



MALMI

LATOKARTANONTIEN POHJOISOSA

Asemakaavan muutoksen nro 12274 selostus



ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS
ASEMAKAAVAN MUUTOSKARTTA NRO 12274
PÄIVÄTTY 2.6.2015

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin
38. kaupunginosan (Malmi, Ala-Malmi, Ylä-Malmi)
korttelin 38060
korttelin 38061
korttelin 38067 tonttia 5
korttelin 38071 tonttia 8
korttelin 38222
korttelin 38320 tontteja 7 ja 8
korttelin 38322 tonttia 3
katu-, puisto-, suojaviher- ja rautatiealueita
(muodostuu uusi kortteli 38324)

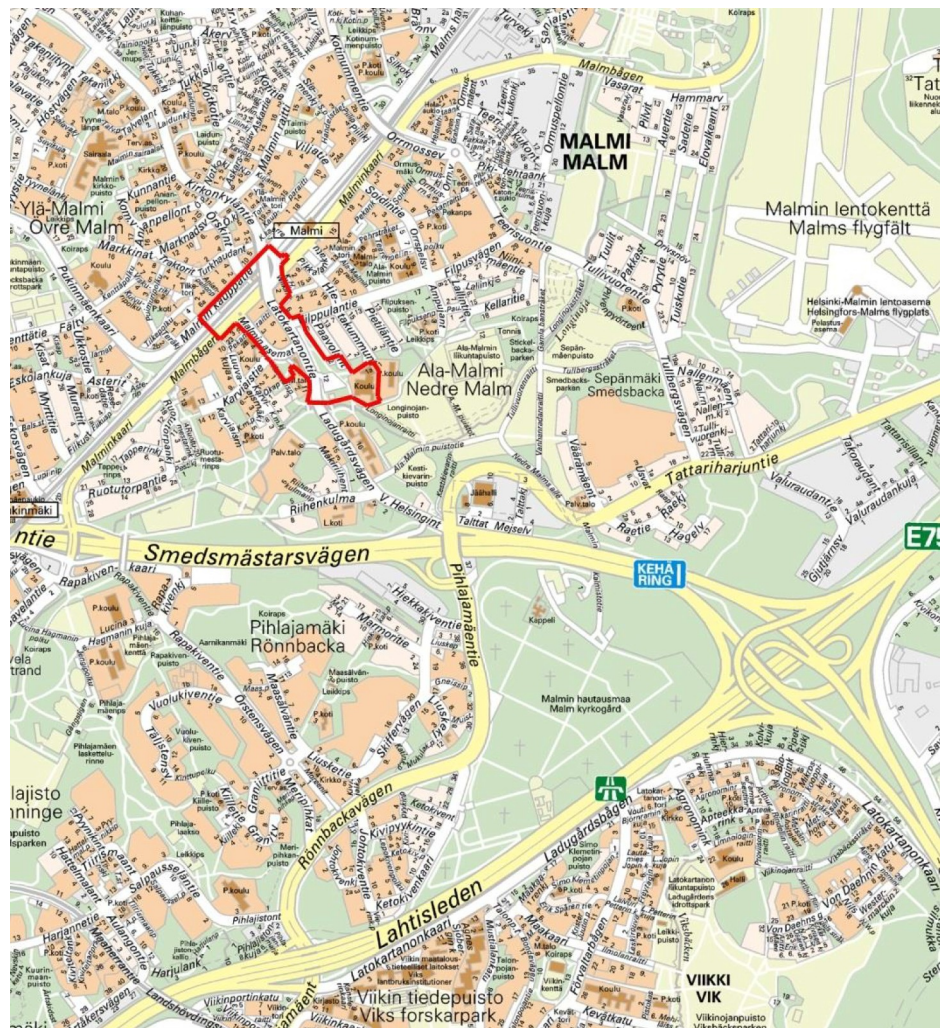
Kaavan nimi: Malmin Latokartanontien alue
Hankennumero: 4003_1
HEL 2012-009217

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 25.9.2013
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 2.6.2015
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 7.8.–7.9.2015
Kaupunkisuunnittelulautakunta: muutettu 24.11.2015
Kaupunginhallitus: muutettu 5.3.2018
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Malmin keskustassa pääradalta Longinojalle johtavan Latokartanontien varrella. Suunnittelun kohteena on radan ylikulkusillalla sijaitseva joukkoliikenneterminaali ympäristöineen sekä tontit osoitteissa Hietakummuntie 1a, Malmin asematie 5, Paavolantie 2, Latokartanontie 2, 4, 5, 7, 9 ja 12. Lisäksi alueeseen sisältyy Yrjölänpuisto, Latokartanontien varren puisto- ja suojaviheralueita, sekä rautatie- ja katualueita. Suunnittelualueen koko on noin 11 hehtaaria.



Sijaintikartta

LIITTEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Seurantalomake
Ilmakuva
Asemakaavan muutoksen pienennös
Havainnekuva alueesta

Maanomistuskartta
Ympäristö-, tekniikka- ja taloussuunnitelmat ja muut selvitykset
- Maaperäkartta(KSV2015)
- Vesihuolto(KSV2015)
- Energiahuolto ja tietoliikenne(KSV2015)
Meluselvitys (Sito Oy, 2014)
Tärinäselvitys (Akukon Oy, 2014)
Malmin joukkoliikenneterminaalillaan U-6361 jatkaminen, yleissuunnitelma (A-insinöörit Suunnittelu Oy, 2015)
Vanhan Helsingintien eli Latokartanontien ympäristön historia ja arvot (Ksv, 2015)
Liikenteen yleissuunnitelma, luonnos (KSV 2015)
Pelastusajokaavio (KSV 2015)
Malmin rautatieasema, selvitys (HKR/Arkkitehtuoriosasto 2015)
Kuvaliite suojelukohteista (KSV 2015)

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

Malmin asemakeskuksen toimijakartoitus (Ksv, 2013)
Pekanraitin ja Ala-Malmin torin yleissuunnitelma (Ksv, 2013)
Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys (Hkl, 2007)
Jokeri 2, Hankesuunnitelma (Hkl, 2008)
Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla (Ksv, 2011)
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY, 2009).
Helsingin keskiaikaiset ja uuden ajan alun kyläpaikat (Museovirasto, 2011)
Muinaisjäännösrekisteri: Sonaby Malmi, tukikohta XI:9, Filpus (Museovirasto)
Malmin pääväylät - Kunto- ja tarvekartoitus (Hkr, 2010)
Ala-Malmin aluesuunnitelma (Hkr, 2009)
Linnustollisesti arvokkaat kohteet: Kohderaportit 196/99 ja 308/99 (Ympäristökeskus)
METSO-toimintaohjelmakohde M60 Longinojan varsi (Helsingin kaupungin ympäristökeskus 2013)
Kaupungin valot (Helsingin kaupunki, 2003)
Sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta (HSL 2011)

YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

Elias Rainio, arkkitehti
 Juuso Helander, liikennesuunnittelu
 Anu Lämsä, maisema-arkkitehti
 Mervi Nicklén, maisema-arkkitehti
 Riitta Salastie, arkkitehti, TkT (rakennussuojelu)
 Tero Santaoja, lähiöprojekti, projektipäällikkö
 Suvi Hokkanen, diplomi-insinööri
 Raila Hoivanen, diplomi-insinööri
 Peik Salonen, teknistaloudellinen suunnittelu
 Matti Neuvonen, diplomi-insinööri
 Maija Mattila, vuorovaikutus
 Elisabet Hautamäki, suunnitteluavustaja

Rakennusvalvontavirasto:

Salla Mustonen, arkkitehti

Rakennusvirasto, arkkitehtuoriosasto:

Anni Tirri, suunnitteluinsinööri
 Eeva Rapola, aluesuunnittelija
 Virpi Vertainen, aluesuunnittelija
 Jussi Hyvärilä, arkkitehti

Rakennusvirasto, katu- ja puisto-osasto:

Jarkko Karttunen, projektinjohtaja
 Eero Sihvonen, projektinjohtaja

Kaupunginkanslia:

Max Takala, projekti-insinööri

Kiinteistövirasto, tilakeskus:

Erik Nieminen, kehittämisinsinööri

Kiinteistövirasto, tonttiosasto:

Henna Vennonen, tonttiasiamies
 Jessina Haapamäki, kiinteistölakimies
 Esko Patrikainen, apulaisosastopäällikkö

Kiinteistövirasto, kaupunkimittausosasto:

Ari Lagerstedt, jaospäällikkö

Kaupunginmuseo:

Mikko Lindqvist, tutkija
Markku Heikkinen, arkeologi

Ympäristökeskus:

Anu Haahla, ympäristötarkastaja
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja

Helsingin kaupungin Liikennelaitos-liikelaitos (HKL):

Artturi Lähdetie, kehittämispäällikkö
Päivi Kontro, kiinteistöpäällikkö

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL):

Miska Peura, linjastosuunnittelija
Veera Laiterä, ryhmäpäällikkö
Marko Suni, liikennesuunnittelija

Liikennevirasto:

Eero Liehu, aluepäällikkö
Arja Aalto, henkilöliikenneasiantuntija

SITO Oy (meluselvitys):

Olli Kontkanen
Jarmo Kokkonen

Akukon Oy (tärinäselvitys):

Timo Peltonen, DI
Henri Penttinen, TkT

A-insinöörit Suunnittelu Oy (rakenneselvitys, sillat):

Markku Äijälä, projektipäällikkö

1

TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksen sisältö

Asemakaavan muutos mahdollistaa Malmin asemanseudun maankäytön tiiviistämistä uudella keskustamaisella asuin-, palvelu- ja liikerakentamisella. Samalla kohennetaan nykyisen Latokartanontien kaupunkikuvaa ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Vanhat arvorakennukset sekä historialliset kyläpaikat suojellaan ja niiden hyödyntämisen edellytyksiä parannetaan.

Latokartanontie 2:n ja 4:n tontille mahdollistetaan korkean keskustamaisen uudisrakennuksen rakentaminen. Latokartanontie 5:n tontille osoitetaan uutta asuinrakentamista sekä katutaso liiketilaa nykyisen ravintola- ja liikerakennuksen paikalle. Uutta asuntorakentamista osoitetaan myös Malmin asematie 5:n tontille sekä nykyisen Latokartanontien ja Paavolantien väliselle alueelle. Toiminnan laajentaminen uusiin lisätiloihin mahdollistetaan Hietakummuntie 1a:ssa toimivalle Helmi Liiketalousopisto Oy:lle, Latokartanontie 7:ssä sijaitsevalle toimistokiinteistölle ja Latokartanontie 9:ssä toimivalle Milja vanhustenhoitokodille. Paavolantie 2:ssa sijaitsevan pientalotontin rajat tarkistetaan.

Kerrosalaa asemakaavan muutoksessa on yhteensä 56 057 k-m², josta asumista ja erityisasumista on noin 26 000 k-m². Uutta kerrosalaa muodostuu 33 591 k-m² ja uusia asukkaita tulee noin 600.

Asemakaavan muutoksen valmistelun vaiheet

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta sekä eri kiinteistöjen omistajien hakemuksista.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Ensimmäisestä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on esitetty 28 mielipidettä.

Kaavan valmistelun aikana saatiin neljä uutta kaavamuutoshakemusta muutosalueeseen rajautuvien kiinteistöjen omistajilta ja pitkäaikaisilta vuokralaisilta. Saadut kaavamuutoshakemukset on selostettu tarkemmin kohdassa 7 "Suunnittelun vaiheet". Tontille 38320/6 on myönnetty poikkeamislupa kaavan valmistelun aikana, joten tämä Latokartanontie 11:ssä sijaitseva tontti on poistettu kaavamuutosalueesta. Uusien hakemusten perusteella uusittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja asemakaavan muutosluonnos on pidetty nähtävänä info- ja näyttelytila

Laiturilla, Kaupungintalon ilmoitustaululla, Malmin kirjastossa ja viraston internetsivuilla. Tarkistetusta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä asemakaavan muutosluonnoksesta on jätetty 29 mielipidettä, jotka on otettu kaavoitustyössä huomioon.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti 2.6.2015 kaupunginhallitukselle asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä ja siitä saatiin lausunnot. Muistutuksia esitettiin yksi ja nähtävilläolon jälkeen saatiin yksi kirje. Lausunnoissa esitettiin joukkoliikenne-, pyörätie- ja pysäköintijärjestelyihin, kaupunkikuvaan, rakennussuojeluun, katupuihin, istutuksiin, esteettömyyteen, pelastusjärjestelyihin, ympäristöhäiriöihin, kaavatalouteen, toteuttamiskustannusten jakautumiseen sekä tonttien aluejärjestelyihin ja arvonnousuun kohdistuvia huomautuksia. Asemakaavan muutosehdotukseen tehtiin muutoksia, jotka on selostettu kohdassa Suunnittelun vaiheet.

Asemakaavan muutoksen toteutus

Alueen katusuunnittelu voidaan käynnistää asemakaavan hyväksymisen jälkeen. AK-1-, AK- ja AKR-korttelialueiden asuinrakennusten rakentaminen on mahdollista, kun niihin liittyvät uudet katujärjestelyt on saatu toteutettua. YSA-1-korttelialueen laajennus voidaan rakentaa, kun uusi kulkureitti on toteutettu Yrjölänpuistoon.

2

LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Asemakaavan muutosta koskee kolme erityistavoitetta:

- Valtakunnallisestimerkittävienrakennettujenkulttuuriympäristöjen (RKY 2009) ja luonnonperinnön arvojen säilymisen varmistaminen sekä viranomaisten laatimien valtakunnallisten inventointien huomioon ottaminen.
- Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle.
- Alueiden käytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.

Malmin vanha asemarakennus on kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeä kohde (RKY2009).

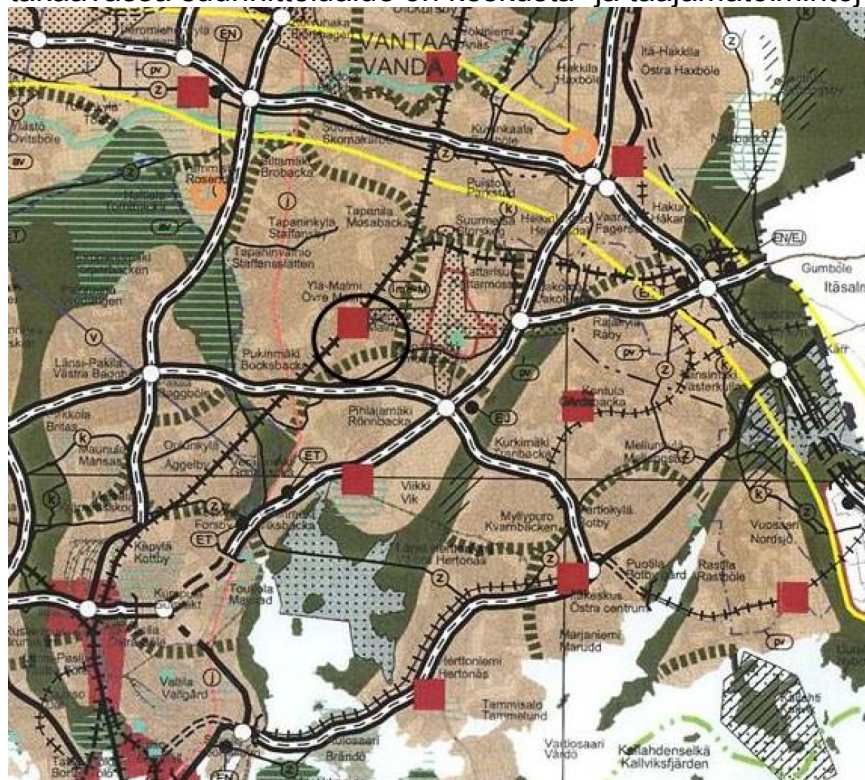
Asemakaavan muutos ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Malmin vanha RKY-luokiteltu asemarakennus suojellaan kaavamääräyksin. Kaava-alue sijoittuu pääradan varteen Malmin aseman välittömään läheisyyteen. Liikenteen melun ja tärinän torjumiseksi on kaavoituksen yhteydessä laadittu melu- ja tärinäselvitykset. Melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvista haitoista on huolehdittu rakennusten sijoittelulla sekä rakenteiden ääneneristävyyttä ja parvekkeiden lasitusta koskevilla määräyksillä.

Lisäksi kaavaa muutetaan alueella, jolla asuntotuotannolla on hyvät edellytykset toteutua sekä valmiiksi rakennetun yhdyskuntateknisen huollon ja palveluverkon, että rakentamisvalmiuden osalta.

Alueen merkittävien kulttuuriarvojen säilyminen on otettu kaavan laatimisen lähtökohdaksi. Muiden tavoitteiden huomioon ottamista selostetaan tarkemmin kohdissa "Asemakaavan toteuttamisen vaikutukset" ja "Ympäristöhäiriöt".

Maakuntakaava

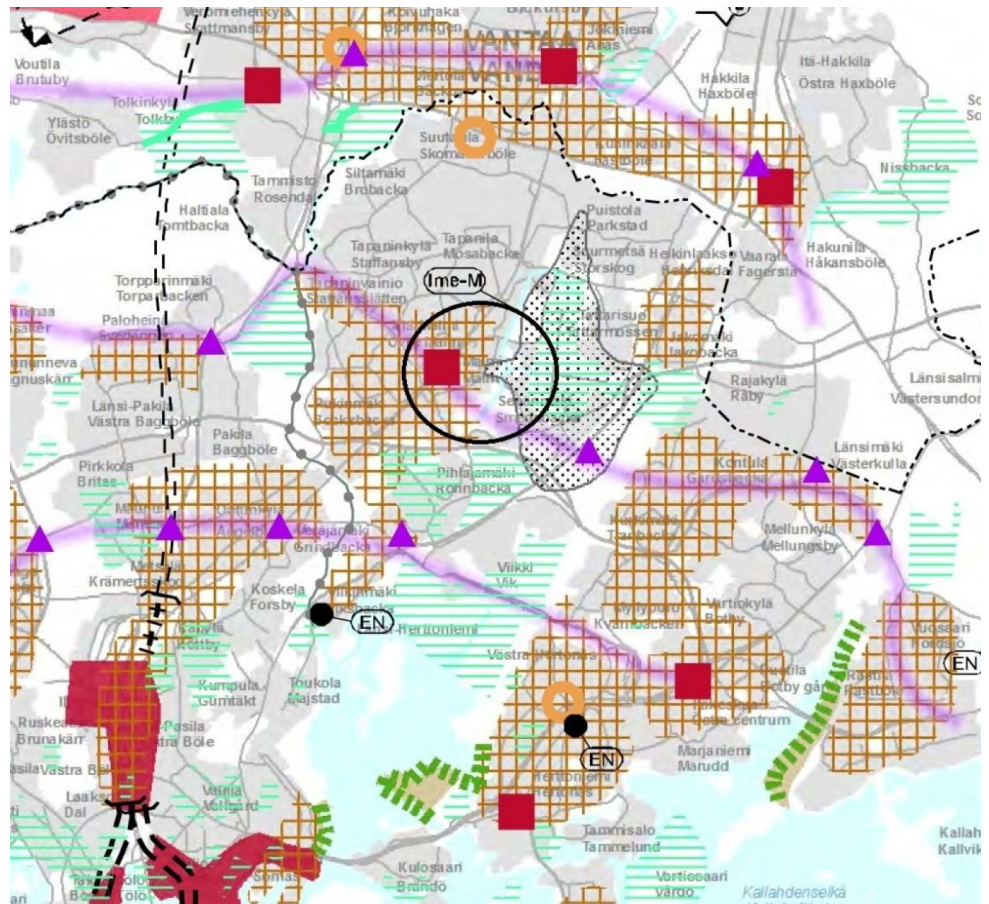
Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on keskusta- ja taajamatoimintojen aluetta.



Ote maakuntakaavasta

Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihe-
maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta,
joka sijaitsee tiivistettäväksi merkityllä alueella. Longinojan varteen on
merkitty viheryhteystarve. Lisäksi alueen poikki on merkitty pääradan
lisäksi pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli (Jo-
keri II) ja kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tär-
keä kohde (RKY 2009), Malmin vanha asemarakennus.

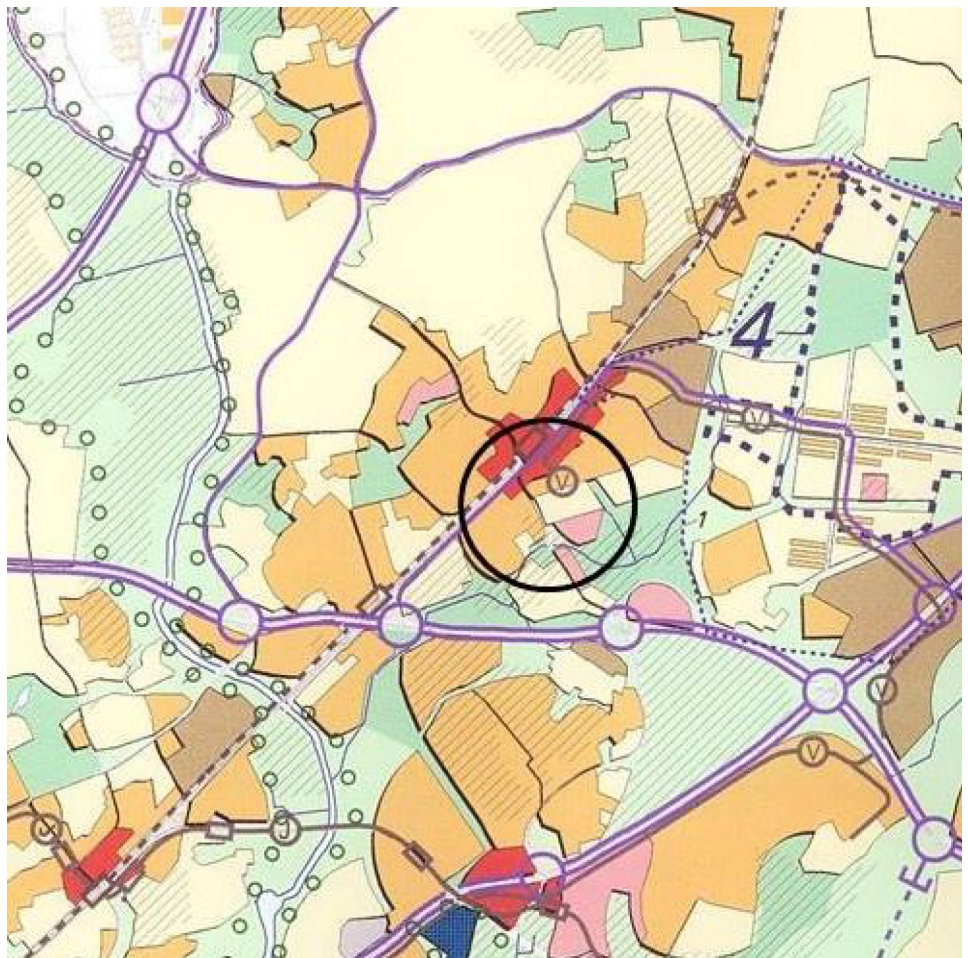
Laadittu asemakaavan muutos on maakuntakaavan ja 2. vaihemaakun-
takaavan mukainen.



Ote 2. Vaihemaakuntakaavasta

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, kerrostalovaltaisen asumisen ja toimitilojen käyttöön sekä osittain pientalovaltaisen asumisen alueeksi. Suunnittelualueen eteläosa on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Aluetta tulee kehittää niin, että sen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Nyt laadittu asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen.



Ote Yleiskaava 2002:sta

Asemakaavat

Alueella on voimassa seuraavat asemakaavat (14 kpl):

- nro5111(vahvistettu16.5.1964)
- nro7737(vahvistettu29.9.1978)
- nro8050(vahvistettu17.3.1980)
- nro8325(vahvistettu26.3.1981)
- nro8415(vahvistettu6.7.1982)
- nro8711(vahvistettu11.4.1983)
- nro8818(vahvistettu20.2.1984)
- nro9015(vahvistettu27.10.1986)
- nro9513(vahvistettu2.11.1988)
- nro9648(vahvistettu27.12.1989)
- nro10029(vahvistettu10.2.1994)
- nro10723(vahvistettu12.10.1999)
- nro11710(tullutvoimaan15.5.2009)
- nro12143(tullutvoimaan9.8.2013)

Asemakaavojen mukaan suunnittelualueen tontit on määritelty mm. liike- ja toimistorakennusten (K), toimistorakennusten (KT), sosiaali- tointa ja terveydenhuoltoa palvelevien asuinrakennusten (YSA-1), ope- tustoimintaa palvelevien rakennusten (YO), asuinpientalojen (AO) ja autopaikkojen korttelialueiksi (LPA). Lisäksi alueeseen kuuluu suojavi- heralueita (EV), puistoalueita (VP), rautatiealuetta (LR) ja katualueita. Asemakaavat mahdollistavat myös tiloja julkista palvelutoimintaa varten Malmin vanhassa asemarakennuksessa ja Latokartanontie 5 ja 7:ssä. Longinojan varressa sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat raken- nukset on suojeltu kaavamääräyksen (sr-1b ja sr-2).

Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009).

Jokeri 2 bussilinjan (nyk. runkolinja 560) edellyttämät liikennejärjestely-suunnitelmat on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 17.6.2010. Bussilinja aloittaa liikennöinnin alueen läpi syksyllä 2015.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittaussosasto on laatinut pohjakartan, joka on tarkistettu 25.11.2014.

Maanomistus

Hietakummuntie 1a:ssa, Paavolantie 2:ssa, Latokartanontie 4:ssä ja 5:ssä sijaitsevat tontit ovat yksityisomistuksessa. Rautatiealueet omistaa Liikennevirasto. Muun suunnittelualueen omistaa Helsingin kaupunki. Tontit 38060/7, 38061/1, 38320/7 ja 8 sekä 38322/3 on vuokrattu pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla. Kaavamuutosalueen maanomistuskartta on selostuksen liitteenä.

Alueen yleiskuvaus

Malmin juna-aseman läheisyydessä ympäristöä leimaavat eri korkeus-tasoilla kaavamuutosalueen läpi kulkevat liikenneväylät. Muutosalueella on pääradan rata-alueita sitä reunustavine katuineen (Malmin Kauppatie ja Malminkaari) sekä niiden yli kulkeva Latokartanontie. Pääradan ja Longinojan välillä alueen läpi kulkeva Latokartanontie seuraillee historiallisen Vanhan Hämeenlinnantien linjausta. Voimakkaasti kaareutuva Malmin asematie välittää liikennettä Latokartanontieltä alas Malminkaarelle. Ala-Malmin läpi kulkeva jalankulun pääreitti (Pekarraitti) alittaa Latokartanontien tunnelissa. Kaakkoisreunalla alue rajautuu Longinojan varren vehreään puistoympäristöön.

Rakennettu ympäristö

Pääradan ylittävällä sillalla on linja-autojen vaihtotermiinaali sekä Malmin vanha asemarakennus, johon on sijoitettu junaliikenteen laitetoja. Sillan tasolla sijaitsevat asemarakennuksen entiset odotustilat ovat nykyisin tyhjillään.

Malmin asematie 2:ssa ja 5:ssä sekä Latokartanontie 12:ssa sijaitsevat autopaikkatontit sekä Latokartanontie 2:ssa sijaitseva rakentamaton tontti ovat nykyisin pysäköintikäytössä. Latokartanontie 4, 5 ja 7:ssä on eri-ikäisiä liike- ja toimistorakennuksia.

Vanha Malmin poliisitalo osoitteessa Latokartanontie 5 on arkkitehti Niilo Kokon vuonna 1961 suunnittelema modernistinen liiketalo. Rakennus on edustanut uutta aikaa Latokartanontien kehityksessä, kiinteistössä on poliisitoimen lisäksi sijainnut mm. Alko sekä Tanssiravintola Tillikka.

Latokartanontie 9:ssä on vanhusten palveluasuntoja. Hietakummuntie 1 a:ssa on eri vaiheissa rakentunut Helmi-liiketalousopiston rakennus, joka sisältää opetus-, toimisto- ja liikuntatiloja.

Paavolantien ja Hietakummuntien alueella on pientaloja, muualla lähiympäristössä toimisto- ja liikerakennuksia sekä kerrostaloasutusta. Paavolantien pientaloalueen ja Latokartanontien väli on puisto- ja suojaviheraluetta, jonka läpi pituussuunnassa kulkee vilkkaasti käytetty kävely- ja polkupyöräreitti. Longinojan varressa on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia.

Palvelut

Malmi on yksi Helsingin aluekeskuksista ja merkittävimmistä joukkoliikenteen keskuksista. Suunnittelualue sijaitsee Malmin kattavien kaupallisten ja julkisten palvelujen yhteydessä. Myös liikunnan harrastamiseen on Malmin alueella tarjolla lukuisia yksityisiä ja julkisia palveluja sekä laajat ulkoilureitistöt. Julkiset liikenneyhteydet eri suuntiin ovat erinomaiset. Suunnittelualueen lähiympäristössä toimii lukuisia yrityksiä ja oppilaitoksia.

Kaavamuutosalueella toimii useita julkisia ja kaupallisia palveluita. Latokartanontie 4:ssä toimii pääosin terveys- ja hyvinvointipalveluja tarjoavia yrityksiä. Latokartanontie 5:n rakennuksissa on nykyisin mm. Pohjois-Helsingin musiikkiopiston, Saiturinpörssi-myymän, ravintola Tillikan, Saalem-seurakunnan ja Helsingin kaupungin kiinteistöviraston geoteknisen osaston sekä sosiaali- ja terveysviraston toimintaa. Latokartanontie 7:ssä toimii lukuisia pieniä ja keskikokoisia yrityksiä ja myymälätiloja. Latokartanontie 9:ssä toimii vanhusten hoitokoti Milja sekä siihen liittyvä ravintola. Longinojan varressa puistoalueella sijaitsevassa kiinteistössä on Niemikotisäätiön päivätoimintakeskus. Hietakummuntie 1a:ssa toimii Helmi-liiketalousopisto ja Haaga-Helia ammattikorkeakoulu sekä Helmi Center:n liikuntatiloja.

Luonnonympäristö

Yrjölänpuisto sekä Latokartanontien varret ovat pääosin vihreää puistomaista puustoa ja nurmialuetta. Rataa lähestyttäessä kasvillisuutta

on vähemmän. Latokartanontie 2:n rakentumattomalla tontilla on hoitamaton kasvillisuus ja suuria puita.

Longinojan pohjoisrannan puistoalueella on Pehrsin tilan pihapiiri, joka ei ole varsinaista luonnonympäristöä, vaan jo vuosisatoja vanhaa kulttuuriympäristöä. Tällä hetkellä pihapiiri on päässyt villiintymään melko reheväksi puustoksi ja aluskasvillisuudeksi.

Kaakkoissivuiltaan kaavamuutosalue rajautuu laajoihin Longinojan varren niittymäisiin puistoalueisiin. Longinoja virtaa Malmin lentokentältä kaavamuutosalueen eteläpuolella, alittaa putkitettuna alueen eteläpuolella olevan Kehä I:n ja jatkuu edelleen Pihlajiston puolella, kunnes yhtyy Vantaanjokeen. Longinojan pienvesien lähimetsät (kohde M60) on sisällytetty ympäristökeskuksen METSO -toimintaohjelmakohteisiin (Helsingin metsien luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävien kohteiden inventointi). Ympäristökeskuksen luontotietojärjestelmässä Longinojan varteen on merkitty kaksi linnustollisesti arvokasta kohdetta (kohderaportit 196/99 ja 308/99).

Suojelukohteet

Longinojan varressa sijaitseva Pehrsin tilan päärakennus on voimassa-olevassa asemakaavassa suojeltu kaavamääräyksellä sr-1b ja sen vieressä sijaitseva maakellari kaavamääräyksellä sr-2. Päärakennuksen suojelumääräykset kattavat osin myös rakennuksen tärkeimpiä sisätiloja. Tilan pihapiiri ja läheinen Yrjölänpuisto on merkitty myös muinaismuistorekisteriin. Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Lisäksi Malmin vanha asemarakennus on suojeltu ns. rautatiesopimuksella (sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta, YM, päätös 9.12.1998 dno 2/262/96).

Yhdyskuntatekninen huolto

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä.

Maaperä, kallioperä, pohjavesi sekä niiden pilaantuminen

Alueen luoteisosalla maaperä on kauttaaltaan kitkamaata, hiekkaa tai moreenia. Latokartanontien sillan länsi/lounaispuolella kalliopinta on lähellä maanpintaa (ylimmillään n. 1 m syvyydessä) mutta se laskee nopeasti kohti pohjoista ja itää. K.H. Wiikin kadun kohdalla kalliopinta on n. 16 m syvyydessä. Longinojanpuiston läheisyydessä maaperä on moreenia, jonka päällä on savikerros. Pohjavesi Malminkaaren ja Latokartanontien risteyksessä on tasolla +17,0...+17,1 (maanpinta noin

+18) ja Pekanraitin ja Latokartanontien risteyksessä tasolla +16,2...+16,5 (maanpinta noin +18,5). Kaava-alueen reunamilla esiintyy moreenin yläpuolisia savialueita.

Ympäristöhäiriöt

Latokartanontien, Malmin asematien ja Malminkaaren liikenteestä aiheutuu alueelle melu-, pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä. Latokartanontien liikenne-ennuste vuodelle 2035 on vilkkaimmalla kohdallaan (Vilpulantien eteläpuolella) noin 16 000 ajon./vrk ja Malmin asematien 8 000 ajon./vrk. Kauppakaaren liikenne-ennuste vuodelle 2035 on noin 15 000 ajon./vrk. Pääradan junaliikenne voi ilmeisesti lisäksi aiheuttaa radan lähistöllä häiriötä tärinän ja runkoäänen muodossa.

3

TAVOITTEET

Tavoitteena on luoda edellytykset toteuttaa Latokartanontien varteen ja sen lähiympäristöön uutta keskustamaista rakentamista, joka kohentaa Malmin keskeisen kadun kaupunkikuvaa ja tiivistää hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella olevaa aluetta. Suunnittelun tavoitteena on kohottaa asemanseutu ympäristöineen arvoonsa asuttuna keskusta-alueena tunnistaen ja huomioiden Malmin historiallisen kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja arvot.

Alueen historiallisen kerroksellisuuden edistämiseksi Longinojan varren puistoalueella sijaitseva Pehrsin talo suojellaan osana alueen historiallista rakennuskantaa. Rakennukselle muodostetaan uusi kortteli, johon julkisen käyttötarkoituksen lisäksi esitetään myös paikalle alkuperäistä asuintoimintaa. Myös Malmin vanha asemarakennus suojellaan ja sen hyödyntämistä julkiseen käyttöön edistetään.

Tavoitteena on myös parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, Malmin linja-autoliikenteen vaihtoterminaalien alueen viihtyisyyttä ja kulkuyhteyksiä Malmille. Syksystä 2015 lähtien Malmin terminaalien kautta tulee kulkemaan uusi poikittainen bussiliikennelinja Jokeri 2 (runkolinja 560). Asemanseudun merkitys vaihtopysäkinä kasvaa ja terminaalien ympäristön kehittämismahdollisuudet paranevat.

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS

Yleisperustelu ja -kuvaus

Malmin aseman läheisyyteen kaavoitetaan uutta keskustamaista asuin-, liike- ja palvelurakentamista. Radan ylittävälle sillalle mahdollistetaan joukkoliikenneterminaalin laajennus. Asemakaavan muutos mahdollistaa joidenkin keskeisellä paikalla sijaitsevien liikerakennusten korvaamisen uusilla rakennuksilla siten, että nykyisten rakennusten tilalle ja niiden ympäristöön rakennetaan uusia keskusta-alueelle sopivia toimintoja. Joitakin tontteja jaetaan tai liitetään toisiinsa sekä viereisiin katualueisiin. Muodostettavien tonttien käyttötarkoituksia muutetaan ja niille osoitetaan uutta rakennusoikeutta. Vähäisellä virkistyskäytöllä olevia puisto- ja suojaviheralueita muutetaan korttelialueiksi. Kaavamääräyksissä huomioidaan sijainti Longinojan varren kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa ympäristössä sekä mm. pääradan melualueella. Kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti tärkeät talot suojellaan kaavamääräyksiin.

Mitoitus

Muutosalueen pinta-ala on noin 11 hehtaaria, joka jakautuu eri käyttötarkoituksiin seuraavasti:

Merkintä	Pinta-ala ha	Kerrosala k-m ²	Kerrosalan lisäys k-m ²	Tehokkuus Asukkaita	
AK	0,20	5 400	5 400	2,72	120
AK-1	0,18	4 250	4 250	2,38	150
AKR	0,43	5 000	5 000	1,16	125
AO	0,11	277	41	0,25	7
ALP	0,29	550	550	0,19	9
YO	1,10	11 000	1 650	1,00	0
YSA-1	0,26	4 800	1 400	1,83	60
C	0,25	15 300	15	6,14	150
KT	0,50	8 600	0	1,72	0
VP	0,68		0	0	0
LR	1,75	880	0	0,05	0
LPA	0,70	0	0	0	0
Katua	4,40	0	0	0	0

Kerrosalaa asemakaavan muutoksessa on yhteensä 56 057 k-m², josta asumista ja erityisasumista on noin 26 000 k-m². Uutta kerrosalaa muodostuu yhteensä 33 591 k-m², josta uutta asumista ja erityisasumista on noin 22 500 k-m². Tonttikohtaisissa tehokkuuksissa on sijaintiin liittyen suuria eroja. Longinojan kulttuurihistoriallisessa ympäristössä laskennallinen tehokkuusluku on noin 0,20. Junarataa lähestyttäessä lasken-

nallinen tehokkuusluku suurenee asteittain. Keskustatoimintojen korttelialueella laskennallinen tehokkuusluku ilman sen viereen sijoittuvaa autopaikkojen korttelialuetta on enimmillään 6,13. Uusia asukkaita alueelle tulee noin 600.

Asuinkerrostalojen korttelialue (AK)

Tontti 38060/6 jaetaan kahteen osaan tonteiksi 38060 8 ja 9. 4-kerroksinen toimistorakennus (KT-tontti) säilyy nykyisessä käytössään. Tontin koillisosasta muodostetaan uusi asuinkerrostalojen tontti (AK) 38060/9, johon liitetään myös osia ympäröivistä katualueista. Vanhan Helsingintien puoleiset matalat rakennukset voidaan korvata uudella asuinkerrostalolla, jonka ensimmäinen kerros varataan pääosin liiketilaksi. Uuden kerrostalon rakennusala on jaettu erikorkuisiin osiin. Kerrosluku on enimmillään kahdeksan. Lisäksi tontin sisäpihan alle voidaan rakentaa pysäköintikellari, jonka kannelle on osoitettu ohjeellinen leikki- ja oleskelualue.

Erillispientalojen korttelialue (AO)

Nykyiseen pientalotonttiin 38071/8 liitetään pieni osa viereistä puistoaluetta kaavamuutoshakemuksen mukaisesti ja tontin kaavamääräykset päivitetään nykykäytäntöjen mukaisiksi. Uusi tontinrajaus sujuvoittaa tontin eteläpuolelta kulkevaa jalankulun ja polkupyöräilyn reittiä sekä selkeyttää alueen ylläpitovastuita. Uutta rakennusoikeutta tontille tulee 39 k-m².

Asuinkerrostalojen korttelialue opiskelija-asuntoja varten (AK-1)

Nykyiseen autopaikkojen korttelialueeseen 38322/3 liitetään osa Malmin asematien katualuetta ja se muutetaan opiskelija-asuntojen tontiksi 38322/4. Enimmäiskerrosluku on radan varressa ympäristön mukaisesti viisi ja muilta osin kahdeksan kerrosta. Rakennusalat on sijoitettu risteyksessä katujen varsille siten, että sisäpihalle saadaan muodostettua pieni suojaisa piha-alue. Ajo sisäpihalla sijaitsevalle ohjeelliselle pysäköintipaikalle on osoitettu Malmin asematieltä rakennukseen jätettävän kulkuaukon kautta. Tontin poikki kulkeva ajoyhteys naapuritontille 38322/2 säilyy.

Asuin-, liike-, toimisto- ja palvelurakennusten korttelialue (ALP)

Longinojan varressa puistoalueella sijaitseva kulttuurihistoriallinen Pehrsin talon pihapiiri muutetaan asuin-, liike-, toimisto- ja palvelurakennusten korttelialueeksi. Nykyiset rakennukset on suojeltu kaava-

määräyksiin ja päärakennuksen taakse osoitetaan rakennusala 1 ½-kerroksiselle uudisrakennukselle. Merkinnällä halutaan mahdollistaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan pihapiirin monipuolinen käyttö. Käyttötarkoitus mahdollistaa Niemikotisäätiön nykyisen toiminnan jatkumisen tiloissa. Päärakennuksen taakse 30 metrin etäisyydelle sijoittuvaan uudisrakennukseen on mahdollista laajentaa Niemikotisäätiön nykyistä toimintaa. Vaihtoehtoisesti siihen voi sijoittaa myös muuta toimintaa tai uutta asumista.

Uudisrakennus ja suojeltu päärakennus rajaavat väliinsä suojaisan pihapiirin. Täydennysrakentaminen tulee sopeuttaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön siten, että rakennukset muodostavat yhdessä luontevan parin. Piha-alueiden arvokkaat ominaispiirteet tulee kaavamääräyksen perusteella säilyttää. Kaavassa on määrätty myös, että istutusten, pintamateriaalien, ulkoportaiden ja pihan varusteiden tulee olla tontin ominaispiirteisiin soveltuvia. Julkisivumateriaalina tulee käyttää puuta. Päärakennus suojellaan kaavamääräyksellä "sr-2" ja tontilla sijaitseva maakellari merkinnällä "sr". Koko tontin alueelle on merkitty myös kaavamääräys "sm", joka osoittaa alueella sijaitsevan muinaismuistolailla rauhoitetun historiallisen kyläpaikan. Korttelialueelle osoitetaan ajoyhteys Vanhalta Helsingintieltä pohjoispuolella sijaitsevan autopaikkojen korttelialueen (LPA) 38061/5 kautta. Suojellun talon kerrosala on 250 k-m² ja uudisrakennuksen ala on 300 k-m². Korttelin kerrosalasta saa enintään 2/3 käyttää asuintiloja varten. Lisäksi pihapiiriin merkitylle rakennusosalalle saa rakentaa enintään 30 m² talousrakennuksen.

Kerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue (AKR)

Vanhan Helsingintien itäreunalle muodostetaan uusi kerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue 38324/1. Kortteliin liitetään osa nykyisen Latokartanontien katualuetta. Rinteessä sijaitsevaan kortteliin saa rakentaa kaksikerroksisen rakennuksen, jonka kellarikerroksesta puolet saa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi. Vanhan Helsingintien puoleiseen reunaan sijoitetut rakennusalat rajaavat tontille katumelulta suojatun piha-alueen. Korttelin pohjoisreunalla Vilppulantiehen rajautuva rakennusala porrastuu muuta rakennusta yhden kerroksen matalammaksi. Pysäköinti ja huoltoliikenne on ohjattu kaavamääräyksiin korttelin eteläpuolella sijaitsevalle autopaikkojen korttelialueelle (LPA) 38061/4. Huoltoliikenne on sallittu osittain myös rakennuksen takana sijaitsevalla Helge Nymanin kujalla. Korttelialueen keskellä on yleiselle jalankululle varattu osa, joka yhdistää Helge Nymanin kujan Vanhan Helsingintien ja Malmin asematien risteykseen.

Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue (YO)

Tontti 38067/5 säilyy käyttötarkoitukseltaan ennallaan, mutta siinä sallitaan tontin tehokkuuden nosto ja rakennuksen laajennukset saadun kaavamuutoshakemuksen mukaisesti. Myös tontilla olevia liikuntatiloja on mahdollista laajentaa. Laajennuksen myötä voidaan liikuntatiloille rakentaa uusi sisäänkäynti Vanhan Helsingintien pysäköintialueen puolelta.

Sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien asuinrakennusten korttelialue (YSA-1)

Nykyinen autopaikkojen korttelialue 38320/8 liitetään nykyiseen tonttiin 38320/7. Niistä muodostuvalle uudelle tontille 38320/9 mahdollistetaan nykyisen vanhusten hoitokodin ja siihen liittyvän ravintolan laajeneminen saadun kaavamuutoshakemuksen mukaisesti. Tontin suurin sallittu kerrosluku on neljä.

Keskustatoimintojen korttelialue (C)

Malmin aseman eteläpuolinen liike- ja toimistorakennusten korttelialue 38222 ei ole kokonaan toteutunut asemakaavojen mukaiseksi. Kaavamuutoksessa tonteista muodostetaan saadun hakemuksen mukaisesti uusi tehokkaammin ja joustavammin kehitettävä keskustatoimintojen korttelialue, jonka läpi johdetaan Pekanraitilta asemasillalle uusi yleisen jalankulun reitti. Keskustatoimintojen korttelialueelle voidaan sijoittaa mm. hotelli-, toimisto-, palvelu- ja liikerakentamista sekä hallintoa ja asumista.

Rakennusalan suurin sallittu kerrosluku on 16. Rakennus sijoittuu sillan kupeessa jyrkkään rinteeseen, jossa ensimmäinen kerros tulkitaan sijoittuvan sillan alta kulkevan Malminkaaren korkeustasoon. Likimääräisen korkeustason +29 yläpuolelle sijoitettava kerrosala on jäsenneltävä korttelissa kahteen toiminnallisesti ja julkisivuiltaan eriluonteiseen rakennusosaan ja siitä enintään puolet saa käyttää asumiseen. Kaavamuutosalue sijoittuu Malmin lentokentän lentoestalueelle, joten rakennuksen tai rakenteiden korkein sallittu korkeusasema on +62 metriä. Mikäli korkeusasema halutaan rakennuksella ylittää, tulee ylitykselle saada lentoestelupa. Mikäli lentoestelupaa ei saada, tontille on sijoitettavissa korkeusasemien puolesta noin 13 kerroksinen rakennus. Toteutettavien kerrosten lukumäärällä ei ole vaikutusta korttelin kokonaiskerrosalaan. Rakennusoikeus on korttelissa merkitty kerrosalaneliömetreinä kolmen numeron lukusarjana. Ensimmäinen luku ilman etuliitettä

osoittaa kerrosalan likimääräisen korkeustason +29 yläpuolelle ja toinen k-merkitty luku myymälä- ja liiketilaksi varattavan neliömetrimäärän sen alapuolelle. Kolmas yjk-merkitty luku osoittaa rakennukseen sijoituvan katetun ja lämmitetyn yleiselle jalankululle osoitetun kerrosalan. Pysäköintitilat ja rakennuksen aputilat saa rakentaa kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Suurin osa rakennuksen pysäköintipaikoista sijoitetaan siihen luoteisrajalla liittyvän LPA-tontin (38222/3) sillan alle rakennettaville pysäköintikansille.

Toimistorakennusten korttelialue (KT)

Alueelle saa rakentaa tiloja myös palvelu- ja myymälätoimintaa varten. Tontilla 38060/7 mahdollistetaan kaavamääräyksillä pääosin nelikerroksisen rakennuksen myymälätilojen laajentaminen katutason arkadikäytävään.

Nykyinen tontti 38060/6 jaetaan kahteen osaan tonteiksi 38060/8 ja 9. Tontin koillisosasta muodostetaan uusi asuinkerrostalojen tontti (AK). 4-kerroksinen toimistorakennus säilyy nykyisessä käytössään (KT) ja sille muodostetaan uusi tontti 38060/8.

Molempien KT-tonttien sisäpihan alle voidaan rakentaa uudet pysäköintikannet, jotka voidaan kaavamääräysten mukaisesti tarvittaessa yhdistää toisiinsa.

Puisto (VP)

Yrjölänpuisto on merkitty puistoksi (VP). Lisäksi muutosalueen eteläreunalla on Paavolantien päädyssä osa Longinojan varren puistoaluetta ja Vanhan Helsingintien molemmin puolin pienet puistoalueet. Puistoalueiden läpi on osoitettu kulkureittejä nykytilanteen mukaisesti. Yrjölänpuiston itäreunalle on lisäksi osoitettu uusi jalankulun ja polkupyöräilyn reitti, jolla tontilleajo on sallittu. Koko Yrjölänpuiston alueelle ja osalle Longinojan varren puistoaluetta on merkitty kaavamääräys (sm), joka osoittaa alueella sijaitsevan muinaismuistolailla rauhoitetun historiallisen kyläpaikan.

Rautatiealue (LR)

Alueella sijaitsee Malmin vanha RKY-luokiteltu rautatieasema, joka suojellaan kaavamääräyksellä sr-2. Asemarakennuksessa olevat junaradan ohjauslaitteet säilyvät. Rakennukseen on suunniteltu kaavan valmistelun yhteydessä uutta pyöräkeskusta. Radan ylittävälle sillalle sijoituvia toimintoja pyritään vahvistamaan kaavamääräyksiin.

Autopaikkojen korttelialue (LPA)

Liiketalousopisto Helmelle vuokrattu autopaikkojen korttelialue rajataan uudelleen siten, että opistolle varattu pysäköinnin kokonaispinta-ala säilyy ennallaan (tontti 38061/5). Korttelin pohjoisreunalle osoitetaan uusi alue (tontti 38061/4) asuinkorttelin 38324 autopaikoille. Ajoliittymä on osoitettu Vanhan Helsingintien kautta.

Uusi autopaikkojen korttelialue 38222/3 sijoittuu rautatien ylittävän sillan ja uuden keskustatoimintojen korttelin väliin. Tontti on tarkoitus toteuttaa kansirakenteena, jossa viereisen keskustatoimintojen korttelialueen autopaikat sijoittuvat rakennettavan kannen alle ja kannen yläpinta varataan osaksi sillan laajennettavaa joukkoliikenneterminaalia. Ajoyhteys autopaikkojen korttelialueen yli voidaan toteuttaa erillisenä rakenteena. Yläpinnan korkeusasemat ja rakenteet mitoitetaan välittömään bussiliikenneliikennettä Vanhalta Helsingintieltä joukkoliikenneterminaaliin. Kaltevalla yläpinnalla tulee varautua myös katulämmitykseen. Kansi- ja siltarakenteiden suunnitteluperusteet ja tekniset vaatimukset on määritelty tarkemmin Joukkoliikenneterminaalisillan yleissuunnitelman kohdassa 6 (A-insinöörit Oy), joka on selostuksen liitteenä.

Liikenne

Alueellisella kokoojakadulla Latokartanontieellä liikennemäärät ovat noin 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärien ei odoteta kasvavan merkittävästi.

Latokartanontie, jonka nimi kaava-alueella muuttuu Vanhaksi Helsingintieksi, linjataan Malmin asematien kohdalla uudestaan, muutokset heijastuvat myös Vilppulantien länsipään katulinjaukseen. Asemakaavan muutosalueella Vanhaa Helsingintietä kavennetaan hieman Vilppulantien pohjoispuolella. Kadulla säilyvät nykyisenmukaiset kaistamäärät. Malmin asematien katualuetta kavennetaan ja linjataan uudelleen Pekanraitin ja Malminkaaren välillä niin, että kaistajärjestelyt säilyvät ennallaan. Vilppulantien länsipäähän toteutetaan yksisuuntaiset pyöräilyjärjestelyt, jonka vuoksi nykyinen Vilppulantien länsipään pohjoisen puoleinen bussipysäkki siirretään idemmäksi.

Kaavan myötä Vanhan Helsingintien ja Malmin asematien pyöräilyjärjestelyt on tarkoitus yksisuuntaistaa. Kaava-alueella kaksisuuntaiseksi pyörätieksi Vanhan Helsingintien osalta on tarkoitus jättää ainoastaan idän puoleinen pyörätie Vilppulantiestä etelään.

Malmin asematien ja Malminkaaren liittymässä muutetaan katualueen rajausta. Liittymäjärjestelyiden osalta varaudutaan Malminkaaren varteen sijoittuvaan radanvarsibaanaan. Liittymässä varaudutaan myös mahdollisiin liikennevaloihin.

Jokeri 2:n (runkolinja 560) ja kehäradan aloittaessa liikennöinnin Malmin keskustan läpi alueen merkitys joukkoliikenneverkoston solmukohdaksi kasvaa nykyisestä. Laajentamalla nykyistä joukkoliikenneterminaalia etelään yhteistyössä Helsingin kaupungin Liikennelaitos-liikelaitoksen (HKL) ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kanssa Malmin aseman joukkoliikennejärjestelyt selkeytyvät. Taksiasema on tarkoitettu sijoittamaan jatkossa terminaalikannen länsilaidalle. Joukkoliikenneterminaaliin kuuluva alue on merkitty kaavakarttaan merkinnällä y1. Laajennettavassa joukkoliikenneterminaalissa varaudutaan mm. sähköbussien varustamalla jokainen laituripaikka ja pikapysäköintipaikka suojaputkilla selostuksen liitteenä olevan terminaalisillan yleissuunnitelman (A-insinöörit Oy) määrittelyjen mukaisesti.

Kaavamuutos mahdollistaa nykyisten maantasoisten pysäköintijärjestelyjen sijoittamisen pihakansien alle usealla eri tontilla. Vieraspysäköinti sijoittuu katualueelle. Alueen vieras- ja asiointipysäköinnille on osoitettu liikenteen yleissuunnitelmassa uusia ohjeellisia pysäköintipaikkoja Vanhan Helsingintien ja Malmin asematien varsille yhteensä noin 40 ap. Pysäköinnin vähimmäismäärien mitoituksessa on huomioitu alueen poikkeuksellisen hyvä sijainti aluekeskuksen ja raideliikenteen pysäkin välittömässä läheisyydessä. Kaavamääräyksillä on mahdollistettu myös vuorottaispysäköintiin perustuva 10 %:n lievennys pysäköintipaikamääriin, mikäli toteutetaan yli sadan nimeämättömän pysäköintipaikan keskitetty järjestely. Tällainen järjestely on mahdollista toteuttaa kortteleissa 38060, 38061 ja 38222. Kaavassa on myös muita määräyksiä, joilla mahdollistetaan pysäköinnin yhteisjärjestelyjä vierekkäisten tonttien välille keskinäisin sopimuksin.

Jalankulun ja polkupyöräilyn väyliä siirretään kaavamuutoksessa uusille reiteille. Kulkuväylien välityskyky ja hierarkia säilyy kuitenkin nykyisen kaltaisena. Nykyisin tontin 38320/8 läpi rasitteena kulkeva ajoyhteys siirretään Yrjölänpuistoon jalankulun ja polkupyöräilyn reitiksi, jolla tontilleajo on sallittu. Tämä mahdollistaa nykytilannetta paremmin myös pelastusajoneuvojen pääsyn tontille 38320/6.

Nykyinen Paavolantien suuntainen puistokäytävä linjataan osittain uudelleen jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi katualueeksi (Helge Nymanin kuja). Reitin itäreunalla oleva kasvillisuus säilytetään istutusalueen osoittavalla kaavamerkinnällä.

Uuden asuinkorttelin 38324 eteläpuolelle rakennetaan uusi jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu Vanhan Helsingintien bussipysäkin ja Paavolantien kääntöpaikan välille.

Malmitalolle ja Ala-Malmin torille johtava Pekanraitti pysyy Ala-Malmin tärkeimpänä radansuuntaisena kävelyreittinä. Sen alikulku Vanhan Helsingintien ali säilyy ennallaan, mutta tunnelin molempiin päihin tulevat uudisrakennukset elävöittävät ja aktivoivat reitin käyttöä. Pekanraittia kavennetaan Vanhan Helsingintien ja Malmin asematien välillä liittämällä osa katualueesta viereiseen tonttiin. Pekanraitin katualueen uusi leveys (7 metriä) vastaa raitin nykyistä leveyttä Malmin asematien toisella puolella.

Malmin Vanhalle rautatieasemalle suunniteltu uusi pyöräkeskus parantaa ja aktivoi pyöräilyn edellytyksiä alueella. Pitkän matkan pyöräilyä palvelee tulevaisuudessa pääradan varteen sijoittuva baana, jonka tarkoitus on olla nopea ja laadukas yhteys pyöräilyverkossa. Kaavamuutosta laadittaessa on huomioitu myös riittävien polkupyöräpaikkojen edellyttämät tilavaraukset. Kaavassa määrätään tonttien käyttötarkoitusten mukaiset velvoitteet polkupyöräpaikkojen varaamiseen. Lisäksi polkupyöräpaikkoja tullaan sijoittamaan uuden laajennetun joukkoliikenneterminaalin yhteyteen. Kaavamuutoksessa ei ole erikseen veloitettu yleisille alueille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen lukumääriä. Polkupyöräpaikkojen tarpeesta ja sijoittamisesta sovitaan jatkosuunnittelussa yhteistyössä eri toteuttajatahojen kanssa.

Palvelut

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä tehtiin Helsingin kaupungin Lähiöprojektin toimeksiannosta Malmin asemakeskuksen toimijakartoitus (Ramboll Finland Oy / 2013). Kartoituksen tavoitteena oli selvittää yhteistyössä alueen kaupallisten toimijoiden ja kiinteistönomistajien kanssa Malmin asemakeskusalueen toimijarakenne ja kaupallinen rakenne sekä analysoida lähtökohdat alueen elinkeinojen kehittämiseksi jatkossa. Yrittäjien, järjestöjen ja muiden toimijoiden tahtotilaa Malmin asemakeskusalueen kehittämisen osalta selvitettiin kahden työpajan sekä haastatteluiden avulla. Kaavamuutoksen liiketilojen mitoituksessa on hyödynnetty toimijakartoituksen tuloksia.

Asemakaavan muutoksen myötä on mahdollista rakentaa Vanhan Helsingintien varteen uusia liiketiloja. Uusien liiketilojen toivotaan monipuolistavan Ala-Malmin palvelutarjontaa. Keskustatoimintojen korttelialueelle on suunniteltu mm. liiketilojen, toimistotilojen, hotellin ja toimistohotellin sijoittamista.

Vanhaan asemarakennukseen suunniteltu uusi pyöräkeskus, laajennettava joukkoliikenneterminaali ja sen yhteyteen tuleva keskustatoimintojen korttelialue avaa eri liikenneverkostojen solmukohtaan uusia mahdollisuuksia palvelujen järjestämiseen.

Helmi-opiston toiminta jatkuu nykyisellään, mutta kaavamuutos mahdollistaa opetus- ja liikuntatilojen laajentamisen tontilla 38067/5.

Vanhusten hoitokoti Miljalle varataan mahdollisuus toiminnan laajentamiseen tonttiin liitettävälle nykyiselle autopaikkojen korttelialueelle 38320/8. Samalla tarjoutuu mahdollisuus uusien palvelutilojen avaamiseen katutasossa Malmin asematien suuntaan.

Niemikotisäätiön toiminta voi jatkua Longinojan suojellussa puurakennuksessa. Toimintaa on myös mahdollista laajentaa tai monipuolistaa uudisrakennukseen.

Tontilla 38060/6 sijaitsevat matalat liikerakennukset korvataan kaavamuutoksessa uudella asuinrakennuksella, jonka katutasossa on liiketiloja.

Tontilla 38060/7 sijaitsevat liiketilat voivat laajentua nykyisen sisäänvedetyn arkadikäytävän alueelle.

Osa suunnittelualueen nykyisistä palveluista voi jatkaa nykyisissä tiloissa, osa voi siirtyä uusiin liiketiloihin tai muihin vastaaviin tiloihin lähiympäristössä. Täydennysrakentamisen myötä alueelle tulevat uudet asukkaat voivat käyttää Malmin aluekeskuksen monipuolisia palveluja.

Esteettömyys

Asemakaava-alueen pohjoisosa on esteettömyyden kannalta vaativaa erikoistasoa alueen tasoerojen takia sekä alueelle sijoittuvan joukkoliikenneterminaalin takia. Eteläinen osa on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta. Päärata kulkee Malmin läpi halkaisten alueen Ylä- ja Ala-Malmiin. Malmin keskustassa radan yli pääsee Vanhan Helsingintien lisäksi vain liikekeskukset nykyisen rautatieaseman kohdalla yhdistävän kävelyputken kautta. Pekanraitti on Ala-Malmin tärkein kävely- ja pyöräilyväylä, joka yhdistää asuinalueet aluekeskuksen palveluihin ja julkisen liikenteen verkostoon. Raitin varrella on lukuisia tärkeitä julkisia rakennuksia ja toimintoja. Pekanraitti liittyy ylempänä sillalla sijaitsevaan laajennettavaan joukkoliikenneterminaaliin korttelin 38222 ja Vanhan Helsingintien kautta. Julkisia palveluja joukkoliikenneterminaaliin yhdistävien reittien esteettömyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota

myös toteutussuunnittelussa. Kaavassa on osoitettu korttelin 38222 rakennusalojen läpi likimääräiset yleisen jalankulun yhteydet jalankulun perustasoissa. Koska Malmin merkitys Helsingin liikenneverkostossa on suuri, on tärkeää että myös alueen jalankulkuyhteydet toimivat ja palvelevat kaikkia kaupunkilaisia.

Luonnonympäristö

Paavolantien pientaloalueen ja Latokartanontien välissä sijainneet kapeat puisto- ja suojaviheralueet muutetaan uudeksi asuinkortteliksi. Uuden ja nykyisen asuinkorttelin väliin jää nykyisen kaltainen jalankulun ja polkupyöräilyn reitti, sekä sen reunalle jätettävä kasvillisuusvyöhyke. Osa Longinojan varren puistoalueesta muutetaan uudeksi korttelialueeksi 38061/6, jolle on annettu istutuksiin ja suojeltaviin puuriveihin liittyviä kaavamääräyksiä. Koko Yrjölänpuisto ja Vanhan Helsingintien varret Longinojan läheisyydessä säilyvät vehreinä puistoalueina. Longinojan läheisyydessä tonttien kadunpuoleisille reunoille on osoitettu puilla ja pensailla istutettavia alueita, joilla olevia puita tulee hoitaa ja tarvittaessa uudistaa. Junarataa lähestyttäessä rakennusalat on osoitettu tonteilla kiinni katurajaan ja istutettavat puut sijoittuvat katualueelle. Myös Paavolantien päädyssä säilyy puistoalue, joka toimii koulujen länsipuolisena kulkuyhteytenä Longinojanpuiston laajoihin virkistysalueisiin.

Ekologinen kestävyys

Malmi on Helsingin toinen aluekeskus, jonka jo nykyisellään erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ovat paranemassa lähitulevaisuudessa kehäradan ja uuden runkobussilinjan 560 (Jokeri 2) myötä. Täydennysrakentaminen keskeisellä paikalla tukee joukkoliikenteen käyttöä ja kestävän kehityksen sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Kaavamuutos edistää myös kävellessä ja polkupyörällä liikkumisen edellytyksiä keskittämällä uutta asuin- ja toimitilaa Malmin keskustan monipuolisten palvelujen yhteyteen.

Suojelukohteet

Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Malmin asema on suositettu suojeltavaksi asemakaavalla jo vuoden 1986 yleiskaavan yhteydessä laaditussa raportissa "Suosituksia rakennussuojelukohteille esikaupunkialueilla". Asemakaavan muutoksessa rakennus ja sen sisätilojen alkuperäiset rakenteet suojellaan kaavamääräyksellä (sr-2). Samalla mahdollistetaan kaupunkirakenteellisesti keskeisesti sijaitsevan rakennuk-

sen palauttaminen osittain yleisökäyttöön. Rakennukseen on suunniteltu uuden pyöräkeskuksen sijoittamista. Rakennuksessa sijaitsevat junaliikenteen ohjauslaitteet ja tilat voidaan säilyttää nykyisessä käytössä ennallaan. Korjaamisen lähtökohtana tulee olla rakennuksen alkuperäisten tai niihin verrattavien rakenteiden säilyttäminen.

Longinojan varressa sijaitsevan kulttuurihistoriallisesti arvokkaan pihapiirin kaavamääräyksiä täsmennetään. Päärakennuksen nykyinen suojelumerkintä (sr-1b) muutetaan "sr-2":ksi, mutta suojelun periaatteet myös sisätilojen alkuperäisten rakenteiden osalta pidetään ennallaan. Sen vieressä sijaitsevan maakellarin nykyinen suojelumääräys (sr-2) muutetaan muotoon "suojeltava rakennus" (sr). Pihapiiriin ja osin siihen rajautuville Longinojan varren puistoalueille sekä Yrjölänpuistoon lisätään muinaismuistoalueeseen liittyvä kaavamääräys (sm): "Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailta rauhoitettu historiallinen kyläpaikka. Rakentamiseen osoitetuilla osilla tulee ennen rakennustöiden aloittamista suorittaa arkeologinen tutkimus ja dokumentointi. Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava Helsingin kaupunginmuseon kanssa. Muu alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu kaivoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty."

Alueen nykyiset suojelumääräykset on kuvailtu selostuksen kohdassa 2: "Suojelukohteet".

Yhdyskuntatekninen huolto

Alueella on olemassa oleva yhdyskuntatekninen verkosto. Kaava-alueen toteuttaminen vaatii yhdyskuntatekniikan verkoston lisärakentamista ja johtosiirtoja.

Sähkö

Nykyisin korttelissa 38222 sijaitsee Helen Sähköverkko Oy:n erillismuuntamo, joka palvelee lähialueen sähkönjakelua. Kortteliin 38222 tulee varata 20 m² suuruinen muuntamotila, joka tulee toteuttaa Helen Sähköverkko Oy:n ohjeiden mukaan. Väliaikaisesti muuntamo korvataan pienjänniteverkon järjestelyillä tai tilapäismuuntamolla. Korttelin 38324 toteuttaminen edellyttää alueella sijaitsevien Helen Sähköverkko Oy:n pienjänniteverkon siirtoa.

Kaukolämpö

Korttelin 38060 tontteja 8 ja 9 palveleva kaukolämmön tonttijohtoon tehdään muutoksia.

Tietoliikenne

Kortteleiden 38324, 38222 ja 38322 toteuttaminen edellyttää tietoliikennekaapeleiden siirtoa. Tietoliikennekaapeleiden siirto tulee tilata operaattoreilta noin 6kk ennen töiden aloittamista.

Vesihuolto

Alueella on olemassa oleva vesihuoltoverkosto. Tontin 38322/4 liittämiseksi yleiseen vesihuoltoverkostoon tulee Malminkaarelle rakentaa uutta jätevesiviemäriä ja vesijohtoa noin 75 metriä. Kortteleiden 38061 ja 38324 toteuttaminen edellyttää vesihuollon johtosiirtoja.

AO-, ALY- ja AKR-korttelialueilla tulee puhtaat katto- ja pihavedet imeyttää tontilla. Pysäköintialueiden hulevedet tulee johtaa viemäriverkostoon öljynerotuskaivojen kautta.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Rakennukset perustetaan maanvaraisin perustuksin lukuun ottamatta kortteleita 38222 ja 38322, jotka perustetaan paaluperustuksin. Kortteleissa 38222 ja 38322 tontin eteläosaan voidaan tutkia kallionvaraista perustamistapaa.

Olemassa olevan tiedon mukaan aluetta ei ole käytetty sellaisiin toimintoihin josta olisi aiheutunut maaperän pilaantuneisuutta.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalueella merkittävimmät melun aiheuttajat ovat Latokartanotien ja Malminkaaren ajoneuvoliikenne. Pääradan junaliikenne voi lisäksi aiheuttaa etenkin yöaikaan erottuvia hetkellisiä meluhuippuja. Asemakaava-alueelle on laadittu melulaskelmat (SITO Oy) mitoittavalle vuoden 2035 ennusteliikenteelle. Lisäksi pääradan läheisyyteen suunnitelluille uusille asuintalojen korttelialueille on tehty erillinen mittauksiin perustuva runkomelu- ja tärinäselvitys (Akukon Oy). Laaditut selvitykset ovat selostuksen liitteenä.

Melun leviämislaskelmien mukaan uuden keskustakorttelin kattopihoilla ja asuintalojen piha-alueilla alitetaan melutason ohjearvot. Pihojen melutasoja on alennettu siten, että rakennukset sijoitetaan suojaamaan oleskelupihoja melulta.

Kaavassa on annettu määräyksiä rakennusten ulkovaippojen ääneristävyydelle liikennemelua vastaan, jotka täyttämällä varmistetaan ohjearvoihin nähden riittävän alhainen melutaso rakennusten sisällä siten, että ne soveltuvat asuinkäyttöön. Tehdyn selvityksen perusteella (Akukon Oy) keskustatoimintojen korttelialueen rakennusala jää runkomelun ja tärinän haitta-alojen ulkopuolelle.

Malminkaaren ja Vanhan Helsingintien (nykyinen Latokartanontie) ennustevuoden ajoneuvoliikenteen hiukkaspäästöjen arvioitu haitta-alue ulottuu leveimmillään 11 metrin päähän ajoväylästä. Kaavassa on huomioitu mahdolliset pakokaasu- ja hiukkaspäästöt määräämällä AK-, AK-1-, AKR-, YO-, YSA-1-, C- ja KT-korttelialueilla, että tuloilman sisäänotto on järjestettävä rakennusten vesikatolta tai rakennusten niiltä sivuilta, joilla ei ole ääneneristysvaatimuksia.

Tontin 38061/6 nykyisen suojellun rakennuksen ja tulevan uudisrakennuksen väliin jäävällä piha-alueella päiväajan keskiäänitaso on välillä 55–60 dB, mikä ylittää ohjearvotason 55 dB. Rakenteet, joilla piha saataisiin suojattua melulta, soveltuvat huonosti kohteen arvokkaaseen historialliseen ympäristöön. Kaava-alueen lähiympäristössä on kuitenkin laajoja virkistysalueita, joilla alitetaan melutason ohjearvot ulkona.

Katuympäristöön liittyviä häiriöitä siihen rajautuvissa asunnoissa on pyritty ennaltaehkäisemään myös kaavamääräyksellä, jossa pääikkunan avautuessa katualueelle tulee asuinhuoneiden lattian olla vähintään 0,6 metriä kadun pintaa ylempänä.

Pelastusturvallisuus

Asuinkerrostalojen rakennusalojen sijoittelussa on varattu mahdollisuus palokunnan tikasauton tuomiseen rakennusten sisäpihoille. Pelastustiejärjestelyjä on esitetty selostuksen liitteenä olevassa pelastusajokaviossa. Kaavamuutoksessa on huomioitu nykyisten kiinteistöjen käyttöön jäävät pelastustiet sekä uusien rakennusten pelastustiet. Muut palotekniset järjestelyt, kuten pelastuslaitoksen operatiiviset toimintaedellytykset ja asuntojen varatiejärjestelyt määritellään tarkemmin rakennuslupavaiheessa.

Rakennetekniikka

Olemassa olevaa sillan joukkoliikennettä esitetään laajennettavaksi. Laajennuksen mahdollisuuksia, teknisiä ratkaisuja ja kustannuksia on tutkittu siltarakenneselvityksessä (A-insinöörit), joka on kaavaselostuksen liitteenä.

Suunniteltavaan ajotermiinaaliin kulkee yhteys tontin 38222/3 läpi pysäköintilaitoksen päällä. Pysäköintilaitoksen suunnittelussa on huomioitava ajoyhteydessä kulkevan joukkoliikenteen kuormitukset. Kuormituksia on tutkittu terminaalisillan yleissuunnitelmassa (A-insinöörit Oy), joka on selostuksen liitteenä. Korttelin 38060 sisäpihalle muodostuvien pihakansien rakenteissa on huomioitava tarvittaessa riittävä kantavuus palokunnan tikasautolle sekä pihakannen tasoon tehtäville istutuksille.

Nimistö

Latokartanontien nimi on muutettu kaava-alueella Vanhaksi Helsingintieksi. Vastaava nimenmuutos on tehty muutosalueen eteläpuolella 4.5.2001 ja 15.5.2009 lainvoiman saaneissa asemakaavan muutoksissa.

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 3.12.2014 esittää alueelle tulevien uusien katujen nimiksi Helge Nymanin kuja (Helge Nymans gränd) ja Paavolanpolku (Påvalsstigen). Nimistötoimikunta perusteli päätöstä Helge Nymanin kujalle muistonimenä sillä, että tohtori Helge Nymanin virkatalona toimi nimettävän tien päätteellä sijaitseva Pehrsin tilan päärakennus. Nimen valinnassa on tehty yhteistyötä myös Malmi-Seuran kanssa. Paavolanpolun nimeämispäätöstä perusteltiin Paavolantien liitynnäisenä.

5

ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Asemakaavan mukainen rakentaminen täydentää jo rakennettua ympäristöä. Rakentamisen myötä uusia asuntoja syntyy noin 600 asukkaalle. Kaupunkikuvallisesti Malmin keskusta-alueen ja asemanseudun kaupunkirakenne tiivistyy. Uudisrakennukset täydentävät alueen historiallisesti kerrostunutta rakennuskantaa.

Uusi rakentaminen tukee alueen palveluiden säilymistä ja Malmin aluekeskuksen aseman vahvistumista. Liiketilat avautuvat uudelleen linjatun Vanhan Helsingintien katutilaan. Uudisrakennukset suojaavat pihalueita liikennemelulta. Vanhan aseman merkitys radan eri puolia yhdistävänä rakennuksena korostuu. Joukkoliikennetermiinaalin laajenusosa sijoittuu radan ylittävän sillan tasoon nykyisen termiinaalin itäpuolelle, jolloin sen tavoitettavuus on hyvä ja se avautuu uuden keskustakorttelin läpi suoraan Peka-raitin jalankulkureitille. Helsingin va-

laistuksen kaupunkikuvallisia periaatteita määrittävässä Kaupungin valot -julkaisussa Latokartanontie on merkitty erityisvalaistavaksi kaduksi. Radan/sillan kohdalle on merkitty valotaiteen paikka.

Vanhan Helsingintien varrelle tulevat asuintalot tukeutuvat uuteen katu-linjaukseen ja kokoavat hajanaista keskustaa pääkadun varrelle. Uudet asuinrakennukset rajaavat katutilaa ja johdattavat liikennettä Malmin asemalle. Uuden asuinkorttelin ja Paavolantien pientaloalueen väliin jätetty kevyen liikenteen reitti kytkee keskusta-alueet Longinojan virkistysalueisiin.

Pehrsin talon ja vanhan asemarakennuksen suojelu tukee alueen historiallista luonnetta ja omaleimaisuutta. Rakennussuojeluun ja uudisrakentamiseen kohdistuvat määräykset edistävät myös uusien toimintojen sijoittumista rakennuksiin. Suojellun Pehrsin talon taakse tuleva uudisrakennus eheyttää Longinojan varren rakennettua ympäristöä ja maisemaa. Yksityinen pihapiiri rajautuu luontevasti omaksi kokonaisuudekseen puiston ja autopaikkojen korttelialueen välissä. Piha-alue muuttuu paremmin hoidetuksi pihapiiriksi ylläpidon rajojen tultua määritellyksi tonttia muodostettaessa. Uuden korttelialueen muodostaminen ei pienennä Longinojan varrella sijaitsevaa laajaa puistoaluetta merkittävästi.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Joukkoliikenneterminaalin laajennus parantaa ja selkeyttää joukkoliikenteen järjestelyjä kokoamalla suurimman osan bussipysäkeistä junalaiturin välittömään läheisyyteen. Kortteliin 38222 tulevat esteettömät yhteydet helpottavat jalankulkua sillalta alas Pekanraitille. Bussitermi-naali on tarkoitus suunnitella yksisuuntaiseksi, mikä parantaa käyttökokemusta, turvallisuutta ja sujuvuutta terminaalialueella

Pyöräkeskuksen sijoittuminen vanhaan asemarakennukseen edistää polkupyöräilyn toimintaedellytyksiä ja yhdistää radan eri puolilla olevia alueita toiminnallisesti toisiinsa. Joukkoliikenneterminaalin laajennuksen myötä myös pyöräliityntäpysäköinnille pystytään osoittamaan aiempaa paremmat tilat, joka osaltaan parantaa pyöräilyn toimintaedellytyksiä ja tätä kautta edistää pyöräilyä. Kevyen liikenteen reittien linjaukset muuttuvat hieman, mutta niiden välityskyky säilyy ennallaan.

Uusi asuinrakentaminen tukeutuu rautatieaseman ja tulevan runkolinjan 560 (Jokeri 2) erinomaisiin joukkoliikennedyhteyksiin.

Uudisrakentaminen lisää jonkin verran ajoneuvoliikennettä Vanhalla Helsingintiellä, Malmin asematiellä sekä Malmin keskustan katuverkossa.

Kaavan kerrosneliömäärän lisäyksen arvioidaan tuottavan autoliikenteen matkoja noin 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Uuden rakentamisen tuottama autoliikenne jakautuu tasaisesti alueen kaduille, eikä aiheuta suuria pistemäisiä kuormituksia katuosuuksille. Uudesta liikenteestä noin puolet on C-korttelin tuottamaa autoliikennettä, eli arviolta 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaavahankkeessa purettavaksi osoitettujen rakennusten laskennallinen liikennemäärän väheneminen on noin 100 autoa vuorokaudessa.

C-korttelin liikenteestä suurin osa on kaupan tuottamaa liikennettä. C-korttelin autoliikenne kulkee pääsääntöisesti Malminkaarta K. H. Wiikin kadun kautta tontille. Malminkaaren liikenteen odotetaan kasvavan K. H. Wiikinkadun kohdalla reilulla 1 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Nykyisin Malminkaarella on liikennettä noin 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteen lisäyksellä ei katsota olevan merkittäviä vaikutuksia liikenteen välityskykyyn Malminkaarella.

C-korttelin myötä K.H. Wiikin kadun liikenne lisääntyy merkittävästi suhteessa nykyiseen. Liikennemäärän kasvun jälkeenkin K.H. Wiikin kadun liikennemäärät ovat kuitenkin vielä suhteellisen pienet ja esimerkiksi nykyiset liittymäjärjestelyt Malminkaaren liittymässä katsotaan riittäviksi.

Vanhalla Helsingintiellä liikennemäärän kasvu ei ole merkittävä nykyiseen arvioituun liikennemäärään (noin 13 000 ajon./vrk) verrattuna. Kevyen liikenteen reittien linjaukset muuttuvat hieman, mutta niiden välityskyky säilyy ennallaan.

Asemakaavan toteuttaminen vahvistaa olemassa olevan teknisen huollon verkoston käyttöä.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Ympäröivää aluetta korkeampi tornimainen rakennus ja sen läheisyyteen tulevat asteittain korottuvat kerrostalot luovat kokonaisuutena alueelle mielenkiintoisen maamerkin, joka sijoittuu alueen keskeiseen joukkoliikenteen solmukohtaan.

Nykyisen Latokartanontien katutilaa linjataan uudelleen Vilppulantien ja Malmin asematien välillä. Vanhaksi Helsingintieksi nimettävään katulin-

jaukseen palautetaan alkuperäistä Vanhan Hämeentien reittiä mukai-
leva kaarre. Uusi linjaus liittää Vanhan Helsingintien luontevasti Kirkon-
kyläntien pienimittakaavaiseen tilasarjaan ja viittaa kadun alkuperäi-
seen kylänraittimaiseen luonteeseen. Maisematilan historiaa ja kehi-
tystä on kuvailtu tarkemmin selostuksen liitteenä olevassa selvityk-
sessä "Latokartanontien ympäristön historia ja arvot".

Puistoalueiden pinta-ala vähenee, mutta hyvät yhteydet Longinojan
varren laajoihin virkistysalueisiin säilyvät. Latokartanontien itäpuolisen
puisto- ja suojaviheralueen muuttaminen asuinkortteliksi tuo muutoksia
muutamien asuintonttien lähiympäristöön, niiden yhteyksiin ja asun-
noista avautuviin näkymiin. Uudisrakentaminen on ohjattu rakennus-
aloin suhteellisen etäälle nykyisestä asutuksesta, joten näkymät säily-
vät varsin väljinä. Liikennemelua torjuva rakentaminen parantaa olo-
suhteita myös jo rakennetuilla alueilla. Lähialueella on runsaasti puis-
toja, joista erityisesti Longinojan varren puistoalueet ovat alueen asuk-
kaille tärkeitä. Uusi rakentaminen ei aiheuta merkittävää haittaa Lon-
ginojan varren lähimetsille tai sen linnustolle.

Yrjölänpuistoon sijoittuvan reitin rakentamisen myötä poistuu joitakin
puita ja puiston nurmetettu pinta-ala hieman pienenee. Puiston ole-
massa olevat raitit ja nurmialueet voidaan muilta osin säilyttää. Van-
husten hoitokodille tehtävä laajennus suojaa Yrjölänpuistoa katujen
melulta ja päästöiltä nykyistä paremmin.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien var-
rella ja erityisesti raideliikenteen palvelualueella tukee joukkoliikenteen
käyttöä ja kestävästä kehityksen tavoitteita. Kaavamuutoksella on mah-
dollista vaikuttaa suoraan liikenteen aiheuttamiin ilmastopäästöihin,
sekä välillisesti energian kulutuksen vähentämiseen.

Helsingin hulevesistrategian mukaisesti on kaavassa annettu AO-,
ALP- ja AKR-korttelialueisiin liittyen määräys puhtaiden katto- ja piha-
vesien imeyttämiseen tonteilla.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien
toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja
kulttuuriin

Kaava mahdollistaa monipuolisia eri väestöryhmille sopivia asuinratkai-
suja sekä asumiseen ja alueella toimimiseen liittyviä palveluja. Alueen
asukaspohja monipuolistuu tarjoamalla uudentyyppisiä keskustamaisia
asumismuotoja. Uusi asuminen ja uudet toiminnot lisäävät alueella

osaltaan myös sosiaalista kontrollia, jolla voi olla koettua turvallisuutta parantava vaikutus.

Julkisen liikenteen solmukohdassa liikkumismahdollisuudet alueelta sekä alueelle ovat tasa-arvoisemmat kuin henkilöautoriippuvaisilla alueilla.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa seuraavasti:

kadut ja raitit	700 000 euroa
johtosiirrot:	
sähkö	10 000 euroa
tele	30 000 euroa
vesihuolto	100 000 euroa
yhteensä	840 000 euroa

Asemankaavan toteuttamisesta aiheutuvat muut yhdyskuntataloudelliset kustannukset ilman arvonlisäveroa:

vesihuolto (HSY)	40 000 euroa
joukkoliikenneterminaalin laajennus	6 000 000 euroa

Vesihuollon kustannuksista vastaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY). Radan päällä sijaitsevan joukkoliikenneterminaalin jatkamisesta kustannusarvioineen on tehty erillinen yleissuunnitelma (A-insinöörit Oy), joka on kaavaselostuksen liitteenä. Joukkoliikenneterminaalin laajennuksen kustannusten jakaantumisesta sovitaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) ja Helsingin kaupungin Liikennelaitos-liikelaitoksen (HKL) välille (7.12.2011) tehdyn joukkoliikenteen infrasopimuksen mukaisesti. Liikennelaitokselle kohdistuvista terminaalin kustannuksista HKL perii infrasopimuksen perusteella HSL:n kautta 50 % ja Helsingin kaupungin infrakorvauksena 50 % hankkeen rahoituksesta.

Kaupunki saa alueen kehittämisestä asemakaavamuutoksella tuloja kaupungin omistamien maa-alueiden rakennusoikeuden myymisestä ja vuokraamisesta, sekä maankäyttömaksuista yksityisen maanomistuksen lisärakennusoikeuden aikaansaamasta arvonnoususta. Yhteensä tuloja kaupungille arvioidaan kertyvän 7 - 8 miljoonaa euroa. Maan-

käyttömaksujen perimisestä sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä maapoliittisissa neuvotteluissa (kaupunginhallituksen 9.6.2014 tekemän päätöksen mukaisesti).

Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Malmin merkitys Koillis-Helsingin keskuksena ja joukkoliikenteen solmukohtana vahvistuu heinä-elokuusta 2015 alkaen, jolloin Kehäradan junaliikenne käynnistyy ja uuden runkobussilinjan 560 (Jokeri 2) liikennöinti alkaa. Uudet joukkoliikenneyhteydet parantavat merkittävästi Malmin saavutettavuutta laajalta alueelta eri puolelta pääkaupunkiseutua. Laajennettavan joukkoliikenneterminalin merkitys vaihtopaikkana kasvaa, luoden edellytyksiä uusien kaupallisten palveluiden kehittymiselle aseman ympäristössä.

Vanhaan asemarakennukseen ja laajennettuun joukkoliikenneterminaliin tulevien uusien toimintojen toivotaan vahvistavan radan eri puolien välisiä yhteyksiä. Uudet liiketilat jatkavat Kirkonkyläntien nykyistä katutaso liiketilojen sarjaa radan itäpuolelle täydentäen sopivaa vastapainoa kauppakeskusten isoille ketjumyymälöille.

Uusi maamerkkirakennus lisää Malmin alueen tunnistettavuutta ja näkyvyyttä. Uudet asukkaat ovat myös keskusta-alueen toimintaa osaltaan tukevia uusia asiakkaita. Uudet ajanmukaiset liiketilat tarjoavat mahdollisuuden monipuolistaa keskustan kaupallista tarjontaa.

6

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS

Vaiheittain toteuttaminen ja kynnystoimet

Alueen toteuttaminen edellyttää sähköverkon johto- ja laitesiiroja sekä tonttien ja katuverkon esirakentamista.

Joukkoliikenneterminalia voidaan jatkaa siltarakenteella Malminkaa-
ren katualueen päälle, kun autopaikkojen korttelialueen (LPA) 38222/3
kansirakenne on toteutettu.

Korttelin 38324 rakentaminen voidaan aloittaa vasta Vanhan Helsingin
tuen uuden linjauksen rakentamisen jälkeen. Korttelin 38324 pysäköinti-
ratkaisut toteutetaan yhdessä tontin 38067/5 pysäköintijärjestelyjen
kanssa.

Tontin 38322/4 toteuttaminen voidaan aloittaa kun tonttien 38060/8 ja 9 uudet pysäköintijärjestelyt sekä Malmin asematien uudet risteysjärjestelyt on toteutettu.

Tontin 38320/9 lisärakentaminen voidaan aloittaa Yrjölänpuistoon sijoituvan uuden ajoreitin valmistuttua.

7

SUUNNITTELUN VAIHEET

Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta sekä osin Malmin Liiketalo Oy:n (tontin 38060/6 omistaja) hakemuksen johdosta (saapunut 18.6.2012).

Myös tontin 38071/2 omistajien aiemmin tullut hakemus (saapunut 16.4.2010) siirrettiin käsiteltäväksi samassa kaavamuutoksessa.

Kaavatyön aikana saatiin hakemukset myös Koillis-Helsingin lähimäistyö Milja ry:ltä (kaupungin omistamien tonttien 38320/7 ja 8 pitkäaikainen vuokralainen, hakemus saapunut 29.4.2014), Helmi Liiketalousopisto Oy:ltä (tontin 38067/5 omistaja, hakemus päivätty 19.5.2014), Kiinteistö Oy Latokartanontie 4:ltä (tontin 38222/2 omistaja, hakemus päivätty 16.6.2014) ja Kiinteistö Oy Latokartanontie 7:ltä (kaupungin omistaman tontin 38060/7 pitkäaikainen vuokralainen, hakemus saapunut 22.8.2014). Hakemusten perusteella suunnittelualueeseen lisättiin yksityiset liiketontit osoitteissa Hietakummuntie 1a ja Latokartanontie 4 sekä kaupungilta vuokratut tontit osoitteissa Latokartanontie 7 ja 9.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemaakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päivätty 25.9.2013).

Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuosien 2013 ja 2015 kaavoituskatsauksissa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Sitä sekä kaavan lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin kaavapäivystyksessä Malmitalolla 16.10.2013.

Osallisille lähetettiin tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (kirje päivätty 6.10.2014).

Asemakaavan muutosluonnos ja selostusluonnos ovat olleet nähtävänä info- ja näyttelytila Laiturilla, Kaupungintalolla, Malmin kirjastossa ja viraston internetsivuilla 21.10.–10.11.2014. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 28.10.2014 Malmitalolla.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin Energia -liikelaitoksen, pelastuslaitoksen, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen, rakennusviraston, rakennusvalvontaviraston, kaupunginkanslian, kaupunginmuseon, opetusviraston, sosiaali- ja terveysviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston, tilakeskuksen ja kaupunkimittausosaston, Helsingin kaupungin Liikennelaitos-liikelaitoksen (HKL), Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Liikenneviraston, Museo- viraston sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot

Kaupunkisuunnitteluvirastossa oli aiemmin vireillä Latokartanontien ympäristöä koskeva kaavamuutos, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille 27.8.2003. Kaavahankkeesta ja sen tavoitteista esitettiin useita kriittisiä mielipiteitä. Asiasta mielipiteen jättäneille lähetettiin 24.3.2010 kaupunkisuunnitteluviraston kirje, jossa kerrottiin alueen suunnittelun keskeytyneen. Samalla kerrottiin, että mikäli alueen kaavoitus käynnistetään uudelleen, laaditaan myös uusi osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka lähetetään osakkaille. Aiempaan kaavamuutoshankkeeseen verrattuna on nyt vireillä olevassa kaavaehdotuksessa pienennetty rakentamisaluetta ja rakentamisen korkeutta on Paavolantien pientaloalueen reunalla hieman madallettu. Vireillä olevan kaavaprosessin aikana tutkittiin AKR-korttelin 38324 osalta myös muita maankäytön vaihtoehtoja, mutta kokonaisuuden kannalta katsottiin parhaaksi kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu.

Esitetyt mielipiteet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 57 mielipidettä, joista 28 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja 29 tarkistettua osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Ensimmäisestä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet kohdistuivat erityisesti kaavoituksen ja täydennysrakentamisen periaatteisiin, puistoalueiden riittävyyteen, uudisrakentamisen luonteen, vuorovaikutukseen sekä liikenteen, pysäköinnin, liiketilojen ja asumisen järjestelyihin.

Tarkistetusta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta saadut mielipiteet kohdistuivat samoihin teemoihin kuin ensimmäisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteet. Myös asemanseudun täydennysrakentamista puoltavia mielipiteitä saatiin kaavan valmistelun eri vaiheissa.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että uudisrakentaminen on ohjattu rakennusalojen suhteellisen etäälle nykyisestä asutuksesta. Luonnosvaiheen jälkeen AKR-korttelin 38324 rakennusaloja on hieman kavennettu, rakennusoikeutta on hieman vähennetty ja korttelin pohjoisreunalla olevaa rakennusalaa on madallettu yhdellä kerroksella. Uuden tontin 38061/6 käyttötarkoitus on määriteltävä kaavaehdotukseen siten, että myös tontin nykyinen käyttö voi jatkua. Keskustatointojen korttelialueella 38222 on mahdollistettu tornin korottaminen 16-kerroksiseksi, mikäli siihen saadaan Malmin lentokenttään liittyvä lentoestelupa.

Muistutus, kirje ja lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 7.8.–7.9.2015.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin Museoviraston, Helen Oy:n, Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL), Helsingin kaupungin Liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL), kaupunginmuuseon johtokunnan, kiinteistölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, pelastuslautakunnan ja ympäristölautakunnan sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot. Ehdotuksesta tehtiin 1 muistutus ja saatiin muistutustajan ulkopuolella 1 kirje.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) toteasi lausunnossaan yhdyskuntarakenteen tiivistämisen raideliikenteen aseman ympäristössä toteuttavan valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Malmin asema on merkittävä joukkoliikenneverkoston solmu-kohta, joten asemakaavan mahdollistama bussiliikenteen joukkoliikenneterminaalin laajennus junaradan ylittävällä sillalla on tärkeä toimenpide. Samalla parannetaan myös pyöräilyn edellytyksiä. Kaavaratkaisu huomioi kulttuuriympäristön ja rakennussuojelun verrattain hyvin. Alueelta on laadittu kattava kulttuuriympäristöselvitys (KSV, 2015). Siinä

paikallista merkittävyyttä omaavaa, suunnitteluajankohdalleen ominaista korkeatasoista arkkitehtuuria edustavaa, arkkitehti Niilo Kokon vuonna 1961 suunnittelemaa liiketaloa ei ole suojeltu. Kaupunki on perustellut ratkaisua kaupunginmuseolle antamassaan vastineessa mm. rakennuksen kunnolla sekä uusien rakennusten mahdollistamalla kaupunkikuvan sekä toiminnallisen ja kaupallisen aseman paranemisella. Ottaen huomioon kaavoituksen luonteeseen kuuluvan eri intressien yhteensovittamisen näkökulman, ELY-keskus katsoo perustelun olevan tässä tapauksessa riittävä, vaikka paikallisesti merkittävä rakennus menetetään.

ELY-keskus toteaa lausunnossaan myös, että melu on selvitetty ja ongelmakohteet on löydetty. Kaavamerkinnot ja -määräykset ovat pääosin asialliset. On hyvä, että uudisrakentamisella (kortteli 38324) saadaan suojattua melulta sellaisia alueita, jotka ovat tällä hetkellä melu-alueita. Meluselvityksessä ei ole vuorovaikutusraportissa mainitusta raitiotielinjauksesta mitään mainintaa eikä myöskään tärinä ja runkome-luselvityksessä. AK-1 kortteli on meluisimpia alueita. Piha-alueen kunnolla suojaaminen on erityisen tärkeää. Tärinä ja runkoääni on selvitetty hyvin.

ELY-keskuksen lausunnossaan esittämät asiat on otettu huomioon kaavasuunnittelun yhteydessä.

Kesällä 2015 liikennöinnin aloittaneen runkolinja 560:n mahdollinen muuttaminen pikaraitiotieksi (Jokeri II) liittyy valmisteilla olevan uuden yleiskaavan suunnitteluratkaisuihin. Joukkoliikenteen nykyiset ja tulevat vaihtoehtoiset reittivaraukset on otettu kaavan valmistelussa huomioon. Asemakaavan muutos ei estä kaavamuuotosalueella Malmin keskustan läpi suunniteltuja tulevaisuuden raideliikennetarkaisuja. Uudet raidelin-jaukset olevan yhdyskuntarakenteen läpi suunnitellaan rakenteellisesti niin, etteivät ne aiheuta lähiympäristöönsä kohtuutonta melua, runko-melua tai tärinää.

Saadun lausunnon perusteella on kaavakarttaan lisätty AK-1 -kortteli-alueen pihalle talousrakennuksen rakennusala, joka meluselvityksen mukaan vaimentaa ympäristöhäiriöitä korttelin sisäpihan oleskelualueella.

Muissa lausunnoissa esitettiin joukkoliikenne-, pyörätie- ja pysäköinti-järjestelyihin, kaupunkikuvaan, rakennussuojeluun, katupuihin, istutuksiin, esteettömyyteen, pelastusjärjestelyihin, ympäristöhäiriöihin, kaava-talouteen, toteuttamiskustannusten jakautumiseen sekä tonttien alue-järjestelyihin ja arvonnousuun liittyviä huomioita.

Muistutuksen lähettäjä ilmoitti, että hän ei ollut löytänyt kaavamuutoksen aineistoa kaupunkisuunnitteluviraston internet-sivuilta. Muistutuksessa kiinnitettiin huomiota liikennejärjestelyihin, kaavatalouteen, muutuviin liikennejärjestelyihin sekä vaihtoehtoisin suunnitteluratkaisuihin.

Muistutusajan jälkeen saadussa kirjeessä esitettiin muodostettavan uuden AK-tontin 38060/9 rajojen muodostamiseen liittyviä järjestelyjä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 24.11.2015 tarkistaa asemakaavan muutosehdotusta lausuntojen ja kirjeen johdosta seuraavasti:

Kaavakarttaan on tehty seuraavat muutokset:

- Pekanraitin katualueesta kortteliin 38060 liitettävää tontin-osaa on pienennetty 352 neliömetriä. Muutetussa kaavakartassa tontin 38060/9 maanalaisiin tiloihin johtava ajo-luiska sijoittuu Pekanraitin katualueelle ja yleiselle jalankululle varattu alueen osa sijoittuu katualueesta erotetulle tontinosalle.
- AK-1 -korttelialueen pihalle on lisätty talousrakennuksen rakennusala (t), joka meluselvityksen mukaan vaimentaa ympäristöhäiriöitä korttelin sisäpihan oleskelualueella.
- Katualueille sijoittuvia puurivejä on tarkennettu yhdenmukaisemmaksi liikennesuunnitelman kadunvarsipysäköinnin kanssa.
- Puistossa sijaitsevien puiden säilyttämismerkinnät on poistettu.

Kaavaselistukseen on tehty seuraavat tarkennukset:

- Joukkoliikenneterminaalin laajennuskustannuksia ohjaavan infrasopimuksen sisältöä on tarkennettu kohdassa "Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset".
- Kaavaselistusta on täsmennetty suojelumääräyksen (sr-2) tulkinnan helpottamiseksi kohdassa, joka koskee vanhassa asemarakennuksessa sijaitsevia junaradan ohjauslaitteita.
- Kaavaselistuksesta on poistettu lause melutasojen ohjearvot ylittävistä ääneneristysvaatimuksista.

Lisäksi kaavakarttaan ja kaavaselistukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia.

Kaupunginhallituksen käsittely

Kaupunginhallitus toteaa esityslistallaan 5.3.2018, että kaupunkisuunnittelulautakunnan 24.11.2015 esityksen jälkeen kaavakartassa huomattiin kaksi virhettä, jotka on korjattu:

- Rautatiealueella sijaitsevan vanhan asemarakennuksen rakennusosalalle palautetaan kartasta puuttunut suojelumerkintä sr-2. Rakennuksen suojelumerkintä oli mainittu ja käsitelty myös muussa kaava-aineistossa (mm. kaavaselistuksessa).
- Kaavakartassa AKR-tontille 38324/1 kahteen kertaan merkityistä rakennusoikeusmerkinnöistä (5000) ylimääräinen poistetaan. Kaava-aineiston kerrosalalaskelmissa ko. luku on laskettu vain yhden kerran.

Asemakaavoituspalvelu on tehnyt kaupunginhallituksen esityslistalla mainitut muutokset asemakaavakarttaan ja täydentänyt kaavaselistusta suunnittelu- ja käsittelyvaiheiden osalta. Lisäksi kaavakartan nimiö on päivitetty nykyistä toimialaa vastaavaksi.

8

KÄSITTELYVAIHEET

Asemakaavan muutosehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 2.6.2015 ja se päätti esittää kaupunginhallitukselle asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 24.11.2015 esittää kaupunginhallitukselle 2.6.2015 päivätyn ja 24.11.2015 muutetun asemakaavan muutosehdotuksen nro 12274 hyväksymistä ja etteivät tehty muistutus, kirje ja annetut lausunnot anna aiheutta muihin toimenpiteisiin.

Kaupunginhallitus esitti 5.3.2018 kaupunginvaltuustolle seuraavaa: Kaupunginvaltuusto hyväksyy 38. kaupunginosan (Malmi, Ala-Malmi, Ylä-Malmi) korttelien 38060 ja 38061, korttelin 38067 tontin 5, korttelin 38071 tontin 8, korttelin 38222, korttelin 38320 tonttien 7 ja 8, korttelin 38322 tontin 3 sekä katu-, puisto-, suojaviher- ja rautatiealueiden asemakaavan muutoksen 2.6.2015 päivätyn ja 24.11.2015 sekä 5.3.2018

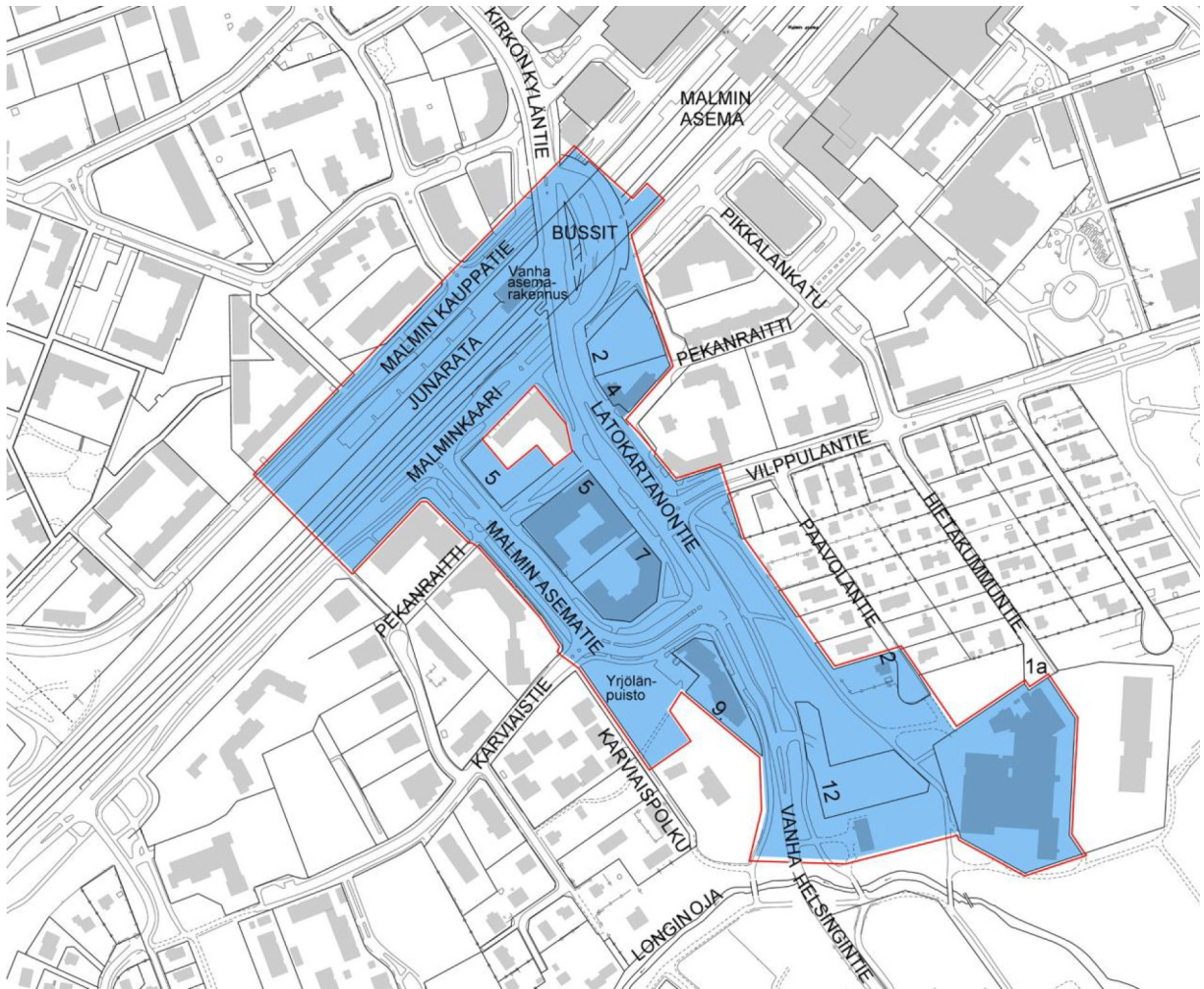
muutetun piirustuksen numero 12274 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Helsingissä 5.3.2018

Marja Piimies

MALMIN LATOKARTANONTIEN POHJOISOSA ASEMAKAAVAN MUUTOS OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma korvaa aiemmin 25.9.2013 päivätyn suunnitelman. Suunnittelualueen rajausta on tarkistettu.



Suunnittelualue

Suunnittelun kohteena on Latokartanontien sillalla sijaitseva Malmin bussiterminaali ympäristöineen sekä tontit osoitteissa Hietakummuntie 1a, Malmin asematie 5, Paavolantie 2, Latokartanontie 2, 4, 5, 7, 9, ja 12. Lisäksi alueeseen sisältyy Yrjölänpuisto, Latokartanontien länsipuolisia puisto- ja suojaviheralueita, Vanhan Helsingintien varren puistoalueita sekä rautatie- ja katualueita. Suunnittelualueen koko on noin 11 hehtaaria. Hietakummuntie 1a, Latokartanontie 4, 7 ja 9 on nyt lisätty suunnittelualueeseen saatujen kaavamuutoshakemusten perusteella. Latokartanontie 11 on rajattu pois kaavamuutosalueesta.



Nykytilanne

Rautatien ylittävällä sillalla on linja-autojen vaihtoterminaali sekä Malmin vanha asemarakennus.

Latokartanontie 4, 5 ja 7:ssä on eri-ikäisiä liike- ja toimistorakennuksia. Latokartanontie 9:ssä toimii vanhusten palvelutalo ja siihen liittyvä ravintola. Hietakummuntie 1a:ssa on vaihteittain rakentunut oppilaitosrakennus. Paavolantie 2:ssa on pientalo puutarhamaisella tontilla. Malmin asematie 2 ja 5 sekä Latokartanontie 2 ja 12 ovat nykyisin pysäköintikäytössä.

Paavolantien pientaloalueen ja Latokartanontien väli on puistoaluetta. Longinojan varren puistoalueella on kulttuurihistoriallisesti arvokas puurakennus ja siihen liittyvä pihapiiri.

Mitä alueelle suunnitellaan

Alueelle suunnitellaan uutta keskustamaista rakentamista, joka kohentaa Malmin keskeisen kadun kaupunkikuvaa ja tiivistää hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella olevaa aluetta.

Tavoitteena on myös parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, Malmin linja-autoliikenteen vaihtoterminaalin alueen viihtyisyyttä ja kulkuyhteyksiä Malmille. Syksystä 2015 lähtien Malmin terminaalin kautta tulee kulkemaan uusi poikittainen bussiliikennelinja Jokeri 2. Asemanseudun merkitys vaihtopysäkkinä kasvaa ja terminaalien ympäristön kehittämismahdollisuudet paranevat.

Malmin vanhan asemarakennuksen mahdollinen suojelutarve selvitetään ja sen hyödyntämistä palvelukäyttöön edistetään kaavamääräyksin. Longinojan varressa sijaitsevan kulttuurihistoriallisesti arvok-

kaan pihapiirin kaavamääräyksiä täsmennetään.

Latokartanontie 2:n ja 4:n tontille tutkitaan keskustamaista uudisrakennusta. Latokartanontie 5:ssä tutkitaan asuinrakentamista nykyisen ravintola- ja liikerakennuksen paikalle. Uutta asuntorakentamista tutkitaan myös Malmin asematie 5:n tontille sekä Latokartanontien ja Paavolantien väliselle alueelle. Paavolantie 2:ssa sijaitsevan pientalotontin rajat tarkistetaan.

Nykyisten toimintojen laajentamismahdollisuuksia lisätiloihin selvitetään Hietakummuntie 1a:ssa sekä Latokartanontie 7:ssä ja 9:ssä.

Latokartanontien rajausta tarkistetaan ja sen nimi muutetaan Vanhaksi Helsingintieksi.

Aloite

Kaavamuutos on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta sekä osin kiinteistöjen omistajien hakemuksista.

Maanomistus

Hietakummuntie 1a:ssa, Paavolantie 2:ssa sekä Latokartanontie 4:ssä ja 5:ssä sijaitsevat tontit ovat yksityisomistuksessa. Rautatiealueet omistaa Liikennevirasto. Muun suunnittelualueen omistaa Helsingin kaupunki.

Kaavatilanne

Alueella on voimassa asemakaavoja vuosilta 1964–2013. Voimassa olevissa asemakaavoissa suunnittelualueen tontit on määritelty mm. liike- ja toimistorakennusten (K), toimistorakennusten (KT), sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa





palvelevien asuinrakennusten (YSA-1), opetustoimintaa palvelevien rakennusten (YO), asuinpientalojen (AO) ja autopaikkojen korttelialueiksi (LPA). Lisäksi alueeseen kuuluu suojaviheralueita (EV), puistoalueita (VP) ja rautatiealuetta (LR). Asemakaavat mahdollistavat myös tiloja julkista palvelutoimintaa varten Malmin vanhassa asemarakennuksessa, linja-autojen vaihtoterminaalissa ja Latokartanontie 5:ssä sekä 7:ssä. Longinojan varressa sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset on suojeltu kaavamääräyksin (sr-1b ja sr-2).

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, kerrostalovaltaisen asumisen ja toimitilojen käyttöön sekä osittain pientalovaltaisen asumisen alueeksi. Suunnittelualueen eteläosa on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Aluetta tulee kehittää niin, että sen arvot ja ominaisuudet säilyvät.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Malmin vanha asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009).

Jokeri 2 bussilinjan edellyttämät liikennejärjestelysuunnitelmat on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 17.6.2010.

Tehdyt selvitykset

Suunnittelualuetta koskevia selvityksiä:

- Malmin asemakeskustoimijakarttoitus (Ksv, 2013)
- Pekanraitin ja Ala-Malmin torin yleissuunnitelma (Ksv, 2013)
- Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys (HKL, 2007)

- Jokeri 2, Hankesuunnitelma (HKL, 2008)
- Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla (Ksv, 2011)

Maankäyttösopimus

Kiinteistövirasto valmistelee asemakaavan muutoksen perusteella mahdollisesti kyseeseen tulevan maankäyttösopimuksen hakijoiden kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Vaikutusten arviointi

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja tarvittaessa muut asiantuntijat arvioivat kaavan toteuttamisen vaikutuksia kaupunkikuvaan ja maisemaan, liikenteeseen, yhdyskuntatalouteen, ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kaavan valmistelun yhteydessä.

Kaavan valmisteluun osallistuminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty osallisille. Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto on esillä 21.10.–10.11.:

- Malmin kirjastossa, Ala-Malmin tori 1
- Info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2
- kaupungin ilmoitustaululla, Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13
- [www.hel.fi/ksv\(kohdassa\"Nähtävänä nyt\"\)](http://www.hel.fi/ksv(kohdassa\).

Keskustelutilaisuus on 28.10. klo 17–19 Malmitalolla, Ala-Malmin tori 1, 2. krs.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta voi esittää mielipiteen **viimeistään 10.11.2014** kirjallisesti osoitteeseen:

Helsingin kaupunki, Kirjaamo,
Kaupunkisuunnitteluvirasto, PL 10,





6.10.2014

00099 HELSINGIN KAUPUNKI
(käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13)

tai sähköpostilla [helsinki.kirjaamo\(a\)hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo(a)hel.fi)
tai faksilla (09) 655 783

Mielipiteensä voi esittää myös suullisesti
kaavan valmistelijalle.

Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö
järjestetään erillisin neuvotteluin.

Kaavaluonnoksen ja saadun palautteen
pohjalta valmistellaan kaavaehdotus. Ta-
voitteena on, että ehdotus esitellään kau-
punkisuunnittelulautakunnalle keväällä
2015.

Lautakunnan puoltama ehdotus asete-
taan julkisesti nähtäville ja siitä pyydetään
(tarvittaessa) viranomaisten lausunnot.
Kaavaehdotuksesta voi tehdä muistutuk-
sen nähtävilläoloaikana.

Tavoitteena on, että kaavaehdotus on
kaupunginhallituksen ja kaupunginval-
tuuston käsiteltävänä syksyllä 2015.

Ketkä ovat osallisia

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat,
asukkaat ja yritykset
- Malmi-Seura, Malmin Seudun Omako-
tiyhdistys ry, Malmin Seudun Yritysyhdistys ry
- Helsingin Yrittäjät
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset:
kiinteistöviraston tonttiosasto ja tila-
keskus, sosiaali- ja terveysvirasto, ra-
kennusvalvontavirasto, rakennusviras-
to, kaupungin museo, kaupunginkans-
lia, ympäristökeskus, opetusvirasto,
pelastuslaitos, Liikennelaitos-liikelaitos

(HKL), Helsingin Energia sekä Helen
Sähköverkko Oy

- muutasiantuntijaviranomaiset: Uuden-
maan elinkeino-, liikenne- ja ympäris-
tökeskus (ELY), Museovirasto, Hel-
singin seudun ympäristöpalvelut
HSY/vesihuolto, Helsingin seudun lii-
kenne (HSL), Liikennevirasto ja VR-
yhtymä Oy.

Mistä saa tietoa

Suunnittelun etenemistä voi seurata kau-
punkisuunnitteluviraston verkkopalvelus-
ta: www.hel.fi/ksv kohdassa Suunnitelmat
kartalla.

Suunnittelusta tiedotetaan

- kirjeillä osallisille (asunto-
osakeyhtiöiden kirjeet lähetetään
isännöitsijöille, joiden toivotaan toimit-
tavan tiedon osakkaille ja asukkaille)
- Helsingin Uutiset-lehdessä
- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä
nyt")
- Helsingin kaavoituskatsauksessa.

Asemakaavaehdotuksen julkisesta nähtä-
villäolosta tiedotetaan kuulutuksella, joka
julkaistaan Helsingin Sanomissa, Hufvud-
stadsbladetissa ja Metrossa sekä viraston
Internet-sivuilla (www.hel.fi/ksv).

Kaavaa valmistelee

arkkitehti Elias Rainio
puhelin 310 37275
sähköposti [elias.rainio\(a\)hel.fi](mailto:elias.rainio(a)hel.fi)

liikennesuunnittelija Juuso Helander
puhelin 310 37134
sähköposti [juuso.helander\(a\)hel.fi](mailto:juuso.helander(a)hel.fi)

diplomi-insinööri Raila Hoivanen
puhelin 310 37482
sähköposti [raila.hoivanen\(a\)hel.fi](mailto:raila.hoivanen(a)hel.fi)





Ilmakuva
Malmi, Latokartanontien pohjoisosa

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto, läntinen toimisto

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	Täyttämispvm	27.10.2015
Kaavan nimi	38 Malmin Latokartanontien alue 12274		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	02.06.2015
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	25.09.2013
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	09112274
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	10,8804	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,2310	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	10,8804

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	10,8804	100,0	56057	0,52	0,0015	24831
A yhteensä	1,2057	11,1	15477	1,28	1,1114	15241
P yhteensä						
Y yhteensä	1,3625	12,5	15800	1,16	0,0466	3050
C yhteensä	0,2493	2,3	15300	6,14	0,2493	15300
K yhteensä	0,5000	4,6	8600	1,72	-0,4869	-8760
T yhteensä						
V yhteensä	0,6757	6,2			-0,7890	
R yhteensä						
L yhteensä	6,8872	63,3	880	0,01	0,1843	
E yhteensä					-0,3142	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,2310	2,1		0,1055	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	3	1100	1	1100

Alamerkinnyt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	10,8804	100,0	56057	0,52	0,0015	24831
A yhteensä	1,2057	11,1	15477	1,28	1,1114	15241
AK	0,1989	16,5	5400	2,71	0,1989	5400
AO	0,1109	9,2	277	0,25	0,0166	41
AK-1	0,1789	14,8	4250	2,38	0,1789	4250
AKR	0,4307	35,7	5000	1,16	0,4307	5000
ALY	0,2863	23,7	550	0,19	0,2863	550
P yhteensä						
Y yhteensä	1,3625	12,5	15800	1,16	0,0466	3050
YO	1,1000	80,7	11000	1,00		1650
YSA	0,2625	19,3	4800	1,83	0,0466	1400
C yhteensä	0,2493	2,3	15300	6,14	0,2493	15300
C	0,2493	100,0	15300	6,14	0,2493	15300
K yhteensä	0,5000	4,6	8600	1,72	-0,4869	-8760
K					-0,3360	-6000
KT	0,5000	100,0	8600	1,72	-0,1509	-2760
T yhteensä						
V yhteensä	0,6757	6,2			-0,7890	
VP	0,6757	100,0			-0,7890	
R yhteensä						
L yhteensä	6,8872	63,3	880	0,01	0,1843	
Kadut	4,1295	60,0			-0,0843	
Kev.liik.kadut	0,2994	4,3			0,1600	
LR	1,7516	25,4	880	0,05		
LPA	0,7067	10,3			0,1086	
E yhteensä					-0,3142	
EV					-0,3142	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,2310	2,1		0,1055	
ma	0,2310	100,0		0,1055	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	3	1100	1	1100
Asemakaava	3	1100	1	1100



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER



Asuinkerrostalojen korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus.



Asuinkerrostalojen korttelialue opiskelija-asuntoja varten.

Kvartersområde för flervåningshus för studentbostäder.



Kerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus, radhus och andra kopplade bostadshus.



Asuin-, liike-, toimisto- ja palvelurakennusten korttelialue. Korttelin kerrosalasta saa käyttää enintään 2/3 asuintiloja varten.

Kvartersområde för bostads-, affärs-, kontors- och servicebyggnader. Högst 2/3 av kvarterets våningsyta får användas för bostadsutrymmen.



Erillispientalojen korttelialue.

Kvartersområde för fristående småhus.



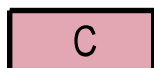
Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

Kvartersområde för undervisningsbyggnader.



Sosiaalitoiminta ja terveydenhuoltoa palvelevien asuinrakennusten korttelialue, johon saa sijoittaa vanhusten palvelukeskuksen siihen liittyvine asuintiloineen.

Kvartersområde för bostadsbyggnader för social verksamhet och hälsovård, på vilket får placeras ett servicecenter för äldre med tillhörande bostäder.



Keskustatoimintojen korttelialue.

Kvartersområde för centrumfunktioner.



Toimistorakennusten korttelialue. Alueelle saa rakentaa tiloja myös palvelu- ja myymälätoimintaa varten.

Kvartersområde för kontorsbyggnader. På området får byggas utrymmen även för service- och butiksverksamhet.



Puisto.

Park.



Rautatiealue.

Järnvägsområde.



Autopaikkojen korttelialue.

Kvartersområde för bilplatser.



2 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 2 m utanför planområdets gräns.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.



Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område eller del av område.



Ohjeellinen tontin raja.

Riktgivande tomtgräns.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

38061

Korttelin numero.

Kvartersnummer.

3

Ohjeellisen tontin numero.

Nummer på riktgivande tomt.

PEHRSSSTRÅK

Kadun tai puiston nimi.

Namn på gata eller park.

6000

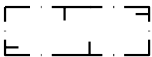
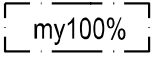
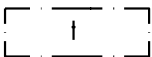
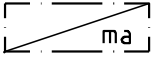
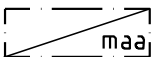
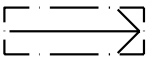
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

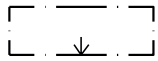
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

4750+650

Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asunto-kerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liiketilaksi varattavan kerrosalan neliömetrimäärän. Alleviivattu luku osoittaa ehdottomasti käytettävän rakennusoikeuden.

Talsérie, där det första talet anger bostadsvåningsytan i kvadratmeter och det andra talet den för affärsutrymme reserverade våningsytan i kvadratmeter. Det understreckade talet anger byggnadsrätt som ovillkorligen ska användas.

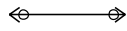
6000+ k1500+ yjk200	Lukusarja osoittaa yhteenlaskettuna rakennusoikeuden kerrosalaneliömetreinä. Ensimmäinen luku ilman etuliitettä osoittaa likimääräisen korkeustason +29 yläpuolelle sijoituvan kerrosalan neliömetrimäärän. Toinen k-merkitty luku osoittaa likimääräisen korkeustason +29 alapuolelle myymälä ja liiketilaksi varattavan kerrosalan neliömetrimäärän. Kolmas yjk-merkitty luku osoittaa katetun ja lämmitetyn yleiselle jalankululle varatun kerrosalan. Korkeustason +29 yläpuolelle sijoitettava kerrosala on jäseneltävä korttelissa kahteen toiminnallisesti ja julkisivuiltaan eriluonteiseen rakennusosaan ja siitä enintään puolet saa käyttää asumiseen.	Talserie anger sammanlagt byggnadsrätt i kvadratmeter. Det första talet utan prefix anger våningsytan i kvadratmeter ovanför höjdnivån +29. Det andra k-märkta talet anger den våningsyta i kvadratmeter som ska reserveras för butiks- och affärsutrymme. Det tredje yjk-märkta talet anger våningsytan för täckt och uppvärmt allmänt utrymme för fotgängare. Våningsytan ovanför höjdnivån +29 ska i kvarteret indelas i två byggnadsdelar som till sin funktion och karaktär är olika, och högst hälften av våningsytan får användas för boende.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
1/2kl	Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.	Ett bråktal framför en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i källarvåningen för utrymme som inräknas i våningsytan.
lu1/2	Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa ullakon tasolla käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.	Ett bråktal efter en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i vindsplanet för utrymme som inräknas i våningsytan.
e=0,20	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.	Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens yta.
+23	Pihakannen yläpinnan likimääräinen korkeusasema.	Ungefärlig höjd på gårdsdäckets övre nivå.
res+62	Rakennuksen tai rakenteiden korkein sallittu korkeusasema Malmin lentokentän lentoestealueella metreinä, joka ylittessä tulee olla lentoestelupa.	Högsta tillåtna höjd i meter för byggnad eller konstruktion på Malm flygfälts flyghinderområde. Vid överskridning av denna höjd krävs flyghindertillstånd.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
 my100%	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennusosalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää myymälätiloja sekä julkisia palveluja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den på byggnadsytan tillåtna våningsytan som får användas för butikslokaler och offentlig service.
 I	Rakennusala, jolle saa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi rakentaa enintään 30 m2:n talousrakennuksen. Talousrakennukseen voi sijoittaa yhteistiloja, varastoja sekä teknisen- ja jätehuollon tiloja.	Byggnadsyta, där utöver den i detaljplanen angivna våningsytan får byggas en ekonomibyggnad på högst 30 m2. I ekonomibyggnaden får placeras gemensamma utrymmen, förråd samt utrymmen för teknisk- och avfallshantering.
 ma	Maanalainen pysäköintitila, jonka saa rakentaa asemakaavassa merkityn kerrosalan lisäksi. Tilaan tai sen alapuolelle saa sijoittaa teknisiä ja väestönsuojatiloja sekä asumista palvelevia varastotiloja. Pihakannen on oltava aukoton. Pysäköintitilojen poistoilmaa ei saa johtaa pihamaalle.	Underjordiskt utrymme för bilparkering som får byggas utöver den i detaljplanen angivna våningsytan. I utrymmet eller under det får placeras tekniska utrymmen och skyddsrum samt förrådsutrymmen som betjänar boendet. Evakueringsluft från parkeringsutrymmena får inte ledas ut på gården.
 maa	Maanalainen pysäköintitila, jonka saa rakentaa asemakaavassa merkityn kerrosalan lisäksi. Tilaan tai sen alapuolelle saa sijoittaa teknisiä ja väestönsuojatiloja sekä asumista palvelevia varastotiloja. Pihakannen on oltava aukoton. Pysäköintitilojen poistoilmaa ei saa johtaa pihamaalle. Pihakansi on pääosin rakennettava ja istutettava leikki- ja oleskelualueeksi, eikä sille saa sijoittaa autopaikkoja.	Underjordiskt utrymme för bilparkering som får byggas utöver den i detaljplanen angivna våningsytan. I utrymmet eller under det får placeras tekniska utrymmen och skyddsrum samt förrådsutrymmen som betjänar boendet. Gårdsdäcket får inte ha öppningar. Evakueringsluft från parkeringsutrymmena får inte ledas ut på gården. Gårdsdäcket ska huvudsakligen byggas och planteras som området för lek och utevistelse och bilplatser får inte placeras på det.
	Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.	Körramp till underjordiskt utrymme.
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	Genomfartsöppning i byggnad.



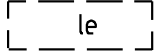
Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.



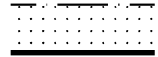
Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisen rakennuksen ulkovaipan ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään lukeman osoittamalla tasolla.



Merkinnän osoittamalla rakennusallalla tulee olla yhtenäinen rakennus tai rakennukset on liitettävä toisiinsa vähintään 2 m korkealla melua estävällä aidalla tai talousrakennuksella.



Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.



Istutettava alueen osa.



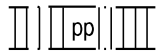
Puilla ja pensailla istutettava alueen osa. Olemassa olevia ja istutettavia puita tulee hoitaa siten, että ne säilyvät elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että alueen maisemallinen merkitys säilyy.



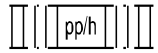
Säilytettävä tai istutettava puurivi.



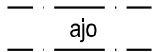
Katu.



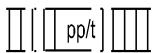
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.



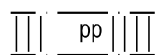
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu.



Ajoyhteys.



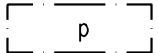
Likimääräinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla tontilleajo on sallittu.



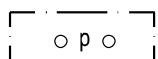
Likimääräinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.



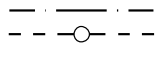
Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.



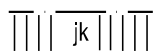
Pysäköimispaikka.



Pysäköimispaikka, joka on jäsennöitävä säännöllisin välein istutettavien puiden tai pensaiden avulla.



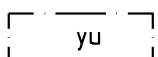
Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.



Yleiselle jalankululle varattu alueen osa, jolle tulee rakentaa portaat.



Likimääräinen rakennusalan osa, jossa tulee sijaita yleisen jalankulun yhteydet jalankulun perustasoissa.



Rakennusalan osa, johon saa sijoittaa urheilutoimintaa palvelevia tiloja.

Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden ska tangera.

Beteckningen anger den sida av byggnadsytan, där byggnadens mantel ska vara ljudisolerad mot trafikbuller åtminstone till den nivå som antalet anger.

På den byggnadsyta beteckningen anger ska det finnas en enhetlig byggnad eller ska byggnaderna förenas med varandra med minst 2 m högt staket eller ekonomi-byggnad, vilka fungerar som bullerskydd.

Riktgivande för lek och utevistelse reserverad del av område.

Del av område som ska planteras.

Del av område som ska planteras med träd och buskar. Både befintliga träd och träd som planteras ska skötas så, att de bevaras livskraftiga och vid behov kan förnyas så att områdets landskapsmässiga betydelse bibehålls.

Trädrad som ska bevaras eller planteras.

Gata.

Gata reserverad för gång- och cykeltrafik.

Gata reserverad för gång- och cykeltrafik där service- trafik är tillåten.

Körförbindelse.

Ungefärlig för gång- och cykeltrafik reserverad del av område, där infart till tomten är tillåten.

Ungefärlig för gång- och cykeltrafik reserverad del av område.

För allmän gångtrafik reserverad del av område.

Parkeringsplats.

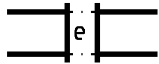
Parkeringsplats, som ska indelas med hjälp av träd- eller buskplanteringar på regelbundet avstånd från varandra.

För underjordisk ledning reserverad del av område.

För allmän gångtrafik reserverad del av område, där trappor ska byggas.

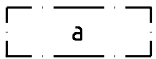
Ungefärlig del av byggnadsyta där förbindelser för allmän fotgängartrafik ska finnas på basnivåerna för fotgängare.

Del av byggnadsyta där utrymmen för idrottsändamål får placeras.



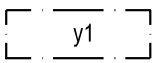
Eritasoristeys.

Planskild korsning.



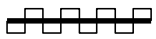
Katualueen osa, jonka ali jalankulku- ja polkupyöräliikenne saadaan johtaa eri tasossa.

Del av gatuområde under vilken planskild gång- och cykeltrafik får ledas.



Alueen osa, jonka yli jalankulku-, polkupyörä-, taksi- ja joukko liikenne saadaan johtaa eri tasossa. Sen yhteyteen saa rakentaa pysäkkejä, katoksia sekä rakennusoikeuden ilmoittaman määrän tiloja osoitettuun toimintaan. Rautatiealueelle varatun tilan yläpuolisen rakentamisen vaatimat kantavat rakennneosat saadaan ulottaa rautatiealueelle varattuun tilaan, mikäli ne eivät haittaa radan rakentamista ja käyttöä. Ajoyhteys autopaikkojen korttelialueen yli voidaan toteuttaa erillisenä rakenteena.

Del av område över vilken gång-, cykel-, taxi- och kollektivtrafik får ledas i skilt plan. I anslutning till detta får byggas hållplatser skärmtak och den mängd utrymmen för anvisat bruk som byggnadsrätten anger. Bärande byggnadsdelar som behövs för konstruktioner ovanför för spårtrafik reserverat område får sträcka sig inom detta område ifall dessa inte medför olägenhet för byggande och användning av banan. Körförbindelse över kvartersområde för bilplatser får utföras som separat konstruktion.



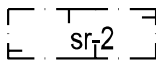
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

(38324/1)

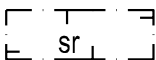
Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit ja ohjeelliset tontit, joiden autopaikkoja tulee alueelle sijoittaa.

Siffrorna inom parentes anger de kvarter och de riktgivande tomter, vilkas bilplatser ska förläggas till området.



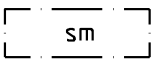
Kaupunkikuvallisesti, rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokas rakennus. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka heikentävät rakennuksen rakennustaiteellisia, historiallisia tai kaupunkikuvallisia arvoja tai muuttavat sen rakennustaiteellisia ominaispiirteitä. Korjaamisen lähtökohtana tulee olla rakennuksen alkuperäisten tai niihin verratavien rakenteiden säilyttäminen. Sisätilojen alkuperäiset rakenteet tulee säilyttää. Mikäli alkuperäisiä rakennusosia joudutaan pakottavista syistä uusimaan, tulee se tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti.

Stadsbildmässigt, arkitektoniskt och historiskt värdefull byggnad. Byggnaden eller en del av den får inte rivas och i den får inte heller utföras sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten som försvagar byggnadens arkitektoniska, historiska eller stadsbildsmässiga värde eller ändrar arkitekturens särdrag. Utgångspunkten för reparationsarbeten ska vara bevarandet av byggnadens ursprungliga eller med dessa jämförbara konstruktioner. Ursprungliga konstruktioner inne i huset ska bevaras. Ifall ursprungliga byggnadsdelar måste förnyas av tvingande skäl, ska dessa göras i enlighet med originalutförandet.



Suojeltava rakennus.

Byggnad som ska skyddas.



Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolaila rauhoitettu historiallinen kyläpaikka. Rakentamiseen osoitetuilla osilla tulee ennen rakennustöiden aloittamista suorittaa arkeologinen tutkimus ja dokumentointi. Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava Helsingin kaupunginmuseon kanssa. Muu alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty.

Del av område med historisk bylämning som fredats enligt lagen om fornminnen. På de delar som reserverats för byggande ska innan byggnadsarbetet påbörjas utföras en arkeologisk undersökning och dokumentation. Om åtgärder på området ska förhandlas med Helsingfors stadsmuseum. Övrig grävning, övertäckning, ändring eller annat ingrepp på området är enligt lagen om fornminnen förbjuden.

Osa kaava-alueesta sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009 Malmin rautatieasema).

En del av detaljplaneområdet ingår i en byggd kulturhistorisk miljö av riksintresse (RKY 2009 Malms järnvägsstation).

Rakentamatta jäävät tontinosat, joita ei käytetä kulkuteinä, leikkipaikkoina tai pysäköimiseen, on istutettava.

Obebyggda delar av tomt som ej används som gångvägar, lekplatser eller för parkering ska planteras.

AK-, AK-1-, AKR-, YO-, YSA-1-, C-, KT- ja LPA-korttelialueilla:

På AK-, AK-1-, AKR-, YO-, YSA-1-, C-, KT- och LPA-kvartersområdena:

- saadaan maanalaiset autonsäilytystilat rakentaa yhtenäisnä siten, että autopaikat saa sijoittaa osittain toiseen kortteliin tai toiselle tontille ja ajo autonsäilytystiloihin saadaan järjestää kortteleiden muiden tonttien kautta.

- får de underjordiska bilförvaringsutrymmena byggas gemensamma så att bilplatserna får placeras delvis i annat kvarter eller på annan tomt och infart till bilförvaringsutrymmena får ordnas via andra tomter i kvarteren.

- ei maanalaisissa autohalleissa tarvitse rakentaa tontin rajaseiniä. Jos rajaseiniä ei rakenneta, tulee paloteknisiä ratkaisuja suunnitella käsitellä korttelia yhtenä kokonaisuutena riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi.

- behöver inte i underjordiska bilhallar byggas gränsväggar för tomt. Ifall gränsvägg inte byggs ska kvarteret behandlas som en helhet vid planering av brandtekniska lösningar för att en tillräcklig säkerhetsnivå ska uppnås.

- saa pysäköintitilat, tekniset tilat, väestönsuojat, asukkaiden varastot ja yhteistilat, kuten säilytystilat, pesutuvat, kuivaushuoneet, saunat ja kerhotilat rakentaa kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

- ei kerrosalan lisäksi rakennettavia tiloja varten tarvitse varata autopaikkoja eikä väestönsuojaa.

- on asuinrakennuksen päädyissä oltava ikkunoita.

- tulee asuinrakennuksissa olla keskitetty suodattimilla varustettu ilmanvaihtojärjestelmä, johon tuloilma tulee ottaa kattotasolta tai rakennusten niiltä sivuilta, joilla ei ole ääneneristysvaatimuksia.

- tulee asuinrakennusten leikki- ja ulko-oleskelualueet, kattokerroksen oleskeluterassit sekä parvekkeet sijoittaa ja tarvittaessa suojata tai lasittaa siten, että niillä saavutetaan päiväaikana melutason ohjearvot ulkona.

- tulee jäte- ja muu huolto sijoittaa rakennuksiin tai pysäköintihalliin.

- ei korttelialueilla tontteja saa aidata.

AK-korttelialueella:

- tulee asuntojen huoneistoalasta vähintään 50 % toteuttaa asuintoimaa, joissa on keittiön/keittotilan lisäksi kolme asuinhuonetta tai enemmän. Näiden asuntojen keskipinta-alan tulee olla vähintään 80 m².

AK-, AK-1-, AKR- ja C-korttelialueilla.

- on asukkaiden käyttöön rakennettava riittävät varastotilat ja vähintään seuraavat yhteistilat:

- 1 talosauna / tontti
- 1 talopesula / tontti
- kuivaustilat 10 m² / 20 asuntoa.

- 1,5 % asuinkerrosalasta harraste-, kokoontumis- tai vastavaa yhteistilaa.

- ei asuntoja saa suunnata yksinomaan kadun puoleiselle julkisivulle.

- ei asuntojen parvekkeita saa sijoittaa rakennusten kadun puoleiselle julkisivulle.

- tulee asuinhuoneen lattian olla vähintään 0,6 m kadun pintaa ylempänä huoneen pääikkunan avautuessa katualueelle. Tällöin pääsisääntäviä ei tarvitse rakentaa liikuntaesteettömäksi, jos sen korvaava järjestely tontilla on osoitettavissa.

- tulee porrashuoneisiin olla pääsy sekä kadun- että pihan puolelta.

AO-, ALP- ja AKR-korttelialueilla:

- on asuinrakennusten päädyn enimmäisleveys 9 m.

- tulee puhtaat katto- ja pihavedet imeyttää tontilla.

C- ja AK-1-korttelialueilla:

- tulee ennen rakennusluvan myöntämistä meluselvityksellä osoittaa melutason ohjearvoihin nähden riittävä meluntorjunta oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla.

AO-korttelialueella:

- rakennusten enimmäiskorkeudet:

- 2-kerroksinen rakennus 7 m
- 1-kerroksinen rakennus 4 m
- talousrakennus ja autosuoja 3 m.

- får utöver den i detaljplanen angivna våningsytan byggas parkeringsutrymmen, tekniska utrymmen, skyddsrum, invånarnas förråd och gemensamma utrymmen såsom förvaringsutrymmen, tvättstugor, torkutrymmen, bastur och klubbutrymmen.

- behöver för utrymmen som får byggas utöver våningsytan inte reserveras bilplatser eller skyddsrum.

- ska bostadsbyggnads gavlarna ha fönster.

- ska i bostadsbyggnaderna ha ett enhetligt filterförsedd ventilationssystem, vars tilluftsintag ska placeras på taknivån eller på de sidor av byggnaderna där ljudisoleringsbestämmelser ej gäller.

- ska bostadsbyggnadernas områden för lek- och utevistelse, takerasserna samt balkonger placeras och vid behov skyddas eller inglasas så att riktvärdena för bullernivån utomhus under dagtid uppnås.

- ska sputrymmen och annan service placeras i byggnaderna eller i parkeringshallen.

- får på kvartersområdena tomterna inte inhägnas.

På AK-kvartersområdet:

- ska minst 50 % av bostädernas sammanlagda lägenhetsyta utgöras av bostäder som förutom kök/kökutrymme har minst tre bostadsrum. Den genomsnittliga ytan för dessa bostäder ska vara minst 80 m² vy.

På AK-, AK-1-, AKR- och C-kvartersområdena:

- ska för invånarnas bruk byggas tillräckliga förvaringsutrymmen och minst följande gemensamma utrymmen:

- 1 bastu / tomt
- 1 tvättstuga / tomt
- torkutrymmen 10 m² / 20 bostäder.

- 1,5 % av bostadsvåningsytan som hobby-, samlings- eller motsvarande gemensamma utrymmen.

- får bostäder inte riktas sig enbart mot gatufasaden.

- får bostädernas balkonger inte placeras i byggnadernas fasad mot gatan.

- ska golvet i bostadsrum ligga minst 0,6 m över gatans nivå då rummets huvudsakliga fönster riktas mot gatuområde. I detta fall behöver inte huvudsakligen byggas tillgänglig för rörelsehindrade, ifall ersättande arrangemang kan anvisas på tomten.

- ska trapphusen ha ingångar både från gatan och gården.

På AO-, ALP- och AKR-kvartersområdena:

- får maximibredderna på byggnadernas gavel vara 9 m.

- ska rent vatten från tak och gårdar infiltreras på tomten.

På C- och AK-1-kvartersområdena:

- ska innan bygglov beviljas med en bullerutredning påvisas en med hänseende till normvärdena tillräcklig bullerbegränsning på det för utevistelse avsedda gårdsområdet.

På AO-kvartersområdet:

- byggnadernas maximihöjder:

- 2-våningsbyggnad 7 m
- 1-våningsbyggnad 4 m
- ekonomibyggnad och garage 3 m.

- on rakennuksen vähimmäisetäisyys tontin rajasta 4 m, ellei rakennusalarajoin toisin määrätä. Tontin osalla, jossa viereisen tontin leveys on enintään 6 m, on rakennusten vähimmäisetäisyys tontin rajasta kuitenkin 2 m. Autosuoja ja talousrakennus saadaan naapurin suostumuksella rakentaa 4 m lähemmäksi, kuitenkin 1,5 m etäisyydelle naapurin rajasta.

- saa asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi rakentaa erillisiä talous- ja autosuojatiloja enintään 25 k-m²/asunto sekä kuistitilaa, kasvihuoneita tms. enintään 10 % asemakaavaan merkitystä kerrosalasta.

- saa kerrosalasta enintään 70 % rakentaa yhteen tasoon.

ALP-korttelialueella:

- ei tontteja saa aidata.

- tulee piha-alueiden kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvan kannalta arvokkaat ominaispiirteet säilyttää. Istutusten, pintamateriaalien, ulkoportaiden ja pihan varusteiden tulee olla tontin ominaispiirteisiin soveltuvia. Täydennysrakentaminen tulee sopeuttaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Julkisivumateriaalina tulee käyttää puuta.

LPA-korttelialueella:

- on korttelissa 38061 oltava puuistutuksia ja 1 puu/8 autopaikkaa.

- on korttelissa 38061 sijoitettava ympäristön tasoeroihin liittyvät tukimuurit tontille.

- saa sijoittaa yleisiä teknisen huollon verkoston osia.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

- AO- ja ALP- korttelialueilla 1 ap/asunto sekä lisäksi asuntoa kohden paikka yhden auton tilapäistä pysäköintiä varten
- C-, AK- ja AKR-tonteilla asunnoille vähintään suurempi luvuista 1 ap/135 k-m² tai 0,5 ap/asunto
- AK-1 tonteilla asunnoille 1 ap/300 k-m²
- YSA-1 tonteilla asuintiloille 1 ap/350 k-m²

Lisäksi kaikilla tonteilla:

- myymälät 1 ap/100 k-m²
- ravintolat, toimistotilat, majoitustilat ja opetustoimintaa palvelevat tilat 1 ap/250 k-m²
- urheilutilat 1 ap/40 k-m²
- kokoontumistilat 1 ap/130 k-m².

- voidaan korttelialueelle sijoitettavien autopaikkojen määrää vähentää 10 %, mikäli autopaikkoja osoitetaan keskitetysti vähintään 100 ap ja autopaikat ovat nimeämättömiä.

- voi kaupungin vuokra-asuntojen osalta autopaikkojen määrää vähentää 20 %.

Polkupyörien pysäköintipaikkojen vähimmäismäärät:

- on tontille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä 1 pp/30 m² asuntokerrosalaa. Näistä 75 % on sijoitettava rakennuksiin.

- tontille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä on 1 pp/90 m² toimistokerrosalaa, jotka on sijoitettava rakennuksiin.

Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.

- är byggnadens minimiavstånd från tomtgräns 4 m, såvida inte med gräns för byggnadsyta annat anges. Vid sådan del av tomtgräns där bredvidliggande tomts bredd är högst 6 m, får dock byggnads minimiavstånd från tomtgränsen vara 2 m. Garage och ekonomibyggnad får med grannens tillstånd byggas närmare än 4 m, dock minst 1,5 m från gränsen till granntomten.

- får utöver den i detaljplanen angivna våningsytan byggas separata ekonomiutrymmen och garage högst 25 m² vy/bostad samt farstu, växthus el. dyl. högst 10 % av den i detaljplanen angivna våningsytan.

- får högst 70 % av våningsytan byggas i en våning.

På ALP-kvartersområdet:

- får tomterna inte ingärdas.

- ska gårdarnas kulturhistoriska och stadsbildmässigt värdefulla särdrag bevaras. Planteringar, ytmaterial, trappor och gårdsutrustning ska vara anpassade till områdets särdrag. Kompletterande byggande ska anpassas till den kulturhistoriskt värdefulla miljön. Som fasadmateriäl ska användas trä.

På LPA-kvartersområdet:

- ska i kvarteret 38061 vara trädplanteringar och 1 träd/8 bilplats.

- ska i kvarteret 38061 de stödmurar som ansluter till nivåskillnader i omgivningen placeras på tomterna.

- får placeras delar av nät för samhällsteknisk service.

Minimiantal bilplatser:

- på AO- ja ALP- kvartersområdena: 1 bp/bostad samt för varje bostad plats för tillfällig parkering av en bil
- på C-, AK- och AKR-tomterna för bostäder minst det större av talet 1 bp/135 m² vy eller 0,5 bp/bostad
- på AK-1 tomter för bostäder 1 bp/300 m² vy
- på YSA-1 tomter för bostäder 1 bp/350 m² vy

Dessutom på alla tomter:

- butiker 1 bp/100 m² vy
- restauranger, kontorsutrymmen, inkvarteringsutrymmen och utrymmen för undervisningsverksamhet 1 ap/250 m² vy
- idrottsutrymmen 1 bp/40 m² vy
- utrymmen för sammanträde 1 ap/130 m² vy.

- på kvartersområden kan bilplatsernas antal minskas med 10 % om de sammanförs i enheter på minst 100 bp och bilplatserna inte reserveras för enskilda invånare.

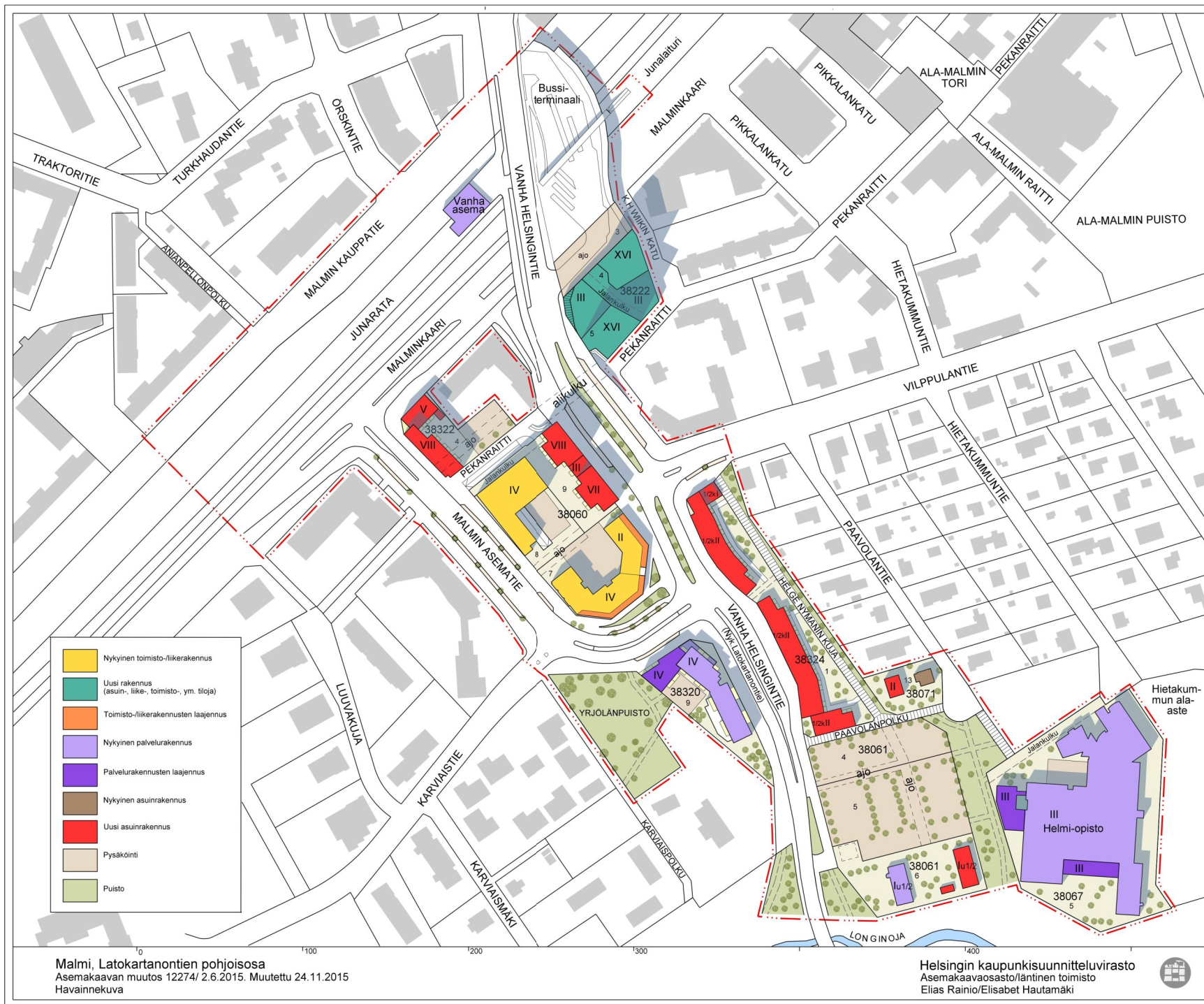
- för stadens hyrebostäder kan bilplatsernas antal minskas med 20 %.

Minimiantal parkeringsplatser för cyklar:

- är minimiantalet cykelplatser på tomten 1 cp/30 m² bostads-våningsyta. Minst 75 % av dessa ska placeras i byggnaderna.

- är minimiantalet cykelplatser på tomten 1 cp/90 m² kontors-våningsyta som ska placeras i byggnaderna.

På detta detaljplaneområde ska för kvartersområdet utarbetas en separat tomtindelning.





LIIKENNEVIRASTON OMISTUS



KAUPUNGIN OMISTUS, EI VUOKRATTU



KAUPUNGIN OMISTUS,
VUOKRATTU RAKENNUS PUISTOALUEELLA



KAUPUNGIN OMISTUS, VUOKRATTU



YKSITYISOMISTUS



KAUPUNGIN OMISTUS,
SUOJAVIHER- JA PUISTOALUEET

MAANOMISTUSKARTTA
Malmi, Latokartanontien pohjoisosa

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto/läntinen toimisto



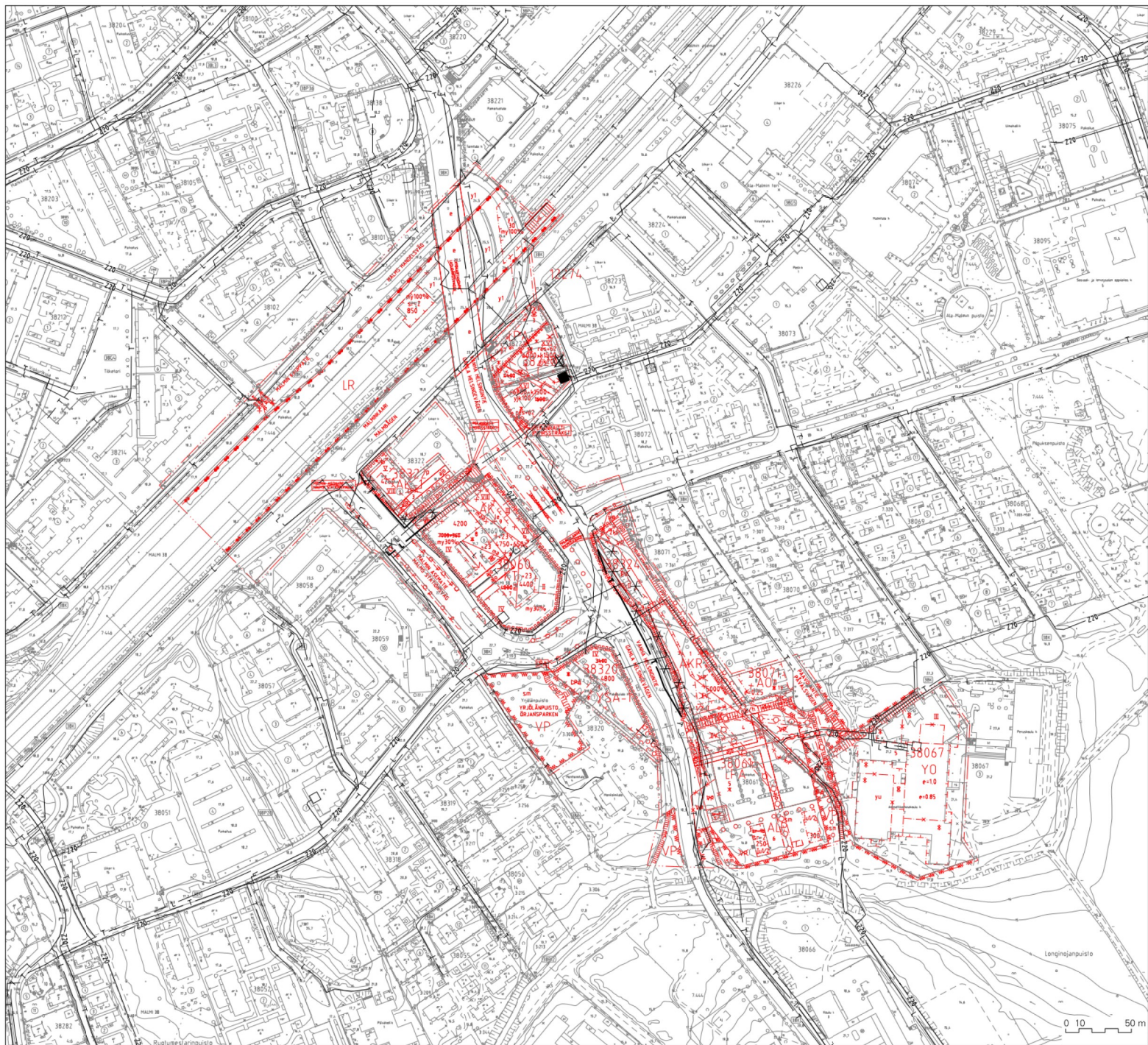
TEK



LATOKARTANONTIEN POHJOISOSA Vesihuolto

1 : 3000

- V — NYKYINEN VESIJOHTO
- J — NYKYINEN JÄTEVESIVIEMÄRI
- H — NYKYINEN HULEVESIVIEMÄRI
- V — UUSI VESIJOHTO
- J — UUSI JÄTEVESIVIEMÄRI
- H — UUSI HULEVESIVIEMÄRI
- X — KÄYTÖSTÄ POISTUVA



LATOKARTANONTIEN POHJOISOSA Energiahuolto ja tietoliikenne

1 : 3000

— T — NYKYINEN TIETOLIIKENNEKAAPPELI

— L — NYKYINEN KAUKOLÄMPÖJOHTO

— Z20 — NYKYINEN 20 kV:n SÄHKÖMAAKAAPELI

□ NYKYINEN MUUNTAMO

■ UUSI MUUNTAMO

— T — UUSI TIETOLIIKENNEKAAPPELI

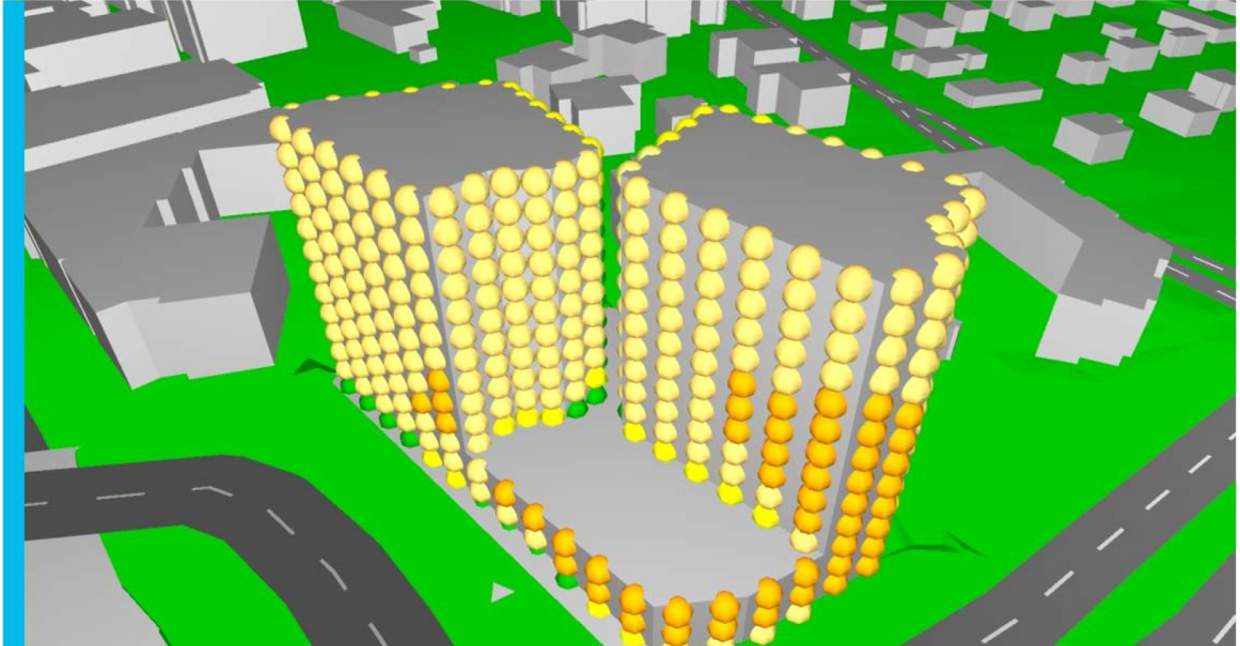
— L — UUSI KAUKOLÄMPÖJOHTO

— Z20 — UUSI 20 kV:n SÄHKÖMAAKAAPELI

× × KÄYTÖSTÄ POISTUVA

Malmin Latokartanontien alueen asemakaavamuutoksen meluselvitys

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto



Olli Kontkanen
Jarno Kokkonen

Projekti YMP31227

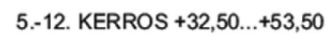
10.11.2014

S **SITO**

SISÄLTÖ

1	TAUSTATIEDOT	3
2	MENETELMÄT JA LÄHTÖTIEDOT	5
	2.1 Melun ohjeavot.....	5
	2.2 Meluntorjuntaa koskevat asemakaavamääräykset.....	5
	2.3 Maasto- ja laskentamalli.....	6
	2.4 Liikennetiedot.....	7
	2.4.1 Katuliikenne	7
	2.4.2 Raideliikenne	7
3	TULOKSET	8
	3.1 Latokartanontie 4 – tornikortteli.....	8
	3.1.1 Oleskelualueiden melutasot – pihakansi ja kattoterassit.....	8
	3.1.2 Julkisivuihin kohdistuvat melutasot ja parvekemelutasot	11
	3.2 Muut alueet	12
4	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	13
	4.1 Meluntorjuntaratkaisujen periaatteet.....	13
	4.2 Ulko-oleskelualueiden melutasot ja meluntorjunta	13
	4.3 Suurimmat julkisivuihin kohdistuvat melutasot ja äänitasoerovaatimukset (ΔL).....	13
	4.4 Parvekkeiden melutasot ja lasitustarve.....	13
5	VIRHELÄHTEET	13
6	LIITTEET	14
7	VIITTEET	14

Kuva 1 Malmi, Latokartanontien pohjoisosa, havainnekuva 19.9.2014 [1].



The image displays two architectural cross-sections, A-A and B-B, of a building complex. Section A-A (left) shows a building with a flat roof terrace (KATTOTERRASSI) and multiple floors of office space (Toimisto) and parking (Pysäköinti). Section B-B (right) shows a building with a flat roof terrace (KATTOTERRASSI) and multiple floors of residential space (Asunnot) and parking (Pysäköinti). Both sections show a bus terminal (BUSSTERMINAALI) and a parking area (Pysäköinti) at the base.

A-A LEIKKAUS

B-B LEIKKAUS

Kuva 3 Leikkaukset A-A ja B-B, Latokartanontie 4 – konseptisuunnitelma 10.6.2014 [2].

2 Menetelmät ja lähtötiedot

2.1 Melun ohjearvot

Melulaskennan tuloksia on verrattu valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) annettuihin melutason ohjearvoihin (Taulukko 1). Melun ohjearvot on tarkoitettu käytettäväksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä. Ohjearvot on annettu erikseen päivä- (klo 7–22) ja yöajan (klo 22–7) melutasoille. Asemakaavamuutos liittyy nykyisen alueen täydennysrakentamiseen, joten oleskelualueilla sovelletaan päiväajan 55 dB ja yöajan 50 dB ohjearvoa. Liikenteen jakaumasta johtuen raideliikenteen osalta yöajan ohjearvo on mitoittavampi ja katuliikenteen osalta päiväajan ohjearvo. Yhteismelun osalta päiväajan ohjearvo on mitoittavampi lähes koko kaava-alueella. Julkisivujen äänitasoerovaatimuksen (ΔL) määrittämiseen sovelletaan asuinhuoneiden päiväajan 35 dB ja yöajan 30 dB ohjearvoja sekä toimistohuoneiden 45 dB sisätilojen ohjearvoja.

Taulukko 1 Valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) annetut melutason ohjearvot

Ohjearvot ulkona	Päivällä L_{Aeq} , klo 7–22	Yöllä L_{Aeq} , klo 22–7
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50 dB
Uudet asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja hoitolaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45 dB
Loma-asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB
Ohjearvot sisällä	L_{Aeq} , klo 7–22	L_{Aeq} , klo 22–7
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneistot	45 dB	-

2.2 Meluntorjuntaa koskevat asemakaavamääräykset

Asemakaavaa laadittaessa voidaan antaa kolmenlaisia meluntorjuntaa koskevia asemakaavamääräyksiä:

1. Melulähdettä koskevat määräykset.
2. Melun leviämistä rajoittavat määräykset.
3. Suojattavaa aluetta tai kohdetta koskevat määräykset.

Melulähde voidaan määrätä muun muassa eristettäväksi tai sen toimintaa rajoitetaan. Melun leviämisen rajoittamiseksi voidaan määrätä meluesteen toteuttamisesta. Melulta suojattavalle rakennukselle voidaan määrätä äänitasoerovaatimuksia, ja oleskelu-alueet voidaan määrätä sijoitettavaksi rakennusmassojen suojaan. Myös parvekkeiden lasituksesta ja sijoittelusta voidaan antaa määräyksiä. Lisäksi meluntorjuntaan voidaan vaikuttaa samalle alueelle rakennettavien rakennusten rakentamisajankohdista annettavilla määräyksillä. Tarkempi kuvaus meluntorjuntaa koskevista asemakaavamääräyksistä on esitetty viitteissä [5] ja [6].

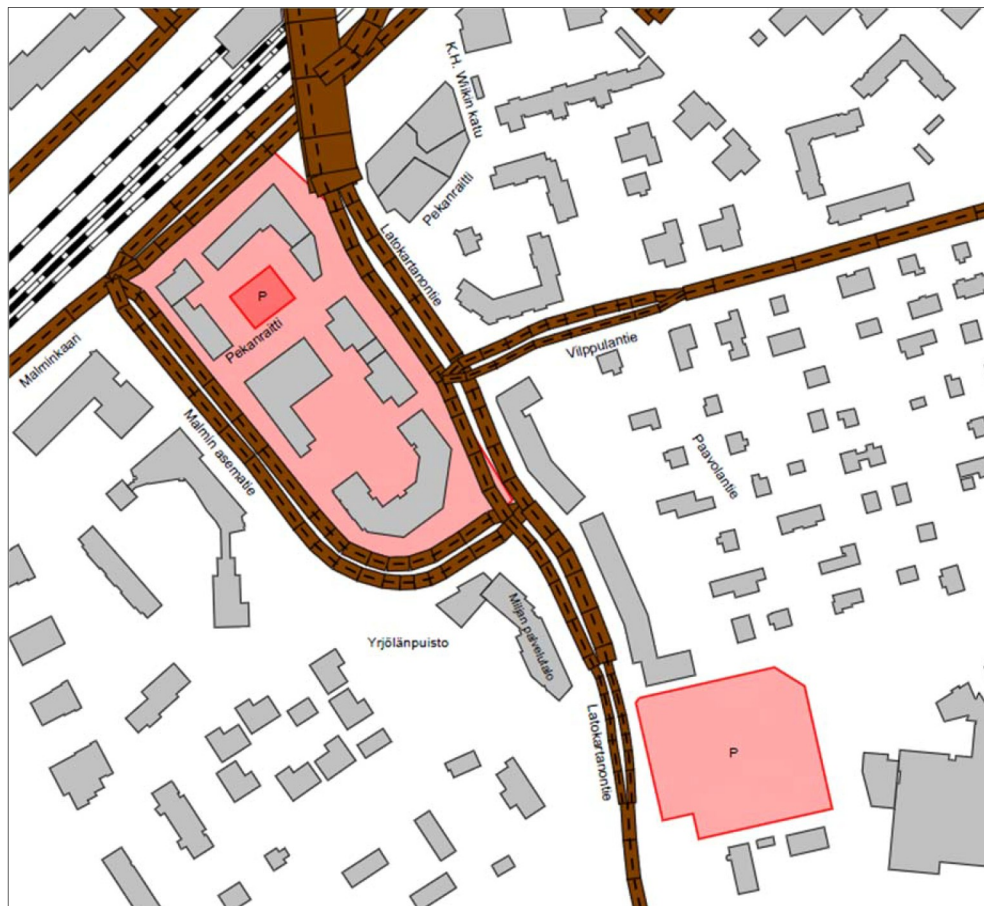
Äänitasoerovaatimus tarkoittaa ulkomelutason ja sallittavan sisämelutason erotusta. Esimerkiksi julkisivumelutason ollessa päiväaikaan yli 65 dB, on esitettävä vähintään 30 dB äänitasoerovaatimus (ΔL), jotta voidaan varmistua siitä, ettei sisämelutason

päiväajan 35 dB ohjearvo ylity. Alle 30 dB äänitasoerovaatimuksia ei ole tapana esittää. Kaavamääräyksenä annettavan äänitasoerovaatimuksen perusteella jatkosuunnittelussa voidaan mitoittaa rakennuksen julkisivun rakenteiden ja rakennusosien ilmäääneneristävyys. Rakenteiden äänieristyksen mitoittamiseen voidaan käyttää ympäristöopasta: *Rakennuksen julkisivun ääneneristävyiden mitoittaminen* [7].

2.3 Maasto- ja laskentamalli

Melulaskenta perustuu melun leviämiseen 3D-maastomallissa, johon on mallinnettu melulähteet, rakennukset, meluaidat ja maastonmuodot sekä näiden akustiset ominaisuudet. Liikennemelulähteiden melupäästö määritetään liikennetietojen perusteella. Maastomalli ulottuu yli 2000 metrin etäisyydelle selvitysalueesta ja sisältää kaikki merkittävät tie- ja raideliikenteen melulähteet.

Melumallina on käytetty Helsingin kaupungin meluselvityksen 2012 melumallia [3]. Asemakaava-alueen uudet rakennusmassat on lisätty melumalliin havainnekuvan (19.9.2014) perusteella [1]. Vesistöt, laajat asfalttialueet, kadut ja rakennusten katot on mallinnettu akustisesti kovina ($\alpha = 0$). Kuvassa 4 on havainnollistettu melumallin akustisesti kovia alueita.



Kuva 4 Akustisesti kovat alueet melumallissa

Melulaskennat on suoritettu DataKustik CadnaA 4.4 -melulaskentaohjelmalla. Laskenta perustuu yleisesti Suomessa käytettävään yhteispohjoismaiseen tie- ja raideliikennemelun laskentamalleihin (Nordic Prediction Method) [8][9]. Laskentamallin tarkkuus on lähietäisyydellä tieliikennemelumallissa tyypillisesti ± 2 dB ja raideliikennemelumallissa 2–3 dB. Selvityksessä on laskettu päivä- ja yöajan keskiäänitasot (L_{Aeq}),

jolloin niitä voi verrata valtioneuvoston antamiin melutasojen ohjearvoihin. Melutasot on selvitetty suunnitelman mukaisille oleskelualueille sekä rakennusten julkisivuille.

Tärkeimmät laskenta-asetukset melulaskennassa:

- Laskentaruudun koko 2 x 2 metriä. Jokainen ruutu on laskettu ilman ruutujen interpolointia
- Meluvyöhykkeiden laskentakorkeus 2 metriä
- Laskentasäde 2000 metriä
- Laskennassa mukana 2. kertaluvun heijastukset
- Rakennukset ja meluaidat heijastavia 1 dB heijastusvaimennuksella.
- Kukin melulähde yksittäisenä emissiolähteenä (pohjoismaisen tiemelumallin mukaisesti)
- Heijastustason määrittelyssä suurin sallittu poikkeama on 1 metri
- Julkisivujen melutasot on laskettu korkeussuunnassa 3 metrin välein alkaen 2 metriä maanpinnasta
 - **Julkisivuun kohdistuva melutaso** on laskettu 5 cm etäisyydelle julkisivusta. Julkisivusta heijastuvaa melua ei huomioida.
 - **Parvekemelutaso** on laskettu 2 metrin etäisyydelle julkisivusta. Julkisivusta heijastuva melu on huomioitu.
- Julkisivulaskennassa pisteväli on vaakasuunnassa 1–5 metriä

2.4 Liikennetiedot

2.4.1 Katuliikenne

Tieliikenteen liikenne-tiedot ovat peräisin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston laatimasta vuoden 2035 liikenne-ennusteesta. Melulaskennassa käytetyt katuliikenteen liikennemäärät ja nopeudet on esitetty liitteessä 5. Päivä-yö-jakaumissa sekä raskaanliikenteen osuuksissa on käytetty katuluokkaan perustuvia arvoja, jotka on esitetty taulukossa 2. Asemakaava-alueen ulkopuolisten alueiden liikennetietoina on käytetty Helsingin kaupungin meluselvityksen 2012 nykytilanteen liikennetietoja [3].

Taulukko 2 Liikenteen jakaumatiedot

Katuluokka	Liikenteen osuus %		Raskas liikenne %	
	Päivä	Yö	Päivä	Yö
1. Maantie	88	12	7,4	8,7
2. Pääkatu	88	12	7,3	8,7
3. Alueellinen kokoojakatu	94	6	6,7	8,3
4. Paikallinen kokoojakatu	94	6	5,8	6,4

2.4.2 Raideliikenne

Raideliikenteen liikennetiedot perustuvat aikaisempaan meluselvitykseen [4] Tikkurilan aseman kohdalla, jossa raideliikennetiedot perustuvat VR Track Oy:ltä saatuun junaliikenteen vuoden 2030 ennusteeseen. Melulaskennassa käytetyt raideliikennetiedot on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on esitetty kaikilla raitilla 1–4 liikennöivät junat. Junien nopeuksina on käytetty 40–120 km/h ja ne on määritetty Helsingin kaupungin meluselvityksen 2012 raideliikennemelulähteiden nopeustiedon perusteella [3].

Taulukko 3 Melulaskennassa käytetyt raideliikennetiedot – liikenne-ennuste 2030

Tyyppi		Selitys	Päivä klo. 7-22 [kpl]	Yö klo. 22-7 [kpl]	Pituus [m]
Sm1/2	Sm1 ja Sm2	paikallisliikenteen sähkömoottorijunat	190	50	53
Sr	Sr1- tai Sr2-veturin	vetämät henkilöliikenteen junat (punaiset, siniset tai yksikerroksiset IC-vaunut)	36	9	250
Sm3		Pendolino	44	8	160
Sm4		Sm4 sähkömoottorijunat	156	44	55
Sm5		Sm5 sähkömoottorijunat	128	20	75
IC2	Sr2-veturin	vetämät kaksikerroksisista IC-vaunuista koostuvat junat	64	9	130
F-TaJu	suomalaisista tavaravaunuista	koostuvat tavarajunat	4	4	750

3 Tulokset

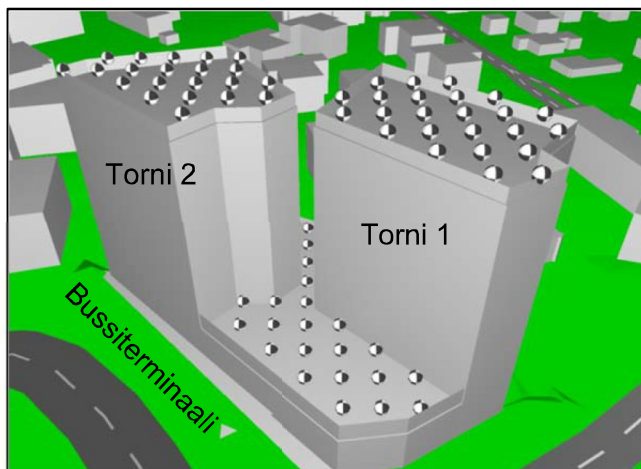
Melulaskennalla selvitettiin tie- ja raideliikenteen aiheuttamat päivä- ja yöajan keskiäänitasot $L_{Aeq, 7-22}$ ja $L_{Aeq, 22-7}$. Oleskelualueiden melutasot on esitetty liitteissä 1.1–1.4 sekä liitteissä 2.1–2.2. Julkisivuihin kohdistuvat suurimmat melutasot on esitetty liitteessä 3.1 ja 3.2. Parvekemelutasot on esitetty liitteessä 4.1 ja 4.2.

3.1 Latokartanontie 4 – tornikortteli

Tornikorttelin alueen melutarkastelu on tehty kahdella tilanteella VE 1 ja VE 2. Vaihtoehtodossa VE 1 on toteutettu bussiterminaalin laajennus, jolloin siltakansi on ummessa. Vaihtoehtodossa VE 2 bussiterminaali on nykytilanteen mukainen, jolloin suunnitellun tornikorttelin sekä bussiterminaalin välillä ei ole yhtenäistä siltarakennetta.

3.1.1 Oleskelualueiden melutasot – pihakansi ja kattoterassit

Tornikorttelissa ulko-oleskelualueet toteutetaan rakennusten katoille. Ulko-oleskelualueiden melun osalta tilanteet VE 1 ja VE 2 erosivat toisistaan vähäisesti. Näin ollen tulokset pihakannen ja kattoterassien melutasoista on esitetty vain tilanteessa VE 1. Kuvassa 5 on havainnollistettu melutasojen laskentapisteen sijaintia.

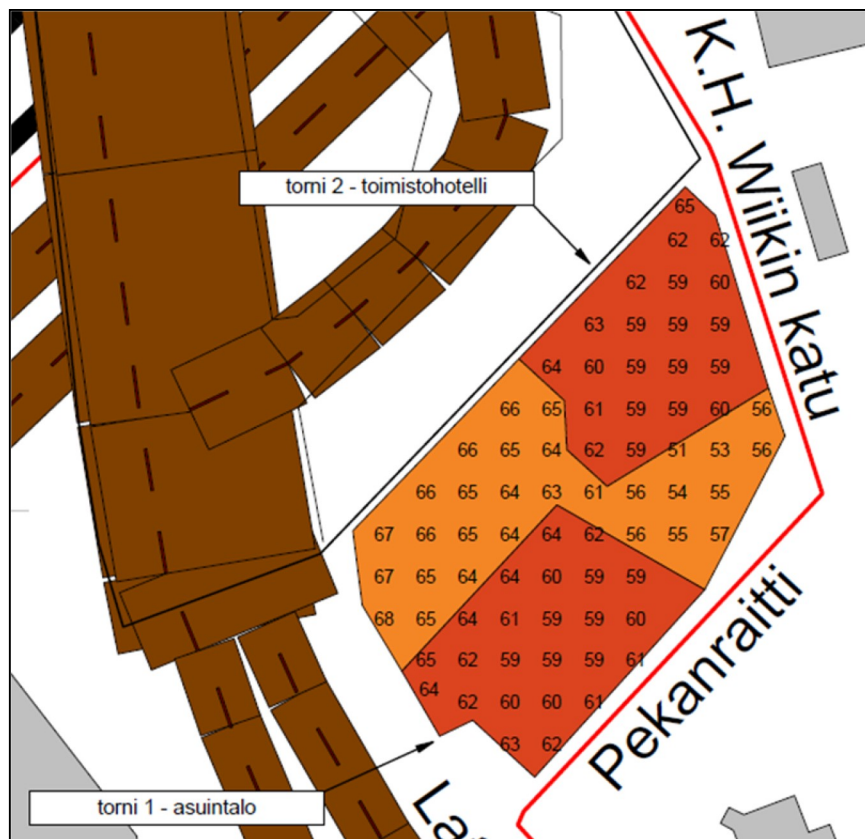


*Kuva 5 Tornikorttelin pihakannen ja kattoterassien melutasojen laskentapistet me-
lumallissa. Tilanne: meluntorjunta lasikaiteilla VE 1.*

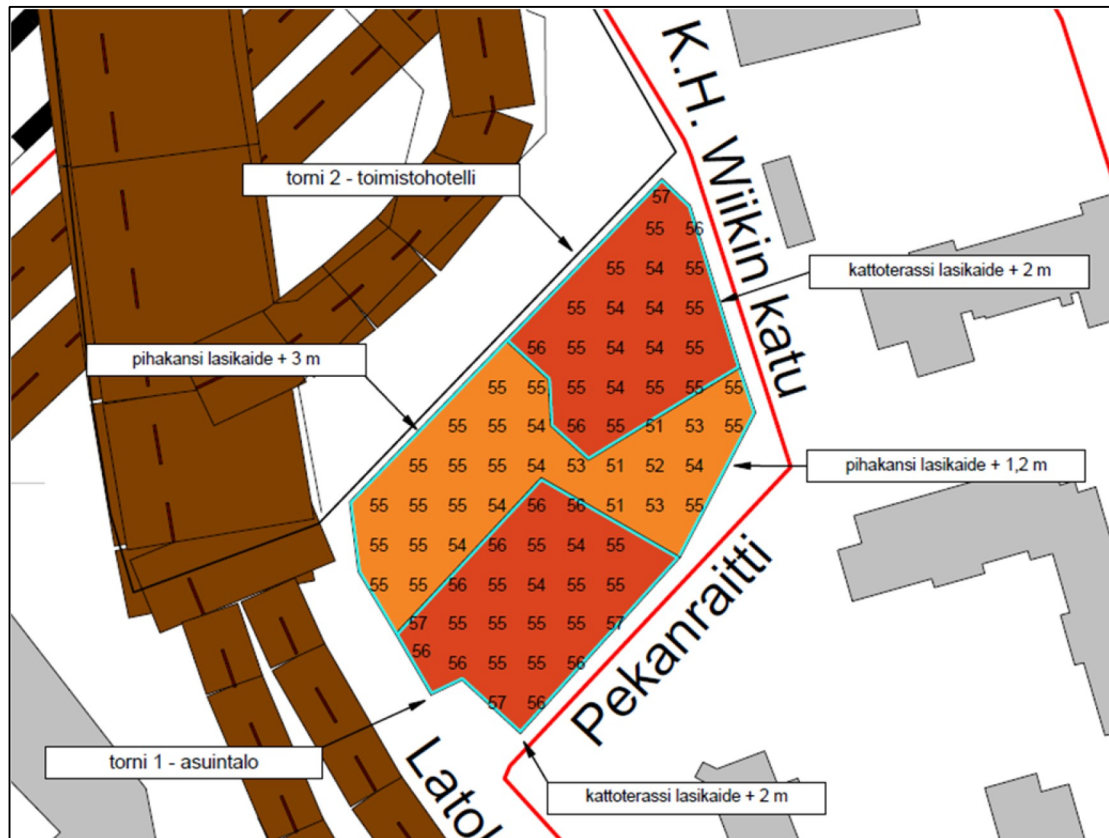
Taulukossa 4 ja kuvissa 6–7 on esitetty tornikorttelin pihakannen ja kattoterassien melutasot vaihtoehdossa VE 1 tilanteissa ilman meluntorjuntaa ja meluntorjunnalla. Lisäksi tulokset on esitetty liitteiden 1.1–1.4 kuvissa. Tilanteessa ilman meluntorjuntaa pihakannen ja kattoterassien päivä- ja yömelutasot ylittävät ohjearvon koko oleskelualueella. Meluntorjunnan jälkeen pihakannen ja kattoterassien melutasot ovat pääosin alle ohjearvon. Tällöin ohjearvot ylittyvät ainoastaan laskentapisteissä, jotka ovat reunan välittömässä läheisyydessä.

Taulukko 4 Tornikorttelin pihakannen ja kattoterassien melutasot tilanteessa VE 1

	Ilman meluntorjuntaa		Meluntorjunnalla		meluntorjuntaratkaisu
	Päivällä, L_{Aeq} , klo 7–22	Yöllä, L_{Aeq} , klo 22–7	Päivällä, L_{Aeq} , klo 7–22	Yöllä, L_{Aeq} , klo 22–7	
torni 1, asuintalo, kattoterassi	59–64 dB	53–60 dB	54–57 dB	49–52 dB	lasikaide + 2 m
torni 2, toimistohotelli, kattoterassi	59–65 dB	54–60 dB	54–57 dB	49–52 dB	lasikaide + 2 m
pihakansi	51–68 dB	47–62 dB	51–55 dB	47–51 dB	lasikaide + 3 m, lasikaide + 1,2 m



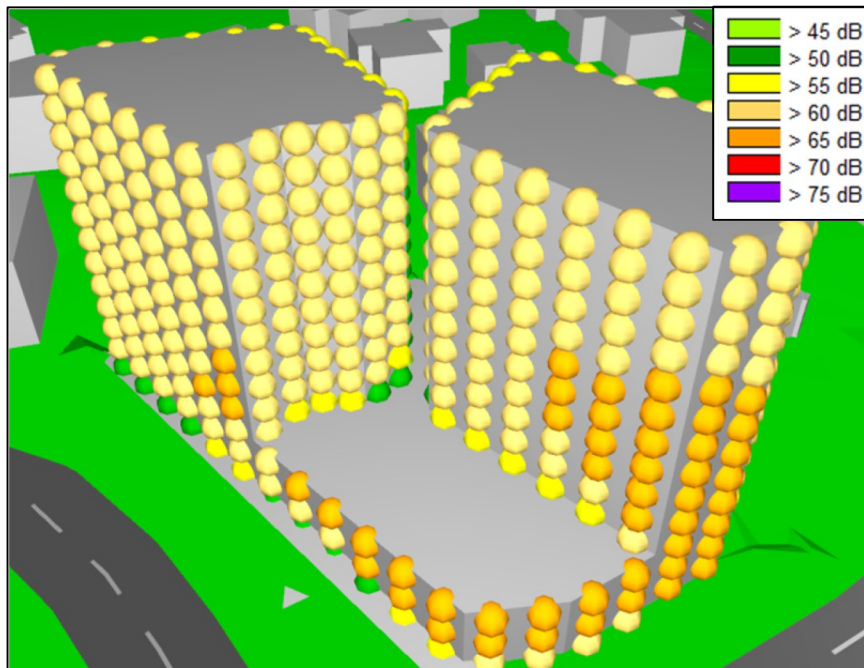
Kuva 6 Tornikorttelin pihakannen ja kattoterassien päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa tilanteessa VE 1



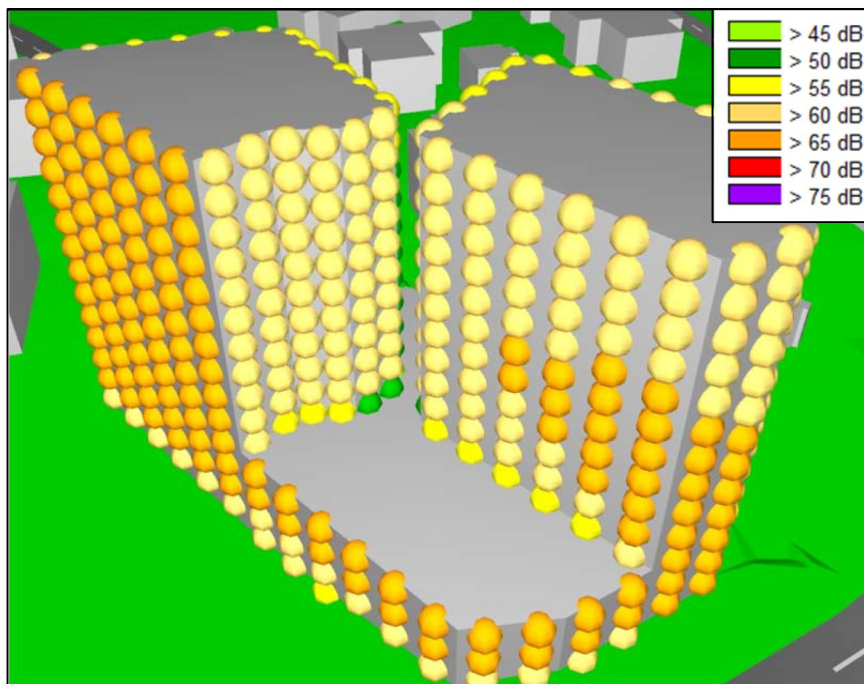
Kuva 7 Tornikorttelin pihakannen ja kattoterassien **päiväajan** keskiäänitasot **melun-**
torjunnalla tilanteessa VE 1

3.1.2 Julkisivuihin kohdistuvat melutasot ja parvekemelutasot

Eri vaihtoehtojilla VE 1 ja VE 2 oli kohtalainen vaikutus melutasoihin. Tornin 2 julkisivuihin kohdistuvat melutasot ovat tilanteessa VE 2 noin 1 dB suurempia kuin tilanteessa VE 1. Tornin 1 julkisivumelutasot olivat molemmissa tilanteissa lähes samalla tasolla. Kuvissa 8 ja 9 on havainnollistettu julkisivumelutasojen eroja tilanteissa VE 1 ja VE 2. Liitteissä 3.1 ja 3.2 on esitetty suurimmat julkisivumelutasot sekä eritelty tarkemmin julkisivut, joille on tarpeellista esittää äänitasoerovaatimuksia. Liitteissä 4.1 ja 4.2 on esitetty parvekemelutasot ja parvekkeiden lasitustarve.

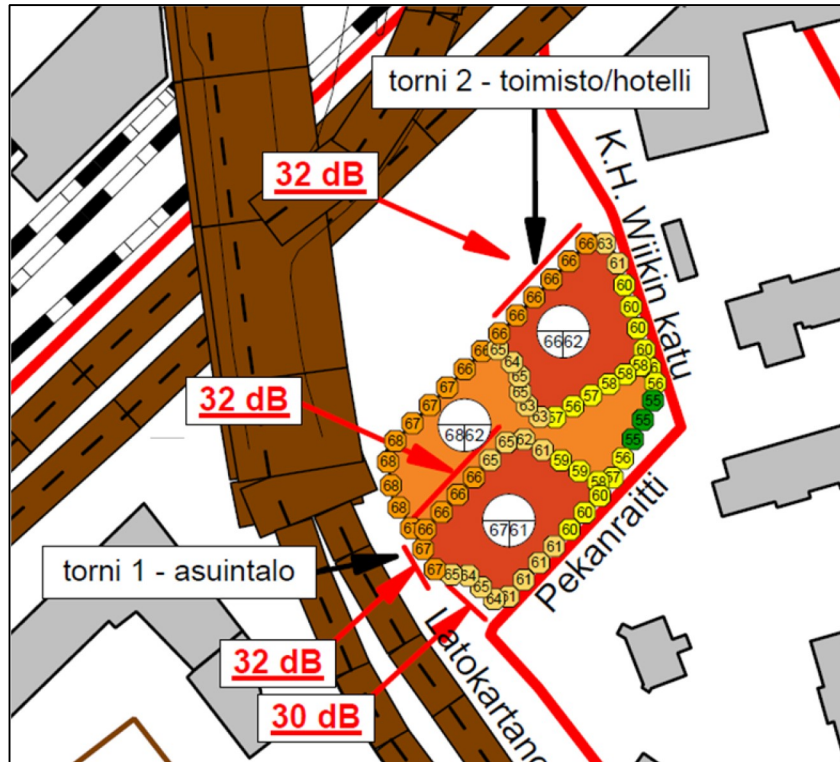


Kuva 8 Tornikorttelin päiväajan julkisivumelutasot tilanteessa VE 1



Kuva 9 Tornikorttelin päiväajan julkisivumelutasot tilanteessa VE 2

Tornikorttelin julkisivuihin kohdistuvat suurimmat melutasot ovat Latokartanontien, rautatien ja bussiterminaalin puoleisilla julkisivuilla. Päiväaikaan nämä melutasot ovat 66–68 dB (Kuva 10) ja yöaikaan 60–62 dB. Tornikorttelin osalta päivä- ja yötilanne ovat äänitasoerovaatimuksen (ΔL) määrittämisen kannalta yhtä mitoittavia. Tornien julkisivuille esitetään 30 dB ja 32 dB äänitasoerovaatimuksia (Kuva 10).



Kuva 10 Tornikorttelin suurimmat julkisivuihin kohdistuvat päiväajan melutasot tilanteessa VE 2

3.2 Muut alueet

Muiden alueelle suunniteltujen asuinrakennusten ulko-oleskelualueiden melutasot ovat pääosin alle ohjearvon. Poikkeuksena Miljan palvelutalo, jonka piha-alueiden päiväajan melutasot ovat välillä 55–58 dB. Miljan palvelutalon piha-alueen melutaso paranee kuitenkin nykytilanteeseen verrattuna, koska suunniteltu rakennusmassa torjuu tehokkaasti Malmin asematien melua. Malminkaaren ja Malmin asematien risteyksessä olevien kerrostalojen piha-alueilla saavutetaan melutason ohjearvot esimerkiksi rakentamalla 2,5 metriä korkea piha-aita. Liitteessä 2.1–2.2 on esitetty luonnos tällaisesta meluntorjuntaratkaisusta.

Liitteissä 3.1 ja 3.2 on esitetty suurimmat julkisivumelutasot sekä eritelty tarkemmin julkisivut, joille on tarpeellista esittää äänitasoerovaatimuksia. Liitteissä 4.1 ja 4.2 on esitetty parvekemelutasot ja parvekkeiden lasitustarve. Malminkaaren ja Malmin asematien risteyksessä olevan kerrostalon rautatien puoleisella julkisivulla yöajan melutilanne on mitoittavampi raideliikenteen päivä-yöjakaumasta johtuen.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

4.1 Meluntorjuntaratkaisujen periaatteet

Malmin Latokartanontien asemakaavamuutoksen alueelle esitetyt meluntorjuntaratkaisut perustuvat seuraaviin keinoihin:

- rakennusmassojen ja oleskelualueiden sijoittelu
- äänitasoerovaatimus (ΔL)
- parvekkeiden lasitus ja sijoittelu
- melueste

4.2 Ulko-oleskelualueiden melutasot ja meluntorjunta

Tornikorttelin pihakannen ja kattoterassien päivä- ja yömelutasot ovat pääosin alle ohjearvon, kun meluntorjunta on toteutettu 1,2 metriä – 3 metriä korkeilla lasikaiteilla. Ilman meluntorjuntaa melutasot ylittävät ohjearvon tornikorttelin kaikilla oleskelualueilla.

Muiden alueelle suunniteltujen asuinrakennusten ulko-oleskelualueiden melutasot ovat pääosin alle ohjearvon, sillä oleskelualueet sijaitsevat pääasiassa rakennusten suojaisalla puolella. Poikkeuksena Miljan palvelutalo, jonka piha-alueiden päiväajan melutasot ovat välillä 55–58 dB. Miljan palvelutalon piha-alueen melutaso paranee kuitenkin nykytilanteeseen verrattuna.

Malminkaaren ja Malmin asematien risteyksessä olevien kerrostalojen piha-alueilla voidaan saavuttaa melutason ohjearvot meluntorjunnan avulla. Meluntorjuntatoimenpiteet tulee suunnitella tarkemmin jatkosuunnitteluvaiheessa ja rakennuslupaa hakiessa.

4.3 Suurimmat julkisivuihin kohdistuvat melutasot ja äänitasoerovaatimukset (ΔL)

Liitteissä 3.1 ja 3.2 on esitetty suurimmat julkisivumelutasot sekä eritelty julkisivut, joille on tarpeellista esittää äänitasoerovaatimuksia (ΔL). Äänitasoerovaatimusten perusteella tulee jatkosuunnittelussa määrittää rakenteiden ja rakennusosien ilmaääneneristävyys. Rakenteiden äänieristyksen mitoittamiseen voidaan käyttää ympäristöpöytä 108: *Rakennuksen julkisivun ääneneristävyysmittauksen mitoittaminen* [7].

4.4 Parvekkeiden melutasot ja lasitustarve

Liitteissä 4.1 ja 4.2 on esitetty parvekemelutasot ja parvekkeiden lasitustarve. Parvekelasituksen avulla on mahdollista saavuttaa enintään noin 11–12 dB parannus parvekkeen melutilanteeseen (lasitus mahdollinen 67 dB päiväajan parvekemelutasoon asti).

Tarvittaessa parvekkeen melutilannetta voidaan vielä parantaa akustoinnin avulla, kuitenkin enintään noin 3–4 dB. Mikäli parvekemelutasot ovat 68–69 dB ja näille julkisivuille halutaan toteuttaa parvekkeet, niin parvekkeiden tulee olla sisään vedettyjä, mahdollisesti jopa akustoituja sekä lasituksen tavanomaista järeämpi ja tiiviimpi. Mallinnusteknisestä epävarmuudesta johtuen tällaisille voimakkaan melutason (yli 67 dB) parvekkeille ei ole suositeltavaa esittää avattavalla lasituksella toteutettavia parvekkeita.

5 Virhelähteet

Parvekemelutasot on arvioitu julkisivun ulkopuolisen melutason perusteella. Tällöin jää huomioimatta ontelomaisen parvekkeen aiheuttamat heijastukset ja korostumat

tai mahdollisten varjostavien rakenteiden, kuten parvekkeiden välisten seinien ja parvekelaattojen varjostava vaikutus. Todelliset parvekemelutasot voivat poiketa merkittävästi (noin ± 4 dB) laskennallisesti arvioidusta melutasosta.

Pohjoismaisessa tiemelumallissa ei ole huomioitu risteysalueilla tapahtuvaa kiihdytystä. Tämä aiheuttaa melulaskentaan epävarmuutta risteysalueilla. Puutetta kompensoi se että todelliset ajonopeudet ovat mallinnettua nopeusrajoituksen tilannetta alhaisemmat.

6 Liitteet

Liite 1.1 Tornikorttelin ulko-oleskelualueiden päiväajan melutasot ilman meluntorjuntaa tilanteessa VE 1

Liite 1.2 Tornikorttelin ulko-oleskelualueiden yöajan melutasot ilman meluntorjuntaa tilanteessa VE 1

Liite 1.3 Tornikorttelin ulko-oleskelualueiden päiväajan melutasot meluntorjunnalla tilanteessa VE 1

Liite 1.4 Tornikorttelin ulko-oleskelualueiden yöajan melutasot meluntorjunnalla tilanteessa VE 1

Liite 2.1 Päiväajan meluvyöhykkeet

Liite 2.2 Yöajan meluvyöhykkeet

Liite 2.3 Päiväajan meluvyöhykkeet meluntorjunnalla

Liite 3.1 Päiväajan julkisivumelutasot

Liite 3.2 Yöajan julkisivumelutasot

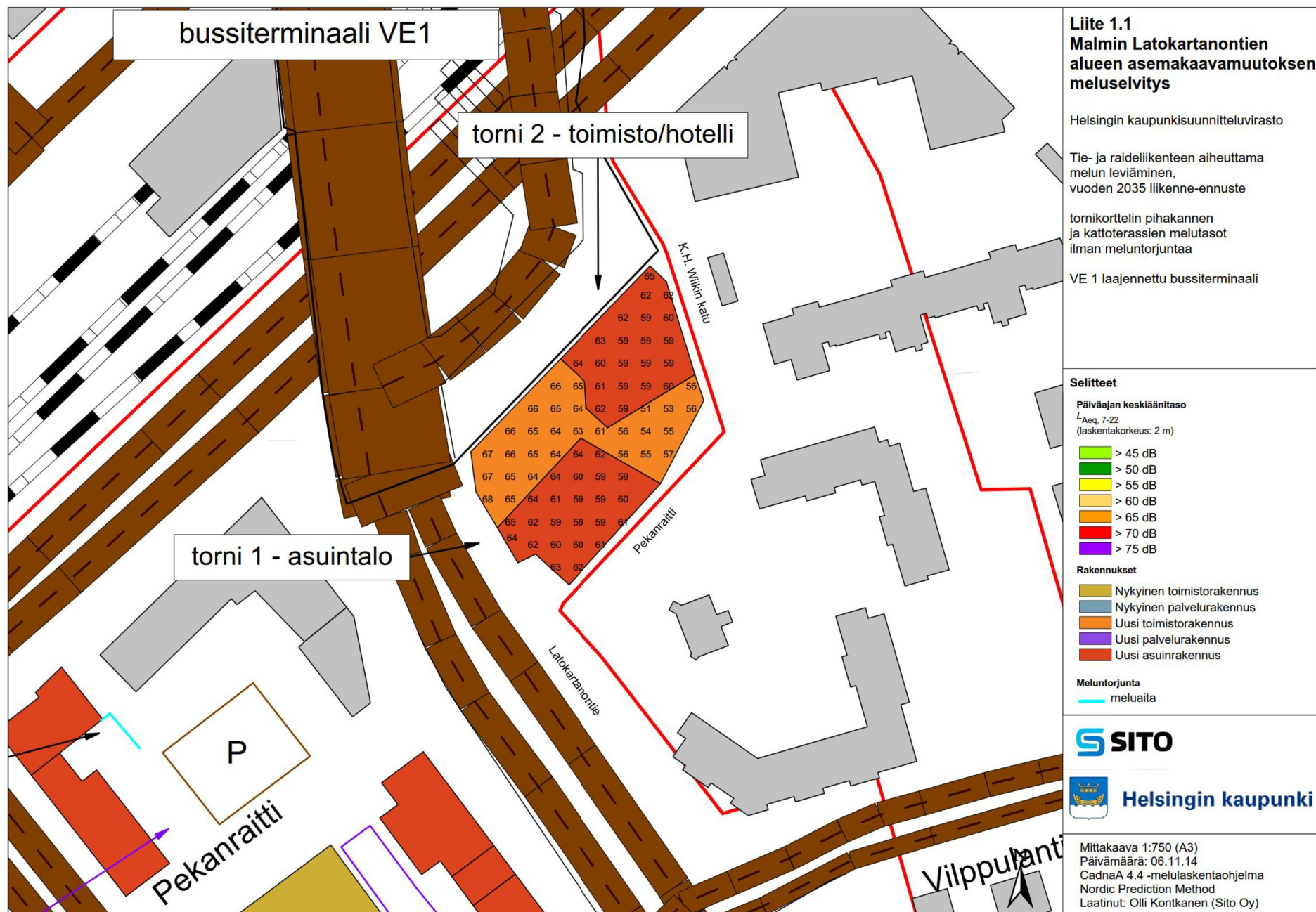
Liite 4.1 Päiväajan parvekemelutasot

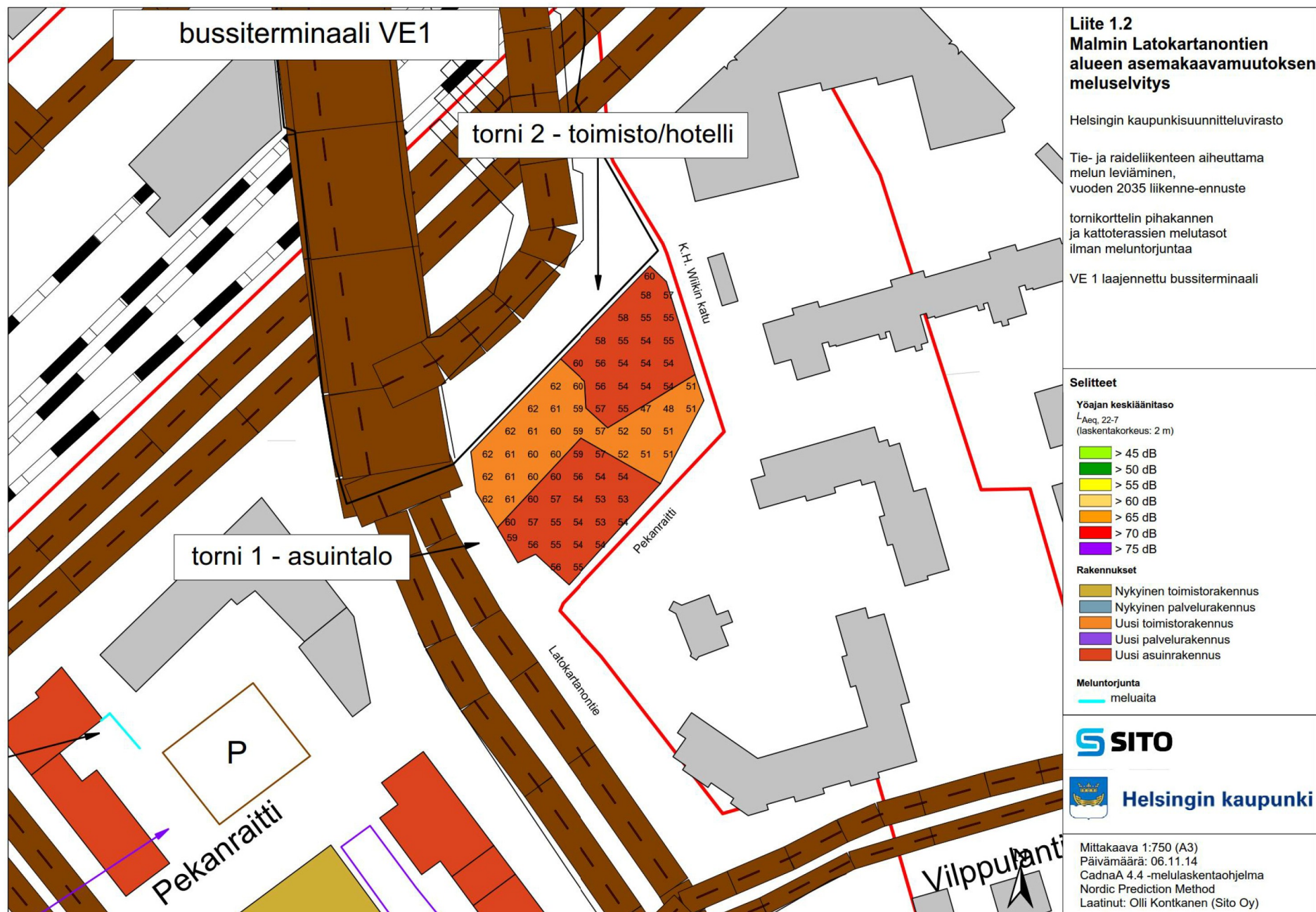
Liite 4.2 Yöajan parvekemelutasot

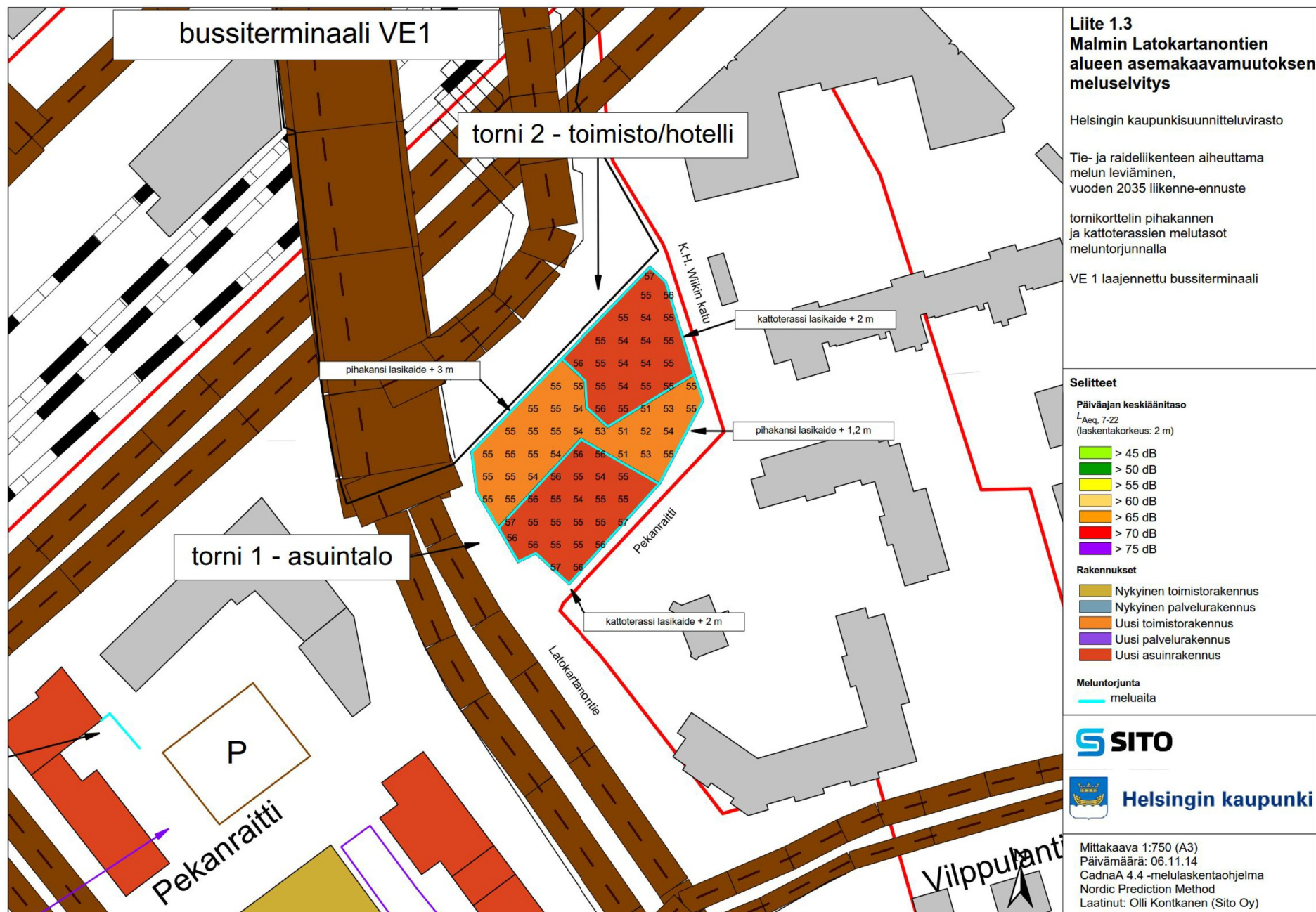
Liite 5. Katuliikenteen liikennetiedot, keskimääräinen arkivuorokausiliikenne 2035 ja nopeus melumallissa

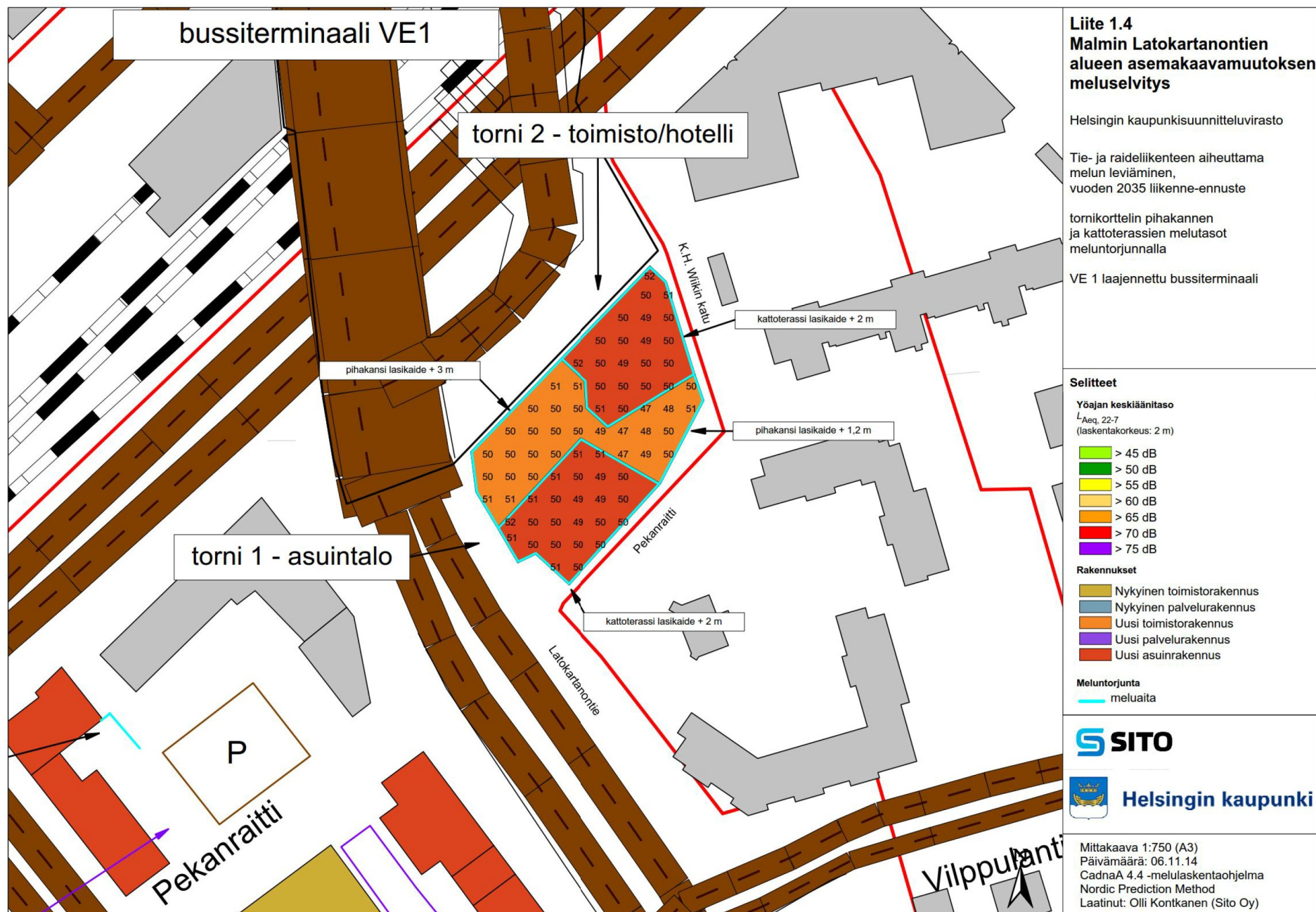
7 Viitteet

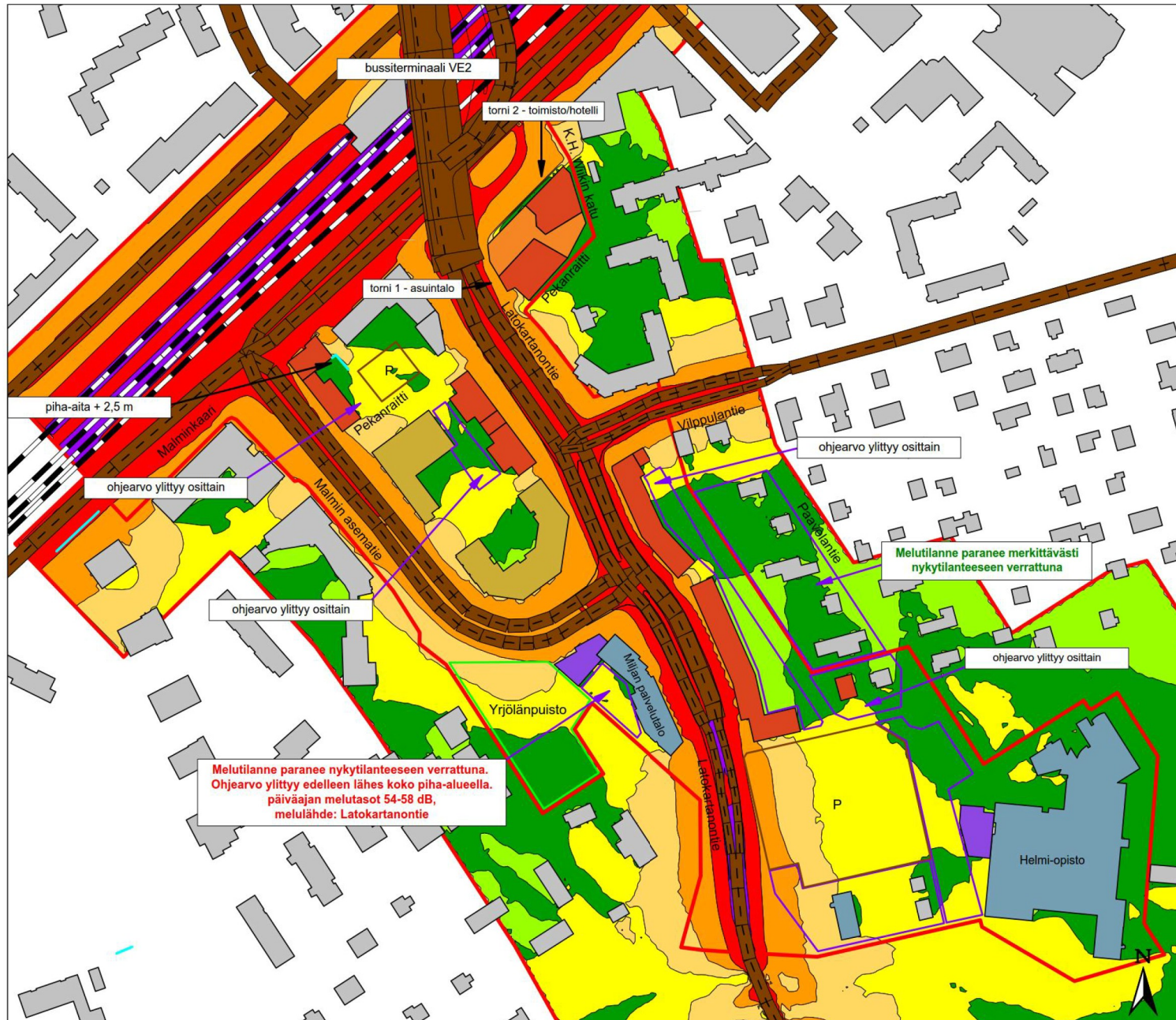
- [1] Malmi, Latokartanontien pohjoisosa, havainnekuva 19.9.2014, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto, Elias Rainio.
- [2] Latokartanontie 4 – konseptisuunnitelma, 10.6.2014, Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy.
- [3] Helsingin kaupungin meluselvitys 2012, Määttä, A., Pynnönen, T., Parviainen, S., et al.
- [4] Tikkurilan asema-alueen liikennemeluselvitys, Sito Oy, Espoo 2012.
- [5] Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -sarja, Opas 12 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, Ympäristöministeriö 2003.
- [6] Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa – LIME-työryhmän mietintö, Suomen ympäristö 493, Ympäristöministeriö 2001.
- [7] Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen, Ympäristöopas: 108, Ympäristöministeriö 2003.
- [8] Road traffic noise – Nordic prediction method, TemaNord 1996:525, Nordic Council of Ministers 1996.
- [9] Railway traffic noise – Nordic prediction method, TemaNord 1996:524, Nordic Council of Ministers 1996.











Liite 2.1 Malmi Latokartanontien alueen asemakaavamuutoksen meluselvitys

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Tie- ja raideliikenteen aiheuttama
melun leviäminen,
vuoden 2035 liikenne-ennuste

VE 2 nykyinen bussiterminaali

Päiväajan meluvyöhykkeet

Selitteet

Päiväajan keskiäänitaso

$L_{Aeq, 7-22}$
(laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Rakennukset

- Nykyinen toimistorakennus
- Nykyinen palvelurakennus
- Uusi toimistorakennus
- Uusi palvelurakennus
- Uusi asuinrakennus

Meluntorjunta

- meluaita

SITO



Helsingin kaupunki

Mittakaava 1:2000 (A3)

Päivämäärä: 06.11.14

CadnaA 4.4 -melulaskentaohjelma

Nordic Prediction Method

Laatinut: Olli Kontkanen (Sito Oy)



Liite 2.2 Malmi Latokartanontien alueen asemakaavamuutoksen meluselvitys

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Tie- ja raideliikenteen aiheuttama
melun leviäminen,
vuoden 2035 liikenne-ennuste

VE 2 nykyinen bussiterminaali

Yöajan meluvyöhykkeet

Selitteet

Yöajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 22-7}$
(laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Rakennukset

- Nykyinen toimistorakennus
- Nykyinen palvelurakennus
- Uusi toimistorakennus
- Uusi palvelurakennus
- Uusi asuinrakennus

Meluntorjunta

- meluaita

SITO



Helsingin kaupunki

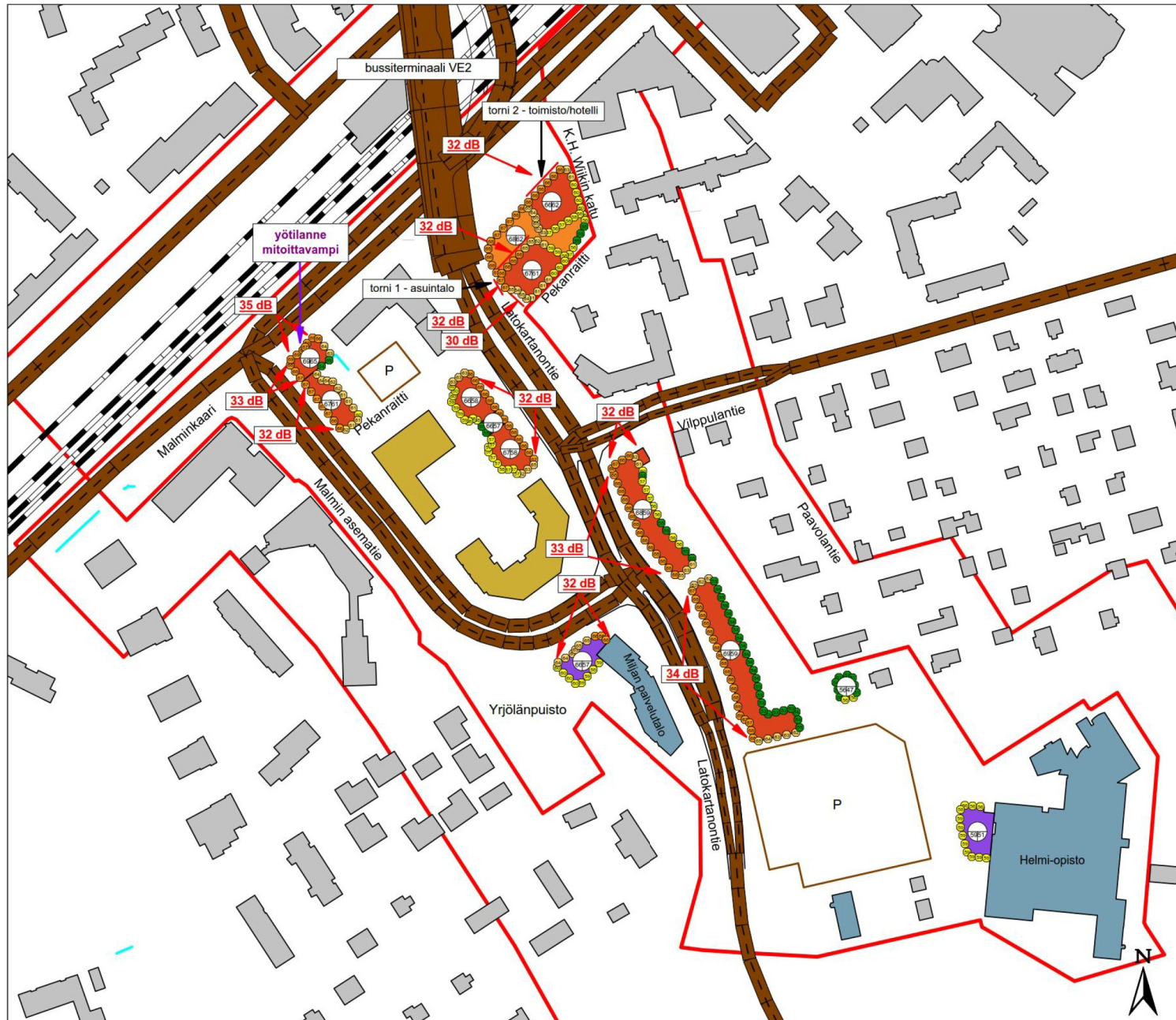
Mittakaava 1:2000 (A3)

Päivämäärä: 06.11.14

CadnaA 4.4 -melulaskentaohjelma

Nordic Prediction Method

Laatinut: Olli Kontkanen (Sito Oy)



Liite 3.1 Malmi Latokartanontien alueen asemakaavamuutoksen meluselvitys

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Tie- ja raideliikenteen aiheuttama
melun leviäminen,
vuoden 2035 liikenne-ennuste

VE 2 nykyinen bussiterminaali
Julkisivuun kohdistuvat suurimmat
melutasot, päiväaika

äänitasoerovaatimukset

Selitteet

Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
(laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Rakennukset

- Nykyinen toimistorakennus
- Nykyinen palvelurakennus
- Uusi toimistorakennus
- Uusi palvelurakennus
- Uusi asuinrakennus

Meluntorjunta

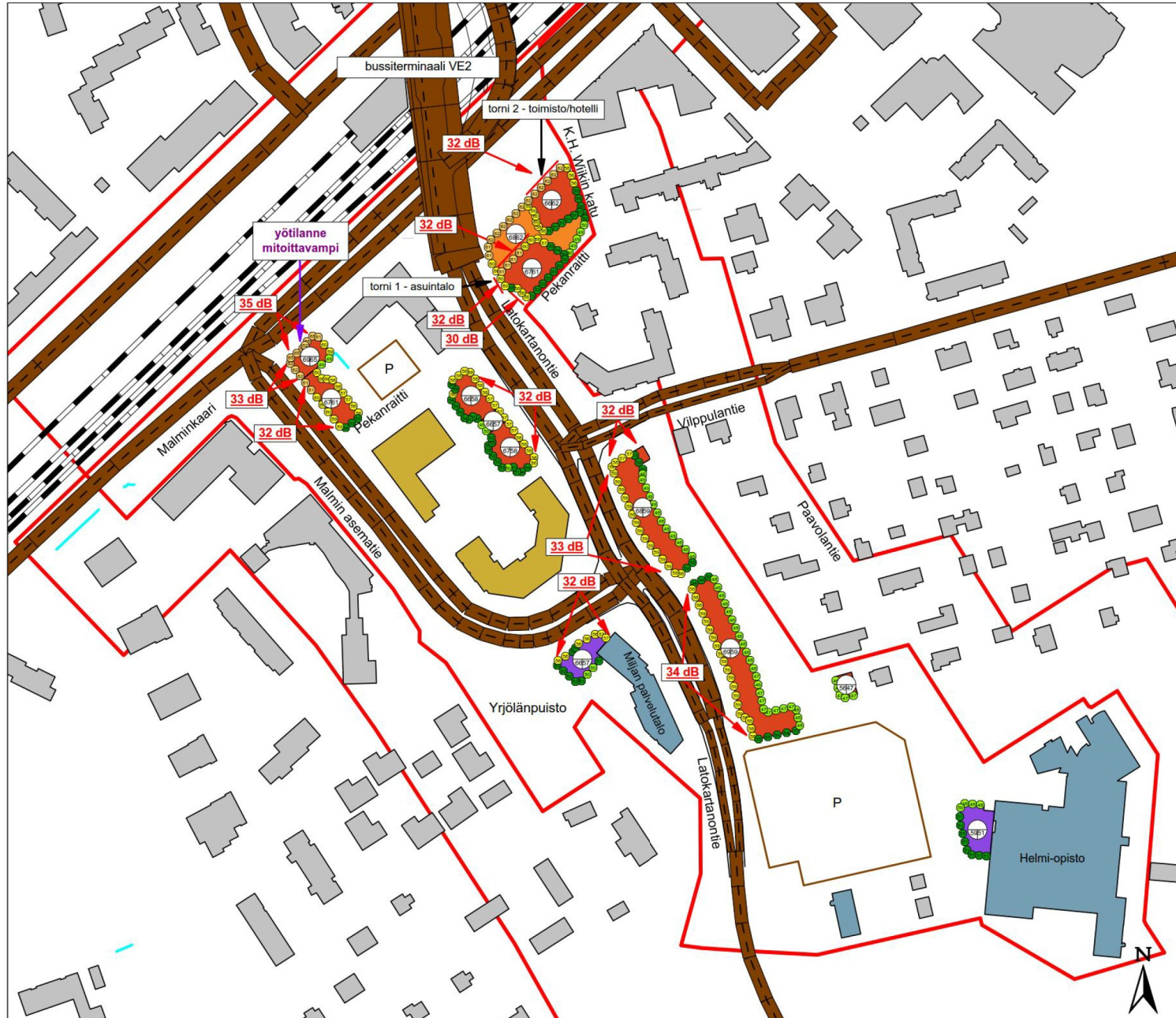
- meluaita

SITO



Helsingin kaupunki

Mittakaava 1:2000 (A3)
Päivämäärä: 06.11.14
CadnaA 4.4 -melulaskentaohjelma
Nordic Prediction Method
Laatinut: Olli Kontkanen (Sito Oy)



Liite 3.2 Malmi Latokartanontien alueen asemakaavamuutoksen meluselvitys

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Tie- ja raideliikenteen aiheuttama
melun leviäminen,
vuoden 2035 liikenne-ennuste

VE 2 nykyinen bussiterminaali
Julkisivuun kohdistuvat suurimmat
melutasot, yöaika

äänitasoerovaatimukset

Selitteet

Yöajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 22-7}$
(laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB
- > 75 dB

Rakennukset

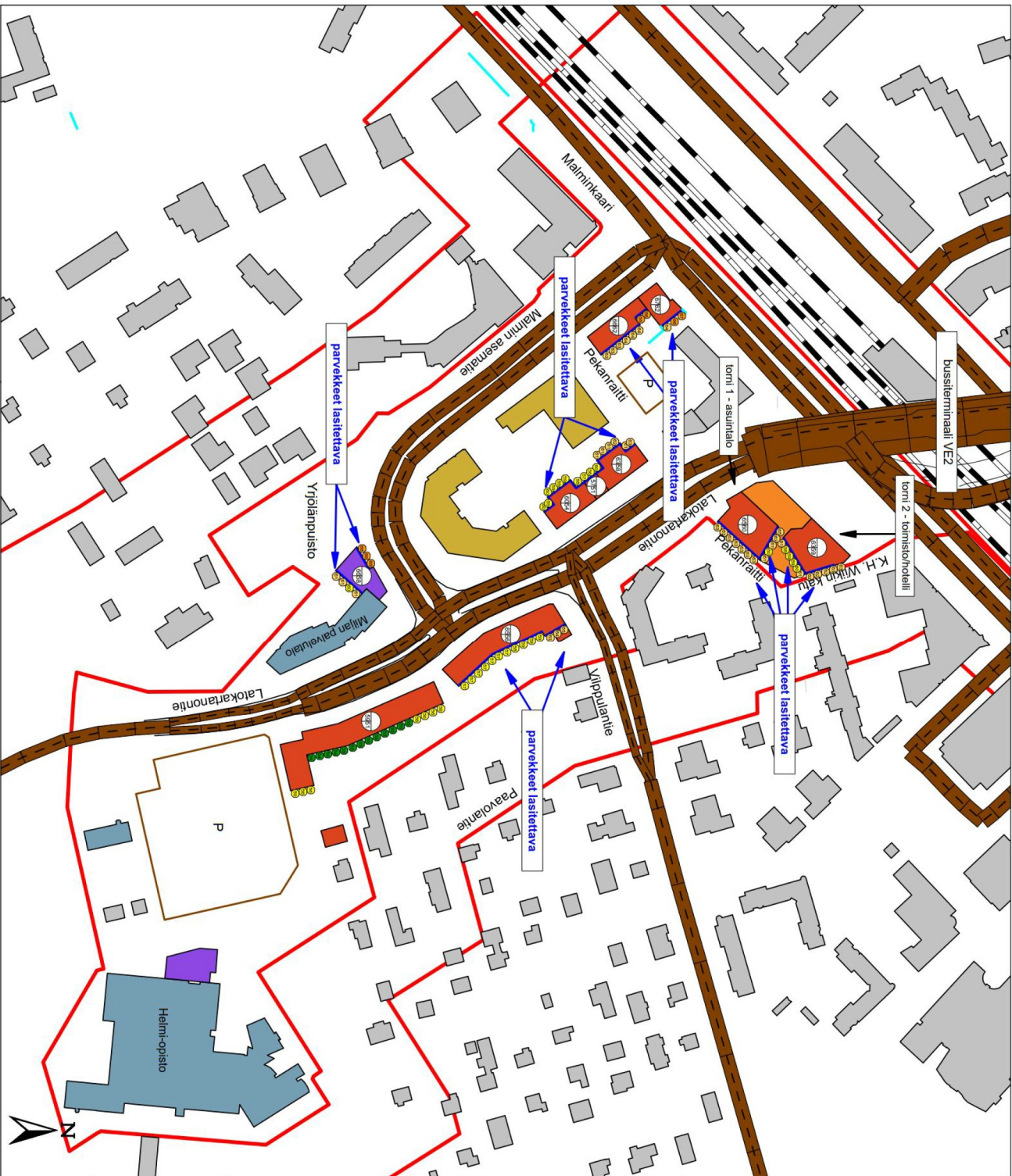
- Nykyinen toimistorakennus
- Nykyinen palvelurakennus
- Uusi toimistorakennus
- Uusi palvelurakennus
- Uusi asuinrakennus

Meluntorjunta
meluaita

SITO

Helsingin kaupunki

Mittakaava 1:2000 (A3)
Päivämäärä: 06.11.14
CadnaA 4.4 -melulaskentaohjelma
Nordic Prediction Method
Laatinut: Olli Kontkanen (Sito Oy)



Liite 4.1 **Malminkartanon** **alueen asemakaavamuutoksen** **meluselvitys**

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Tie- ja raiteliikenteen aiheuttama
melun leviäminen,
vuoden 2035 liikenne-ennuste

VE 2 nykyinen bussiterminaali
Melutasot avoimilla parvekkeilla,
päiväaika

Parvekkeiden lasitusarve

Selitteet

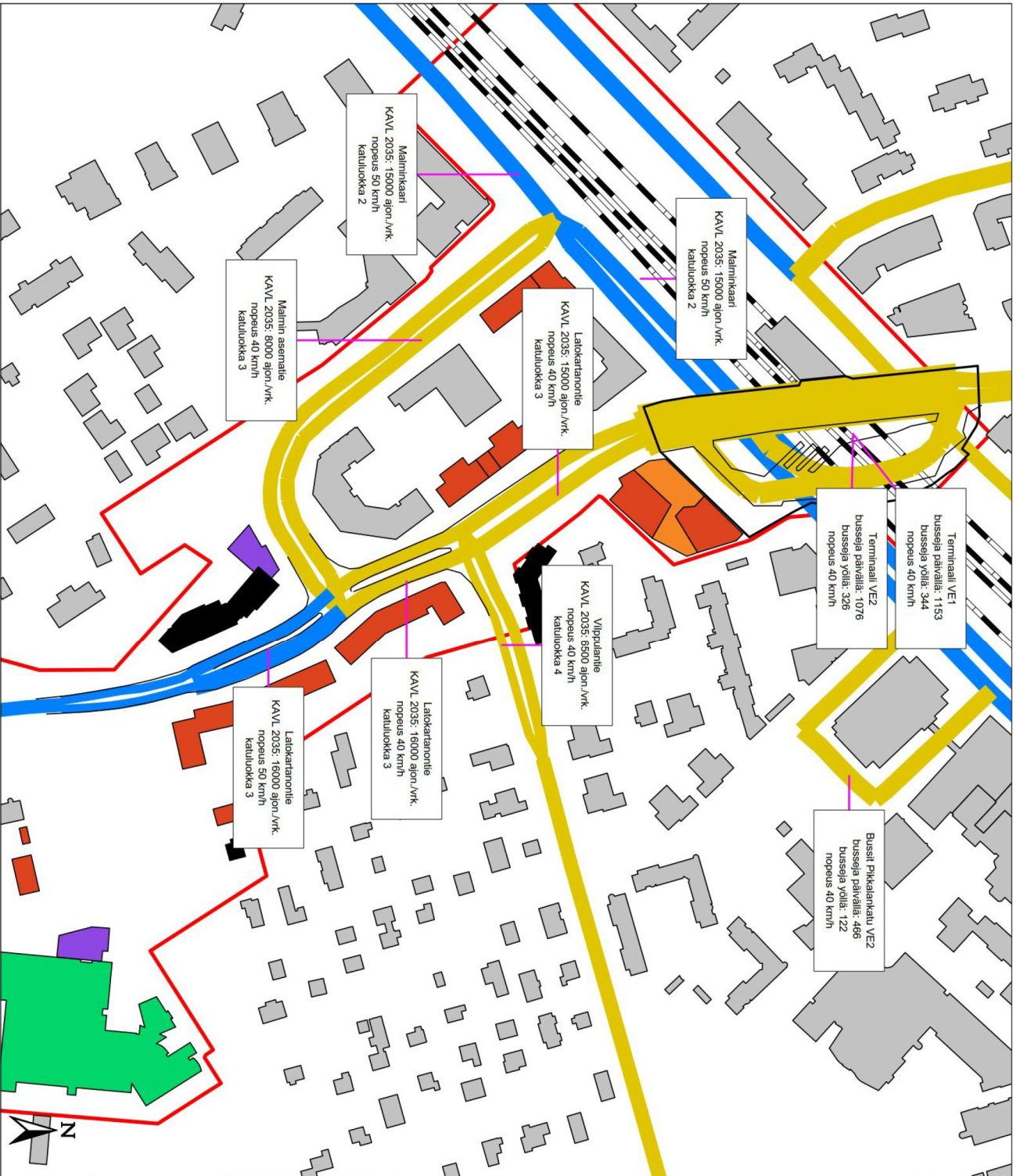
Päiväajan keskitäntaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
(lasituskorkeus: 2 m)



Rakennukset

- Nykyinen toimitusrakennus
- Nykyinen palvelurakennus
- Uusi toimitusrakennus
- Uusi palvelurakennus
- Uusi asuinrakennus

Melun rajoitus
meluaika



Liite 5.
Malmi Latokartanonlien alueen asemakaavamuutoksen meluselvitys

Heisingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Katu liikenteen liikennetiedot

Selitteet

Tiet - nopeus melumallissa
30 km/h
40 km/h
50 km/h
60 km/h
70 km/h
80 km/h



Mittakaava 1:2000 (A3)
OKo/25.09.14

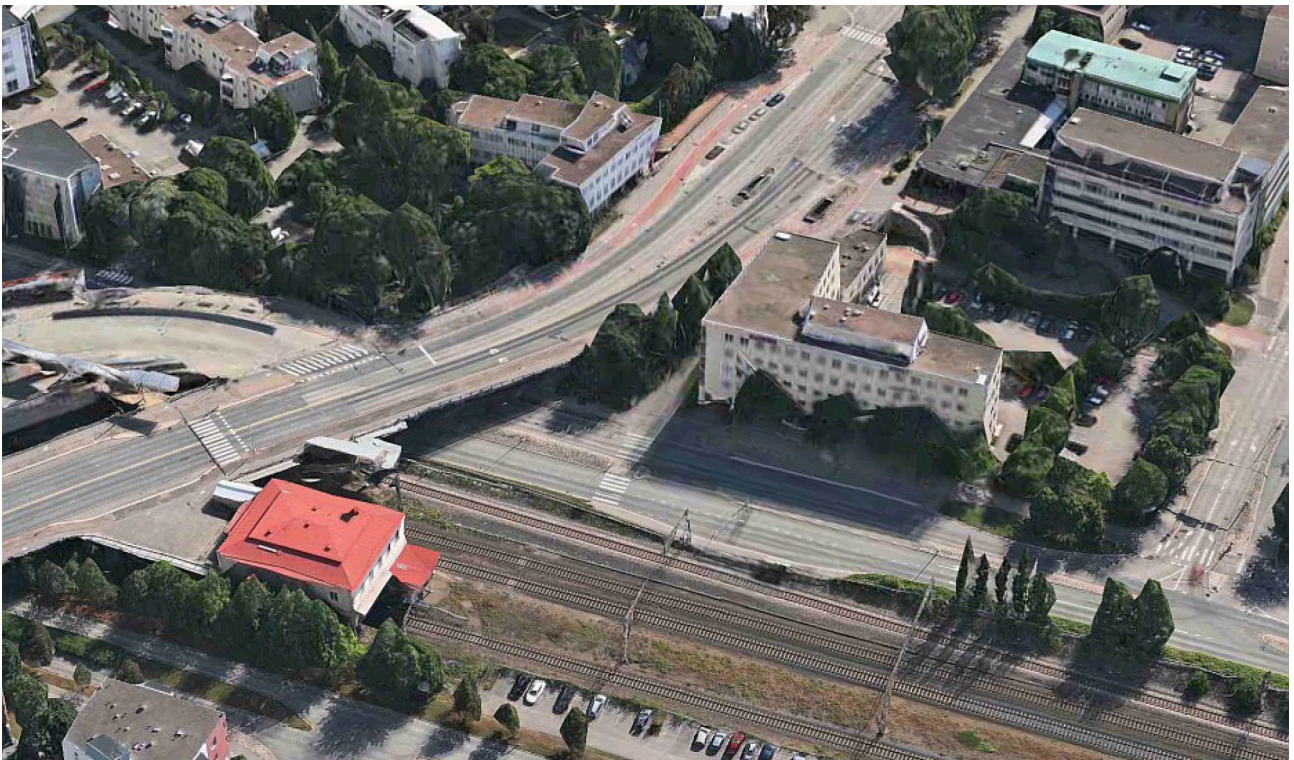
143086-01

17.12.2014

MALMI, KORTTELIT 38222 JA 38322

RUNKOMELU- JA TÄRINÄSELVITYS

DI Timo Peltonen
TkT Henri Penttinen



Kuva: Apple Maps

SISÄLLYSLUETTELO

1	TAUSTA.....	4
2	LÄHTÖTIEDOT	5
2.1	MAAPERÄTIEDOT	5
2.2	LIIKENNE	5
3	MITTAUKSET	6
3.1	MITTAUSPISTEET	6
3.2	MITTAUSTULOSTEN TARKASTELU	7
3.3	RAKENNUSTEN RESONANSSITARKASTELU	7
3.4	RUNKOMELU.....	7
4	JOHTOPÄÄTÖKSET	8
5	LÄHTEET	8

MALMI, KORTTELIT 38222 JA 38322

RUNKOMELU- JA TÄRINÄSELVITYS

Tilaaaja: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Tilaus: 30.6.2014
Yhteyshlö: Matti Neuvonen

1 TAUSTA

Helsingin Malmin aseman ympäristössä selvitettiin raide- ja tieliikenteen aiheuttaman tärinän ja runkomelun vaikutuksia alueen kaavoitusta ja maankäytön suunnittelua varten.

Tarkastelualue käsittää Malmin aseman itäpuolella pääradan ja Malminkaaren varressa sijaitsevat korttelit 38222 ja 38322. Kaavoittaja tarkastelee mahdollisuuksia korttelien rakentamiseen erityisesti asuntojen sijoittelun kannalta.

Korttelit ovat vilkkaan katuliikenteen ja pääradan junaliikenteen välittömässä läheisyydessä. Malminkaaren liikenteen lisäksi korttelien välistä kulkee vilkasliikenteinen Latokartanontie, joka ylittää radan sillalla. Pilarien varaan toteutetun leveän siltarakenteen päällä on myös bussiterminaali, jota on tarkoitus laajentaa.

Latokartanontien pohjoispuolelle kortteliin 38222 suunnitellaan 13...16-kerroksista tornitaloa. Kahteen alimpaan kerrokseen sijoitetaan pysäköintiä. Näiden päälle siltakan-
nen tasolle sijoitetaan bussiterminaalin jatke ja liiketilaa. Tämän yläpuolelle ollaan sijoittamassa kaksi tornimaista massaa, joista radanpuoleiseen torniin kaavaillaan toimistohotellia ja kauempaan torniin 10...13 asuinkerrosta. Korttelissa on nykyisin tyhjä, osin pysäköintikäytössä oleva tontti sekä vanha liikerakennus.

Latokartanontien ja Malmin asematien väliseen kortteliin 38322 suunnitellaan kahta uutta asuinrakennusta, joihin kaavaillaan radan puolelle kuutta ja Malmin asematien puolelle kahdeksaa kerrosta. Alueella on nykyisin parkkipaikka ja liikerakennus.

Kohteen tärinä- ja runkomelutarkastelu on tehty ensisijaisesti alueen maaperätietojen, väylien ja tulevien rakennusten välisten etäisyyksien, rakennusten kerrosluvun ja käyttötarkoitusten sekä vastaavista kohteista hankitun näkemyksen perusteella. Työn lähtötietojen ja johtopäätösten varmistamiseksi kohteessa tehtiin myös suppeat värähtelymittaukset 21.8.2014 kahdessa pisteessä korttelin 38222 alueella.

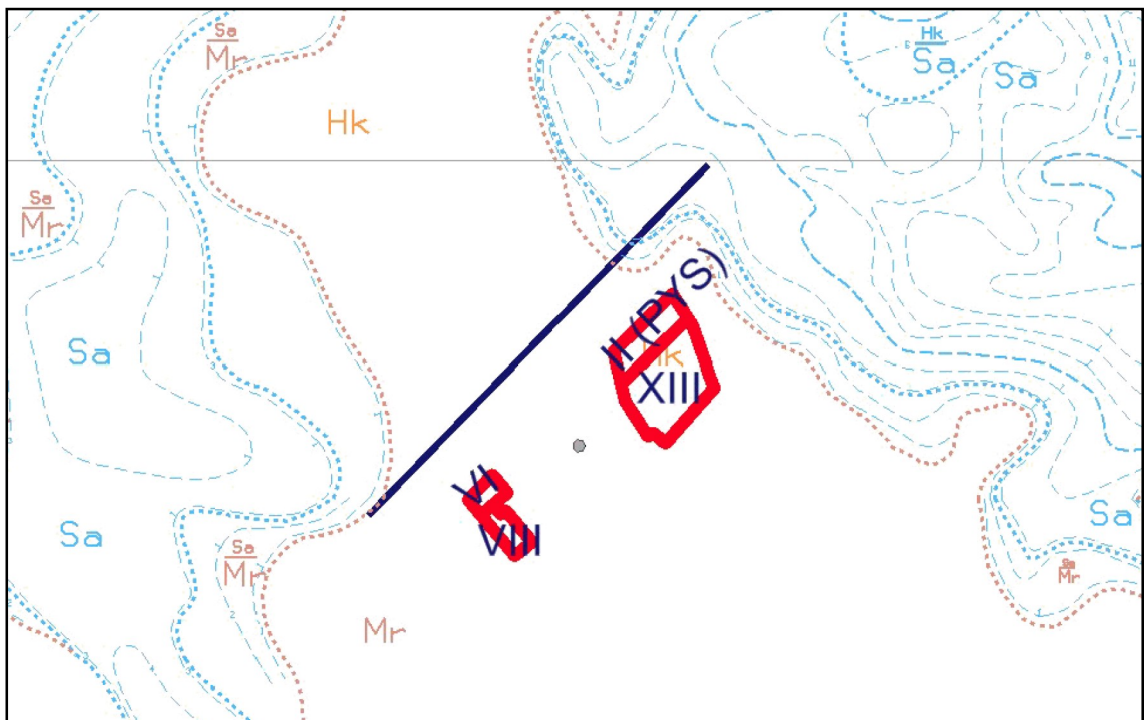
Tässä raportissa esitetään arvio korttelien tärinä- ja runkomeluolosuhteista ja niiden vaikutuksista rakennettavuuden kannalta. Tarkastelu on tehty kaavoituksen edellyttämällä tarkkuudella.

2 LÄHTÖTIEDOT

2.1 MAAPERÄTIEDOT

Tilaajalta saatujen alueen maaperätietojen perusteella molempien korttelien kohdalla on hiekkamaata (*kuva 1*). Tarkastelualueen eteläpäässä maaperä on moreenia. Korttelien välistä kulkeva vilkasliikenteinen Latokartanontie on perustettu hiekkamaalle; samoin Malminkaari, Malmin asematie sekä pääradan raiteet korttelien kohdalla. Rataa pitkin koilliseen ja lounaaseen päin on pehmeämpiä savialueita, mutta niillä ei ole väärähtelyn kannalta vaikutusta hiekkamaalla sijaitsevaan tarkastelualueeseen.

Tärinän ja runkomelun kannalta hiekkamaa tarjoaa lähtökohtaisesti hyvät rakentamisolosuhteet, sillä tie- ja raideliikenteen maaperään aiheuttamat värähtelyherätteet vaimenevat hiekkassa nopeasti väliaineen häviöiden vuoksi. Hiekkamaassa ei tämän vuoksi yleensä esiinny merkittäviä resonanssitaajuuksia, ellei maaperä ole erittäin vesipitoista.



Kuva 1. Suunnitellut rakennusmassat maaperäkartalla. Ratalinja on merkitty kuvaan viivalla.

2.2 LIIKENNE

Alueen mahdollisia liikennetärinän aiheuttajia ovat tieliikenne ja junaliikenne.

Pääradan junaliikenne kulkee melko läheltä tarkastelualueille tulevia rakennuksia. Radan neljästä raiteesta kaksi idänpuoleista ovat uudempia kaupunkiradan raiteita, jotka on perustettu paremmin kuin läntiset kaksi vanhaa raidetta. Kaukojunat liikennöivät länsipuolen vanhoilla raiteilla, ja kaupunkiradan lähiliikenne itäpuolen raiteilla. Nopeudeltaan, pituudeltaan ja massaltaan suuremmat kaukojunat ovat junaliikenteen väärähtelyn kannalta lähtökohtaisesti merkittävin lähde. Runkomelun kannalta tärkeimpiä ovat yleensä lähimmällä raiteella matkanopeudella kulkevat lähiliikenteen junat.

Malmin alueella aiemmissa selvityskohteissa on havaittu, että uudemmat raiteet perustuksineen tarjoavat radan itäpuolelle suojaa myös länsipuolen raiteilta kantautuvalta värähtelyltä.

Katuliikenne on vilkasta erityisesti Latokartanontielle, jolla kulkee runsaasti myös bus-siliikennettä. Myös Malminkaarella on raskasta liikennettä; Malmin asematie on näitä hieman hiljaisempi.

Radan perustamistapa, hiekkamaa ja etäisyydet huomioiden liikenteen värähtelyhaitat eivät lähtötietojen perusteella vaikuta todennäköisiltä.

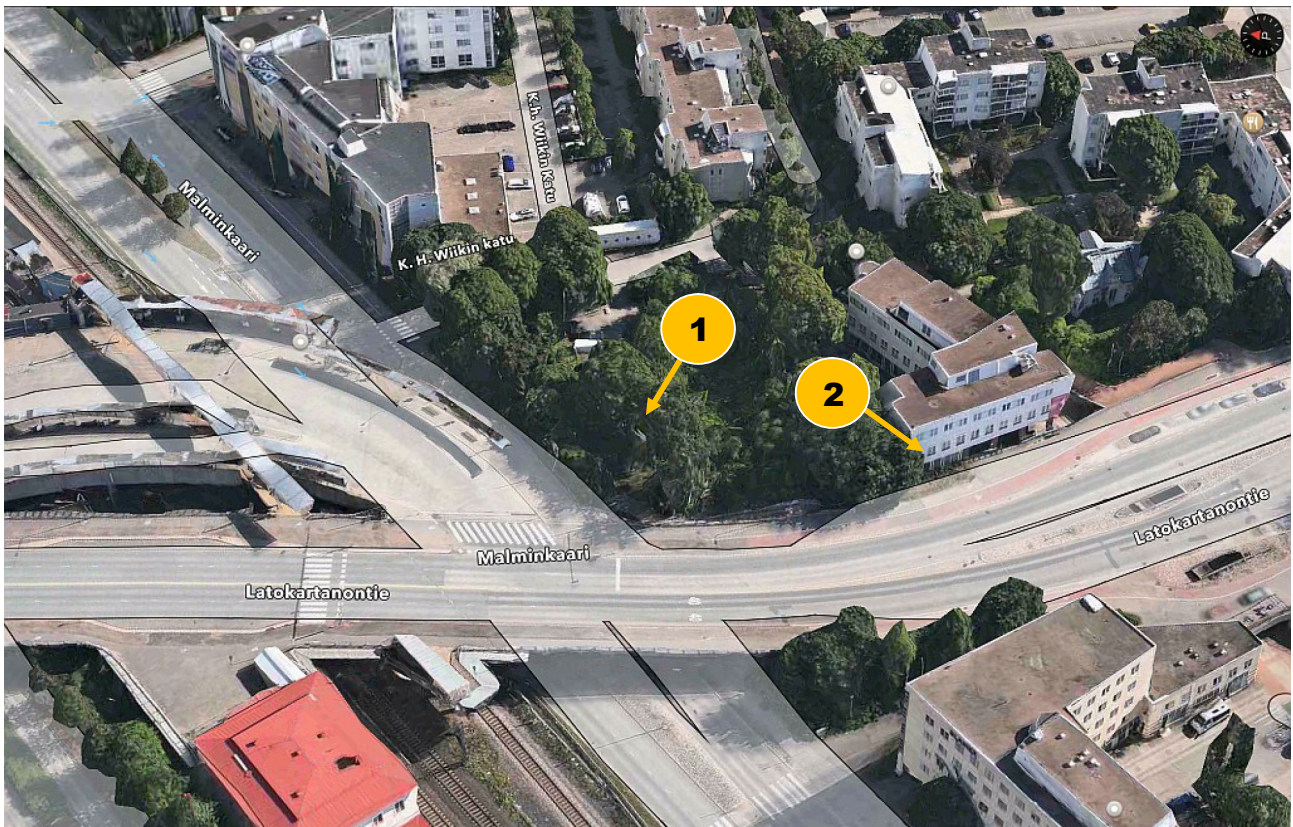
3 MITTAUKSET

Tarkastelualueella vallitsevien värähtelyolosuhteiden varmistamiseksi kohteessa tehtiin 21.8.2014 lyhyt tarkistusmittaus, jossa mitattiin juna- ja tieliikenteen maaperään ja nykyisen kerrostalon runkorakenteisiin aiheuttamaa tärinää ja runkomeluhuherätettä. Mittaukset tehtiin suppeasti kahdessa pisteessä, joissa molemmissa mitattiin kiihtyvyyden kolme suuntakomponenttia. Tulosten analyysiin sisällytettiin noin tunnin mittainen ajanjakso, johon sisältyi raskasta katuliikennettä sekä useita lähi- ja kaukojunien ohiajoja. Mittaukseen sisältynyt otos on ajallisesti suppea, mutta riitti varmistamaan värähtelyn suuruusluokan tämän arvioinnin tueksi.

3.1 MITTAUSPISTEET

Mittauspisteiden 1 ja 2 sijainnit on merkitty *kuvaan 2*. Piste 1 sijoitettiin korttelin 38222 puistikossa olevan pienen parkkialueen radanpuoleiseen laitaan, joka vastaa suunniteltujen tornitalojen radanpuoleisen julkisivun linjaa. Piste 2 sijoitettiin samassa korttelissa olevan liikerakennuksen Latokartanontien-puoleiseen sokkeliin maanpinnan tasolle.

Kortteliin 38322 ei sijoitettu erillisiä mittauspisteitä, koska alueen maaperä rakennusten ja väylien alla on riittävän samankaltainen molempien korttelien osalta.



Kuva 2. Korttelin 38222 mittauspisteet.

3.2 MITTAUSTULOSTEN TARKASTELU

Mittaus tulokset vahvistavat lähtötietojen perusteella tehdyn arvion, että liikenteen tärinä on vähäistä alueen tarkastelupisteissä.

Korttelin 38222 maaperästä (piste 1) mitatut tärinän maksimi arvot $v_{Wm, Smax}$ [3] olivat voimakkaimpien ohiajojen aikana enimmillään 0,06 mm/s ja useimpien ohiajojen kohdalla alle 0,04 mm/s. Sekä junaliikenne että Latokartanontien liikenne erottuivat mitatuissa värähtelysignaaleissa, mutta olivat amplitudiltaan varsin pieniä.

Liikerakennuksen sokkelista (piste 2) mitatut maksimi arvot olivat enimmillään 0,04 mm/s ja useimpien ohiajojen kohdalla alle 0,03 mm/s. Junaliikenteen värähtely ei erottunut tässä pisteessä merkittävästi. Mittauspisteen vieressä kulkeva Latokartanontien raskas katuliikenne tuotti eniten värähtelyä pystysuunnassa.

VTT:n esittämällä rakennukseen kytkeytyvän liikennetärinän tarkastelumenetelmällä tehty arviointi osoittaa, että mitatut värähtelynopeuden amplitudit jäävät selvästi alle tärinän suositusarvojen [1,2,5]. Maanpinnasta mitatun suurimman värähtelyhuipun osalta värähtelyn "tasainen voimistuminen" (kerroin 1,5) tuottaa tulokseksi 0,09 mm/s, joka on alle ihmisen 0,1 mm/s havaintokynnyksen ja selvästi alle asuntojen 0,3 mm/s suositusarvon. Kuten tavallista, liikerakennuksen sokkelista mitattu värähtely oli edelleen pienempää kuin maaperästä mitattu.

3.3 RAKENNUSTEN RESONANSSITARKASTELU

Mitatun värähtelyn pienistä amplitudeista ja hiekkamaan suuresta vaimennuksesta johtuen mittaussignaaleille ei tehty erillistä spektrianalyysiin pohjautuvaa resonanssitarkastelua. Resonanssitarkastelun kannalta on tässä tapauksessa riittävää, että tarkastellaan kaavailtujen rakennusten kerrosmääriä ja maaperän tyypillisiä ominaisuuksia.

Alueelle suunniteltujen rakennusten vaakasuuntainen resonanssitaajuus on alle 4 Hz (7-kerroksinen rakennus) ja alle 2 Hz (yli 8-kerroksinen rakennus). Hiekka/moreenimaassa mahdollisesti esiintyvät resonanssitaajuudet ovat maalajista johtuen huomattavasti tätä suurempia, joten värähtelyn kytkeytyminen ei ole tältä osin merkittävää. Alle 4 Hz resonanssitaajuuksia esiintyy tyypillisesti vasta yli 5 metriä paksuissa savikerroksissa. Hiekka- ja moreenimaassa esiintyvät resonanssit ovat myös luonnostaan heikompia kuin savimaassa.

Mitatut värähtelytasot ovat riittävän pieniä, ettei tulevien rakennusten välipohjien pystysuuntainen resonanssitarkastelu ole tässä vaiheessa tarpeellinen.

3.4 RUNKOMELU

Junaliikenteen aiheuttamat runkomeluherätetasot olivat radanpuoleisessa mittauspisteessä enimmillään noin 10 dB. Rakennuksen ensimmäiseen kerroksen sisätiloihin aiheutuvat runkomelutasot olisivat tässä tapauksessa arviolta enintään 20 dB, mikä on selvästi alle asuintilojen 30 dB ja 35 dB suositusarvojen [4]. Kauempana radasta runkomelu vaimenee edelleen.

Tulos edustaa etäisyyden puolesta myös korttelin 38322 radanpuoleista rakennusta.

Korttelin 38222 suunnitelmissa oleviin asuintiloihin kantautuva runkomelu jää merkityksettömän pieneksi johtuen alimpien parkki- ja liiketilakerrosten tuottamasta kerrosvaimennuksesta.

Kumipyörillä kulkeva tieliikenne ei aiheuta havaittavaa runkomelua, joten sitä ei huomioida tässä tarkastelussa.

4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Saatuihin lähtötietoihin ja kohteessa tehtyihin tarkistusmittauksiin perustuen voidaan todeta, että liikenteen tärinä ja runkomelu eivät muodosta Malmin keskustan korttelien 38222 ja 38322 osalta haittoja tai rajoituksia tulevien rakennusten kaavoituksen kannalta.

Alueen hiekka- ja moreenimaaperä vaimentaa tehokkaasti värähtelyn etenemistä. Alueella tehtyjen tarkistusmittausten perusteella alueen maaperässä ja nykyisen rakennuksen kantavissa rakenteissa esiintyvä tärinän ja runkomeluhäätteen amplitudit jäävät niin pieniksi, että tärinä- ja runkomeluhaitat eivät vaikuta todennäköisiltä tulevilla rakennuksissa.

Alueen selvästi merkittävin mutta voimakkuudeltaan edelleen vähäinen tärinälähde on radan yli kulkevan Latokartanontien raskas liikenne. Kadun pinnan epäjatkuvuudet kuten hidastetöyssyt tai ajouralla olevat kaivonkannet voivat aiheuttaa paikallista tärinäherätettä, mutta niiden merkitys rakentamisen kannalta ei todennäköisesti ole merkittävä.

Kortteliin 38222 suunniteltujen korkeiden tornien osalta olisi suositeltavaa, että värähtelyyn liittyvät osatekijät huomioidaan rakennuksen suunnittelussa. Tärinän kannalta mahdollisesti huomioitava erityistekijä on bussiterminaalien ja Latokartanontien sillan käsittävän laajan siltarakenteen värähtelyjen mahdollinen kytkeytyminen tornitaloja kannattelevien alakerrosten kantaviin rakenteisiin. Kytkeytyminen voidaan tarvittaessa katkaista tarkoitukseen sopivilla liikuntasaumarakenteilla, joissa rakennuksen ja sillan rakenteet saadaan värähtelyteknisesti irti toisistaan.

5 LÄHTEET

- [1] Talja A. Suositus liikennetärinän mittaamista ja luokituksesta. VTT Tiedotteita 2278. Espoo, 2004.
- [2] Talja A., ym. Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi. VTT Tiedotteita 2425. Espoo 2008.
- [3] ISO 2631-2:2003. Mechanical vibration and shock — Evaluation of human exposure to whole-body vibration — Part 2: Vibration in buildings (1 Hz to 80 Hz).
- [4] Talja A, Saarinen A. Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi. Esiselvitys. VTT Tiedotteita 2468. Espoo, 2009.
- [5] Talja A. Ohjeita liikennetärinän arviointiin. VTT Tiedotteita 2569. Espoo, 2011.

Malmin joukkoliikenneterminaali- sillan U-6361 jatkaminen

Yleissuunnitelma



Suunnitelmaselostus

31.3.2015

Malmin joukkoliikenneterminaali-sillan U-6361 jatkaminen

SISÄLLYSLUETTELO

1	Yleistä	3
2	Lähtöaineisto	3
3	Suunnittelualue	3
4	Geotekninen tarkastelu	4
5	Rakenteiden tarkastelu	4
5.1	Nykyiset siltarakenteet	4
5.1.1	Nykyisten rakenteiden esittely	4
5.1.2	Nykyisten rakenteiden korjaukset 2015	5
5.1.3	Malmin aseman ylikulkusillan leventämisen tarkastelu	6
5.2	Malmin ylikulkusillan kantavuus	7
5.3	Terminaalisillan laajentaminen	7
5.4	Perustaminen ja alusrakenteet	10
5.5	Päällysrakenne	10
5.5.1	Teräsbetonirakenteet	10
5.5.2	Teräsrakenteet	10
5.5.3	Pintarakenteet	10
6	Suunnitteluperusteet Latokartanontie 4 pihakannelle (LPA-tontti)	11
6.1	Suunnittelukuormat ja rakenteen mitoitus	11
6.2	Rakenteen käyttöikä ja rasitusluokat	12
6.3	Rakenteen liittyminen muihin rakenteisiin	12
6.4	Rakenteen varusteet ja laitteet	12
7	Kustannukset.....	12
8	Arvio rakennustyöstä	13
9	Liitteet	13

A-Insinöörit Suunnittelu Oy

ESPOO

Bertel Jungin aukio 9
02600 Espoo
Puh. 0207 911 777
Fax 0207 911 779

PORI

Valtakatu 6
28100 Pori
Puh. 0207 911 777
Fax 0207 911 381

TAMPERE

Satakunnankatu 23 A
33210 Tampere
Puh. 0207 911 777
Fax 0207 911 778

TURKU

Ilmarisenkatu 18 A
20520 Turku
Puh. 0207 911 311
Fax 0207 911 312

E-mail:
etunimi.sukunimi@ains.fi
Internet:
www.ains.fi

Y-tunnus 0211382-6
Kotipaikka Tampere

1 Yleistä

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta olemme tutkineet Malmin joukkoliikenneterminaalin U-6361 jatkamista terminaalin eteläpäässä ja leventämistä länsireunalla. Suunnitelma on tehty asemakaavan muutostarkastelua varten.

Työssä tarkasteltiin, millä edellytyksillä terminaalisiltaa voidaan jatkaa ja leventää.

Tilaajan puolelta työtä on ohjannut KSV:n teknistaloudellisesta toimistosta Raila Hoivanen. Ohjaus- ja työryhmään kuuluivat lisäksi KSV:stä Elias Rainio, Suvi Hokkanen ja Juuso Helander sekä HKR:stä Eero Sihvonen.

A-Insinöörit Suunnittelu Oy:stä Markku Äijälä on toiminut projektipäällikkönä ja Esko Syrjälä suunnittelijana.

2 Lähtöaineisto

Kaupunkisuunnitteluvirasto (KSV) luovutti suunnitteluryhmälle työn lähtötiedoiksi seuraavan lähtöaineiston:

- Hankesuunnitelma: Kaavamuutos – kaupunginosa 38 – kortteli 222 – tontti 2
- Latokartanontienliikennesuunnitelma, luonnos (19.6.2014)

Näiden lisäksi käytettävissä olivat Malmin aseman ylikulkusillan ja Malmin joukkoliikenneterminaalin alkuperäiset suunnitelmapiirustukset, Malmin aseman ylikulkusillan korjaussuunnitelmat lähtötietoineen (A-insinöörit Suunnittelu Oy, 12.2.2015) sekä Kirkonkyläntien ja Latokartanontien katusuunnitelma välillä Torikatu – Pekanraitti (WSP Finland Oy 28.1.2015). Malmin ylikulkusillasta on tehty kantavuusselvitys (A-Insinöörit Suunnittelu Oy 23.3.2015) ja sen tulokset olivat käytössä suunnitelmaselostusta laadittaessa.

3 Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Helsingissä Malmin alueella (kuva 1). Malmin joukkoliikenneterminaali on siltakannella ja sen alla kulkee Helsinki-Riihimäki rata.



Kuva 1. Suunnittelualue kartalla (ympyröity alue).

4 Geotekninen tarkastelu

Geotekniikan osalta suunnitelmat perustuvat terminaalisillan suunnitelmiin. Nykyinen terminaalisilta on perustettu teräsputkipaalujen varaan. Uudet rakenteet esitetään perustettavaksi teräksisten porapaalujen varaan.

5 Rakenteiden tarkastelu

5.1 Nykyiset siltarakenteet

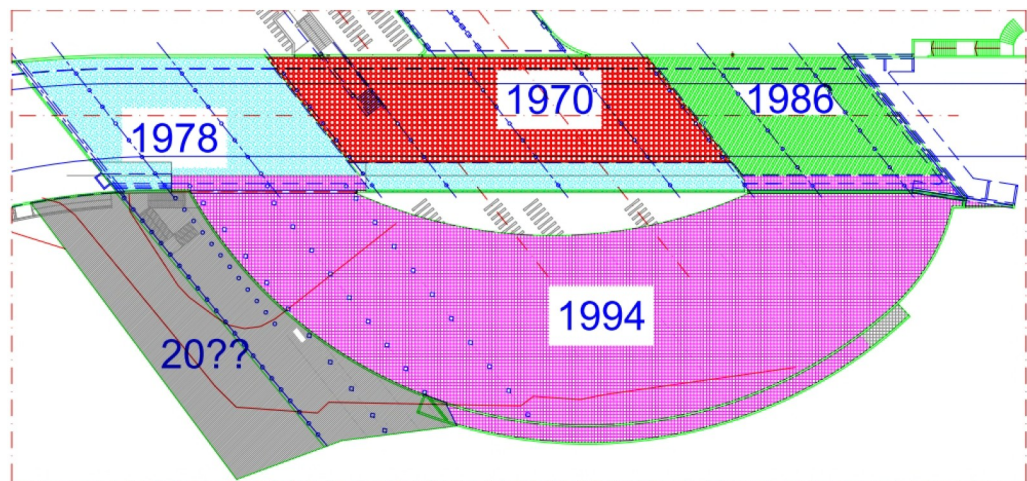
5.1.1 Nykyisten rakenteiden esittely

Suunnittelualueella on Malmin aseman ylikulkusilta, jota pitkin Kirkonkyläntie / Latokartanon-tie ylittää Malmin kauppap tien, Helsinki – Riihimäki radan ja Malminkaaren. Malmin joukkoliikenneterminaalin silta on rakennettu linja-autoliikennettä varten.

Nykyisten siltojen alikulkukorkeudet radan kohdalla eivät täytä Liikenneviraston ohjeen "Ratatekniset ohjeet RATO 2" mukaisia alikulkukorkeusvaatimuksia. Malmin ylikulkusillan kohdalla on kyltti "ajolangan korkeus alle 6 m".

Alueen siltarakenteita on rakennettu neljässä eri vaiheessa ks. kuva 2 (mitat etelästä pohjoiseen, mitat Siltarekisteristä):

1. Radan ylittävä silta on valmistunut vuonna 1970,
 - teräsbetoninen jatkuva laattasilta
 - jännemitat 0,9+12,8+19,2+19,2+12,8+(0,83)m
 - hyödyllinen leveys alkuperäinen 20,7 m, levennetty seuraavassa vaiheessa (vuonna 1978) 23,1 metriin, levennys tehty elementtirakenteena.
 - suunnitteluvaiheessa on varauduttu sillan jatkamiseen molemmissa päissä
2. Malminkaaren ylittävä silta ja radan ylittävän sillan reunaelementit ovat valmistuneet vuonna 1978
 - teräsbetoninen jatkuva laattasilta
 - jännemitat 8,97+19,65+17,86m
 - hyödyllinen leveys 23,1m
 - siltatukeutu pohjoispäässä vaiheessa 1 rakennettuun siltaan
 - terminaalisillan sisäänajokohdat on uusittu jännitettynä betonirakenteena terminaalisillan rakentamisen yhteydessä.
3. Malmin kauppap tien ylittävä silta on valmistunut vuonna 1986
 - teräsbetoninen jatkuva laattasilta
 - jännemitat 10,26+15,78+8,34m
 - hyödyllinen leveys 23,1m
 - siltatukeutuu eteläpäässä vaiheessa 1 rakennettuun siltaan
 - terminaalisillan sisäänajokohdat on uusittu jännitettynä betonirakenteena terminaalisillan rakentamisen yhteydessä.
4. Terminaalisilta ja sinne johtavien sisääntulojen kohdat ovat valmistuneet vuonna 1994
 - teräsbetoninen jatkuva laattasilta
 - jännemitat 9,5+11,5+13,1+15,0+15,0+10,1+~10+12,4m
 - hyödyllinen leveys 29...39m



Kuva 2. Sillan eri rakennusvaiheet.

5.1.2 Nykyisten rakenteiden korjaukset 2015

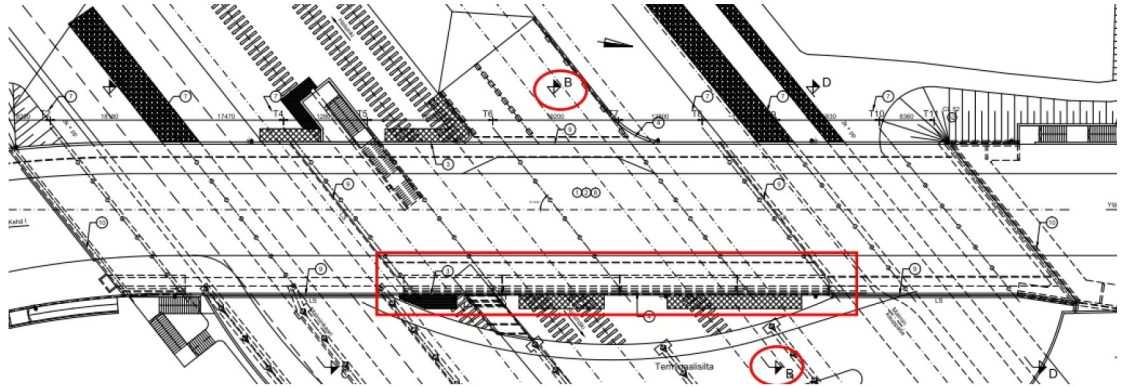
Vuonna 2015 tehdään Malmin aseman ylikulkusillan peruskorjaus. Peruskorjaus on tämän selvityksen ulkopuolinen hanke, jonka toteuttaa Helsingin kaupungin Rakennusvirasto (HKR). Korjaus tehdään Jokeri 2 –linjan vaatimien katu- ja linja-autotermiinaalitöiden yhteydessä eikä korjaus liity asemakaavamuutokseen. Ylikulkusillan peruskorjaus sisältää seuraavat pääkorjaustoimenpiteet:

1. Pintarakenteet uusitaan, kansilaatan yläpinta vesipiikataan paikallisesti ja kunnostetaan muotoiluvalulla.
2. Kansilaatan kantavuutta parannetaan liimaamalla hiilikuitunauhat tukien kohdalle.
3. Kansilaatan alapinnan halkeamat injektoidaan epoksilla ja paikalliset vauriot korjataan laastipaikkaamalla
4. Reunapalkit uusitaan sillan molemmilla reunoilla, asennetaan kaapelien suojaputket ja reunapalkit impregnoidaan
5. Tippuputket uusitaan ja tehdään kanavointi
6. Pintavesiputket uusitaan ja tehdään syöksytorvet
7. Sillankaiteet ja pengerkaiteet uusitaan. Raiteiden kohdalle asennetaan kosketussuoja-seinä
8. Pilareiden vauriot korjataan laastipaikkaamalla ja ajoratojen viereiset pilarit impregnoidaan
9. Liikuntasaumat uusitaan kanteen ja reunapalkkeihin
10. Maatukien yksittäiset vauriot korjataan paikkaamalla. Reunapalkkien liikuntasauman alapuoliset kloridipitoiset kohdat korjataan laastipaikkaamalla. Maatuet pinnoitetaan.
11. Kannen alapinnassa olevat kaukolämpöputket poistetaan ja niiden tilalle asennetaan kaapelihylly.
12. Valaisimet ja valaisimien kiinnitys reunapalkkiin uusitaan.
13. Sillan kannen ja maatukien vesivuotojäljet poistetaan hiomalla

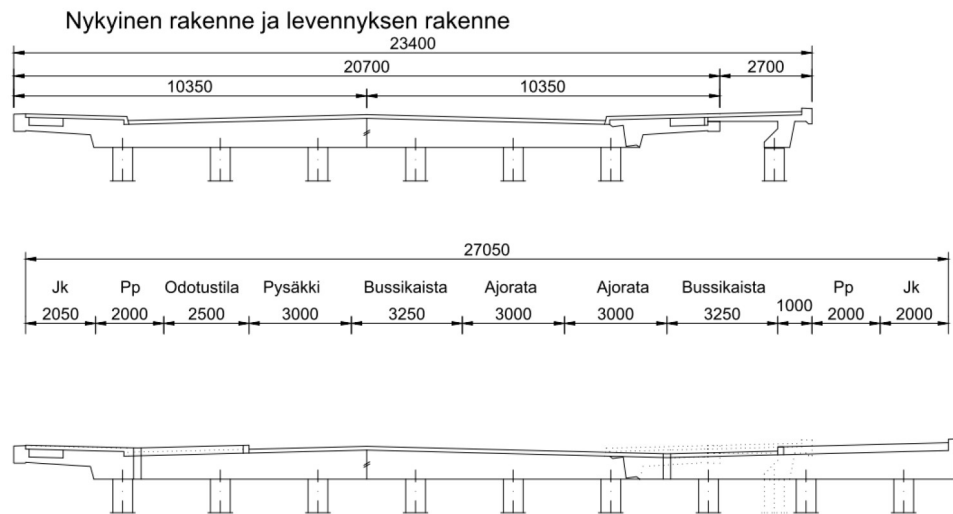
Terminaalisillan alueella vuoden 2015 korjauksessa uusitaan betonipäällyste (ei vedeneristeitä), uusitaan reunakivilinjoja ja kiveykset.

5.1.3 Malmin aseman ylikulkusillan leventämisen tarkastelu

Ensimmäisessä suunnitelmaluonnoksessa oli esitetty Kirkonkyläntien ajoneuvoliikenteen siirtäminen sillan itäreunalle (kuva 3). Nykyisen Malmin ylikulkusillan reunan rakennetta ei ole suunniteltu ajoneuvokuormille. Korjaussuunnitelmien yhteydessä tehtiin ylikulkusillan kanta-vaustarkastelu. Tarkastelun yhteydessä todettiin, että sillan reunan rakenne ei kestä ajoneuvoasetuksen (AA 13) mukaista kuormitusta. Sillan reunan ottaminen ajoneuvoliikenteen käyttöön vaatisi uusien pilarien rakentamista ja sillan paksumman laattaosan leventämistä (kuva 4).



Kuva 3 Punaisella on merkitty Malmin ylikulkusillan alue, jolle ajoneuvoliikenteen siirtämistä tutkittiin.



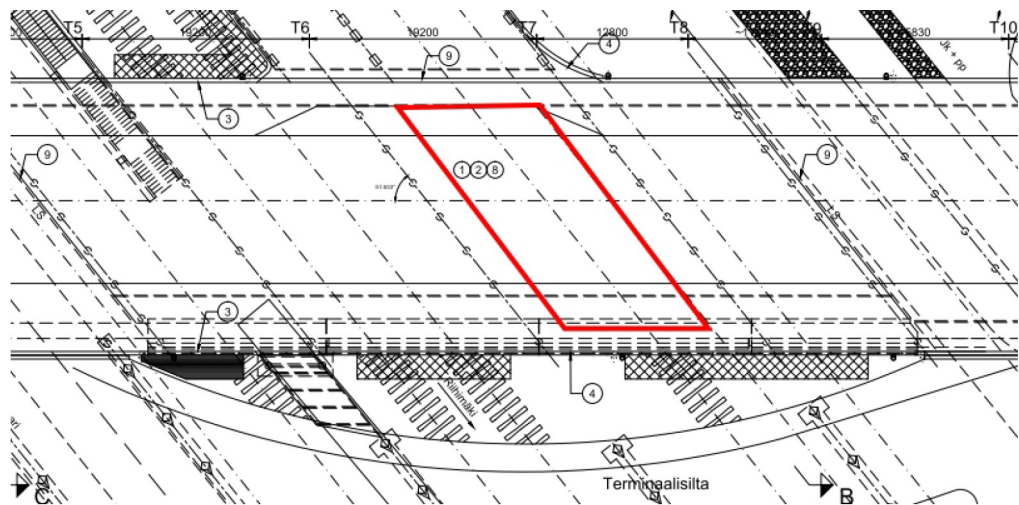
Kuva 4. Malmin aseman ylikulkusillan leventäminen vaatisi kolmen uuden pilarin tekemistä jokaiselle (viidelle) tukilinjalle sekä lisäksi uuden laattarakenteen liittämisen nykyrakenteeseen. Ylemmässä poikkileikkauksessa on kuvattu nykytilanne ja alla leventämisen jälkeinen tilanne, kuvan 3 B-B leikkaus (Latokartanontien liikennesuunnitelma, luonnos).

Ratkaisu todettiin kalliiksi ja erittäin haasteelliseksi toteuttaa vilkkaasti liikennöidyn radan kohdalla, joten siitä luovuttiin. Karkea kustannusarvio levennyksen rakennuskustannuksille radan kohdalla tehtynä on noin 2,5 miljoonaa euroa (alv 0%) Kustannus ei sisällä työmaatehtäviä, tilaajan tehtäviä eikä varauksia.

5.2 Malmin ylikulkusillan kantavuus

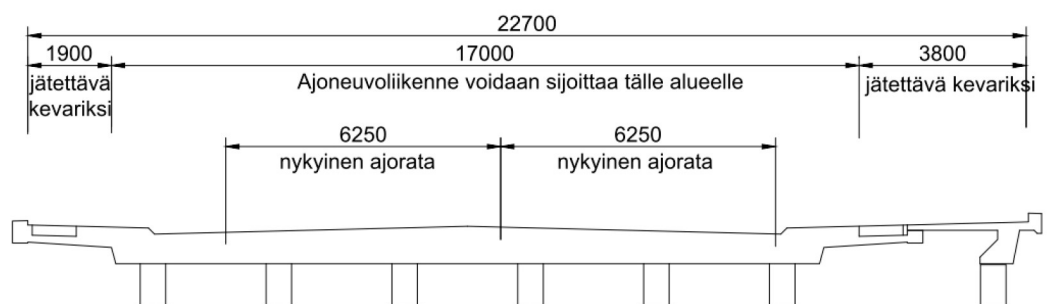
Malmin ylikulkusillan kantavuusselvityksessä todetaan, että sillan keskiaukossa kansilaatan kapasiteetti on riittävä, jos päällystepaksuudet säilyvät korjaussuunnitelman mukaisina. Päällystettä (sillan omaa painoa) lisättäessä tulee tarkastella sillan vahvennustarvetta (kuva 5). Koska tulevaa päällystemäärää ei yleissuunnitteluvaiheessa tiedetä, ei näitä vahventamisen kustannuksia ole otettu kustannusarvioissa huomioon.

Sillan välitukien alueilla kansilaatan taivutuskapasiteettia lisätään vuoden 2015 korjauksen yhteydessä.



Kuva 5. Sillalle tulevien päällystekerrosten lisääminen vuoden 2015 korjauksen mukaisesta tilanteesta aiheuttaa mahdollisesti vahvennustarvetta kuvassa esitetylle alueelle.

Säännöllinen ajoneuvoliikenne (pysyvää tai työn aikainen ajorata) voidaan ohjata kuvassa 6 esitetylle alueelle. Sillan reunojen kantavuus ei riitä ajoneuvoasetuksen mukaiselle kuormitukselle, joten reuna-alueet on jätettävä kevyen liikenteen käyttöön.



Kuva 6. Sillan poikkileikkaukseen on merkitty alue, jolle ajoneuvoliikenne voidaan sijoittaa.

5.3 Terminaalisillan laajentaminen

Terminaalisillan laajentamisen eri alueet on esitetty liitteen 1 piirustuksessa.

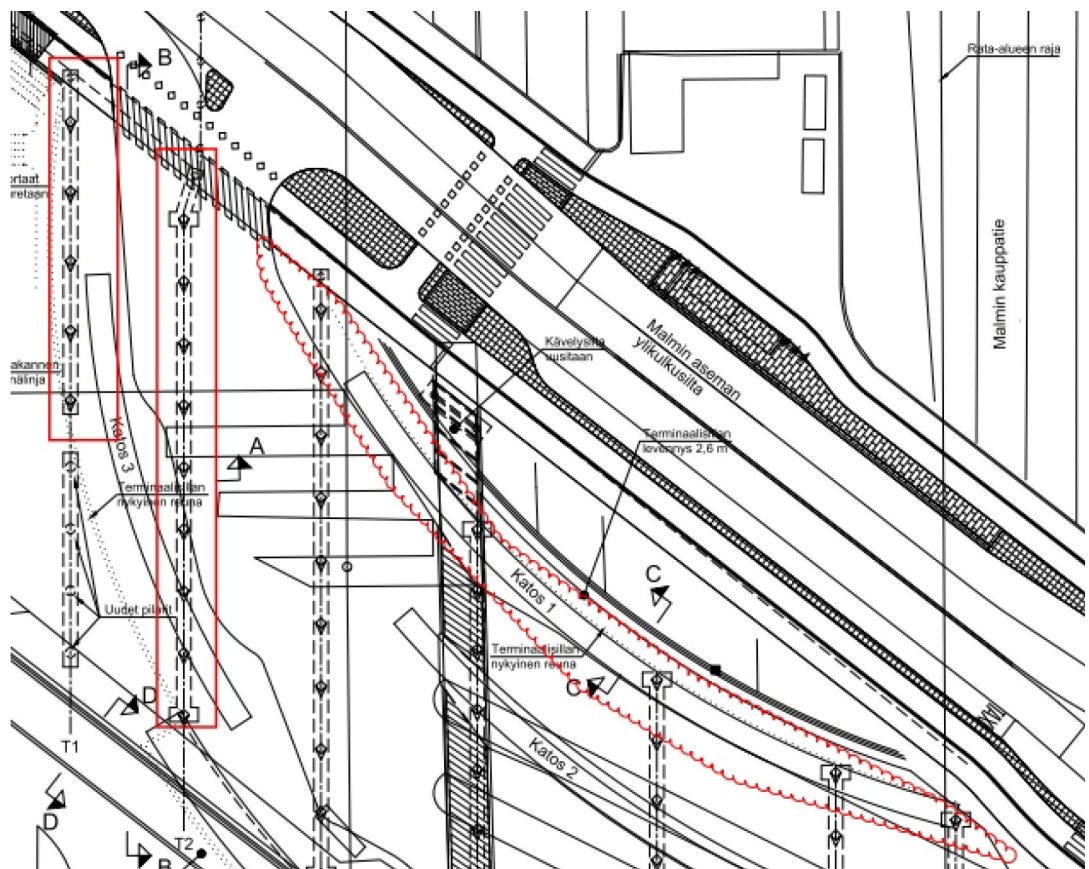
Eteläosassa joukkoliikenneterminaalia jatketaan LPA-tontin rajalle asti nykyisen kaltaisella laattasillalla. Nykyisen sillan reunaa ja reunauloketta puretaan (noin 1,5 m laatan reunasta) ja uusi laatta liitetään jäykästi nykyiseen rakenteeseen. LPA-tontin rajalla siltä perustetaan omille tukirakenteille.

Jatkettavan osan itäreunalle tulevaa kevyen liikenteen reittiä varten rakennetaan oma teräksinen ristikkosilta, joka ei tarvitse välitukia katualueella. Yhtenäinen laattasilta olisi vaatinut tälle alueelle myös uudet välituet, joille ei ollut tilaa alapuolisella risteysalueella (K.H.Wiikinkatu / Malminkaari).

Terminaalisillalle ristikkosillan viereiseen reunapalkkiin asennetaan H2-luokan kaide varustettuna korkealla suojaverkolla.

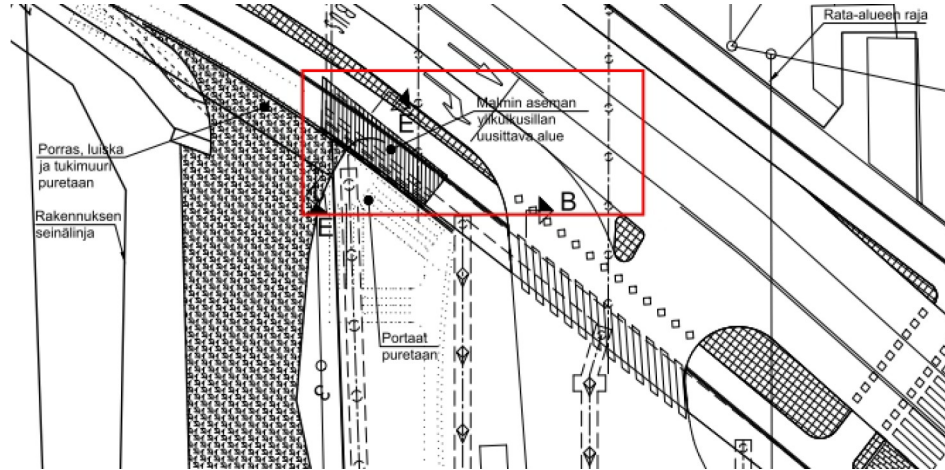
Suunnittelussa tarkasteltiin joukkoliikenneterminaalin ja Malmin aseman ylikulkusillan välisen aukon mahdollisimman suurta kattamista. Tarkastelu rajattiin siten, että terminaalisiltaa levennetään mahdollisimman paljon ilman lisäpilareita. Joukkoliikenneterminaalin ja Malmin aseman ylikulkusillan välistä aukkoa voidaan pienentää leventämällä terminaalisiltaa enintään 2,6 m leveällä ulokkeella. Aukon vieressä oleva elementtirakenteinen betoninen kosketussuojakaide puretaan ja korvataan levennyksen reunapalkkiin asennettavalla H2-luokan törmäyskaiteella ja kaiteeseen asennettavalla levyseinämällä (yläosassa verkko). Levennyksen yhteydessä uusitaan myös ylikulkusillan ja terminaalin välinen kevyen liikenteen silta (piirustuksissa kävelysilta). Rakennussuunnittelun yhteydessä tulee tarkastella mahdollisuudet tehdä jalankulkusillan, ylikulkusillan ja terminaalisillan muodostama aukko jalankulkusillan eteläpuolella yhtenäiseksi.

Joukkoliikenneterminaalin jatkamisen ja leventämisen vuoksi tulee varautua nykyisen siltarakenteen vahventamiseen (kuva 7). Vahventamisen rakennuskustannukset ovat noin 400 000 €, ilman työmaatehtäviä yms. alv 0%. Vahventamisen tarve ja laajuus on selvitettävä rakennesuunnittelun yhteydessä.



Kuva 7. Terminaalisillan laajentaminen edellyttää mahdollista vahventamista kuvassa punaisella korostetuilla alueilla.

Malmin aseman ylikulkusiltaa joudutaan uusimaan sillan kaakkoiskulmalta (kuva 8). Kansielementti numero 0 (Malmin aseman ylikulkusillan piirustukset numero 23655/ 26 ja 34) puretaan ja nykyistä laattasiltaa levennetään. Uusi rakenne tulee mitoittaa ajoneuvokuormille.



Kuva 8. Malmin aseman ylikulkusillan uusittava alue.

Joukkoliikenneterminaliin uusien liikennejärjestelyiden tieltä joudutaan purkamaan osa nykyisistä teräksisistä katoksista. Tässä suunnitelmassa ei ole huomioitu uusia katoksia, koska katosten sijainnista ja tyypistä ei ole tietoa.

C- ja LPA-tonttien kohdalla olevien nykyisten portaiden, luiskan ja tukimuurin purku edellyttää kaivannon tukemista Latokartanontien puolelta, kun nykyinen Latokartanontietä tukeva tukimuuri poistetaan.

C-tontin ja LPA-tontin rakentamisen yhteydessä tulee tehdä nykyisten portaiden, kulkuluisien ja tukimuurin purkutyöt. Ylikulkusillan kaakkoisnurkan uusiminen tehdään terminaalisillan laajennustyön yhteydessä. LPA-tontin rakenteissa (ml. perustukset) tulee ottaa huomioon terminaalisillan laajennuksen päätytuen perustusten mahtuminen.

Terminaalisillan laajennus ja LPA-tontin rakentaminen ovat riippuvaisia toisistaan. Joukkoliikenneterminaliin laajennus edellyttää terminaliin laajennuksen LPA -tontille (38222/3). LPA -tontilla tulee varautua rakentamaan joukkoliikennekansi ja sen alle sijoittuvat pysäköintitilat joko yhteisenä tai erillisinä rakennushankkeina. Kannen alle sijoittuvat pysäköintitilat on tarkoitettu viereisen C-korttelin käyttöön ja niiden rakentamisaikataulu on siten riippuvainen C-korttelin rakentumisesta. Mikäli C-korttelin rakentaminen viivästyy, voidaan LPA -tontille toteuttaa aluksi pelkkä joukkoliikenneterminaliin laajennuskansi erillisenä rakenteena. LPA-tontin pihakannen suunnitteluperusteet on esitetty tämän selostuksen kohdassa 6.

Joukkoliikenneterminaalisillan nykyisille rakenteille tulee tehdä erikoistarkastus ennen rakennussuunnittelun käynnistämistä. Erikoistarkastuksessa tulee selvittää nykyisten rakenteiden kunto, niiden vaatimat korjaustoimenpiteet sekä rakenteiden soveltuvuus laajennustoimenpiteitä ajatellen.

Uusien siltarakenteiden perustukset ovat kokonaan katualueella. Suunnittelussa ja rakentamisessa on kuitenkin otettava huomioon rautatien läheisyys ja työ tehdään ainakin osittain ratatyön suojaulottuman sisäpuolella.

5.4 Perustaminen ja alusrakenteet

Alusrakenteiden geoteknisessä suunnittelussa noudatetaan Liikenneviraston eurokoodin soveltamisohjetta NCCI7 Geotekninen suunnittelu ja ohjetta Sillan geotekninen suunnittelu.

Uudet tuet perustetaan teräksisten porapaalujen varaan. Porapaalujen päälle rakennetaan sidepalkki tai peruslaatta, jonka päältä tukirakenteet lähtevät. Terminaalisillan uudet tukirakenteet ovat nykyisen ylikulkusillan mukaisesti pyöreitä teräsbetonipilareita. Kevyen liikenteen ristikkosillan päätytuet ovat tukirakenteeltaan seinämäisiä.

5.5 Päälysrakenne

5.5.1 Teräsbetonirakenteet

Teräsbetonirakenteiden suunnittelussa noudatetaan Liikenneviraston eurokoodin soveltamisohjeita Siltojen kuormat ja suunnitteluperusteet NCC1 ja Betonirakenteiden suunnittelu NCCI2 sekä ohjetta Betonisiltojen korjaussuunnitteluohje.

5.5.2 Teräsrakenteet

Teräsrakenteet suunnitellaan Suomen kansallisten liitteiden mukaisten eurokoodien SFS-EN 1990, SFS-EN 1991 sekä SFS-EN 1993 vaatimusten mukaan. Teräsrakenteiden valmistus ja asennus suoritetaan Liikenneviraston ohjeen Standardin SFS-EN 1090-2 soveltamisohje Teräsrakenteiden toteutus NCCI T vaatimusten mukaan. Eurokoodien lisäksi noudatetaan ensisijaisina Liikenneviraston ohjeita. Muut ohjeet täydentävät Liikenneviraston ohjeita.

5.5.3 Pintarakenteet

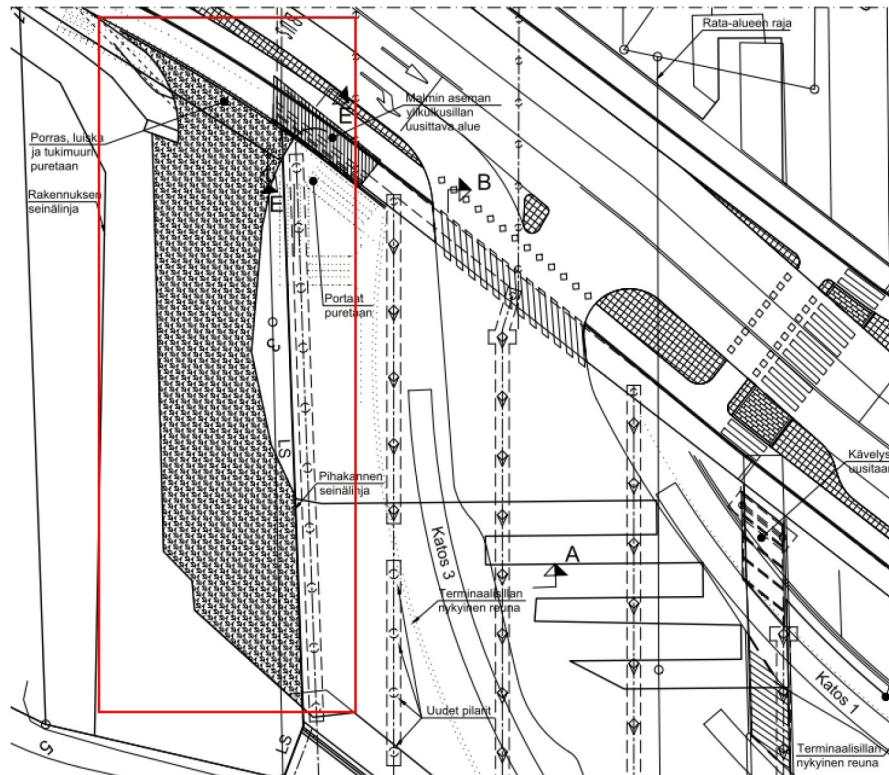
Joukkoliikenneterminaalin laajennuksen yhteydessä nykyisen sillan pintarakenteet uusitaan. Ennen pintarakenteiden uusimista tulee sillalle tehdä erikoistarkastus, jolla selvitetään kannen yläpinnan kunnostustarve.

Uudet vedeneristeet esitetään tehtäväksi kaksinkertaisella kermieristyksellä. Eristeet kiinnitetään liimaamalla.

Eristysalusta tiivistetään kauttaaltaan epoksilla. Ristikkosillan eristyksen alustaa ei käsitellä epoksilla, vaan kansilaatta pohjustetaan kumibitumiliuoksella.

Kermieristys suojataan asfalttibetonilla (AB 5). Kevyen liikenteen ristikkosillalle ei tule erillistä kermieristeen suojakerrosta.

Ajoradan kohdalla käytetään betonipäälylystettä. Betonipäälylysteen rasitusluokat ovat Liikenneviraston julkaisun Eurokoodin soveltamisohje Betonirakenteiden suunnittelu NCCI 2 Taulukon 4.1 reunapalkkien (Ro22) mukaisia (rasitusluokaryhmä R1). LPA-tontille sijoittuvan ajoyhteyden kohdalla tulee varautua katulämmityksen käyttöön (kuva 9).



Kuva 9. Rasterilla on esitetty ajoluiskan alue, jossa tulee varautua katulämmitykseen.

Kevyen liikenteen ristikkosillalla päällysteenä käytetään asfalttibetonia (AB 11).

Korotettujen jalankulkualueiden ja laitureiden päällysteenä käytetään betonikivipäällystettä. Korotettujen alueiden reunatukena käytetään graniittista reunatukea V22.

Joukkoliikenneterminaalin ja LPA-tontin rakennuksen liitoskohtaan tehdään liikkeet salliva massaliikuntasaumalaite tai päällysteen liikuntasäuma liitoksen rakenneratkaisusta riippuen. Kevyen liikenteen ristikkosillan liitos terminaalialueeseen ja liikerakennukseen tehdään 1-kumissilla vesitiiviillä liikuntasäumalaitteilla.

Sähköbussien varautumista varten asennetaan suojaputket jokaisen laituripaikan ja pikapysäköintipaikan kohdalle. Koska suojaputkia ei voi asentaa betonirakenteen sisälle, on putket asennettava betonikivipäällysteen alle.

6 Suunnitteluperusteet Latokartanontie 4 pihakannelle (LPA-tontti)

6.1 Suunnittelukuormat ja rakenteen mitoitus

Pihakannelle on suunniteltu linja-autoliikennettä. Pihakannen kuormituksessa on otettava huomioon seuraavat suunnitteluperusteet:

- Liikennekuorman oletetaan vaikuttavan koko pihakannen alueella, ellei ajoneuvoliikenteen pääsyä jollekin alueelle rakenteellisesti estetä.
- Rakenteet mitoitetaan Eurokoodin ja sen kansallisten liitteiden mukaisesti.
- Mitoituskuormana tulee käyttää Eurokoodien kansallisten liitteiden ja Liikenneviraston eurokoodin soveltamisohjeen NCCI 1 (5.9.2014 tai uudempi käyttöön otettu versio) mukaisesti käyttäen kuormitusta LM1, LM3.

Pihakannen rakenteet kuuluvat seuraamusluokkaan CC2.

6.2 Rakenteen käyttöikä ja rasisitusluokat

Linja-autoliikenteen sujuvuus talviolosuhteissa edellyttää pihakannen suolausta. Pihakannen käyttöiän ja rasisitusluokan suhteen huomioon otettavat suunnitteluperusteet:

- Rakenteensuunniteltukäyttöikä on 100 vuotta.
- Rasisitusluokkaryhmä R1 (Liikenneviraston ohjeen NCCI2, 16.9.2014, mukaisesti).
- Pihakannella tulee ollatoinivavedeneristys.

6.3 Rakenteen liittyminen muihin rakenteisiin

Pihakannen liittymisessä muihin rakenteisiin tulee ottaa huomioon seuraavat seikat:

- Rakenteen korkeusasema tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että siihen voidaan liittyä nykyisestä katutasosta ja terminaalien sekä pihakannen väliin rakennettavan kansirakenteen päällysteen kaltevuudet mahdollistavat sujuvan linja-autoliikenteen.
- Malmin aseman ylikulkusillan maatuki on todennäköisesti perustettu maanvaraisesti ja pilarit on alkuperäisten suunnitelmien mukaan perustettu kaivinpaaluilla. Rakentamisesta ei saa aiheutua tilannetta, jossa sillan rakenteiden stabiliteetti vaarantuu.
- Pihakannen rakentamisen yhteydessä puretaan nykyiset portaat ja kulkuluiska sekä Lato-kartanontietä tukevaa tukimuuria. Työ vaatii kadun tukemista työn ajan.
- Malmin aseman ylikulkusillan etuluiska ulottuu pysäköintitilojen seinälinjalle. Seinä tulee mitoittaa näiltä osin maanpaineuormille.
- Pihakansirakenne tulee erottaa rakenteellisesti talorakenteesta, jotta voidaan estää linja-autoliikenteen aiheuttaman värinän kulkeutuminen asuin- ja liiketiloihin.
- Pihakannen liittyessä muihin rakenteisiin tulee liikuntasaumojen olla vesitiiviit.

6.4 Rakenteen varusteet ja laitteet

Pihakannen K.H. Wiikin kadun puoleiselle reunalle tulee asentaa kaide, joka on standardin SFS-EN 1317 mukaisesti tyyppitestattu törmäyskestävyysluokkaan H2. Kaide varustetaan korkealla suojaverkolla ja kaiteen tulee täyttää Helsingin kaupungin rakennusviraston ohjeiden mukaiset vaatimukset.

7 Kustannukset

Kustannusarvio on tämän selostuksen liitteenä. Kustannusarvio on jaoteltu neljään osaan: terminaalisillan jatkaminen (sisältäen nykyisen siltarakenteen pintarakenteen uusimisen), terminaalisillan leventäminen (sisältäen terminaalisillan ja ylikulkusillan välisen kevyen liikenteen sillan uusimisen), kevyen liikenteen ristikkosilta ja LPA-tontin katurakennustyöt. Tässä käyty osajaottelu on esitetty liitteen 1 piirustuksessa.

Maarakennuskustannusindeksi 2000 = 100, sillanrakennustyöt, pisteluku 167,3 (01/2015).

Rakennustekniset työt (sisältää purkutyöt) Alv 0 %:

- Terminaalisillan jatkaminen 2 250 000 €
- Terminaalisillan leventäminen 163 000 €
- Kevyen liikenteen ristikkosilta 437 000 €
- LPA-tontti 246 000 €

Rakennuskustannukset yhteensä (Alv 0 %): 3 096 000 €

Rakennuskustannukset sis. työmaatehtävät (Alv 0 %): 3 870 000 €

Rakennuskustannukset sis. tilaajatehtävät (Alv 0 %): 4 451 000 €

Kokonaiskustannukset sis. varaukset (Alv 0 %): 6 010 000 €

8 Arvio rakennustyöstä

Rakennustyöhön kuluu arviolta 12 kuukautta. Työ on ajoitettava siten, että vedeneristystyöt terminaalisillalla (nykyinen ja laajennusosa) pystytään tekemään kesäaikaan. Terminaalisillan korjausten ajaksi linja-autoliikennettä terminaalisillalla joudutaan rajoittamaan. Vuoden 2015 korjauksen yhteydessä terminaalisilta poistetaan osaksi aikaa pois käytöstä ja tehdään väliaikaiset pysäkit Latokartanontien varteen ylikulkusillan eteläpuolelle. Samaa järjestelyä voidaan harkita myös terminaalin korjaus-, vahvennus- ja laajennustyön yhteydessä.

Ratatyön suojaulottuman sisäpuolella tehtäviä töitä ovat terminaalisillan leventämisen teline- ja muottityöt, terminaalisillan leventämisen perustustyöt, kävelysillan uusimistyö sekä kevyen liikenteen ristikkosillan perustus- ja asennustyöt. Junaliikenne on erittäin vilkasta, joten kyseisiin töihin tulee varata riittävä työaika. Kyseiset työt tulee varautua tekemään junaliikenteen ehdoilla.

Pysäköintitilojen rakentamisen vaiheistus LPA-tontille joukkoliikenneterminaalin alle on selostettu kohdissa 5.3 ja 6.

9 Liitteet

1 Terminaalisillan laajentamisen osat

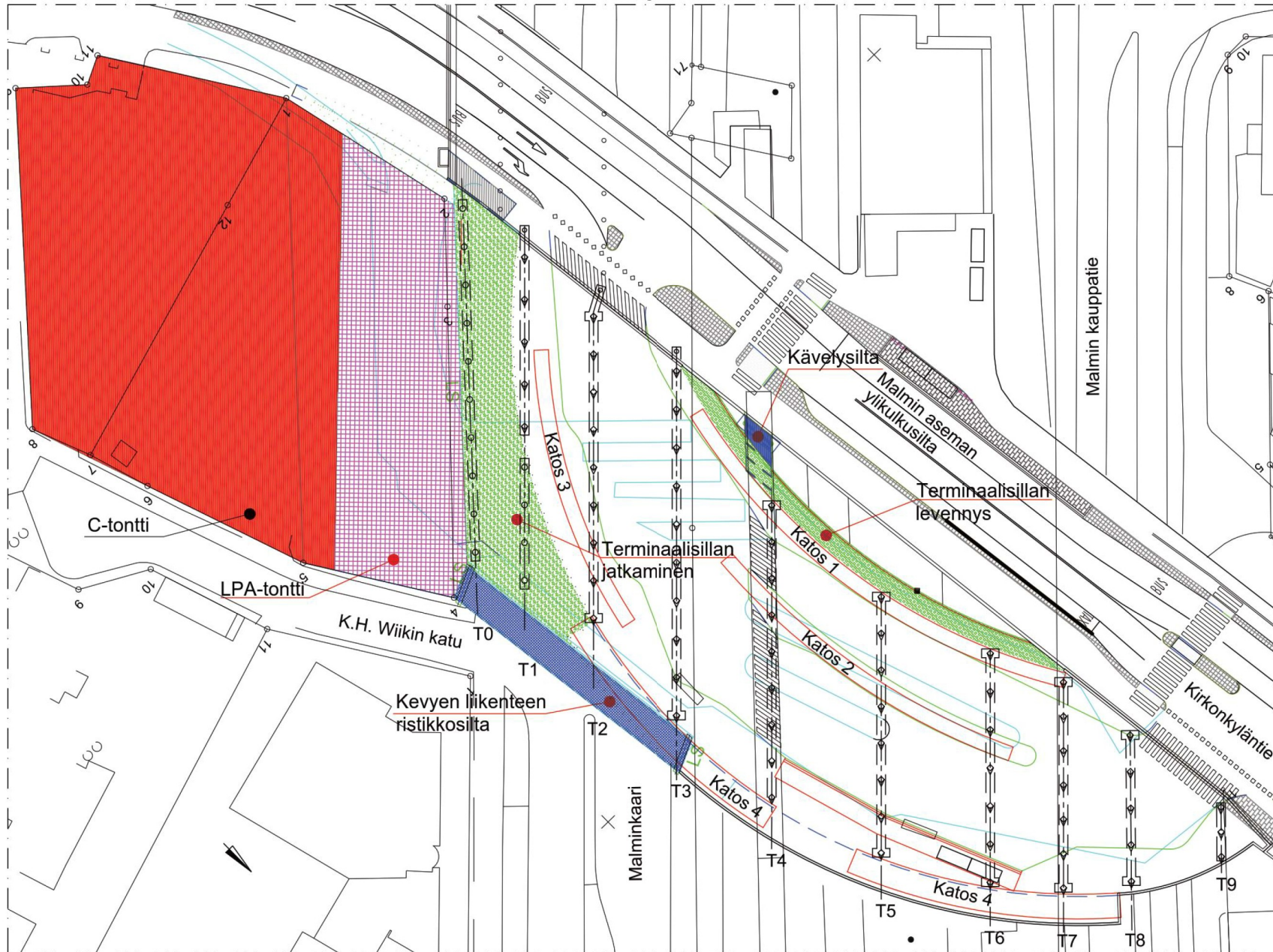
2. Rakennepiirustukset:

429340-1 Yleispiirustus

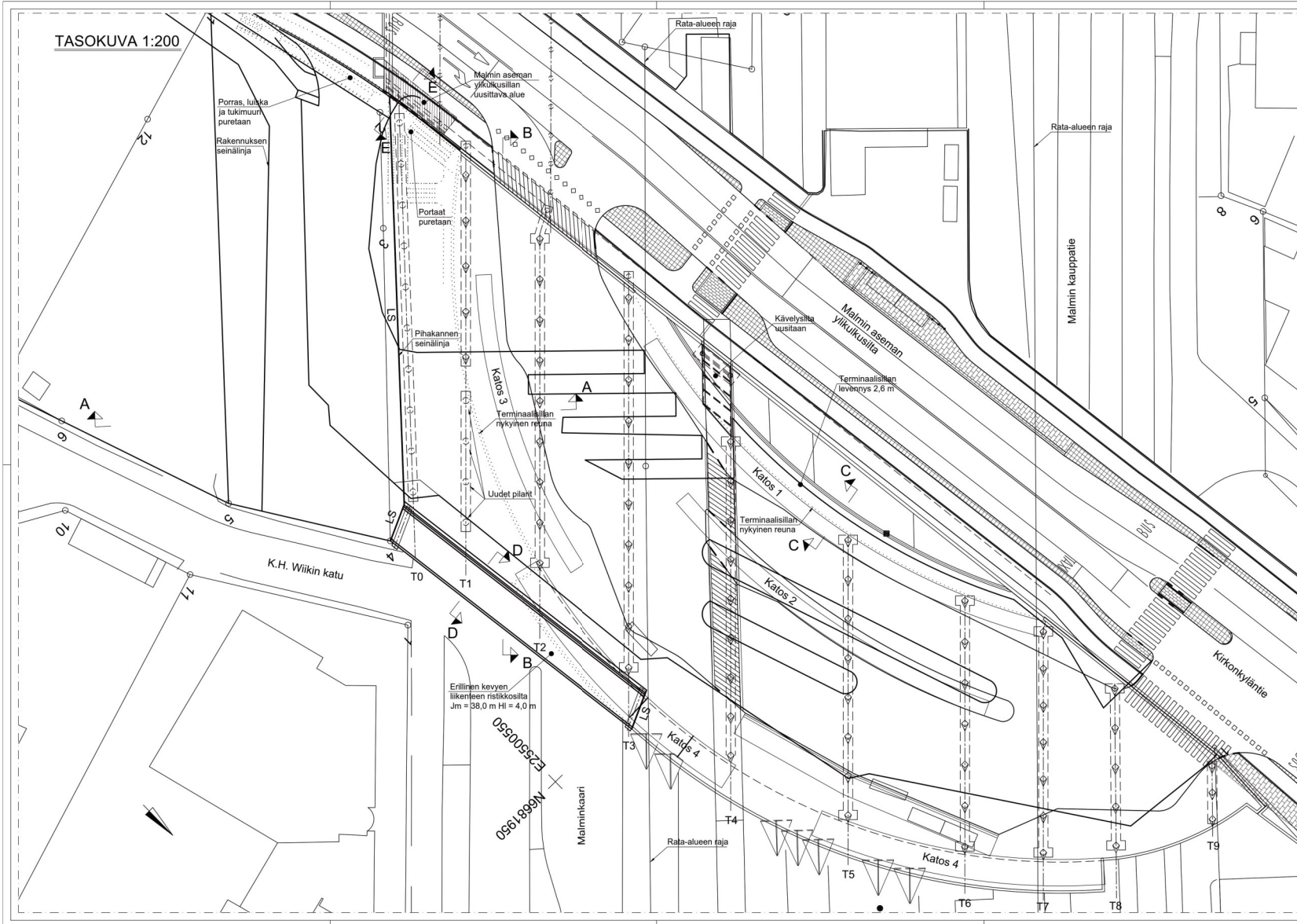
429340-2 Leikkaukset A – A ... E – E

3. Kustannusarviot

Terminaalisillan laajentamisen osat



TASOKUVA 1:200



Katokset 1, 2, 3 ja katoksen 4 eteläosa puretaan.

BETONI: Päälyyrakenne: Ro20, R1, C35/45-3, P50, $C_{min} = 40$ mm
 Reunapalkki: Ro22, R1, C35/45-3, P50, $C_{min} = 45$ mm
 Reunapalkin yläpinnan geeli-impregnointi, pystypinnoilla muotikangas
 Maatuet: Ro11, R1, C35/45-3, P50, $C_{min} = 45$ mm
 Pinnointi
 Pilarit: Ro11, R1, C35/45-3, P50, $C_{min} = 45$ mm
 Pinnointi
 Peruslaatat: Ro07, R1, C30/37-3, P30, $C_{min} = 50$ mm, maata vasten valettaessa $C_{min} = 100$ mm
 Paalujen täyte: Ro01, R4, C30/37-3, $C_{min} = 40$ mm

TERÄS: A500HW

RAKENNETERÄS: S355 J2 G3
 Pintakäsittely EPZn(R) EPPUR 320/5-FeSa2½

PAALUT: Porrapaalut Ø813x12,5 Ø610x12,5 S355 J2H

Betonipintojen laatuvaatimukset (by 40 mukaisesti), paikallavaletut pinnat:

AA reunapalkin yläpinta ja eristettävät pinnat (PHI)
 A näkyvin jäivät pinnat ja peruslaatan yläpinta (MUO ja MUK)
 C näkymättömät jäivät pinnat (MUO ja MUK)
 C perustukset muuttia vasten valetut pinnat (MUO ja MUK)

KAIDE: Törmäysluokan H2 (EN 1317-2) teräksinen kaide 2-putkijohde, varustettuna korkealla suojaverkolla (verkko asennetaan pystyyn), kosketussuojana radan kohdalla levyseinämä (yläosassa levyverkko), hattumutterit, väri: RAL 7021 (grafiitin harmaa) ajojohde, verkkoja ja suojalevyjä ei maalata

LAAKERIT: Ristikosillan molemmilla tulla kalottilaakerit yht. 4 kpl

LIIKUNTA SAUMAT: Massaliikuntasaumalaitteet Thorma-Joint 500x110 tai vaihtoehtoisesti pintarakenteen päällimmäisen kerroksen elastinen sauma, 2 kpl Thorma-Flex 250x50 tai vastaava. Ristikosillan molemmilla tulla yksikuiset vesiilvit liikunta-saumalaitteet.

KOORDINAATTIJÄRJESTELMÄ: ETRS-GK25

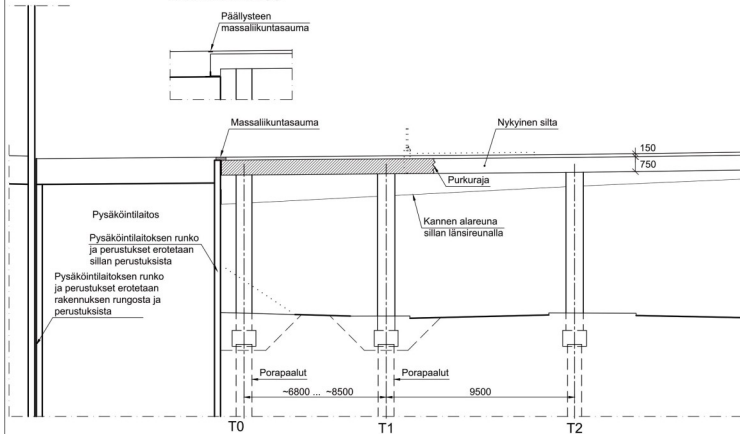
Sillarakennustissa noudatettava InfraRYL:n ja SILKO:n mukaisia laatuvaatimuksia

Mitotuskuorma tulee käyttää Eurokoodin kansallisten liitteiden ja Liikenneviraston eurokoodin soveltamisohjeen NCCI 1 (6.9.2014 tai uudempi käyttöön otettu versio) mukaisia kuormia. Liikennekuormana tulee käyttää kuormitusta LM1, LM3.

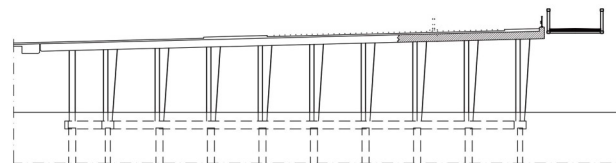
A-INSINOORIT		Yleispiirustus		1:200
MALMIN TERMINAALISILLAN LAAJENNUS				
A-INSINOORIT				
Päiväys 31.3.2015				
R1 Eiko Syyliä		D1 Markku Ajälä		
		RAK		
		429340		
		-1		

A - A 1:100

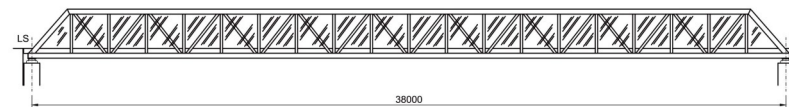
VAIHTOINEN KANNEN
PÄÄTYRATKAISU



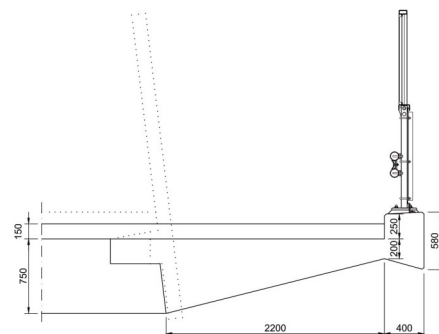
B - B 1:200



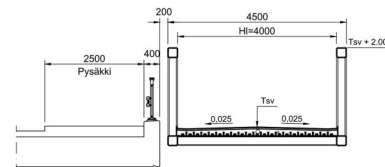
RISTIKKOSILTA 1:100



C - C 1:20



D - D 1:50



E - E 1:50



Projekti: MALMIN TERMINAALISILLAN LAAJENNUS		Leikkaukset A - A ... E - E		1:200 1:100 1:50 1:20
A-insinöörit Oy Keskustie 21 A 00210 Suuri Puh. 040 511 111 www.a-insinorit.fi		Pääsuunnittelija: DI Markku Agåll Tekijä: DI Markku Agåll		RAK 428340 -2

TERMINAALISILLAN JATKAMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
1100	OLEVAT RAKENTEET JA RAKENNUSOSAT				
1120	POISTETTAVAT, SIIRRETTÄVÄT				
	JA SUOJATTAVAT RAKENTEET				
1123	Poistettavat, siirrettävät ja suojattavat sillat				
	- betonirakenteet				
	-- kansilaatan reuna ja uloke	118	m3rtr	2057,79	242819
	-- portaat	27	m3rtr	1187,83	32071
	-- betonielementti 0 (Malmin aseman yks)	11	m3rtr	1187,83	13066
	- teräsrakenteet				
	-- sälekaide	98	m	20,08	1967
	-- verkkoseinä	25	m	20,08	502
	- pintarakenteet				
	-- asfalttikerrosten poisto kaivinkoneella	2188	m2rtr	16,73	36605
	-- asfalttikerrosten poisto kaivinkoneella	43	m2rtr	16,73	719
	-- betonipäällysten poisto	241	m3rtr	309,51	74591
	-- betonikiviverhouksen poisto	1630	m2rtr	11,71	19089
	-- mursketäytteen poisto	196	m3rtr	33,46	6558
	-- vedeneristeen poisto	3818	m2rtr	3,346	12775
	-- vedeneristeen poisto (Elementti 0)	43	m2rtr	3,346	144
1129	Muut poistettavat, siirrettävät ja suojattavat rakenteet				
	- teräsrakenteiset katokset	410	m2tr	50,19	20578
1300	PERUSTUSRAKENTEET				
1320	PAALUPERUSTUKSET				
1325	Porapaalut				
1325.1	Teräsputkiporapaalut				
1325.1:1	Paalut ø 800	168	mtr	1087,45	182692
1325.1:6	Sisäpuolinen betoni C30/37	82	m3rtr	163,95	13444
1325.1:7	Betoniraudoitteet	9900	kg	1,56	15403
1620	MAAKAIVANNOT				
1624:1	Kaivu ilman tuentaa	710	m3ktr	7,70	5464

TERMINAALISILLAN JATKAMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
1830	KAIVANTOJEN TÄYTÖT				
1834	Perustusten alustäytöt	35	m3rtr	18,40	644
1835	Rakenteiden ympärystäytöt	398	m3rtr	18,40	7324
2000	PÄÄLLYS- JA PINTARAKENTEET				
2140	PÄÄLLYSTEET JA PINTARAKENTEET				
2143	Betoniset pintarakenteet				
2143.1	Betonikivi- ja laattapäällysteet				
	- betonikiviverhous	1938	m2tr	61,90	119964
4000	RAKENNUSTEKNISET RAKENNUSOSAT				
4200	SILLAT				
4207	Sillan peruslaatat				
4207:1	Muotit ja telineet	113	m2tr	73,61	8318
4207:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	7000	kg	1,56	10891
4207:4	Betoni				
	- betoni C30/37	66	m3rtr	163,95	10821
	* lisähinta P30	66	m3rtr	31,79	2098
4210	SILLAN TUKIRAKENTEET				
4211	Maatuet (päätytuet)				
4211.1	Betonirakenteet maatuissa				
4211.1:1	Muotit ja telineet				
	- muotit ja telineet	190	m2tr	95,36	18119
4211.1:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	5000	kg	1,84	9202

TERMINAALISILLAN JATKAMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4211.1:4	Betoni				
	- betoni C35/45	38	m3rtr	189,05	7184
	* lisähinta P50	38	m3rtr	43,50	1653
4212	Välituet				
4212.1	Betonirakenteet välituissa				
4212.1:1	Muotit ja telineet				
	- muotit ja telineet	82	m2tr	95,36	7820
4212.1:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	2500	kg	1,84	4601
4212.1:4	Betoni				
	- betoni C35/45	17	m3rtr	189,05	3214
	* lisähinta P50	17	m3rtr	43,50	739
4214	Sillan tukirakenteiden verhoukset				
4214.4	Betonin pinnoitus				
	- sementtipinnoite	272	m2tr	50,19	13652
4220	SILLAN PÄÄLLYSRAKENNE				
4221	Betonirakenteet päällysrakenteessa				
4221:1	Muotit				
	- paikalla valetut betonisillat	769	m2tr	63,57	48888
	- paikalla valetut betonisillat (Elementti 0)	40	m2tr	63,57	2543
	- muottikangas	56	m2tr	18,40	1031
4221:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	65000	kg	1,56	101133
	- teräs A500HW (Elementti 0)	2200	kg	1,56	3423
4221:21	Liimausvahvennus	200	m2tr	2007,60	401520

TERMINAALISILLAN JATKAMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4221:4	Betoni				
	- betoni C35/45	502	m3rtr	189,05	94903
	- betoni C35/45 (Elementti 0)	17	m3rtr	189,05	3214
	* lisähinta P30	485	m3rtr	31,79	15417
	* lisähinta P30 (Elementti 0)	17	m3rtr	31,79	540
	* lisähinta P50	17	m3rtr	43,50	739
4226.5	Betonipintojen impregnointi	17	m2tr	10,875	185
4230	SILLAN KANNEN PINTARAKENTEET				
4231	Eristys				
4231.1	Eristysalustan hiekkapuhallus	4288	kan-m2	6,19	26543
4231.1	Eristysalustan hiekkapuhallus (Elementti 0)	34	kan-m2	6,19	210
4231.2	Epoksitiivistys	4288	m2tr	31,79	136303
4231.2	Epoksitiivistys (Elementti 0)	34	m2tr	31,79	1081
4231.3	Kermieristys				
	- kumibitumikermikeristys (2 krt.)	4288	kan-m2	23,42	100434
	- kumibitumikermikeristys (2 krt.) Elementti 0	43	kan-m2	23,42	1007
4231.7	Reunapalkin sisäpinnan kumibitumisively	60	m2tr	7,70	462
4231.8	Sääsuoja eristämistä varten	4288	m2tr	36,81	157824
4231.8	Sääsuoja eristämistä varten (Elementti 0)	34	m2tr	36,81	1251
4232	Eristyksen suojaus				
4232.1	Suojakerros asfalttibetonista				
	- AB6/50	4288	kan-m2	7,70	33000
	- AB6/50 (Elementti 0)	34	kan-m2	7,70	262
4233	Sillan päällyste				
4233.1	Asfalttipäällysteet				
4233.11	Asfalttibetoni (AB)				
	- AB 16/120 (Elementti 0, 3 x 50 mm)	102	m2tr	10,04	1024

TERMINAALISILLAN JATKAMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4233.2	Betonipäälysteet				
4233.21	Betonipäälyste				
	- d = 110 mm	2350	m2tr	35,13	82563
4239	Muut sillan kannen pintarakenteet				
4239.1	Päälysrakenteen täytekerros				
4239.12	Täytekerros murskeesta	194	m3tr	31,79	6167
4239.13	Täytekerros hiekasta	97	m3tr	25,10	2434
4240	SILLAN VARUSTEET JA LAITTEET				
4241	Liikuntasaumat				
4241.2	Massaliikuntasaumat				
	- liikuntavara < 30 mm	66	mtr	404,87	26721
4241.4	Saumaussmassat				
	- kumibitumipohjaiset saumaussmassat	134	mtr	7,70	1031
4245	Suojalaitteet				
4245.1	Kaiteet, johteet ja kosketussuojaseinämät				
4245.12	Teräskaiteet				
	- harva kaide ja korkea suojaverkko (H2)	40	mtr	177,34	7094
4248	Kuivatuslaitteet				
4248.1	Tippuputket	20	kpl	31,79	636
4248.22	Pitkät pintavesiputket	12	mtr	153,92	1847
4248.4	Kannen salaoja	1740	mtr	18,40	32021
4249	Muut sillan varusteet ja laitteet				
4249.2	Kontaktitapit	32	kpl	9,20	294

4249.4	Sähköistyksen putkitukset				
	- putket $\varnothing \Rightarrow 110$ (muovi)	200	mtr	7,70	1539
5500	TYÖMAAN KALUSTO				
5520	TELINEET				
5520:3	Sillan päällysrakenteen telineet				
	- paikalla valetun sillan telineet				
	maasilta	662	kan-m2	71,94	47624
	maasilta (Elementti 0)	34	kan-m2	71,94	2446
Yksikkökustannukset i = 167,3 (Alv 0 %):					2250084

TERMINAALISILLAN LEVENTÄMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
1100	OLEVAT RAKENTEET JA RAKENNUSOSAT				
1120	POISTETTAVAT, SIIRRETTÄVÄT				
	JA SUOJATTAVAT RAKENTEET				
1123	Poistettavat, siirrettävät ja suojattavat sillat				
	- betonirakenteet				
	-- betonikaide	37	m3rtr	1187,83	43950
1129	Muut poistettavat, siirrettävät ja suojattavat rakenteet				
	- teräsrunkoinen kävelysilta	30	m2tr	50,19	1506
2000	PÄÄLLYS- JA PINTARAKENTEET				
2140	PÄÄLLYSTEET JA PINTARAKENTEET				
2143	Betoniset pintarakenteet				
2143.1	Betonikivi- ja laattapäällysteet				
	- betonikiviverhous	92	m2tr	61,90	5695
4000	RAKENNUSTEKNISET RAKENNUSOSAT				
4200	SILLAT				
4220	SILLAN PÄÄLLYSRAKENNE				
4221	Betonirakenteet päällysrakenteessa				
4221:1	Muotit				
	- paikalla valetut betonisillat	230	m2tr	63,57	14622
	- muottikangas	42	m2tr	18,40	773
4221:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	7900	kg	1,56	12292
4221:4	Betoni				
	- betoni C35/45	92	m3rtr	189,05	17393
	* lisähinta P30	81	m3rtr	31,79	2575
	* lisähinta P50	11	m3rtr	43,50	478

TERMINAALISILLAN LEVENTÄMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4222	Betonielementtirakenteet				
	päällysrakenteessa				
4222:1	Betonielementit (Kävelysilta)	8	m3rtr	950,26	7602
4226.5	Betonipintojen impregnointi	76	m2tr	10,875	826
4230	SILLAN KANNEN PINTARAKENTEET				
4231	Eristys				
4231.1	Eristysalustan hiekkapuhallus	142	kan-m2	6,19	879
4231.2	Epoksitiivistys	142	m2tr	31,79	4514
4231.3	Kermieristys				
	- kumibitumikermikeristys (2 krt.)	142	kan-m2	23,42	3326
4231.7	Reunapalkin sisäpinnan kumibitumisively	21	m2tr	7,70	162
4231.8	Sääsuoja eristämistä varten	142	m2tr	36,81	5226
4232	Eristyksen suojaus				
4232.1	Suojakerros asfalttibetonista				
	- AB6/50	142	kan-m2	7,70	1093
4233	Sillan päällyste				
4233.2	Betonipäällysteet				
4233.21	Betonipäällyste				
	- d = 110 mm	50	m2tr	35,13	1757
4239	Muut sillan kannen pintarakenteet				
4239.1	Päällysrakenteen täyterkerros				
4239.12	Täyterkerros murskeesta	9	m3tr	31,79	286
4239.13	Täyterkerros hiekasta	5	m3tr	25,10	125

TERMINAALISILLAN LEVENTÄMINEN					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4240	SILLAN VARUSTEET JA LAITTEET				
4241	Liikuntasaumamat				
4241.4	Saumaussmassat				
	- kumibitumipohjaiset saumaussmassat	52	mtr	7,70	400
4245	Suojalaitteet				
4245.1	Kaiteet, johteet ja kosketussuojaseinämät				
4245.12	Teräskaiteet				
	- harva kaide (H2)	44	mtr	165,63	7288
	- harva kaide ja korkea suojaverkko (H2) (levitys)	8	mtr	177,34	1419
	- jalankulkusillan sälekaide	8	mtr	153,92	1231
4245.14	Kosketussuojaseinämät				
	- roisketiivis seinämä, yläosa verkko	44	mtr	379,77	16710
4248	Kuivatuslaitteet				
4248.1	Tippuputket	19	kpl	31,79	604
4248.4	Kannen salaoja	52	mtr	18,40	957
4249	Muut sillan varusteet ja laitteet				
4249.2	Kontaktitapit	4	kpl	9,20	37
5500	TYÖMAAN KALUSTO				
5520	TELINEET				
5520:3	Sillan päällysrakenteen telineet				
	- paikalla valetun sillan telineet maasilta	134	kan-m2	71,94	9640
Yksikkökustannukset i = 167,3 (Alv 0 %):					163364

RISTIKKOSILTA					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
1300	PERUSTUSRAKENTEET				
1320	PAALUPERUSTUKSET				
1325	Porapaalut				
1325.1	Teräspuikiporapaalut				
1325.1:1	Paalut ø 600	240	mtr	869,96	208790
1325.1:6	Sisäpuolinen betoni C30/37	65	m3rtr	163,95	10657
1325.1:7	Betoniraudoitteet	7800	kg	1,56	12136
1620	MAAKAIVANNOT				
1624:1	Kaivu ilman tuentaa	280	m3ktr	7,70	2155
1830	KAIVANTOJEN TÄYTÖT				
1834	Perustusten alustäytöt	13	m3rtr	18,40	239
1835	Rakenteiden ympärystäytöt	213	m3rtr	18,40	3920
4000	RAKENNUSTEKNISET RAKENNUSOSAT				
4200	SILLAT				
4207	Sillan peruslaatat				
4207:1	Muotit ja telineet	46	m2tr	73,61	3386
4207:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	5000	kg	1,56	7779
4207:4	Betoni				
	- betoni C30/37	48	m3rtr	163,95	7870
	* lisähinta P30	48	m3rtr	31,79	1526
4210	SILLAN TUKIRAKENTEET				
4211	Maatuot (päätytuot)				
4211.1	Betonirakenteet maatuissa				

RISTIKKOSILTA					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4211.1:1	Muotit ja telineet				
	- muotit ja telineet	205	m2tr	95,36	19549
4211.1:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	5000	kg	1,84	9202
4211.1:4	Betoni				
	- betoni C35/45	71	m3rtr	189,05	13422
	* lisähinta P50	71	m3rtr	43,50	3088
4214	Sillan tukirakenteiden verhoukset				
4214.4	Betonin pinnoitus				
	- sementtipinnoite	205	m2tr	50,19	10289
4220	SILLAN PÄÄLLYSRAKENNE				
4221	Betonirakenteet päällysrakenteessa				
4221:2	Raudoitteet				
	- teräs A500HW	3000	kg	1,56	4668
4221:4	Betoni				
	- betoni C30/37	26	m3rtr	167,30	4350
	* lisähinta P30	26	m3rtr	31,79	826
4223	Teräsrakenteet päällysrakenteessa				
	- yksiaukkoiset ristikkosillat	27000	kg	2,68	72274
	- steelcomp-liittolevy t = 0,9 mm	158	m2tr	30,11	4758
4230	SILLAN KANNEN PINTARAKENTEET				
4231	Eristys				
4231.1	Eristysalustan hiekkapuhallus	158	kan-m2	6,19	978
4231.3	Kermieristys				
	- kumibitumikermieristys (2 krt.)	158	kan-m2	23,42	3701

RISTIKKOSILTA					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
4231.7	Reunapalkin sisäpinnan kumibitumisively	35	m2tr	7,70	269
4231.8	Sääsuoja eristämistä varten	158	m2tr	36,81	5815
4233	Sillan päällyste				
4233.1	Asfalttipäällysteet				
4233.11	Asfalttibetoni (AB)				
	- AB 11/100	158	m2tr	7,70	1216
4240	SILLAN VARUSTEET JA LAITTEET				
4241	Liikuntasaumat				
4241.1	Liikuntasaumalaitteet				
	- patentoidut saumalaitteet				
	liikuntavara 60-100 mm	9	mtr	1084,10	9757
4241.4	Saumaussmassat				
	- kumibitumipohjaiset saumaussmassat	79	mtr	7,70	608
4242	Laakerit ja nivelet				
4242.1	Laakerit				
4242.12	Kalottilaakerit				
	- kiinteä, tukireaktio 3 MN	2	kpl	1599,39	3199
	- liikkuva, tukireaktio 3 MN	2	kpl	3125,16	6250
4248	Kuivatuslaitteet				
4248.22	Pitkät pintavesiputket	28	mtr	153,92	4310
4249	Muut sillan varusteet ja laitteet				
4249.2	Kontaktitapit	4	kpl	9,20	37
Yksikkökustannukset i = 167,3 (Alv 0 %):					437024

LPA-TONTTI					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
1100	OLEVAT RAKENTEET JA RAKENNUSOSAT				
1120	POISTETTAVAT, SIIRRETTÄVÄT				
	JA SUOJATTAVAT RAKENTEET				
1123	Poistettavat, siirrettävät ja suojattavat sillat				
	- betonirakenteet				
	-- portaat, luiskat ja tukimuuri	51	m3rtr	1187,83	60579
	- teräsrakenteet				
	-- H2-verkkokaide	28	m	20,08	562
	-- sälekaide	20	m	20,08	402
1420	SUOJAUKSET JA ERISTYKSET				
1421	Roudaneristykset	50	m3rtr	247,60	12380
1620	MAAKAIVANNOT				
1624:1	Kaivu ilman tuentaa	185	m3ktr	7,70	1424
1630	KAIVANNON TUKIRAKENTEET				
1632	Ponttiseinät	150	m2tr	113,76	17065
1830	KAIVANTOJEN TÄYTÖT				
1835	Rakenteiden ympärystäytöt	185	m3rtr	18,40	3405
2000	PÄÄLLYS- JA PINTARAKENTEET				
2140	PÄÄLLYSTEET JA PINTARAKENTEET				
2141	Asfalttipäällysteet				
2141.1	Asfalttibetoni (AB)				
	- AB 16/120	150	m2tr	10,04	1506
2143	Betoniset pintarakenteet				
2143.1	Betonikivi- ja laattapäällysteet				
	- betonikiviverhous	544	m2tr	61,90	33674

LPA-TONTTI					
Numero	Nimike	Määrä	Yksikkö	Yksikköhinta	Kustannus
2143.2	Betonipäälysteet (valettavat)				
	- d = 110 mm	486	m2tr	35,13	17075
3000	JÄRJESTELMÄT				
3400	LÄMMÖN JA KAASUNSIIRTOJÄRJESTELMÄT				
3430	SULANAPITOJÄRJESTELMÄ				
3431	Katulämmitys	486	m2tr	200,76	97569
Yksikkökustannukset i = 167,3 (Alv 0 %):					245640

Yksikkökustannukset yhteensä i = 167,3 (Alv 0 %): **3 097 000**

Yksikkökustannukset (sisältää yhteiskustannukset 25 %) Alv = 0 %: 3 872 000

Kokonaiskustannukset (sis rakennuttamisen ja suunnittelun kustannukset 15 %) Alv = 0 %: 4 453 000

Kokonaiskustannukset (sisältää varaukset) Alv = 0 %: 6 012 000



Vanhan Helsingintien eli Latokartanontien ympäristön historia ja arvot

Kaupunkisuunnitteluvirasto
25.2.2015
Asemakaavaosasto, Ympäristötoimisto

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	5
LATOKARTANONTIE JA LONGINOJALAAKSO	6
Latokartanotie	6
Longinojan laakso	6
Maisematila	7
YMPÄRISTÖN HISTORIA	8
Malmi keskiajalla	8
Malmin 1700-luku	10
Malmi 1800-luvulla	12
Malmin 1900-luvun vaihde ja alkupuoli	14
Malmi 1900-luvun puolivälistä eteenpäin	18
YMPÄRISTÖN KEHITYS 1900-luvulla	25
RAKENNUSKANTA	31
RAKENNETTU ARVOYMPÄRISTÖ	37
LÄHTEET	56

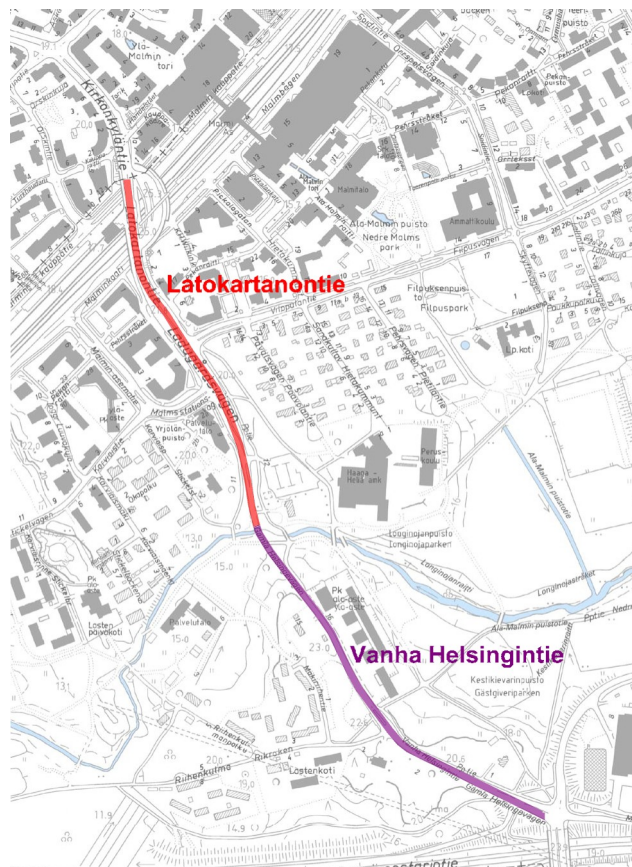
Selvityksen tavoite ja sisältö

Tämän selvityksen tavoitteena on ollut määrittellä pääradan ja Kehä I:n välisen nykyisen Latokartanontien ja Vanhan Helsingintien raitin kulttuurihistoriallisen ympäristön arvokkaat ominaispiirteet ja arvot asemakaavatyön laatimisen pohjaksi.

Selvitystyö liittyy tekeillä olevaan Malmin Latokartanontien asemakaavamuutokseen. Kaavamuutosalue rajautuu Malmilla pääradan ja Longinojan väliselle Latokartanontien katuosuudelle ja siihen liittyviin tontteihin.

Työssä tarkastellaan aluksi yleisesti Latokartanontietä ja siihen liittyvää Longinojanlaaksoa. Toisessa ja kolmannessa osiossa esitetään alueen kulttuurimaisen historian ja vertaillaan alueen kulttuurimaisen kehitystä vanhojen valokuvien ja karttojen kautta. Kolmannessa osiossa esitellään tarkastelualueen rakennuskantaa. Lopuksi esitellään selvitysalueen kulttuurihistorillisesti arvokkaan miljööän ominaispiirteet ja arvot.

Selvitystyön on laatinut maisema-arkkitehti Anu Lämsä Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston ympäristötoimistosta.



Kuva 1. Nykyinen Latokartanontie ja Vanha Helsingintie



Kuva 2. Näkymä Latokartanontieellä sillalta etelään. Kuvaaja:

LATOKARTANONTIE JA LONGINOJAN LAAKSO

Selvitysalueella risteää kaksi merkittävää elementtiä: Latokartanontie ja Longinojan laakso.

Latokartanontie

Latokartanontie sijaitsee Helsingin Ala-Malmilla Helsinki-Tampere välisen rautatien (ns. Pääradan) ja Longinojan välissä. Tie risteää Longinojan kanssa ja jatkuu sen jälkeen Kehä I:lle asti nimellä Vanha Helsingintie. Rautatiesillan pohjoispuolella katu kutsutaan Kirkonkyläntieksi. Kaavamuutoksessa Latokartanontie nimi muutetaan Vanhaksi Helsingintieksi. Katu on tärkeä alueellinen kokoojkatu.

Latokartanontieellä on vanha historia, joka juontaa aina keskiajalle saakka. **Vanha Hämeentie** Helsingistä Hämeenlinnaan kulki Malmin läpi nykyistä Latokartanon / Vanhaa Helsingin- ja Kirkonkyläntietä pitkin aina Helsingin pitäjän kirkolle saakka. Tie oli tärkeä liikenneyhteys ja kaukoliikennereitti aina 1930-luvulle asti. Tielinjaus on osittain säilynyt Vanhan Tapanilantien risteyksestä Helsingin pitäjän kirkolle saakka ja on kulttuurihistoriallisesti arvokkaana säilytettävää. Latokartanontien pohjoispään alkuperäistä tielinjausta ja laajuutta muutettiin suuremmaksi ja leveämmäksi 60-luvun asemakaavoituksen yhteydessä.

Nimi Latokartanontie juontuu Viikissä satoja vuosia sitten sijainneesta kartanosta¹. Vanha tie johti tälle kartanolle.

Asemakaavoitettava Latokartanontien katuosuus lienee osa Helsingin keskiajalta periytyvää historiallisesti arvokasta tieverkkoa, mikä on jo huomioitu Latokartanontien itäosien kehittämistyössä 1970-luvulta alkaen. Tien linjausta on 1970-luvulla nykyaikaistettu huomioiden alueen kulttuurimaiseman arvot, säilyttämällä historiallinen tielinjaus kevyen liikenteen väylänä ilman uusia leikkauksia tai levennyksiä. Kaupunginmuseo on antanut tiehankkeesta lausuntonsa (vt. museonjohtaja Marja-Liisa Lampinen, 14.11.1974). Myös Longinojan laakson asemakaavamuutoksessa 1999-2000 sekä Ala-Malmin koulun asemakaavamuutoksessa 2009 on alueen kulttuurimaiseman piirteitä edelleen pyritty vahvistamaan.

Alkuperäisestä mutkaisemmasta ja kapeammasta Hämeentien aikaisesta linjauksesta on säästynyt alkuperäisimmillään Longinojasta etelään päin oleva katuosuus. Myös Longinojan ylittävä vanha kivilaita on säilynyt ja suojeltu asemakaavassa.²

Longinojan laakso

Longinojan laakso alkaa Vantaanjoelta Pihlajiston kohdalta ja jatkuu koilliseen aina Tattarisuolle asti.

Longinojan laakso on maastonmuodoiltaan alava ja tasainen. Viljeltyjen peltojen, niittyjen ja metsäalueiden mosaiikki muodostaa laaksoon luonnonläheisen virkistysalueen, jossa risteilee ulkoilureittejä. Pitkät näkymät kulttuurivaikutteisessa Longinojan laaksossa ovat tärkeitä maisemallisesti ja alueen omaleimaisuuden kannalta. Avoin maisematila jatkuu selvitysalueen itäpuolelle jäävällä Malmin lentokentällä. Pitkät näkymät ovat kuitenkin monin paikoin umpeutuneet pensastojen ja puiden vallatessa peltojen reunoja ja niittyjä. Longinojan laakson kulttuurivaikutteiset, avoimet pelto- ja niittyaukeat pensaikkoinen ovat merkittäviä lintujen pesimä- ja levähdysalueita ja niissä pesii runsas avomaiden ja pensaikkojen peruslinnusto.

Longinojan laakso lähiympäristöineen on miljööttyypiltään maisemakulttuurikohde, jossa on mm. asemakaavahistoriallisesti tärkeitä luonnon alueita, sisältäen pääasiassa maisemapeltoa ja -niittyä. Osa Longinojan purouomasta on merkitty vuoden 2000 asemakaavaan suojelumerkinnällä s ; alueen osa, joka on vesialueeseen liittyvä kosteikkokasvillisuuden suojavyöhyke.³

Longinojaa kutsuttiin viime vuosisadan alkupuolelle asti ruotsinkielisellä nimellä, Stickelbackabäcken. Suomenkielinen nimi Långinoja tuli käyttöön Långin suvun saavuttua asumaan Filpuksen tilalle 1900-luvun alussa.

Voimassa olevassa Helsingin Yleiskaava 2002:ssa Latokartanontien ympäristössä on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävää aluetta, jota tulee kehittää sen arvot ja ominaisuudet säilyttäen. Tämä arvoympäristö koostuu Kartanoiden ja tilakeskusten puistoista ja puutarhoista sekä niitä ympäröivistä kartanoon tai tilakeskukseen liittyvästä maisema-alueesta, Longinojan laakson viljelymaisemasta. Tähän Ala-Malmille tyypilliseen maisemaan liittyy läheisesti myös julkisten rakennusten, työpaikka-alueiden ja laitosten ympäristöt.

Helsingin kaupunki on parasta aikaa laatimassa uutta yleiskaavaa. Yleiskaava 2050 luonnos asetettiin nähtäville marraskuussa 2014. Yleiskaavatyöhön liittyvässä kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -selvityksessä vuodelta 2014 Longinoja laakson Kartanoon tai tilakeskukseen liittyvä maisema-alue on osa Helsingin kartano ja tilakeskusten kulttuurimaisemakokonaisuutta.

1 Malmin kuvalehti 1994

2 Ala-Malmin aluesuunnitelma 2009

3 Ala-Malmin aluesuunnitelma 2009

Lisäksi Longinojan laakso on kaupunkiluonnon ydinaluetta, metsäverkostoa ja vesistöjen siniverkostoa. Laakso on myös tärkeä laajojen yhtenäisten viheralueiden välinen poikittainen yhteys.

Maisematila

Latokartanontien katutilaa rajaa pääasiassa kookas puusto ja muu kasvillisuus. Longinojan puisto leviää Latokartanontien itäpuolella maisemaa hallitsevaksi tekijäksi. Latokartanontien ympäristö jakaantuu kahteen erilaiseen maisematilaan. Pohjoisosan katutilaa määrittelevät rautatieympäristö ja kaupunkimainen melko tiivis rakentaminen asuin-, liike- ja toimistorakennuksineen. Heti Vilppulantien risteyksen jälkeen alkaa Longinojajalaksen vaikutuspiiri. Maisema muuttuu kartanoiden ja tilakeskuksien viljelymaisemaksi.

Maisemaan liittyvät kiinteästi Malmin vanhimpien tilojen, Pehrs, Örkis, Starens Haga, ja Ströms, puutarhat ja puistot. Longinojan maatalousmaisema vanhoine maitila rakennuksineen ja peltoineen ei kuitenkaan enää ole yhtä selkeä maiseman kohokohta kuin se aiemmin on ollut. 60- ja 70-lukujen katutilan muutoksissa menetetttiin osa tien maaseutumaisesta mutkittelevasta idyllistä. Puistoistutukset ja metsittyneet pellot ovat peittäneet alun perin Latokartanontieltä avautuneita avoimia viljelysnäkymiä. Maisemaa ovat muuttaneet myös myöhemmät täydennysrakentamisen kohteet. Filpuksen, Örskiksen ja Strömsin vanhojen päärakennusten läheisyyteen on täydennysrakennettu 1980- 90 -luvuilla.



Kuva 3. Maastonmuodot.

*Kuva 4. Näkymä Latokartanontieltä etelään.
Kuvaaja: A. Lämsä.*



YMPÄRISTÖN HISTORIA

Malmi keskiajalla

Helsingin pitäjän kyliä esiintyy satunnaisesti keskiaikaisissa lähteissä 1300-luvulta lähtien. Helsingin kyllistä saadaan ensimmäinen kokonaiskuva vasta 1500-luvun alkupuolella.¹

Malmin kyläkunta oli keskiaikaisen Helsingin pitäjän suurimpia kyliä². Samaan kyläkuntaan kuului Malmin Storbyn lisäksi kolme erillistä osakylää: Bocksbacka (Pukinmäki), Sonaby ja Stenböle (Kivikko). Vanhimpia tonttimaita ovat todennäköisesti Storby ja Sonaby³.

Helsingin keskiaikaisten ja uuden ajan alun kyläpaikkojen inventoinnissa 2011 (inventointiraportti V.-P. Suhonen, Janne Heinonen, Museovirasto, Arkeologiset kenttäpalvelut, 2011) on tarkasteltu käsillä olevaan kaavamuutosalueeseen kuuluvaa Sonaby Malmin Storbyn kylän aluetta ja sen historiaa (inventointikohde nr. 53). Paikalla sijainnut keskiaikainen kylä on nimistön perusteella asutettu 1100-luvulla, ja se esiintyy ensimmäisen kerran historiallisissa dokumenteissa 1400-luvun alkupuolella.⁴

Sonaby mainitaan historiallisissa lähteissä ensimmäisen kerran vuonna 1417. Malmi ilmestyy lähteisiin vuonna 1514 nimellä Malleme buw⁵. Kylä on luetteloitu nimellä Sonaby Malm Porvoon läänin vuoden 1540 maakirjaan yhtenä Viikin neljänneksen talonpoikaishyllystä.⁶ Vuonna 1543 nimi oli Malm. Nimen kirjoitustapa vaihteli vuosien saatossa paljon ja se esiintyi myös muodoissa Malmby, Malmsby, Malme ja Malmn. Malmby sisältää appellatiivin malm, nummi. Sonaby nimi perustuu muinaisruotsin Sone - Sune-nimeen. Suomalaiset vastineet Malmi ja Malminkylä tulivat käyttöön vasta 1800-luvulla.^{7,8}

Malmin kylän maat jakautuivat jo 1500-luvulla usean talonpoikaistalon kesken. Sonaby Malmis- sa oli vuonna 1540 kahdeksan talonpoikaa (Pär Larsson, Clämet Nilsson, Hinrik Jopsson, Philip Jönsson, Mattes Michelsson, Mårthen Henriksson, Olof Jönsson, Hinrik Hinricksson), jotka maksoivat yhteensä kymmenen täysveroa. Kylässä oli vuonna 1556 seitsemän talonpoikaa, yksi ulkokylänmies ja yksi sopimusverollinen. Tilojen lukumäärä pysyi lähes muuttumattomana vuosisatoja. Sonaby Malmin kylässä oli useita suurtiloja, mutta toisaalta ei yhtään ulkokylänmaata⁹.

Malmin alueen kehittymiseen vaikutti sen sijainti tärkeiden kulkuväylien solmukohdassa. Keski- aikainen Malmin kyläkunta sijaitsi Vantaanjoen itäpuolella molemmin puolin Longinojaa. Lisäksi Vanha Hämeentie Helsingistä Hämeenlinnaan kulki Malmin läpi nykyistä Latokartanon - ja Kirkonkyläntietä pitkin aina Helsingin pitäjän kirkolle asti. Tie toimi tärkeänä kaukoliikennereittinä aina 1930-luvulle asti. Toinen tärkeä tie oli Porvoontie, joka erkani Malmin hautausmaan kohdalla. Tie on nykyisin osaksi Tattariharjuntietä ja osaksi Vanhaa Porvoontietä. Tie yhtyi lopulta Hakkilassa Vanhaan Turku- Viipuri rantatiehen ja oli myös merkittävä reitti aina 1930-luvulle saakka. Kolmas tärkeä kulkureitti oli Vantaajoki, jota myöten kuljetettiin puutavaraa aina 1950-luvulle saakka. Joella oli myös merkitystä virkistyskäytössä.¹⁰

Kuvassa 5 esitetyssä Samuel Brotheruksen 1690-luvulla laatimassa Uudenmaan läänin yleiskartassa näkyy Malmin kautta kulkeva Helsingistä Hämeenlinnaan johtanut Vanha Hämeentie ja siitä erkaneva Porvoontie. Kuvaan on väritetty sinisellä Vantaajoki ja Keravanjoki. Vanha Helsingistä Hämeenlinnaan johtava Hämeentie on väritetty punaisella. ja Porvooseen vievä tie keltaisella.

1 Suhonen & Heinonen 2011

2 Helsinki alueittain 2012. s. 138-144.

3 Kepsu 2005. s. 116

4 Kaupungin museon lausunto 2013

5 Kepsu 2005, s. 116

6 Suhonen & Heinonen, 2011, s.12

7 Pirkkamaa 1989. III Maalaiskylä. s. 19

8 Kepsu 2005, s. 116

9 Suhonen & Heinonen, 2011, s. 16

10 Pirkkamaa 1989. III Maalaiskylä. s. 19



Kuva 5. Ote Samuel Brotheruksen 1690-luvulla laatimasta Uudenmaan läänin yleiskartasta. Kuvaan on väritetty sinisellä Vantaajoki ja Keravanjoki. Vanha Helsingistä Hämeenlinnaan johtava Hämeentie on väritetty punaisella, ja Porvooseen vievä tie keltaisella.

Malmin 1700-luku

Sonaby Malmin vanhin kartta on Samuel Brotheuksen vuonna 1702 laatima (kuva 6). Alueella oli tuoloin kuusi erillistä tonttimaata, joista Malmbyn eli Malminkylän talot sijaitsivat kolmella tonttimaalla.

Ensimmäinen tonttimaa Storby eli "Isokylä" koostui taloista Pehrs (eli Pårssas), Länsmans (eli Starens), Filpus ja Örskis. Toinen tonttimaa koostui taloista Brusas ja Ströms. Kolmas tonttimaa kuului Tallbacka nimiselle yksinäistalolle. Sonabyssä oli lisäksi yksi talo. Kylän alueella sijaitsivat myös Bockbackan ja Stensbölen säterit. Storbyn tonttimaalla oli lisäksi myös useita torppia vuonna 1759.¹

Viereisen sivun Samuel Broteruksen karttaotteessa näkyy Storbyn tonttimaan talot. Asutus on keskittynyt kylämäisestä ja maaseutumaisesta maisemaa hallitsevat metsät ja pellot. Vanha Hämeenlinnan tien linjaus kulkee suoraan Storbyn tonttimaan läpi. Talot on merkitty karttaan seuraavasti : A Pårssas (Pehrs,); B Länsmans, Axel Mattson; C Filpus; D Örskis; E Brusas; F Ströms ; G Tallbacka. ²

Isojako alkoi Suomessa 1770-luvulla ja se päättyi 1906. *Isojako* toimitettiin Malmilla v. 1759, sitä "ojennettiin" 1763 ja vahvistettiin 8.7.1776. Isonjaon yhteydessä tilojen yhteisomistus metsät ja pirstaleiset peltotilkut jaettiin talojen kesken isompiin kokonaisuuksiin. Malmin Isossajaossa kahdeksasta kantatilasta lohkottiin lisää uusia tiloja. ³

Kantatila **Pehrs** (Pärs) jakaantui kolmeen tilaan nimeltään Pehrs, Karls ja Påls sekä kantatila **Starens** tiloihin Starens ja Haga (Haga Gammelgård). Muita kantatiloja olivat **Örskis** (Yrskis), **Ströms** ja **Sonaby** (Sånaby). Kantatila **Brusas** (Brusens) jakaantui tiloiksi Brusas, Dal ja Filpus. Filpus jakaantui vielä tiloiksi Filbus, Malmbygård ja Eskos eli Tallbacka. **Bockbackan** (Boxbackan) ja **Stensbölen** kantatilat muodostivat kumpikin oman yksinäistalon. ⁴ Bockbackalla, Stensbölellä ja Malmin kylän taloilla oli yhteinen peltoaukea, joka ulottui Ala-Malmilta Vantaan rantaan saakka⁵. Isonjaon jälkeen suurimmat talot olivat Pehrs, Länsmans, Filpus ja Yrskis eli Örskis ⁶

Maatilojen päärakennukset pihapiireineen sijaitsivat yhtenä rykelmänä Hämeenlinnantien (nykyisen Latokartanontien) molemmin puolin. Vanhoista rakennuspaikoista on vielä jäljellä **Hagan**, **Pehrsin** (Pärs), **Filpuksen**, **Örskin** ja **Strömsin** päärakennukset. ⁷

1 Museovirasto 2014

2 Vantaan kaupungin julkaisuja nro 11

3 Malmin kuvalehti 2000. s 18

4 Pirkkamaa 1989. III Maalaiskylä

5 Museovirasto 2014

6 Malmin kuvalehti 2000. s 18

Malmi 1800-luvulla

Malmilla oli pitkälle 1800-luvulle maalauskylän leima¹. Malmin alueen kehittymiseen vaikutti Helsinki- Hämeenlinna välisen rautatien valmistuminen vuonna 1862 ja Malmin aseman avaaminen vuonna 1871. Rautatien rakentaminen Malmin halki vilkastutti alueen kehitystä ja muutti myös maisemaa². 1880-luvulla rautatieradan kummankin puolen viljelysmaita ostettiin, palstoitettiin ja vuokrattiin tonteiksi *suhteellisen varakkaan väestön huvila-asutusta varten*.³

Radan valmistuttua Helsingin pitäjän keskus siirtyi vähitellen Malmille Hämeenlinnantien (nykyisen Kirkonkyläntien) varrelle ja vuonna 1896 Malmista tuli pitäjän hallinnollinen keskus⁴. Kyläkuvaan kuuluivat tuolloin kunnantalo, kestikievari, rautatieasema, ruotsinkielinen kansakoulu, hautausmaa, muutama kauppapuoti ja käsityöläisverstaas⁵.

Senaatinkartassa vuodelta 1870 (Kuva 7.) Malmbyn kylä muodostuu useista taloryhmistä pitkin Latokartanontien vartta. Suurmaisemaa hallitsee voimakkaasti lounas-koillinen suuntainen rautatie ja siitä etelään suuntautuva sivuhaara. Aseman nimi on Malm. Vanha Hämeenlinnantie eli nykyinen Latokartanontie ylittää radan siltaa myöten ja toimii kylän pääraittina. Örskin tilan piha on esitetty kartassa vihreällä, puutarhana. Pihapiiriin kuuluu myös nykyinen Yrjölänpuisto. Pehrsin tilan rakennukset näkyvät tien toisella puolella.

Longinoja mutkittaa vielä luonnollisessa uomassaan laakson pohjalla. Longinojan eteläpuolella on Filpuksen tila rakennuksineen. Strömsin tilakeskus näkyy erillisenä kokonaisuutena Örskiksestä lounaaseen.

1 Pirkkamaa 1989.

2 Pirkkamaa 1989.

3 Helasvuo 1993.

4 Vantaan kaupunki 2014

5 Pirkkamaa 1989.



Kuva 7. Ote Senaatin kartasta vuodelta 1870. Arkistolaitos. Örskisen tila keskellä vihreän puutarhan ympäröimänä.

Malmin 1900-luvun vaihde ja alkupuoli

1900-luvun vaihteessa rautatien myötä entinen maanviljelysalue muuttui pikkuhiljaa teollisuuden ja maatalouskaupan keskukseksi. Maataloudesta muodostui malmilaisille erityinen uusi merkitys, kun maatalouskaupat ja tuotantolaitokset perustivat Malmille varastojaan ja toimipisteitään. Kauppojen ja palvelusten määrä lisääntyi koko ajan ja 30-luvulla alueella oli jo 34 erikoisliikettä. Kaupallinen keskus muodostui Kirkonkyläntien ja Malminraitin varsille.¹ Vuosisadan vaihteen jälkeen teollisuusrakennusien lisäksi Malmille rakennettiin sairaala, suomenkielinen kansakoulu ja oma sähkölaitos².

Asutus lisääntyi vähitellen palstoitusten kautta, aluksi hitaasti 1900-luvulla, ja sitten nopeasti 1910-luvulla. Mainittava erillinen asutusryhmä muodostui kylän keskiosaansa Malmin Sunnuntaipalstat -nimisenä alueena. Palstoille syntyneestä asutuksesta tuli taajaväkinen yhdyskunta 1908 ja se yhdistettiin 1915 naapurikylän kanssa Malmi-Tapanila yhdyskunnaksi.³ Malmin pientaloasutuksen kasvu oli erityisen voimakasta 1920-luvulla.⁴

Väestö koostui pääasiassa tehtaiden työväestä. Väkimäärän lisääntyessä suurin osa malmilaisista kävi junalla töissä Helsingin tehtaissa. Malmi-Tapanilassa oli vuonna 1900 asukkaita 1073, vuonna 1915 asukkaita oli jo 3229 ja vuoteen 1934 mennessä asukasluku oli noussut jo 11 000 asukkaaseen.

Vuosisadan alun maatalouden väheneminen vapautti maata maakeinottelun piiriin. Helsinki alkoi pikaisesti hankkimaan maita turvatakseen Suur- Helsingin kaupunkialueen kasvun. 1930-luvulle tultaessa Helsinki olikin jo ostanut suurimman osan Malmin rakentamattomasta maasta.^{5 6}

Ensimmäinen maailmansota toi Malmille mukanaan sotilastoimintaa. Helsinkiä ympäröivää linnoitusketjua vahvistettiin vuosina 1915-17. Maarintaman eturintamaan rakennettiin yhteensä 36 kantalinnoitettua tukikohtaa, jotka ulottuivat laajana kaarena Espoosta Helsingin kautta Vantaalle. Uloin linnoitusvyöhyke kulki myös Malmin kautta. Paavolantien päässä osittai säilynyt ja museoviraston suojelema Tukikohta XI:9 on tuolta ajalta.

Vuosisadan vaihteen Venäläisessä Topografikartassa (kuva 8) ja vuoden 1904 Isojaon järjestelykartassa (kuva 10) näkyy Latokartanontien varteen tiivistynyt

1 Pirkkamaa 1989.

2 Pirkkamaa 1989.

3 Helasvuo 1993.

4 Litzen 1997. s. 279

5 Pirkkamaa 1989.

6 Helasvuo 1993.

kylärakenne. Maisemaa hallitsevat selkeästi pellot ja niityt sekä tiiviit tilaryppäät, Örskis, Pehrs, Filpus, Ströms ja Haga, torppineen. Maisema on pääasiassa avointa peltomaisemaa. Latokartanontien tie-
linjaus on alkuperäisessä Hämeentien linjauksessa.

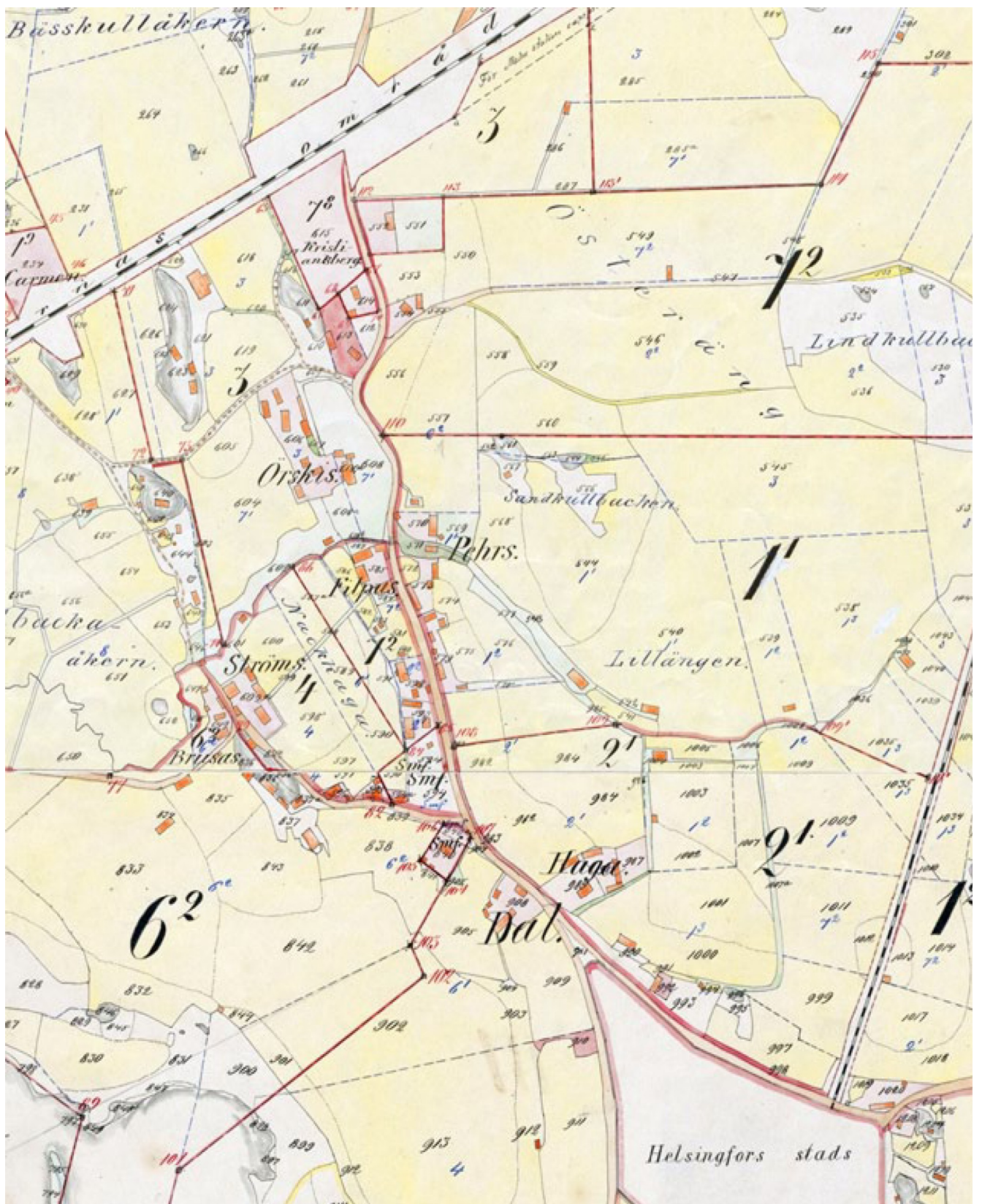
Peruskartta vuodelta 1934 (kuva 9) paljastaa jo muutoksia Latokartanontien ympäristössä. Rakennuskanta on lisääntynyt radan läheisillä pohjoisilla peltoalueilla. Myös Latokartanontien länsipuolella on nähtävissä selvää rakentamisen tiivistymistä. Itäpuoli on pääasiassa edelleen avointa peltomaisemaa. Vuoden 1932 ortokuvassa näkyy selkeästi Örskiksen tilan puutarha isoine puineen (nykyinen Yrjölänpuisto). Samoin erottuu Filpuksen, Strömsin ja Hagan tilojen pihapiirit. Maisema on maaseutumaista ja avointa. Latokartanontie on vielä alkuperäisessä linjauksessaan.



Kuva 8. Venäläinen topografikartta 1900-luvun vaihteesta.



Kuva 9. Peruskartta vuodelta 1934.



Kuva 10. Isojaon järjestykarta. 1904. Arkistolaitos.



Kuva 11. Ortokuva vuodelta 1932.

1900-luvun puolivälistä eteenpäin

Malmi toimi Helsingin pitäjän hallinnollisena keskuksena lähes 50 vuotta ennen Helsinkiin liittämistä vuonna 1946. Liitos Helsingin kaupunkiin muutti Malmin aseman kuntakeskuksesta syrjäiseksi kaupunginosaksi.

Malmin ensimmäinen asemakaava vahvistui 1953 käsitäten koko radan länsipuoleisen Malmin eli Ylä-Malmin. Asemakaava noudatti melko tarkkaan silloisia palstojen rajoja ja olemassa olevaa katuverkkoa levennettiin.

Radan itäpuoleinen Malmi eli Ala-Malmi sai asemakaavan vuonna 1964 (kuva 13). Tämän kaava pohjautui jo olemassa olevien palstojen kaavoittamiseen omakotialueiksi. Nykyisen Tattariharjuntien varrelle kaavoitettiin teollisuutta.¹ Vanhoja huviloita purettiin uuden liiketilan ja julkisen rakentamisen tieltä.

Malmin alueen asemakaava, viemäröinti sekä tie- ja vesijohtoverkosto pysyivät melkein muuttumattomina aina 1960-luvun lopulle asti. 50- ja 60-luku toivat mukanaan talojen laajennuksia ja uusien omakotitaloalueiden synnyn. 60-luvulla saatiin suurimpaan osaan taloista vesi- ja viemäriverkosto. Vuonna 1969 Malmille tuli voimaan rakennuskielto, joka ennakoitiin uutta kaavoitusta.

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Malmi-Tapanila- Pukinmäki- Puistola alueen (MaTaPuPu) osayleiskaavan vuonna 1972. Samalla suurin osa Malmista asetettiin rakennuskieltoon. Suunnitelmassa Malmi esitettiin tulevaisuudessa 100 000 asukkaan seudulliseksi aluekeskukseksi, jossa olisi asumista, virastoja ja yrityksiä. Ensimmäiset yleissuunnitelmat asemakaavoituksen pohjaksi hyväksyttiin vuonna 1974. Suunnitelmassa uusi asema sijoittui radan päälle parin sadan metrin päähän vanhasta rautatieasemasta pohjois- ja eteläpuolen yhdistävän kevyenliikenteen sillan, Asemasillan, yhteyteen. Asemasillan molemmissa päissä sijaitsivat uudet torit, Ala-Malmintori ja Ylä-Malmin Malmintori, joiden ympärille sijoituivat tärkeimmät kaupalliset ja julkiset palvelut. Toimistorakennukset sijaitsivat radan viereisillä kaduilla. Uutta rakennusmassaa halkoivat radansuuntaiset kevyenliikenteen reitit, Pekanraitti ja Kaupparaitti. asemakaavoituksella tehostettiin asuntorakentamista.

Uuden keskuksen asemakaava hyväksyttiin kuitenkin vasta vuonna 1982 ja Malmin aluekeskuksen ja aseman ympäristön rakentaminen alkoi pääasiallisena vasta 1980-luvun puolella. Malmin aluekeskuksen kokonaissuunnitelma valmistui vuonna 1987. Ala-Malmin toria kehystivät tavaratalo, pakolais-

1

Helasvuo 1993

keskus, sosiaalikeskus, posti ja Malmi-talo. Torilta oli yhteys suureen Longinojan viheralueeseen.¹

Ortokuvassa vuodelta 1964 (kuva 14, seuraava aukeama) on vielä havaittavissa vanha Latokartanontien linjaus. Maisema on varsin maalaismainen aina Vilppulantielle asti. Saman vuoden asemakaavassa näkyy suunniteltu uusi katulinjaus. Katualueen varaukset laajenivat. Vilppulantien risteykseen suunniteltiin jopa kiertoliittymää. Suunnitelma ei toteutunut mutta katualueiden tilavaraukset jäivät kaavanmukaisesti voimaan. Toteutuessaan suunnitelma olisi muuttanut koko Longinjalaakson ilmettä. 1970-luvun ortokuvassa (kuva 13) näkyy uusi suoristetumpi katulinjaus. Kaavasta poiketen katulinjaus on kuitenkin pehmeämpi ja huomioi paremmin Longinojan kulttuurimaiseman arvoja.

Vuonna 1970 Malmilla oli asukkaita 6400 ja vuoteen 1993 mennessä asukasmäärä oli noussut yli 11 000 asukkaaseen.

1

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1987



Kuva 12. Näkymä rautatien ylittävälle sillalle. Ajankohta tuntematon. Kuvaaja Lelkes Laszlo. Kuva: Kaupungin museo . Arkistotunnus N59455.



Kuva 14. Ortokuva vuodelta 1964. Kuvassa näkyy alkuperäinen Latokartanontien linjaus. Hietakummun alakoulu ja itäpuolen asuinalue on jo rakennettu. Ensimmäinen pohjoisosan liiketila, Tillikka, on rakennettu.



Kuva 13. Ortokuva vuodelta 1976.

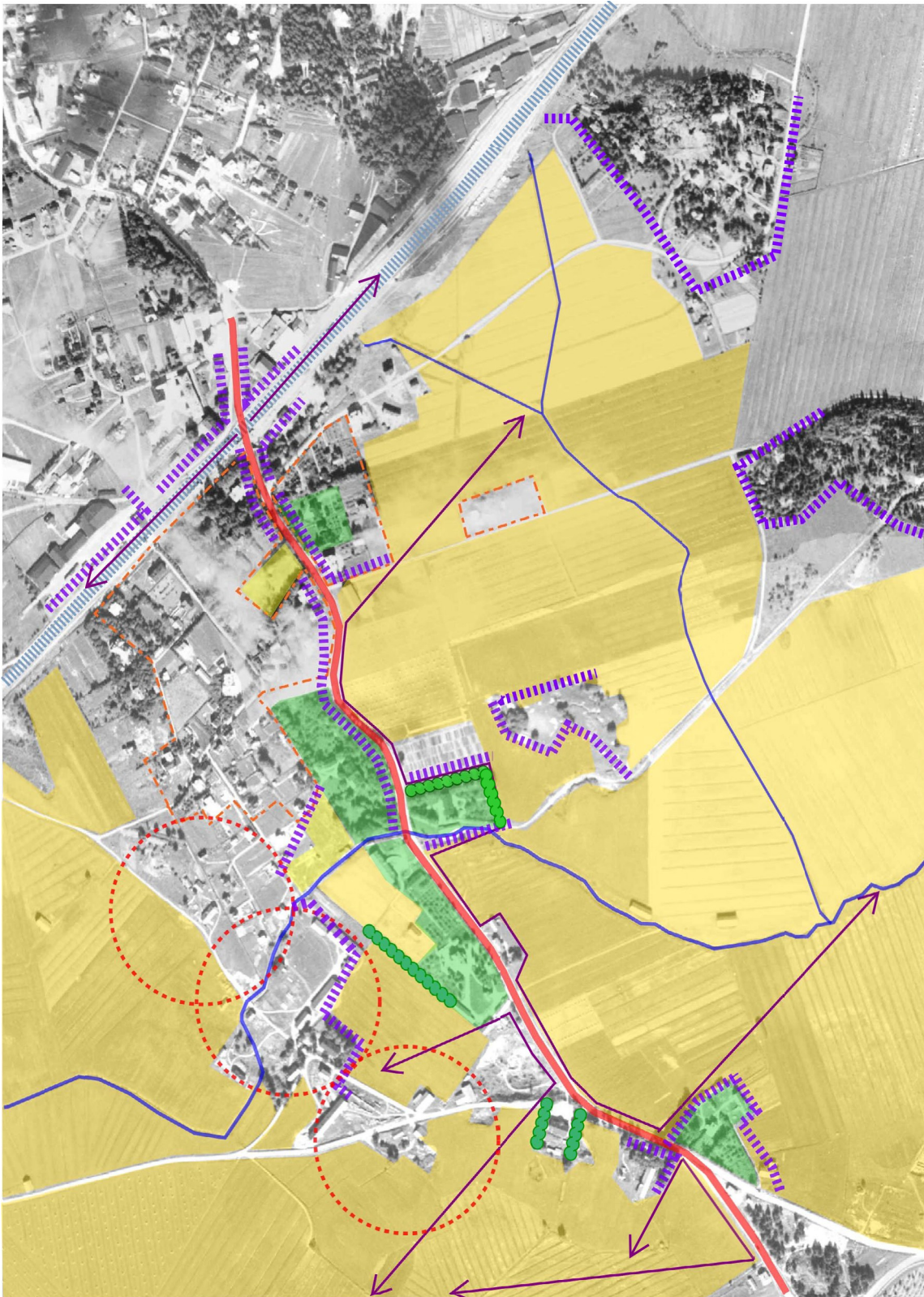


Kuva 14. Ortokuva vuodelta 1988.

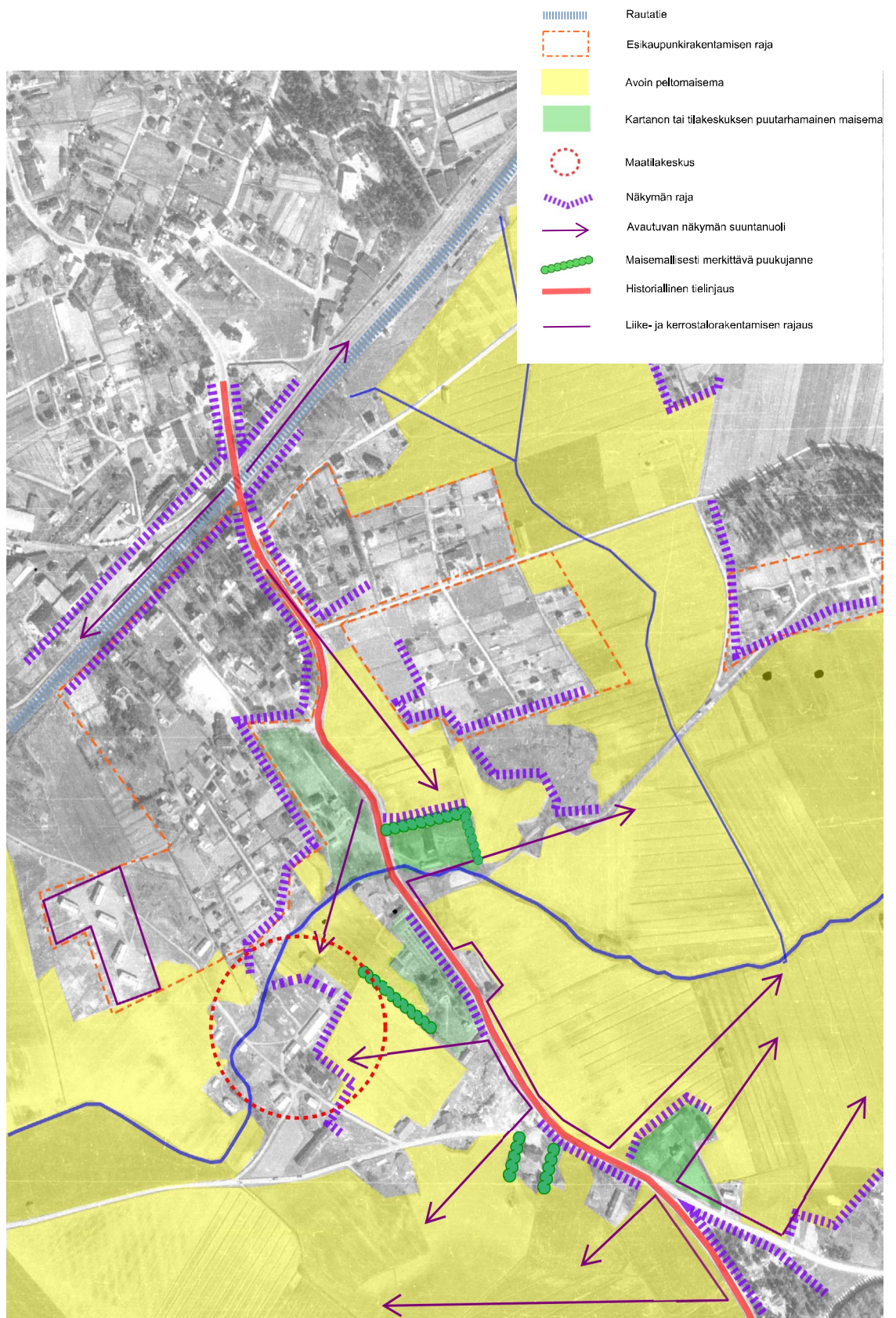
YMPÄRISTÖN KEHITYS

1900 -luvulla

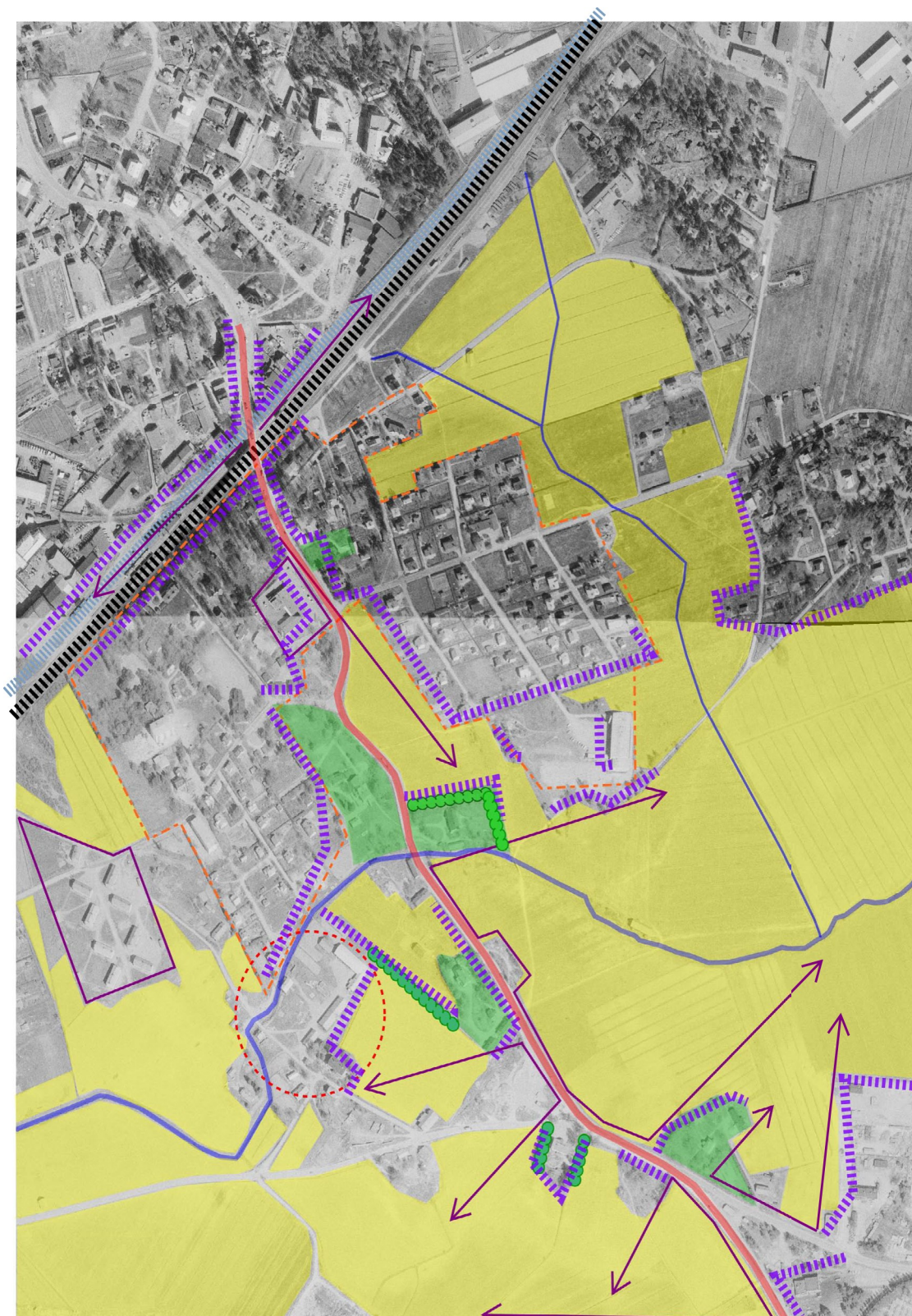
YMPÄRISTÖN KEHITYS



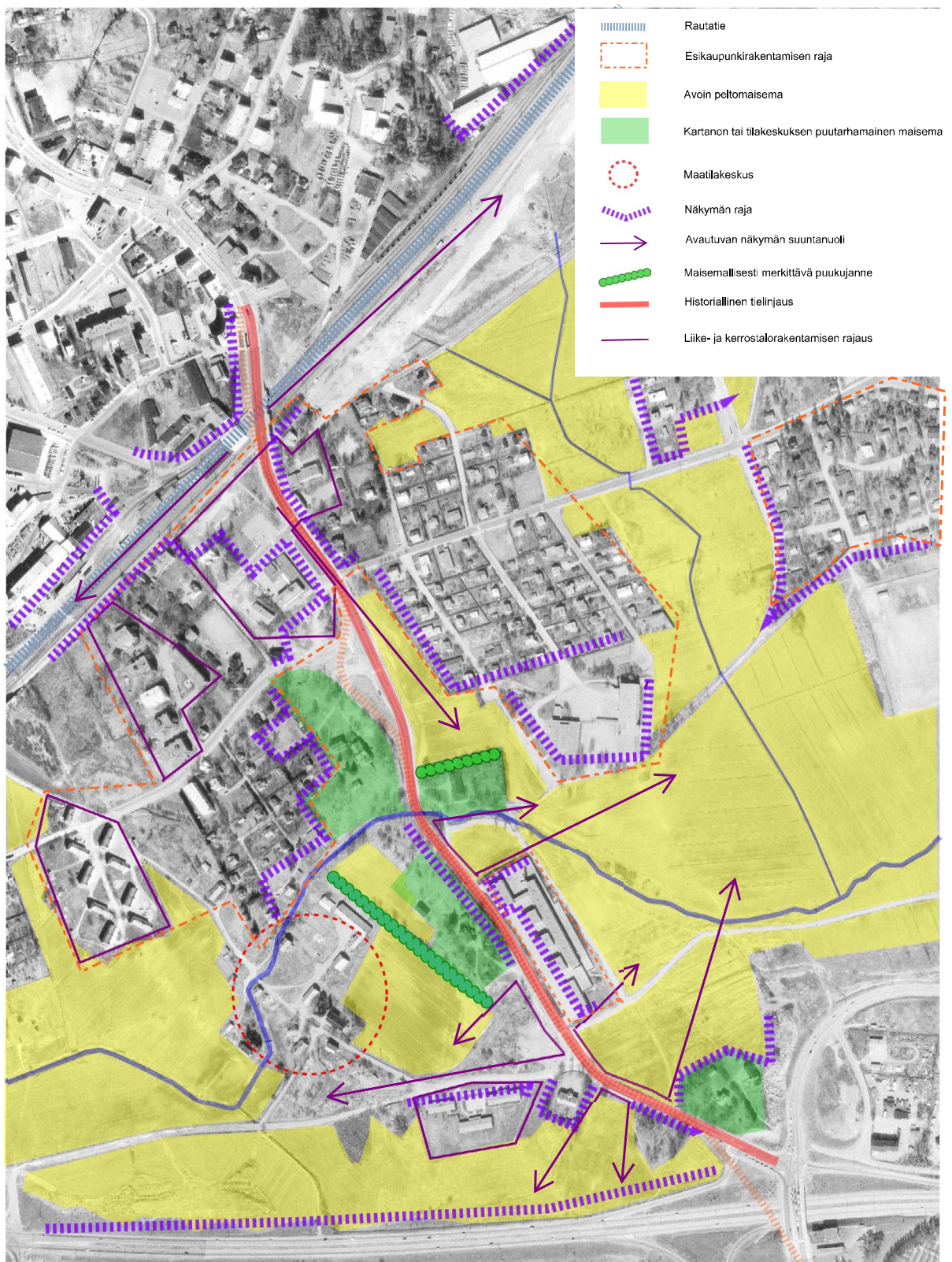
Kuva 15. Maisematilan avoimuus, historiallisen tielinjauksen muutokset ja esikaupunkiasutuksen kehitys ennen malmin aluekeskuksen syntyä. Ortokuva vuodelta 1932. KMO.



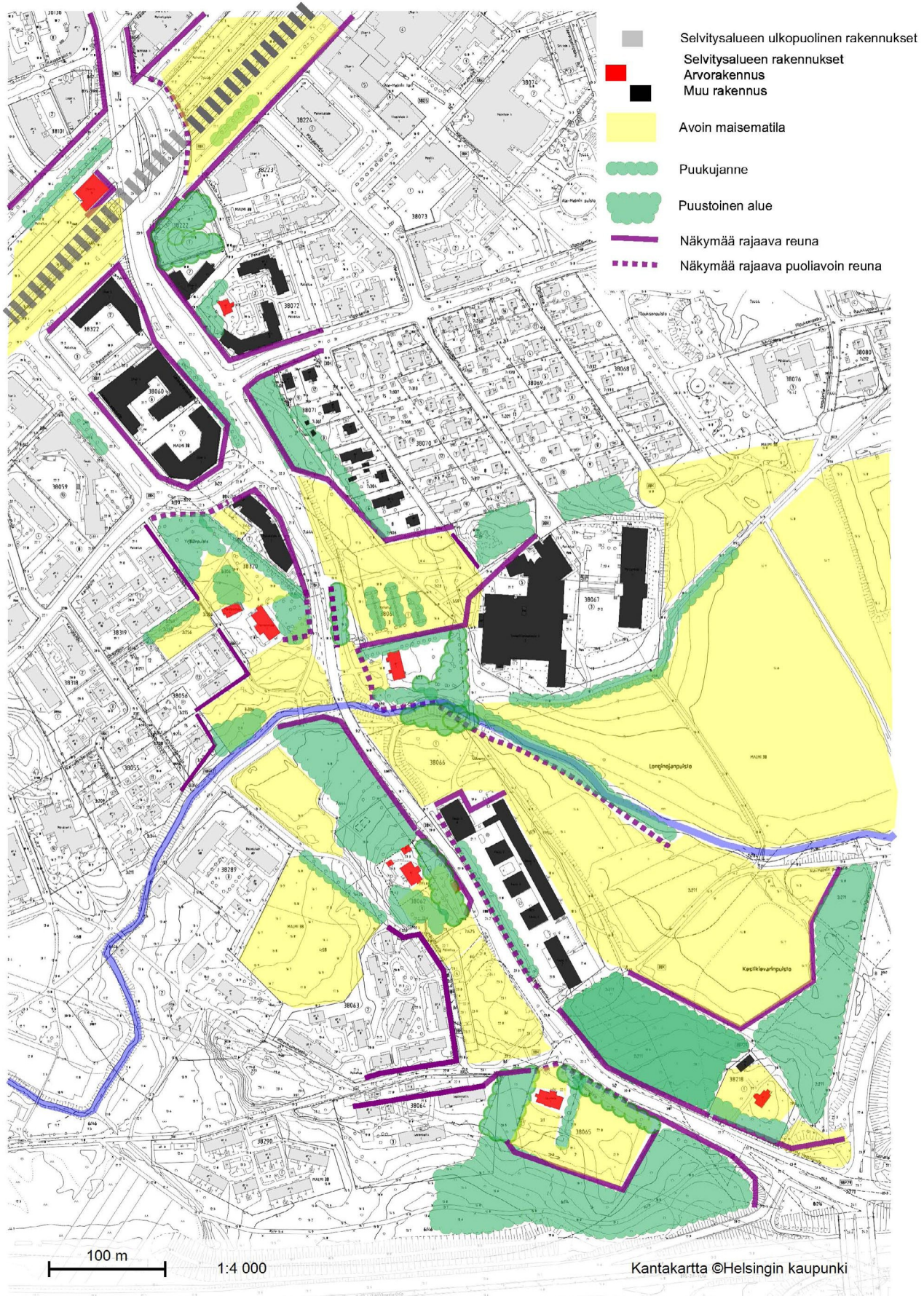
Kuva 16. Maisematilan avoimuus, historiallisen tielinjauksen muutokset ja esikaupunkiasutuksen kehitys ennen malmin aluekeskuksen syntyä. Ortokuva vuodelta 1950. KMO



Kuva 17. Maisematilan avoimuus, historiallisen tielinjauksen muutokset ja esikaupunkiasutuksen kehitys ennen malmin aluekeskuksen syntyä. Ortokuva vuodelta 1964. KMO

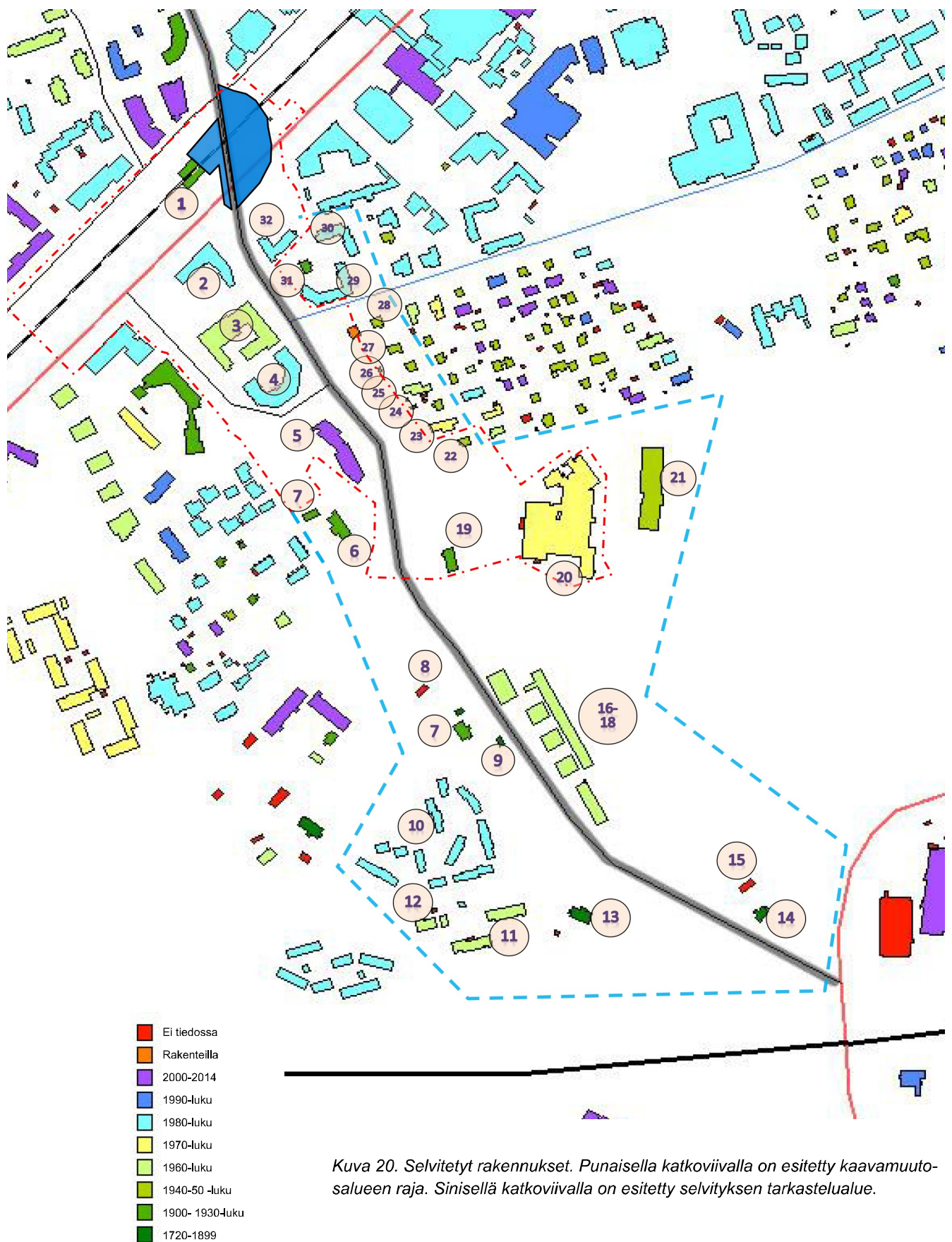


Kuva 18. Maisematilan avoimuus, historiallisen tielinjauksen muutokset ja esikaupunkiasutuksen kehitys ennen malmin aluekeskuksen syntyä. Ortokuva vuodelta 1976. KMO



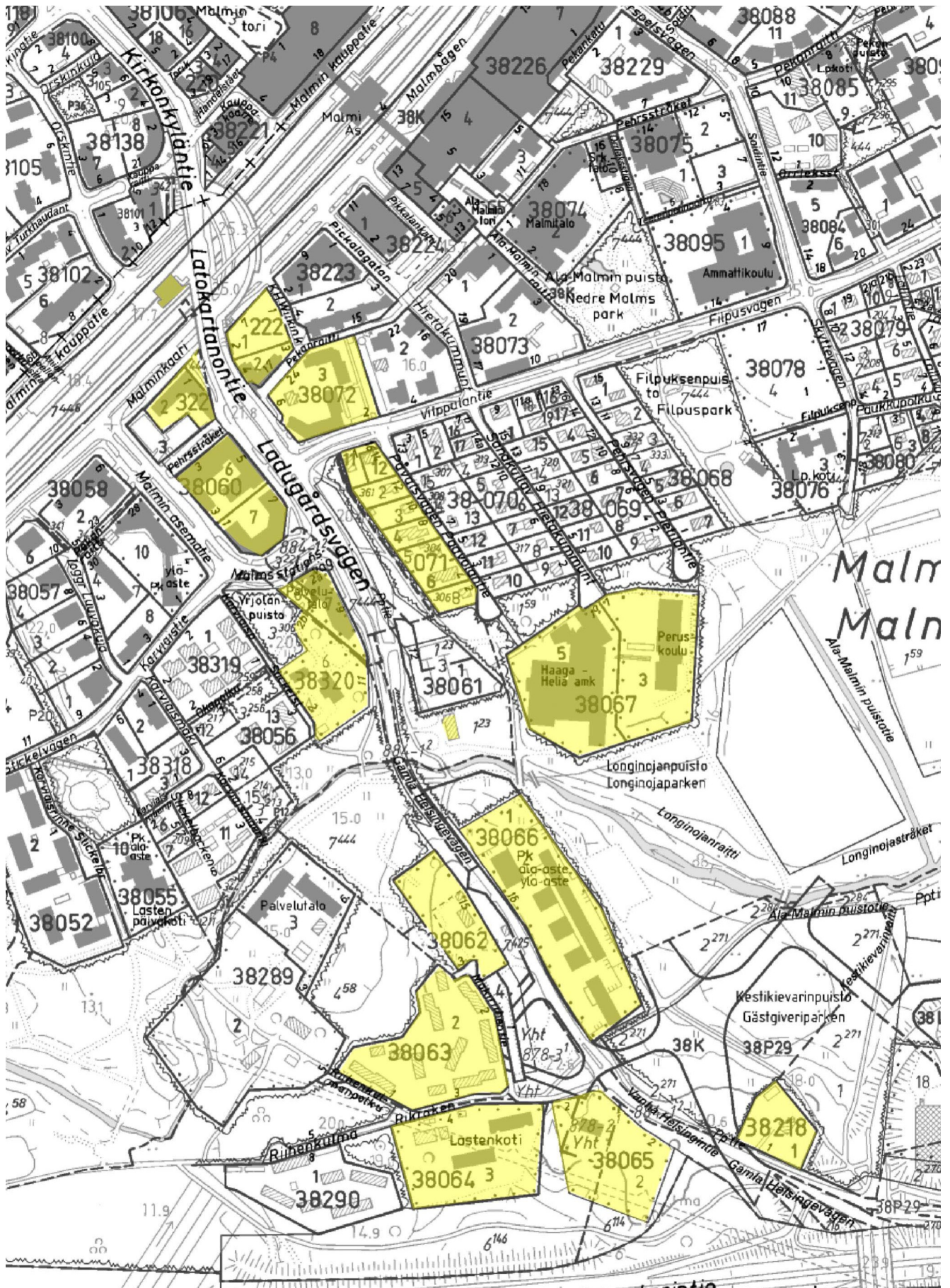
Kuva 19. Maisematilan nykytila. Karttapohja KMO.

RAKENNUSKANTA



Kuva 20. Selvitetyt rakennukset. Punaisella katkoviivalla on esitetty kaavamuutosalueen raja. Sinisellä katkoviivalla on esitetty selvityksen tarkastelualue.

	kiinteistötunnus	rak. Nro	Rak. Tunnus	käyttötarkoitus	Kuvaus	Osoite	valm. Vuosi	Huom.
1	091-418-0007-0446	003	37270	Rautatie- ja linja-autoasemat, lento- ja satamaterminaalit	Vanha rautatieasema	Latokartanontie	1932	
2	091-038-0322-0002	001	18411	toimistorakennukset	Liiketila	Malminkaari	1989	
3	091-038-0060-0006	001	17147	toimistorakennukset	Liiketila	Latokartanontie 5	1963	Malmin liiketalo
4	091-038-0060-0007	001	17148	toimistorakennukset	Liiketila	Latokartanontie 7	1987	
5	091-038-0320-0007	001	47593	Muut asuinkerrostalot	Vanhustenpalvelutalo	Malmin asematie 2a, Latokartanontie 9	2003	
6	091-418-0003-0306	001	37085	Muulla luokittelemattomat sosiaali-toimen rakennukset	Örskis, Hare Krisna	Karviaispolku 2	1900	1800-luvun loppu
7	091-418-0003-0306	004	37086	Muulla luokittelemattomat sosiaali-toimen rakennukset	Hare Krisna	Karviaispolku 3	1900	
8a	091-038-0062-0003	001	37262	Muulla luokittelemattomat sosiaali-toimen rakennukset	Filpus, päärakennus, jugend piirteitä, Lilinkoti säätio	Mäkiriientie 3	1913	ei kellaria, arvokkaita maalauksia
8b	091-038-0062-0003	007	37264	talousrakennus	Filpus	Mäkiriientie 3	1890	
9	091-418-0007-0425	002	37263	Yhden asunnon talot		Latokartanontie	1890	
10	091-038-0063-0002	001 - 005	17152	Muut asuinkerrostalot	kerrostalo	Riihenkulma 3	1989	
11	091-038-0064-0003	001-002	17160-17161	Lasten- ja koulukodit	Sofian osasto, vastaanottokoti 1999-	Riihenkulma 4	1967	
12	091-038-0064-0003	003-005	17162-17164	Yhden asunnon talot		Riihenkulma 4	1967	
13	091-878-0002-0001	001	37313	Yleissivistävien oppilaitosten rakennukset	1. koulu, Ruotsalainen kansakoulu	Riihenkulma 2	1896	
14	091-038-0218-0001	001	16907	Kahden asunnon talot	Starens Haga	Vanha Helsingintie 1	1839	
15	091-038-0218-0001	005	16908	talousrakennukset		Vanha Helsingintie 1	Ei tietoa	
16	091-038-0066-0001	002	17166	Kirjastot ja arkistot	Stadin ammattiopisto, hyvinvoinnin toimiala, vanha Ala-Malmin peruskoulu -2012, Sosiaali- ja terveysalan oppilaitos	Latokartanontie 16	1965	
17	091-038-0066-0001	001	17165	Yleissivistävien oppilaitosten rakennukset	Stadin ammattiopisto, hyvinvoinnin toimiala, vanha Ala-Malmin peruskoulu -2012, Sosiaali- ja terveysalan oppilaitos	Latokartanontie 16	1965	
18	091-038-0066-0001	003	17167	Yleissivistävien oppilaitosten rakennukset	Stadin ammattiopisto, hyvinvoinnin toimiala, vanha Ala-Malmin peruskoulu -2012, Sosiaali- ja terveysalan oppilaitos	Latokartanontie 16	1965	
19	091-418-0001-0023	001	37001	Muulla luokittelemattomat sosiaali-toimen rakennukset	Pehrs ent. kunnanlääkärin virka-asunto, Niemikotisäätiö	Latokartanontie 14	1920	
20	091-038-0067-0005	002	17169	Ammatillisten oppilaitosten rakennukset	Haaga-Helia ammattikorkeakoulu ja Helmi-liiketalousopisto, ent. Malmin kauppaoppilaitos	Hietakummuntie 1	1972	
21	091-038-0067-0005	001	17168	Yleissivistävien oppilaitosten rakennukset	Hietakummun alakoulu	Hietakummuntie 1	1959	
22	091-418-0007-0306	001	37227	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 2	1952	
23	091-038-0071-0006	001	17200	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 4	1974	
24	091-418-0007-0304	001	37226	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 6	1941	
25	091-038-0071-0004	001	17199	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 8	1968	
26	091-418-0007-0302	001	37225	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 10	1955	
27	091-418-0007-0361	002	37243	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 14	1957	
28	091-038-0071-0012	001	37256	Yhden asunnon talot	Pientalo	Paavolantie 13	1957	
29	091-038-0072-0003	005	17209	Muut asuinkerrostalot	Kerrostalo	Vilppulantie 2	1989	
30	091-038-0072-0003	006	17210	Muut asuinkerrostalot	Kerrostalo	Vilppulantie 2	1989	
31	091-038-0072-0003	002	17208	Asuinrakennus	toimisto	Vilppulantie 2	1900-luvun alku	Tornihuvila
32	091-038-0222-0002	004	18204	Toimistorakennukset	toimisto	Latokartanontie 4	1987	



Kuva 21. Selvityksessä tarkastellut tontit ja rakennukset. Karttapohja KMO.

Malmin liiketalo

Latokartanontie 5 (Ent. Latokartanontie 1)

Arkkitehti Niilo Kokon vuonna 1961 suunnittelema ja vuonna 1963 valmistunut rakennus, Malmin liiketalo, käsittää yksikerroksisen liiketilasiiven Latokartanontien varrella sekä kolmikerroksisen alun perin Malmin poliisitalona toimineen tontin sisään jäävän rakennusosan. Kokon suunnittelema rakennus edustaa arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan suunnitteluajansa korkeatasoista liiketaloarkkitehtuuria, ja liike- ja toimistorakennuksena sillä on myös paikallishistoriallista arvoa. Kolmikerroksisessa siivessä on käytetty seinämateriaalina puhtaaksi poltettua Sahara-tiiltä ja mineriittilevyä. Matalampi rakennusosa on puhtaaksi valettua teräsbetonia, Sahara-tiiltä, pesubetonia ja keramipintaista mineriittiä. Kattorakenteissa on käytetty kuparilevyä. Rakennuksen matalassa osassa toimii mm. ravintola ja liiketiloja.

Tontin täydennysrakentaminen on tapahtunut vuonna 1989, jolloin arkkitehti Simo Järvisen suunnittelema nelikerroksinen elementtirakenteinen liikerakennus toteutettiin tontin luoteisosaan. Rakennus on verhoiltu keltaisella tiililaatalla.

Rakennus on paikallisesti arvokas mutta sitä ei ole suojeltu.



RAKENNETTU ARVOYMPÄRISTÖ

Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue
(Yleiskaava 2002)



Kartanoon tai tilakeskukseen liittyvä maisema-alue.
Longinojajalaakson viljelymaisema



Kartanoiden ja tilakeskusten puistot ja puutarhat

1. Pehrs
2. Filpus
3. Ströms ja Tallbacka
4. Starens Haga



Julkisten rakennusten, työpaikka-alueiden ja laitosten ympäristöt

5. Vanha ruotsalainen kansakoulu
6. Örskis

Muut kohteet



Muu merkittävä ympäristö tai rakennus

7. Yrjölänpuisto, osa keskiaikaista Sonaby Malmin keskiaikaista kyläpaikkaa
8. Tornihuvila (asemakaavalla suojeltu)
9. Filpuksen vanhan päärakennuksen ympäristö
10. Koulurakennukset, kulttuurihistoriallista arvoa, asemakaavalla suojeltu
11. Dal, vanha pihapiiri, komeaa puustoa
12. Malmin liiketalo (ei suojeltu)



Historiallinen kivisilta



Maisemallisesti arvokas puurivi tai -kujanne tai yksittäispuu



Maisemallisesti arvokas avoimena pidettävä maisema



Longinoja

Uoma tulee säilyttää luonnontilaisena ja sen ympärillä tulee säilyttää varjostavaa puustoa ja suojaavaa kosteikkokasvillisuutta. Suojeltu asemakaavassa.



Historiallinen tielinjaus

Arvokkaat rakennukset



Historiallinen rakennuskanta, asemakaavassa suojelumerkintä



RKY luokiteltu rakennus



Paikallishistoriallisesti merkittävä rakennus, ei suojeltu

Suojelukohteet



Valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö RKY (Museovirasto)

13. Malmin rautatieasema



Historiallinen kyläpaikka (Museovirasto)

1000020388 Sonaby Malm Malmby Storby (Malmi)



Muinaisjäännös, irtolöytö (Museovirasto)

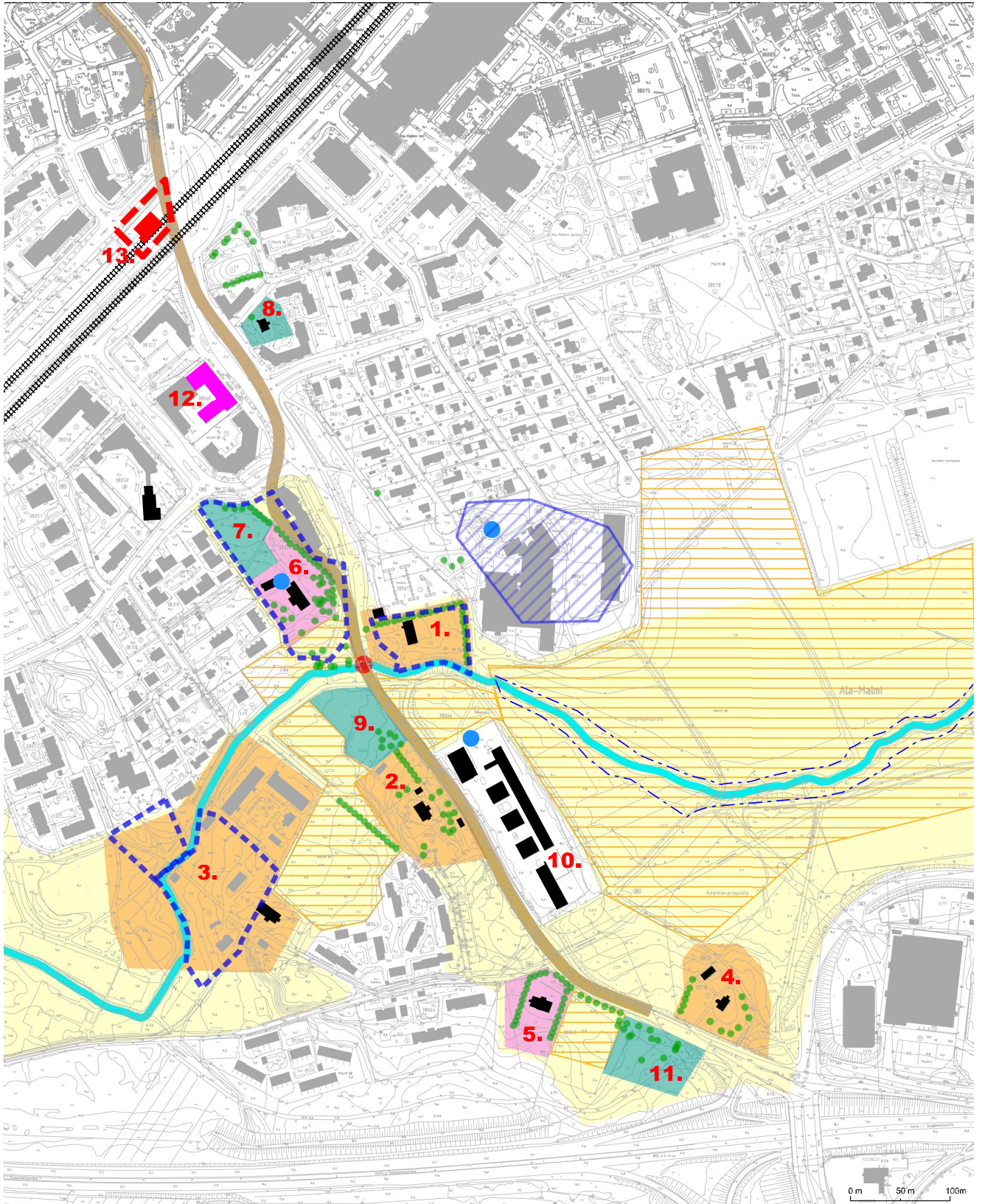


Kiinteä muinaisjäännös (Museovirasto)

1000013575 Tukikohta XI:9 (Ala-Malmi)



Longinojan purouoma, kosteikkokasvillisuuden suojavyöhyke, suojeltu asemakaavassa



Kuva 22. Selvitysalueen ja sen lähiympäristön arvokartta. KSV, A. Lämsä

Yleiskaavaluonnos 16.12.2014

Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17.

MAISEMAKULTTUURIKOhteet



Kartanon tai tilakeskuksen kulttuurimaisemakokonaisuus



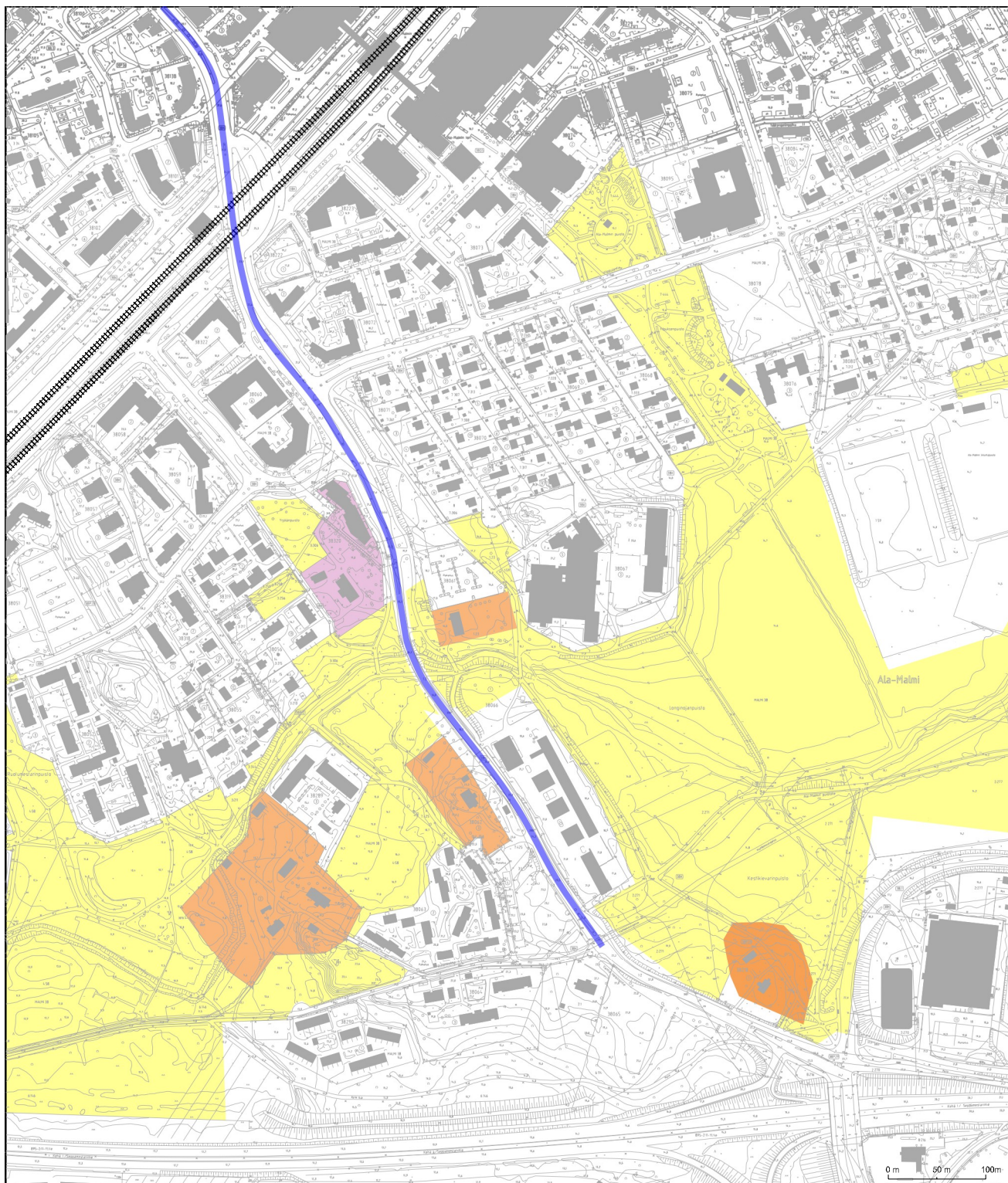
Kartanoiden ja tilakeskusten puistot ja puutarhat



Julkisten rakennusten, työpaikka-alueiden ja laitosten ympäristöt



Kantakaupungin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti keskeisimmät katulinjat



Kuva 22. Selvitysalueen ja sen lähiympäristön maisemakultturikohteet Yleiskaava 2050 luonnoksen mukaan.
 Kuva: KSV, A. Lämsä

Maisemakulttuurikohteet

Kartanoon tai tilakeskukseen liittyvä maisema-alue

Voimassa olevassa Helsingin Yleiskaava 2002:ssa Latokartanontien ympäristössä on rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä alueita. Tämä arvoympäristö koostuu Kartanoiden ja tilakeskusten puistoista ja puutarhoista sekä niitä ympäröivistä kartanoon tai tilakeskukseen liittyvästä maisema-alueesta, Longinojan laakson viljelymaisemasta. Tähän Ala-Malmille tyypilliseen maisemaan liittyy läheisesti myös julkisten rakennusten, työpaikka-alueiden ja laitosten ympäristöt.

Kartanoon tai tilakeskukseen liittyvä maisema-alue kattaa melkein kokonaan koko Longinojan laakson lukuun ottamatta uudempaa rakennuskantaa. Kartanoiden ja tilakeskukset puistoja ja puutarhoja ovat Pehrsin, Filpuksen, Strömsin, Tallbackan ja Starens-Hagan talojen pihapiirit rakennuksineen. Julkisten rakennusten, työpaikka-alueiden ja laitosten ympäristöjä ovat vanhan ruotsalaisen kansakoulun ympäristö sekä Örskiksen pihapiiri.

Tarkemmassa tarkastelussa voidaan todeta kartanoon tai tilakeskukseen liittyvään maisema-alueeseen sisältyvinä paikallisesti merkittävänä kohteina Yrjölänpuisto ja Filpuksen tuhoutuneen vanhan päärakennuksen pihapiiri. Aluerajauksen ulkopuolelta voidaan muiksi arvokkaiksi kohteiksi nostaa Dalin vanhan pihapiirin komea puusto, sekä Tornihuvila piha-alueineen.

Yleiskaava 2002 määräyksen mukaan maisemakohde-alueita tulee kehittää siten että alueen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Kartanoon tai tilakeskukseen liittyvällä maisema-alueella on tyypillistä puistojen ja puutarhojen lisäksi avoin viljelty peltomaisema. Karttaan (kuva 22.) on esitetty maisemallisesti arvokas avoimena pidettävä maisematila. Avoimella maisematilalla on näillä kohdilla suuri merkitys maiseman luonteen säilymisessä.

Selvityksessä on esitetty voimassa olevan yleiskaavan mukaiset rajaukset.

Helsingin yleiskaava on parasta aikaa luonnosvaiheessa. Luonnokseen liittyvän selvityksen *Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt* (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvitys 2014 :17) mukaiset hieman muuttuneet rajaukset on vertailun vuoksi esitetty kuvassa 24.

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

Museoviraston RKY suojeltuja rakennuksia selvitysalueelta löytyy yksi: Malmin vanha rautatieasemarakennus. Asemarakennuksella on myös huomattava paikallishistoriallinen merkitys.

Rakennuskanta

Latokartanontien ympäristön rakennuskanta on kerroksellista. ja kehittynyt vuosikymmenien aikana. Latokartanontien pohjoispäässä lähellä rataa on rakentamisen tapa tiivistynyt. Alueen rakennuskannasta erottuu vanhaa kirkonkylänraittia leimaavan liike- ja julkisen rakentamisen perinne, joka viestittää esikaupunkialueen historiasta.

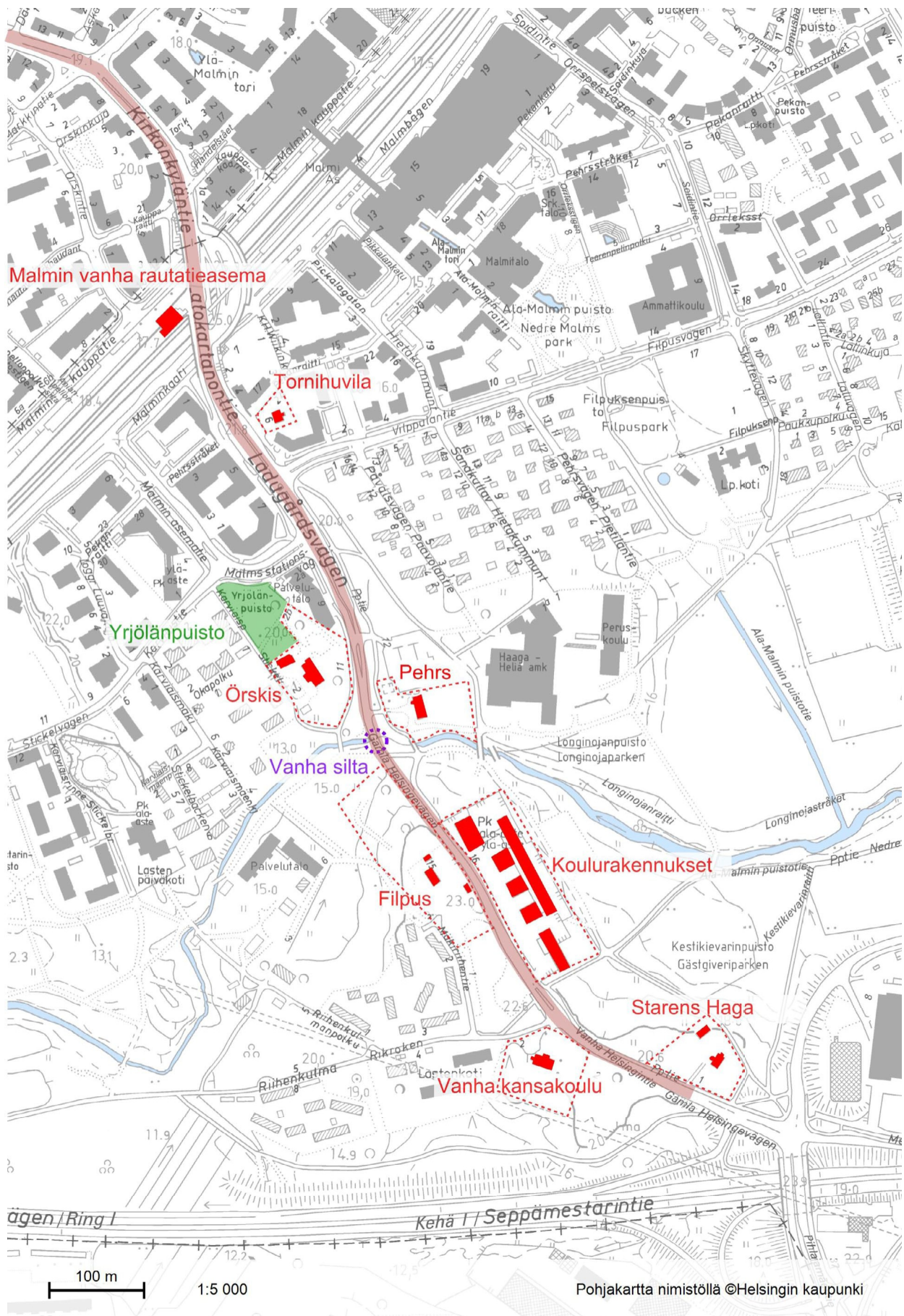
Suojellut rakennukset ja rakenteet

Asemakaavalla suojeltuja rakennuksia ovat Örskiksen, Pehrsin, Filpuksen ja Starens-Hagan pihapiirien rakennukset sekä ammatitopisto, vanha ruotsalainen kansakoulu ja Tornihuvila. Näiden lisäksi paikallishistoriallisesti arvokkaana rakennuksena voidaan mainita Malmin liiketalo.

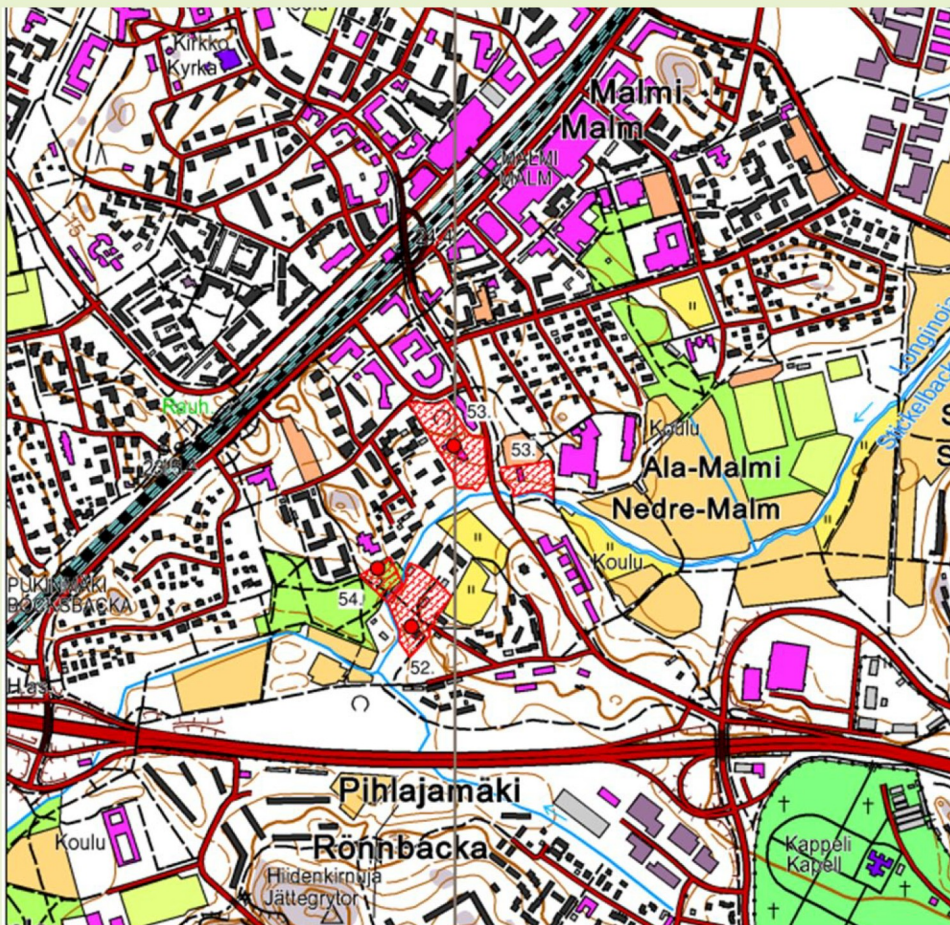
Latokartanontien alittava vanha kivisilta on suojeltu asemakaavalla.

Kuva 23. Longinojan peltomaisemaa Kuva: KSV, A. Lämsä





Kuva 24. Selvitysalueen rakennetut arvokohteet. Punaisella suojellut rakennukset pihapiireineen, vihreällä Yrjölänpuisto, liialla ympäröity vanha kivisilta ja ruskealla vanha historiallinen tie, Latokartanontie.



Vanhan kyläpaikan Sonaby Malmin tonttimaat.

Kohde 52. Sonaby malm Malmby Brusas Ströms.

Kohde 53. Sonaby malm Malmby Storby.

Kohde 54. Sonaby malm Malmby Tallbacka.

Ote Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaalista

Latokartanontien molemmin puolin sijaitsee keskiaikaisen kylän Sonaby Malmin tonttimaat Malmby Storby (1000020388).

Sonaby malmin vanhin kartta on vuodelta 1702. Alueella oli tuolloin kuusi erillistä tonttimaata. Malmbyn talot sijaitsivat kolmella tonttimaalla. Ensimmäinen (Storby) koostui neljästä talosta Perhs (Pers), Länsmans, Filpus, Örskis), toinen kahdesta talosta (Brusas, Ströms) ja kolmas Tallbacka oli yksinäistalo. Sonabyssä oli yksi talo. LisäksikyläalueellaolivatBocksbackanja Stensbölen säterit. Storbyntonttimaallaoliuseita torppiavuonna 1759. Latokartanontien länsipuolella sijaitseva tonttimaan osa (Örskis ja Philpus) on edelleen käytössä. Paikalla on vanhoista raskarakenteisista punaisista puutaloista koostuva pihapiiri. Tontin pohjoispuolella on puistikko. Vanhoja kulttuurikerroksia on saattanut säilyä puistossa, rakennusten väleissä ja pihamaalla. Latokartanontien itäpuolinen osa Storbystä on tuhoutunut suurelta osin tien levennystöiden ja parkkipaikan rakentamisen yhteydessä. Longinojaan rajautuvalla Pärsin tontilla on vanha puutalo. Pehrs (Pärsin) tontilla saattaa olla paikoin pieniä fragmentteja vanhemmasta asutuksesta.

Latokartanontien länsipuolella sijaitseva tonttimaan osa (Örskis ja Philpus) on edelleen käytössä. Paikalla on vanhoista raskarakenteisista punaisista puutaloista koostuva pihapiiri. Tontin pohjoispuolella on puistikko. Vanhoja kulttuurikerroksia on saattanut säilyä puistossa, rakennusten väleissä ja pihamaalla. Latokartanontien itäpuolinen osa Storbystä on tuhoutunut suurelta osin tien levennystöiden ja parkkipaikan rakentamisen yhteydessä. Longinojaan rajautuvalla Pärsin tontilla on vanha puutalo. Pärsin tontilla saattaa olla paikoin pieniä fragmentteja vanhemmasta asutuksesta.

Keskiaikainen kylä

Sonaby Malm Malmby Storby (1000020388)

Sonaby Malmin tonttimaa Malm Storbyn alue (kartta kohde 53) edustaa Helsingin rautakauden jälkeisen asutushistorian varhaisimpia vaiheita.

Keskiajalta periytyvän asutuksen tontteja on edelleen käytössä Latokartanontien itä- ja länsipuolella tonteilla Örskis ja Pehrs.

Kyläpaikka on merkitty Museoviraston muinaisjäännösrekisteritunnuksella 1000001715 ja se on muinaismuistolain mukainen kiinteä muinaisjäännös, keskiaikainen kylä. Museoviraston rauhoitusluokituksessa kohde on sijoitettu Luokkaan II: Kohteen arvon selvittäminen vaatii tarkempia tutkimuksia.

Sonaby Malmin Storbyn alue on merkittävä Helsingin keskiaikaisten kyläpaikkojen joukossa, myös nykytilansa osalta, ja alue voi täydentää merkittävällä tavalla Helsingin asutuksen ja rakentumisen historian tunte-
musta. Mikäli alueelle tulee kohdistumaan rakentamista, pitää muinaismuistolain mukainen rauhoitusluokitus huomioida hankkeessa yhteistyössä kaupunginmuseon kulttuuriympäristöyksikön arkeologin kanssa.¹

1 Kaupungin museon lausunto 2013

Malmin vanha rautatieasema

Rakennettu vuonna 1932.

Malmin läpi kulkeva (Helsinki- Hämeenlinna välinen) rautatie avattiin liikenteelle 1862 ja Malmin asema avattiin käyttöön vuonna 1871. Malmin ensimmäinen rautatieasemarakennus valmistui vuonna 1873.

Nykyinen säilynyt järjestyksessään neljäs rautatieasemarakennus valmistui 1932. Aseman suunnitteli arkkitehti Thure Hellström¹. Malmin vanha asema edustaa lajissaan poikkeuksellista 1930-luvun alun rautatiefunktionalismia. Riihimäen, Kuopion, Hangon funktiasemista poiketen Malmilla asema on kaksikerroksinen ja ulottui silloisen radan yli.² Asemarakennuksen odotushuone sijaitsee ylikäytävän tasolla ja sieltä laskeutuu sisäkautta portaat asemalaitureille.³ Aseman yhteyteen alkuperäisesti kuulunut laiturikatos on sittemmin purettu. Rakennuksen julkisivut kunnostettiin vuonna 2014.

Asema oli vilkkaasti liikennöity, koska Helsingin seurakunnat rakennuttivat 1908 pääradasta Malmin aseman pohjoispuolella erkanevan vajaan kolmen kilometrin pituisen pistoraitteen Malmin hautausmaalle. Rata oli käytössä vuoden 1954 loppuun asti.⁴ Rautatieaseman kautta kulki myös Malmin posti aina postitoimiston valmistumiseen asti. Malmin asema on jäänyt pois käytöstä 1990-luvun alussa kun uusi ylikäytäväsema valmistui kauppakeskuksen yhteyteen.

Malmin vanha asemarakennus on rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus ja se kuuluu Museoviraston Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) joukkoon. Rakennuksella on ympäristössään myös huomattava paikallishistoriallinen merkitys.

Malmin rautatieasemaa koskee sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta, jolloin antikvaarisena viranomaisena toimii Museovirasto. Malmin rautatieaseman historiallisten arvojen säilymisellä on merkittävä asema osana Latokartanontien/ Kirkonkyläntien raittia.⁵



- 1 Museovirasto 2009. RKY
- 2 Museovirasto 2009
- 3 Valanto 1984.
- 4 Museovirasto 2009. RKY.
- 5 Kaupunginmuseon lausunto 2013

Tornihuvila (*Salmisen huvila*)

Vilppulantie 2 / Latokartanontie 6

Rakennettu 1900-luvun alussa. Tarkka rakennusajan kohta tuntematon.

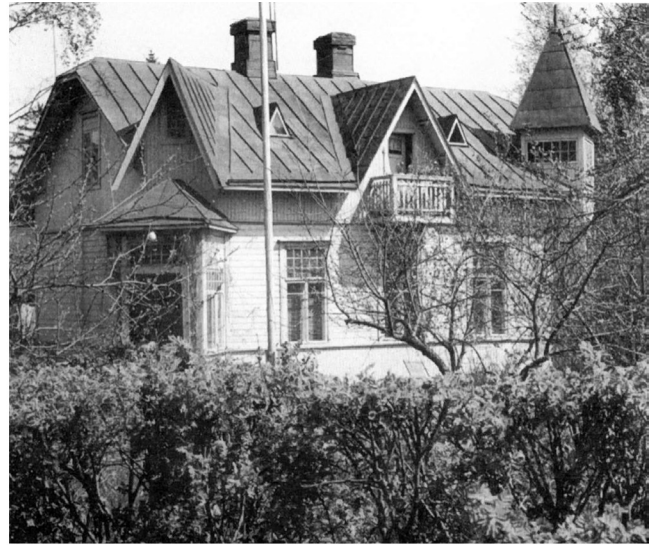
Latokartanontien ja Vilppulantien kulmauksen liike- ja kerrostalojen välissä sijaitseva pieni puinen huvila. Rakennus tunnetaan myös nimellä Salmisen huvila.

Rakennus on viimeisiä Malmin keskustan purkamiselta säästyneistä puuhuviloista. Rakennuksen erikoisuutena ovat tornikulmaus ja kulmasisäänkäynti ja monimuotoiset kattorakenteet. Huvilan piha-alueella on havaittavissa viitteitä vanhan puutarhan rakenteista ja puutarhakasvillisuudesta. Piha liittyy viereisiin kerrostalopihoihin saumattomasti.

Rakennus on suojeltu asemakaavassa merkinnällä sr-2. Rakennus on kaupunkikuvallisesti ja paikallishistoriallisesti arvokas eikä sitä saa purkaa ilman rakennuslautakunnan lupaa. Lupa purkamiseen myönnetään vain pakottavasta syystä. Rakennukseen ei saa suorittaa sellaista lisärakentamista tai muutostöitä, jotka tarvelevät katujulkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa. Rakennukseen saa sijoittaa asukaiden yhtesitiloja, asuntoja sekä liike- ja toimistotiloja.¹

Nykyisin rakennus on toimistokäytössä.

¹ Asemakaava 9279



Pehrs (*Pers, Pärs, Svarfars*)

Rakennettu 1800-luvun loppupuolella.

Pehrsin eli Svarfarsin tilalla tiedetään olleen asutusta 1543 vuodesta alkaen. Tila on ollut alun perin rustholli eli ratsutila.¹ Pihapiiri rakennuksineen kuuluu museo-
viraston suojelemaan keskiaikaisen Sonaby Malmin tonttimaihin Malmby Storby (1000020388). Pehrsissä toimi kestikievari vuodesta 1900 aina 1920-luvulle saakka.

Nykyinen puurakenteinen päärakennus on valmistunut 1800-1900 -lukujen vaihteessa. Rakennuksen alkuperäisestä sisustuksesta on säilynyt mm. vanhoja kaakelitakkoja, kaari-ikkunat, erikoiset kierrepylväät ja salin koristeellinen katto. Tila siirtyi Helsingin kaupungin omistukseen vuonna 1917 ja se muutettiin kunnanlääkärin virka-asunnoksi. Vastaanottoa talossa pidettiin vuoteen 1962 asti, minkä jälkeen rakennuksessa asui tiettävästi Malmin sairaalan henkilökuntaa. Vuosina 1968- 88 rakennuksessa toimi mielenterveystoimiston asuntola. Vuodesta 1989 lähtien vanhassa päärakennuksessa on toiminut Niemikotisäätiön päiväkeskus.

Pihapiirin puutarhassa on säilynyt omalle aikakaudelle tyypillistä puustoa. Longinojan varren puusto on merkittävä osa pihapiirin kokonaisuutta. Pihapiirissä sijaitsee myös vanha kivinen maakellari.

Rakennus pihapiireineen sijaitse nykyisin puistoalueella. Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 2007 tontin päärakennus on suojeltu sr-1b merkinnällä, kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa, ja jossa ei saa suorittaa sellaisia muutos- ja lisärakennustöitä, jotka turmelevat julkisivujen, vesikattojen ja tärkeimpien sisätilojen kulttuurihistoriallista ja rakennustaiteellista arvoa. Päärakennuksen viereinen maakellari on suojeltu merkinnällä, sr-2, Kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava maakellari. Kellaria ei saa purkaa.²

Pihapiirissä saattaa olla fragmentteja varhaisemmasta asutuksesta. Mikäli alueelle tulee kohdistumaan rakentamista, pitää muinaismuistolain mukainen rauhoitusluokitus huomioida hankkeessa yhteistyössä kaupunginmuseon kulttuuriympäristöyksikön arkeologin kanssa.³



1 Malmin kuvalehti 2000. s. 17

2 Asemakaava 11710

3 Kaupunginmuseon lausunto 2013

Örskis (Yrskis, Malmbygård)

Karviaispolku 2 / Latokartanontie 11

Rakennettu 1800-luvun loppupuolella, ehkä osittain rakenteita 1700-luvulta.

Örskiksen tilan pihapiiri muodostuu puisista raskasrakenteisista väritykseltään punaisista kaksikerroksisista päärakennuksesta ja piharakennuksesta. Päärakennus on rakennettu 1800-luvun loppupuolella ja piharakennus on mahdollisesti rakennettu 1850-luvulla tai se on sitä vanhempi. Piharakennuksessa on tyyllisiä viitteitä jopa 1700-lukuun. Pihapiiri rakennuksinen kuuluu museoviraston suojelemaan keskiaikaiseen kylään Sonaby Malmin tonttimaan Malmby Storby (1000020388).

Tilalla toimi Ruotsalainen kansanopisto Svenska Folkakademi vuosina 1907-30, minkä jälkeen rakennuksessa toimi lastenkoti vuoteen 1967 asti. Siitä eteenpäin vuoteen 1981 asti tiloissa toimi Emmaus Nuorten tiloja minkä jälkeen rakennukset siirtyivät vanhusten virkistyskeskuksen käyttöön.¹ Vuodesta 2013 alkaen tila rakennuksineen on vuokrattu Hare Krisnaliikkeelle. Vuokralainen on kunnostanut rakennuksia. Örskin tonttimaan osat ovat edelleen käytössä.

Rakennuksia ympäröi väljä puistomainen puutarha komeine puineen. Itäpuolella tonttia rajaa kookkaat puut ja pohjoispuolella on Yrjölänpuisto. Piha-alue liittyy saumattomasti Yrjölänpuistoon. Puisto on kuulunut aiemmin talon puutarhaan, mistä johtuen vanhoja kulttuurikerroksia on saattanut säilyä puistossa, rakennusten väleissä ja pihamaalla. Vanhan piharakennuksen vierestä on löytynyt kiinteä muinaisjäännös.

Voimassa olevassa asemakaavassa rakennukset sijaitsevat sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten YS- korttelialueella. Tontin päärakennus ja piharakennus on suojeltu voimassa olevassa asemakaavassa (1999) merkinnällä sr-2, suojeltava rakennus. Kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- ja muutostöitä, jotka tarvelevät rakennuksen arvoa tai tyyliä. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia toimenpiteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan rakennuksen tyyliin hyvin soveltuvalla tavalla.



Tontin piha-alueen puusto on merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi puustoksi, joka on säilytettävä.² Puistossa, rakennusten väleissä ja pihamaalla on saattanut säilyä vanhoja kulttuurikerroksia. Mikäli alueelle tulee kohdistumaan rakentamista, pitää muinaismuistolain mukainen rauhoitusluokitus huomioida hankkeessa yhteistyössä kaupunginmuseon kulttuuriympäristöyksikön arkeologin kanssa.³

Pehrsin rakennukset omistaa Helsingin kaupunki.

1 Malmin kuvalehti 1986

2 Asemakaava 10723

3 Kaupunginmuseon lausunto 2014

Filpus (Longintalo)

Mäkiriientie 3

Rakennettu 1913, kerroksellisuutta jopa 1890 luvulta.

Filpuksen tila tunnetaan myös nimellä Långin tila, talon viimeisen omistajan sukunimen mukaan. Uusi huvilamainen päärakennus on valmistunut vuonna 1913. Talon ulkoasussa ja sisustuksessa on selviä Jugend tyylin piirteitä. Erityispiirteinä sisustuksessa on eteisen upeat seinämaalaukset ja puinen portaikko. Rakennus on peruskorjattu viime vuosina huolellisesti.

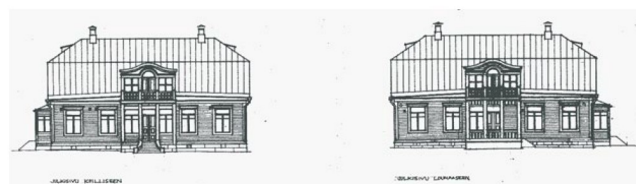
Pihapiiri on huolitellun edustava. Puutarhassa on puistokäytäviä ja komeita puita. Pihaan johtava vanha portti on säilytetty. Rakennuksen takana on pieni kaivo ja puutarhaa on terassoitu muurirakentein. Pihapiirin pohjoisreunalla sijaitsee vuonna 1890 rakennettu pieni piharakennus. Lisäksi aivan Latokartanontien varressa päärakennuksen kaakkoispuolella on pieni vuonna 1890 rakennettu asuinrakennus. Rakennuksen aiempaa käyttöä ei tiedetä. Filpuksen aiempi vanha päärakennus on sijainnut alempana rinteessä lähellä Longinojaa.¹

Rakennuksessa toimii nykyisin Lilinkotisäätiön hallinto- ja päivätoimintakeskus.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 1986 päärakennus on suojeltu merkinnällä sr-1, suojeltava rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne säilyy.²

1 Malmin kuvalehti

2 Asemakaava 9155



Stadin ammattiopisto

Latokartanontie 16

Vuonna 1965 valmistuneen koulukokonaisuuden on suunnitellut arkkitehti Osmo Sipari.

Rakennuksessa toimi entinen Ala-Malmin peruskoulu vuoteen 2012 asti, jonka jälkeen rakennuksessa on toiminut Stadin ammattiopiston hyvinvoinnin toimiala.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 2009 koulurakennus sijaitsee asemakaavassa opetustoimintaa palvelevien rakennusten YO- korttelialueella. Koulurakennus on suojeltu merkinnällä sr-1a, rakennustaiteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- tai muutostöitä, jotka heikentävät sen julkisivujen, vesikattojen, rakenteiden tai tärkeimpien sisätilojen kulttuurihistoriallista arvoa tai muuttavat arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Korjauksissa on käytettävä alkuperäistoteutuksen mukaisia materiaaleja. Nykyisen vesikaton yläpuolelle ei saa sijoittaa teknisiä laitteita eikä muitakaan rakennelmia. Rakennuksen sisätiloissa suojelu koskee porraskäytäviä ja materiaaleineen sekä alkuperäisiä rakennusosia ja sisäovia.¹

1 Asemakaava 11710



Starens-Haga

(Haga, Haga Gammalgård tai ½ Starens -tila)

Vanha Helsingintie 1

Rakennettu 1839.

Pihapiiristä on jäljellä päärakennus, joka on rakennettu vuonna 1839. Talon alakerrassa on neljä huonetta (långkammarn, farsturkammarn, bakkammarn ja stuga) Tuvassa on suuri uuni. Myöhemmin tupa on muutettu keittiöksi ja ruokasaliksi. Yläkerrassa on neljä huonetta. Talon erikoisuus on, että se on kauttaaltaan vuorattu koivutuohella. ¹ 1900-luvun alussa taloon rakennettiin kaksikerroksinen puolipyöreä kuisti.

Rakennuksessa toimi keittiekvari vuosina 1884 - 1900, minkä jälkeen kievari toiminta siirtyi Pehrsin taloon. Talo on toiminut myös Malmin ruotsinkielisen nuorisoseuran (Malm Svenska ungdomsförening) kokoontumispaikkana varsinaisen nuorisotalon valmistumiseen asti ja tanssipaikkana vuoteen 1913 asti.

Pihamaalla on ollut keittiökasvimaa, kuusialta ja kolmenkymmenen omenapuun tarha. Piharakennuksiin kuului aittarivi, joissa oli vilja-aitta, kala- ja liha-aitta sekä vaateaitta. Pihapiiriin kuului myös sauna, kärryvaja ja liiteri. Karjapiha avautui Sepänmäen suuntaan avautuvalla rinteellä, Stallbackanilla. ² Piharakennuksista on enään jäljellä hirsinen aitta ja maakellari. ³

Tonttimaa on edelleen käytössä, mutta jäljellä olevat rakennukset ja pihapiiri ovat huonossa kunnossa. Puutarhan kasvillisuus on villiintynyt. Puutarhan reunoilla on säilynyt kookkaita vanhoja vaahteroita.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 2001 pää- ja piharakennukset on suojeltu merkinnällä sr-1, suojeltava rakennus. Rakennus on rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa, eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis-, korjaus- tai muutostöitä, jotka tarvelevät rakennuksen arvoa tai tyyliä. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia toimenpiteitä rakennus on korjattava rakennuksen tyyliin hyvin soveltuvalla tavalla. ⁴



Tontin piha-alue on merkitty alueen osaksi, jolla tiheä puusto säilytetään. Alueen puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa, siten että sen maisemallinen merkitys säilyy. ⁵

Vanhoja kulttuurikerroksia on saattanut säilyä rakennusten väleissä ja pihamaalla. Mikäli alueelle tulee kohdistumaan rakentamista, pitää se tehdä yhteistyössä kaupunginmuseon kulttuuriympäristöyksikön arkeologin kanssa.

¹ Malmin kuvalehti 1986. s. 5, 35-36

² Malmin kuvalehti 1986. s. 5, 35-36

³ Malmin kuvalehti 1998. s. 31

⁴ Asemakaava 10850

⁵ Asemakaava 10850

Vanha kansakoulu

(ruotsinkielinen kansakoulu, Malms folkskola)

Riihenkulma 2 / Latokartanontie11

Rakennettu vuonna 1895.

Koulu rakennettiin Malmin ja samalla myös Helsingin maalaiskunnan ensimmäiseksi ruotsinkieliseksi kansakouluksi. Koulu oli aluksi yksityinen ja opetuskielenä toimi ruotsi. Kunnalliseksi kouluksi koulu muuttui vuonna 1915. Koulussa oli toimintaa aina vuoteen 1991.

Pihapiiriin kuuluu avoin koulupiha ja sitä rajaavat koeat puuaidanteet.

Rakennus sijaitsee kaavassa Opetus- ja sosiaalista toimintaa palvelevien rakennusten YOS- korttelialueella. Rakennus on suojeltu asemakaavassa merkinnällä sr-1. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennukseen suoritettavien korjaustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne säilyy.¹

1

Asemakaava 9155



Yrjölänpuisto

Yrjölänpuiston nimi juontuu talonpoikaistalosta, jonka nimi oli Örkans.

Yrjölänpuistossa kasvaa komeita iäkkäitä lehtipuita. Puiston itärajalla on jäänteinä Latokartanontien vanhan linjauksen reunustavaa lehtipuurivi. Puurivin keskellä on säilynyt Örskiksen vanhat kiviset portinpielet.

Puisto on osa muinaismuistolain mukaista kiinteää muinaisjäännöstä, Sonaby Malm Malmby Storbyn keskiaikaista kylän paikkaa ja sijoittuu kyläpaikan tonteista läntisempään tonttimaahan. 1870-luvun kartassa puisto on ollut osa Örskiksen pihapiiriä ja Hämeentien vanha tielinjaus on kulkenut aivan puiston itäpuolitse.

Puisto on säilyttänyt saumattoman liittymisen Örskiksen pihapiiriin. Puiston historiallinen luonne ja kerroksellisuus tulee huomioida aluetta kunnostettaessa ja mahdollisia muutostöitä tehdessä.



Tukikohta XI:9 (Ala-Malmi) 1000013575

Rakennettu vuosina 1915-18.

Tukikohta XI:9 on ensimmäisen maailmansodan aikainen puolustusvarustus, taistelukaivanto. Kohde on osa Kohde sijaitsee Paavolantien eteläpäässä.

Kohde on pääosin tuhoutunut. Jäljellä on n. 15 m matkalla maahan kaivettua ja kallioon louhittua hautaa. Lisäksi yksi betonista rakennettu konekivääriasema, jonka torjuntasuuntana on pohjoinen. Oviaukon vieressä ulkopuolella on ampumatarvikekomero sekä aseman sisällä erikoinen koroke. Kaksi betonista tähytysasemaa. Yksi betonista rakennettu suojahuone, jonka katosta on räjäytetty rautakiskot pois, mutta betonikatto jäljellä.¹

Ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet on suojeltu muinaismuistolain piiriin kuuluvina kiinteinä muinaisjäänneksinä. Kiinteiden muinaisjännösten kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, poistaminen tai muu kajoaminen ilman Museoviraston lupaa on kielletty. Suojelukohteen suoja-alue on kaksi metriä havaittavissa olevan rakenteen ulkoreunasta. Linnoituslaitteiden hoitoon on laadittu hoito-ohje (Sirkku Laine, 1996), mitä tulee pyrkiä noudattamaan resurssien puitteissa. Luonnonhoitotöiden yhteydessä on tärkeää poistaa rakenteita vaurioittavaa puustoa.

Historiallinen silta

Rakennusvuosi tuntematon.

Latokartanontien ylittävä vanha kivililta.

Silta on suojeltu asemakaavassa merkinnällä ss-1, Suojeltava silta. Sillan rakenteelliset ominaisuudet ja ulkonäkö tulee säilyttää.



1 Museovirasto

LÄHTEET

Julkaistut lähteet

Helasvuo, Tuula 1993. Huomioita Helsingin koillisten alueiden ja Malminkartanon kehityksestä. Kiertoajelu 2.11.1993. Ksv, läntinen toimisto.

Helsinki alueittain 2012. Helsingin kaupunki. Tietokeskus. Malmin peruspiiri , s. 138-1441.

Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisu 2009: 6, Ala-Malmin aluesuunnitelma, Katu- ja puisto-osasto.

Kuisma, Markku. Helsingin pitäjän historia II. Vanhan Helsingin synnystä isoonvihaan 1550-1713. Vantaan kaupunki, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1990.

Kuisma Markku: Helsingin pitäjän historia III, Isostavihasta maalaiskunnan syntyyn, 1713-1865, Vantaan kaupunki, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 1991

Kepsu, Saulo. Uuteen maahan. Helsingin ja Vantaan vanha asutus ja nimistö. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1027. Helsinki: SKS, 2005.

Litzen, Aulikki ; Vuori, Jukka 1987. Helsingin maalaiskunnan historia 1865 -1945, Vantaan kaupunki, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 1997

Luho, Ville. Helsingin pitäjän historia I. Helsingin pitäjän esihistoria. Porvoo 1965.

Malmin aluekeskuksen kaavarunko. Loppuraportti. kaupunkisuunnitteluvirasto Asemakaava-osaston julkaisuja B: 12/73. 1973.

Malmin Kuvalehti vuosilta 1982-2012.

Malmi/ Virkistys- ja viheralueet. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Arkkitehtitoimisto Lehto-vuori-Tegelman-Väänänen. Maisemasuunnittelu Nukari-Pursio- Vainio. Maisemasuunnittelu-ryhmä 10. 1971.

Pirkkamaa, Stiina-Liisa 1989. Malmi maineikas kautta aikojen.

Pirkkamaa, Stiina-Liisa. Malmi maineikas kautta aikojen. 2. täydennetty painos. Painoyhtymä Oy, Loviisa 2005.

Suhonen, V.P. & Heinonen, Janne 2011. Helsingin keskiaikaiset ja uuden ajan alun kyläpaikat 2011. Inventointiraportti. Museovirasto, arkeologiset kenttäpalvelut.

Valanto, Sirkka 1984. Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857-1941. Suomen rakennustaiteen museo.

Vantaan kaupunginmuseon julkaisuja nro 11. Toim. Leskinen, Teresa ja Lillbroända, Pia. Sa-muelin kartat. Helsingin pitäjän vanhimmissa kartoissaan 1681-1712. Gummerus kirjapaino Oy Jyväskylä 2001.

Julkaisemattomat lähteet

Asemakaavaosaston kuva-arkistot

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1987. Malmin aluekeskus -esite.

Museovirasto 2009. Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt RKY. Internetsivusto. Löytyy http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=5053

Vantaan kaupunki. Kaupungin museon Internetsivusto. Löytyy: http://www.vantaa.fi/fi/kulttuuri/museot/kaupungin-museo/nayttelyt/verkkonayttely_tarinamme_helsingesta_vantaaksi/aikajana_vantaan_menneisyyteen#

Kaupunginmuseon lausunnot 2013- 2014 koskien Latokartanontien asemakaavamuutosta.

Asemakaavat

Asemakaava 1952. Piirustusnro 3333. Ylämalmi. Muutos 1953.

Asemakaava 1964. Piirustusnro 5111. Ala-Malmi.

Asemakaavan muutos 1964. Piirustusnro 8250. Helsinki 38. kaupunginosa. Malmi, Ala-Malmi. Korttelit 38076, 38077, 38084 tontit 1 ja 2, 38085 sekä katu-, puisto- ja liikennealueet. Asemakaava kortteliin 38072 ja osallekorttelia 38073 sekä katu- ja puistoalueelle.

Asemakaavan muutos 1986 . Piirustusnro 9155. Helsinki 38. kaupunginosa. Malmi, Ala-Malmi. Korttelit 38062-38065. Puisto- ja katualueet.

Asemakaavan muutos 1987. Piirustusnro 9279. Helsinki 38. kaupunginosa. Malmi, Ala-Malmi. Kortteli 38072, tontti 1. Katualue.

Asemakaavan muutos 1999. Piirustusnro 10723. Helsinki 38. kaupunginosa. Malmi, Ala-Malmi. Kortteli 38320. Katu- ja puistoalueet. Yleinen pysäköintialue.

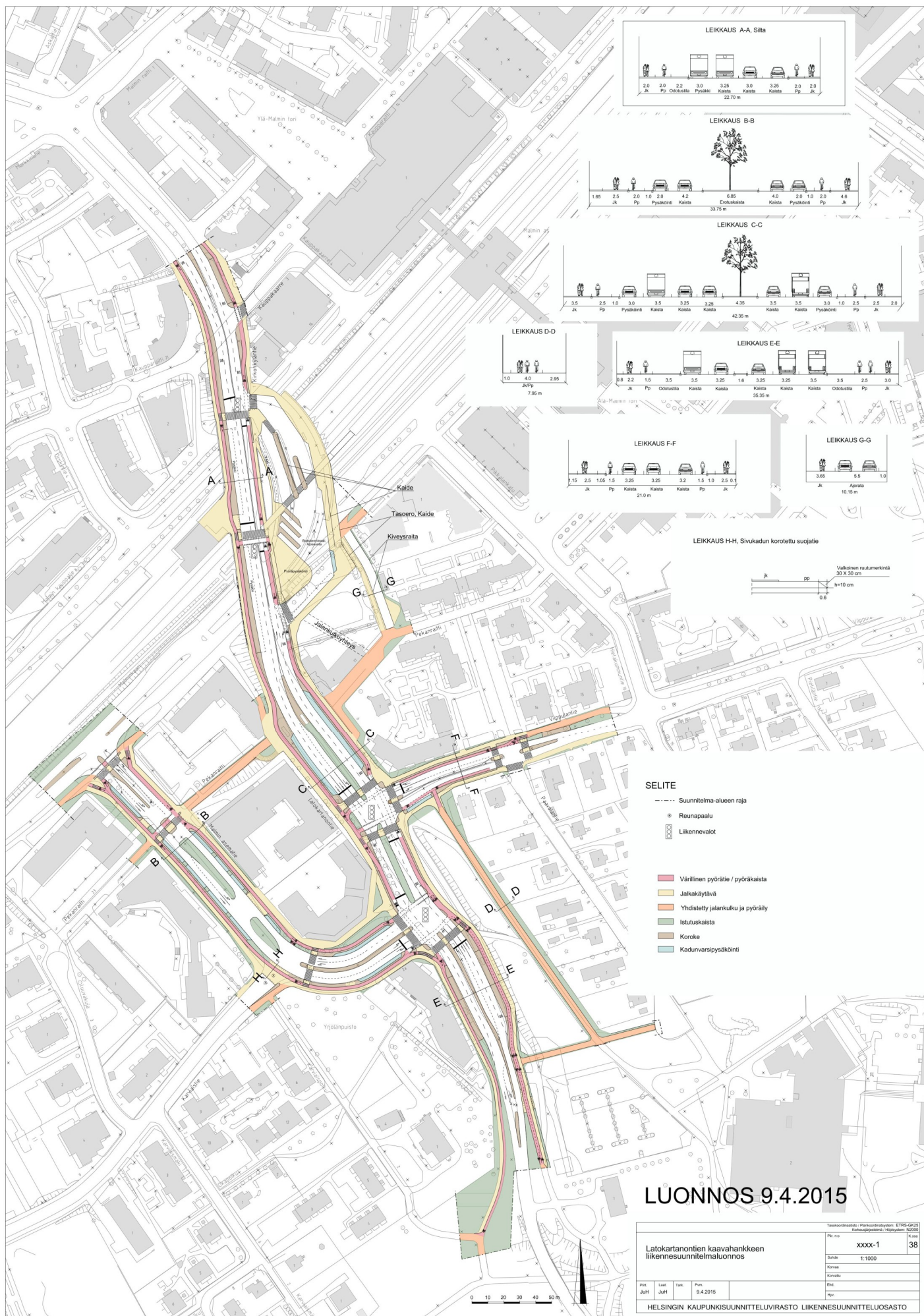
Asemakaavan muutos 2001. Piirustusnro 10850. Helsinki 38. kaupunginosa. Malmi, Ala-Malmi. Korttelit 38153, 38154, 38155 ja 38170. Katu-, puisto- ja urheilualueet. Yleinen pysäköintialue.

Asemakaavan muutos 2007. Piirustusnro 11710. Helsinki 38. kaupunginosa. Malmi, Ala-Malmi. Kortteli 38066. puisto- ja katualueet.

Yleiskaava

Yleiskaava 2002.

Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014 :17. Helsingin Yleiskaava luonnos.





Malmin vanha asemarakennus



Junaraide kulkee vanhan asemarakennuksen läpi



Pehrsin talo Longinojan varressa



Pehrsin talon sisätila

M a l m i n r a u t a t i e a s e m a

Latokartanontie
00720 HELSINKI

SELVITYS
03.2015



valokuva vuodelta 1962 (©HKM)



HELSINGIN KAUPUNKI
Rakennusvirasto
Arkkitehtuoriosasto

RAKENNUSKOHDE

Malmin rautatieasema

Osoite	Latokartanontie, 00720 Helsinki
Rakennuspaikkaa koskevat tiedot	RATU 37270, kaava 9015 (ei suojelumerkintää - kaavamuutos vireillä) Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY / 22.12.2009)
Kiinteistötunnus	091-418-0007-0446
Rakennusaineet ja -osat	kantava runko betonia/tiiltä, julkisivu rapattu, puuikkunat
Paloluokka	P1

LUPAHISTORIA

sisätilan muutoksia, liikehuoneisto ja sisäporras + iv / v.1987
 uusi ulkoporras + katos / v.1987
 vesi+viemäri / v.1978
 lattian korotus, kansirakenne / v.1969

LAAJUUSTIEDOT

Kokonaisala (m ²)	857 m ²
Tilavuus (m ³)	3280 m ³

TILAAJA JA SUUNNITTELU / muutoshanke (pyöräkeskus)

Tilaaaja

HKL / Samuli Mäkinen
 samuli.makinen@hel.fi
 040 532 3594

Liikennevirasto / Arja Aalto
 arja.aalto@liikennevirasto.fi
 040 548 7572

Pää- ja arkkitehtisuunnittelu

HKR-Arkkitehtuuriosasto AAT / Jussi Hyvärilä arkkitehti SAFA
 PL 1540, 00099 Helsingin kaupunki, jussi.hyvarila@hel.fi, 040 334 5978

Rakennesuunnittelu

HKR-Arkkitehtuuriosasto TTO / Mirja Viita
 PL 1540, 00099 Helsingin kaupunki, mirja.viita@hel.fi, 050 388 1773

LVI-suunnittelu

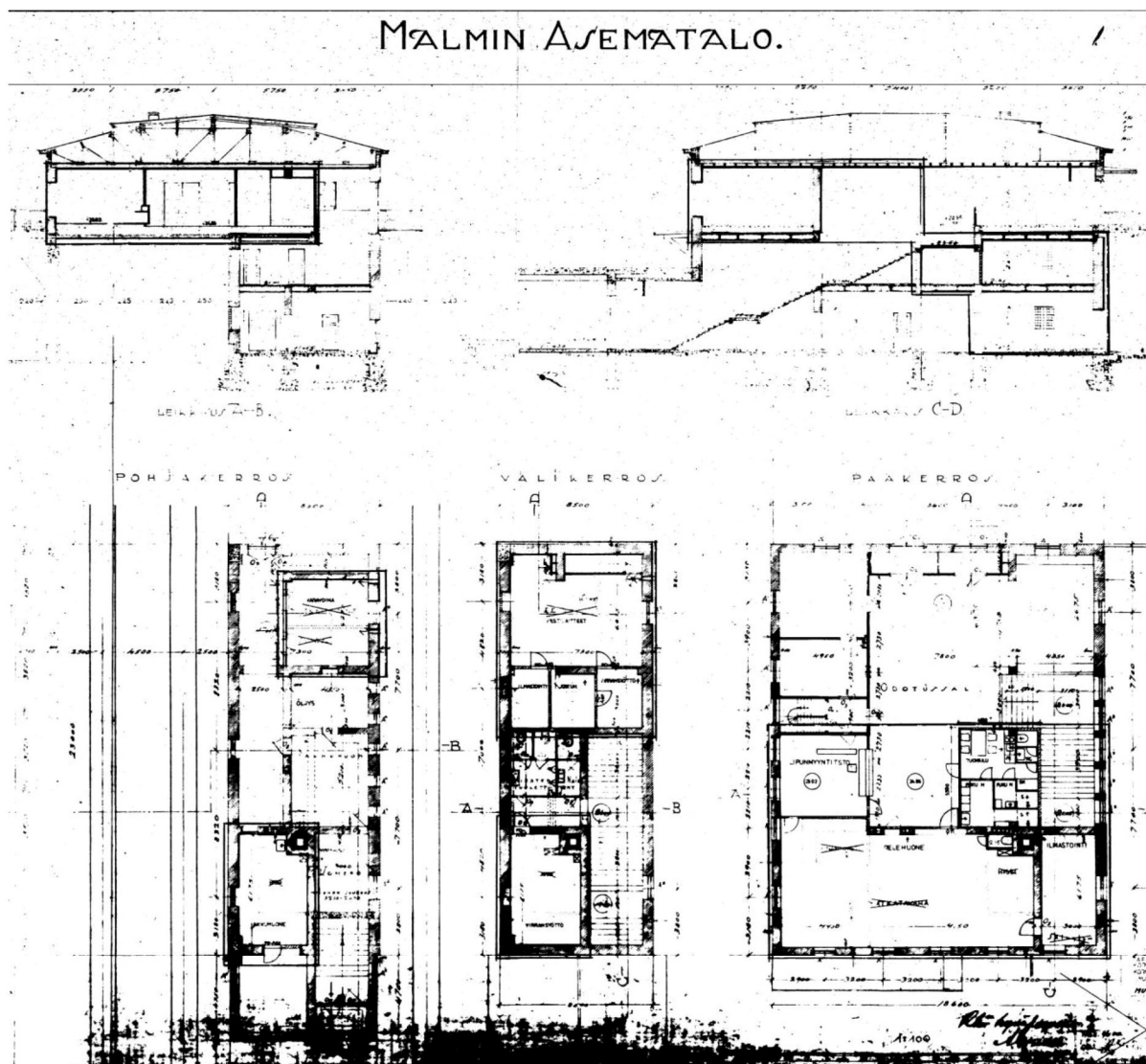
Insinööritoimisto Matti Hallasaari Oy / Matti Hallasaari

Sähkösuunnittelu

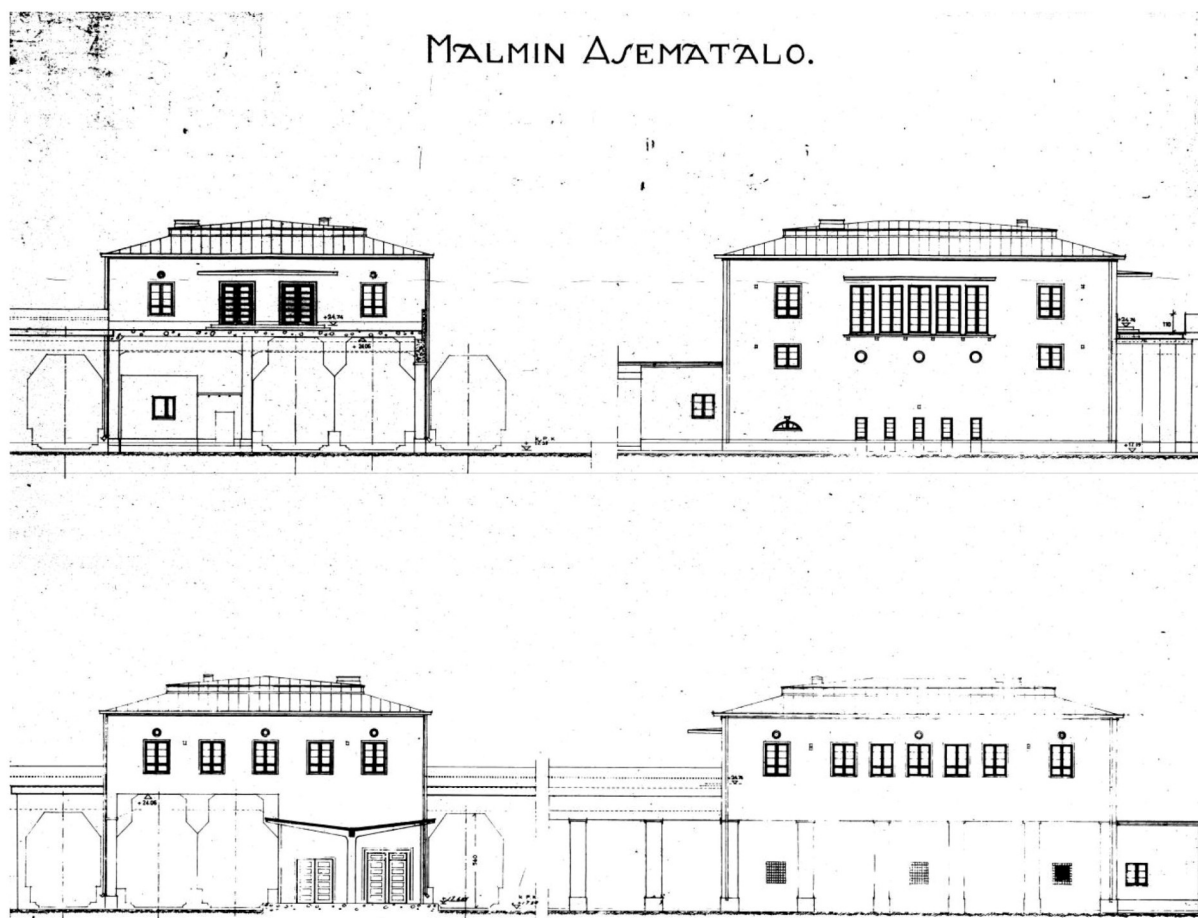
Sähköinsinööritoimisto Oy Niemistö / Hannu Jeskanen

Sisustussuunnittelu

Metropolia ammattikorkeakoulu / Hanna Lehtonen
 hanna.lehtonen@metropolia.fi, 040 514 7257



Pohjapiirustukset ja leikkaukset vuodelta 1978
(lähde Virka-Arska / Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto)



Julkisivupiirustukset vuodelta 1969
(lähde Virka-Arska / Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto)

Kuvaus

Malmin funktionalistinen rautatieasema 1930-luvulta on aikansa muihin asemarakennuksiin verrattuna poikkeuksellinen, koska rata kulkee asemarakennuksen alitse. Malmin vanhan, kaksikerroksisen rapatun rautatieaseman Helsingin ja Hämeenlinnan välisen pääradan varrella on suunnitellut arkkitehti Thure Hellström

Historia

Malmin asemarakennus valmistui 1932, mitä ennen asemalla oli odotustilana 3. luokan ns. työläisvaunu. Asema oli vilkkaasti liikennöity, koska Helsingin seurakunnat rakennuttivat 1908 pääradasta Malmin aseman pohjoispuolella erkanevan vajaan kolmen kilometrin pituisen pistoraitien Malmin hautausmaalle. Rata oli käytössä vuoden 1954 loppuun asti.

Malmin vanha asema jäi pois käytöstä 1990-luvun alussa, kun uusi ylikäytäväsema valmistui kauppakeskuksen yhteyteen.



Viistoilmaukuva etelästä, kuva: <http://www.bing.com/maps/>
(tekstilähde: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=5053)

Vanhoja valokuvia



Kuvat vuosilta 1940-luku, 1978 ja 1981, Helsingin kaupunginmuseo (©HKM)

Vanhoja valokuvia



Kuvat vuodelta 1933, vihkiäiset uudessa asemahallissa,
Helsingin kaupunginmuseo (©HKM)

Nykytilanteen valokuvia



Näkymä asemalaiturilta, oleva porraskatos (©HKR)



Päätila nyt (©HKR)



Päätilan olevaa kopitusta (©HKR)



Päätilan ikkunapenkin nurkka (©HKR)