläntien länsiosassa sijaitsee Malmin sairaala, jonka laajennus ja peruskorjaus on juuri valmistunut. Sairaala palvelee koillisen lisäksi koko Itä-Helsingin päivystyssairaalana. Sairaalan yhteydessä toimii myös terveysasema.

Tulevaisuudessa Malmi ja Itäkeskus ovat alueidensa tärkeimmät ja Helsingin suurimmat keskusta-alueet kantakaupungin ulkopuolella. Ne ovat palvelutarjonnaltaan itsenäisiä keskustoja, joissa on monipuoliset palvelut, työpaikkoja, erikoistuneita palveluja ja kauppaa. Niissä asioidaan myös muilta alueilta ja niiden vaikutusalue on jopa seudullinen. Malmilla on nykyisin vähäisempi merkitys kaupan tarjonnan osalta, mihin vaikuttavat osaltaan Vantaan kaupan keskittymät. Sillä on kuitenkin merkittäviä kasvun ja kehittymisen mahdollisuuksia, kun väestöpohja kasvaa ja saavutettavuus paranee entisestään. Tämä näkyy myös yleiskaavan kaupallisten vaikutusten arvioinnissa Malmin vaikutusalueen selvänä kasvuna.

Mikäli Malmin kentällä asuisi n. 25 000 ihmistä ja tarjoaisi työpaikkoja 2000-4000 ihmiselle, voisi kentän vaikutuspiirissä 2000 metrin säteellä asua lähes 50 000 ja työskennellä yli 20 000 ihmistä. Malmin kentälle rakentuu vahva lähikeskusta omine lähipalveluineen, mutta Malmi säilyy selkeästi alueen pääkeskustana.

Kuva: Malmin peruspiiri, Helsinki alueittain 2012, Helsingin kaupungin tietokeskus

Malmin keskustalla on merkittäviä kasvun mahdollisuuksia sekä työpaikkakeskittymänä että kaupallisten palveluiden tarjoajana väestöpohjan kasvaessa ja saavutettavuuden entisestäänkin parantuessa; kunhan sen houkuttelevuus paranee nykyisestä!

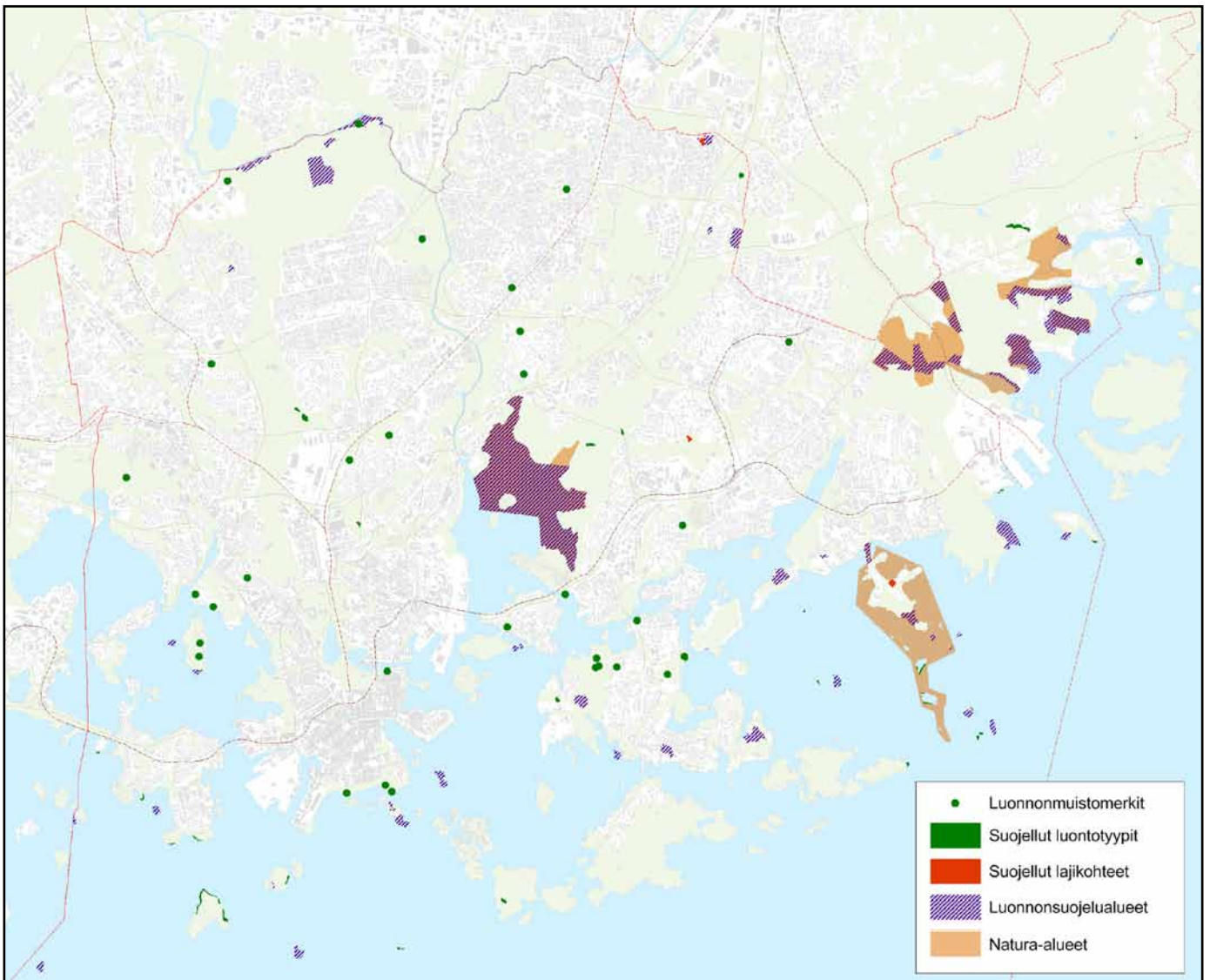
Maakuntakaavassa Malmi luokitellaan seudulliseksi keskustaksi. Tämä vaikuttaa esimerkiksi kaupan palvelujen sijoittumiseen, mm. seudullisia yksiköitä voi sijoittaa Malmin keskustaan.

Sosiaali- ja terveysten palvelujen keskittämisen myötä Malmin asema korostuu entisestään.

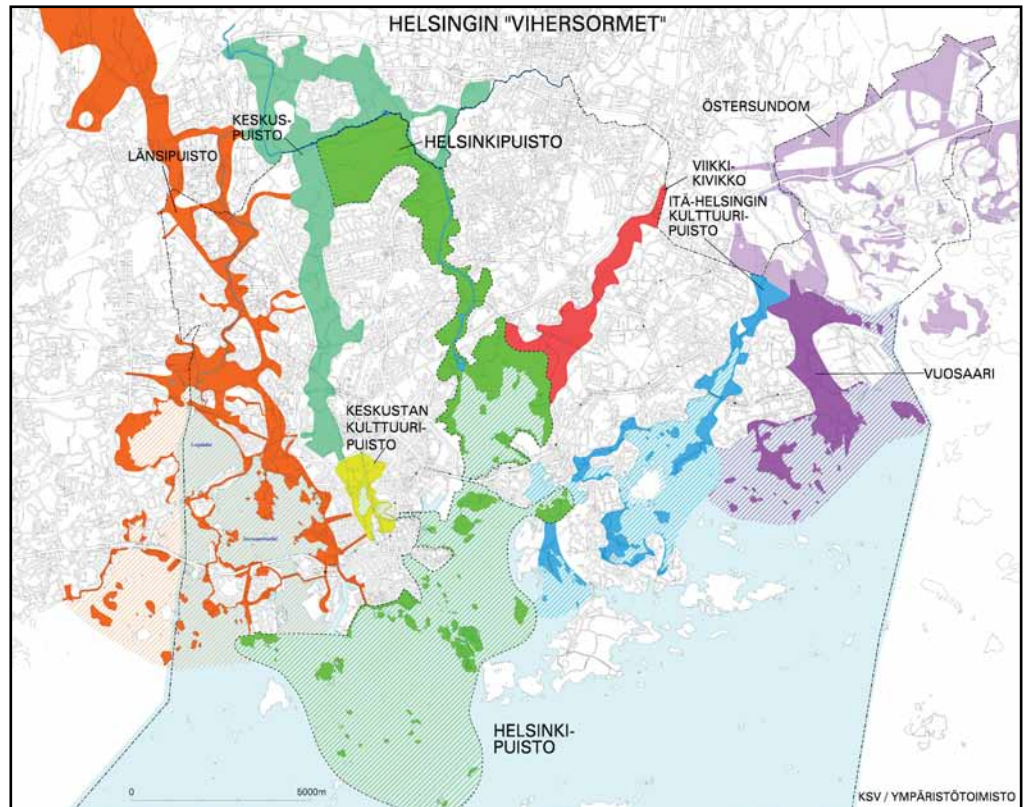
Maisema- ja viherrakenne

Malmin alue on osa Koillis-Helsingin savikkotasankoja. Longinojanlaakson ja Malmin alueen kautta virtaa koillisen ydinalueen tärkein vesiuoma, purona vaatimaton, mutta tasankoalueen maisemaan vaihtelua tuova Longinoja. Malmin lentokentän alueen keskeisin maisematekijä on alava tasanko, joka liittyy Longinojan laakson maisemakokonaisuuteen. Lentokentän avaraa maisematilaa kehystää vaihteleva selänne- ja mäkialueiden sekä metsien ja rakennettujen alueiden sarja.

Tarkastelualueella ei ole valtakunnallisesti ja kansainvälisesti eikä maakunnallisesti merkittäviä linnustokohteita. Helsingin ympäristökeskus on luokitellut arvokkaaksi linnustokohteeksi koko lentokentän alueen sekä osan Tattarisuon metsistä. Alueella esiintyy muutamia Uudellamaalla harvinaistuneita tai uhanalaisia lajeja, mutta niiden hävitessä vaikutus olisi pieni verrattuna maakunnan koko pesimäkantaan. Lain mukaan rauhoitettuja luonnonsuojelukohteita tai rauhoitettavia kohteita ei ole. Ympäristökeskuksen luontoinventoinneissa arvokkaiksi luontokohteiksi luokiteltuja kohteita on lentokentän ympäristössä. Kohteet ovat lehtomaisia metsiä, niittyjä ja pensaikkoja.



Merkittävät luontokohteet, luonnonsuojelualueet sekä suojellut luontotyytit. Kuva: KSV/Yos 2013



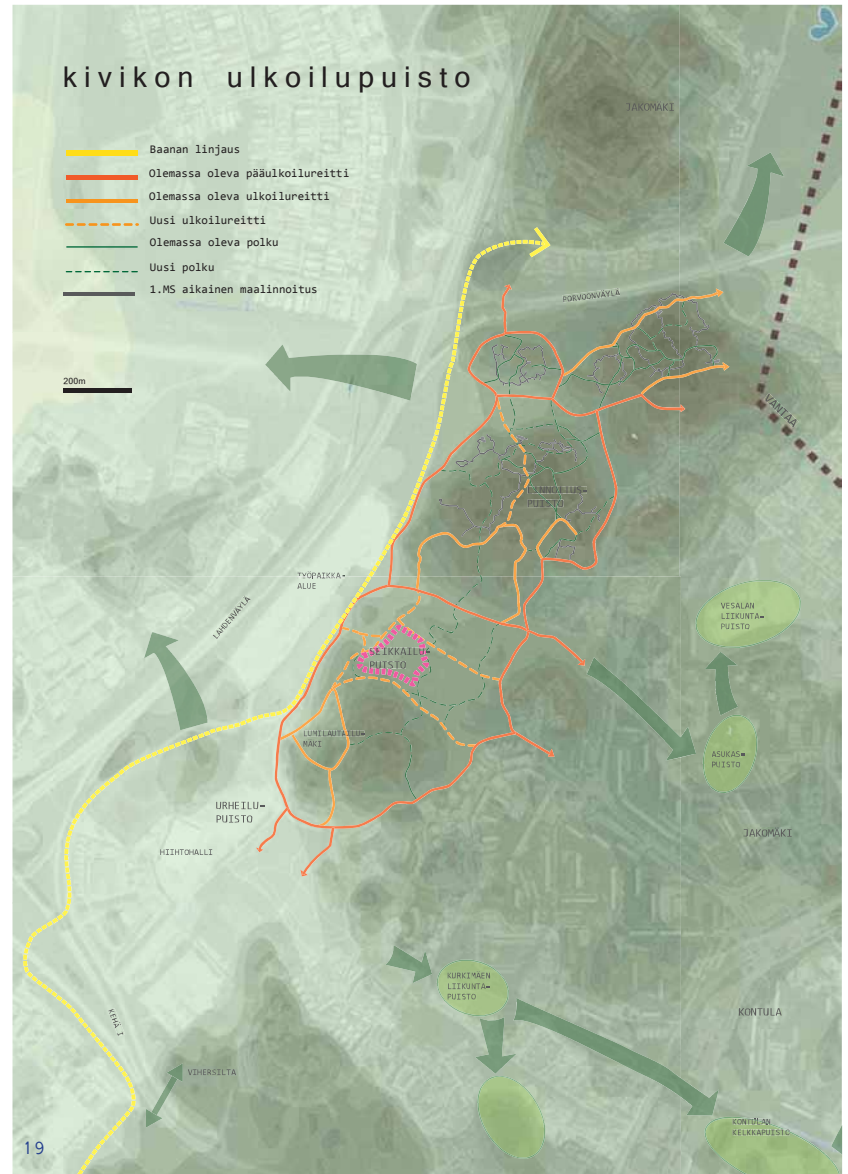
Helsingin vihersormirakenne.
Kuva: KSV/ Ympäristötoimisto

Koillisen suurpiirin alueella on nykyiseen asukasluukuun nähden kohtuullinen määrä viheralueita, mutta yleinen vaikutelma on osin nukkavieru. Profiilin nostamiseksi on edelleen tehtävä töitä. Useat asuinalueet ovat vehreitä, mutta se ei kuitenkaan täysin korvaa yhtenäisten viheralueiden tarvetta. Malmin lentokentän ympärillä kulkee ulkoilureitti ja talvisin hiihtolatu. Longinojaa myötäilevän puistoalueen merkitys alueella on suuri. Longinojan laakso on kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta, puisto kaipaa kuitenkin elävöittämistä ja jäsentämistä. Malmin uuden urheilukeskuksen rakentaminen Longinojan laakson eteläpään Kehä I:n varrelle parantaisi malmilaisten ja muiden lähiseutujen asukkaiden virkistysmahdollisuuksia.

Fallkullan maatila ympäristöineen kulttuurihistoriallinen kokonaisuus ja merkittävä virkistyskohde alueella.

Kivikon metsät ja monipuoliset ulkoilualueet ovat lähellä Malmia, mutta Lahdenväylän toisella puolella. Alueen suunnittelussa on pyrittävä parantamaan yhteyksiä lentokentän alueelta Kivikon puolelle. Hienot metsäalueet ja virkistysreitistöt, hiihtoladut talvisin ja Kivikon eteläosan ulkoilupuisto monenlaisine palveluineen olisivat siten paremmin asukkaiden saavutettavissa.

Yleiskaavassa virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Rungon muodostavat seudulle jatkuvat vihersormet ja muut laajemmat viheralueet sekä poikittaiset viheryhteydet.



Kivikon ulkoilupuiston kehittämistä suunnitellaan parhaillaan. Kivikon ja Tattariharjun suunnittelussa on tärkeä huomioida, että virkistysyhteys lentokentän alueen ja Kivikon välille mahdollistuisi. Yhteyttä Lahdenväylän alitse tutkitaan jatkosuunnittelussa.
Kuva: KSV/ Ympäristötoimisto



Viistoilmakuva Kivikon ulkoilupuistosta. Kuva: Helsingin kaupunki, Mittausosasto

Rakennettu kulttuuriympäristö osana suunnittelua

Helsingin pitäjän vanha keskus on sijainnut pitäjän vanhan keskiaikaisen kirkon luona. Radan valmistuttua se siirtyi kuitenkin Malmille, nopeasti kasvavaan kylään, jossa otettiin kokous- ja kärjäataloksi nykyisen Malmin kirkon kohdalla sijainnut kunnantalo. Malmilla oli pitkään maatalousvaltainen leima, mutta viljelykset alkoivat vähetä 1800-1900-luvun vaihteessa. Turvatakseen kaupungin kasvumahdollisuudet myös Helsingin kaupunki lisäsi omistuksiaan niin, että 1930-luvulle tultaessa kaupunki omisti suurimman osan rakentamattomasta maasta Malmilla. Vanhaa agraarikulttuuria on edelleen jäljellä Fallkullan tilalla. Tilakeskuksen rakennukset, tiet, vanhat pihapiirit ja puutarhat ovat edelleen nähtävissä.

Helsingin kaupunki luovutti 55 ha:n alueen Tattarisuon viljelyalueesta käytettäväksi ilmailuliikenteeseen, ensi sijassa posti- ja siviili-ilmailiikenteeseen. Liikennöinti uudella kentällä aloitettiin 16.12.1938. Siviiliilienne katkesi sodan sytyttyä. Saksalaiset käyttivät kenttää paljon vuosina 1941-44. Vuonna 1944 se luovutettiin valvontakomission käyttöön ja suomalaisten oli siirryttävä käyttämään Hyvinkään kenttää. Vuoden 1947 alusta Malmin kenttä palautettiin suomalaisille. Se oli AERO:n tukikohta vuoteen 1952 asti, jolloin Seutula otettiin käyttöön ja Malmi siirtyi pienilmailukäyttöön. Rajavartiolaitos on käyttänyt Malmia 1960-luvun alkupuolelta.

Malmin seudulla on löydettävissä aikakerrostumia pitkältä ajalta. Malmin alueella on mm. vanhoja tilojen päärakennuksia, kestikievari ja vanhoja tielinjauksia. Muinaismuistolaila suojeltu I maailmansodan aikainen linnoitusvyöhyke sijoittuu kaupunkirakenteessa suurelta osin juuri esikaupunkialueille, Malmilla erityisesti alueen eteläisimpiin osiin. Lentokentän alueen eteläosassa sijaitseva Tattariharjunkuja on säilynyt katkelma historiallista Vanhastakaupungista Turku-Viipuri-tielle johtanutta tietä. Tielinjaus esiintyy 1600-luvun kartoissa. Myös Suurmetsäntien pohjoispuolella on vanha, osittain säilynyt tielinjaus, joka on syytä huomioida jatkosuunnittelussa.

• SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA

Malmin lentokenttä on listattu RKY (2009) -kohteeksi. Rakennetun kulttuuriympäristön inventointi on osa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja se tulee huomioida yhtenä suunnittelun lähtökohtana. Malmin lentokentän rakennuksista lentoasema ja lentokonesuoja ovat valtakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä, korkeatasoisia julkisia rakennuksia. Ne sisältyvät myös laajennettuun Docomomon kohdeluetteloon. Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitykseen on Malmin alueelta listattu I maailmansodan linnoitteet, Malmin hautausmaa, Malmin lentoasema ja Malmin vanha rautatieasema.

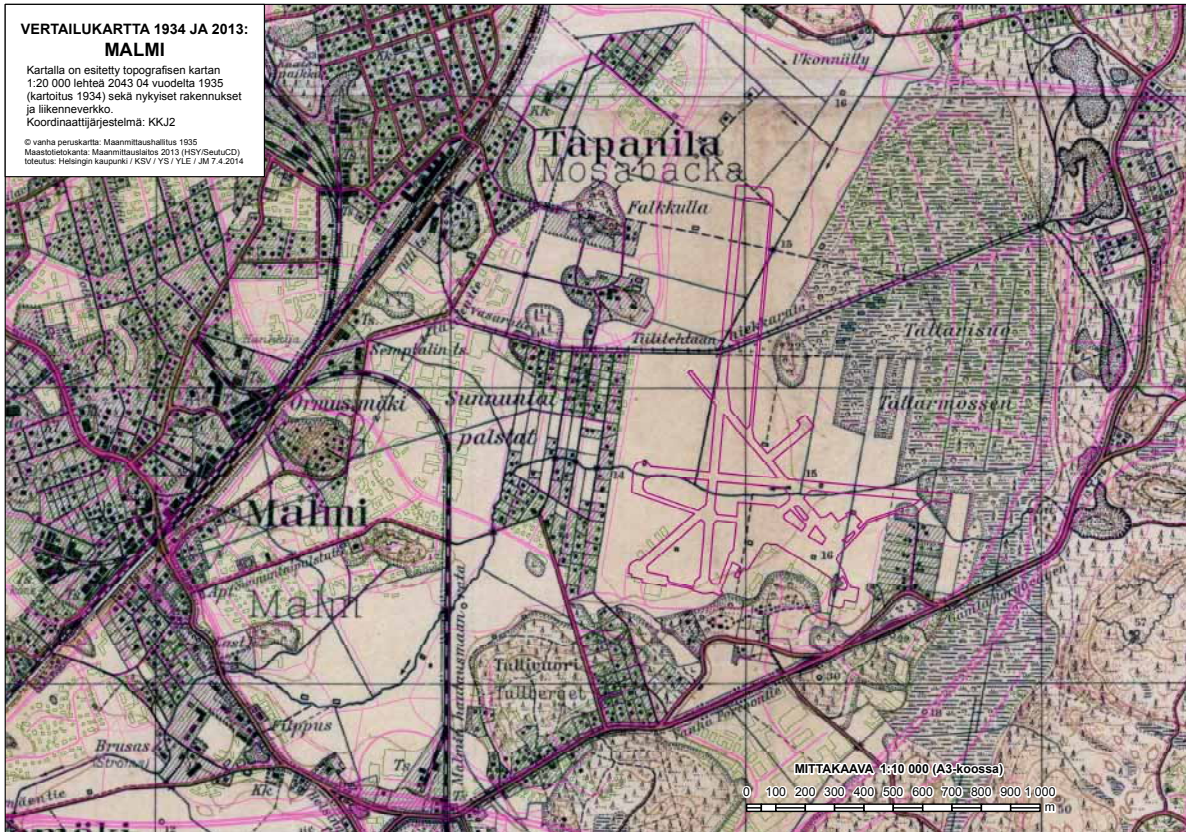
Yleiskaavatyön tausta-aineistoksi on tehty selvitystyö, jossa on koottu linnoitusvyöhykkeen kohteista ajantasaistetut tiedot hyödyntäen olemassa olevaa aineistoa kuten arkisto- ja rekisteritietoja. Linnoitteita sijaitsee selvityksen mukaan kaikkialla Helsingin alueella ydinkeskustan ulkopuolella. Helsingin kaupunkirakenteessa on useita muistumia maalinnoitukseen kuuluneista rakenteista mm. katuverkon linjauksina ja sen mukaan rajautuneina korttelialueina. Osa säilyneistä kohteista on myös piha-alueilla.

VERTAILUKARTTA 1934 JA 2013:

MALMI

Kartalla on esitetty topografinen kartan 1:20 000 lehtiä 2043/04 vuodelta 1935 (kartoitus 1934) sekä nykyiset rakennukset ja liikenneverkko.
Koordinaattijärjestelmä: KKJ2

© vanha peruskartta: Maanmittauslaitos 1935
Maastokartoitus: Maanmittauslaitos 2013 (HSY/SeutuCD)
toimitus: Helsingin kaupunki / KSV / YLE / JM 7.4.2014



Vertailukartta, vuoden 1934 kartoitus sekä nykyiset rakennukset ja liikenneverkko. Helsingin kaupunki/KSV/YLE/Jussi Mäkinen 7.4.2014

Alueen uudistuminen tarkoittaa uusia kerrostumia, muuttuvaa ympäristöä, kuitenkin vanhat kerrostumat huomioiden. Paikoin vanhaa ja uutta rakennetta on tarpeen yhteensovittaa rohkeasti, jotta uudistuneen kaupunkirakenteen toimivuus turvataan. Historialliset kerrostumat rikastuttavat, elävöittävät ja antavat syvyyttä kaupunkikuvaan osana uusia kerrostumia niin Malmin keskusta-alueella kuin lentokentänkin alueella. Kulttuuriympäristöt ovat ihmisen muovaamaa ja jatkuvasti muuttuvaa ympäristöä.

Helsingin uudessa yleiskaavassa kaupungin kasvu tullaan ohjaamaan enenevässä määrin jo rakennetuille alueille ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsille. Tämä edellyttää mm. olemassa olevien alueiden määrätietoista täydennysrakentamista ja tiivistämistä. Yleiskaavatyön kannalta esikaupunkivyöhyke on verkostokaupunkirakenteen kehittämisen ja täydennysrakentamisen painopistealuetta. Tästä seuraa myös maankäytön muutoksia. Erityisesti keskustat ja isojen liikenneväylien varret ovat muuttuvan ja tehostuvan maankäytön alueita. Kaupungin kehityksessä kaikkia toimintoja ei ole tarkoituksenmukaista säilyttää tiivistyvän yhdyskuntarakenteen sisällä.

Esimerkiksi linnoitusvyöhykkeen suojelutavoitteiden ja kaupunkirakenteen tiivistämisen yhteensovittaminen on tulevien maankäytön muutosten haasteita. On välttämätöntä löytää molemmat näkökulmat huomioivia yhteensovittamisen periaatteita. Tämä edellyttää jatkuvaa keskustelua ja vuorovaikutusta eri tavoitteiden yhteensovittamisen välineinä.

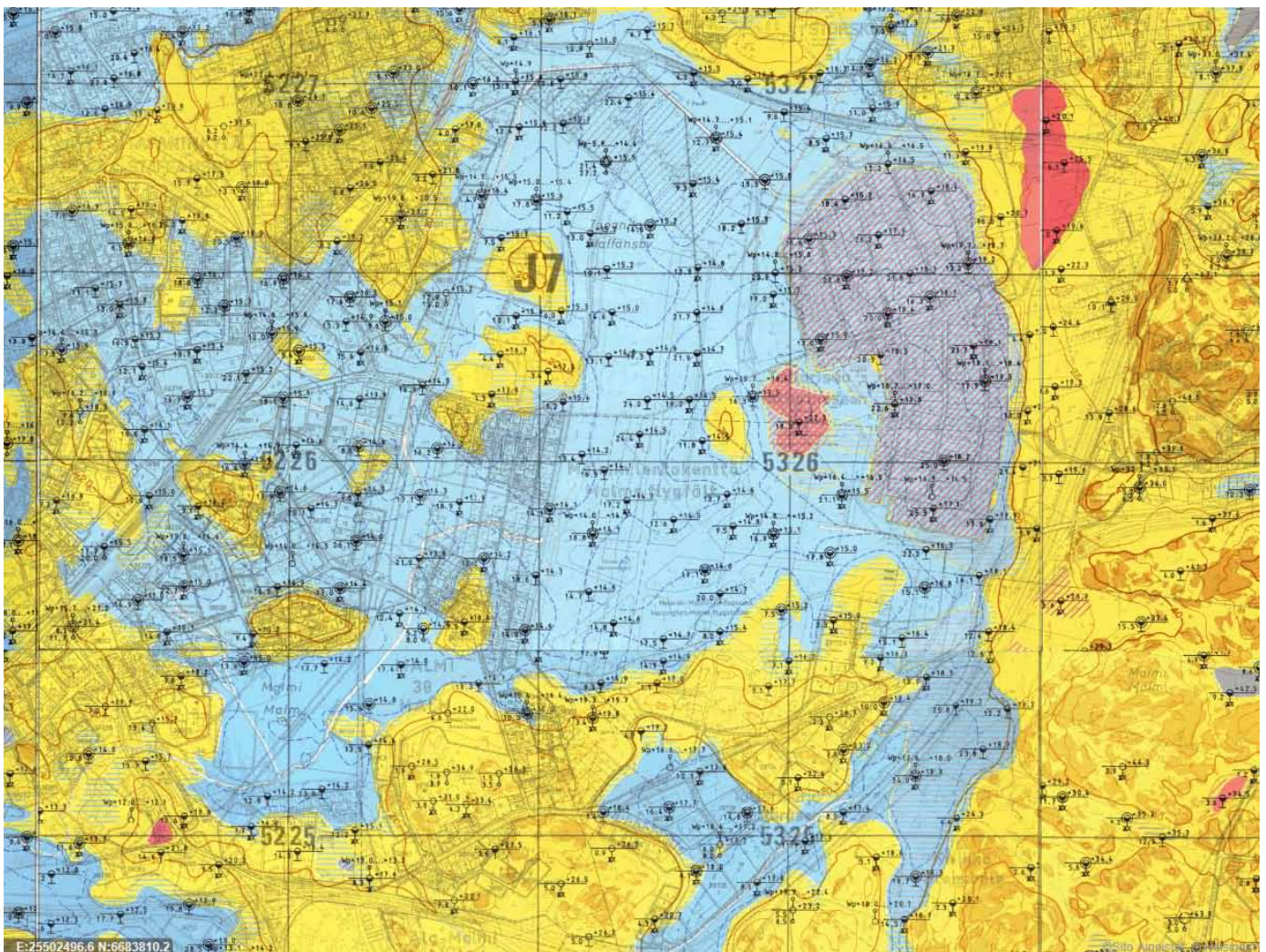
Yleiskaavan koko kaava-alueita koskeva määräys edellyttää, että kaupunkiympäristöä suunnitellaan kulttuuriympäristöt huomioon ottaen. Alueen arvot tulee suunnittelussa selvittää ja tunnistaa. Malmilla osa merkittävistä kohteista on suojeltu asemakaavassa jo aikaisemmin. Kaikkien historiallisten kohteiden osalta tavoitteena on saada ne osaksi toimivaa kaupunki- ja virkistysaluerakennetta.

Maaperän rakennettavuus ja pilaantuneisuus

Kentän alue on pääosin tasaista savikkoa, syvyydeltään yleensä enimmillään 10 metriä. Saven alla on silttiä, hiekkaa ja moreenia. Alueen etelä- ja itäosa osittain ovat kitkamaa-aluetta. Pohjavesi on savikolla lähellä maanpintaa. Maaperä on rakennettavuudeltaan tavanomaista.

Lentokentän alueen rakentaminen edellyttää suurelta osin maaperän lujittamista ja tarvittavilta osin pilaantuneen maan kunnostamista. Savimaalla rakennukset perustetaan paaluille. Kitkamaa-alueilla perustaminen voidaan toteuttaa anturoin. Mahdolliset maanalaiset tilat toteutetaan vedenpitävin rakentein.

Helsinki-Malmin lentoaseman alueen maaperässä esiintyy voimakasta pilaantumista muutamissa kohdissa, joihin on historian aikana keskittynyt pilaavaa toimintaa. Pinta-alaltaan suurin osa kenttäalueen maaperästä on pilaantumaton. Maankäytön muuttuessa nykyisestä pilaantuneet alueet puhdistetaan.



Helsingin maaperäkarta. Kuva: Helsingin kaupunki, Kiinteistövirasto, Geotekninen osasto (1980-luku)

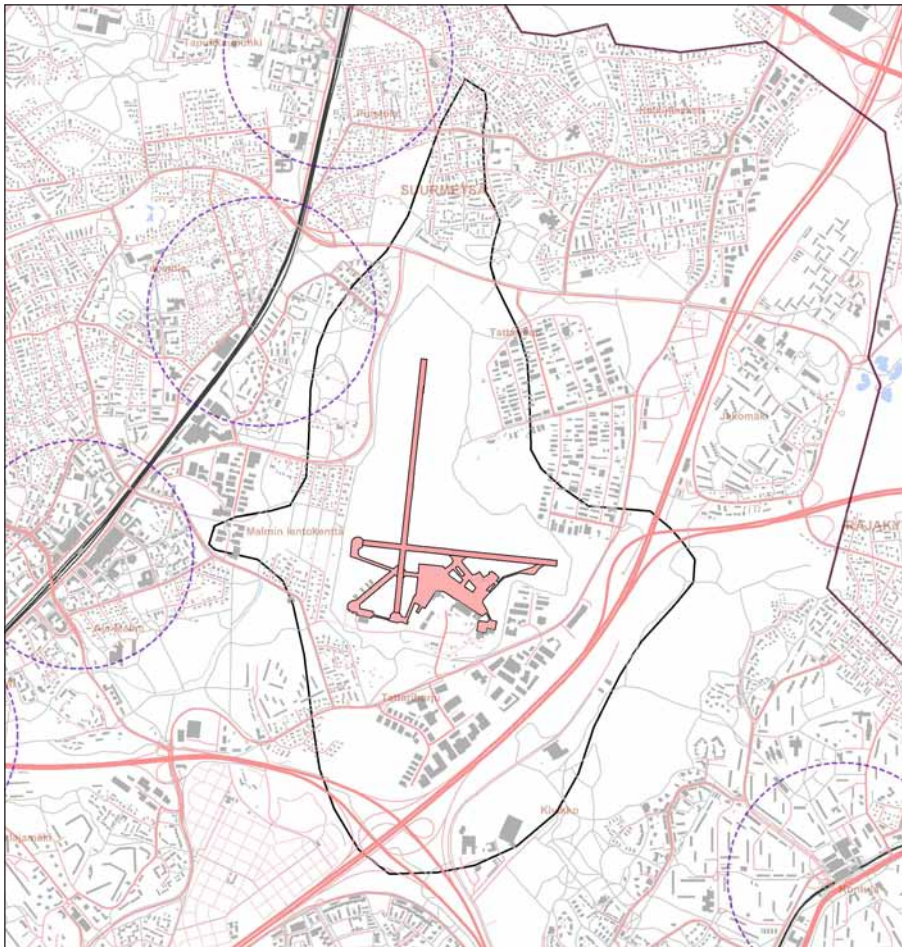
Kaavatilanne

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa lentokentän alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue.

Helsingin Yleiskaava 2002 on tullut voimaan 19.1.2007 lukuun ottamatta Malmin lentokenttää. Korkein hallinto-oikeus on 7.11.2006 kumonnut yleiskaavan hyväksymispäätöksen tältä osin. Kaupunginvaltuuston 9.12.1992 hyväksymässä Yleiskaava 1992:ssa alue on osoitettu liikennealueeksi (L), joka muutetaan asuntoalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy pois. Pääosalla aluetta on voimassa 21.4.1964 vahvistettu asemakaava nro 5343, jossa suurin osa on merkitty lentokentäksi. Lentokentän ympäristössä on voimassa muitakin eri aikoina hyväksytyjä asemakaavoja (Tattarisuon pienteollisuus- ja varastoalueen asemakaava nro 9200, vahv. 11.8.1987, Tattariharjun teollisuusalueen osalla asemakaava nro 9337, vahv. 15.12.1987, Tattariharjuntien varren lumenkaatopaikan asemakaava nro 10648, vahv. 12.10.1999). Osalla aluetta ei ole asemakaavaa.

Lentokentän alue ympäristöineen on rakennuskiellossa yleiskaavan laatimiseksi. Rakennuskieltoalueen pinta-ala on 211,5 ha.

Maakuntakaavassa oleva lentomelualue on pinta-alaltaan noin 485 ha. Ympäristöministeriö vahvisti Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan 30.10.2014.



KUVA: Kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa oleva lentomelualue (kuvassa) on sama kuin ympäristöluvan mukainen rajausta.

Helsinki-Malmin lentoaseman ympäristöluvassa sanotaan seuraavaa:

”Lentoaseman toiminta ja ilmailuliikenne on järjestettävä siten, että melualue LAeq, (7–22) > 55 dB ei laajene siitä, mitä lupahakemuksenliitteenä olevan melun leviämismallilaskentaan perustuvan selvityksen ”HelsinkiMalmin lentoasema. Ilmaalusten melun leviäminen, vuosi 2003. Ilmailulaitos, A 7/2004” liitekartassa 11 on esitetty (päätöksen liite 3).

Finavian lupahakemus koskee tilannetta, missä koko vuoden liikenne kasvaa 25 %. Ilmailulaitos Finavia on vuonna 2004 laatinut HelsinkiMalmin lentoaseman melusta laskennallisen melun leviämisseivityksen (HelsinkiMalmin lentoasema. Ilmaalusten melun leviäminen, vuosi 2003. Ilmailulaitos, A 7/2004, 30.6.2004). Selvityksessä on tarkasteltu vuoden 2003 melutilannetta sekä tilannetta, missä vuoden 2003 kolmen viikkaimman kuukauden liikennemäärä on kasvanut 25 % liikennerekenteen pysyessä muilta osin samanlaisena.”

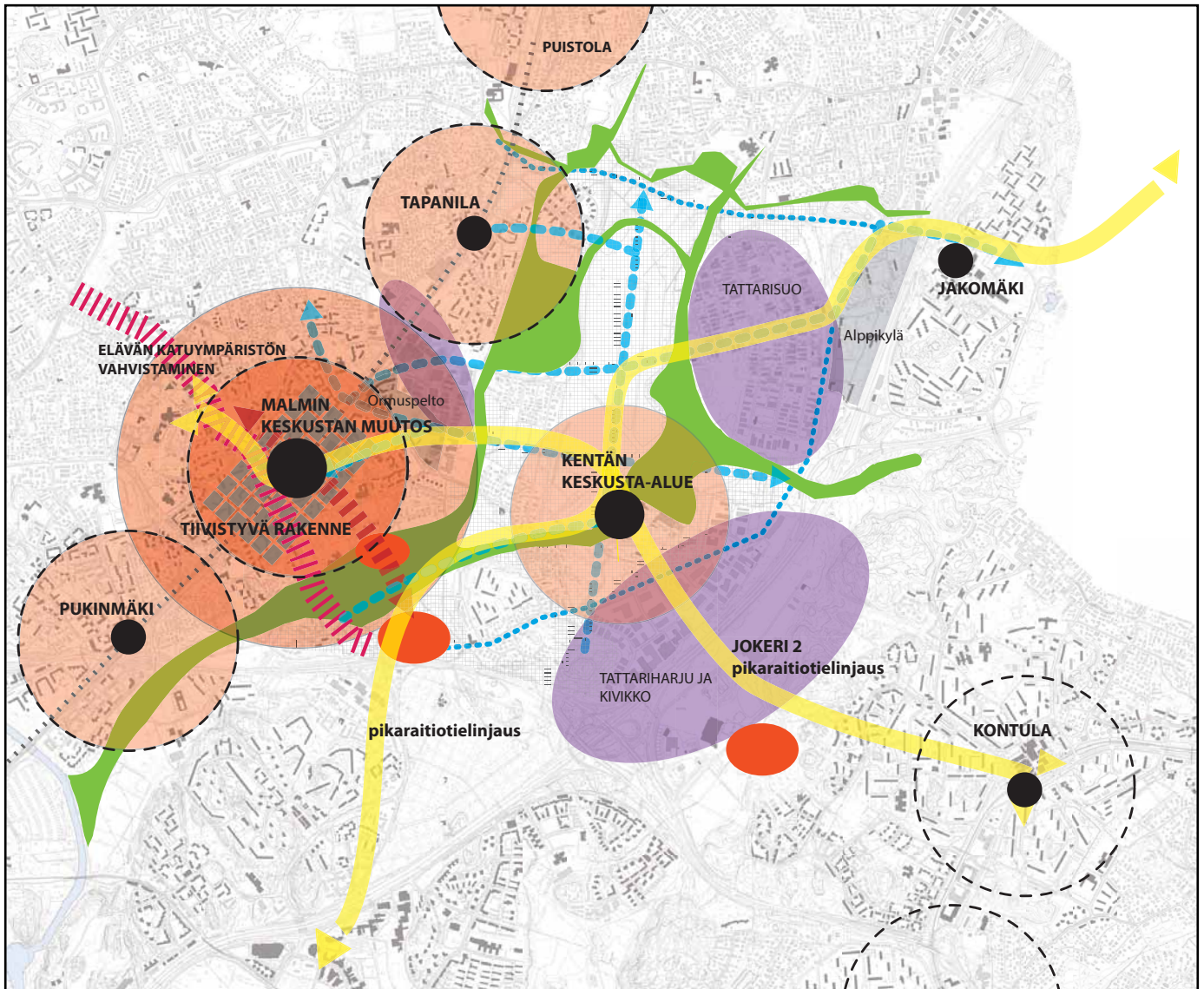


Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä (karttaote 13.11.2014, Uudenmaanliiton karttapalvelu).

Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu), Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava (vahvistettu), Itä-Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu), Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava (vahvistettu), Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (vahvistettu 30.10.2014) ja Itä-Uudenmaan 1.,2.,3. ja 4. vaiheen seutukaavat sekä Maakuntakaava 2000 (vahvistettu).

Alueen kannalta olennaisimmat merkinnät ja määräykset tiivistettyinä. Lähteet: Uudenmaan maakuntakaava, kehittämissuosituksen, merkinnät ja määräykset, Uudenmaan liitto 2004. Merkinnät ja määräykset, Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Uudenmaan liitto 2014.

Merkintä	Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
	Taajamatoimintojen alue		
	Liikennealue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue	Merkinnällä osoitetaan Malmin lentokenttäalue, joka toimii liikennealueena siihen asti, kunnes korvaava sijaintipaikka tai Malmin lentokentän toimintojen sijoittaminen olemassa oleville kentille ja tukikohtiin on ratkaistu. Alueen ensisijaiseen käyttötarkoituksimerkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.	Alue varataan yleisilmailukentäksi. Kun alueen käyttö lentokenttätöimintaan päättyy, se varataan taajamatoimintojen alueeksi.
	Lentomelualue M (L _{Aeq} 7-22 yli 55dB)	Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan Helsingin Malmin lentokentän melualue, jolla melutaso (L _{req} 7-22) on yli 55 dB.	Alueella on toimintojen sijoittelun ja rakennusten rakenteiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa otettava lentomelu huomioon, kunnes Malmin lentokentän toiminta päättyy.
	Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde, valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009)	Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta valtakunnallisesti merkittävät alueet, tiet ja kohteet (RKY 2009). Alueilla, joille on aluevarausmerkinnällä osoitettu käyttötarkoitus, ensisijaisen maankäyttömuodon määrittelee aluevarausmerkintä.	Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot.
	Tiivistettävä alue	Merkintä on kehittämisseriaatmerkintä. Merkinnällä osoitetaan tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään.	Aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomioita erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyys.
	Keskustatoimintojen alue		
	Virkistysalue		
	Viheryhteystarve		
	Joukkoliikenteen vaihtopaikka		
	Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli		
	Pohjavesialue		
	Maakaasin runkoputki		



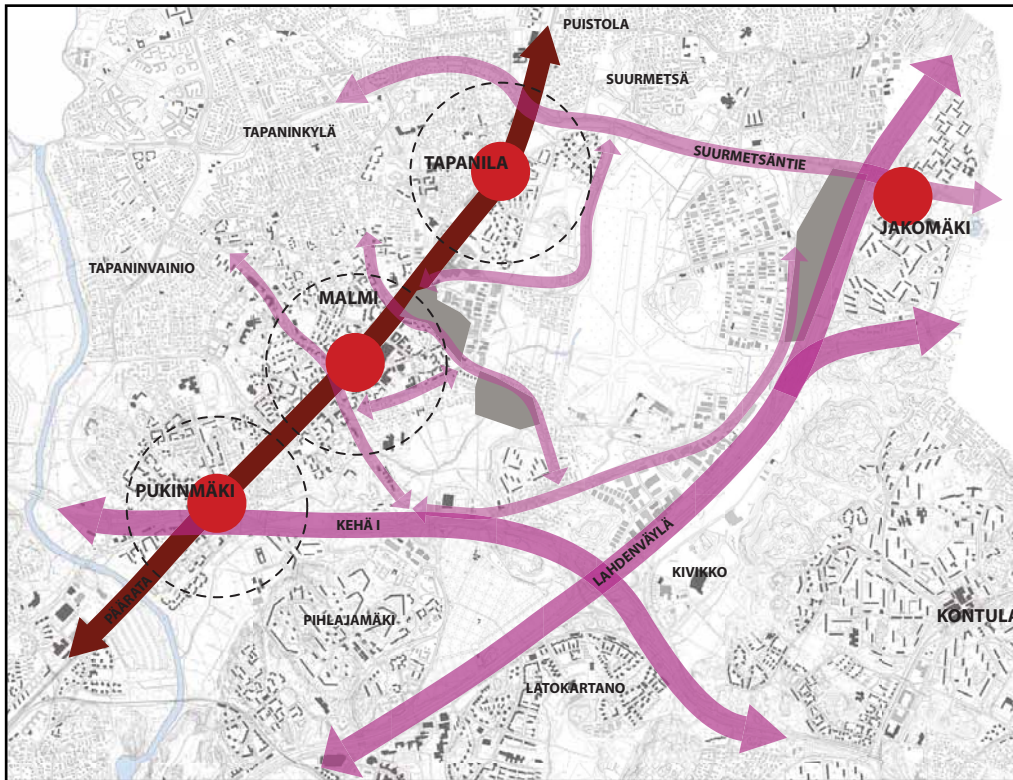
-  Asemanseutujen ja lentokentän keskustan tiivein rakenne
-  Malmin keskustan tuntuva tiivistäminen
-  Kirkonkyläntien ja Latokartanontien aktivointi
-  Uudet asuntovaltaiset alueet
-  Joukkoliikenteen runkolinjan linjausperiaatteet

-  Katuyhteistarpeita
-  Viheralueet
-  Liikuntakeskittymät
-  Julkisten tilojen parantaminen
-  Kehittyvät työpaikka-alueet

Malmin ympäristön suunnittelun lähtökohdat.

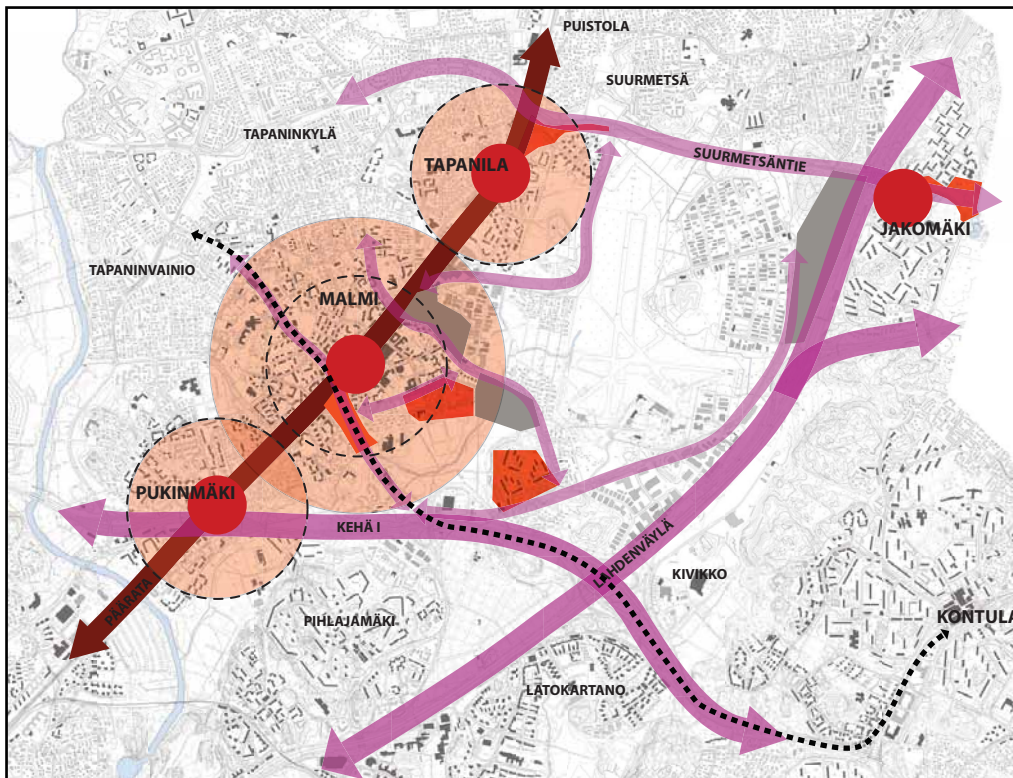
4. Kehittämistavoitteet

- Malmin kokonaisvaltainen kehityspotentiaali otetaan käyttöön, Malmin keskustasta kehittyy Koillis-Helsingin voimakas liike- ja palvelukeskusta sekä tuottavuuden huippualue.
- Malmin asemanseutu uudistuu pitkällä aikavälillä voimakkaasti ja luo Malmille uutta urbaania identiteettiä samalla kun historiallinen pikkukaupungin henki vahvistuu.
- Kirkonkyläntie yhdessä Vanhan Helsingintien kanssa muodostaa alueen keskeisen asiointikadun, joka yhdistyy luontevasti Malmin toriin sekä aseman ympäristön kaupalliseen rakentamiseen - julkisten tilojen ”ketju” tekee Malmista erityisen ja viihtyisän kaupunkikeskustan.
- Lentokentän rakentuminen antaa koilliselle Helsingille kauan kaivatun nosteen, lisää Malmin kokonaisvaltaista kehityspotentiaalia ja tarjoaa uuden, houkuttelevan kaupunginosan palveluineen pikkukaupunkimaisessa ympäristössä.
- Vanhat ja uudet rakentuvat alueet yhdistyvät luontevasti kaupunkirakenteessa.
- Viheralueet toimivat alueen vetovoimatekijöinä ja ovat laadukkaita, turvallisia ja tukevat toiminnallisuutta ja luonnon monimuotoisuutta.
- Malmin keskustan ja kentän alueen väliin jäävät alueet tiivistyvät ja Pukinmäen ja Tapanilan asemanseudut täydentyvät.
- Malmin valttina toimivat erinomaiset joukkoliikenneyhteydet, tavoitteena on hyvän saavutettavuuden alue ja suunnittelussa priorisoidaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.
- Erilaiset työpaikka-alueet sekä sekoittunut kaupunkirakenne kaupunginosakeskustassa ja lähikeskustoissa tukevat Malmin alueen monipuolisuutta.
- Alue kehittyy sosioekonomisesti tasapainoisena ja elinvoimaisena.



NYKYTILANNE

- Ormuspelto ja Alppikylä rakenteilla, Tullivuorentien asemakaava hyväksytty
- Täydennysrakentamista jatkuvasti käynnissä



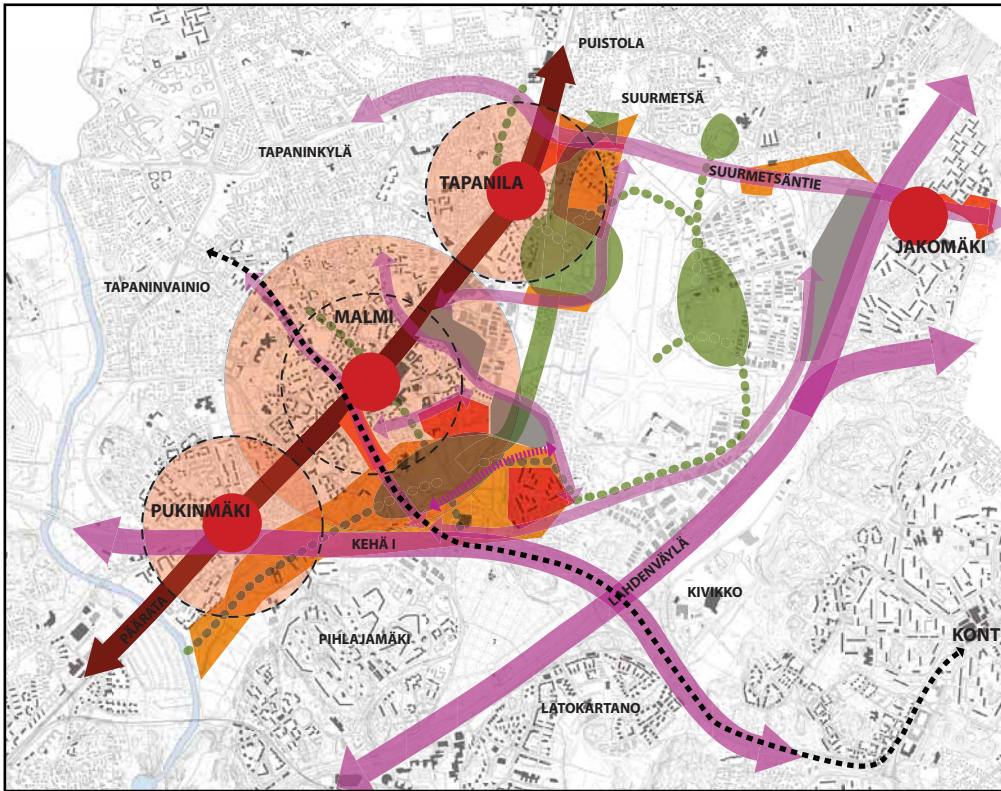
LYHYEN AIKAVÄLIN TAVOITTEET

- Jokeri 2 bussiyhteys aloittaa 2015
- Toimintasuunnitelman hankkeet alueen kehittämisen aloituksena
- asemanseutujen täydennysrakentaminen vahvoiksi lähikeskustoiksi

Malmin Roadmap

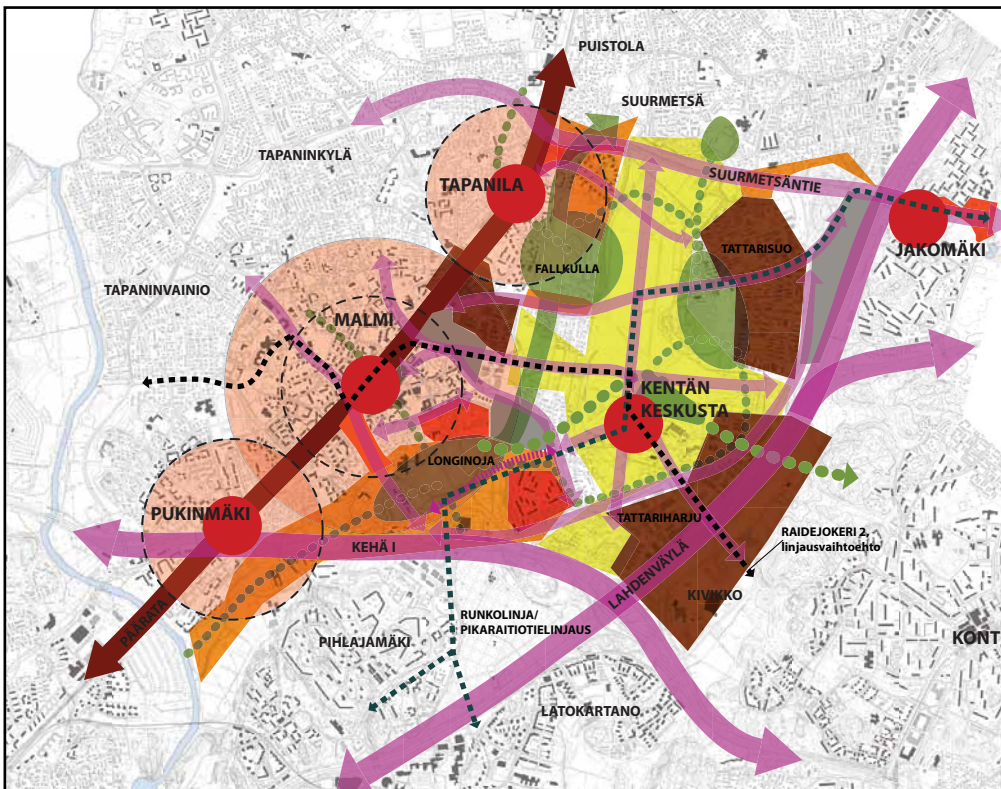
Vaiheistuksen tarkoituksena on ohjata Malmin kokonaisvaltaista kehittymistä siten, etteivät varhaisimmassa vaiheessa toteutettavat suunnitteluratkaisut ole ristiriidassa kentän rakentamisen kanssa. Myös vanhojen alueiden kehittyminen ja uudistuminen on edellytys koko alueen tasapainoiselle kehitykselle.

- **Lyhyellä aikavälillä** käynnistyvät toimintasuunnitelman mukaiset täydennysrakennushankkeet, kuten Tullivuorentien asuinalueen rakentaminen, Sepänmäen tiivistäminen ja Latokartanontien pohjoisosan täydentäminen. Lisäksi täydennysrakentamista tutkitaan Pukinmäen, Malmin ja Tapanilan asemilla siten, että ne tukevat lähikeskustojen kehittymistä asemien ympäristöön. Jokeri 2:n liikennöinnin alkaessa korostuu alkuun erityisesti Kirkonkyläntien ja Latokartanontien tiivistymistarve ja Malmin asemakeskukseen liittyvien liikenteen ja pysäköinnin uudelleenjärjestelytarpeiden tutkiminen sekä linja-autoliikenneterminaalin parantaminen.
- **Keskipitkällä aikavälillä** Malmin lentokentän toimintojen lakkauttamisen ajankohta on selkeytynyt ja päätös rakentamisesta antaa vahvan nosteen koko Malmin alueelle. Ajankohtaiseksi tulee nykyisen melualueen kupeessa sijaitsevien alueiden täydennysrakentaminen ja Malmin keskustan voimakkaampi tiivistyminen ja uudistuminen sekä siihen liittyvät suuremmat hankkeet, kuten mahdolliset radan kattamisratkaisut. Longinojanlaakson reunojen rakentamismahdollisuuksia selvitetään. Fallkullan liittäminen voimakkaammin osaksi Tapanilan asemanseutua toteutetaan jatkamalla olemassa olevan Fallkullan asuinalueen rakennetta. Suurmetsäntien ympäristön rajaaminen rakentamisella tuo uuden, katumaisen yhteyden Tapanilan aseman, Malmin lentokentän, Alppikylän ja Jakomäen välille. Jakomäen täydennysrakentaminen tulee myös ajankohtaiseksi sen kuroutuessa tiiviimmin koillisen Helsingin kaupunkirakenteeseen.
- **Pitkällä aikavälillä** pääasiallinen rakentaminen tapahtuu lentokentän alueella. Vanhojen melualueiden täydennysrakentaminen liittyy kentän alueen ympäröivään kaupunkiin. Pitkällä tähtäimellä myös työpaikka-alueilla tapahtuu muutoksia ja kehitystä. Kivikon työpaikka-alueen rakentuminen tukee Lahdenväylän varteen syntyvää työpaikkakeskittymää ja yhdistyy Tattariharjun työpaikka-alueeseen Lahdenväylän ylittävän sillan avulla. Lentokentän alueelle toteutetaan joukkoliikennedyhteiset raiteilla, jotka liittävät alueen sujuvasti ympäröiviin kaupunginosiin ja Malmin sekä Helsingin keskustaan.



KESKIPITKÄN AIKAVÄLIN TAVOITTEET

- Lentokentän rakentamispäätöksestä vahva noste alueelle!
- Malmin keskustan suuri muutos käynnistyy, keskusta-alueelle kehitetään sekoittunutta rakennetta; työpaikkarakentaminen lisäänty houkuttelevuuden nousun myötä
- Lentokentän reuna-alueiden kehittäminen alkaa
- Longinojanlaakson virkistysalueiden parantaminen ja rajaaminen rakentamalla kaupunkirakenteen jatkamiseksi kohti lentokentän aluetta



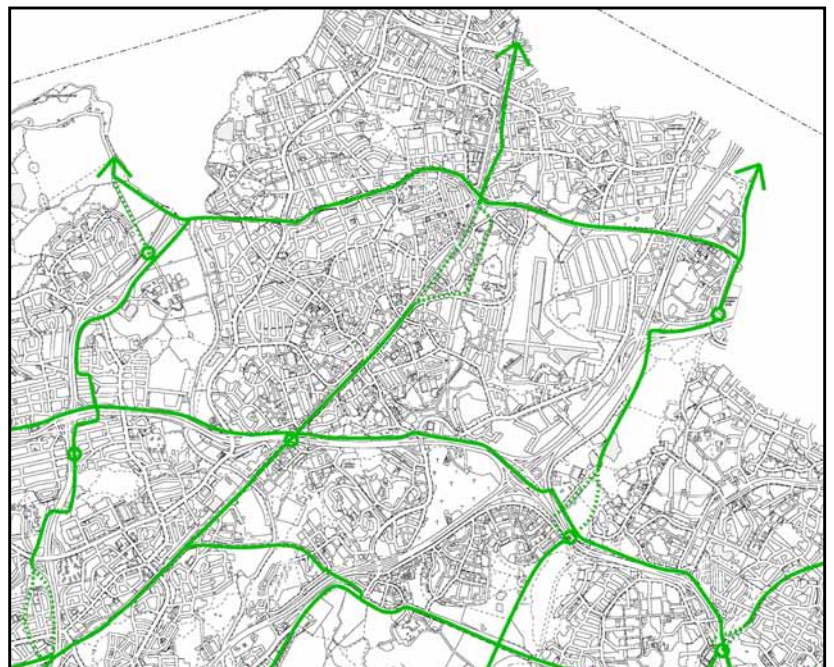
PITKÄN AIKAVÄLIN TAVOITTEET

- Lentokentän alue rakentuu
- Rakennetut alueet vanhalla melualueella täydennysrakentuvat hiljalleen
- Elinkeinoalueet kehittyvät ja uudistuvat aikaan sopeutuen
- Raideliikenneyhteydet kentän halki edellytyksenä toimivan kaupunginosan rakentumiselle.

Liikenteen road map

Liikenteen kehitys mukailee Malmin muun rakenteen kehitystä. Ajatukset hyvistä, sujuvista yhteyksistä ja laadukkaasta joukkoliikenteestä kulkevat läpi koko suunnitteluprosessin.

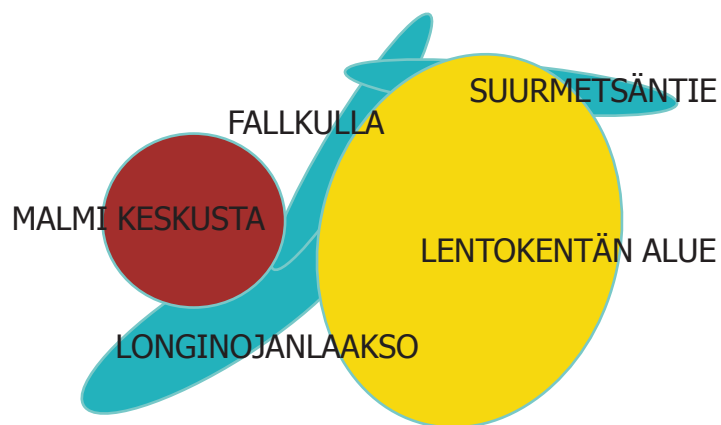
- **Lyhyellä aikavälillä** Jokeri 2 runkobussilinja aloittaa liikennöinnin syksyllä 2015. Jokerilinja yhdistää Myyrmäen Paloheinän ja Malmin aseman kautta Vuosaareen ja siten parantaa Malmin poikittaisliikenneyhteyksiä merkittävästi. Kehäradalla alkaa liikenne kesällä 2015, joten Malmin ja Helsinki-Vantaan välille tulee suora raideyhteys. Yleiskaavaan merkitään raidevaraus pikaraitiotielle, joka yhdistää Malmin keskustan ja lentokentän alueen, ja toinen raidevaraus etelä-pohjoissuuntaisesti. Raidevarauksen linjausvaihtoehtoja tutkitaan tarkemmassa suunnittelussa.
- **Keskkipitkällä aikavälillä** varaudutaan kentän rakentamiseen. Raidelinjausten tulee olla selvillä ja maankäytön on tuettava niitä. Katuverkosta suunnitellaan siten, että myöhemmät yhteydet Malmin lentokentän alueelle on helppo toteuttaa. Pyöräilyn baanaverkosto tuo Malmille laadukkaan runko-yhteyden keskustan ja Tikkurilan suuntaan. Toinen yhteys toteutuu Lahdenväylää mukaillen. Alueen poikittaiset pyöräily-yhteydet mahdollistuvat kentän rakentumisen myötä. Östersundomin suunnittelun edetessä tutkitaan mahdollisesti julkisen liikenteen yhteyttä Porvoonväylältä Malmin keskustaan.
- **Pitkällä aikavälillä** kentän rakentamisen myötä Malmin katuverkosto täydentyy uusilla yhteyksillä, jotka yhdistävät Malmin paremmin Suurmetsäntiehen ja Lahdenväylään. Lahdenväylän yli Tattariharjun ja Kivikon väliin toteutetaan ns. Tattarisilta ja sen yhteyteen liittymä Lahdenväylälle. Pikaraitiotieyhteys linjataan todennäköisesti kulkemaan Tattarisiltaa pitkin Kivikosta Malmin lentokentän alueelle. Malminkaaren pohjoispään linjausta tarkistetaan maankäytön kannalta järkeväksi. Joukkoliikenneyhteys raiteilla tulisi toteuttaa heti kentän rakentamisen alkaessa.



Ote pyöräiliikenteen laatukäytävien verkostosuunnitelmasta Koillis-Helsingissä, KSV/2014

Painopistealueet maankäytön tarkasteluissa

Malmin maankäytön tarkastelut sijoittuvat kolmelle painopistealueelle, jotka profiloituvat omanlaisinaan, mutta yhdessä toimivat Malmin rakennetta eheyttävänä kokonaisuutena. Nämä ovat Malmin keskusta, Longinojanlaakso (sekä Fallkulla ja Suurmetsäntie) ja Malmin lentokentän alue.



Viistoilmakuva Malmin keskusta kohti Koillista. Kuva: Kaupunkimittausosasto, 2004



5. Malmin keskusta

Tulevaisuuden Malmi kilpailee muiden asiointikeskittymien kanssa sillä, että siellä yhdistyy vilkas ja mielenkiintoinen katuelämä, torikauppa sekä radanvarren ostoskeskusten suuremmat kaupat ja monipuoliset palvelut. Malmilla asioidaan nykyäänkin perinteisissä, pienissä kivijalkaliikkeissä, tori on kohtuullisen elävä kauppapaikka, ja ostoskeskuksissa sijaitsevat suuremmat päivittäistavaratalot. Kivijalkaliikkeitä tarvitaan lisää, ja katuelämää tukeva kaupunkiympäristö tukee myös torikauppaa. Ostoskeskusten tulee päivittyä nykypäivän tasolle, ja kaupunkirakennetta kehitetään yhdistämään elävä Kirkonkyläntien ja Latokartanontien High Street-maailma suojaisiin ostoskeskuksiin. Tulevaisuuden Malmilla asiointi ei perustu henkilöautoliikenteen saavutettavuuteen vaan julkiseen liikenteeseen ja kävelyyn, pyöräilyyn ja viihtyisän kaupunkiympäristön houkuttelevuuteen.

Malmin keskustan suunnittelussa on alunperinkin pyritty säilyttämään pienipiirteinen mittakaava ja ajallinen kerrostuneisuus, mutta nämä ominaisuudet ovat jääneet maisemaa hallitsevien ostoskeskusten ja toimistotalojen sekä radan synnyttämän massiivisen kuilun varjoon. Näiden takaa löytyy kuitenkin aukioita, raitteja, pienkorttelirakennetta sekä viheralueita. Ratakuilun massiivisen estevaikutuksen lieventäminen ja asemanseudun kaupunkirakenteen sitominen keskustan muuhun rakenteeseen ovat keskustan osalta suurimmat ja tärkeimmät suunnitteluhaasteet.

Keskustan maankäyttö on vielä verrattaen tehotonta. Asemanseudun ympäristössä päästään vain $e = 0,49$ aluetehokkuuteen. Osasyynä alhaiselle tehokkuudelle ovat suuret ostoskeskukset sekä parkkitalot. Asuminen sijoittuu pääosin ostoskeskusten taakse ja suurin osa rakennuskannasta on 1980-luvun kerrostaloja. Keskeisesti sijaitsevat myös suosittu Malmitalo ja kirjasto, sekä vastaremontoitu uimahalli. Keskustan välittömässä läheisyydessä sijaitseva Malmin sairaala palvelee koillisen lisäksi koko Itä-Helsingin päivystyssairaalana.

Kaupallinen toiminta on keskittynyt ostoskeskuksiin, mutta pieniä liiketiloja löytyy erityisesti Kirkonkyläntien varrelta, Ylä-Malmin torilta ja jonkin verran Pekanraitilta. Yksittäisiä toimitiloja löytyy sieltä täältä muualtakin keskustan alueella. Toimitilojen käyttöaste on verrattaen hyvä eikä tyhjiä tiloja juurikaan ole. Työpaikkojen määrä ei kuitenkaan ole kasvanut enää 2000-luvulla. Vaikka Malmilla on monipuolinen kaupallinen tarjonta, vähittäiskaupan keskittymänä se jää jälkeen muihin aluekeskuksiin verrattuna.

Tavoitteena on, että tulevaisuudessa Malmin keskusta kilpailee viihtyisänä ja houkuttelevana asiointikeskustana, joka on erinomaisesti saavutettavissa pyöräillen, kävellen ja julkisella liikenteellä.

Haasteena on torin, "High Street"-asiointikadun ja kauppakeskusten - sekä Ylä-Malmin ja Ala-Malmin yhdistäminen, tavoitteena yhtenäinen, erilaisista osista koostuva keskusta-alue!



Kirkonkyläntie luoteeseen. Kuva S.Karisalo



Latokartanontien pohjoisosan asemakaavan muutoksessa tutkitaan radan varteen maamerkkirakennusta, joka samalla yhdistäisi Pekanraitin joukkoliikenneterminaaliin. Kuva: Tengbom- Eriksson Arkkitehdit, Latokartanontie 2-4.

Malmilla on potentiaalia kehittyä nykyistä huomattavasti merkittävämpänä työpaikka- ja asiointikeskittymänä Koillis-Helsingin väestöpohjan kasvaessa, raideyhteyksien merkityksen kasvaessa ja saavutettavuuden parantuessa kehäradan ja Jokeri 2 -linjan myötä. Ratkaistavana haasteena on imagon nostaminen ja houkuttelevuuden lisääminen, jotta alue houkuttelee investointeja, yrityksiä ja asiakkaita. Ympäröivien alueiden täydennysrakentamisen ja lentokentän rakentumisen myötä mahdollisia asiakkaita olisi huomattavan paljon, mutta elleivät houkuttelevuus ja tarjonta parane, karkaa ostovoimakkin muualle. Keskusta-alueella on suunniteltava kantakaupunkimaiseen tapaan tilaa säästen ja jalankulkijan näkökulma huomioiden.

Keskustan lähituntumassa on jo nykyäänkin useita oppilaitoksia, joiden opiskelijamäärä nousee lähivuosina jopa 3500 opiskelijaan. Opiskelijat tuovat alueelle elämää, ja alueen kehittämisessä olisikin syytä miettiä, miten Malmi olisi houkutteleva paikka sekä opiskella, asua että käyttää palveluita. Oppilaitosten yhteistyöstä voisi syntyä mielenkiintoista kampusajattusta keskustan ja Longinojan alueelle.

Nykyisellään Malmi ei ole niin houkuttelevaa ympäristöä kuin sen potentiaali mahdollistaisi. Merkittävä muutos vaatii suuria toimenpiteitä; harkittavaksi tulee ottaa esimerkiksi purkavan saneerauksen keinot, ratakuilun kattamisvaihtoehdot ja tulevaisuuden joukkoliikenneterminaalin ratkaisut. Koko keskusta-alueen kaupunkirakenne ja muutospotentiaali on ymmärrettävä kokonaisuutena, vaikka muutos tapahtuukin pala kerrallaan. Ratakuilun läheisyydessä keskustan keskeisimmillä osilla yleiskaava mahdollistaa merkittävänkin lisäkerrosalan asemakaavoittamisen, kunhan se toteuttaa keskustarakentamisen tavoitteita. Jotta keskusta-alueelle saataisiin tarpeeksi elinvoimaisuutta, olisi järkevä tavoitella aluetehokkuuden kaksinkertaistamista täydennysrakentamalla ja uudistamalla kaupunkirakennetta kehittämisperiaatteiden mukaisesti. Elävän keskustaympäristön kehittämisedellysten takia on toivottavaa, että aivan Malmin keskustan ytimeen saadaan myös urbaania asumista. Erilaisia vaihtoehtoja kannattaa tutkia, esimerkiksi toimitilojen ja asuntojen rakentamista ostoskeskusten yhteyteen. Hybridirakentaminen kuuluu elinvoimaiseen keskustarakenteeseen.

Keskustan ytimen parantamiseksi tarvitaan kokonaisvaltaista pitkän tähtäimen suunnittelua. Pitkällä aikavälillä keinona voi olla myös uudistava täydentäminen, jolloin myös radan päälle rakentaminen tai muut merkittävät muutokset saattaisivat helpommin mahdollistua.



Malmin keskustan keskustatoimintojen merkintää on uudessa yleiskaavassa laajennettu. Tavoitteena on keskustan merkittävä tiivistäminen ja sekoittuneen rakenteen jatkaminen.

Malmin keskusta on yleiskaavassa ”Liike- ja palvelukeskusta”:

”Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja monipuolisempana.

Kaikista keskusta-alueista sanotaan:

Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiin. Kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset ja maisemakulttuurin arvot tulee ottaa huomioon alueiden kehittämisessä.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava muihin toimintoihin ja rakennusten tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteeseen. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohtana tulee olla pääosin paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.

Käyttötarkoituksen muutoksissa toimitiloista asumiseen tulee varmistaa lähialueen monipuolinen toiminnallinen rakenne.”



Kirkkonkyläntien & Latokartanontien ideointia, KSV/Kristian Kere

- KIRKONKYLÄNTIE

Kirkonkyläntie kuuluu tiiviisti Malmin historiaan keskeisenä kulkuväylänä ja kauppakeskittymänä. Aluekeskuksen rakentamisen jälkeen reitille sijoittunut paikallinen liiketoiminta on vähentynyt, mutta kadun karakteri on edelleen vahvasti malmilainen pienine liikkeineen. Tämä katuosuus voisi tulevaisuudessa kehittyä pikkukaupungin sydämeiksi - Malmin high streetiksi. Kadun rooli Malmin keskeisimpänä reittinä tulee edelleen korostumaan, kun Jokeri 2 linja alkaa liikennöimään sitä pitkin vuonna 2015. Kadun toiminnallisuus ja sen päihin osuvat ”ankkuritoiminnot” tukevat high street -ajatusta. Kadun länsipäässä on Malmin sairaala ja kirkko ja toisessa päässä on Malmin asema. Kirkonkyläntien kylämäistä tunnelmaa korostavat jo nyt pienet paikalliset liikkeet, joiden toiminnan mahdollisuuksia tulee pyrkiä tukemaan ja kehittämään.



Tavoitteena on Kirkonkyläntien varren tiivistäminen ja täydennysrakentaminen. Viihtyisän asiointikadun roolia korostetaan ja kohotetaan. Historiallinen kerroksellisuus on osa viihtyisää kaupunkitilaa tulevaisuudessakin. Kun saadaan lisää asukkaita, pienille liikkeille on myös lisää asiakkaita. Asiointikadun liittämiseen suuremman mittakaavan kauppakeskuksiin radan molemmin puolin tulee kiinnittää erityistä huomiota.



Kirkonkyläntien katukuvaa. Kuvat: Kristian Kere

- MALMIN BUSSITERMINAALI

Malmin bussiterminaali on rautatieaseman lisäksi keskeinen saapumispaikka. Rautatieaseman ja bussiterminaalin tulee toimia sujuvana vaihtoterminaalina. Tällä hetkellä bussiterminaali ei yhdisty sitä ympäröivään kaupunkitilaan ja reitit sekä orientoituminen ovat vaikeita. Terminaalin kapasiteetille on lisätilausta Jokeri 2:n liikennöinnin aloittamisen ja mahdollisen bussiterminaalien yhdistämisen myötä.

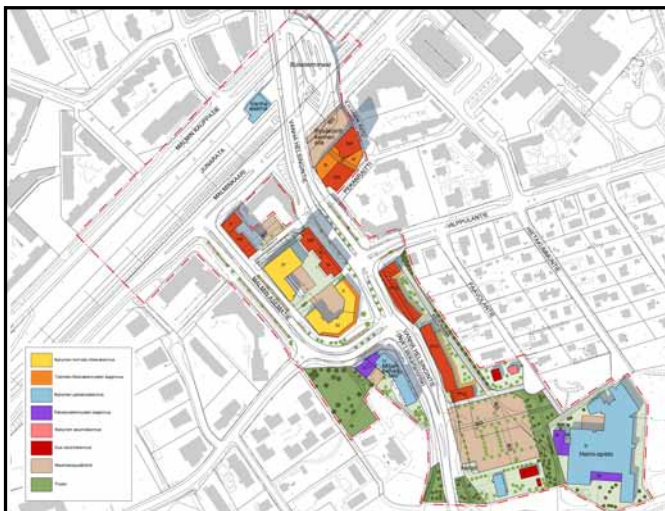
Parhaillaan on käynnissä asemakaavan muutos koskien bussiterminaalia ja Latokartanontien pohjoisosaa. Terminaalin esitetään laajentuvan ja yhdistyvän katutasossa Latokartanontie 2-4:ssä sijaitseviin tontteihin, joille tutkitaan asuin- ja liikerakentamista. Kaavan toteutumisen myötä yhteydet Ala-Malmin puolelle paranisivat huomattavasti. Uuden joukkoliikenneterminaalin toteutuksessa huomioidaan myös pyöräliikenteen pysäköinti- ja säilytystarpeet.

Malmin vanhaan asemarakennukseen selvitetään pyöräkeskuksen toiminnan sijoittamista. Tämä historiallisesti arvokas rakennus sijaitsee keskeisellä paikalla ja se voisi toimia keskeisenä toiminnallisena noodina ja aktivoida terminaalin ympäristöä kaupunkitilana.

- VANHA HELSINGINTIE (nyk. Latokartanontie)

Käynnissä olevassa asemakaavamuutoksessa suunnitellaan alueelle uutta keskustarakentamista, joka kohentaa Malmin keskeisen kadun kaupunkikuvaa ja tiivistää hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella olevaa aluetta. Latokartanontien rajausta tarkistetaan ja sen nimi muutetaan Vanhaksi Helsingintieksi. Toteutuessaan rakentaminen jäsentäisi Latokartanontietä ja kuroisi sen osaksi Malmin keskustaa. Asumisen tuominen joukkoliikennedyhteyksien ja palvelujen läheisyyteen on toivottavaa yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Muutos tukee myös ajatusta Malmin läpi kulkevan high street -kadun kehityksestä ja keskustan ilmeen parantamisesta.

Latokartanontien eteläpäässä on sr1-suojeltu koulurakennus ja sitä vastapäätä tien toisella puolella pysäköintikenttä. Tien molemmin puolin on jäljellä Malmin kylän tilojen päärakennukset (Filpuksen, Pehrsin, Hagan, Örksin ja Strömsin tilat). Nämä merkittävät historialliset rakennukset huomioidaan Latokartanontien kehityksessä. Tienvarren tiivistämistä on syytä tutkia myös tien eteläpäässä, jolloin koko tiestä muodostuisi kaupunkirakenteellisesti ehjä kokonaisuus, joka yhdistäisi Longinojanlaakson ja Mäkiriuhentien asuinalueen paremmin Malmin keskustaan. Latokartanontieltä on myös suora yhteys Longinojan laakson puistoon. Yhteyttä on parannettu rakentamalla tien ali alikulku ja useita ojanylityspaikkoja palvelemaan kevyttä liikennettä.



Vasemmalla: Latokartanontien pohjoisosa asemakaavan muutos, havainnekuvaluonnos, 21.10.2014. KSV/ Elias Rainio/ Elisabeth Hautamäki. Ilmakuvaupotus: Tengbom-Eriksson Arkkitehdit Oy

- RATAKUILU

Rautatien ja Malmin ostoskeskusten väliin jäävä ratakuilualue asettaa Malmin kaupunkirakenteen eheyttämiseksi ja helpolle liikkuvuudelle suurimman yksittäisen haasteen. Radan kattamista on tutkittu moneen otteeseen, mutta yhtälö on toistaiseksi todettu liian kalliiksi ja teknisesti haastavaksi. Kehittämisvaihtoehtoja tutkitaan. Malmin lentokentän rakentuminen parantaa mittavien investointejen toteutumisedellytyksiä.



Malminkaari

Malmin ratakuilu on noin 100 metriä leveä.

- PEKANRAITTI

Pekanraitti kulkee koko keskustan läpi Ala-Malmilla. Se toimii kevyen liikenteen väylänä ja yhdistää matkalla keskeisiä toimintoja, kuten Pikkalankadun bussiterminaalin, postin, Ala-Malmin torin, Malmitalon ja uimahallin. Lisäksi raitin varrella on pieniä puistoja. Pekanraitille ja Ala-Malmin torille on tehty yleissuunnitelma Helsingin lähiöprojektin toimesta; tarkoitus on kunnostaa Pekanraitti käytettävyydeltään ja esteettömyyden osalta tämän päivän vaatimuksia vastaavaksi. Tavoitteena on myös tutkia raitinvarren kehitysmahdollisuuksia sekä tehdä Pekanraitista koko Malmin ilmettä kohottava elementti. Raitin turvallisuutta ja viihtyisyyttä parantaisi asuinrakentamisen lisääminen sen varrella.



Pekanraittia. Sivun kuvat:
Salla Ahokas

Malmitalo



- YLÄMALMIN TORIN YMPÄRISTÖ JA MALMINRAITTI

Ylä-Malmintori on Malmin keskustan läntinen painopiste, joka yhdistyy kauppakeskus Malmintorin läpi rautatien ylikulkutunneliin. Toria reunustavat asuinrakennukset, joiden pohjakerroksissa on liiketoimintaa.

Torin kohdan alta on aiemmin purettu vanhoja puutaloja, mutta Lampisen talo seisoo torin kulmassa edelleen. Perimätiedon mukaan kartano oli lahjoittanut torialueen 1900-luvun alussa asukkaiden virkistykseksi ja hyödyksi. Vanhalla torilla on ollut kaikenlaista toimintaa sirkuksesta yleislakkokokoon tumisiin. Sillä on siis ollut keskeinen merkitys Ylä-Malmin historiassa. Nykyään torin toiminnallisuus painottuu lähinnä asiointiin ja ostoksiin. Muutama perinteinen torikoju elävöittää toria kauppakeskuksen edustalla ja kerran kuussa torilla järjestetään suosittu markkinatapahtuma. Tori on siis toiminnallisesti aktiivinen ja elävä. Kuitenkin torille avautuu myös huoltopihoja ja reitit ympäröivään kaupunkirakenteeseen ovat heikkolaatuisia.

Torin viihtyisyyttä, turvallisuutta ja toiminnallisuutta tulee tukea keskustan kehittämisen yhteydessä. Lampisen talo voitaisiin nostaa torin länsipäädyn keskipisteeksi ja kehittää sen ympärille toiminnallisuutta. Torin mittakaavaa parantaisi esimerkiksi länsipäädyn rakentaminen puistoksi. Tällä voitaisiin luoda vaihtelevuutta torin nyt kovin betonimaiseen ilmeeseen.

Malminraitin ympäristöä kehitetään keskustarakenteen tavoitteiden mukaisesti tiivistäen ja sekoittunutta kaupunkirakennetta tukien.



Torikauppaa Ylä-Malmin torilla. Kuva: Simo Karisalo

Ylä-Malmin tori. Kuva: Salla Ahokas



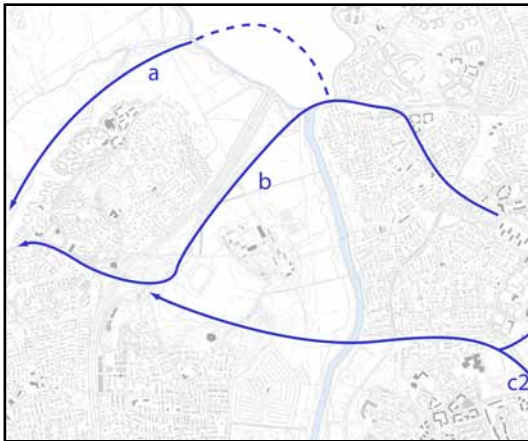
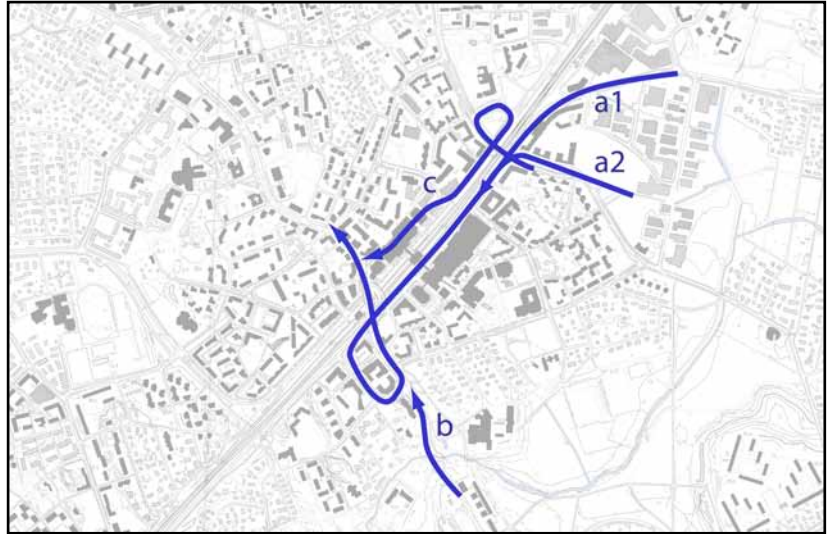


Visiokuva Kirkonkyläntien uudesta asiointikadusta. Kuva: KSV/Kristian Kere

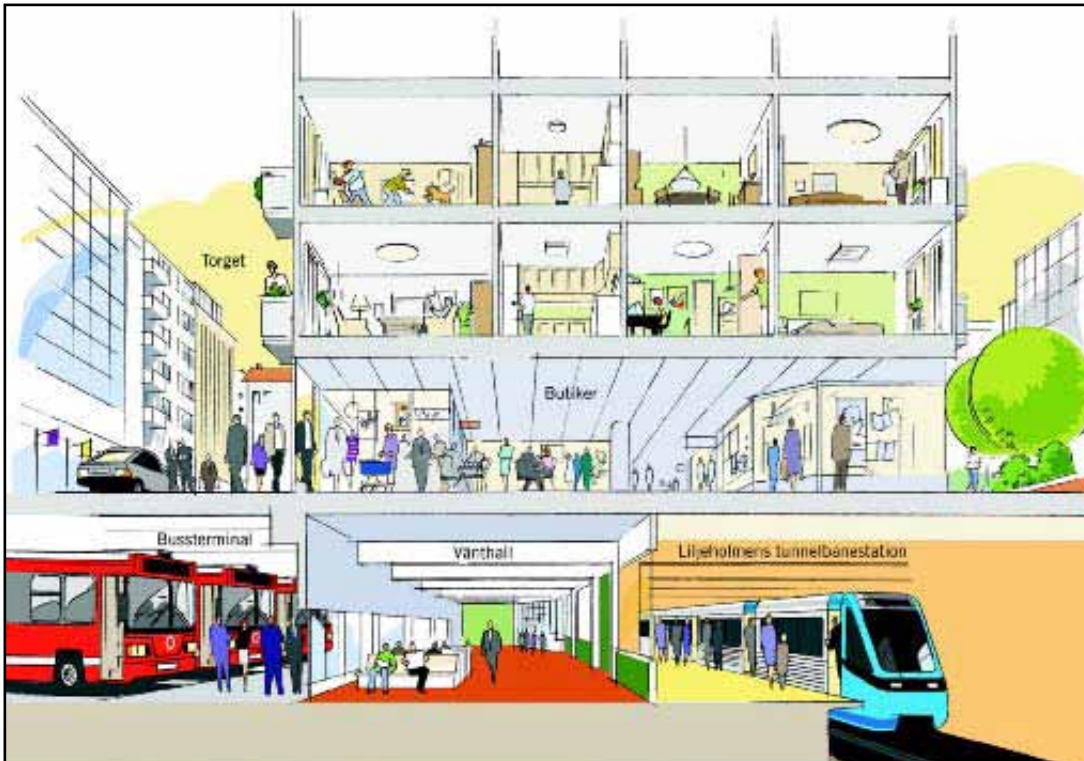


Vaihtoehtoisia rakennetarkasteluja Kirkonkyläntien ja Latokartanontien ympäristössä. Kuva: KSV/ Kristian Kere

RaideJokeri 2:n linjausvaihtoehdoita on Malmin keskustan osalta useita, ja kaikissa vaihtoehdoissa on hankalasti ratkaistavia osioita. Tarkemmassa suunnittelussa vaihtoehdoita vertaillaan ja tutkitaan suhteessa keskustan muuhun kehitykseen. Yleiskaavassa linjausmerkintä osoitetaan yleispiirteisenä yhteistarpeena.



RaideJokeri 2:n reittivaihtoehdoja Malmin keskustassa ja välillä Malmi - Torpparinmäki.
Kuva: Jokeri 2, Maankäytön kehittämissperiaatteet, KSV, Yos, Heikki Salmikivi, 2013



Joukkoliikenteen solmukohta ja elävä liike- ja palvelukeskusta toimivat parhaiten, kun mahdollisimman monia toimintoja voidaan sijoittaa limittäin ja lähelle toisiaan.

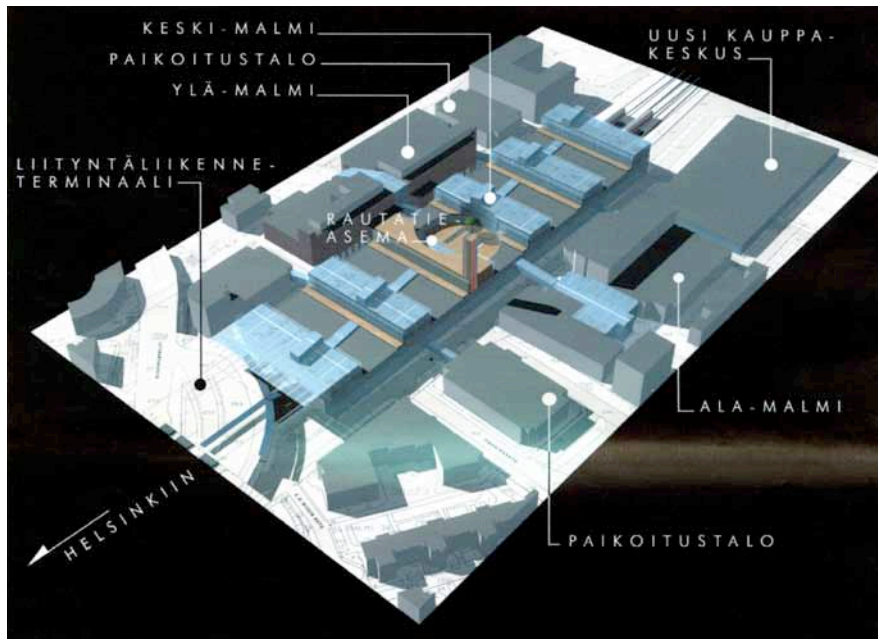
Liljeholmen, Tukholma
kuva: www.hallbarstad.se

”Keski-Malmin” kehittämistä on hieman tutkittu esimerkiksi HKL:n kehittämisselvityksessä sekä Arkkitehtitoimisto Lahdelma-Mahlamäen tekemässä konsulttityössä.

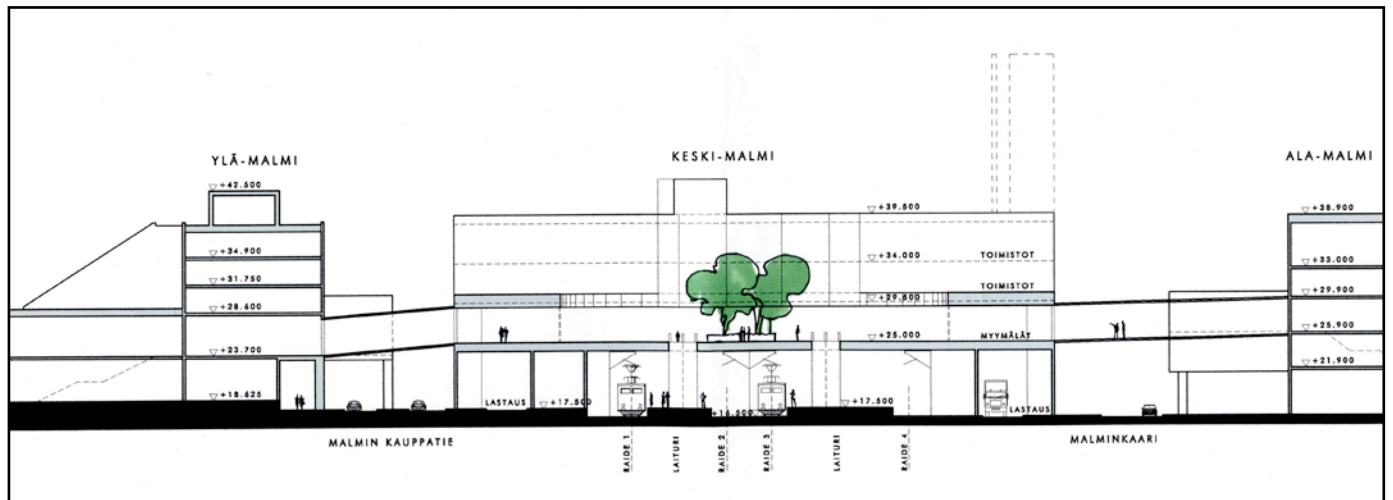
Malmin ratakuiulun kattamisen haasteena ovat aseman nopeasti ohittavat kaukojunat, joiden takia rakenteet tulisi mitoittaa todella suurilla törmäyskuormilla.



Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys, Malmin asema-alueen suunnitelma. Kuva: HKL, Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy, 2007



”Keski-Malmi” Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy, 2000





Longinojan "rantabulevardi", kuva: KSV, Kristian Kere, 2013



Raitiovaunu kulkee viheralueen reunassa, Freiburg. Kuva: Crista Toivola



Longinojan laakso on suurelta osin maalaismaista, avointa maisematilaa. Kuvat: Kristian Kere, Salla Ahokas

6. Longinojan laakso, Fallkulla ja Suurmetsäntie

Malmin keskustan sekä Tapanilan ja lentokentän välissä olevilla alueilla on suuri merkitys yhdistävinä - tai erottavina - uuden ja vanhan rakenteen linkkeinä. Viihtyisä, turvallisen tuntuinen ja helposti orientoituttava kaupunkirakenne ei muodostu erillisistä saarekkeista, vaan toisiinsa kytkeytyvistä omaleimaisista alueista.

Lentokentän laaja alue kytkeytyy osittain Longinojan laakson ja Sunnuntaipalstojen alueiden kautta Malmin keskustaan, mutta pohjoisemmilta osiltaan se liittyy luontevimmin Fallkullan ja Suurmetsäntien kautta Tapanilan aseman suuntaan. Koillisessa alue ulottuu Tattarisuon ja Alppikylän kautta Jakomäen suuntaan.

- LONGINOJAN LAAKSO

Longinoja on Vantaanjoen sivuhaara, joka laskee pääjokeen noin 2,5 km Vantaanjoen suulta ylöspäin. Longinojan alkulähteet sijaitsevat Suurmetsässä Puistolantien raitin ja Heikinlaaksontien liepeillä. Longinojan laakso on koillisen virkistysalueen ydin. Laakso jokiuomineen on myös laajemman virkistysalueen kokoava ja jatkuva teema. Se muodostaa tiloiltaan ja maisemaltaan vaihtelevan puistosarjan, joka tulee kokea yhtenäisenä virkistysalueena. Uuden rakentamisen rajaa arvioidessa avoimen laakson, näkymien ja sen reunojen korkeus ja muoto ovat avainasemassa, kun haetaan viihtyisää ja paikkaan sopivaa puistotilaa.

Longinojan laakso säilytetään tulevaisuudessakin pääosin virkistyskäytössä. Sen reunamilla on kuitenkin alueita, joita voidaan ottaa rakentamiseen ilman, että varsinainen viherrakenne kärsii.

Laakson eteläosassa kulkisi luonteva yhteys Malmin keskustan tärkeän pääkadun, Latokartanontien ja lentokentän alueen keskustan välillä. Katu rajautuisi toiselta puoleltaan komeaan Longinojan laaksoon ja toiselta puoleltaan värikkääseen kaupunkientalomuuriin. Tästä muodostuisi mielenkiintoinen "rantabulevardi" puistoalueen äärelle.

Longinojan puiston reunojen tiivistämistä on aikaisemmin tutkittu Esikaupunkien Renessanssi- hankkeen pilottialueena. Tällöin reunoille tutkittiin asumista rajaamaan puistoa ja selkeyttämään sen rakennetta. Malmin maankäytön kehittämissuunnitelmassa alue nousee jälleen ajankohtaiseksi. Ala-Malmin puistotien ja Tullivuorenraitin sekä Tattariharjuntien väliin jäävät peltokaistaleet soveltuisivat asuinrakentamiseen. Longinojan laaksoa reunustaa jo Sepänmäen asuinalue ja sen pohjoisreunalle on vahvistettu Tullivuoren asuinalueen asemakaava, joka toteutuessaan tuo alueelle 600-700 asukasta. Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelmassa on vuodelle 2015 osoitettu Sepänmäen korttelialueen ja tontin reuna-alueiden täydennysrakentamisen tutkiminen.

Laakson eteläosassa Kehä I:n vieressä on voimassa liikuntapuiston asemakaava. Tälle on ollut suunnitteilla mm. sisävelodromi jo pitkään. Velodromi on kuitenkin yksityinen hanke, jonka toteutuminen on riippuvainen hanketta ajavien tahojen rahoituksesta. Kun alueesta muodostuu asemakaavan mukaisesti merkittävä liikuntaharrastusten keskittymä, sitoisi se erinomaisesti yhteen Longinojan laakson urheilukentät ja Kivikon ulkoilupuiston.



- FALLKULLA

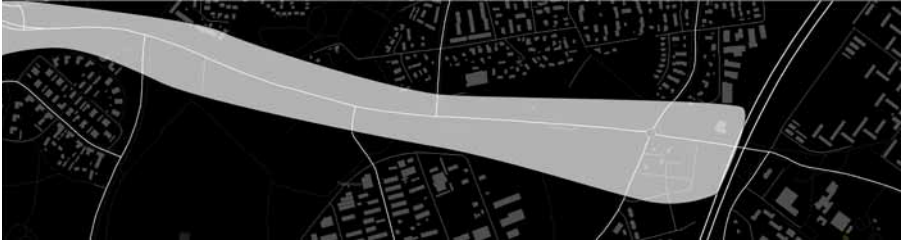
Fallkullan asuinalue rakentui 2000-luvulla Suurmetsäntien, Tapanilan aseman ja Fallkullan peltojen rajaamalle alueelle. Alue on nykyisten lentomelumääritteiden mukaan osin alueella, jossa desibelit ylittävät 55dB:n suosituksen. Rakenteen jatkamista Fallkullan tilalle päin ja olemassa olevan rakenteen tiivistämismahdollisuuksia tulisi tutkia. Fallkullan kiilan rakentuessa asuinalue saadaan luontevammin osaksi Tapanilan asemanseutua.

Malminkaaren linjausta tarkistamalla on myös Fallkullan etelä- ja länsireunalta mahdollista löytää tilaa rakentamiselle häiritsemättä Fallkullan alueen virkistys- ja historiallista arvoa. Tielinjauksen muutos on joka tapauksessa järkevää kentän alueen katuverkostoa ajatellen.

Fallkullan maatila on arvokas kulttuurihistoriallinen kokonaisuus. Tilalla toimii nuorisosiainkeskuksen ylläpitämä kotieläintila, joka on suosittu vierailukohde. Tilalla on myös aktiivista nuoristotoimintaa. Fallkullan kartanoalueesta on tarkoitus säilyttää suurin osa viheralueena.



Fallkullan tila. Kuvat: Kristian Kere



- SUURMETSÄNTIE

Suurmetsäntie toimii pääkatuna Tapanilan, Puistolän ja Jakomäen välillä. Suurmetsäntieltä on poistunut Heli-ratavaraus, joka vapauttaa sen laidoilta maata muihin käyttötarkoituksiin. Malmin kentän rakentuuessa Suurmetsäntien merkitys kasvaa ja se tarjoaa luontevan mahdollisuuden jatkaa tiivistyvää kaupunkirakennetta Malmin kentän pohjoisosissa sekä Puistolän puolella. Suurmetsäntiellä voidaan osittain päästä rakentamaan jo ennen lentokentän toiminnan lakkaamista niillä alueilla, jotka ovat melualueen ulkopuolella.

Suurmetsäntien varren suunnittelussa on tavoitteena muuttaa ympäristö maantiemaisemasta rakennetummaksi katu-ympäristöksi. Katutilaa suunnitellaan siten, että rakentaminen rajaa sitä harkituilta osin, mutta paikoin avautuvat näkymät vanhoihin peltomaisemiin. Alueen suunnittelussa huomioidaan kulttuuriympäristöt ja vanha tielinjaus Suurmetsäntien pohjoispuolella. Tielinjaus voi toimia reittinä, osana poikittaista virkistysreittiä, joka tällä hetkellä kulkee pitkällä matkalla Suurmetsäntien reunaan pitkin. Viheryhteydet etelä-pohjoissuunnassa säilyvät avoimina. Reunaehtoja asettavat myös kaasuputki ja paineentasausasema. Alppikylän täyttömäet sijaitsevat Tattariharjuntien ja Suurmetsäntien risteuksen tuntumassa. Suuremman mäen pohjoisosassa on laskettelurinne, joka on vilkkaassa käytössä. Täyttömäet säilyvät viheralueina.



Fallkullan alueen ja Suurmetsäntien
lisärakentamisen paikkoja.

Rakennetutkielmia, KSV/ Kristian Kere, 2013



Havainnekuva Lentokentän alueen maankäyttösuunnitelmasta, koillisesta katsottuna. Kuva: KSV/ Tapani Rauramo, 2014



Lentokentän alueen ideointia, Kuva: KSV, Kristian Kere, 2013



Malmin lentoaseman terminaali. Kuva: Tuomo Toivola



Lentokentän alueen ideointia. Kuva: KSV/ Kristian Kere, 2013

7. Malmin lentokentän alue

Uudessa yleiskaavassa esitetään Malmin lentokenttää ja sen ympäristöä asuinalueeksi. Kentälle on mahdollista rakentaa kodit jopa 25 000 asukkaalle. Koilliselle Helsingille Malmin kenttä on ainoa merkittävä rakennuskohde ja Malmin aluekeskustan elinvoimaisuuden turvaamiselle ehdoton potentiaali. Kentän rakentamisella on vaikutus koko koillisen Helsingin kaupunkirakenteen eheytykselle. Sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistaa myös uusien yritysten sijoittumisen alueelle.

Alppikylä ja Jakomäki kuroutuvat kentän rakentumisen myötä osaksi kaupunkirakennetta. Myös Ormuspelto sekä tuleva Tullivuoren asuinalue hyötyvät lentokentän rakentamisesta, sillä kentän rakentaminen mahdollistaa myös katu- ja liikenneverkoston sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen. Kivikon pienteollisuusalue kytkeytyisi kentän myötä toteutettavan ”Tattarisillan” kautta paremmin Tattariharjun ja Tattarisuon työpaikka-alueisiin. Kentän vaikutusalueella sijaitsee myös Suurmetsäntie sekä Tapanilan juna-asema. Suurmetsäntien varrelle on mahdollista rakentaa kaupunkimaista ympäristöä, kun lentomelun aiheuttamat rajoitukset poistuvat. Osa alueen uusista asukkaista tulee käyttämään Tapanilan keskustan palveluita ja liikenneyhteyksiä, joten kentän rakentumisella on positiivisia vaikutuksia myös Tapanilan suuntaan.

Kentän rakentaminen antaa toivotun lisäyksen koillisen väestörakenteeseen, joka on ollut laskeva 2010-luvun loppupuolelta asti. Kentän alue tulee erottumaan olemassa olevasta rakenteesta omaleimaisena, koillisen Helsingin asuntotarjontaa monipuolistavana pikkukaupunkina, joka koostuu niin kerrostaloista, pienkerrostaloista, townhouseista kuin kaupunkipientaloistakin. Viheralueet ja kentän kulttuurihistoriallisesti tärkeät suojellut rakennukset ovat tärkeä osa uuden alueen identiteettiä.

Lentokentän alue tukeutuu hyvin joukkoliikenneyhteyksiin Malmin keskustan suuntaan sekä ympäröiville alueille. Raideyhteydet tukevat Malmin lentokentän rakentumista mahdollisimman vähäautoiseksi ja tiiviiksi alueeksi. Runkolinjabussina aloittava Jokeri 2 -linja siirretään tulevaisuudessa raiteille ja pikaraitiotievaraus linjataan Malmin lentokentän läpi. Etelä-pohjois/koillis -suuntainen runkolinjayhteys raiteilla toimisi toisena raideyhteytenä Helsingin keskustan suuntaan Pihlajänmäen kautta. Jalankulku ja pyöräily alueella priorisoidaan ja reittien sujuvuuteen, viihtyisyyteen ja turvallisuuteen panostetaan. Katuyhteydet muodostetaan verkostomaiseksi ja huolehditaan liikenteen sujuvuudesta. Pysäköintiratkaisuissa suositaan keskitettyjä pysäköintimalleja.

- URBAANI PUUTARHAKAUPUNKI HISTORIALLISESSA YMPÄRISTÖSSÄ

Malmin lentokentän kaupunginosa levittäytyy laajalle alueelle ja onkin tärkeää, että se ei rakennu monotonisena ympäristönä. Vaihtelua täytyy olla sekä asunto- että rakennustyypeissä. Korttelit suunnitellaan pääasiassa katuun tai puistoalueisiin selväpiirteisesti rajautuvina, mutta mittakaava vaihtelee tiivistä ja matalasta vähän korkeampaan. Kaikessa suunnittelussa huomioidaan hyvän katutilan syntyminen, koska mielenkiintoinen ja viihtyisä katutila houkuttelee liikkumaan kävellen ja pyörällä. Korttelitehokkuudet vaihtelevat alueella 0,4:stä lähikeskustan tuntuman tehokkaampiin, jopa 1,5-2:een. Riittävän korkean asukastiheyden saavuttaminen on ehto alueen elävyydelle.



Tiivistä ja matalaa katutilaa Amsterdamissa.



Vehreää katutilaa Freiburgissa. Kuvat: Crista Toivola

Urbaani puutarhakaupunki tarkoittaa kohtalaisen tiiviinä, mutta vihreänä rakentuvaa "pikkukaupunkia", jossa jokaisella asunnolla ei ole omaa puutarhaa, mutta muunlainen vihreys on kaikkien asukkaiden ulottuvilla. Nykyaikaisessa urbaanissa rakenteessa vihreyttä voi perinteisten puistojen, pihojen ja katupuiden lisäksi olla rakennusten julkisivuissa, viherkatoissa ja monenlaisissa terrassiratkaisuissa.

Tavoiteltava asukasmäärä on saavutettavissa, vaikka alueella olisi myös kaupunkiympäristöön sopivia kytkettyjä- ja erillispientaloja. Osa rakenteesta voi olla townhouse-tyyppistä rakentamista, joka muodostaa verraten tehokasta ja silti pienimittakaavaista ympäristöä. Tällaista rakennetta on menestyksellä toteutettu mm. Alppikylän ja Ormuspellon alueilla. Myös kerrostalorakenteen suunnittelussa kiinnitetään huomiota erityisesti mielenkiintoisen ja vihreän, mutta tiiviin ympäristön rakentumisessa.

Vaihtelevat rakennustyyppit takaavat alueen asuntojakauman variaation, mikä on olennaista alueen myönteisen kehityksen takaamiseksi. On myös tärkeitä taata eri kokoisten asuntojen toteutus, jolloin alueelta on mahdollista löytää koteja eri elämäntilanteissa.

Uudelle kaupunginosalle syntyy luontevasti kulttuurihistoriallinen keskusta vanhan lentoasemarakennuksen ja lentokonesuojan lähiympäristöön. Nämä rakennukset mahdollistavat monenlaista uutta käyttötarkoitusta, kaupallisia palveluita, liikunta- ja kulttuuripalveluita yms. Historiallisten rakennusten oheen ajatellaan "lentokenttäpuistoa", avointa tilaa, johon mahtuu monenlaisia aktiviteetteja. Ympäriille tulee tehokkaampaa ja sekoittunutta keskustarakennetta. Pikaraitiotiet kulkevat keskusta-alueen läpi.

Rky-alueenakin (2009) listatun historiallisen kentän rakenne kiitoratoineen on yhtenä lähtökohdana uuden alueen suunnittelussa. Vanha lentokenttä näkyy kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa. Vanhoja kiitoratalinjauksia näkyy kaupunkirakenteessa osin uusina katulinjauksina, osin vihreinä "näkömääkselipuistoina" yhdistämässä kentän alueen virkistysalueita, Lentokenttäpuistoa ja Fallkullaa sekä Longinojanlaaksoa ja Tattarisuon metsää, toisiinsa.



Town house -rakentamista, Vauban, Freiburg. Kuva: Crista Toivola



Malmin lentoasemarakennus ja lentokonesuoja. Kuvat: Tuomo Toivola

• LÄHIKESKUSTA JA PALVELUT

Malmin lentokentän keskusta määritellään yleiskaavassa lähikeskustaksi, jossa on monipuoliset palvelut ja joka toimii itsenäisenä keskustana. Lähikeskustojen palvelut houkuttelevat pääasiallisesti asukkaita lähialueilta, mutta voivat sisältää myös erikoistuvia palveluja, jotka toimivat verkostokaupunkirakenteessa toisiaan tukevina ja voivat antaa alueelle jonkin erityispiirteen, joka houkuttelee käyttäjiä kauempaakin. Kaupan yksiköt eivät saa olla liian suuria, jotta monipuolinen kaupan rakenne mahdollistetaan. Lentokentän keskustan ei ole tarkoitus kilpailla Malmin keskustan palveluiden kanssa, vaan profiloitua omanlaisena pikkukaupungin keskustana. Keskustarakenteessa tulee olla myös asuntoja ja toimitiloja.

Alueen suunnittelussa tulee hakea ratkaisuja, joissa sekoittunut kaupunkirakenne palvelee asukkaiden arjen sujuvuutta. Palvelut sijoitetaan kadunvarsiliiketiloihin ja ne ovat helposti saavutettavissa myös kävellen ja pyörällä. Lähikauppa voi sijaita vaikkapa pysäköintitalon kaduntasokerroksessa, ja päiväkotit asuinrakennuksen kivijalassa tai pihalla. Yleiskaavan kaavamääräysten mukaan myös asuntovaltaisella alueella tulee keskeisten katujen varsilla varata rakennusten maantasokerroksiin liike- ja toimitilaa.



Liike- ja toimitiloja asuinalueella, Amsterdam. Kuva: Crista Toivola

• TOIMITILA-ALUEET JA TYÖPAIKAT

Kenttää ympäröivät teollisuusalueet Tattarisuo ja Tattariharju ovat tällä hetkellä toimivia ja omintakeisia yritysalueita. On arvioitu, että kysynnän ja tarjonnan tasapaino Tattarisuolla nykyisenkaltaisille toiminnoille ulottuu ainakin noin 2030-luvun puoliväliin. Sen jälkeen näiden työpaikka-alueiden profiilin kehittymiseen vaikuttavat lentokentän kehitys ja mahdolliset muut ulkoiset paineet vapauttaa tonttimaata tehokkaampaan käyttöön. Yritysalueet pidetään jatkossakin ensisijaisesti työpaikkakeskittymänä, mutta pitkällä aikavälillä alueiden luonne saattaa muuttua. Erityisesti Tattariharjun potentiaali kasvaa sen yhdistyessä paremmin Kivikon ja Viikin työpaikka-alueiden kanssa ja tehokkuutta rajoittavat kerroslukurajoitteet poistuvat lentokenttätöiminnan loppumisen myötä.

Malmin kentällä on tällä hetkellä noin 200 työpaikkaa ja työpaikkatiheys rakennuskieltoalueella vain n. 1,05 työntekijää/hehtaari. Tulevaisuudessa kentän työpaikat sijoittunevat pääosin keskustatoimintojen alueen sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen. Entisen lentokentän rakennuksiin on mahdollista sijoittaa merkittäviäkin palveluita, esimerkiksi liikunta- ja kulttuuripalveluita sekä toimitiloja. Työpaikkoja alueelle voidaan ajatella tulevan n.2000-4000 kappaletta.

Yleiskaavan kaavamääräyksissä lähikeskusta on kävelypainotteinen alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palveluiden, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla pääsääntöisesti liiketilaksi.



Palvelut keskittyvät pääkadun varrelle rakennusten maantasokerrokseen, koska muuta tapaa ei sallita. Riesenfeld, Freiburg. Kuva: Crista Toivola



Kivijalkaliiketiloija Myllypurossa. Kuva: Marja Piimies

- VIRKISTYS JA LUONTO

Alueen suunnittelussa huomioidaan virkistysreittien monipuolisuus ja kierrettävyys. Alue tukeutuu osin jo olemassa olevaan virkistysverkostoon ja palveluihin, kuten Fallkullan kotieläintilaan ja liikuntapalveluihin lähiympäristössä. Käyttäjämäärät kasvavat huomattavasti nykyisestä, joten sekä Longinojan ympäristön, Fallkullan alueen että lentokentän ympäristön virkistyspaikkoihin ja reitteihin on panostettava erityisesti. Osa viheralueista on metsäistä aluetta, osa kulttuurihistoriallista peltomaisemaa, osa rakennettua puistoaluetta tai urbaanimpaa, toiminnallista puistoa. Alueelle tavoitellaan vaihtelevia ja monipuolisia virkistyspaikkoja, mutta jo kaupunkirakenteen itsessään tulee olla viihtyisää ja virkistävää huomioiden mielenkiintoisuus, kauneus, näkymät ja houkuttelevat pysähdyspaikat. Myös yhteydet Lahdenväylän itäpuolelle Kivikon metsään ja liikuntapuistoon on tärkeä järjestää sujuviksi.

Helsingin yliopiston ja kaupunkisuunnitteluviraston kaupunkiekologisessa selvityksessä Malmin lentokentän alue nähdään alueena, joka tarjoaa mahdollisuuksia sekä rakentamiselle sekä virkistysalueiden ja luontoarvojen kehittämiseksi. Rakennettavien alueiden ja uusien puistojen suunnittelussa voidaan ottaa huomioon ekosysteemipalvelujen ja ekologisen laadun kehittäminen sekä vihertehokkuus. Esimerkiksi Longinojan uomasta voi rakentaa vetovoimaisen osan Helsingin virkistys- ja ekologista verkostoa. Uuden kaupunginosan rakentuessa lentokentän tilalle on selvää, että menetetään luontoarvoja, jotka liittyvät mm. laajaan avoimeen tilaan. Tiivistäkin kaupunkitilaa rakennettaessa on kuitenkin mahdollista huomioida ja kehittää alueen monimuotoisuutta myös luonnon osalta, kun hyväksytään, että poistuvien luontoarvojen tilalle tulee uusia, rakennettuun ympäristöön sopeutuvia arvoja.

Virkistysreittiä, joka kulkisi Lahdenväylän ali Kivikon puolelle, tutkitaan tarkemmassa suunnittelussa. Helpot yhteydet mahdollistaisivat Viikki-Kivikon vihersormen laajemman virkistyskäytön myös Malmin ympäristön asukkaille.



Vehreää ja kohtalaisen tiivistä asuinalueita, Vauban, Freiburg. Kuva: Crista Toivola

- MITOITUKSESTA

Yleiskaavan pohjaksi tehdyn yleispiirteisen viitesuunnitelman mukaan lentokenttötoimintojen loppumisen myötä vapautuville alueille olisi mahdollista asemakaavoittaa noin 1,3 - 1,5 milj. kem², joka tarkoittaa noin 25 000 asukasta ja 2000-4000 työpaikkaa.

Lentokentän alueen osalta tutkittavan alueen pinta-ala on noin 260 ha. Maakuntakaavassa oleva lentomelualue on pinta-alaltaan noin 485 ha. Lentokentän alue ympäristöineen on tällä hetkellä rakennuskielossa yleiskaavan laatimiseksi, rakennuskieltoalueen pinta-ala on 211,5 ha.

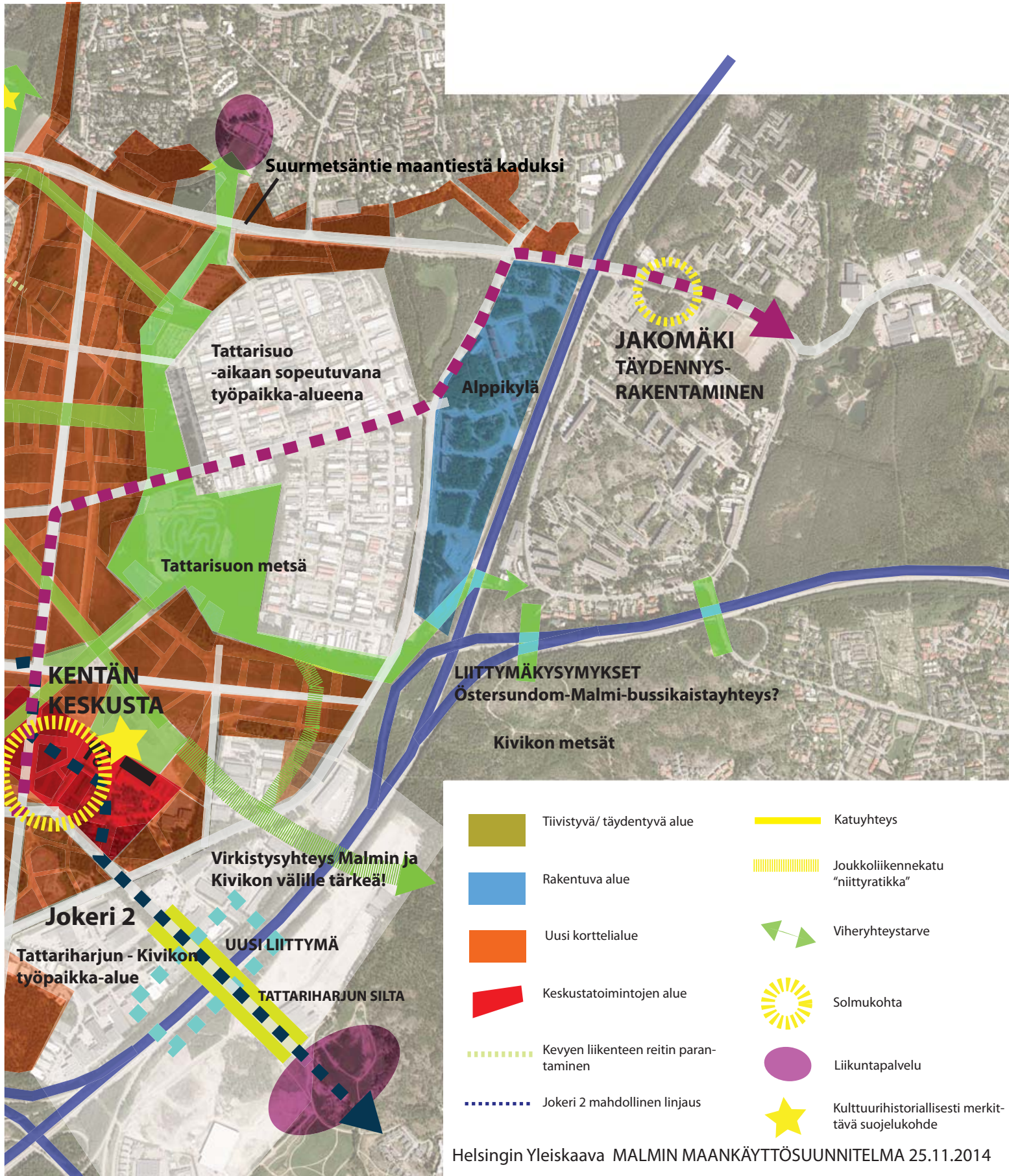
Viitesuunnitelmassa on tutkittu myös lentokenttäalueen ympärillä olevia alueita, sillä lentotoiminnan loppuminen vapauttaa paljon maata mahdolliseen asuinrakentamiseen lentomelualueen poistumisen myötä. Lisäksi alueen kehittymismahdollisuuksien myötä tutkitaan myös reuna-alueita, joiden rakentuminen liittyy uuden kaupunginosan vanhaan rakenteeseen, osan alueista vapauduttua myös heli-radon varauksen poistuttua. Kaupunkirakenteen tulee olla jatkuvaa ja toimivaa niin Jakomäen, Tapanilan kuin Malmin keskustankin suuntaan.

Suurin osa alueesta merkitään yleiskaavassa asuntovaltaiseksi alueeksi, ja lähikeskustan osalta sekoittuneen kaupunkirakenteen keskusta-alueeksi, jossa myös toimitilojen rakentaminen on toivottavaa. Korttelitehokkuudet vaihtelevat alueen uusissa kortteleissa 0,4:stä lähikeskustan tuntuman tehokkaampiin, jopa 1,5 - 2:een. Riittävän korkean asukastiheyden saavuttaminen on ehto alueen elävyydelle ja raideliikenneyhteyksien järjestämiselle. Monipuolinen ja tehokas rakenne on mahdollista suunnitella maata tuhlaamatta ja viihtyisää ympäristöä luoden.

Tukholmassa Bromman vanhasta lentokenttäalueesta suunnitellaan jopa 50 000 ihmisen uutta ekologista asuinalueita. Kuvälähde: www.mpe.se









Malmin lentokentän alue 2050, maankäytön tarkasteluiden havainnekuva. Lentokentän alueelle tavoitellaan pääosin selväpiirteistä korttelirakennetta. Samassa korttelissa voi yhdistellä korkeampaa ja matalampaa rakentamista sekä erilaisia rakennustyypppejä. Autopaikoitus ratkaistaan pääosin keskitetyn ratkaisuin. Myös kadunvarsipaikoitus mahdollistetaan. Kuva: KSV 2014, Tapani Rauramo, Crista Toivola



Havainnekuva Lentokentän alueen maankäyttösuunnitelmasta, lännestä katsottuna.
Kuvat yllä ja alla: KSV/ Tapani Rauramo, 2014



Malmin lentoasemarakennus. Kuva: T.Toivola



Raitiotietä asuintalojen lomassa, Freiburg.
Kuva Crista Toivola



Lentokentän alueen ideointia, town house -kaari puiston laidalla. Kuva: KSV/ Kristian Kere, 2013

Lentokentän alue lounaasta katsottuna.



8.Liikkuminen ja pysäköinti

Malmin keskustan osalta tärkeimpänä liikenteellisenä tavoitteena on kehittää kaikille liikkujille helposti hahmottuvaa kaupunkiympäristöä. Tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet ovat pitkälti samanlaisia kuin uudenkin alueen osalla, mutta olemassa oleva rakenne ja esimerkiksi pääradan asettamat estevaikutukset tekevät liikennejärjestelmän kehittämisestä haastavampaa.

Uuteen lentokentän alueen kaupunginosaan suunnitellaan liikennejärjestelmä, joka painottaa kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä. Lentokentän alueen rakentuminen noin 25 000 asukkaalle edellyttää sujuvan joukkoliikenneyhteyden toteuttamista tärkeimpiin suuntiin raideyhteytenä.

Jalankulku

Malmia kehitetään ensisijaisesti kävelykaupunkina. Ihmisen mittakaavainen ympäristö luo edellytykset elävälle ja mielenkiintoiselle kaupunkielämälle. Katutasoon tulee olla miellyttävä, helppolukuinen, turvallinen, esteetön ja vaihteleva. Liiketilaja ohjataan katutasoon rakennusten alimpiin kerroksiin ja julkisivuja aktivoidaan. Jalankulkureittien sujuvuutta ja selkeyttä tulee kehittää erityisesti keskeisiin solmukohtiin, kuten asemalle ja palvelukeskittyymiin sekä keskeisiin kulttuuri- ja harrastuspaikkoihin.

Pyöräily

Malmilaiset pyöräilevät jo nyt paljon ja pyöräliikenne on osa elävää katukuvaa. Pyöräilyn hyviä edellytyksiä Malmilla tukevat lyhyet välimatkat ja maaston tasaisuus. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa pyöräliikenteen edellytykset toimia jokapäiväisenä kulkumuotona paranevat entisestään. Pyöräreittien turvallisuuteen, sujuvuuteen ja laatuun tulee panostaa. Polkupyörällä on tärkeää pystyä saavuttamaan kaikki olennaiset määränpäätt helposti. Laadukkaat ja toimivat pyöräilyolosuhteet on mahdollista toteuttaa, kun pyöräily on mukana uuden alueen suunnittelussa alusta asti.

Suunniteltu baanaverkosto tuo Malmille laadukkaat, katkeamattomat ja sujuvat runkoyhteydet keskustan ja Tikkurilan suuntaan. Pyöräliikenteen verkkohierarkia korreloi katuverkon hierarkian kanssa. Pääreitit sijoittuvat alueen pää- ja kokoojakatujen varsille. Tonttikaduilla pyöräliikenne pääsääntöisesti sijoitetaan ajoradalle. Pyöräilyn pääreitit suunnitellaan pääasiassa pyöräkaistoina ja yksisuuntaisina pyöräteinä.

Uuden alueen ytimestä tulee olla laadukas ja suora yhteys Malmin asemalle siten, että liityntäliikenne polkupyörällä on aidosti houkutteleva vaihtoehto. Pyöräiden turvallisuuteen ja helpolle säilytykselle tulee olla hyvät edellytykset ja riittävä kapasiteetti asuntojen välittömässä yhteydessä sekä palveluiden läheisyydessä ja erityisesti aseman ympäristössä. Malmin vanhaan asemarakennukseen tutkitaan jo parhaillaan pyöräkeskuksen sijoittamista.



Kun pyörien säilytys on järjestetty hyvin, on todennäköisempää, että asukkaat myös pyöräilevät enemmän. Freiburg. Kuva: Crista Toivola



Kampin pyöräkeskus. Kuva: Salla Ahokas

Joukkoliikenteen kehittyminen

Joukkoliikenteen ja matkaketjujen sujuvuus on ensisijaisen tärkeää. Vaihtojen linjalta toiselle tulee olla sujuvia ja esteettämiä ja matkustajapalveluiden korkealaatuisia. Joukkoliikennejärjestelmän tulee tukea sekä ympäröivien alueiden että alueen sisäistä saavutettavuutta.

Jo syksyllä 2015 aloittava runkolinja Jokeri 2 parantaa merkittävästi yhteyksiä Malmilta itään Myllypuron suuntaan ja länteen Paloheinään ja edelleen Myyrmäkeen. Lentokentän alueen rakentuminen tukee Jokeri 2 runkolinjan siirtoa raiteille. Yleiskaavan raideliikenneverkossa Raidejokeri 2 linjataan kulkemaan uuden alueen kautta Malmin keskustaan. Yksityiskohtaisempia linjausvaihtoehtoja Malmin alueella tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Lentokentän alueen halki esitetään myös toista pikaraitiotieyhteyttä, Helsingin keskustan suunnasta tulevaa, ns. Lahdenväylän runkolinjaa, joka voisi kulkea esimerkiksi väliä Kalasatama - Pihlajamäki - Malmin lentokenttä - Jakomäki - yhdistyen Vantaan puolelle Jokeri 3 -linjaukseen. Tämä mahdollistaisi toisen raideyhteyden Helsingin keskustan suuntaan Pihlajamäen tai Kivikon, sekä Latokartanon ja Viikin kautta. Tämä raideyhteys tukisi Malmin lentokentän rakentumista mahdollisimman vähäautoiseksi ja tiiviiksi alueeksi. Raideverkoston kehittyessä olisi pienillä lisäyksillä mahdollista muodostaa yhteys Herttoniemestä Malmin asemalle saakka. Tällä saataisiin myös Latokartanontie (tul. Vanha Helsingintie) raideyhteyden piiriin.

Osana Östersundomin liikennejärjestelmän suunnittelua tullaan mahdollisesti tarkastelemaan joukkoliikennekaistayhteyttä Porvoonväylältä halki Malmin lentokentän kaupunginosan Malmin asemalle. Tällaisessa ratkaisussa Malmin keskustan asema joukkoliikennenuodina vahvistuisi entisestään.

Lentokentän alueen osalta hyvät yhteydet Malmin keskustan ja aseman suuntaan ovat ensisijaisia. Tärkeää on yhdistää lentokentän alueen kautta myös Jakomäki alueen liikenneyhteyksiin. Lentokentältä ja Suurmetsäntien ympäristöstä on oltava hyvät yhteydet myös Tapanilan asemalle. Pitkän aikavälin ratkaisuna tutkitaan mahdollista esikaupunkiraitiotietä parantamaan Malmin, Tapaninvainion, Tapanilan sekä lentokentän alueen sisäisiä liikenneyhteyksiä. Syöttöliikennettä ja alueen sisäisiä yhteyksiä voidaan hoitaa myös tiheällä bussiliikenteellä.



Raideliikennettä Freiburgissa. Kuvat: Crista Toivola

Henkilöautot

Tavoitteena on luoda Malmista kaupunginosa, jossa auton omistaminen ei arjen sujuvuuden kannalta ole välttämätöntä. Tosiasia kuitenkin on, että alueella tullaan liikkumaan henkilöautolla myös tulevaisuudessa. Katuverkostosta muodostetaan verkostomainen, mutta sitä jäsennetään siten, että se palvelee alueen eri tarpeita tarkoituksenmukaisesti. Katuverkon jäsentäminen ohjaa liikkumista ja luo edellytykset tasapuolisen liikenteen kokonaiskuvan saavuttamiseen. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin tulee kiinnittää huomiota alueen liikenteellisissä ratkaisuisissa. Tavarakuljetukset ja taksiliikenne ovat etusijalla suhteessa henkilöautoliikenteeseen.

Uutta liittymää Lahdentieltä Tattariharjun ja Kivikon yritysalueiden kohdalle tutkitaan. Liittymä mahdollistaisi sujuvat yhteydet paitsi suoraan Lahdenväylältä Malmille myös Tattariharjun ja Kivikon välillä sekä laajemmin Itä- ja Koillis-Helsingin välillä.

Pysäköinti

• MALMIN KESKUSTA JA SEN REUNA-ALUEET

Malmin kaltaisessa asiointikeskustassa ja joukkoliikennenuodissa tarvitaan toki riittävä määrä asiointipaikoitusta ja liityntäpysäköintipaikkoja, mutta samalla asuntojen autopaikkatarve on merkittävästi alhaisempi kuin huonompien palveluiden ja joukkoliikennesyhteyksien äärellä. Malmin keskustassa tulee selvittää pysäköintikapasiteettia ja sen nykyistä käyttöastetta, joka on ilmeisesti hyvin alhainen. Uusien käyttöä tehostavien pysäköintimallien, kuten vuorottaispysäköinnin, kokeileminen on toivottavaa näin keskeisellä sijainnilla. Pysäköinnin selkeyttäminen ja keskitettyjen ratkaisujen toteuttaminen voisivat olla keinoja mahdollistaa täydennysrakentamista ja katu ympäristön laadun parantamista Malmin keskustassa ja sen lähiympäristössä.

Keskustan ja lähiympäristön kehittämisessä pyritään lisäämään kadunvarsipysäköintiä. Tiiviiseen kaupunkirakenteeseen luontevasti kuuluva kadunvarsipysäköinti mahdollistaa myös lyhytkestoisen asioinnin ja tukisi erityisesti kadunvarsiliikkeitä, mutta samalla se voi hyvin olla yksi asukas-pysäköinnin muoto. Jakelu- ja huolto liikenteen tarpeista tulee huolehtia niin, että lastaukselle on osoitettu selkeät paikat, joissa ne eivät häiritse jalankulkua ja pyöräilyä.

• LENTOKENTÄN ALUE

Pysäköintiratkaisut vaikuttavat vahvasti lentokentän alueen katukuvaan ja korttelirakenteeseen ja sitä kautta viihtyisyyteen. Laajemman mittakaavan ratkaisut, kuten erinomainen pyöräilyverkosto ja sujuvat joukkoliikennematkat, vähentävät autoilun tarvetta, ja vaikuttavat sitä kautta alueella tarvittavan pysäköintitilan määrään. Pysäköinnin suunnittelussa huomioidaan, että pyörien pysäköinnistä ja säilyttämisestä tehdään erityisen sujuvaa suhteessa auton pysäköintiin.

Näin laajaa aluekokonaisuutta suunniteltaessa kannattaa pysäköintiä tutkia asumisesta irrallaan. Käytettäviä ratkaisuja voisivat olla esimerkiksi asukas-pysäköinti kadunvarsilla alueellisella pysäköintitunnuksella ja pysäköintitalot, joista voi ostaa osakkeen niin halutessaan. Useiden eri ratkaisujen yhdistelmä lienee kokonaistaloudellisin ja kaupunkikuvankin kannalta toimivin. Olennaisinta on arvioida kriittisesti, kuinka paljon autopaikkoja alueella todella tarvitaan.

Pysäköintipaikat sijoitetaan maan alle aina, kun se on teknisesti ja taloudellisesti ratkaistavissa. Koska Malmin lentokentän maaperä on suurelta osin sellaista, ettei se mahdollista taloudellisesti järkeviä kellarirakenteita, alueella suositetaan keskitettyjä maanpäällisiä pysäköintiratkaisuja, esimerkiksi useiden kortteleiden yhteisiä, korttelirakenteeseen integroitua, arkkitehtonisesti korkeatasoisia pysäköintitaloja. Myös pysäköintitalot on mahdollista toteuttaa siten, että katutasossa on kadulle avautuvia toimintoja. Avoimia pysäköintikenttiä ei voi olla, koska kaupunkikuvasta tavoitellaan viihtyisää ja riittävän tiivistä. Maantasoratkaisuuksina voidaan käyttää pienempiin yksiköihin pilkottuja, asuinrakentamisen lomaan sijoitettuja autokatoksia. Kaupunkipientalo- ja townhouse-rakentamisessa autopaikat sijoitetaan lähtökohtaisesti asuntojen yhteyteen.



Pysäköintitalo, julkisivu bambua, Leipzig. HPP Architekten. Kuvalähde: www.hpp.com

Freiburgin Vaubanissa on toimittu siten, että asemakaavassa on varattu tilaa vasta tarvittaessa rakennettavalle pysäköintitalolle. Tontti toimii puistona niin kauan kun uutta pysäköintitaloa ei tarvita. Asukkaat saavat nauttia pysäköintitalotontista virkistysalueena, kun autonomistusta alueella on pysynyt tarpeeksi alhaisena. Autopaikat ostetaan osakkeena, ja ne ovat täysin irrallaan asumisen hinnasta.



Pysäköintitalo, joka istuu viihtyisään kaupunkirakenteeseen huomaamattomasti. Alueen pysäköinti on pääosin irrallaan asumisesta, asukas voi tarvittaessa ostaa autopaikkaosakkeen pysäköintitalosta. Vauban, Freiburg. Kuva: Crista Toivola



Pysäköintitalo korttelirakenteessa Berliinissä. Kuva: Sanna Lahti



Pienenkin autotallin voi hyödyntää kahdessa kerroksessa. Amsterdam. Kuva: Essi Leino



Pysäköintiratkaisut eivät ole kaupunkikuvassa hallitsevia, kun ne on pilkottu pienempiin osiin. Freiburg. Kuvat: Crista Toivola



Puurakenteinen pysäköintitalo, jossa maantasokerros liiketiloja, Ekorren, Skellefteå. Kuvälähde: www.svensktra.se

9. Vuorovaikutus

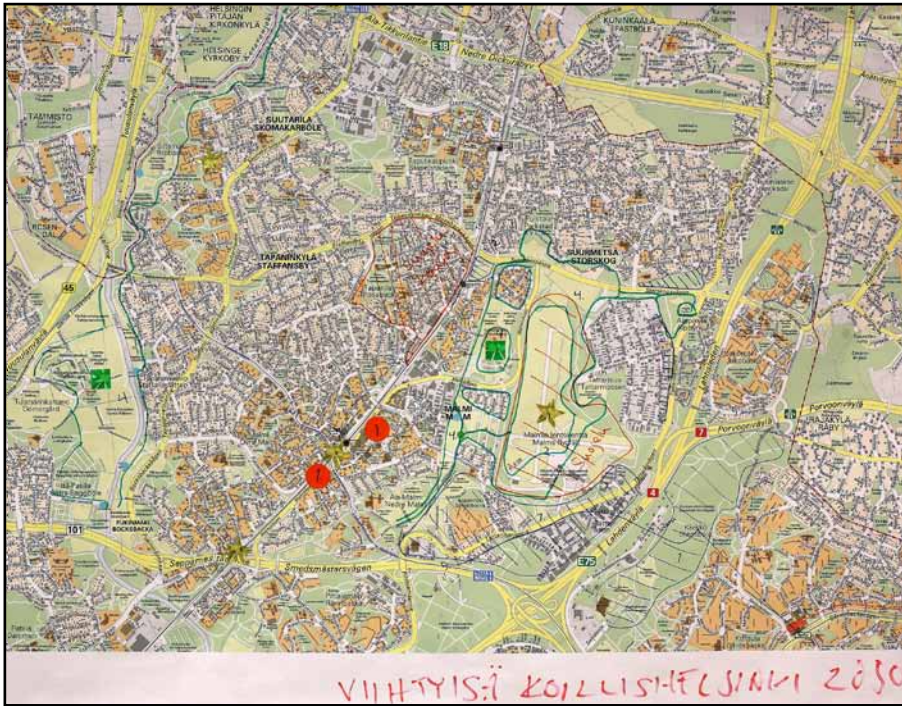
Yleiskaavan Hetki suunnittelijana -työpajat

Alkuvuodesta 2014 järjestettiin kaupunkisuunnitteluviraston toimesta neljä alueellista asukastyöpajaa, jotta yleiskaavaluonnoksen pohjaksi saatiin ajantasainen käsitys asukkaiden näkemyksistä kaupungin maankäytön suunnittelun periaatteista. Tilaisuuksiin osallistui kaiken kaikkiaan 250 ihmistä. Tilaisuuksia oli neljä, jotka kohdentuivat kukin omaan alueelliseen kokonaisuuteensa – kantakaupunkiin, itäiseen kaupunkiin, pohjoiseen kaupunkiin ja läntiseen kaupunkiin. Jokaiseen tilaisuuteen osallistui 60-70 asukasta ja osallistujat jaettiin 5-8 ryhmään osallistujan kiinnostuksen mukaisesti. Jokaisen ryhmän tavoitteena oli ohjatusti tuottaa ryhmän yhteinen näkemys kohdealueen kehittämisestä vuoteen 2050 mennessä.

Kaikissa työpajojen ryhmissä painottui erityisesti koillisen radanvarren asemanseutujen kehittämisen tärkeys. Näistä halutaan viihtyisiä, urbaaneja keskustoja joissa on tiivistä, kaupunkimaista rakentamista. Malmin keskustaan toivottiin runsaasti lisää asumista ja muita vetovoimatekijöitä. Keskustojen ulkopuolille toivottiin taas puutarhakaupunkimaista ja pientalopainotteista asumista. Viheralueiden säilymisen tärkeys korostui kaikissa ryhmissä. Joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä pidettiin tärkeänä ja myös pyöräreittien ja jalankulkuympäristön parantamista kaivattiin. Lentokentän alueen muuttamisesta asuinalueeksi ei ryhmissä löytynyt yhtenäistä näkemystä: toisaalta koettiin lentokentän olevan arvokas kohde jota voitaisiin kehittää muulla tavalla kuin rakentamisella ja toisaalta kannatettiin uuden, viihtyisän asuinalueen rakentamista.



Töiden esittely kantakaupungin Hetki suunnittelijana -työpajassa 26.3.2014.
Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.



VIIHTYISÄ KOILLIS-HELSINKI 2050

Rakentamisen kehittämisaalueet

- Pukinmäen ja Malmin asemanseudut todellisiksi kaupunkikeskuksiksi
- Sepänmäen alue
- Kivikon alue

Suojeltavat alueet

- Alueen puutalomiljöiden (esim. Tapanila) ja vanhojen omakotialueiden omaleimaisuuden säilyttäminen

Teollisuusalueet

- Tattarisuon alueen kehittäminen työpaikka-alueena

Viheralueet

- Tuomarinkartanon alueen monipuolinen kehittäminen viihtyisäksi julkiseksi ympäristöksi
- Fallkullan kartanon miljö
- Longinojan ympäristö
- Malmin lentokentän ulkoilualue

Liikenneyhteydet

- Raidejokeri Latokartanontietä Sepänmäen (uuden asuinalueen) halki
- Ristiriitaisia näkemyksiä rakentamisen suhteen. Lentokentän säilyttämiselle kannatusta. Kannatusta myös maltillisesti rakennetulle viihtyisälle pientalo/pienkerrostaloalueelle.

Ristiriidat

- säilytetäänkö Malmin lentoasema, vai rakennetaanko alueelle tyylikäs, omaleimainen, laadukas asuinalue paikallisine palvelukeskittymineen?



MALMIN LOISTO, KOILLISEN KOHOTUS

Asemanseutuja, kuten Malmi ja Tapiola, tulee siistiä viihtyisämmiksi vahvoiksi aluekeskuksiksi. Niistä tulee tehdä myös kaupunkimaisempia, urbaanimpia ja tiiviitä asuinalueita. Tällaisia joukkoliikenteen solmukohtia rajaavat viihtyisät pientaloalueet (nk. pientalovyöhyke), joita voidaan tiivistää maltillisella, luonnollisella, asukaslähtöisellä tahdilla.

Viherväylien säilyttäminen on turvattava. Nykyisiä joutomaita ja pieniä epäsiistejä länttejä tulee siistiä ja tiivistää. Vantaanjoen arvo virkistysalueena tulee säilyttää ja jokirantaa tulee entisestään kehittää virkistys- ja uima-alueena. Viheralueiden lisäksi tulee ylläpitää ja kehittää viljelypalstoja ja siirtolapuutarha-alueita, joiden merkityksen lähituotannossa tulee kasvaa. Jakomäen kaltaisilla tasakattokerrostaloalueilla voisi kokeilla kattoviljelyä.

Moottoriteiden melulle on tehtävä jotain – suoraan viereen työpaikkarakennuksia ja viheralueet kauemmaksi. Julkisen liikenteen poikittaisyhteyksiin on panostettava ja pyöräilyverkostoja kehitettävä erityisesti moottoriteiden varsissa, joissa kävelijän/pyöräilijän asema on huono. Yhtenäisiä pyöräiteitä lähioista keskustaan ja poikittaissuunnassa tulisi voimakkaasti kehittää.

Malmin lentokentästä ei löytynyt yhteistä näkemystä – kannatusta löytyi sekä alueen täydelle asuinrakentamiselle, lentotoiminnan täydelle säilyttämiselle että alueen monipuoliselle kehittämiseksi virkistys- ja kuntoilualueena, jossa myös lentotoiminta säilyisi.



MALMIN LENTOKENTTÄ FOREVER

1. Lentokentän säilyttäminen ja sen ympäristön kehittäminen ja monipuolistaminen
2. Itä-länsisuuntainen ratikkayhteys
3. Asumisen alueita paljon. Painotus: Malmi keskusta => 19 000 asukasta
4. Huippupaikat: Tuomarinkylän kartano, Falkulla, Sairaala, lentokenttä, Kivikon iso ulkoilualaue. Kivikosta Viikkiin yhteys ja suoalueelle. Alamalmilla kasvitieteellinen puutarha.
5. Tapulikaupunki: keskustan tiivistäminen

Malmin lentokenttä

Malmin keskusta tiivistetään => kaupunkimaiset korttelit ja katukuvat.

Tunnistettiin monta asumisen aluetta. Laskelmien mukaan saimme uutta asuntorakentamista noin 19 000 asukkaalle. Tämä vahvistaa palveluja. Kartanoalueet säästetään ja niitä kehitetään. Ulkoilureitti kentän ympäri säilyy.

Malmin kentän keskus säilyy ja sitä kehitetään:

- alueelle mahtuu motelli ja työpaikkoja (pienkäsityöläisyys)
- elämyspuisto
- kaupunkimainen elämysmatka: malmin lentokentällä
- kentällä voidaan järjestää konsertteja

Tattarisuo: asumista symmetrisesti Tattariharjuntien toiselle myös pienteollisuusalueelle.

Liikennepuisto siirretään, hieno suoalue => paremmin tietoisuuteen => luontokeskus?

Ratikkalinjoilla parannetaan keskeisten paikkojen välistä yhteyttä.

Malmille jotain vetovoimaisuutta.

Puisto ja kasvitieteellinen.

Jakomäen kehittäminen

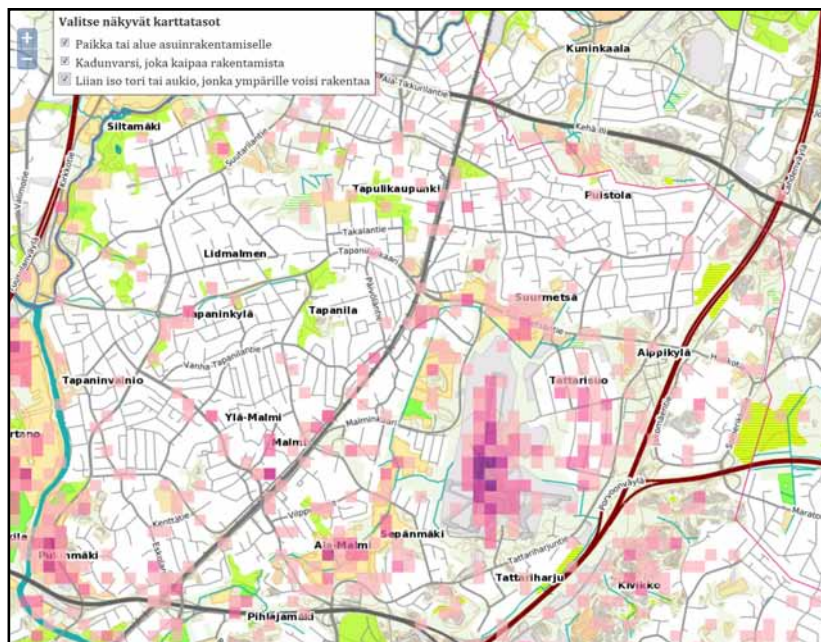
- pohjoisjakomäki on suur metsän asukasalue.
- Huokotien reunojen kehittäminen Jakomäen kohdalla

Tattarinharju ja Malmin kenttä

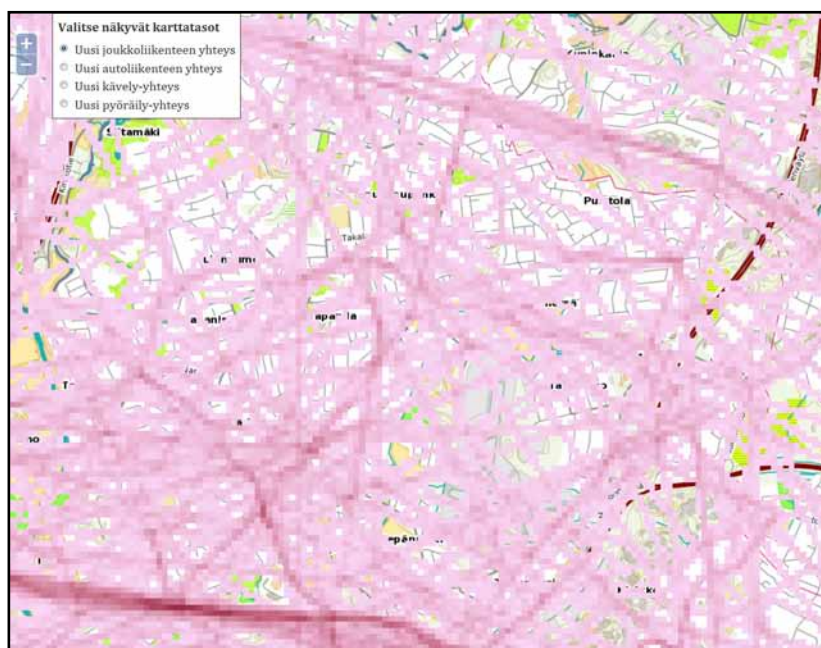
- Tattarisuon pienet peltihökkelit puretaan ja rakennetaan isommat yhtenäiset rakennukset (2-3 krs). katoille aurinkopaneelit ja viljelypalstoja.
- Pihlajanmäen porrastetulle kalliolle tornitalo.
- Malmin tapettitehdas tulisi säilyttää => kulttuurikeskus, pienkäsityökeskus, harrastuksia ja yrittäjyyttä.

Helsinki 2050-internetkysely

Loppuvuodesta 2013 teetettiin internet-kysely ”Helsinki 2050”, jonka tarkoituksena oli kerätä paikkatietosidonnaista tietoa Helsingin kehittämisestä vuoteen 2050. Kyselyyn vastasi noin 4 700 henkilöä ja kartalle tehtiin noin 33 000 merkintää. Aineisto on merkittävä paitsi suuren osallistumisprosenttinsa ja paikkatietoaineistonsa takia myös siksi, että suurin osa vastaajista oli lapsiperheellisiä tai parisuhteessa eläviä yli 30-vuotiaita työkäisiä. Tämä ryhmä on yleensä hyvin vaikeasti tavoitettavissa, koska monet elävät elämänsä ”ruuhkavuosia”.

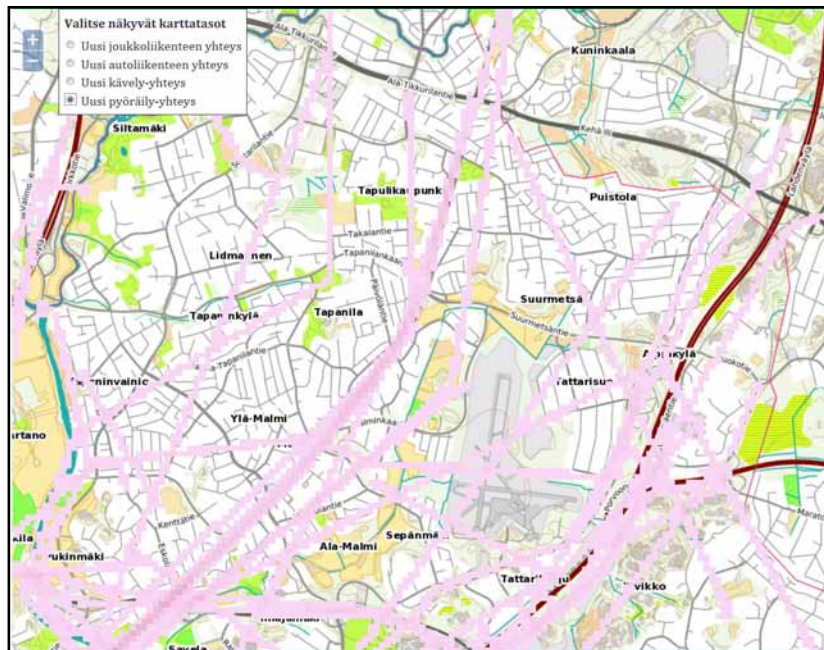


Rakentamisen paikkoja Malmilla ja lähiympäristössä osoitettiin runsaimmin Malmin lentokentän alueelle, Tattarisuon teollisuusalueelle, Ala-Malmille ja myös Longinojan laaksoon sekä radan varsille. Ristiriitaisimmaksi alueeksi nousi lentokentän alue, jota useat kyselyyn vastanneet toivovat myös säilytettävän ulkoilualueena. Kentän ympäristö koetaan ainutlaatuisena ja tärkeänä viheralueena, kuten myös Longinojan laakso ja jossain määrin Suurmetsäntien laidatkin.

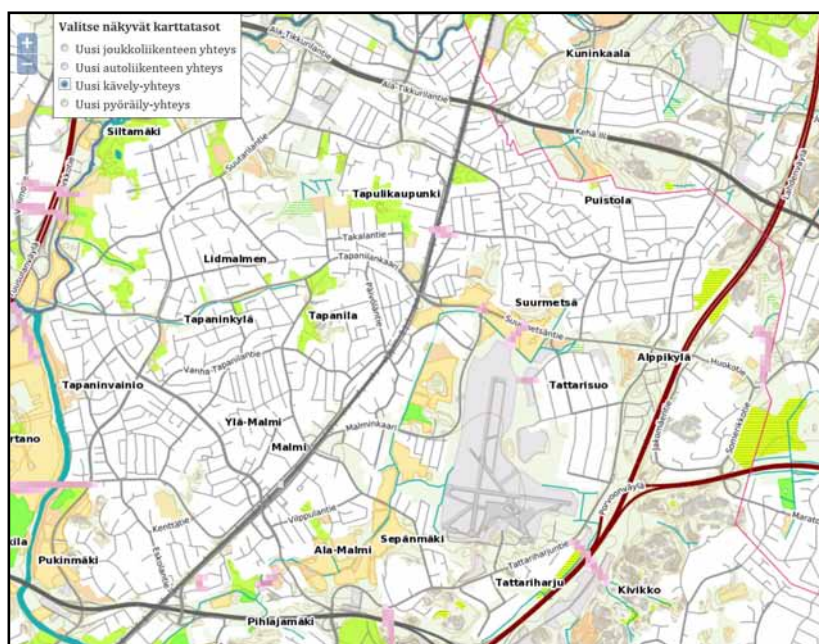


Joukkoliikenneyhteyksiä merkitys korostui vahvasti kyselyssä. Kartta piirtyi täyteen uusia ehdotuksia joukkoliikenneyhteyksiä kehittämiseksi. Osiltaan tämä viestii sitä, että joukkoliikenteen kulkumuodot koetaan alueella erittäin tärkeiksi ja osiltaan sitä, että alueella on tarpeellista kehittää sen sisäistä joukkoliikennereitistöä. Malmin osalta autoliikenteen uusia yhteystarpeita osoitettiin Lahdenväylältä Tuusulanväylälle päin sekä Kehä I:ltä Ala-Malmin läpi Malmin keskusta. Oletettavasti merkinnöillä tarkoitetaan suurempien yhteyksiä kehittämistä, sillä yhteydethän ovat jo kuitenkin olemassa. Useita yhteystarvemerkeitä tehtiin myös Lahdenväylän ja Kivikon suunnalta Tattariharjuun ja Tattarisuolle päin. Muutkin merkinnät myötäilivät pääosin jo olemassa olevia pääväyliä.

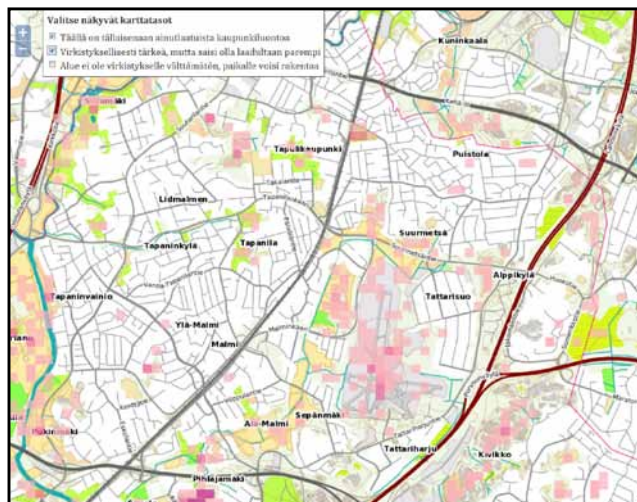
Karttakyselystä koostettu loppuraportti on luettavissa osoitteessa: http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2014/02/mapita_ksv_raportti_10022014.pdf.



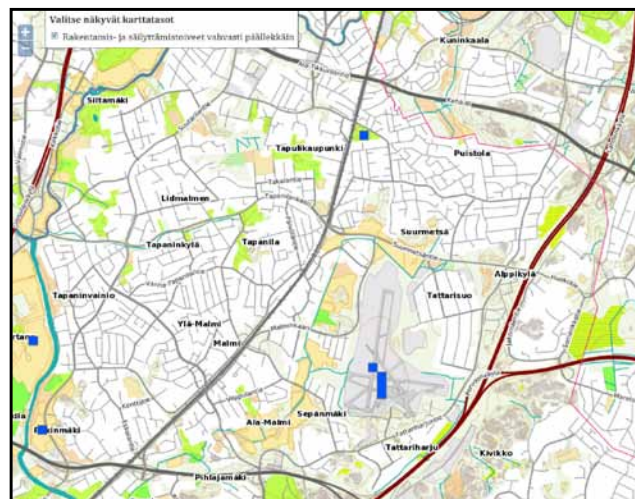
Pyöräreittitoiveissa korostuvat pääradan ja Lahdenväylän sekä Kehä I:n suuntaiset yhteydet. Nähtävissä on myös toiveet lentokentän alueen läpi menevistä yhteyksistä sekä Vantaanjoen varren paremmista yhteyksistä.



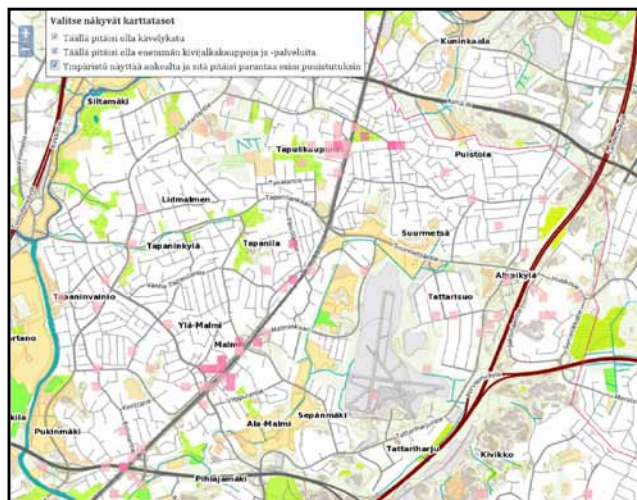
Kävely-yhteyksiä toivottiin Kivikon suunnalta Lahdenväylän poikki kohti Malmiä lentokentän aluetta sekä Pihlajamäestä Kehä I:n poikki kohti Malmia. Malmin kentän pohjoispäästä toivottiin parempaa yhteyttä Suurmetsäntielle päin ja kentältä myös Tattarisuolle päin. Longinojan laaksosta toivottiin parempaa yhteyttä Pukinmäen suuntaan.



- Täällä on tällaisenaan ainutlaatuista kaupunkikilua
- Virkistyksellisesti tärkeä, mutta saisi olla laadullisesti parempi



- Rakentamis- ja säilyttämistoiveet vahvasti päällekkäin.



- Täällä pitäisi olla kävelykatu
- Täällä pitäisi olla enemmän kivijalkakauppoja- ja palveluita
- Ympäristö näyttää ankealta ja sitä pitäisi parantaa esimerkiksi puustutuksin

Karttakyselyn runsaan paikkatietodatan käsittelyn avuksi on kehitetty myös uusia sovelluksia. Kenen kaupunki -sovelluksessa yleiskaavan karttakyselyn vastauksia voi tarkastella tiiviinä infopakettina kaupunginosittain. Kenen kaupunki kokoaa jokaisen kaupunginosan vastaukset yhdelle sivulle, ja kertoo esimerkiksi mihin koillis-Helsinkiläiset vastaajat haluaisivat uutta rakentamista tai mitkä paikat heistä ovat ankeimpia. Kaupunginosanäkökulman kautta vastausmassaan saa myös inhimillisemmän paikallisen näkökulman ja jokainen voi peilata omia käsityksiään eri kaupunginosista vastausten valossa. Pitävätkö stereotyyppit paikkansa? Kenen kaupunki -sovelluksessa on myös helposti mahdollista tarkastella vastauksiin liitettyjä avoimia kommentteja. Sovellukseen on mahdollista tutustua internetsivustolla osoitteessa: <http://dev.hel.fi/kenenkaupunki>.

Muitakin sovelluksia on kehitetty avoimen kyselydatan pohjalta. Esimerkiksi kaupunginosaan kohdistuvia sanapilviä on mahdollista tarkastella osoitteessa: <http://dev.hel.fi/open311-test/ksv/image/sanapilvet.html>. Malmin osalta sanapilvessä korostuu rakentamisen ja uusien asuntojen tarpeellisuus, lentokentän alue, Tattarisuon alue sekä paikan maine.

Malmi-ilta Malmitalolla 28.10.2013

Kevällä 2014 järjestettiin Malmitalolla yleisölle avoin Malmi-ilta eli ns. Esikaupunkimessut, jossa oli mahdollisuus kuulla Malmin kehittämishankkeista ja ideoista ja keskustella suunnittelijoiden kanssa. Tilaisuudessa esitettiin mm. yleiskaavan lähtökohtia ja esiteltiin ajankohtaisia kaavahankkeita Malmin keskustassa. Paikalla oli myös Lähiöprojekti ja kaupungin muita hallintokuntia, jotka kertoivat toiminnastaan alueella. Tilaisuus kokosi hyvin yhteen Malmin suunnittelun ajankohtaiset asiat ja antoi mahdollisuuden epäviralliseen keskusteluun suunnittelijoiden ja asukkaiden kesken.

Lisäksi Helsingin kaupungin lähiöprojekti on tehnyt paljon yhteistyötä alueen yrittäjien kanssa erityisesti Malmin keskustan kehittämisen edistämiseksi. Malmin keskustan osalta on valmistunut Malmin asemakeskuksen toimijakartoitus (http://lahioprojekti.hel.fi/sites/default/files/files/Muut_julkaisut/malmi_toimijakartoitus_loppuraportti_5.4.2013_sis.liitteet_1.pdf) ja Malmitalolla keskusteltiin helmikuussa 2014 kaupungin edustajien ja alueen yrittäjien kesken Malmin tulevaisuudesta yrittäjien näkökulmasta.

Nuoret ja yleiskaava

Tammi - helmikuussa 2014 toteutettiin sarja nuorten viikonlopputyöpajoja, kaupunkisuunnittelun Safareita, joissa nuoret kertovat, mitä mieltä he ovat Helsingistä ja millaisen kotikaupungin he haluavat itselleen rakentaa. Safari kiersi ensin Helsingin alueen lukioita keräämässä nuorilta näkemyksiä ja ideoita. Tämän lisäksi järjestettiin neljä kaikille 15–19-vuotiaille avointa pitempää viikonlopputyöpajaa, joissa osallistujat rakensivat omia ratkaisuehdotuksia kaupunkisuunnitteluun ja jalkautuvat ideoidensa kanssa kaupunkiin. Yhdessä viikonloppupajassa tutkittiin Malmia. Loppuhuipennuksena syntynyt unelmien Malmi sisälsi muun muassa paljon lisää väriä ja vihreyttä, parempia kulkuyhteyksiä ja palveluita.

Marraskuussa 2013 yleiskaavan suunnittelijoita osallistui nuorten RuutiExpoon kaupungintalolla saaden messukävijöiltä paljon mielenkiintoisia ideoita ja ajatuksia kaupungin tulevaisuudesta.

Nuoret toivoivat Malmille lisää väriä ja vihreyttä!



Kaupunkisuunnittelun safari Laiturilla 28.2.-1.3.2014. Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto / Teina Ryyänen

Lähdeluettelo

Helsingin kaupungin aineistopankki <http://aineistopankki.hel.fi/>

Helsingin kaupungin karttapalvelu <http://kartta.hel.fi/Default.aspx>

Helsingin palveluverkkoselvitys ja tavoiteverkko 2050, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:10.

Helsinki 2050-kyselyn tuloksen, Mapita Oy2014. [Http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2014/02/mapita_ksv_raportti_10022014.pdf](http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2014/02/mapita_ksv_raportti_10022014.pdf).

Helsinki alueittain 2013, Helsingin kaupungin tietokeskus 2014.

Helsinki-Malmin lentoaseman maaperän pilaantuneisuuden lisätutkimus, 2.4.2014, Ramboll.

HSL Matka-aikakartta <http://mak.hsl.fi>

Ilmailulaitos Finavian ympäristönsuojelulain (86/2000) mukainen Helsinki-Malmin lentoaseman toimintaa koskeva ympäristölupa.

Jokeri 2, Maankäytön kehittämisperiaatteet, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:7.

Malmia rikastamassa -raportti, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007.

Malmin asemakeskuksen toimijakartoitus -loppuraportti, Ramboll Finland Oy, 2013.

Malmin lentokenttäalue, Vesihuollon, tasauksen ja rakennettavuuden alustava yleissuunnitelma, 15.9.2002, JP-Transplan.

Pääkaupunkiseudun työpaikka-alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:19.

Seutu-cd aineistokokoelma 2012. HSY 2012.

Uudenmaan maakuntakaava, kehittämissuosituksen, merkinnät ja määräykset. Uudenmaan liitto 2004.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, merkinnät ja määräykset. Uudenmaan liitto 2014

Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta kaavoituksessa ja lupamenettelyssä, Muistio, Ympäristöministeriö/Museovirasto/Kuntaliitto 23.12.2009.

Pukinmäki

Kylämäinen Pukinmäki

Pukinmäen rakenne ja asuntokanta edustavat montaa eri rakentamisen ja kaupungistumisen aikakautta. Kylämäinen tunnelma välittyi erityisesti Weisteen yhä toimivan joulukoristetehtaan ympäristössä sekä vastakkaisella puolella, junaradan ja urheilukentän väliin jäävällä pientalomaisella alueella. Pukinmäki oli itsenäinen pitäjä vuoteen 1946 saakka. Kylänraitti on edelleen osin näkyvässä, ja asutus on Eskolantien lähiorakennuskantaa lukuun ottamatta melko hyvin sopeutunut maastonvaihteluihin.

Niin uudisrakentamista kuin täydennysrakentamisen paikkoja on syytä arvottaa siten, että alue kehittyy määrätietoisesti yleiskaavan visioita noudattaen. Pukinmäen osalta tarkastelu onkin painottunut neljään strategisesti tärkeään paikkaan:

- **Kehä I:n liittymä ja aseman ympäristö**

Kehän liittymän ajoneuvojärjestelyiden kehittäminen siten, että liittymän alue jäsenyy paremmin osaksi Pukinmäen keskustaa. Samalla vapautuu rakentamismaata uusille asuin- ja toimisto- sekä liikerakennushankkeille. Eskolantien jatkaminen kohti Savelan aluetta liittyy Savelan paremmin osaksi Pukinmäkeä.

- **Aseman ympäristö ja Eskolantien varren täydennysrakentaminen**

Eskolantien kehittäminen eri kulkumuodot paremmin huomioivaksi keskuskaduksi ja nykyisellään väljen kerrostalotonttien täydennysrakentamisen tukeminen vähentävät painetta peltomaiden uudisrakentamiseen. Uusien asukkaiden sijoittaminen juna-aseman välittömään läheisyyteen on Helsingin kaupungin joukkoliikennestrategian mukaista. Aseman ympäristön kunnostaminen myös nostaa koko asuinalueen profiilia.

- **Pukinmäenkaaren pohjoisosa, mahdollinen tuleva Jokerinvarsi**

Tulevan Jokeri 2-raitiotien mahdollinen reitti kaartaa nyky suunnitelmissa Tapanilasta kohti Malmia Pukinmäenkaarta pitkin. Reitin varsien uudis- ja täydennysrakentaminen on joukkoliikennestrategian sekä yleiskaavan visioiden mukaista.

- **Kehä I:n ja Pukinmäenkaaren risteys**

Pukinmäenkaareksi muuttuva Käskynhaltijantie on yksi Pukinmäkeen saapumisen porteista. Teiden ja Vantaanjoen väliin jäävälle alueelle on mahdollista sijoittaa asumista ja pienteollisuutta.

Yleiskaavasunnittelussa on käytetty apuna Kaupunkisuunnitteluviraston vuonna 2006 teettämää raporttia "Pukinmäen keskustan kehittäminen". Työn on laatinut arkkitehtitoimisto Sarlin+Sopanen. Lisäksi tässä työssä on tarkasteltu virkistys- ja kevyen liikenteen reittejä. Esteettömät ja turvalliset ulkoilu- ja siirtymisreitit vaikuttavat oleellisesti alueen viihtyvyyteen.



Pukinmäen alue mahtuu lähes kokonaan kilometrin säteisen ympyrän sisään



Ensisijaiset rakentamisen paikat ja tiivistyvät alueet: asemanseutu, Eskolantien varsi, Longinojan varsi, Kehä I:n länsipuolinen liittymä, tuleva Jokerinvarsi

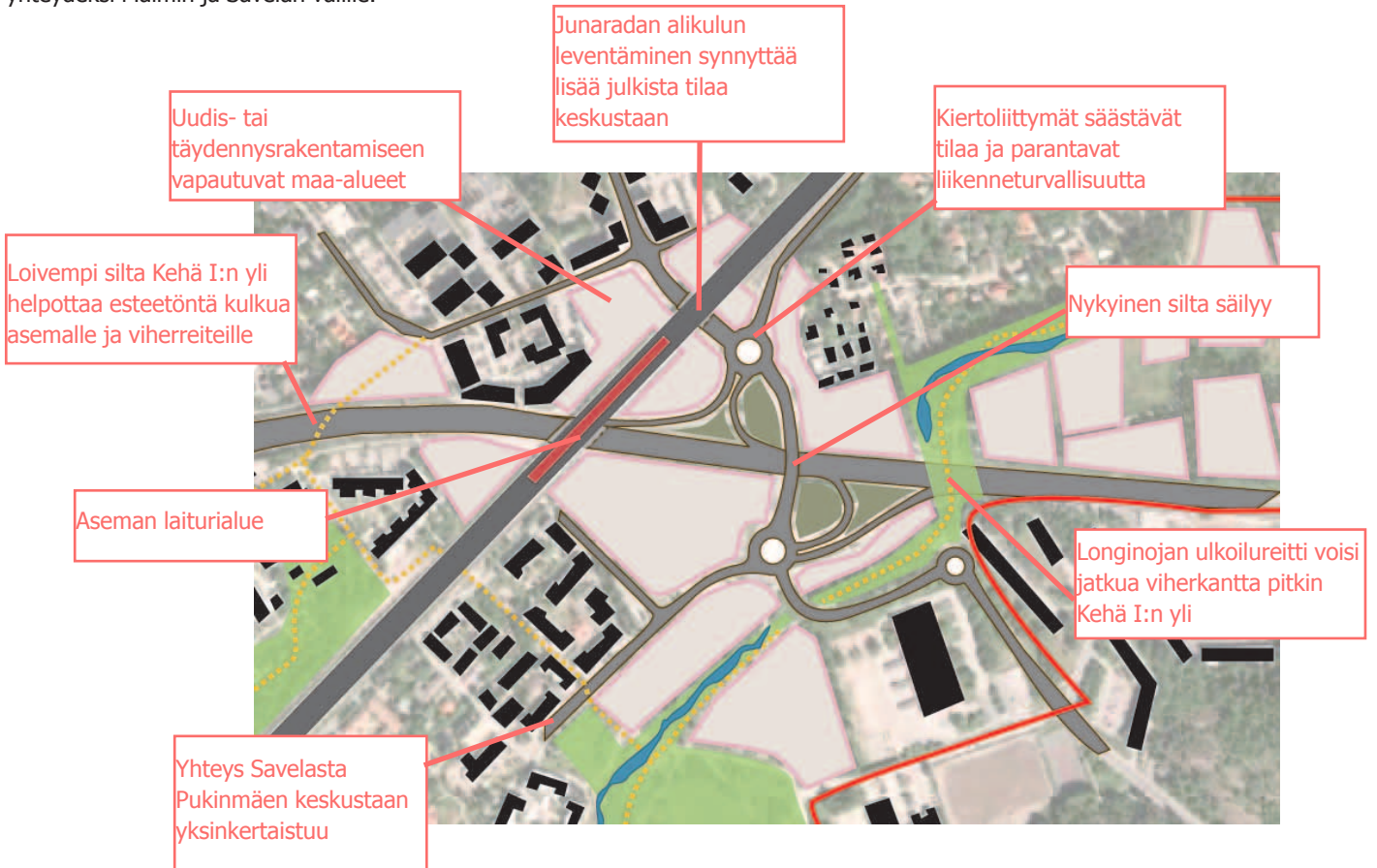
Kehä I ja päärata haasteena ja mahdollisuutena

Pukinmäen suurimmat haasteet ja myös mahdollisuudet piilevät sen liikenteellisessä sijainnissa. Kaupunginosa on koko Helsingin alueella ainoa, jossa lähijunan asema, bussipysäkit ja Kehä I ovat välittömässä yhteydessä: lähijunan pysäkkikatokset sijaitsevat kirjaimellisesti Kehän yläpuolella. Kehän ja radan risteys tuottaa estevaikutusta erottaen toisistaan Pukinmäen eri osa-alueet; Pukinmäen, Kolmion, Savelan sekä viereisen Pihlajamäen ja Malmin länsireunan. Liittymän alue on vuosien varrella muotoutunut kaiken kaikkiaan melko laajaksi ja hajanaiseksi. Se ei muodosta mutkatonta ja miellyttävää kävely-ympäristöä.



Kehän liittymä olisikin mahdollista järjestellä niin, että se ei muodostaisi nykyisenkaltaista suurmaisemaa, vaan olisi paremmin integroitunut osaksi Pukinmäen keskustaa. Järjestelyin olisi mahdollista tehostaa nykyistä maankäyttöä sekä huomioida selvemmat kävely- ja pyöräreitit Savelan ja Pukinmäen Kolmion alueilta kohti Pukinmäen palveluita ja yhteyksiä. Näin voitaisiin vähentää liittymän estevaikutusta. Polkupyöräverkosto Baana linkittyy myös samaan risteysalueeseen, ja myös pyörien P+R -pysäköinti aseman yhteydessä olisi huomioitava nykyistä paremmin. Liittymän alue pysyy myös tärkeänä autoliikenteen solmukohtana, ja autoilijoiden palvelut, kuten huoltamot ja pysäköinti, tulisi jatkossakin huomioida. Uudet yhteisölliset palvelut kuten kimpakyydit tulisi myös ottaa osaksi suunnittelua.

Nykyiset kevyen liikenteen sillat Kehän yli tulisi kunnostaa niin, että länsipuolen silta kohti Kolmiota ja lähijunapysäkkiä muodostuisi nykyistä loivemmaksi. Itäpuolen silta taas on osa Longinojan varren reittiä. Siltaa voisi ehostaa viherkannen kaltaiseksi yhteydeksi Malmin ja Savelan välille.



Aseman ympäristö ja Eskolantie Pukinmäen keskuskatuna

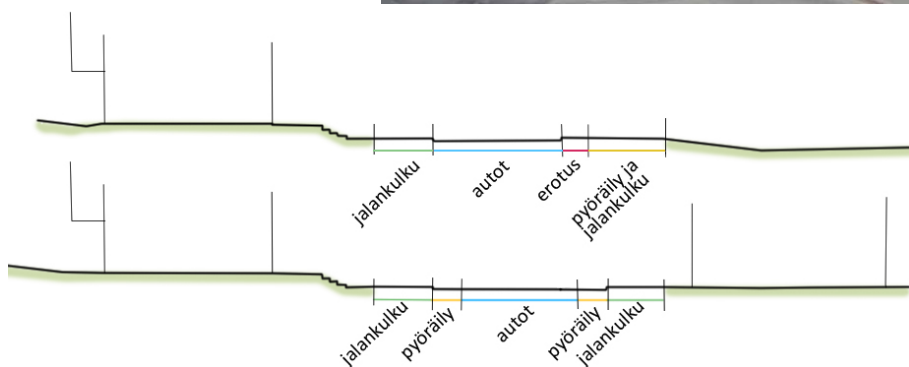
Aseman keskeisestä sijainnista huolimatta sen välittömässä läheisyydessä on melko vähän tehokasta rakentamista, eikä julkinen tila ole kovin hyväkuntoista. Aseman ympäristön kortteleiden osittainen uusiutuminen sekä julkisten tilojen ja aukoiden suunnittelu onkin nostettu yhdeksi kehittämisideaksi jo vuoden 2006 kehittämisraportissa. Julkisten tilojen kunnostaminen on tärkeä osa asuinalueen uudistumista ja se vaikuttaa myönteisesti myös täydennysrakentamishankkeiden käynnistymiseen.

Eskolantie on Pukinmäen keskeinen katu, jonka varrelle on sijoittunut paikallispalveluita, mutta kadun suoruus ja leveys houkuttelevat autoilijat ajamaan lujaa, eikä katu ole kävelyreitillä kovin houkutteleva. Eskolantietä tulisikin nostaa selvemmin kaupunginosan keskuskaduksi, joka huomioisi paremmin eri kulkumuodot, jatkuen myös aseman toiselle puolelle niin, että Savela yhdistyisi nykyistä paremmin Pukinmäen palveluihin.



Pukinmäen aseman sisäänkäynti pyöräpysäköinteen

Eskolantie, näkymä asemalta

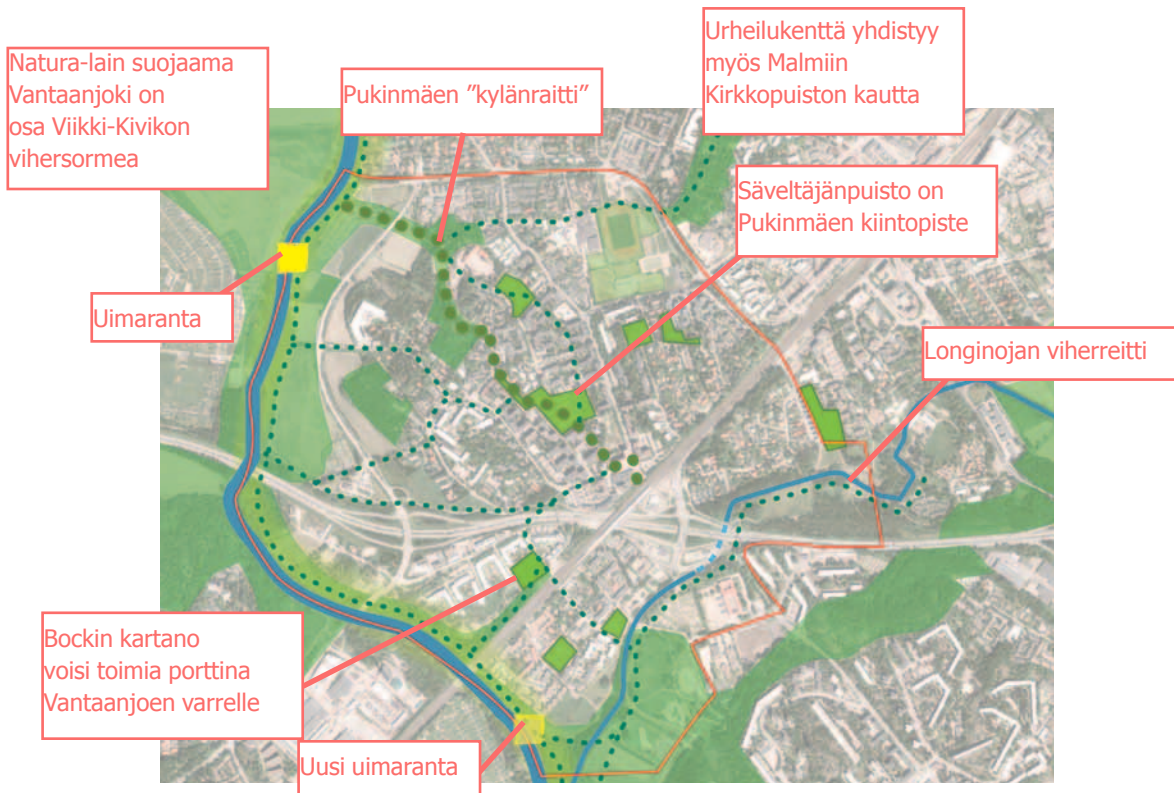


Katuleikkaus nykyisestä Eskolantiestä. Pyöräily ja jalankulku on yhdistetty tien itäreunaan, ja niitä erottaa ajoradasta kivetty erotusvyöhyke.

Esimerkkikatuleikkaus, jossa samaan tilaan on mahdutettu erilliset jalkakäytävät, ja pyöräkaistat kulkevat yksisuuntaisina ajoradan reunassa.

Reitistöt, tiet ja puistot

60-luvun lähiöajan kaupunkisuunnittelu näkyy aluetta kiertävässä "ulkosyöttökadussa", perifeeriseksi jääneessä Pukinmäenkaaressa. Oulunkylästä saapuessa ei välttämättä edes huomaa ohittaneensa Pukinmäkeä, vaan matka jatkuu huomaamatta Tapaninvainioon. **Pukinmäkeen saapumisen alueita**, Pukinmäenkaaren alkupäätä sekä Tapaninvainion päätä olisikin hyvä kehittää. Pikkukatuja on lukuisasti, mutta ne eivät välttämättä muodosta kävelijällekin itsestään selvää reittiä asuinalueelta kohti kaunista jokivartta ulkoilureitteineen.



Pukinmäen keskellä sijaitseva Säveltäjänpuisto päiväkotineen ja leikkikenttineen on kerrostaloalueen keuhko ja asukkaille tärkeä kiintopiste. Kuitenkin yleisesti Pukinmäen puistot eivät muodosta keskenään selvää verkostoa, vaan jäävät sirpalemaisesti asuinkortteleiden reunoille. Viherreittien jäsentäminen voisi eheyttää Pukinmäkeä. Erityisen keskeinen on vanha **Pukinmäen kylänraitti**, joka johtaa asemalta kohti Vantaanjoen vartta ja uimapaikkaa.

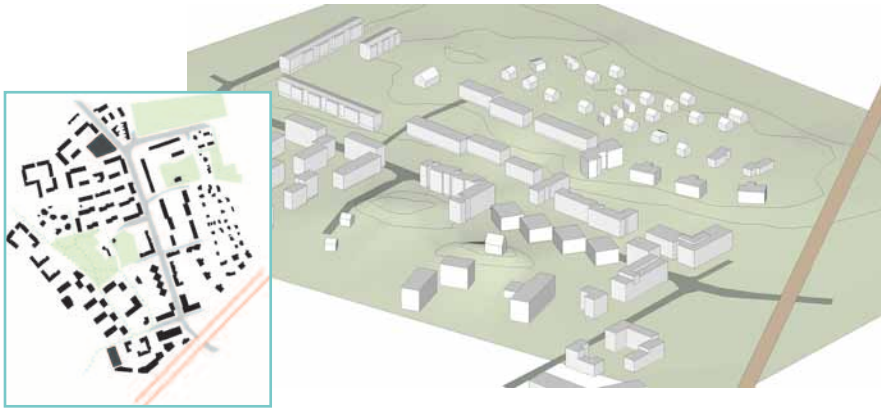


Vantaanjoen laaksoa

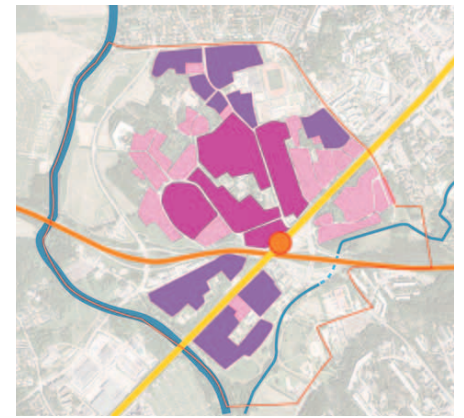
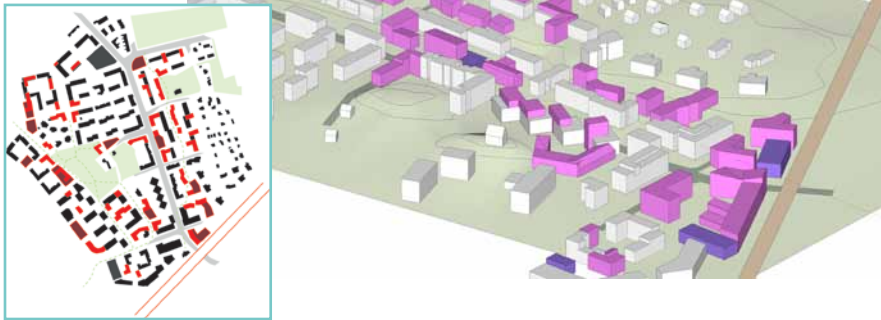


Jokipellontie seurailee vanhaa kylänraittia

Vantaanjokea seuraileva viherreitti on tärkeä osa **Viikki-Kivikon vihersormea**. Nykyinen reitti on epäselvä erityisesti Kehä I:n kohdalla. Lisäksi asemalta radan vartta joelle saapuva reitti jäsenyy huonosti. Vanhaa Bockin kartanoa voisi hyödyntää "porttina" kohti vihersormea kunnostamalla sen pihapiirin ja puistokäytävän välistä yhteyttä. Longinojan varsi tulee sen mahdollisesta rakentamisesta huolimatta huomioida myös viheryhteytenä Malmilta kohti Vantaanjokea. Uuden uintipaikan kunnostamista Savelaan voisi tutkia.



Esimerkki tiivistävästä Eskolantiestä

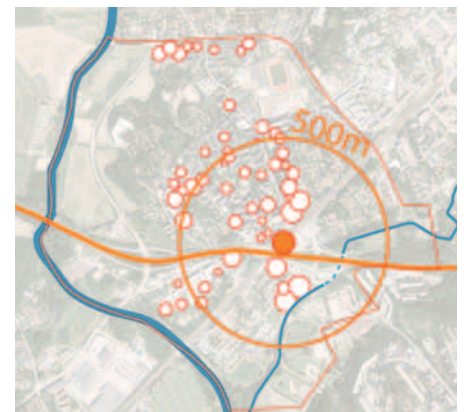


Nykyinen rakennuskanta jaettuna kolmeen tyyppiin:

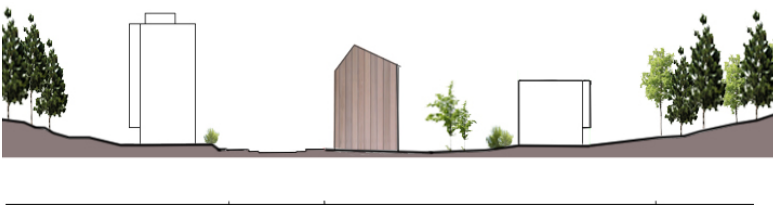
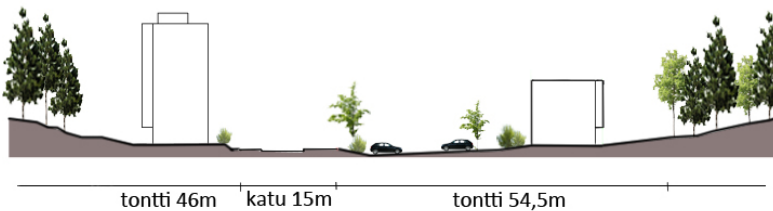
- 70-80-lukujen kerrostaloalueet, tonttitehokkuus $e=0,5-1,1$
- 70-90-lukujen kerros- ja rivitalovaltaiset alueet, $e=0,3-0,6$
- 30-90-lukujen pien- ja rivitalovaltaiset alueet, $e=0,25-0,4$

Tiivistyminen rakentamisen painopisteenä

Pukinmäessä on jäljellä vielä huomattava määrä rakentamatonta peltomaata Pukinmäenkaaren ja Vantaanjoen ympäristöissä. Monipuolisessa maisematilassa vuorottelevat Vantaanjoen laaksot sekä pellot ja viereiset kallioiset kukkulat. Tällainen yhtenäinen niittyjen, metsäisten rinteiden ja viljeltyjen peltojen maisema on kaupungissa suoranaista ylellisyyttä, eikä sen arvoa tulisi väheksyä. Pukinmäen osalta olisikin erityisen tärkeää miettiä, miten nykyistä jo rakennettua maa-alueetta voisi tehokkaammin hyödyntää. Esimerkiksi Eskolantien varren kerrostalokorttelien suurempien tehokkuuksien salliminen mahdollistaisi Pukinmäen asemanseudun huomattavan tiivistymisen. Myös muiden vanhojen tonttien maltillista tiivistymistä voisi tukea.



Mahdollisia täydennysrakentamisen paikkoja



Maastoleikkaus nykyisestä Eskolantiestä ja mahdollisesta lisärakentamisesta.



Pukinmäenkaaren varsi kestäisi täydennysrakentamista

Pelkkä tiivistäminen ei kuitenkaan tuota riittävästi uutta rakennuskantaa, vaan Pukinmäessäkin on varauduttava myös uudisrakentamishankkeisiin. Uuden rakentamisen tulisi painottua Kehän liittymien ympäristön maa-alueille ja Longinojan varrelle sekä mahdollisesti Tapanilan eteläpuolelle uuden Jokeri 2 -raitiotieyhteyden toteutuessa. Erityisesti aseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevan Longinojan varsi on uudisrakentamispaikkana tutkimisen arvoisen. Pukinmäen kylämäisyys ja yhteisöllisyys on sen identiteetille tärkeä arvo. Identiteettiä voisi vahvistaa etsimällä alueelle sopivan uudisrakentamisen typologian. Tämä huomioisi myös alueen sosiaalisen kehityksen: Pukinmäessä on paljon sekä lapsiperheitä että iäkkäitä asukkaita.



Uudisrakentamisen painopistealueita



Pukinmäen kolmion aluetta



Savela

Jakomäki

Jakomäki ennen ja nyt

Jakomäen tunnettu asutushistoria ulottuu keskiajalle asti. Sen sijainti korkealla, lähes "Helsingin katolla", avaa Jakomäenkallioilta komeita näkymiä niin länteen kuin etelään. Samaisilla kallioilla sijaitseva muinainen Yoldiameren rantakivikko muistuttaa sekä Jakomäen maastonmuodoista.

Nykyisen ilmeensä Jakomäki sai 1960-luvulla, kun sinne laadittiin asemakaava. Alue rakentui nopeasti aikakautensa ihanteiden mukaan sarjatuotetuista elementeistä. Alun perin seitsemän tuhannen asukkaan Jakomäessä on tällä hetkellä 5700 asukasta. Rakennuksia ja pihvoja on kunnostettu voimakkaasti 90- ja 2000-luvuilla, ja nykyään Jakomäki on rauhallinen, alueellisen identiteettinsä löytänyt kaupunginosa.

Jakomäen haasteet

Jakomäen ongelmana ovat aina olleet Lahdenväylän ja Porvoonväylän aiheuttamat estevaikutukset Helsingin suuntaan. Metsäinen vyöhyke ja Huokotien risteysjärjestelyt aikaansaavat vastaavan esteen myös kohti Vantaata. Jakomäki ei oikein tunnu liittyvän mihinkään, ei Helsinkiin eikä Vantaalle. Kuitenkin sen sijainti Helsingin rajalla, suurten väylien yhteydessä, lähellä niin Malmia kuin Tikkurilaa ja Helsinki-Vantaan lentokenttääkin, on varsin edullinen.

Pääväylien ja metsäisten reunamien lisäksi Jakomäen keskellä kulkeva Huokotie aikaansaa estevaikutusta myös alueen sisällä. Erityisesti Pohjois- ja Etelä-Jakomäen välisiä kevyen liikenteen yhteyksiä voisi vahvistaa. Jakomäen keskustana toimii ostoskeskuksen sisäänkäynti ja Jakomäenpolkuun liittyvä Jakomäenaukio, joka on yleisilmeeltään kulunut ja kaipaa uusimista.

Kasvun suuntia Jakomäen ympäristössä

Helsinki kasvaa voimakkaasti kohti koillista. Jakomäen viereen Lahdenväylän länsipuolelle on rakentumassa uusi Alppikylän asuinalue, jonka noin kaksi tuhatta uutta asukasta tukeutuvat pääosin Jakomäen kauppoihin ja palveluihin. Lisäksi Jakomäen kehitykseen tulee vaikuttamaan voimakkaasti Malmin lentokentän sekä Suurmetsäntien varren rakentuminen. Tämä helpottaa erityisesti julkisen liikenteen järjestelyitä.

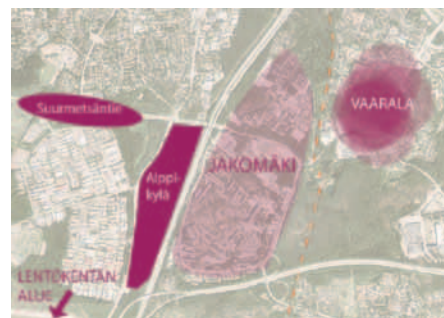
Kasvava ja liikkuva väestö lisää palvelujen ja yhteyksien tarvetta. Jakomäen läpi voisikin tulevaisuudessa ajaa Helsingin keskustan ja Vantaan Tikkurilan yhdistävä raitiotielinja, joka avaisi kehittämisen mahdollisuuksia myös Vaaralan kaupunginosalle. Jakomäestä ja eritoten Huokotiestä voisi tulla luonteva portti Helsingistä Itä-Vantaalle!

Jakomäen vahvuudet ja muutostarpeet

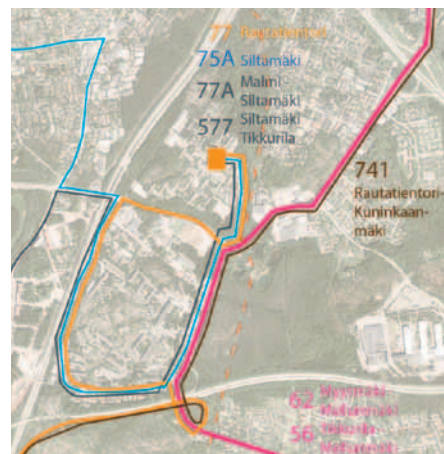
Ostoskeskus monipuolistuu ja kasvaa jo nyt. **Jakomäen liikuntapuisto leikkipuistoinen** on koko kaupunginosaa yhtenäistävä tekijä ja tärkeä ajanviettopaikka niin lapsille kuin vanhemmillekin. Julkisen liikenteen yhteyksiä Jakomäessä on sekä Helsingin että Vantaan suuntaan: HSL:n linja 77 liikennöi



Estevaikutusta tuottavat suuret väylät ja metsäinen vyöhyke.



Jakomäen ympäristön kehittyviä alueita nyt ja tulevaisuudessa.



Nykyiset joukkoliikenteen reitit.



Jakomäestä Rautatienorille parhaimmillaan kuusi kertaa tunnissa. Jakomäen Somerikkotien kautta ajaa puolestaan yksi Vantaan runkolinjoista, bussi 65, joka liikennöi Tikkurilasta Mellunkylään.

Pyöräilyverkosto Baana on tarkoitus linjata myös Jakomäkeen, Somerikkotietä pitkin kulkee valtakunnallinen pyöräreitti. Jakomäen itälaitaa reunustavat hiekkakuopan lammet ja **Viikki-Kivikon vihersormi**, joka on yksi Helsingin ns. vihersormista. Sormi on osa yhtenäistä ulkoilureittiä Vanhakaupunginlahdelta Jakomäkeen ja siitä edelleen Vantaan halki Sipoonkorpeen. Poikittainen kaavailtu viheryhteysreitti taas johdattaa ulkoilijoita samoilta sijoilta Jakomäen halki kohti Kuninkaantammea.

Kaupunginosaan on jo alkujaan kaavoitettu kevyen liikenteen pääreitiksi Jakomäenpolku, jota asukkaat arvostavat ja joka ylläpitää kävelykulttuuria eri palveluiden ollessa jalkaisin helposti saavutettavissa. Jakomäenpolun kävelyakseli on erinomainen lähtökohta Jakomäen kehittämiseksi. Kävelyakselin varrella on lukuisia yleisten palvelurakennusten tontteja, joiden rakennuskanta alkaa olla peruskorjauksen tarpeessa. Uudistamisen yhteydessä tonttien maankäyttöä voidaan tehostaa korjaus- ja täydennysrakentamalla. Sama koskee Jakomäen rakennuskantaa ylipäätään, valtaosa 60- ja 70-lukujen asuntokannasta onkin jo remontoitu joiltain osin.

Jakomäen alueella toimii toista sataa pientä yritystä ja toiminimeä. Yhteensä alueella on noin 500 työpaikkaa¹. Vieressä sijaiseva Tattarisuon pienteollisuusalue tarjoaa mahdollisuuksia myös jakomäkeläisille. Pienyrittäjyyteen kannustaminen on tärkeää alueen elinvoimaisuuden kannalta.



Uutta rakentamista Jakomäessä.



Jakomäenpolun ja ostoskeskuksen liittyminen kaipaisi uusimista.

¹ Helsinki alueittain 2013. Helsingin kaupungin tietokeskus, 2014.

Kehityksen paikkoja

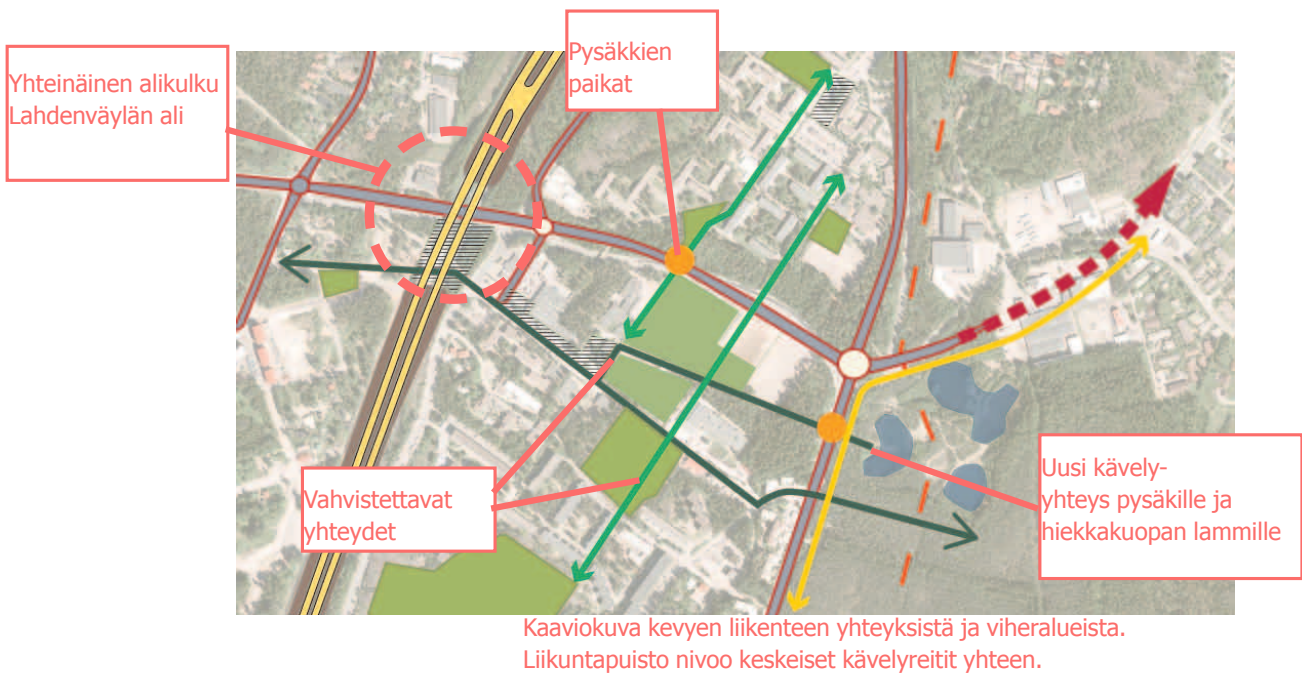
Lahdenväylän ali Malmilta saapuva Suurmetsäntie muuttuu Jakomäkeen saavuttaessa Huokotieksi. Katu on Jakomäen "pääsisäänkäynti" ja sen kautta kuljetaan myös kohti Vantaan Vaaralaa. Katu on nykyisin melko maantiemäinen ja osin metsien reunustama. Ennen päättymistään se haarautuu kaksi kertaa, ensin etelään Somerikkotielle ja sen jälkeen pohjoiseen Kalteentielle. Vantaan puolella katu muuttuu Kuussillantieksi.

Ns. Heliradan aluevarausten poistuttua Uudenmaan maakuntakaavasta olisi Huokotien linjausta ja liikennejärjestelyjä mahdollista kehittää niin, että yhteys Malmilta Vaaralaan olisi suurempi ja yksinkertaisempi. Samalla **Huokotien varteen voitaisiin kehittää asumista ja palveluita**, joiden saavutettavuutta myös uusi raitiolinja parantaisi.



Huokotie, näkymä itään kevyen liikenteen sillalta.





Nykyinen kävelyakseli, Jakomäenpolku, tulisi säilyttää ja sen rinnalle kehittää **uusia suoria kävely-yhteyksiä**. Uusi, Jakomäenpolun kanssa lähes samansuuntainen reitti voisi sivuta urheilukenttiä, päätyen hiekkakuopan uimarannaksi kunnostettaville lammille sekä Somerikkotien varren bussipysäkille.

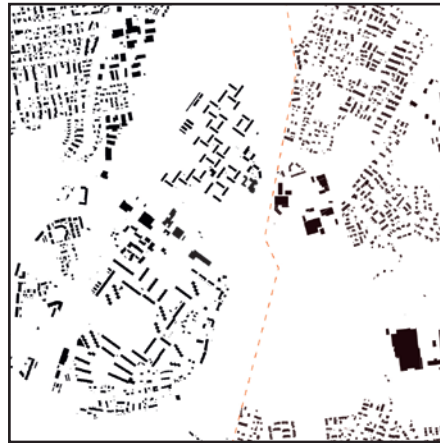
Huokotien varren tiivistyessä pohjois-etelä -suuntaiset kävelyakselit taas yhdistäisivät Jakomäkeä Huokotien molemmiin puolin. Jo nykyisellään olemassa olevia yhteyksiä vahvistamalla ja selkiyttämällä saadaan taattua niin turvalliset koulureitit Pohjois-Jakomäen lapsille, kuin miellyttävät yhteydet Jakomäen kaupallisiin ja julkisiin palveluihin. Myös uuden raitiotien pysäkki voisi liittyä näihin kävelyakseleihin. Nykyinen Huokotien ylittävä kevyen liikenteen silta olisi mahdollista korvata turvallisilla ja paremmin kaupunkikuvaan sopivilla katuratkaisuilla.



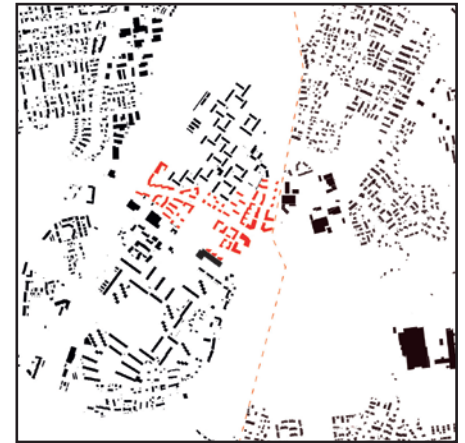
Keravan Sibeliuksen tien alikulku esimerkkinä avarasta kevyen liikenteen alikulusta.

Lahdenväylän ali kulkevaa kevyen liikenteen yhteyttä voisi laajentaa ja linjata niin, että yhteys Alppikylään vahvistuisi ja muuttuisi suuremmaksi. Kävelyreitti yhdistyisi luontevasti Alppikylän katuverkkoon Kyytimiehenpuiston kautta. Samalla suoritettaisiin poikittaista Jakomäestä Kuninkaantammen johtavaa mahdollista virkistysyhteysreittiä.

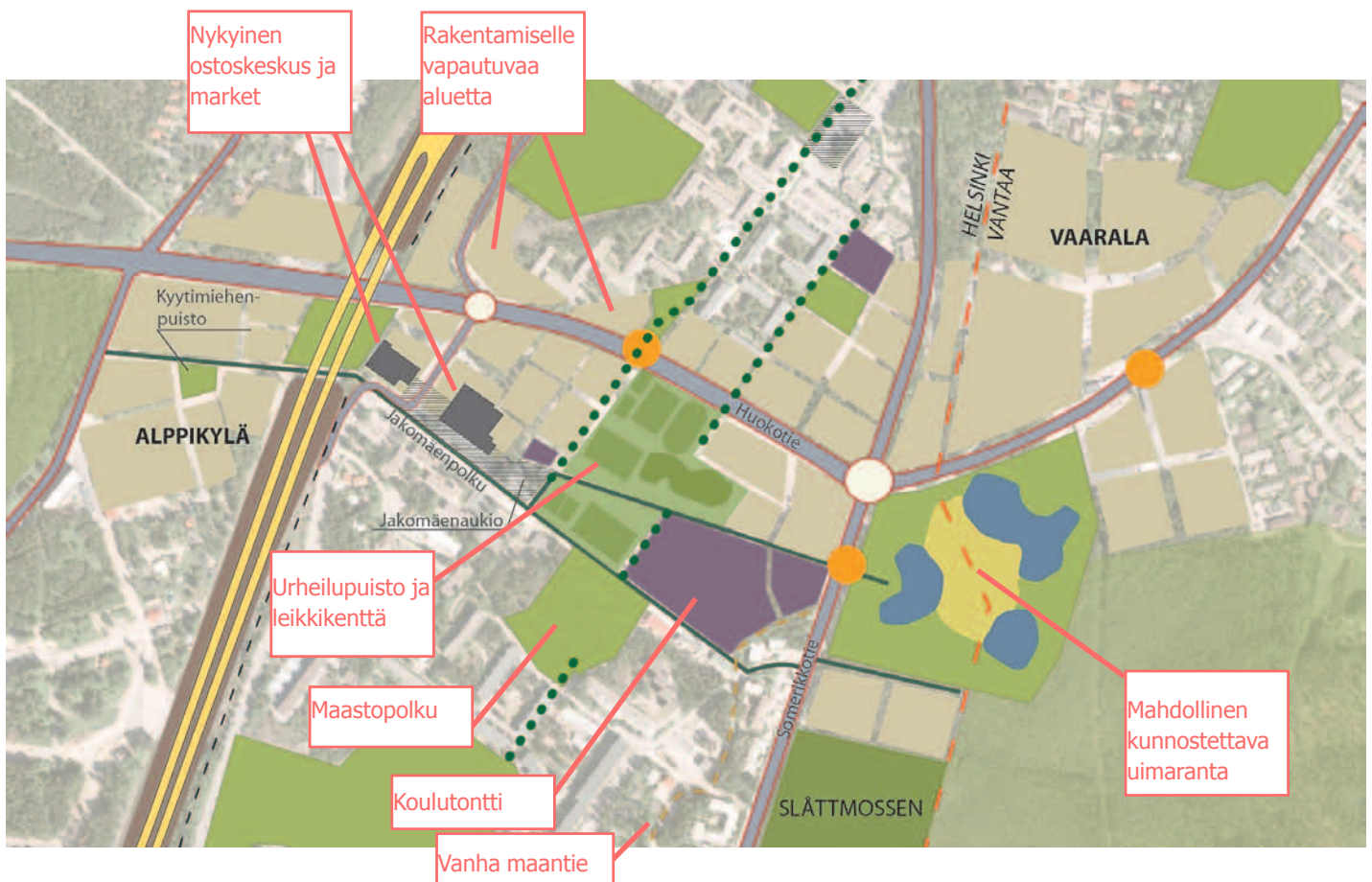
Jakomäen keskustan hajanaisuus liittyy nykyisten Y-tonttien (julkisten palveluiden tonttien) väljyyteen ja niitä ympäröivien viheralueiden hajanaisuuteen. Julkisten rakennusten uusiutuessa niiden tonttien maankäyttöä voisi tehostaa. Samalla yhtenäistetty puistoverkosto voisi edelleen paremmin palvella koulujen liikuntatoimintaa.



Jakomäen rakeisuus nyt



Esimerkki tiivistävästä Huokotiestä



Tärkeän urheilupuiston paikkaa ja pinta-alaa ei ole syytä merkittävästi pienentää, mutta kentät olisi mahdollista järjestellä siten, että Huokotien reunaan syntyisi kaupunkikuvallisesti yhtenäinen katutila. Samalla urheilupuiston reunat palvelisivat pohjois-etelä -suuntaisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä ja myös turvallisina koulureitteinä.

Viheryhteydet ovat Jakomäessä erinomaiset. Hiekkakuopan lampien kunnostaminen Jakomäen ja Vaaralan yhteiseksi **uimarannaksi** loisi alueelle urheilupuiston kaltaisen yhteisen paikan, joka olisi yhteydessä myös Baana-verkostoon. Samalla uimaranta olisi reitti Viikki-Kivikon viheralueelle.

Nykyiset liittymät väylille ovat nousseet asukkaiden mielipiteissä esiin riittämättöminä. Porvoonväylän liittymän muuttamista kaksisuuntaiseksi olisi kenties syytä tutkia. Lahdenväylän ajoneuvoliittymiä tulisi tutkia laajemman aluekokonaisuuden ja ympäröivien alueiden kehityksen kannalta.

Jakomäessä on potentiaalia!

Alppikylä ja tiivistyvä Huokotie yhdessä voivat tuoda Jakomäkeen merkittävästi lisää asiakaspohjaa kaupalle ja palveluille. Lahdenväylän estevaikutus pienenee tien ali kulkevaa alikulkua merkittävästi leventämällä. Alikulun tulisi olla aukiomainen, valoisa ja turvallinen reitti Alppikylästä Jakomäkeen. Estevaikutus Vantaan suuntaan pienenee Huokotien toista päätä suoristamalla ja yhdistämällä nykyiset kaksi risteystä esim. kiertoliittymällä. Huokotien varressa on runsaasti kaavoituspotentiaalia, ja siitä voisi muodostua kaupunkikuvallinen kokonaisuus yhdessä Lahdenväylän alikulun, uuden rakentamisen, urheilukenttien ja hiekkakuopan lampien kanssa.



Tutkielma hiekkakuopan kunnostamisesta uimapaikaksi. KSV/Ympäristötoimisto, Iida Juurinen 2013

