

## VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Nallenrinne, asemakaavan muutos (nro 12577)

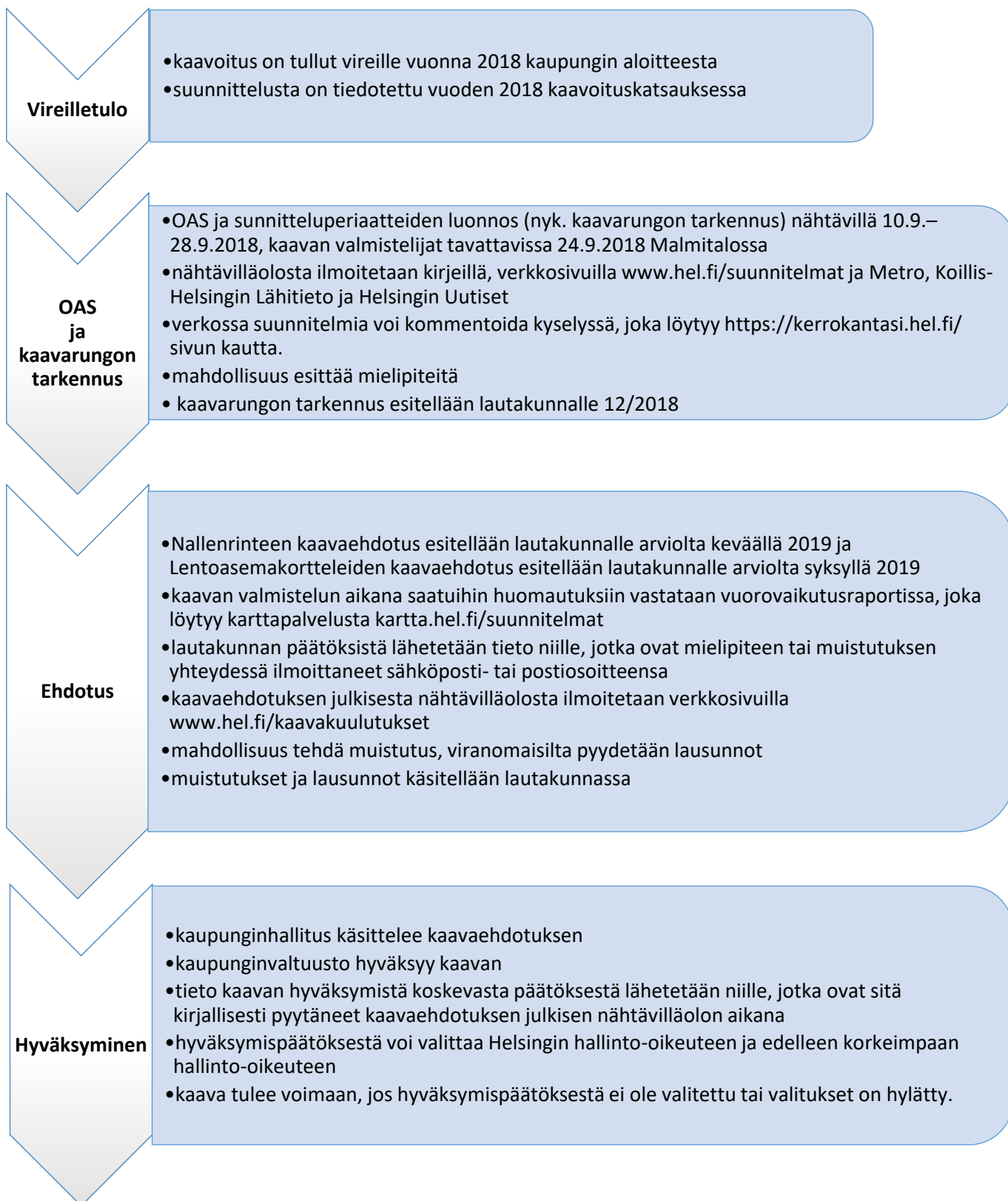
### Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavarungon tarkennuksen valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä ja lausunnoista sekä vastineet niihin.

Malmin lentokentän alueen kaavarunkoa tarkennettiin Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden osalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista sekä kaavarungon tarkennuksesta saapuneet mielipiteet koskivat pääosin molempia kaava-alueita, joten niille on laadittu yhteiset vastineet. Kaavaprosessit jatkuvat kaavarungon tarkennus -vaiheen jälkeen omina hankkeinaan.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

## Kaavoituksen eteneminen



## YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA (MIELIPITEISTÄ) JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavarungon tarkennuksen valmisteluaineiston nähtävilläolo 10.9.–28.9.2018

### Kaavoituksen lähtökohdat

Malmin lentokentän alueen ensimmäisten osa-alueiden, Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavoitus on käynnistetty tarkentamalla kaavarunkoa kyseisten alueiden osalta. Kaavarungon tarkennus asettaa tavoitteet alueiden yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle sekä alueiden asemakaavoitukselle. Samalla luodaan mielikuva alueiden tulevasta luonteesta. Tarkoituksena on lisäksi hahmottaa asemakaavoituksessa huomioonotettavat reunaehdot ja selvitystarpeet. Ensimmäisenä rakennettavina osa-alueina Nallenrinteellä ja Lentoasemankortteleilla on suuri merkitys Malmin lentokentän alueen uuden identiteetin muodostumisessa.

Malmin lentokentän alueelle on laadittu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymä kaavarunko, joka ohjaa alueen tarkempaa kaavoitusta. Kaavarungossa esitetään yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne, liikennematkaisu sekä palveluiden ja virkistysmahdollisuuksien järjestäminen. Kaavarungossa on otettu huomioon ja sovitettu yhteen sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä maankäytön tiivistäminen, että rakennetun kulttuuriympäristön arvot.

Helsingin maankäytön suunnittelua ohjaa yleiskaava, jossa määritellään asemakaavoitettavat alueet. Kaavarunko laadittiin samanaikaisesti Helsingin uuden yleiskaavan kanssa

Uuden yleiskaavan lähtökohtana on ollut väestöennuste, jonka mukaan vuonna 2050 Helsingissä on noin 860 000 asukasta. Malmin lentokenttäalue on uuden yleiskaavan tärkein aluerakentamiskohde, jonka lisäksi asuntorakentamista varten kaavoitettavaa tonttimaata tarvitaan myös muualta. Helsinki tarvitsee kaikki yleiskaavassa asuntorakentamiseen osoitetut alueet, jotta Helsinki pysyy asuntorakentamisen tavoitteissa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet vaikuttavat Helsingin kaavoitukseen ohjaamalla Uudenmaan maakuntakaavaa, joka puolestaan ohjaa Helsingin yleiskaavaa ja sen kautta asemakaavoja. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa Helsingin seudun yleistavoitteena on edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina. Helsingin erityistavoitteina on muun muassa seuraavaa: Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on

alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle ja mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.

Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, RKY-alue. Valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Lentokentän suojeluarvot otetaan huomioon ja sovitetaan yhteen alueen muiden suunnittelutavoitteiden kanssa.

Kaupungin strategiaohjelmassa Helsingin tavoitteena on tuottaa vuosittain (2019-2021) keskimäärin 7 000 uutta asuntoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. Uusien kaupunginosien rakentamisen lisäksi tavoitteena on saada vanhoihin kaupunginosiin täydennysrakentamisen avulla uusia asukkaita ja monipuolisempi väestörakenne turvaamaan alueiden palveluja. Tavoitteena on myös sijoittaa uudet kaupunginosat ja täydennysrakentaminen olemassa olevan ja tulevan raideverkon palvelualueelle ja näin eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi 25.8.2014: "Valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön." Tähän sopimukseen perustuen valtio luopui kenttäalueesta vuoden 2016 lopussa. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Kaavarungon tarkennus laadittiin myös suunnittelun vuorovaikutuksen tarpeisiin. Suunnitelmista saatiinkin runsaasti palautetta. Kirjallisia mielipiteitä saapui Nallenrinnettä koskien 21 kpl ja Lentoasemankortteleita koskien 72 kpl. Verkkokyselyyn saatiin 781 mielipidettä.

### **Yhteenveto viranomaisten kannanotoista**

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat vesihuoltoon, hulevesien hallintaan, johtosiirtoihin, jätteen putkikuljetukseen, jätehuoltoon, liikennematkaisuihin, joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn, maankäyttöön, kulttuuriympäristöön ja alueen suojeluarvoihin.

Kannanotossa esitetyt asiat otetaan huomioon kaavoituksen edetessä.

---

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- Museovirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Nähtävilläoloaikana kaavarungon tarkennuksen otsikkona oli ”Malmin lentokentän alue, Nallenrinne ja Lentoasemankorttelit suunnitteluperiaatteet”. Valmisteluaineiston nimeä muutettiin, koska ”kaavarungon tarkennus” vastaa paremmin tämänhetkisen suunnitteluvaiheen sisältöä. Saatua palautetta ei ole muokattu tässä vuorovaikutusraportissa vastaamaan muuttunutta nimeä, vaan palautteessa ja vastineissa viitataan suunnitteluperiaatteisiin.

### Vastineet viranomaisten kannanottoihin

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä** (27.9.2018) esittää kannanottonaan, että Helsinki-Malmin lentokenttäalueelle on tehty vesihuollon ja hulevesien hallinnan yleissuunnitelma (Sito Oy, 2017). Asemakaavoituksen yhteydessä tulee tarkentaa uuden vesihuollon sekä mahdollisten johtosiirtojen tarve ja kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleisille alueille. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee esittää kaavaselostuksen osana.

Suunnitteluperiaatteet -luonnoksen mukaan alueelle ollaan selvittämässä jätteen putkikuljetuksen mahdollisuutta. Samalla alueelle järjestetään korttelikohtaiset kierrätyshuoneet. Kierrätyshuoneet tulee järjestää jatkosuunnittelussa niin, että tyhjentäminen on esteetöntä ja turvallista suorittaa. Tilan suunnittelun ohessa on syytä ottaa huomioon jätehuoltomääräysten asettamat vaatimukset jätteen keräilylle ja mahdollistaa jäteauton pysähtyminen mahdollisimman lähelle, enintään 10 metrin päähän kierrätyshuoneen ovesta, tyhjennyksen ajaksi. Kierrätyshuoneille tulee järjestää riittävät tilat tehokkaan jätehuollon ja harvempien tyhjennysrytmien mahdollistamiseksi. Järjestelmää suunniteltaessa on syytä ottaa myös huomioon tulevaisuudessa laajentuvat erilliskeräysvelvoitteet mm. muovipakkausten osalta.

### Vastine

HSY:n esittämät näkökohdat huomioidaan jatkosuunnittelussa.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)** (26.9.2018) toteaa, että alueen joukkoliikennetarkoituksi suunnitellaan pikaraitiotietä, mikä mahdollistaa suuren kapasiteetin sekä nopean ja sujuvan liikkumisen

joukkoliikenteellä. Suunnittelualue sijaitsee noin kahden kilometrin etäisyydellä Malmin asemasta, jolloin myös jo olemassa olevaa tiheää juna-liikennettä on mahdollista hyödyntää alueen joukkoliikenteessä.

Alueen suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on käveltävä kaupungin-osa, missä liikenneratkaisut tukevat autoriippumatonta arkea. Alueen joukkoliikenne suunnitellaan hoidettavan säteittäisellä Viikin–Malmin-pikaraitiotiellä sekä nykyiseen runkobussilinjaan 560 perustuvalla poikittaisella Jokeri 2 -pikaraitiotiellä. Toteutuessaan raitiotiet tarjoavat suurikapasiteettisen ja sujuvan yhteyden muun muassa Helsingin kantakaupunkiin sekä Malmin aluekeskukseen.

Alkuvaiheessa suunnittelualueen joukkoliikeneratkaisu voi perustua nykytyyppiseen bussiliikenteeseen. Kaavassa tulee myös varautua väli-vaiheen järjestelyihin tilanteessa, jossa raitiotietä ei vielä ole, mutta Malmin lentokentän alueen asukasmäärä on jo niin suuri, että alueelle tarvitaan nykyistä vahvempaa bussiliikennettä.

Alueelle suunnitellut raitiotieyhteydet ovat pikaraitioiteita, joiden liikennöinnin ja joukkoliikennepalvelun laatu- ja laatutaso ovat korkeat. Pikaraitioiteille asetetuista tavoitteista nopeus sekä täsmällisyys ovat keskeisiä liikennemuodon tarjoaman palvelun kannalta. Jotta liikennöinnin ja matkustajapalvelun laadukkuus toteutuu, on raitioiteille joka tilanteessa varattava omat kaistat. Lisäksi pysäkkiverkko on pyrittävä saamaan saavutettavuuden ja pikaraitioliikenteen tavoitteellisen nopeuden suhteen tasapainoon. Pikaraitiotien suunnitelmat esimerkiksi pysäkkien sijainnin osalta tarkentuvat yleissuunnitelmassa, jonka laatiminen alkaa vuonna 2019.

Alueen suunnitteluperiaatteiden mukaan Ilmasillantielle ja Tattariharjuntielle toteutetaan yksisuuntaiset pyöräkaistat, mikä tekee pyöräliikenteestä alueella sujuvaa. Ilmasillantie on osa pyöräilyn baana-verkostoa.

## **Vastine**

Kannanotossa esitetyt asiat otetaan huomioon kaavoituksen edetessä.

Malmin lentokentän alueelle laaditaan tulevaisuudessa tarkempi joukkoliikenteen linjastosuunnitelma. Linjastosuunnitelmassa pitää ottaa huomioon myös vaihteellisuus, koska lentokenttä rakentuu osa-alueittain. Vuonna 2016 valmistuneessa kaavarungossa oli hieman hahmoteltu joukkoliikennedyhteyksiä eri kaduille sekä vaihteellisuutta. Nämä asiat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Pikaraitiotien suhteen pitää myös ottaa huomioon vaihteellisuus, kun tiedetään, että milloin raitiotieyhteydet tulevat alueelle ja mitkä linja-autolinjat toimivat missäkin vaiheessa.

**Museovirasto** (27.9.2018) toteaa **Nallenrinteen kaava-alueen** osalta, että Malmin lentokentällä Nallenrinne kuuluu niihin reuna-alueisiin, joilla voidaan tutkia korkeudeltaan ja tiiviydeltään maltillista asuinrakentamista. Alueella on kuitenkin punnittava tarkoin rakentamisen vaikutus kentän avoimeen maisematilaan riittävät, rakentamiselta vapaat reuna-työhykkeet huomioiden. Malmin lentoaseman kulttuurihistoriallisen merkityksen säilyttämiseksi asemakaavaa olisi kuitenkin aiheellista laatia kokonaisuutena, siinä laajuudessa kuin alue on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) ja siten, etteivät kaavaratkaisut vaikeuta lentokentän käyttöä ilmailun tarpeisiin.

Suunnitteluperiaatteiden mukaan Porvooseen vievä vanha tielinja sekä linnoitteet säilytettäisiin. Kiinteät muinaisjäännökset tulee merkitä kaavaan sm-merkinnällä niiden nykyisin tunnettujen rajojen mukaisesti. Kaavaa laadittaessa on huomioitava, että kiinteän muinaisjäännökseen päälle ei osoiteta sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäännökseen säilyminen vaarantuisi. Mikäli säilyttäminen ei olisi muuttuvan maankäytön kannalta mahdollista, on kohde tutkittava ja dokumentoitava riittävällä tavalla ennen rakennustoimenpiteitä. Tällöin asiasta on järjestettävä muinaismuistolain 13 § mukainen neuvottelu Museoviraston kanssa. Mahdolliset tutkimukset tulisi ensisijaisesti toteuttaa kohdealueilla jo kaavaprosessin aikana ja niiden kustannuksista vastaa hankkeen toteuttaja.

Museovirasto viittaa lisäksi Malmin lentoaseman rakennusten sekä Lentoaseman kortteleiden asemakaavoista antamiinsa lausuntoihin.

**Museovirasto** (27.9.2018) toteaa **Lentoasemankortteleiden kaava-alueen** osalta, että Malmin lentoasema on Suomen ilmailuhistorian merkkikohde, joka edustaa korkeatasoista, eurooppalaista ilmailuarkkitehtuuria. Kentän terminaali siipineen, lentokonehalli ja kompassiruusun tapaan risteytyvät kiitotiet on suunniteltu hallittuna kokonaisuutena. Kentän säilyneisyys sekä myös käytön jatkuminen 1930-luvulta tähän päivään tekee siitä harvinaisen ja ainutlaatuisen kohteen kansainvälisestikin.

Malmin lentoasema kuuluu kansainvälisen DOCOMOMO:n (1989 perustettu kansainvälinen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestö) valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. World Monuments Fund (WMF) on vuosina 2004 ja 2006 listannut Malmin lentoaseman sadan maailman uhanalaisimman kulttuuriperintökohteen joukkoon – aiheellisesti.

Kaavaratkaisua taustoittavissa periaatteissa myönteistä on se, että alueen keskeiset rakennukset eli terminaali ja hangaari sekä neljä kiitotietä on tarkoitettu ottaa alueen identiteettitekijöiksi. Koko lentokentän aluetta koskevan yleissuunnitelman ja suunnitteluperiaatteiden mukaan

kiitoteiden linjat säilytetään kaupunkirakenteessa ja niiden päistä avautuu rakentamiselta vapaita taivasnäkyviä. Kääntöympyröitä hyödynnettäisiin aukioina. Asfaltti- ja betonipintoja säilytettäisiin mahdollisimman paljon ja huonokuntoisia rakennettaisiin uudestaan. Avaran maisematilan tuntua säilytettäisiin mm. pitkin näkymälinjoin, laajoin tasaisin pinnoin sekä rakennusten ja avoimen tilan välisillä istutusvyöhykkeillä.

Perusongelma on kuitenkin se, että alueen käyttötarkoitus muuttuu ilmailusta tehokkaaksi asuinalueeksi. Tämä edellyttää täysin nykyisestä poikkeavaa maankäyttöä. Ilmailualueelle luontainen avaruus häviää urbaanin kaupunkirakenteen tieltä. Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009) kehittämisen tulee perustua alueen ominaisuuteen säilymiseen. Avoimen kentän täyttäminen tiiviillä korttelirakenteella on ratkaisevassa ristiriidassa kentän historiallisten ominaispiirteiden kanssa eikä siten täytä kulttuuriympäristöä koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Kiitoteiden päistä avautuvat näkymät ja puistonauhat eivät yksin riitä vastaamaan kentän horisontaalin maisematilan luonteelle soveliasta kehitystä. Kiitotiestön luonne perustuu yhtäläillä ratojen välisiin avoimiin nurmipintoihin. Maiseman keskeinen piirre on, ettei kentällä ole korkeaa kasvillisuutta tai rakenteita. Terminaali on nykyisin maisemaa dominoiva rakennus, mutta rakentamisen myötä sen asema muuttuisi radikaalisti.

Ilmailukäytön jatkuminen turvaa parhaiten Malmin lentoaseman kulttuuriympäristön säilymisen. Virkistykseen, liikunnan ja kulttuuritapahtumien käytössä mahdollisimman avoimena säilyvää kenttää olisi myös mahdollista kehittää elämyksellisenä kaupunkitilana. Vastaavanlaista maisematilaa ei kaupungissa ole toista eikä sitä tule siinäkään mielessä hävittää. Asuinrakentamista voidaan tutkia korkeintaan kentän reuna-alueille.

Kentän asemakaavoitus on jaettu pieniin osa-alueisiin. Malmin lentoaseman kulttuurihistoriallisen merkityksen säilyttämistä tulisi kuitenkin tarkastella asemakaavassa kokonaisuutena, siinä laajuudessa kuin alue on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Se muodostuu rakennusten ohella erilaisista ilmailukäyttöön liittyvistä rakenteista ja laitteista sekä erityisesti asematasosta, seisontapaikoista, kiitoradoista ja rullausteista välialueineen avoimen maisematilan tekijöinä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan viereisen kaava-alueen suojeltavina rakennuksina lentoterminaali ja lentokonehangaari. Ne ovat toki keskeiset ja merkittävimmät rakennukset, mutta kokonaisuudessa merkitystä on myös monilla arkisilla ja vaatimattomillakin rakennuksilla, rakenteilla ja laitteilla, jotka ilmaisevat alueen käytön historiaa. Malmin lentoaseman ympäristöhistoriaselvitys antaa hyvän lähtökohdan eri osatekijöiden suojelutarpeen arvioimiseksi.



Suunnitteluperiaatteissa tuodaan esille erilaisia ilmailun inspiroimia ratkaisuja. Valaistuksen, kalustuksen, opasteiden sekä pintojen suunnitellulla luotaisiin muistumia lentokenttähistoriasta. Ensisijaisesti tulisi kuitenkin säilyttää ja tarpeen mukaan osoittaa suojeltaviksi lentokentän infrastruktuurin aitoja elementtejä sen sijaan, että uusilla rakenteilla luodaan mielikuvaa alueen ilmailuhistoriasta.

Suunnitteluperiaatteiden mukaan Porvooseen vievä vanha tielinja sekä linnoitteet säilytettäisiin. Kiinteät muinaisjäännökset tulee merkitä kaavaan sm-merkinnällä niiden nykyisin tunnettujen rajojen mukaisesti. Kaavaa laadittaessa on huomioitava, että kiinteän muinaisjäännöksen päälle ei osoiteta sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäännöksen säilyminen vaarantuisi. Mikäli säilyttäminen ei olisi muuttuvan maankäytön kannalta mahdollista, on kohde tutkittava ja dokumentoitava riittävällä tavalla ennen rakennustoimenpiteitä. Tällöin asiasta on järjestettävä muinaismuistolain 13 § mukainen neuvottelu Museoviraston kanssa. Mahdolliset tutkimukset tulisi ensisijaisesti toteuttaa kohdealueilla jo kaavaprosessin aikana ja niiden kustannuksista vastaa hankkeen toteuttaja.

Esitetyin periaattein laadittava kaavaratkaisu ei tule Museoviraston näkemyksen mukaan täyttämään MRL 54§ asemakaavalle asetettuja sisältövaatimuksia rakennetun kulttuuriympäristön erityisten arvojen vaalimisesta eikä kulttuuriympäristöä koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lentokentän ainutlaatuisen arvokkaan ympäristökokoaisuuden säilymiseksi.

### **Vastine**

Suunnitteluperiaatteissa esitetään seuraavia periaatteita, jotka koskevat suojelunäkökohtia Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen asemakaavoituksessa:

Lentoasemankortteleiden suunnittelun lähtökohtana on suojellut lentokenttärakennukset, joiden asema näkyvänä maamerkinä säilytetään ja joihin uusi kaupunkirakenne sovitetaan niin arkkitehtuuriltaan kuin mitakaavaltaan. Terminaalille johtava katu näkyvineen säilytetään. Metsäinen kukkula lentoaseman takana säilytetään viheralueena ja korostetaan sen maisemahistoriallista asemaa.

Lentoasemanpuistossa säilytetään lentokentälle tyypillinen maiseman avoimuus pitkine näkyvineen sekä muistumia kiitoteistä ja niiden rakenteista. Kiitoteiden linjaukset muodostavat keskeisen lähtökodan kaupunkirakenteessa.

Alueiden historia ja ajallinen kerrostuneisuus tehdään näkyväksi uudessa kaupunkiympäristössä. Vanhoja, säilytettäviä näkymiä, rakenteita ja piirteitä korostetaan. Vanha Porvooseen vieneen maantien lin-

jaus säilytetään ja se muodostaa alueelle keskeisen jalankulun ja pyöräilyn yhteyden. Muinaismuistolain nojalla suojellut ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteet inventoidaan ja niitä hyödynnetään puistoalueiden jatkosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

Museoviraston esittämä perusongelma, alueen maankäyttömuoto määritellään voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006). Siinä alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Lisäksi maakuntakaavassa on merkitty pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysväli ja vaihtopaikka sekä lentomelualue. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Viranomastoimintojen siirtymisestä muualle on tehty tarvittavat päätökset. Päätösten jälkeen alueen taajamarakentaminen on maakuntakaavan mukaista.

Voimassa olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) kentän alue on lisäksi kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue (RKY 2009). Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattu merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot. Yhteensovittamiseen on monia tapoja, ja kaavarungossa on esitetty yksi mahdollinen lähtökohta.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava on tullut voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Siinä Malmin kentän alue esitetään taajamatoimintojen alueena, johon osoitetaan lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä. Malmin lentokenttää osoittava liikennealue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue -merkintä sekä siihen liittyvä melualueen merkintä kumotaan. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä. Lähtöoletuksena on, että tällä alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja tiiviskin kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

Malmin lentokentän alue sijaitsee tiiviisti olemassa olevan yhdyskuntarakenteen keskellä, ja sen rakentaminen asuinalueeksi, josta on hyvät joukkoliikenneyhteydet, tukee seudun aluerakenteen kannalta kestäväää kehittämistä. Rakentaminen muuttaa alueen maisemakuvaa merkittävästi mikä edellyttää erityistä yhteensovittamista kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen kanssa. 4. vaihemaakuntakaavan selostuksessa todetaan, että arvokkaat kulttuuriympäristöt voivat tulla myös osaksi taajama- ja kaupunkirakennetta ja rikastuttaa sitä.

Malmin lentoaseman RKY-alueen raja-alue on laajuudeltaan noin 154 ha. Näin laajan alueen täysin rakentamatta jättäminen ei mahdollista eheän

kaupunkirakenteen kehittymistä ympäröivillä alueilla eikä se toteuttaisi tiiviin ja joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakenteen tavoitetta.

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 26.10.2016. Helsingin hallinto-oikeus antoi 5.2.2018 päätöksensä Helsingin yleiskaavasta jossa Malmin lentokenttää koskevat valitukset hylättiin. Korkein hallinto-oikeus (KHO) myönsi 30.5.2018 valitusoikeuden Malmin lentokentän maankäyttöön. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittamiselle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa. Myöskään maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ei ole esteenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Helsingin uudessa yleiskaavassa lentokentän alue on asuntovaltaista aluetta A2, lähikeskusta C3, viher- ja virkistysaluetta sekä asuntovaltaista aluetta A4. Lisäksi alueelle on osoitettu pikaraitiotie, baanaverkko ja viheryhteyksiä.

Kulttuuriympäristö elää, muuttuu ja kehittyy jatkuvasti ympäristössä tapahtuvien muutosten myötä. Kaupunkiympäristön toimiala katsoo, että kulttuuriympäristöä pitää voida kehittää. Museovirasto on todennut lausunnossaan yleiskaavasta (26.2.2015), että vaikka lentotoiminnan loppuessa aluetta olisi luontevinta kehittää avoimena virkistys- ja liikuntaympäristönä, on laajan vapautuvan alueen hyödyntäminen asuinrakentamiseen kuitenkin ymmärrettävää.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on Helsingin osalta erityiskysymyksiä, joissa todetaan esimerkiksi asuntotuotannon turvaaminen riittävällä tonttimaalla. Niiden mukaan Helsingin seudulla tulee myös edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Siinä esitettiin yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne sekä liikenneratkaisut. Alueen asemakaavoitusta tehdään osa-alue kerrallaan, jolloin niiden suunnittelu tarkentuu. Osa-alueiden asemakaavoitus perustuu kaavarungon linjauksiin. Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen suunnitteluperiaatteiden ratkaisut ovat kaavarungon mukaisia. Lentoasemankortteleiden kaava-alueella lentokentän alueelle on esitetty Lentoasemanpuistoa, johon tulee sijoittumaan useita toimintoja kuten mm. tapahtumakenttä, laajempaa aluetta palveleva hulevesiallas, liikuntamahdollisuuksia, piknikurmea. Kentän avoin luonne on tarkoitus säilyttää myös tulevassa puistossa. Lentokentän infrastruktuurin ja muiden lentämiseen liittyvien alkuperäisten elementtien säilyttämistä ja sisällyttämistä uudistuvaan ympäristöön tullaan tutkimaan jatkosuunnittelussa.

Asemakaava-alueella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäännösten, myös Suuren rantatien, inventoinnista ja tutkimuksesta neuvotellaan suojeluviranomaisten kanssa ja suoritetaan muinaismuistolain edellyttämät arkeologiset tutkimukset. Nallenrinteen alueella sijaitsevien tukikohtien IX:4 ja IX:5 arkeologinen tutkimus on tehty. Tutkimuksen tulokset toimivat jatkosuunnittelun lähtöaineistona.

**Helsingin kaupunginmuseo** (25.9.2018) toteaa lausunnossaan **Nallenrinteen kaava-alueen** osalta, että Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY 2009), jolla Nallenrinne osittain sijaitsee. Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. Lentokenttä on myös listattu kansainvälisen World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 listaama Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde.

Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin käynnissä olevasta rakennussuojeluprosessista huolimatta. Malmin lentoasemasta tehty suojeluesitys (10/2015) on ympäristöministeriön arvioitavana. ELY-keskus päätti kesäkuussa 2018, ettei se määrää aluetta suojeltavaksi rakennusperintölain nojalla. Malmin lentoaseman ystävät ry (MLY) on valittanut päätöksestä ympäristöministeriölle.

Kaupunginmuseon näkökulmasta tulisi odottaa Ympäristöministeriön päätöstä ennen kuin alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee useita 1. maailmansodan aikaisia linnoitteita (muinaisjäännösrekisterin nrot 1000012098 ja 1000012116-1000012117) ja historiallisen ajan tien jäännös, jotka ovat muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Alueella sijaitsevan tukikohta XI:n kolme asemaa ovat säilyneet eriasteisesti. Linnoitteista on ollut neuvotteluja asemakaavoituksen, Helsingin kaupunginmuseon ja Museoviraston kesken. Neuvotteluissa sovittiin, että kohteista teetetään ensiksi esiselvitys. Se on valmistunut syksyllä 2017.

Samoin sovittiin, että Museovirasto voi poistaa tukikohta XI:n aseman 4:n jäännökset suojelun piiristä vasta riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen. Suunnitteluperiaatekartan (luonnos 10.9.2018) perusteella kaava-alueen keskiosassa sijaitseva asema 5 puisto- ja rakennetun alueen rajalla tulee myös todennäköisesti tuhoutumaan. Asema 6 alueen lounaiskulmassa tulee säilymään Nallenkallionpuistossa. Se tulee merkitä sm-merkinnällä. Kaava-alueen läpi kulkee Suomen vanhimpiin kuuluvan tien, Suuren rantatien, linjaus, joka on käytössä ulkoiluraittina (muu kulttuuriperintökohde). Alueen itäisimmässä nurkassa on linnoituksiin liittyvän yhdystien jäännös (kiinteä muinaisjäännös). Myös niiden kohdilla pitää suorittaa arkeologiset tutkimukset.

**Helsingin kaupunginmuseo** (21.9.2018) toteaa lausunnossaan **Lentoasemankortteleiden kaava-alueen** osalta, että Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY 2009). Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. Lentokenttä on myös listattu kansainvälisen World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 listaama Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde.

Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin käynnissä olevasta rakennussuojeluprosessista huolimatta. Malmin lentoasemasta tehty suojeluesitys (10/2015) on ympäristöministeriön arvioitavana. ELY-keskus päätti kesäkuussa 2018, ettei se määrää aluetta suojeltavaksi rakennusperintölain nojalla. Malmin lentoaseman ystävät ry (MLY) on valittanut päätöksestä ympäristöministeriölle. Kaupunginmuseon näkökulmasta tulisi odottaa Ympäristöministeriön päätöstä ennen kuin alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee useita 1. maailmansodan aikaisia linnoitteita (muinaisjäännösrekisterin nrot 1000012094 - 1000012096) ja historiallisen ajan tienlinjaus, jotka ovat muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Tukikohta XI:n kolme asemaa ovat säilyneet eriasteisesti. Linnoitteista on neuvotteluja asemakaavoituksen, Helsingin kaupunginmuseon ja Museoviraston kesken. Neuvotteluissa on sovittu, että tukikohdat XI:1 ja XI:2 voidaan poistaa suojelun piiristä riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen. Lentoasemalle johtavan tien länsipuolella mäellä sijaitseva asema 3 tulee sijoittamaan viheralueella ja se tulee merkitä sm-merkinnällä. Kaava-alueella sijaitsee Suomen vanhimpiin kuuluvan tien, Suuren rantatien linjaus käytössä olevine osineen (muu kulttuuriperintökohde) ja tie-rauniona (kiinteä muinaisjäännös). Niiden kohdilla pitää suorittaa arkeologiset tutkimukset.

Lisäksi kaupunginmuseo pitää kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen näkökulmasta olennaisena, että asemakaavoituksella mahdollistetaan kenttäalueen ja kiitoteiden vähintään osittainen säilyminen muistumina kentästä ja sen käytöstä. Tämä tulee osoittaa suojelumääräyksin. Myös asemakaava-alueella sijaitsevien 1940-luvulta peräisin olevien asuinparakkien säilyttämistä tulee tutkia.

### **Vastine**

Asemakaavoituksen valmisteleminen ei ole ristiriidassa alueen suojeleluun liittyvän päätöksenteon etenemisen kanssa, vaikka prosessien tavoitteet poikkeavat toisistaan. Asemakaavat tullaan valmistelemaan yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Lentoaseman kokonaisvaltainen

suojelu on mahdollista tutkia ja arvot turvata maankäyttö- ja rakennuslain säännöksin ja asemakaavoituksella. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittamiselle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa, eikä maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ole esteenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Kulttuuriympäristön suojeluun liittyvät tavoitteet on huomioitu kaavassa siinä laajuudessa, joka on kaavoituksen muiden tavoitteiden kannalta mahdollinen.

Asemakaava-alueella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäännösten, myös Suuren rantatien, inventoinnista ja tutkimuksesta neuvotellaan suojeluviranomaisten kanssa ja suoritetaan muinaismuistolain edellyttämät arkeologiset tutkimukset. Nallenrinteen alueella sijaitsevien tukikohtien IX:4 ja IX:5 arkeologinen tutkimus on tehty. Tutkimuksen tulokset toimivat jatkosuunnittelun lähtöaineistona.

Lentokentän keskeiset rakennukset lähialueineen säilytetään asemakaavassa suojelumääräyksin. Lentokentänkortteleiden kaava-alueella sijaitsevalle osalle lentokentän kiitoratojen alueesta on esitetty Lentoasemanpuistoa, jolla säilytetään lentokentälle tyypillinen maiseman avoimuus pitkin näkymineen sekä muistumia kiitoteista ja niiden rakenteista. Kiitoteiden laaja säilyttäminen ei ole käytännössä mahdollista ilman alueen tulevan asukasluvun olennaista vähentämistä, mutta niiden pitkiä näkymiä vastaavat näkymäakselit ovat kaupunkirakenteen keskeinen elementti. Kaupunginmuseon lausunnossa mainitut asuinparakit ja muu alueen pienimittakaavainen rakennuskanta on inventoitu kaavoitustyön yhteydessä. Osa rakennuksista on mahdollisesti säilytettävissä uuden kaupunkirakenteen puitteissa, mutta kaavassa ei lentoaseman terminaalialueen ohella tulla osoittamaan laajempia säilytettäviä ympäristökokonaisuuksia.

## **Yhteenveto mielipiteistä**

Kirjallisia mielipiteitä saapui Lentoasemankortteleita koskien 72 kpl ja Nallenrinnettä koskien 21 kpl. Kaavarungon tarkennuksesta järjestettiin lisäksi verkkokysely, johon saatiin 781 mielipidettä.

Malmin lentokentän alueen kaavarungon tarkennus tehtiin yhteisesti koskien Nallenrinnettä ja Lentoasemankortteleita. Kaavarungon tarkennus -vaiheen jälkeen kaavaprosessit jatkuvat omina hankkeinaan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista sekä kaavarungon tarkennuksesta saapuneet mielipiteet koskivat monelta osin molempia kaava-alueita, joten niille on laadittu yhteiset vastineet, joissa vastataan molempia alueita koskeviin mielipiteisiin.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat laaja-alaisesti Malmin lentokentän rakentamiseen liittyviin näkökulmiin. Mielipiteet otetaan huomioon kaavoitustyön edetessä.

Mielipiteitä saatiin seuraavilta yhdistyksiltä: Malmin lentoaseman ystävät ry, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry, Suomen Ilmailuliitto.

Nähtävillöoloaikana kaavarungon tarkennuksen otsikkona oli ”Malmin lentokentän alue, Nallenrinne ja Lentoasemankorttelit suunnitteluperiaatteet”. Valmisteluaineiston nimeä muutettiin, koska ”kaavarungon tarkennus” vastaa paremmin tämänhetkisen suunnitteluvaiheen sisältöä. Saatua palautetta ei ole muokattu tässä vuorovaikutusraportissa vastaamaan muuttunutta nimeä, vaan palautteessa ja vastineissa viitataan suunnitteluperiaatteisiin.

### **Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**

Mielipiteet koskivat huomattavan laaja-alaisesti Malmin lentokentän rakentamiseen liittyviä näkökulmia. Vastineita ei ole laadittu aihepiireihin, jotka eivät koske Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen kaava-alueita, osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tai kaavarungon tarkennuksen sisältöä ja tavoitteita.

#### **Lentotoiminnan jatkaminen**

Valtaosassa mielipiteitä otettiin kantaa lentotoimintaan alueella. Argumentteja esitettiin sekä lentotoiminnan säilyttämisen, että sen lopettamisen puolesta.

Mielipiteissä esitettiin, että lentokentän puolustaminen on propagandaa, monet asukkaat viereisellä pientaloalueella odottavat lentämisen loppua. Hienoa, että tuo alue saadaan vihdoinkin yleishyödylliseen käyttöön. Suunnitelmat ovat hienoja ja kannatettavia. Malmi ei voi toimia Helsinki-Vantaan varakenttänä, koska sinne ei voi laskeutua suurilla matkustajakoneilla. Brommalla ja muilla kaupunkikentillä on ihan oikeaa reittiliikennettä.

Lentokenttä tulee säilyttää, lentokentän toimintaa kehittää ja markkinoida uniikkina nähtävyytenä. Malmin lentokenttä toimii aktiivisesti Suomen toiseksi vilkkaimpana kenttänä ja Suomen suurimpana ilmailun koulutuskeskuksena ja osaamiskeskittymänä. Kentällä on kansallisesti tärkeä merkitys. Malmi on Helsingin ainoa lentokenttä, joka vapaalla aikataululla pystyy palvelemaan bisnes- koulutus- ja harrasteilmailijoita. Toimiva lentokenttä tukee ihmisten perustuslain mukaista liikkumisen vapautta. Ilmailu kehittyi hiljaiseksi ja ekologiseksi liikkumismuodoksi. Sähköisen lentoliikenteen myötä kaupunkikenttien merkitys kasvaa. Pitäisi varautua pääkiitotien pidentämiseen, maastomuokkaukseen ja Tattariharjuntien tunneliin johtamiseen. Taitolentonäytökset ovat suuren

yleisön suosiossa. Kaupungin pitää ottaa huomioon ja kunnioittaa eduskunnan Lex Malmi -kansalaisaloitteen yhteydessä hyväksymä lausuma, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätoimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnat voivat jatkua hyvien yhteyksien ja etäisyyksien päässä. Lausumassa on kerrottu, ettei Malmin toimintaa voida lopettaa ennen korvaavan lentopaikan olemassa oloa. Kenttä toimii meripelastushelikopterien kotikenttänä. Kenttä on turvallisuustekijä koska sitä voidaan käyttää varakenttänä. Asuntorakentaminen on mahdollista hybridimallina, missä kentän 18/36 kiitotien ja sen suoja-alueen ulkopuoliset alueet voidaan kaavoittaa rakentamiselle ilmailutoiminnan loppumatta ja häiriintymättä nyt kun 09/27 kiitotien käyttö on loppunut.

### **Vastine**

Suunnitteluperiaatteiden vastineissa ei oteta kantaa lentotoimintaan. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

### **Yleiskaava, maakuntakaava**

Mielipiteissä todettiin, että Helsingin uuden yleiskaavan sekä uudenmaanliiton 4. vaihemaakuntakaavan valitusten käsittely on kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Käyttötarkoituksen vaihtuminen tai tiivistämisen mahdollisuuden lainmukaisuus ei ole siten tiedossa. Asemakaavojen suunnittelu ennen maakunta- ja yleiskaavojen lainvoimaisuutta on kyseenalaista ja tulee keskeyttää. Kuinka kaupunki voi edistää uuteen yleiskaavaan pohjautuvaa suunnittelua ennakoivasti? Asiassa on mahdollista vedota myös EU-tuomioistuimiin ja mahdollisesti myös muihin kansainvälisiin elimiin. Voimassa olevassa maakuntakaavassa lentokenttä on edelleen lentokenttä.

Asemakaavoituksessa ja edelleen ilman lainvoimaa olevassa yleiskaavassa ei ole otettu riittävästi huomioon, mitä Malmin lentoaseman lopettaminen merkitsee sekä pääkaupunkiseudun liikenneinfran että kulttuuriarvojen näkökulmista sekä muun asemakaavojen mukaisen toiminnan harjoittamisen näkökulmasta myös suunnittelualueen ulkopuolisilla alueilla. RKY- ja luontoarvot tulee ottaa huomioon kaupungin yleiskaavasta oikeusasteille antamien lausuntojen mukaisesti. Uusi yleiskaava on todettu hallinto-oikeudessa laittomaksi kaupunkibulevardien osalta. Kaupunkibulevardien toteutumisella tai toteutumattomuudella on merkittävä vaikutus näiden asemakaavojen liikenneratkaisuihin. Pitäisi myös odottaa, mitä paikkaa ja lentokenttää liikenneministeriö ehdottaa pääkaupunkiseudun yleisilmailupaikaksi. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ja yleiskaavan 2016 aineistossa viitattu Liikenne- ja viestintäministeriön selvitys 26/2014 sisältää tarkastelun ainoastaan ns. harrasteilmailun siirrettävyyden osalta. Raportin mukaan harrasteilmailun osuus Malmin lentoasemalla on vain noin 10-20 %. Suurimmalta osin



on täysin selvittämättä, miten yhteiskuntaa ja elinkeinoelämää palvelevat Malmin lentoaseman toiminnot voivat jatkua.

Suunnitelmat uudesta alueesta ovat ylimitoitettuja. Miksi Helsingin täytyy kasvaa?

### **Vastine**

Kaupunginvaltuusto hyväksyy kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelman, jossa määritellään mm. keskeisimmät asemakaavoitettavat alueet.

Uuden alueen suunnittelu on pitkäjänteistä ja aikaa vievää. Asemakaavoja valmistellaan, jotta asuntorakentaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti uuden yleiskaavan voimaantulon jälkeen. Asemakaavaa valmistellaan yleiskaavan pohjalta, koska se osoittaa kaupungin tavoitteen alueen käytön osalta. Asemakaavan valmistelu on mahdollista ennen kuin yleiskaava on lainvoimainen. Asemakaava viedään päätöksentekoon kun yleiskaava on saanut lainvoiman.

Helsingin hallinto-oikeus antoi 5.2.2018 päätöksensä Helsingin yleiskaavasta jossa Malmin lentokenttää koskevat valitukset hylättiin. Korkein hallinto-oikeus myönsi 30.5.2018 valitusoikeuden Malmin lentokentän maankäyttöön. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittamiselle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa. Myöskään maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ei ole esteenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Sekä maakuntakaavojen että uuden yleiskaavan mukaan Malmille tulee asumista, mikäli lentotoiminta lakkaa. Valtioneuvosto päätti 3.4.2014 julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015–18. Siinä linjattiin, että Malmin lentokenttä otetaan asuntokäyttöön ja että valtion toiminnot lopetetaan kenttäalueella mahdollisimman nopeasti, viimeistään vuoteen 2020 mennessä.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi 25.8.2014: "Valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön." Tähän sopimukseen perustuen valtio luopui kenttäalueesta vuoden 2016 lopussa.

Valtion päätös lakkauttaa toimintansa Malmin kentällä perustui tavoitteeseen vahvistaa Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä lisäämällä seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä.

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 26.11.2014 ostaa Finavialta ja Se-naattikiinteistöltä kiinteistöjä ja 21 rakennusta mm. lentoterminaali, lentokonehalli, paloasema, auto- ja konehalli sekä asuin- ja talousrakennuksia. Hallintaoikeus maa-alueisiin ja rakennuksiin siirtyi kaupungille vuoden 2017 alussa.

Kaavoitusta ohjaavat valtioneuvoston asettamat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ne vaikuttavat Helsingin kaavoitukseen ohjaamalla Uudenmaan maakuntakaavaa, joka puolestaan ohjaa Helsingin yleiskaavaa ja sen kautta asemakaavoja.

Kaupungin strategiaohjelmassa Helsingin tavoitteena on tuottaa vuosittain (2019-2021) keskimäärin 7 000 uutta asuntoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. Uusien kaupunginosien rakentamisen lisäksi tavoitteena on saada vanhoihin kaupunginosiin täydennysrakentamisen avulla uusia asukkaita ja monipuolisempi väestörakenne turvaamaan alueiden palveluja. Tavoitteena on myös sijoittaa uudet kaupunginosat ja täydennysrakentaminen olemassa olevan ja tulevan raideverkon palvelualueelle ja näin eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Kaavarunkotyön yhteydessä tutkittiin kaupunkibulevardien vaikutuksia Malmin lentokenttäalueen liikenteeseen. Vaikutukset todettiin vähäisiksi, koska bulevardit eivät ulotu Kehä 1:n pohjoispuolelle. Bulevardien tarkempia vaikutuksia selvitetään yleiskaavan toteuttamishjelmatyössä.

### **Asemakaava, jatkoprosessi, selvitykset, vaikutusten arvioinnit**

Mielipiteissä todettiin, että maankäyttö- ja rakennuslain 9 § edellyttää, että kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavamuutokset ovat asemakaavan 5343 alueella ja siinä alueen käyttötarkoitus on lentoliikennealue (LL). Kaupungin pitäisi selvittää asemakaavamuutosten vaikutukset siviili-ilmailun toimintaedellytyksiin, lisäksi pitäisi selvittää vaikutukset lumenvastaanottoalueelle ja Tattariharjun eteläpuoleisille liikekiinteistöille.

Helsingin kaupungin pitäisi järjestää kansainvälinen suunnittelukilpailu Malmin lentoaseman alueesta alueen maailmanlaajuisen merkittävyyden takia. Alueelle voitaisiin laatia korkeatasoinen oikeusvaikutteinen osayleiskaava, mikä ohjaisi asemakaavoitusta paremmin kuin virkamiestyönä laadittu hyvin suurpiirteinen kaavarunko. Myös Helenin uusi lämpölaite edellyttää suunnittelukilpailua.

### **Vastine**

Merkittävät vaikutukset selvitetään asemakaavoituksen yhteydessä.

Suunnitteluperiaatteiden vastineissa ei oteta kantaa lentotoimintaan. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Alueelle on laadittu kaavarunko, joka ohjaa tarkempaa kaavoitusta. Alueelle ei ole tarkoituksenmukaista laatia osayleiskaavaa, koska sitä vastaavat selvitykset tehtiin kaavarunkotyön ja yleiskaavatyön yhteydessä. Osayleiskaavan laatiminen on tarkoituksenmukaista silloin, jos poiketaan yleiskaavasta. Suunnittelukilpailun järjestämisen edellytyksenä ovat riittävät lähtötiedot ja selvitykset, joiden perusteella suunnittelun reunaehdot määritellään. Alueelle tullaan järjestämään suunnittelukilpailuja sitten kun alueen suunnittelun reunaehdot ovat tarkentuneet riittävästi. Kilpailut voivat koskea mm. jotain osa-alueita, yksittäisiä tontteja tai julkisia rakennuksia.

### **Miksi juuri Malmin lentokentälle täytyy rakentaa**

Mielipiteissä esitettiin, että Malmin kenttäalue on 1,38 km<sup>2</sup>, joten ihan pienestä alueesta ei voi puhua. Tämä siis suljettua aidattua aluetta, yhteensä melu ja suoja-alueineen yli 2,5 km<sup>2</sup> eli Helsingin mittakaavassa todella iso alue. Uuden alueen mukana tuleva liikenneinfran parannus vaikuttaa myös ympäristön asukkaille positiivisesti. Syitä kentän rakentamiseen on läjäpäin. Miksi pitäisi aina rakentaa muualle? Paikka on hyvä ja keskeinen asuinrakentamiselle. Malmin kenttä on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa, alue on iso sekä yhtenäinen. Tasainkin se on eli sitä ei tarvitse pahemmin muokata paaluttamista lukuun ottamatta. Alueesta saa viheralueita ja virkistysalueita. Maaperä on normisavimaata. Alue on hyvien yhteyksien päässä toisin kuin Sipoon alue. Koillishelsinkiläiset ansaitsevat uuden tasokkaan asuinalueen. Uusi raitiovaununlinja, uudet kulttuuri- ja liikuntapaikat sekä puistot ovat tervetulleita. Kodikkaan, mutta kaupunkimaisen asuinalueen luominen Helsinkiin on tärkeää myös kasvaneen eriarvoisuuden takia. Sitä tarvitaan nuoruutta ja turismia ihannoivan keskustan "tyhjänpäiväisen viihtymispöhinän" rinnalle.

Helsingissä löytyy paljon tonttimaata. Muualla on asuntotuotantoon paremmin soveltuvia alueita. Sopivia alueita olisivat esim. Ilmalan rata-piha-alue, josta kaupunki voisi saada valtiolta vaihtoalueen. Ilmalassa maapohja mahdollistaisi rakentamisen halvemmalla kuin Malmilla ja liikenneyhteydet olisivat helpommin järjestettävissä paikallisjunia hyödyntäen. Sipoosta hankittu alue Östersundom on edelleen kokonaan hyödyntämättä. Sipoon alueen käyttämättömyyttä on perusteltu mm. luonnonsuojeluun, virkistyskäyttöön ja harvinaisten lajien suojeleamiseen perustuvilla argumenteilla, miksi samat argumentit eivät päde Malmilla? Viikin pelloille voisi rakentaa ja yliopiston maanviljelys siirtää maaseudulle. Kaupunkia pitäisi rakentaa rakentamalla kerros-/tornitaloja keskustaan. Korkea rakentaminen on järkevä ratkaisu. Kaupun-

gissa on miljoona tyhjää toimistoneliometriä, joista valtava osa paikoilla, jotka soveltuvat asuinkäyttöön ja joissa infraa ei tarvitse paaluttaa suohon.

### **Vastine**

Helsingin maankäytön suunnittelua ohjaa yleiskaava, jossa määritellään asemakaavoitettavat alueet. Uuden yleiskaavan lähtökohtana on ollut väestöennuste, jonka mukaan vuonna 2050 Helsingissä on noin 860 000 asukasta. Malmin lentokenttäalue on uuden yleiskaavan tärkein aluerakentamiskohde, jonka lisäksi asuntorakentamista varten kaavoitettavaa tonttimaata tarvitaan myös muualta. Helsinki tarvitsee kaikki yleiskaavassa asuntorakentamiseen osoitetut alueet, jotta Helsinki pysyy asuntorakentamisen tavoitteessa.

Östersundomin kaavoitus on edennyt päätöksenteossa, kaupunginhallitus päätti 8.10.2018 esittää Östersundomin yhteisen yleiskaavaehdotuksen kaupunginvaltuustolle. Ilmalan ratapiha-alueita ei voida osoittaa asuntorakentamiseen koska se on koko maata palveleva varikko, jossa hoidetaan suurin osa kaukojunaliikenteen henkilöjunien huolloista sekä koko Helsingin lähiliikenteen kaluston huolto. Ilmalan varikkoalueen omistaa valtio. Viikkiin on kaupunginvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä yleiskaavassa osoitettu rakentamista suunniteltuun poikittaiseen joukkoliikenneyhteyteen tukeutuen. Aluetta koskeva maakuntakaavan merkintä sekä alueen Natura-, maisema-, linnusto- ja kulttuuriympäristöarvot eivät mahdollista peltojen rakentamista.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut korkean rakentamisen selvityksen, jossa korkean rakentamisen periaatteet on esitetty. Korkeaa rakentamista onkin suunniteltu suosituksen mukaisesti Pasilaan ja Kalasatamaan. Korkea rakentaminen on kaikilla suunnittelun ja toteuttamisen tasoilla vaativampaa ja kalliimpaa kuin ns. normaalirakentaminen sekä sisältää taloudellisia ja kaupunkikuvallisia riskejä. Vaativuutensa takia korkea rakentaminen ei ole ainoa ratkaisu kaupungin kasvuun.

Helsingin kaupunkistrategian mukaan kaupunki halutaan pitää elävänä ja toiminnoiltaan monipuolisena. Elävä kaupunki tarvitsee myös elinkeinotoimintaa palvelevia tiloja eikä kaikkia tyhjillään olevia toimitiloja ole tarkoituksenmukaista muuttaa asuinkäyttöön.

Catellan viimeisimmän markkinakatsauksen mukaan Helsingissä vajaa käyttöaste on toimistotiloissa ollut 12,2 % (kevät 2018), eli tyhjillään on ollut Helsingissä 744 000 m<sup>2</sup> toimistotilaa. Optimaalisessa tilanteessa toimistotiloja tulisi olla tyhjillään 7-8 % toimistokannasta, joka takaa vaihtuvuuden ja riittävän tarjonnan. Tyhjät toimitilat sijoittuvat Helsingissä osittain alueille, joiden käyttötarkoituksen muutos on jo käynnissä. Osin tyhjät tilat sijoittuvat alueille ja sijainneille, joissa tilojen muuttaminen asumiskäyttöön ei ole mahdollista.

Keskeiset syyt Malmin lentokentän alueen rakentamiseen:

1. Helpottaa asuntopulaa. Malmin asuntorakentaminen hyödyttää koko Helsinkiä. Helsinki on voimakkaasti kasvava kaupunki, jolle asuntotuotanto on iso haaste. Malmille suunniteltavalla 25 000 asukkaan alueella on iso merkitys. Suuria rakentamisalueita ei Helsingissä enää juuri ole. Onko Helsingillä varaa jättää yli 300 hehtaaria keskellä kaupunkia rakentamatta? Malmi on keskeisellä paikalla Helsingissä ja se on erinomainen paikka asuntorakentamiselle. Sen ympäristössä on valmis infrastruktuuri. On kestäväää rakentaa asuntoja liikenteellisesti toimiville paikoille.

Malmilaisille syntyy uusia asuntoja. Tutkimusten mukaan uusille alueille muutetaan usein juuri lähi-alueilta. Kentän läheisyydessä on nyt paljon omakotitaloalueita, kuten Puistola ja Sunnuntaipalstojen alue. Kentän rakentamisen myötä syntyy uudenlaisia koteja, esimerkiksi kerrostaloja ja rivitaloja.

2. Mahdollistaa raideyhteydet. Uusia raideyhteyksiä suunnitellaan lentokentän alueelta keskustaan sekä poikittaissuunnassa Myyrmäkeen ja Vuosaareen nykyisen 560-bussilinjan tilalle. Raideyhteydet parantaisivat monen helsinkiläisen liikkumista. Lentokenttäalueen rakentamisen myötä olisi mahdollista, että tulevaisuudessa myös Alppikylä ja Jakomäki voitaisiin saada raideliikenteen piiriin. Ilman lentokenttäalueen rakentamista tälle suunnalle ei käytännössä ole mahdollista tehdä raideliikenteen investointeja.
  3. Tiivistää kaupunkirakennetta. Malmin lentokentän alueen rakentaminen on avain koillisen Helsingin kehittymisessä. Suunnitelmana on yhdistää koillisen Helsingin kaupunginosia, jotka lentokentän alue nyt erottaa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen lisää Malmin elinvoimaa ja palveluja. Koillinen Helsinki ei ole tilastollisesti kehittynyt samaa tahtia kuin muut Helsingin suurpiirit. Näin merkittävä määrä uusia asukkaita tuo aikaisempaa monipuolisemmat palvelut ja myös työpaikkoja. Rakentamishanke tuo taloudellista toimeliaisuutta Malmin suunnalle.
  4. Parantaa virkistysmahdollisuuksia. Alueen asukkaille avautuu uusia virkistysmahdollisuuksia, kun suljettu kenttäalue tulee kaupunkilaisten käyttöön. Nykyistä aluetta kiertävää ulkoilureittiä kehitetään yhtenäisenä kokonaisuutena. Uusia reittejä suunnitellaan esimerkiksi kentän poikki Fallkullasta lentoasemarakennuksille sekä Lahdenväylän yli Kivikon liikuntapuistoon.
-

## Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

### Suunnitelmista yleisesti

Mielipiteiden esittäjien mukaan kaavaesittelyssä oli paljon myönteistä ja mielenkiintoisia ratkaisuja. Ei muuta kuin vauhtia suunnitteluun, jotta ihmiset saavat tasokkaita asuntoja ja Malmista tulisi upea kaupunginosa. Hyvää suunnitelmassa on pitkät näkymät muistumina kiitoteistä ja pelloista ennen lentokenttää. Suunnitelma vaikuttaa hyvältä, hyvä kun rakennetaan. Koska näin suuria uusia asuinalueita Helsingissä ei tulevaisuudessa tule, kannattaisi panostaa sekä talojen ulkoasuun että riittäviin kerrosmääriin. Kun asuntoja tarvitaan Helsingissä, olisi parempi, että rakennetuilla alueilla tehdään selvästi nykyistä korkeampia taloja ja rytmitetään puistoilla ja leveämmillä bulevardeilla asuinalue viihtyisäksi. Tasapaksu suunnittelu ei luo viihtyisää ympäristöä. Rakennettava elinvoimainen asuinalue palveluineen ja hyvine liikenneyhteyksineen eikä mitään nukkumalähiötä. Niitä täällä koillisessa on jo tarpeeksi. Kaupunkimaista mutta luonnon huomioon ottavaa aluetta odotetaan innolla. Käyttäkää nykyisiä kiitoteitä bulevardeina, jolloin alueella on yhteys historiaan. Kiitotiet mahdollistaisivat selkeän ruutukaavan käytön Malmilla, miksi suotta mutkitella? Toivotaan pienehköjä ja moni-ilmeisiä umpikortteleita, joissa myös korkeampi torniosa. Mielellään korkeita rakennuksia, ei pilvenpiirtäjiä muttei matalia taloja hyvälle sijainnille. Lentoterminalien suunnitteluperiaatteet eivät saa tarkoittaa funkista jäljitteleviä halvannäköisiä valkobetonia laatikkotaloja, jossa betonielementtisaumat ovat näkyvissä.

Toivottavasti suunnitelmat eivät koskaan toteudu. Aluetta ei saa rakentaa. Kymmenien tuhansien ihmisten asunnot ja isot parkkihallit eivät sovi tänne. Mieluummin lentokenttä kuin järkyttävän massiivinen kerrostalokompleksi. Kaavaluonnoksissa vain yksi pieni alue on piirretty esimerkinomaisesti ”valmiiksi” parkkitaloineen kaikkineen. Muu alue on vain silkkaa luonnostelua vailla todellisia visioita mainitun asukasmäärän saavuttamiseksi. Suuren lähiön luomiseen liittyy useita riskitekijöitä. Ehkä ihmiset eivät halua asettua asumaan sinne rakentamisen alkuaikoina kun palvelut ja infrastruktuuri ovat puutteellisia. Jos uudisrakentaminen epäonnistuu eikä alueesta tule vetovoimaista, niin väestö segregoituu ja alue voi slummiutua. Ihmiset eivät ole halukkaita muuttamaan ongelmamaaperälle ja tiheään rakennettuun lähiöön, kun parempiakin vaihtoehtoja on tarjolla. Rakentamisen hintataso tulee alueen haastavuuden vuoksi olemaan kova.

### **Vastine**

Suunnitteluperiaatteissa esitetään mm. seuraavia periaatteita, jotka koskevat kaupunkirakenteellisia ja –kuvallisia tavoitteita Nallenrinteen ja Lentoterminalien asemakaavoissa:

- Nallenrinteen alueella tavoitellaan materiaaleiltaan ja ilmeeltään monimuotoista ja vaihtelevaa arkkitehtuuria ja kaupunkikuvaa. Lentoasemankortteleiden alueen suunnittelun lähtökohtana ovat suojellut lentokenttärakennukset
- Kiitoteiden akselien päätteinä ovat kaupunkikuvassa erottuvat maamerkkirakennukset.
- Uudenlaiset, toiminnoiltaan monipuoliset ja ilmeeltään vaihtelevat suurkorttelit mahdollistavat erilaiset asumisen ratkaisut. Kortteleissa on useita eri talotyyppisiä ja rakentaminen on mittakaavaltaan vaihtelevaa.

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Siinä esitettiin yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne sekä liikenneratkaisut. Kaavarungon yhteydessä tehtyjen havainnekuvien tarkoituksena on alueen kokonaisrakenteen ja mittakaavan hahmottaminen. Alueen asemakaavoitusta tehdään osa-alue kerrallaan, jolloin niiden suunnittelu tarkentuu. Osa-alueiden asemakaavoitus perustuu kaavarungon linjauksiin. Kaavoittamalla alue osa-alueittain pystytään paremmin vastaamaan ajan kuluessa muuttuviin tavoitteisiin ja vaatimuksiin. Kullekin osa-alueelle luodaan sen suunnitelluajankohdalle ominainen kaupunkirakenteellinen teema.

Koko aluetta esittävässä havainnekuvassa esitetään nyt asemakaavoitettavien osa-alueiden sijoittuminen ja suhde kokonaisuuteen. Nyt kaavoitettavien alueiden suunnittelun tarkentuessa niistä tehdään yksityiskohtaisempia suunnitelmia havainnollistavia kuvia.

Rakentamisen laatutasoa ohjataan asemakaavamääräyksillä, ja tontinluovutusehdoilla.

Malmin lentokentän alueella noudatetaan kaupunginvaltuuston hyväksymää asumisen ja maankäytön ohjelmaa (AM-ohjelma) AM-ohjelmalla ohjataan alueiden kehittymistä asujaimistoltaan monipuolisiksi ja ehkäistään alueiden segregoitumista. Kaikilla Helsingin uusilla aluerakentamisalueilla asuntojen hallintamuotojakauma on ohjelman mukainen.

### **Alueiden mitoitus**

Saapuneissa mielipiteissä pidettiin hyvänä mittakaavallista vaihtelua rakentamisessa (kerrostaloja ja pientaloja ja matalampaa rakentamista), torneja ei haluttu. 25 000 asukkaan uuteen asuinalueeseen pitäisi suhtautua ehdottomana alarajana ja pyrkiä lähemmäs 40 000. Pienimuotoinen rakentaminen on ihan mahdollista. Korkein rakentaminen on hyvä sijoittaa Nallenrinteen alueelle, erityisesti Tattariharjuntien ja nykyisen teollisuusalueen lähelle. Kuitenkin niin etteivät varjosta pientaloaluetta. Erityisen korkeaa rakentamista (yli 10 krs.) tulisi välttää, sillä

Koillis-Helsinki on yleisesti matalaa. Ympäristössä asuvat asukkaat arvostavat alueen rauhaa ja luonnonmukaisuutta.

Kaavoitus on liian tiivis ja liian korkea. Pysäköintitalo vaikuttaa tarpeettoman suurelta. Suunnitelmissa olevat rakennukset eivät millään lailla vastaa mielikuvasanailua puistomaisesta kaupungista. 8–16 kerroksiset betonitalot eivät ole mitenkään puistomaisia. Lupaukset kehittää Malmista vihreä ja turvallinen sekä viihtyisä kaupunginosa tuntuu jääneen vaalihöpinäksi. Yhteensä n. 40 hehtaarin alueelle kaavaillaan 4500 asukasta eli asukastiheydeksi tulee huikeat 11 000 - 12 000 asukasta neliökilometriä kohden. Tämä asukastiheys vastaa Helsingin ydinkeskustan asukastiheyttä linnuntietä noin 12 km:n päässä ydinkeskustasta. Kaavoituksessa on ajateltu paljon lähempänä noin 7 km:n päässä ydinkeskusta jättää suuria alueita (Vanhankaupunginlahden Natura-alue) mukaiseksi alueeksi. Asuinalueesta ollaan tekemässä Tukholman Rinkeby:n kaltainen ongelmalähiö. Mennyttä ovat asumisviihtyvyys, luontoarvot ja kaikki se, minkä vuoksi me asukkaat olemme viihtyneet tällä heterogeenisella asuinalueellamme. Mainio esimerkki integroituneesta, toimivasta yhteisöstä, joka tulisi hajoamaan tukkoisen rakentamisen myötä.

Mikä on Malmin lentokentän asuinrakennusten tonttien rakennustehokkuus (e) kun puisto-alueita ei oteta huomioon? Havainnollistamisen vuoksi olisi hyvä tietää Fallkullan asuinalueen tonttitehokkuus. Miten on otettu huomioon kriisiajan tarpeet vapaalle tilalle, aukioita tarvitaan.

## Vastine

Suunnitteluperiaatteissa esitetään mm. seuraavia periaatteita, Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavojen mitoituksista:

- Uudisrakennusten korkeus vaihtelee 2–16 kerroksen välillä. Suurin osa rakennuksista on 5–8 kerroksisia.
- Nallenrinteen aluetta suunnitellaan noin 2 500 asukkaalle ja Lentoasemakortteleiden aluetta noin 2 000 asukkaalle. Alueiden kokonaiskerrosala on yhteensä noin 220 000 k-m<sup>2</sup>.

Malmin lentokentän alueen mitoitus on määritelty Helsingin uudessa yleiskaavassa noin 25 000 uudeksi asukkaaksi. Tavoite on mitoitettu huomioiden alueen koko ja sijainti kaupunkirakenteessa. Alueen tehokkuus on näin arvioiden hiukan matalampi kuin Arabianrannassa, Herttoniemenrannassa tai Aurinkolahden alueella. Uudessa yleiskaavassa Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen alueiden korttelitehokkuudeksi on määritelty pääasiassa 1,0-2,0. Lisäksi alueille tulee virkistys- ja viheraluetta Alueiden tonttitehokkuudet tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Fallkullan alueella kerrostalojen korttelitehokkuus on keskimäärin 0,81 kun korttelitehokkuuksia määritettäessä on laskettu mukaan kutakin korttelia palvelevat LPA-alueet.



## **Palvelut ja toiminnot**

Saadussa palautteessa kysyttiin mm. mitä palveluja alueelle tulee? Kuinka monta päiväkotia ja koulua ja minne ne rakennetaan? Missä ovat kaupat ja tuleeko niitä riittävästi? Kivijalkaliikkeiden lisäksi tarvitaan myös isoja marketteja. Nykyisin ympäröivän alueen kauppatilanne on huono. Ei yhtäkään jättikauppakeskusta enää, vaan kivijalkakauppoja pääkatujen varsille. Voiko tuonne sijoittua yritystoimintaa laajemmassa mitassa, myös tuotannollista toimintaa? Kaupungissa tulee olla muutakin kuin nukkumalähiöitä, miksi kaikki toiminta häädetään kaupungista. Tattariharjuntien varteen on suositeltavaa sijoittaa liikerakentamista ja palvelu- ja liiketiloja koska aluetta leimaa teollisuusalue ja moottoritien läheisyys.

Asukkaille tulee antaa vapaus muokata asuinympäristö heidän halumaansa suuntaan.. Kauppatorin päihittävä torialue, jossa perinteisen oranssinväriset torikatokset saavat hedelmät ja marjat hehkumaan. Korttelikaupat, lapset, vanhukset, basaarikauppiaat, keppikansa, pyörätuolin pyörittäjät, junat, pyörän eri versiot, ratikat ja sähköautot, torimyyjät risteilevät sopuisasti malmibulevardeilla. Lasten liikennekautunki lentokenttineen ja leikkilentokoneineen pörrää sen yläpuolella! Varhaisteineille katoksellinen hengailupaikka kännykän latauspisteineen, ikäihmisille ja nöreille yhteinen arjen apuvälineiden innovointikeskus. 3d-halli, jossa voi kipee ja köyhä tehdä ilmaisia virtuaalimatkoja ja ehkä jokunen ilmastonmuutoksesta huolissaan oleva z-sukupolven edustajakin. Malmin kentälle tulisi toteuttaa kulttuuritoimintoja kuten Tartossa, kaiken ei tulisi kasaantua keskustaan, esim. Kööpenhaminan Louisiana. Taiteilijat, arkkitehdit ja luonnonsuojelijat voisivat suunnitella museorakennusten sijaan uutta metropolikulttuuria.

## **Vastine**

Malmin lentokentän alueelle laaditaan palveluverkkoselvitys, jossa selvitetään alueen päiväkotien ja koulujen tarve ja palveluja rakennetaan tarpeen mukainen määrä. Alustavan arvion mukaan alueelle rakennetaan kaksi suurta koulua. Toista kouluista suunnitellaan Lentoasemankortteleiden asemakaava-alueelle Lentoasemanpuiston laidalle. Alueilla varaudutaan tarvittavien päiväkotien rakentamiseen.

Malmin lentokentän alueelle on laadittu kaavarunkotyön yhteydessä kaupallinen selvitys. Selvitys toimii lähtökohtana, kun alueen liiketilöiden mitoitusta määritellään. Tavoitteena on, että lentokentän alueelle tulee hyvät kaupalliset palvelut. Samalla Malmin aseman seutua kehitetään, jotta sen palvelutarjonta kasvaisi. Malmin lentokentän alueen suurimmat palvelut sijoittuvat alueen keskustaan. Keskusta tullaan kaavoittamaan Nallenrinteen ja Lentoasemakortteleiden jälkeen. Ilmasillan tien ja muiden keskeisimpien kaupunkitilojen maantasokerrokseen sijoitetaan liike- ja palvelutiloja.

Suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on rakentaa toiminnallisesti monipuolisia asuinalueita. Rakennetaan ympäristöä, jossa erilaiset elämäntavat, moninainen ja rikas kaupunkielämä sekä ruohonjuuritason toiminta voivat toteutua.

### **Minkälaisia asuntoja alueelle rakennetaan?**

Mielipiteissä kysyttiin mm. tuleeeko alueelle omistusasumista? Millainen hallintamuotojakauma alueelle tulee? Tuleeko isoja asuntoja? Tuleeko senioriasumista? Toivottavasti suunnitellaan myös opiskelija-asuntoja. Rakentamisessa pitäisi ottaa huomioon esteettömyys. Lentokentän alueella pitäisi olla myös vanhusten palvelutalo. Rakennettavat korkeatasoiset talot pitää suunnata köyhille ja maahanmuuttajille vuokra-asuntoina. Asunnot voisivat olla innovatiivisia, voisi olla kerrostaloja jossa on välikerroksia, olisi terasseja/pihaa maanpinnan yllä.

### **Vastine**

Malmin lentokentän alueella noudatetaan kaupunginvaltuuston hyväksymää asumisen ja maankäytön ohjelmaa (AM-ohjelma). Kaikilla Helsingin uusilla aluerakentamisalueilla asuntojen hallintamuotojakauma on ohjelman mukainen. Suunnitteluperiaatteissa esitetään asumisvaihtoehtoiltaan monipuolista aluetta, joka vastaa asumisen erilaisiin tarpeisiin eri elämäntilanteissa.

### **Asuntojen hintataso**

Mielipiteissä esitettiin seuraavaa: Mikä on arvio ja tavoite alueen asuntojen toteutuvasta hintatasosta ja rakentamisen vaikutus Helsingin yleiseen asuntojen hintatasoon? Maaperän vuoksi tonttikustannukset ja asuntojen hinnat nousevat tavanomaista korkeammiksi. Uusien liikenneyhteyksien rakentaminen on huomioitava asuntojen hinnoissa.

### **Vastine**

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset selvitetään asemakaavoituksen edetessä.

### **Rakentamisjärjestys**

Mielipiteissä kysyttiin, miksi rakentaminen aloitetaan kiitotien päästä siten, että lentotoiminta häiriintyy? Alueen rakentaminen tulisi toteuttaa siten, että lentotoiminta voi jatkua mahdollisimman pitkään. Muussa tapauksessa kenttäalue jää todennäköisesti ilman kaupungille tuloja tuottavaa käyttöä kymmenien vuosien ajaksi. Rakentamisjärjestyksellä tulee maksimoida kenttäalueen tuottamat tulot kaupungille. Pohjoinen alue eli Suurmetsäntien varsi täytyy ehdottomasti rakentaa viimeisenä.

## Vastine

Rakentaminen aloitetaan etelästä, Tattariharjuntien vierestä, jolloin voidaan tukeutua olemassa olevaan infraan, katualueisiin sekä joukkoliikenteeseen. Rakentamisen vaiheistuksella pyritään takaamaan myös ympäröivän katuverkon toimivuus. Tavoitteena on, että Ilmasillan eritasoliittymä toteutetaan alueen rakentamisen alkuvaiheessa. Uusi katuyhteys tukee alueelle rakennettavaa raideyhteyttä, joka tulee palvelemaan koillisen Helsingin sujuvia joukkoliikenneyhteyksiä.

Lentämisen päätyttyä alue pyritään avaamaan mahdollisimman nopeasti julkiseen käyttöön kaikille kaupunkilaisille avoimeksi virkistysalueeksi. Lopputilanteessa tavoitteena on hyvä asuinympäristö. Alueen vuokratulot eivät määritä rakentamisjärjestystä.

Alueelle laaditun alustavan rakentamisjärjestyksen mukaan Suurmet-säntien varsi tulee rakentumaan viimeisimpien alueiden joukossa 2030-luvulla.

## Rakentamisaika

Mielipiteissä esitettiin, että arvio rakentamisajasta (2020–2040) on liian lyhyt. Siihen pitää lisätä työpajassakin kerrottu 10 vuotta. Jos ehdotetussa ajassa pitäisi rakentaa asunnot kaikille 25000 asukkaalle, pitäisi rakentamisvauhti olla:  $25\ 000 \text{ asukasta} / 20 \text{ vuotta} / 2,3 = 543 \text{ asuntoa}$  vuodessa (2,3 hlö/perhe). Tämä ei ole realistista kun alueen pohjarakentaminen vaatii stabilointia ja paalutusta. Kaupungin asemakaavaosasto on ns. runkokaavatyöpajassa kertonut, että rakentaminen kestää 30 vuotta ja että rakentaminen suoritetaan vaiheittain. Miten ihmisessä alueella voisi asua samanaikaisesti paalutuskoneiden jylinässä vuosikausia?

## Vastine

Esitetty arvio rakentamisajasta perustuu tämänhetkisiin tietoihin ja tehtyihin tutkimuksiin ja tulee tarkentumaan suunnittelun edetessä. Kaupungin tämänhetkinen arvio rakentamisajasta on 2020–2045.

Suuren aluerakentamiskokonaisuuden rakentaminen tapahtuu vaiheittain, osa-alue kerrallaan. Ensimmäisen osa-alueen valmistuttua ja asukkaiden muutettua ovat vielä seuraavat osa-alueet rakenteilla eikä kaikkien osa-alueiden rakentaminen ole vielä edes alkanut. Rakentamisaikaista haittaa, melua, pölyä, työmaaliikennettä, lähipalveluiden puutetta jne. ei pystytä täysin välttämään, mutta haittaa pyritään minimoimaan rakentamalla laaja kokonaisuus valmiiksi osa-alue kerrallaan. Tavoitteena on, etteivät uudet asukkaat joudu kärsimään työmaan haittoista kohtuuttoman pitkään.

## **Tontinluovutus**

Mielipiteissä esitettiin, että kaupunki ei ole ilmeisesti itse rakentamassa aluetta. Rakennusyritysten valinta tulee olla lainmukainen ja läpinäkyvä. Miten yritykset valitaan ja mitä yrityksiä aluetta on tulossa rakentamaan?

## **Vastine**

Tontinluovutuksessa tullaan noudattamaan kaupungin normaalia tontinluovutusprosessia. Helsingin kaupunki luovuttaa asuntotontteja pääasiassa yleisten tonttihakujen kautta. Osa tonteista luovutetaan erikseen järjestettävillä laatu- tai hintakilpailuilla.

Asuntotonttien luovutuksen menettelytapoja ovat:

- Yleinen asuntotonttihaku (noin kerran vuodessa)
- Ilmoittautumismenettelyt (noin kerran vuodessa)
- Yleinen omakotitalotonttihaku (noin kahden vuoden välein)
- Jatkuva tonttihaku (koko ajan vireillä)
- Ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyt (vuosittain 2-3 kertaa)
- Hinta- ja laatukilpailut (vuosittain 1-5 kertaa)

## **Kentän suojeleuarvot**

Saadun palautteen mukaan historiaa on säilytettävä, tässä näkökulma on otettu hienosti huomioon. Voidaanko RKY-alueelle rakentaa? Mikä on RKY-alueen status?

Malmin lentoasema on RKY-aluetta ja valtakunnallisesti merkittävä suojelukohde. Sillä on myös huomattava kansainvälinen arvo modernin arkkitehtuurin, liikennetehokkuuden ja lentotoiminnon esimerkkinä. Toimivana lentokenttänä arvo tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Rakennusten säilyttäminen ei riitä, myös toiminta täytyy suojella. Suojeleuarvot on otettava kaavasuunnittelun lähtökohdaksi ja nykyinen RKY-alue on suojeltava asemakaavoituksella nykytilassaan. Nykyiset suunnitelmat on tehty vastoin helsinkiläisten enemmistön tahtoa, ja ne antavat Helsingistä huonon kuvan kulttuurikaupunkina.

Ilmailu- ja liikennehistoriallisena monumenttina Malmin lentoaseman erityinen arvo liittyy sen ilmeen säilymiseen alkuperäisenä. Kansainvälinen World Monuments Fund (WMF) valitsi Malmin lentokentän maailman sadan uhanalaisimman kulttuuritaiteen listalle vuosina 2003 ja 2005. Malmi on ensimmäinen luetteloon hyväksytty ilmailukohde ja samalla ensimmäinen suomalainen kohde. Euroopan johtava kulttuuriperintöjärjestö Europa Nostra valitsi vuonna 2016 Malmin yhdeksi Euroopan seitsemästä uhanalaisimmasta kulttuuriperintökohteesta. Lentoasema on listattu modernin arkkitehtuurin merkkikohteita kartoittavan

kansainvälisen DoCoMoMo-työryhmän Suomen kohdevalikoimaan. On esitetty arvioita, että kulttuuriarvot ovat niin merkittävät, että alueelle pitäisi hakea Unescon maailmanperintökohde -statusta.

Asemakaavasuunnitelmat eivät noudata Helsingin kaupungin ympäristöhistoriaselvityksen suosituksia, joissa mainitaan, että "Perustamisvaiheen rakennukset ja kiitotiet on syytä suojella sekä yksittäisinä rakenteina että maisemaltaan". Suunnitelmassa esim. kiitoteitä ei ole esitetty suojeltaviksi ja myös maiseman säilyminen suosituksen mukaisena on kyseenalaista. Lisäksi esitetään; "On ilmeistä, että Malmin lentoaseman kulttuurihistorialliset arvot säilyvät parhaiten ilmailutoiminnassa." Ja "Malmin lentoaseman suojelu- ja kehittämisperiaatteiden tulee lähteä siitä, että alkuperäisen arkkitehtuurin arvokkuus säilyy tai se palautetaan, ja mahdollinen uusi käyttö ja lisärakentaminen toteutetaan sen ehtoilla. "Arkkitehtuurin arvokkuuteen" kuuluu, että rakennus on sille sopivassa käyttötarkoituksessa. mieluiten siinä, johon se on alun perin suunniteltu."

### **Vastine**

Lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY, Museovirasto 2009) ja sen on kansainvälisessä tarkastelusakin katsottu olevan arvokas kohde (DoCoMoMo, World Monument Fund). RKY on maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttö-tavoitteiden mukainen inventointi kulttuuriympäristöjen osalta. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) kiitoradat kuuluvat osana arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Kentällä on liikennekulttuurihistoriallinen arvo vanhana merkittävänä lentokenttänä. Europa Nostra -järjestö (kulttuuriperintöalan kansalaisjärjestöjen Euroopan laajuinen liitto) nimesi vuonna 2016 Malmin lentokentän yhdeksi Euroopan seitsemästä uhanalaisimmasta kulttuuriperintökohdeesta. Statuksella ei ole juridisia vaikutuksia.

Lentokentän arvokkaat rakennukset tulevat säilymään ja ne suojellaan asemakaavassa. Lentoasemalle tyypilliset piirteet huomioidaan mahdollisimman hyvin maakuntakaavan edellyttämällä tavalla: "Yksityiskohteisemmassa suunnittelussa huomioidaan kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti." Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan Malmin kehittäminen asuinalueeksi vaikuttaa mahdolliselta ja lentoasemalle tyypillisten piirteiden säilyminen tulee huomioida.

Museoviraston RKY-inventoinnin mukaan terminaalirakennuksen lisäksi valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön kuuluvat lentokonehalli ja kiitoradat. Ilmailukäytön jatkuminen turvaisi parhaiten lentoaseman kulttuurihistoriallisen merkityksen säilymisen.

RKY- kohdekuvauksen perusteella alueen arvo on esitetty kytkeytyvän erityisesti alueen rakennuksiin ja rakenteisiin. Toiminnan säilyttäminen

sinänsä tukee tässä kuten muuallakin rakennuksiin liittyvien arvojen säilymistä, jos ne pysyvät käytössä. RKY-inventointi sinänsä ei voi kohdistua esimerkiksi rakennuksessa harjoitettavaan toimintaan. RKY-inventoinnilla ei voi perustella toiminnan säilyttämistä.

Alueen suojeluarvoja on käsitelty myös Museoviraston kannanottoon tehdyssä vastineessa.

### **Kulttuurihistoria, linnoituslaitteet**

Mielipiteissä esitettiin, että kaupunkisuunnittelussa on tärkeää säilyttää ajallinen kerrostuneisuus ja erityisesti lentokenttää edeltäneitä historiallisia tunnusmerkkejä. On tärkeää säilyttää mahdollisimman paljon 1. maailmansodan linnoituslaitteita. Niitä voidaan hyödyntää puistoalueiden suunnittelussa. Niiden tutkimukselle on varattava riittävät resurssit. Positiivista että vanha tielinjaus on säilytetty. Miten linnoituslaitteita on tarkoitus hyödyntää jatkossa?

### **Vastine**

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty, että historia ja ajallinen kerrostuneisuus tehdään näkyväksi uudessa kaupunkiympäristössä. Muinaismuistolain nojalla suojellut 1. maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet tullaan inventoimaan ja arvottamaan kaavoitustyön edetessä. Jatko-suunnittelun tavoitteena on säilyttää ja joiltain osin kunnostaa puistoalueille sijoittuvia linnoituslaitteita sekä tuoda niitä esille puistoalueen rakenteina. Nallenrinteen alueella sijaitsevien tukikohtien IX:4 ja IX:5 arkeologinen tutkimus on tehty. Tutkimuksen tulokset toimivat jatko-suunnittelun lähtöaineistona.

### **Terminaalirakennus**

Mielipiteissä kysyttiin, mitä toimintaa tulee terminaalirakennukseen? Nyt olisi aika entisöidä tuhattu terminaalirakennus.

### **Vastine**

Tuleva toiminta ei ole tiedossa. Terminaalista ja hangaarista on laadittu rakennukset suojeleva asemakaavaehdotus, jonka mukaan rakennukseen voi tulla julkisia palvelutiloja, liike-, opetus-, varasto- ja näyttelytiloja, kokoontumistiloja, kahvila- ja ravintolatiloja sekä liikuntaa ja vapaa-ajan toimintaa palvelevia tiloja.

### **Kestävä rakentaminen, Hiilineutraali kaupunginosa**

Mielipiteissä kysyttiin, missä ovat vihreät ratkaisut kuten aurinkopaneelit kaikkiin taloihin sekä tuulivoimalat? Alueelle sijoitettava muutama hävikkiruokakaappi ja kierrätys tehtävä mahdollisimman helpoksi. Pienta-

loissa luonnonläheisyys toteutuu luonnollisella tavalla, energiatehokkuus ja esim. aurinkoenergian hyödyntäminen on parhaiten käytettävissä.

### **Vastine**

Suunnitteluperiaatteissa on seuraavat kestävästä rakentamista edistävät periaatteet:

- Tavoitteena on rakentaa hiilineutraali kaupunginosa, joka tukee kaupungin tavoitetta hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.
- Laaditaan alueellinen energiaselvitys alueen hiilineutraaliuden saavuttamiseksi. Selvityksessä kartoitetaan mahdollisuudet uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämiselle alueella.
- Alueiden rakentamiselle asetetaan energiatehokkuusvaatimus ja hiilijalanjäljen laskentavaatimus.
- Alueille määritetään alueellinen viherkerrointavoite.

### **Viheralueet**

Mielipiteissä pidettiin hyvänä, että luonto huomioidaan suunnitelmissa ja lenkkipolku säilyy. Virkistysaluetta tulee lisää ja puistosilta Kivikon liikuntapuistoon, jossa on hyvät ulkoilumaastot, laajentaa ulkoilumahdollisuuksia valtavasti. Lentokenttäalue on avattava asukkaiden käyttöön mahdollisimman nopeasti ja aluetta rajaava aita poistettava. Annetaan ihmisille vapaus kulkea kentällä ja ottaa tila käyttöön.

Luonto ja eläimistö pitäisi jättää rauhaan kenttää ympäröivillä alueilla. Alueen ympärillä olemassa oleva puusto ja metsät on säilytettävä. Suunnitelman puistot ovat liian pieniä. Kaupunkiluonto on Helsingissä vähissä eikä sitä saa nakertaa. Kuinka nykyistä avaruuden kokemusta voidaan tuoda uudelle alueelle ja sen virkistysreiteille. Purouoman läheisyydessä pitäisi olla enemmän puistokäytäviä.

Viheralue menetetään kun kenttä rakennetaan. Kaupungin tutkimusten mukaan alue on erityinen luontoympäristö, alueen asukkaiden tärkeä virkistysalue ja Koillis-Helsingin henkireikä. Koillis-Helsingin ulkoilu ja virkistysalueet ovat nykytilanteessa niukkoja alueen väestömäärään nähden.

### **Vastine**

Puistoverkosto on koko lentokentän alueen keskeinen suunnittelun lähtökohta. Verkosto liitetään ympäristön puistoalueisiin ja reitteihin. Kaavarungon mukaisesti alueen puistot tulevat lisääntymään ja virkistys-

mahdollisuudet paranemaan. Kun alue samalla liitetään nykyistä paremmin Viikki-Kivikon vihersormeen, paranevat alueen virkistysarvot kaupunkiympäristön näkemyksen mukaan nykyisestä. Suunnittelun tavoitteena on, että Malmin lentokentän alueen muutosten myötä koko Koillis-Helsingin virkistys- ja viheralueet lisääntyvät ja monipuolistuvat. Ensimmäiset osat kaavarungon mukaisesta puistoverkostosta kaavoitetaan Nallenrinteen ja Lentoasemankorttelin asemakaavoissa.

Alueen suunnittelun lähtökohtana on, että tulevat viheralueet avataan mahdollisimman nopeasti ihmisten käyttöön ja rakennetaan vaihteittain eri tyypisiksi puistoalueiksi. Ennen rakentamista puistoalueita on mahdollista hyödyntää erilaisten väliaikaistoimintojen ja -tapahtumien käytössä. Nykyisin kenttä on aidattua liikennealuetta, jonne suurella yleisöllä ei yksittäisiä tapahtumia lukuun ottamatta ole pääsyä. Kun lento toiminta loppuu, nykyinen lentokenttää kiertävä aita poistuu ja kenttä-alue tulee kaupunkilaisten käyttöön. Kentän läpi kulkevien virkistysyhteyksien ja uusien puistojen rakentaminen tuo alueelle uutta virkistysympäristöä.

Alueelle tullaan rakentamaan erikokoisia ja eriluonteisia puistoja. Puistojen suunnittelu on vielä yleissuunnitelmatasolla ja puistokäytävien määrä ja linjaukset tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Puistoalueita tullaan suunnittelemaan niin, että niissä on alueita monipuoliseen virkistyskäyttöön. Lentokentän reuna-alueilla olevia metsäisiä puistoalueita tulee säilymään osana tulevia puistoja. Myös osa uusista puistosta tulee olemaan luonteeltaan luonnonmukaisia. Puisto- katu- ja piha-alueille tullaan istuttamaan uusia puita.

### **Alueen luontoarvot**

Mielipiteissä esitettiin, että Helsingin kaupungilla on paljon luontoselvityksiä mutta niitä ei ole tuotu kunnolla esille esittelytilaisuuksissa. Suojeltuja ja harvinaisia lajeja on paljon tällä alueella. Nämä on dokumentoitava ja esitettävä kaavassa tarkasti. Asemakaava-alueilla tehdyt luontoselvitykset ovat olleet suppeita ja niistä useissa ehdotetaan lisäselvityksiä. Metsäselvitys puuttuu kokonaan järeää, vanhaa puustoa kasvavasta metsäisestä viheralueesta, joka sijaitsee Lentoasemankortteleiden kaakkoiskulmassa, Tattariharjuntien pohjoispuolella ja joka on tuotu esiin ja rajattu Faunatican Malmin lentokentän alueen huomionarvoisten perhoslajien selvityksiä vuonna 2016 -raportissa. Kaava-alueiden luontoselvityksiä olisi hyvä täydentää ennen suunnittelun etene mistä. Esitetyssä asemakaava-aineistossa ei ole otettu huomioon Helsingin ympäristölautakunnassa ja Ympäristökeskuksen asiakirjoissa viime kunnallisvaalikaudella esiintuotuja seikkoja, joiden perusteella Malmin alueen rakentaminen vaarantaa tai saattaa vaarantaa alueella olevien suojeltavien ns. direktiivilajien ja luontotyyppien olemassaolon.

Paalutus- ja rakennustyöt tuhoavat luontoarvot todennäköisesti.



Suunnitteluperiaatteet esittävät Tattariharjuntien pohjoispuolista metsäistä viheraluetta korttelialueeksi. Se voitaisiin hyvin säilyttää tehokkaan rakentamisen keskellä luonnon monimuotoisuutta rikastavana virkistysalueena, jossa nykyinen vanha, arvokas puusto säilyy. Kaava-aineistoon kuuluva Malmin lentokenttäalueen yleisten alueiden yleisuunnitelma korostaa kaava-alueen reunametsien merkitystä: ”Lentokenttää reunustavat vanhat metsät ovat arvokkaita monimuotoisuuden lisääjiä.

Kaupungin luontotietojärjestelmässä arvotetaan matalaksi leikattu puustoalue Nallenrinteen kaava-alueella 2. luokan arvokkaaksi lintualueeksi. Koska alueen useissa suunnitelmissa korostetaan luonnon monimuotoisuuden lisäämistä, kannatamme lintualueen säilyttämistä osittain nykyisessä muodossaan. On myös perusteita miettiä sellaista kaavallista ratkaisua, jossa Nallenrinteen kaava-alueen poikki kehitettäisiin itä-länsisuuntainen metsäinen vyöhyke, joka parantaisi Sepänmäen metsien ja Kivikon metsien kytkeytyneisyyttä. Tällainen ratkaisu edellyttäisi myös Lentoasemankortteleiden kaava-alueen eteläosan vanhan metsän säilyttämistä. Kiitoratojen välissä olevia lajirikkaita niittyjä tulisi säilyttää sellaisenaan

Nallenrinteen kaava-alueen luoteisosan luontotietojärjestelmässä tunnistettu arvokas lehtometsäalue on syytä osoittaa asemakaavassa arvokkaana luontokohteena (luo tai sl), jonka kaavamääräys riittää turvaamaan alueen puuston kehittämisen jatkossa mahdollisimman luonnontilassa.

Myös Nallerinteen kaava-alueen kaakkoisosan metsäinen alue sekä Lentoasemankortteleiden eteläosan metsäinen alue tulee huomioida säilyvänä metsäisenä viheralueena, jonka kaavamääräykset huomioivat metsien luonteen tärkeänä itä-länsisuuntaisena ekologisena yhteytenä.

Viherkertoimen käyttö on kannatettavaa. Toivottavasti kaavassa määritellään myös pihojen suunnittelu tukemaan viheralueita- ja yhteyksiä.

### **Vastine**

Suurella osalla Malmin lentokentän alueesta on merkitystä luonnonarvojen kannalta. Kentän luontoarvot liittyvät erityisesti laajaan, aukeaan heinikkoiseen ja reunoiltaan pensaikkoiseen kiitoratoja ympäröivään alueeseen sekä Tattarisuon teollisuusalueen reunojen metsiin, jotka ovat linnuston ja metsäluonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita. Lentotoiminnan takia suljettu alue on lintujen kannalta rauhallinen ympäristö.

Kentän alueella esiintyy runsaasti avo- ja pensaikkomaiden linnustoa. Alueella on aikaisemmin havaittu myös lintudirektiivin liitteen I lajeja ja Suomen vastuulajeja. Myös alueen muu eläimistö on monipuolista.

Tällä hetkellä kasvillisuuspintaista, osittain varsin rauhallista, aluetta muuttuu rakennetuksi, mikä vaikuttaa alueen nykyisen eläinlajiston olosuhteisiin heikentävästi. Merkittävin vaikutus on lentokentän alueen avomaan ja pensaikkojen linnuston taantuminen avoimen alueen kutistuksessa. Linnustoltaan monipuolisimmat alueet (Fallkulla, Longinojan varren eteläosat sekä kentän itäpuolinen metsäalue) jäävät kokonaan tai osittain rakentamisen ulkopuolelle ja niillä vaikutukset jäävät pienemmiksi. Vuonna 2015 kaavarungon valmistelun yhteydessä tehdyssä selvityksessä alueelta ei löytynyt erityisesti suojeltavia lajeja, mutta alue todettiin linnustoltaan monipuoliseksi. Jatkosuunnittelussa arvioidaan vaikutuksia lintudirektiivin lajien suotuisan suojelun tason toteutumiseen.

Asemakaavoitusta ohjaavassa Malmin kaavarungon suunnittelussa on huomioitu nykyiset luonto- ja virkistysarvot. Uuden asuinalueen rakenne perustuu puistoverkkoon, jonka osana säilyy nykyisiä luontoalueita, mukaan lukien osa kenttää ympäröivistä arvokkaista metsistä.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että alueella olisi kohteita tai lajeja, jotka muodostaisivat ehdottomia lainsäädännöllisiä esteitä rakentamiselle. Kevään ja kesän 2015 aikana alueella tehtiin uusi lintuselvitys. Kaupungin ympäristökeskuksen ylläpitämässä luontotietojärjestelmässä on kattava tieto alueen luontoarvoista. Luontotietojärjestelmässä listattujen arvojen lisäksi alueella on mahdollisesti (alustavaa tietoa kentän alueen toimijoiden itse teettämistä selvityksistä) uhanalaisia hyönteisiä. Avomien elinympäristöjen supistuessa tullaan selvittämään tarvetta ottaa huomioon viheryökkösen ja muiden uhanalaisten perhoslajien säilyttämismahdollisuuksia jollain osalla suunnittelualuetta. Jatkosuunnittelussa arvioidaan myös mahdollisuutta kehittää suunnitteluratkaisuja, joilla lepakot voivat edelleen käyttää nykyisen lentokentän aluetta saalistusalueenaan.

Osa Tattarisuon eteläosan ja länsiosan metsäalueista on tarkoitus säilyttää virkistysalueina. Alueelle suunniteltu rakentaminen on niin merkittävää, että aukean kenttäalueen luontoarvojen säilyttäminen ei vaikuta mahdolliselta. Vaikka olemassa olevat aukean kenttäalueen elinympäristöt häviävätkin pääosin kentän rakentamisen myötä, tullaan alueelle kuitenkin muodostamaan uusia elinympäristöjä esimerkiksi uusien pienvesien yhteyteen ja hulevesien käsittelyalueille. Lintujen lisäksi ne tarjoavat hyviä elinympäristöjä monille hyönteisille ja kasveille. Keskeisille puistoalueille on tarkoitus suunnitella laajahkoja niittymäisenä kehitettäviä osia korvaamaan mahdollisimman laajasti kentältä katoavaa pesimäympäristöä.

Malmin lentokenttäalueen kaavarungon suunnittelun yhteydessä on tehty paljon luontoselvityksiä, jotka ovat esillä verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat). Esittelytilaisuudet ovat koskeneet alueen kokonaissuunnittelua laaja-alaisesti ja kaikki osa-alueet on pyritty tuomaan esiin eikä luontoselvityksistä ole järjestetty erillistä tilaisuutta.

Suunnittelun edetessä laaditaan tarvittavat lisäselvitykset, joiden perusteella luontoarvot tullaan ottamaan huomioon. Asemakaavaselostuksessa tullaan esittämään kuinka luontoarvojen huomioon ottaminen toteutetaan. Luonnon monimuotoisuuden säilyttämien on tärkeä kaupungin viheralueiden suunnitteluna ohjaava tavoite

Tulevat puistot osa niittyverkostoa. Niittyluonto on yksi tulevien puistojen tyypeistä, asiaa on jo tutkittu yleisten alueiden yleissuunnitelmassa, asiaa tarkennetaan. Puistoalueille on mahdollista tuoda erityyppisiä ja siten eri lajeille sopivia ympäristöjä.

### **Suojeltavat eläinlajit**

Mielipiteissä kiinnitettiin huomiota siihen, että Malmilla on useita direktiivilajeja sekä Suomen lainsäädännössä erityisesti suojeltavia lajeja, jotka on otettava kaavoituksessa huomioon. Miten huomioidaan arvokkaan perhoslajit, alueella pesivä linnusto ja heinäkurppa ja hirvet? Eläimistön osalta puhutaan suojeltavista eläimistä, mutta unohdetaan kaikki muut eläimet. Alueella on laaja eläimistö vaikka kaikki lajit eivät olekaan suojeltuja tai harvinaisia, esim. satakieli ja kettu. Suunnitelmassa ei oteta lainkaan huomioon sitä, että tuleva rakentaminen, maan pois kuljettaminen ja muokkaus tulevat häätämään eläimet alueelta pois. Siilille ja muille pieneläimille pitää rakentaa tunneli Tattariharjuntien ali Nallenmäen kohdalla. Toivottavasti lepakkoasiantuntija otetaan mukaan viheralueiden jatkosuunnitteluun.

On tärkeää säilyttää liito-oravien elinolosuhteet varmistamalla riittävän leveät siirtymäalueet liito-oravien ydinalueiden välillä. Yhteyden leveys kaavaluonnoksessa ei ole riittävä elinvoimaiselle yhteydelle. Yhteyden jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota mm. latvusyhteyteen. Miten turvataan liito-oravien yhteys pohjoiseen?

### **Vastine**

Alueen luontoarvoja on selvitetty kaavarungon laatimisen yhteydessä ja direktiivilajien huomioon ottaminen on ollut suunnittelun lähtökohta. Selvityksiä täydennetään ja tarkennetaan ja asemakaavoissa tullaan esittämään, kuinka suojeltavat eläinlajit otetaan huomioon.

Liito-oravien esiintymistä alueella on tutkittu viimeksi keväällä 2018. Nallenrinteen itäpuolella oleva puustoinen alue on osa liito-oravien ydinalueiden välistä kulkuyhteyttä. Puistoalue mitoitetaan siten, ettei se vaaranna liito-oravien siirtymistä eri alueiden välillä tulevaisuudessa.

Turvaamalla joidenkin tiettyjen indikaattori- tai suojelustatuksen omaavien lajien elinympäristöjen ja niiden välisten yhteyksien muodostama verkosto tarjotaan samalla mahdollisuuksia monille muillekin lajeille. Esimerkiksi liito-oravan liikkumiseen turvaavat metsäiset ja puustoiset

alueet verkostot toimivat hyvinä yhteyksinä myös muille pienille nisäkkäille. Suurten nisäkkäiden liikkuminen kaupunkirakenteessa ei edes ole tavoiteltavaa.

### **Viheraluepalvelut**

Palautteen mukaan Malmin lentokentän yleisten alueiden yleissuunnitelma näyttää hyvältä. Puistoreitistö on hyvä, samoin vihersiltayhteys Kivikkoon. On positiivista, jos suunnitelmat latuverkoston liittämistä Kivikon latuverkostoon toteutuvat. Hienoa, että viheralueet on otettu huomioon suunnitelmissa ja niitä laajennetaan. Monelle palstan viljely on tärkeä harrastus ja on hienoa, että toimintaa halutaan tukea.

Kenttää kiertävä ulkoilureitti on erittäin tärkeä alueen asukkaille, se on jätettävä kokonaisuudessaan käyttöön, kesällä lenkkeilyyn ja pyöräilyyn ja talvella hiihtoon. Ulkoilureitti on monelle korvaamaton lähiluonto. Reitin toivotaan säilyvän Tuiskutien suuntaisena nykyisellä paikallaan. Jos lenkkipolku siirtyy, niin nykyinen asumisrauha menetetään ja alueen luonto kärsii. Nyt polku sijaitsee suurelta osin umpimetsässä. Keskelle asutusta tuleva reitti on altis kävelylle. Väylällä kävely vaikuttaa merkittävästi hiihtämiseen ja väylän kuntoon. Nykyisin aluetta kiertävä reitti risteää vain yhden kadun kanssa mutta rakentamisen jälkeen niitä olisi useita.

Alueen puistoista tulee kehittää Berliinin Tempelhofin entisen lentokentän kaltainen oleskelualue, jossa on tilaa monenlaisille toiminnoille. Alueelle toivotaan tilaa monenlaiselle ulkoilulle ja urheilulle, mm. jalkapalloseuralle, pesäpalloseuralle, petankille, koripalloseuralle, lentopallolle, luistinrataa, lähiliikuntapaikkoja, kuplahallia, maauimalaa auringonottoalueineen ja autoelokuvateatteria (väliaikaistoiminnoksi). Puistoreitin yhteyteen toivotaan näkötorjia. Koirille omat ulkoilutusradat, koirapuistot ja agilityhalli. Yleisesti toivotaan oleskelupaikkoja eri-ikäisille.

### **Vastine**

Lentokenttäaluetta kiertävä ulkoilu- ja hiihtoreitti on asukkaille erittäin tärkeä. Kiertävä yhtenäinen ulkoilureitistö ja puistoverkosto onkin ollut suunnittelun lähtökohta. Nykyinen reitti muuttuu, mutta sitä tullaan kehittämään mahdollisimman yhtenäisenä, pitkänä ja turvallisena ja siten, että yksittäisen lenkin sijaan alueelle saadaan useita erimittaisia ja eri tavoin yhdistettäviä lenkkejä. Reitin linjausta joudutaan muuttamaan alueen rakennusten, katujen ja puistojen rakentamisen edetessä mutta yhtenäinen reitti pyritään pitämään käytössä.

Ulkoilureitistö pyritään suunnittelemaan siten, että kävelylle, pyöräilylle ja hiihdolle löytyy oma tilansa. Reitin mitoitus tarkentuu jatkosuunnittelussa. Myös Kivikon puistosillalle on suunniteltu hiihtoreitti.

Tulevalle aluetta kiertävälle reitille suunnitellaan eriluonteisia osuuksia. Osa on metsäisempiä, osa tilallisesti avoimempia, kuten Fallkullan tilan peltojen läpi menevä osuus. Osittain reitti kulkee kapeammassa puistotilassa rakennetun ympäristön keskellä.

Erityisen huolella tulee suunnitella ne kohdat, joissa reitti ylittää kadun. Niihin etsitään toimivia ratkaisuja, jotka tuovat jotain uutta koko alueelle. Pienet sillat voivat olla hauskoja paikkoja kaikille puistossa kävijöille. Malmin kentän alue on myös tarkoitus yhdistää Kivikon ulkoilumetsiin rakentamalla Lahdentien yli kävely- ja pyöräilyilta. Samalla hiihto- ja ulkoilureitistö laajenee entisestään.

Puistoalueille tullaan suunnittelemaan alueita monipuolisesti erilaiselle ulkoilulle ja liikunnalle. Lentoasemankortteleiden asemakaavassa tutkitaan nykyisen pelastuslaitoksen hyppytornin muuttamista näkötorniksi.

Maaumalan toteutusmahdollisuuksia alueelle tutkitaan.

### **Urheilukentät, liikuntatilat**

Saapuneen palautteen mukaan alueelle tarvitaan lisää ulkoilukenttiä ja urheilutiloja, erityisesti jalkapallokenttiä Malmin aktiivisille jalkapalloseuroille. Viereisten alueiden urheilukentät, jäähalli ja uimahalli ovat ihan tukossa. Uusille liikuntaharrastuksille sopivat tilat, vesijuoksuhalli kiemurtelevine ratoineen ja maisema- ja ruokaelämyksiä tuottavine scree-neineen. Lentoasemankortteleiden koulu tarvitsee ulkoilukentät. Helikopterihallit ovat hyvässä kunnossa, voisiko sinne tulla esim. sisäliikuntaa?

### **Vastine**

Lentokentän alueelle tullaan rakentamaan urheilukenttiä ja ulkoliikuntamahdollisuuksia. Kenttien ja muiden urheilutilojen määrä laatu ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä. Alueelle laadittavassa palveluverkkoselvityksessä tarkastellaan myös liikuntatilojen tarvetta, jotta niihin osataan varautua. Helikopterihallit muutetaan pelastuslaitoksen väliaikaisiksi väistötiloiksi.

### **Tapahtumat / konsertit**

Mielipiteissä esitettiin, ettei kaupungissamme ole mitään muuta paikkaa suurille ulkoilmakonserteille. Kenttää voidaan käyttää suurissa konserteissa, jotta meluhaittaa ei aiheuteta keskelle kaupunkia. Mitä lentokentänpuiston tapahtuma-alueelle tulee? Keskustassa järjestettyjen suurkonserttien melu häiritsee jo nyt! Kuinka lähialueen asukkaat suhtautuvat tapahtumiin, kuinka kävijät tulevat tapahtumiin

## Vastine

Malmin lentokentän alueen suunnittelussa Lentoasemanpuistoa on suunniteltu monenlaisten tapahtumien paikaksi. Puisto tulee tarjoamaan myös lähialueiden asukkaille mahdollisuuden tapahtumien järjestämiselle. Alueen rakentaminen tulee kestäväksi pitkään. Rakentamisen aikana erilaisilla tapahtumilla on tärkeä rooli yhtenä alueen väliaikaiskäytön muotona. Helsingissä on jatkossakin useita paikkoja, joissa voidaan järjestää erikokoisia ulkoilmatapahtumia ja –konsertteja. Suurten tapahtumien järjestäjätahoilta edellytetään tapahtuman ja sen liikennejärjestelyn suunnittelua yhteistyössä kaupungin kanssa.

## Pohjavesi, hulevedet, Longinoja

Mielipiteissä esitettiin, että Malmin lentokenttäalueen reunassa sijaitsee yksi Helsingin kaupungin pohjavesialue ja varavedenottamo. Rakentaminen ja sen hulevedet ovat uhka Longinojan ohella uhka myös sille. Vaikuttaako rakentaminen pohjaveden pintaan? Voiko pohjaveden pinnan alentuminen vaikuttaa ympäröivään vanhempaan rakennuskantaan? Onko lentokentän itäreunassa olevan pohjavesialueen status tai käyttö muuttumassa lentokentän rakentamisen yhteydessä?

Pohjaveden korkean pinnan takia koko Malmin lentokentän alueelle ei ole mahdollista rakentaa maanpinnan alapuolelle kellariin sijoitettavia tiloja vaan kaikki mahdolliset sauna, varasto- ja mm. polkupyörän säilytystilat on rakennettava maanpinnan yläpuolelle. Kuinka yleistä tämä on nykyrakentamisessa?

Mitä kaupunki tekee jatkossa välttääkseen Longinojan hallitsemattoman tulvimisen Suurmetsäntien pohjoispuolella? Hulevesiallas ”arboretumiin” Suurmetsäntien pohjoispuolelle, ehkäisemään tulvimista.

Hulevesien määrä tulee moninkertaistumaan kun niityt rakennetaan vettäläpäisemättömiksi pinnoiksi. Miten Lentokentän ojan alajuoksun tulviminen huomioidaan maankäytön suunnitelmissa. Tulvat aiheuttavat jo nyt ongelmia, miten tiivistyneen maankäytön yhteydessä virtaamat hallitaan?

Miten lentokentän alle aikoinaan rakennettu salaojajärjestelmä rikkoutuessaan tuhoaa pohjavesistön ja mm. Longinojan? Rakennusaikaiset hulevedet ovat riski viereiselle Longinojalle, johon nousevan taimenen kutua tullaan ihmettelemään aina Vietnamista asti. Miten Longinojan pilaantuminen rakentamisen aikana estetään? Miten lentokentän pilaantuneiden maiden haitta-aineiden leviäminen Longinojaan estetään rakennusvaiheessa?

## Vastine

Pohjavesi virtaa kaavarunkoalueelle laajalta alueelta ja on kaavarunko-alueella lähellä maanpintaa. Alueen itäpuolella pohjavesipinta on ylemmänä, mistä syystä kaavarunkoalueen rakentaminen ei vaikeuta varaveden ottamisen mahdollisuuksia Tattarisuon pohjavedenottamosta.

Rakentamisen korkeusasemat suhteessa pohjaveden pintaan määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Alueelle kertyy hulevesiä laajalta alueelta. Keväällä 2015 alkoi konsulttityö, jonka tarkoituksena on etsiä ratkaisuja hule- ja pohjavesien hallintaan kentän tilalle rakennettavalla asuinalueella. Hule- ja pohjavesien hallinta sekä Longinojan vedenlaatu ovat tärkeä osa alueen suunnittelua. Tällä hetkellä käynnissä ovat seuraavat konsulttityöt: Kaavarunkoalueen vesihuollon, hulevesien ja tasauksen yleissuunnitelman päivitys sekä Longinojan valuma-alue selvitys ja vesienhallinnan suunnitelma. Molemmat työt tuottavat tietoa mm. nykyisten ja tulevien runsasvetisten kausien hulevesien hallintaan.

Suurmetsän pohjoispuolen tulvapaikka on huomioitu Longinojan valuma-alue selvityksessä ja alustavaksi toimenpiteeksi on mietitty Maa miehenpolun rummun korvaamista sillalla, jotta padotusta ei tulisi Laitatien tonttien kohdalle. Suurmetsän alueen hulevesiongelmia tarkastellaan myös koko kaupungin hulevesitulvarisken alustavassa arvioinnissa eli asiaa tarkastellaan tällä hetkellä kahdessa projektissa.

Suurmetsäntien kohdalla puron/ ojan linjaus tulee muuttumaan lentokentän pohjoisosan rakentamisen yhteydessä. Tästä syystä ei ole kannattavaa investoida kosteikkoon Suurmetsäntien pohjoispuolella. Lentokentän pohjoisosaan on siirtymäjaksolle mietitty lietepesiä ojaverkostoon, jolla voitaisiin vähentää kiintoaineksen kulkeutumista alustavasti ennen lentokentän rakentamisen toimenpiteitä purossa.

Lentokentän kaavarungon suunnitelmissa avuomien läheisyyteen ei ole esitetty rakentamista vaan viheralueita, jotta tulvimiselle jää tarvittaessa tilaa.

Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee ohjata suunnitellusti vastaanotettavaan vesistöön. Kaupunki tekee esirakentamisen, joten valvonnan tulisi olla läpinäkyvää. Yksi tärkeä keino laadun hallintaan on jatkuvatoiminen veden laadun seuranta koko lentokentän rakentamisen ajan. Hulevesirakenteiden tekeminen etukäteen kuivatyönä vähentää kuormitusta, jos kasvillisuus ehtii kehittyä tarpeeksi ennen vesien johtamista. Viheralueiden hulevesiaiheita voi käyttää rakennusajan hulevesien hallitsemiseen, mutta ne on siivottava rakennustöiden kiintoaineesta alueen valmistuttua ja tarvittaessa rakentamisen aikana. uusien luonnonmukaisten hulevesiaiheiden avulla voidaan myös luoda uutta monimuo-

toista viherympäristöä? Rakennettavien hulevesijärjestelmien avulla pyritään myös parantamaan nyt alueelta virtaavien hulevesien laatua ennen niiden päätymistä Longinojaan. Longinojan suojaaminen rakentamisen ja käytön aikaisilta vaikutuksilta on kirjattu Malmin kaavarunkoehdotuksessa alueen suunnittelun tavoitteisiin.

Pilaantuneet maat kunnostetaan esirakentamisen aikana ja kaupunki on vastuussa maan rakentamiskelpoiseksi saattamisesta. Esirakentamisen hulevesien hallinta tulee suunnitella niin tarkasti, että haitta-ainesten päästöjä maaperästä vesistöön voidaan hallita.

Nykyiseen lentotoimintaan liittyy ympäristöön ja pohjavesiin kohdistuvia riskejä, kuten polttoaineen säilytys ja käyttö sekä kentän talvikunnossapitoon ja koneiden jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyyn käytetyt kemikaalit.

### **Maaperä, rakentamisolosuhteet**

Mielipiteissä esitettiin, että maapohja on rakennuskelvoton. Kentän maaperä on savea, suotakin. Alue vaatii paalutuksen 35 metrin syvyyteen, eikä toimivuudesta ole täyttä varmuutta. Paaluttaminen ja rakentaminen on erittäin kallista. Kuinka lentokentän alueen rakentaminen ja kuusitoistakerroksisen maamerkin paaluttaminen voisi onnistua, jos sitä ei osata tehdä edes pienemmässä mittakaavassa viereisellä tontilla? Fallkullan alueella ensimmäiset putkiremontit on jouduttu tekemään koska maapohja vajoaa. Seinät halkeilevat ja piha-aidat rikkoutuvat.

Helsingin kaupunki puhdistaa maat ja paaluttaa alueen rakennusliikelle sopiviksi omalla kustannuksella ja riskillään. Jopa kulkuväylät joudutaan paaluttamaan. Ratkaisuksi esitetään, että kevyemmät kohteet voitaisiin paaluttaa puupaaluilla, mutta ennemmin tai myöhemmin halvat ratkaisut kustautuvat ja kaikki joudutaan repimään taas auki ja uusimaan kuten keskustan kortteleissa.

### **Vastine**

Lentokenttä alue sijoittuu suurimmaksi osaksi savialueelle, kantavia kitkamaa- alueita sijaitsee alueen länsiosalla Fallkullan alueen lähistöllä sekä alueen keskivaiheilla. Saven paksuus vaihtelee 1...20 m, keskimäärin savikerroksen paksuus on noin 10...15 m.

Alueen maaperäominaisuuksia: mm. kerrospaksuuksia, vesipitoisuutta ja kokoonpuristuvuusominaisuutta on tarkennettu tehdyissä selvityksissä. Pohjatutkimuksilla on tarkennettu myös alueella sijaitsevien paikallisten matalien suokohtien laajuutta.

Jatkosuunnittelun edetessä tutkimuksia tarkennetaan.



Savi- ja liejukerrosten luonnontilaisia ominaisuuksia parannetaan pohjanvahvistusmenetelmillä. Pohjanvahvistussuunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä alueen tasaussuunnittelun kanssa.

Tulevat rakennukset ja painumaherkät rakenteet perustetaan paaluilla kantavan pohjamaan tai kallion varaan.

### **Maaperän pilaantuneisuus, sulfidisavi**

Saapuneen palautteen mukaan kiitoteiden pölynsidontaan on käytetty erilaisia jäteöljyjä tonneittain, joka voi sisältää mm. PCB:tä. Raskaat PCB:t ovat hyvin stabiileja ympäristössä, ja niiden hävittäminen on vaikeaa. PCB:N epäillään aiheuttavan hormoniominnan muutoksia sekä näihin liittyviä syöpiä. On mahdollista, että öljyisten maamassojen poisto ja korvaaminen puhtaalla maa-aineksella on ainoa mahdollisuus alueen tekemiseksi asumisen kannalta turvallisiksi. Vaihnettavien maamassojen määrä todennäköisesti ylittää 100 000 tonnia. Kyseessä on huikean monta miljoonaa maksava operaatio, joka nostaa merkittävästi alueelle rakentamisen kustannuksia. Kuka maksaa alueen turvallisiksi saattamisen? Onko mahdolliset lisäkustannukset otettu huomioon alueen rakennuskustannuksien arvioinnissa? Onko asiasta tiedotettu päättäjiä?

Jo 1980 -luvulla alueelta löydettiin sulfidisavea. Tämä vanhan merenpohjan vitsaus ei aiheuta hapettomassa tilassa ongelmia. Vasta maaperää muokattaessa, kun sulfidisavi joutuu kosketuksiin hapen kanssa, siitä tulee syövyttävä myrky. Syöpymisen takia paalutuksessa ei voida käyttää tavanomaista tapaa vaan paalutuksessa on käytettävä haponkestävää terästä, joka nostaa kustannukset kymmenkertaisiksi.

Vuosikymmenten ajan poltto- voitelu- hydraulineste- jäänpoisto ja pesuaineet ovat valuneet suoperäiseen maaperään.

### **Vastine**

Sulfidisaven esiintymisalueen laajuutta on tarkennettu Malmin lentokenttäalueella GTK:n tekemässä selvityksessä 31.3.2017. Tutkimuksessa havaittiin vähäisiä määriä sulfidipitoisia savia lentokenttäalueen itä- ja koillisosissa. Sulfidisaven aiheuttamat rasitukset perustusrakenteille ja massankäsittelylle huomioidaan huolellisessa jatkosuunnittelussa. Maaperän laatuun ja kerrosrakenteeseen liittyviä tutkimuksia tarkennetaan suunnittelutyön mukaisesti.

Malmin lentokenttäalueen maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty vaiheittaisilla tutkimuksilla, joita edelleen tarkennetaan suunnittelun edetessä. Pilaantuneisuuden kustannukset kuuluvat esirakentamiskustannuksiin ja ne esitetään päätöksentekoon kuuluvassa aineistossa. Kiitoteitä päästään kattavasti tutkimaan, kun rakenteiden säästäminen ja

vaurioitumiselta varjelu eivät enää ole tarpeellisia. Pilaantuneisuusmahdollisuus on tiedossa ja siihen varaudutaan. Maaperän puhdistamisen tarpeen arvioinnissa otetaan huomioon pilaantumisen aiheuttamat riskit, kuten kulkeutumismahdollisuus sisäilmaan. Laadittaviin asemakaavoihin tullaan liittämään tiedot maaperän puhdistamisen tarpeesta ja sen aiheuttamista kustannuksista.

### **Melu**

Saapuneissa mielipiteissä lentomelun loppumista pidettiin hyvänä. Toisaalta esitettiin myös, että Malmin kentän läheisyyteen on muuttanut ihmisiä, jotka valittavat lentomelusta. Pitäisikö tällä perusteella poistaa kaikki melulähteet?

Malmin lentokenttäalueen pahin melulähde on Lahden moottoritie. Jos alueelle rakennetaan asuntoja, on meluesteen rakentaminen moottoritien viereen välttämätöntä. Moottoritie on lentokentän kohdalla huomattavan pitkällä matkalla rakennettu sillalle, joka on useita metrejä ympäröivää maastoa korkeammalla. Toimivan meluesteen rakentaminen kyseiseen paikkaan on vaikeaa ja kallista. Lisäksi sellaisen rakenteen soveltaminen maisemaan on haastavaa. Olettaako Helsingin kaupunki, että valtio kustantaa tarvittavan meluesteen, vai maksaako kaupunki sen, ja lisää kustannukset alueen infran rakennuskustannuksiin?

### **Vastine**

Suunnittelualueelle kohdistuvat tie-, katu- ja raideliikenteen meluvaikutukset arvioidaan jatkosuunnittelussa. Samalla tutkitaan tarvittavat meluntorjuntatoimet mukaan lukien mahdollisten meluesteiden tarve melutason ohjearvojen saavuttamiseksi niin sisätiloissa kuin ulko-oleskelu-alueillakin. Meluesteiden rakentamisen osalta Helsingissä noudatetaan yleisesti Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa -suosituksia.

### **Rakennuskustannukset**

Mielipiteissä esitettiin, että rakentamisen ja varsinkin esirakentamisen kaupungille aiheuttamat tarkat kustannukset ja niiden takaisinmaksuarvio tulee esittää ennen kaavoituksen etenemistä seuraaviin vaiheisiin. Erityisesti tarkka taloudellisen kannattavuuden suunnitelma on esitettävä virkavastuulla. Kannattamattomat suunnitelmat tulee perua. Mitkä ovat rakentamisen kaupungille aiheuttamat kustannukset ja niiden takaisinmaksuarvio? Mitä rakennusoikeus tulee maksamaan suolle? Entä kunnallistekniikan kustannukset veronmaksajille huomioituna asumistuki? Onko koko kaavarunkoalueen rakentaminen taloudellisesti kannattavaa?

Miksi rakennusliikkeet eivät itse paaluta rakennustensa pohjia, jolloin kaikki vastuu rakennusvirheistä ja talojen liikkumisista jäisi rakennusliikkeille? Miksi Helsingin kaupungin on tehtävä mittavat ja erittäin kalliit pohjatyöt rakennusliikkeiden sijaan? Paljastuisiko toisin meneteltäessä koko hankkeen taloudellinen mahdottomuus?

Julkista liikennettä ja pyöräilyä pyritään lisäämään kustannuksista piittaamatta. Uusien liikenneyhteyksien rakentaminen on huomioitava asuntojen hinnoissa.

### **Vastine**

Kokonaisuudessaan Malmin lentokenttäalueen kaavatalousvaikutuksia on arvioitu kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2016 hyväksymässä kaavarungossa. Jatkosuunnittelussa kustannusten arviointia tarkennetaan ja suunnitteluratkaisujen taloudellista toteutettavuutta ohjataan. Kaavatalousarviot esitetään päätöksentekoon vietävien asema-kaavojen yhteydessä.

Rakennusliikkeet paaluttavat itse rakennustensa pohjat.

### **Liikenne ja pysäköinti**

Mielipiteissä esitettiin, ettei Malmilla ole tarvittavaa liikenneyhteyttä. Kehä 1 on jo nyt tukossa, ainakin ruuhka-aikaan. Miten sitten kun siellä on 25.000 asuntoa, suuri osa ihmisistä kuitenkin haluaa ajaa omalla autolla. Kentän lähialueet pitää rakentaa niin, ettei nykyisille asuinalueille osoiteta läpikulkua.

Tattariharjuntien liikenne on jo nyt sietokyvyn yllirajalla, ei auta perustelut liikenteen mahdollisesta vähenemisestä, koska mahdollinen rakentaminen lisää vuosiksi liikennettä. Vanha Porvoontie, joka kulkee Heikinlaakson asuinalueen läpi, on ylikuormitettu. Ratkaisuna on rakentaa liittymät Lahden moottoritille Suurmetsäntieltä. Suunniteltu Tattarisillan liittymä ei poista tätä ongelmaa.

Alueelle syntyvä liikennekaaos ei tuo palveluineen nykyiseen verrattuna mitään lisäarvoa, vaan ruuhkia ja ongelmia. Koillisen liikennejärjestelyt eivät kestä tuhansia uusia asukkaita, alueella on aamu- ja ilta-päiväruuhkaa sekä ty pistetty ja heikennetty julkinen liikenne. Massiivinen rakentaminen vaatii uudet liikennejärjestelyt. Ennen 4500 asukkaan kotien rakentamista on Ilmasilta oltava valmis.

Lisääntyvä autoilu on huomioitava alueen suunnittelussa. Hyvät ajo-väylät autoille ja riittävästi pysäköintitilaa, myös kuorma-autoille. Autolla olisi hyvä päästä rapun eteen muutossa. Toivottavasti asuinalueen ydinalueet voitaisiin rauhoittaa autoliikenteeltä. Toivon kapeita katuja, joissa autojen nopeudet eivät nouse korkeaksi ja jotka on helppo ihmi-

sen ylittää. Parkkipaikat mahdollisimman piiloon, etteivät latista maisemaa, toivottavasti niissä huomioidaan sähköautot hyvin. Miksi ihmisessä uuttaa asuinalueita suunnitellaan katoavan liikennemuodon ehdoilla? Uuden asuinalueen tulisi olla ehdottomasti täysin autoton. Pysäköintitalojen rakennusala pitäisi käyttää asuntoihin.

Mihin viherkaupunginosassa tarvitaan massiiviset pysäköintitalot? Mitä tarkoitetaan innovatiivisella pysäköinnin järjestämisellä? Niissä ei asu kukaan, paitsi kenties asunnottomat. On autovihamielistä erotella autot erillisiin, harvoihin parkkitaloihin. Auto on ihmisen apuväline, joka pidetään lähellä. Konsulttiselvityksessä ei mainita sanallakaan mahdollisia tulevia sähköautojen lataustarpeita. Pysäköintitaloissa varataan yksi paikka/sata kerrosneliometriä. Alle sadan neliömetrin asunnolla ei siis ole saumaa muutamia kymppitonnesa maksaviin parkkiruutuihin pysäköintitaloissa. Onko pysäköintipaikkoja riittävästi alueella vierailleille? Riittävä mahdollisuus kadunvarsi- ja talokohtaisiin pysäköintipaikkoihin tulisi säilyttää, jotta välttyttäisiin mm. Vantaan Kivistön kaltaisilta ongelmilta.

## Vastine

Uusi maankäyttö tuottaa aina uutta liikennettä. Autoliikenne pyritään ohjaamaan väylille ja suuremmille kaduille. Suunnitteluratkaisulla voidaan vaikuttaa kulkutapajakaumaan ja ohjata asukkaita käyttämään kestäviä kulkutapoja.

Liikennettä pyritään ohjaamaan pääväylille Ilmasillan ja Kehä I:n liittymän kautta. Ilmasillan eritasoliittymä palvelee Malmin lentokentän alueen liikenteen suuntautumista eri alueille ja eri väylille. Osa pohjoiseen suuntautuvasta liikenteestä kuitenkin suuntautuu Vanhalle Porvoon tielle. Rakentamisen vaiheistuksella pyritään takaamaan ympäröivän katuverkon toimivuus. Tavoitteena on, että Ilmasillan eritasoliittymä toteutetaan alueen rakentamisen alkuvaiheessa.

Uuden alueen katuverkko tukeutuu nykyisiin pääkatuihin ja kokoojakatuihin ja uuden alueen sisälle tuleviin uusiin kokoojakatuihin. Uuden asuinalueen yhteydet suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa. Nykyisten tonttikatujen roolia ei olla muuttamassa. Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet mm. juna-asemille tulevat olemaan sujuvat ja turvalliset. Nykyistä virkistysreittiä kehitetään ja lisäksi virkistysreittejä lisätään. Malminkaari linjataan uudelleen ja sen suunnittelun yhteydessä tullaan kiinnittämään erityistä huomiota mm. liikenteen aiheuttamiin häiriöihin.

Vuonna 2016 valmistuneessa kaavarunkotyössä on esitetty tarkemmin tulevaisuuden liikennekäyttämistä alueella.

Alueen pysäköintiratkaisu perustuu keskitettyyn pysäköintiin sekä ni-  
meämättömiin pysäköintipaikkoihin pysäköintitaloissa. Näin taataan  
mahdollisimman tehokas pysäköintiratkaisu. Pysäköintitaloihin tulee  
varmasti myös sähköautojen latauspisteitä. Suunnitteluperiaatteissa  
esitetään, että pysäköintitalot suunnitellaan toiminnallisesti sekoittu-  
neiksi hybridirakennuksiksi eli pysäköintitaloissa on pysäköinnin lisäksi  
myös muita toimintoja, esim. ruokakauppa maantasokerroksessa ja ur-  
heilutiloja katolla. Pysäköintitalot suunnitellaan niin, että pysäköintitar-  
peen mahdollisesti vähentyessä ne on mahdollista korvata muulla ra-  
kentamisella, esimerkiksi asuntorakentamisella. Pysäköintitalot on sijoit-  
tettu siten, että kävelymatka tontilta pysäköintitaloon on enintään  
300 m.

Asunnon koolla ei ole vaikutusta siihen, saako pysäköintipaikan pysä-  
köintitaloista vai ei, vaan pysäköintinormi sanelee vain pysäköintipaik-  
kojen määrän. Kaduille tehdään vieras- ja asiointipysäköintipaikkoja.

### **Raitiotie, joukkoliikenne**

Mielipiteissä kysyttiin milloin ratikkareitistö rakentuu? Toivotaan raitio-  
teistä sitovaa päätöstä ennen rakentamiseen ryhtymistä. On välttämä-  
töntä tehostaa merkittävästi alueen joukkoliikenneyhteyksiä etupainot-  
teisesti ja kytkeä sillä tavalla uusia asuntoalue ympäröivään kaupunki-  
rakenteeseen. Me koillis-helsinkiläiset otamme ilolla vastaan parantu-  
van joukkoliikenteen ja palvelut. Toimiva joukkoliikenne heti alkuun ja  
sujuva baanayhteys pyörällä keskusta on tärkeitä. Liikenne menee  
ihan tukkoon, raitiotie ei toimi. Tarvitaanko raitiotietä?

### **Vastine**

Raitiotien rakentamisaikataulusta ei ole vielä tarkkaa tietoa. Kyseisestä  
raitiotielinjasta on tarkoitus aloittaa 2019 yleissuunnittelu, jossa suunni-  
telmat ja kustannukset tarkentuvat. Tämän jälkeen tehdään hanke-  
suunnittelu, jonka perusteella laaditaan hankepäätös ja määritetään ra-  
kentamisaikataulu. Tavoitteena on, että hankepäätös saataisiin ennen  
kuin alueelle muuttaa ensimmäiset asukkaat. Raitiotien lisäksi aluetta  
palvelee linja-autoliikenne, jonka linjoja tullaan lisäämään

### **Pyöräily**

Palautteen mukaan on hienoa, että pyöräilijät oli huomioitu suunnitel-  
massa, mutta alueelle oli suunniteltu melko paljon yksisuuntaisia pyö-  
räilybaanoja. Osaako suomalainen pyöräilijä ja kävelijä kunnioittaa yk-  
sisuuntaista pyöräilyväylää vai tuottaako tämä vain kiukkua ja närää  
siitä, kuka saa kulkea missäkin ja mihin suuntaan? Alueelle toivotaan  
katoksellisia pyörätelineitä ja kaupunkipyöräasemia. Nallenmäki ja Se-  
pänmäki pitäisi muuttaa pyöräilijöille mahdolliseksi ja järkeväksi.

## **Vastine**

Yksisuuntaiset pyörätiet ovat uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisia ja niiden on todettu olevan turvallisempi vaihtoehto kaikille kulkumuodoille, kun pyöräily on erotettu muista kulkumuodoista.

Malmin lentokentän viereisten alueiden yhteydet suunnitellaan kytkeytyväksi uuteen alueeseen ja näin ollen myös niissä parannetaan pyöräilyn ja jalankulun yhteyksiä.

## **Työmaaliikenne**

Mielipiteissä kysyttiin miten jo rakentamisen alkuvaiheessa työmaaliikenne tulee vaikuttamaan esimerkiksi jo nyt ruuhkautuvaan Tattariharjuntiehen sekä Tattariharjuntien, Vanhan Helsingintien ja Pihlajamäentien risteykseen? Suunnitelmissa esiintyvät uudet liikenneratkaisut tuskin ovat valmiita, kun alueen rakentaminen aloitetaan tai edes silloin kun ensimmäiset asukkaat pääsevät alueelle muuttamaan. Julkinen liikenne toteutetaan oletettavasti niin, että se valmistuu vasta alueen rakentamisen loppuvaiheessa tai vasta alueen jo valmistuttua.

Tattariharjuntie on jo nyt ruuhkainen ja raskaat ajoneuvot pelottavat. Tehdäänkö sille jotain? Tattariharjuntien muuttaminen puistokaduksi on hyvä idea. Tullirinne-kadun liittyminen Tattariharjuntiehen. Liikenneturvallisuuden parantaminen risteyksessä?

## **Vastine**

Rakentamisen aikainen työmaaliikenne tulee käyttämään nykyisiä ja tulevaisuudessa rakennettavia uusia yhteyksiä. Työmaaliikenne suunnitellaan työmaiden yhteydessä, kun suunnitelmat ovat tarkentuneet. Julkinen liikenne tulee palvelemaan aluetta heti rakentamisen alkuvaiheessa ja sitä laajennetaan koko ajan rakentamisen edetessä. Tattariharjuntielle on suunniteltu valo-ohjattuja liittymiä.

## **Lumenvastaanottopaikka**

Mielipiteissä esitettiin, että olemassa olevan lumen kaatopaikan merkitys tuskin katoaa ja toimii tärkeänä osana Helsingin infrastruktuuria. Lumen kaatopaikan rakentaminen muualle on myös muualla tapahtuvasta asuntojen rakentamista pois.

## **Vastine**

Lumen vastaanottopaikalle on osoitettu korvaava paikka Tattarisillan eritasoliittymän asemakaavan muutosehdotuksessa. Esitetty sijainti on Kivikossa, Lahdenväylän vieressä, eikä sitä voi osoittaa asuntorakentamiseen Lahdenväylän aiheuttamien ympäristöhäiriöiden takia.

## **Nähtävilläolo, esittelytilaisuus ja vuorovaikutus, valmisteluaineisto**

Saadussa palautteessa kiiteltiin tilaisuuden järjestämisestä.

Palautteessa esitettiin toisaalta myös, etteivät kaavaehdotukset olleet Malmitalolla selkeästi nähtävissä ilmoitettuna alkuaikana. Esittelyyn käytetty tila oli eri kuin aiempien kaavojen esittelyssä, eikä sinne ollut opastusta. Useat kävijät eivät olleet tilaa löytäneet etsimisestä huolimatta. Huonojalkainen ei voinut kiivetä toiseen kerrokseen. Kaava on esiteltävä uudestaan ennen suunnittelun etenemistä. Kaavaehdotus on ollut esillä niin lyhyen aikaa, että en usko kaikkien asukkaiden lähialueelta ehtineen tutustua siihen.

Postilaatikoista jaettiin esite, jossa ohjattiin nettiin. Mielestäni tässä on jätetty huomioimatta ne ihmisryhmät, joilla ei ole mahdollisuutta nettiä käyttää. Samoin tämä palaute, mahdollisuus antaa palautetta sähköpostilla. Kaikilla ei ole sähköpostia käytettävissä.

Kaavan esittelijät ovat olleet tavattavissa kerran, sellaisena ajankohdana joka ei esim. itselleni sopinut. Esittely olisi pitänyt tehdä niin, että sille varataan kunnolla aikaa ja kotiin lähetetään muutakin kuin postikortin kokoinen mainoslappunen. Asemakaavaehdotus on tuotava uudelleen esittelyyn siten, että kaikilla on yhtäläinen mahdollisuus tutustua luonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä. Kaavaesityksessä kaupungin virkamiehet esittivät poliittispainotteisia perusteita rakentamisen puolesta. Esittelyjen tulee olla objektiivisia ja faktoihin perustuvia. Milloin ja missä kyselyn tulos julkaistaan? On surullista, kuinka näennäisesti Helsingin kaupunki toteuttaa vuorovaikutusprosesseja kaupunkisuunnittelussa.

Malmin kirjastossa esillä olleessa kartassa (havainnekuva) oli esillä koko lentokentän alue ympäristöineen. Karttaa oli vaikea tulkitella, sillä siitä puuttui teiden nimet, rakennusten kerrosmäärät sekä eriväristen rakennusten värien merkitys. Merkintöjen puutteen vuoksi yleiskuvaa alueen rakentamisesta (määrästä) oli vaikea hahmottaa. En varmuudella löytänyt mm. kohtaa, johon pysäköintilaitos oli suunniteltu.

### **Vastine**

Malmin lentokentän alueeseen, sen suunnitteluun ja tulevaisuuteen kohdistuva mielenkiinto on laajaa ja siksi Malmin lentokenttäalueen kaavojen Nallenrinne ja Lentoasemankorttelit tiedottamiseen ja nähtävilläoloon panostettiin tavanomaista enemmän. Osallisille lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavoista ilmoitettiin lehdissä (Metro, Koillis-Helsingin lähtieto ja Helsingin Uutiset) ja lähialueen asukkaille lähetettiin postikortti, jossa kerrotaan missä suunnitelmat ovat nähtävillä. Verkossa suunnitelmat olivat nähtävillä osoitteessa

[www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) ja lisäksi suunnitteluperiaatteista järjestettiin kerrokantasi-kysely.

Suunnitteluperiaatteet ja valmisteluaineisto olivat nähtävillä Malmitalolla, jota on käytetty nähtävilläolopaikkana aiemminkin, kun alueen suunnitelmia on ollut esillä. Näyttely pystytettiin ilmoitettuna ajankohdaksi, Malmitalon avattua ovensa. Näyttelyn opastusta parannettiin ensimmäisten aukiolopäivien palautteen perusteella. Malmitalossa on esteetön kulku toiseen kerrokseen hissillä.

Suunnitelmien esilläoloaika oli vastaavan kokoisille hankkeille tavanomainen 3 viikkoa. Suunnitelmat ovat edelleen nähtävissä netissä ja niistä voi antaa palautetta myös virallisen nähtävilläoloajan ulkopuolella.

Palautetta oli mahdollisuus antaa sähköpostin lisäksi myös perinteisin menetelmin, jolloin palautteen antaminen onnistuu, vaikkei sähköpostia olisi käytössä. Mielenpitoa voi esittää myös suoraan suunnittelijoille, joiden yhteystiedot on ilmoitettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa sekä internetsivuilla.

Kaavaesittely järjestettiin klo 14-19. Viiden tunnin mittaisella esittelyajalla pyrittiin tavoittamaan mahdollisimman paljon osallisia.

Mielipiteisiin ja kannanottoihin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka on julkinen asiakirja. Vuorovaikutusraportin lisäksi kaikki annetut mielipiteet toimitetaan lautakunnalle esityslistan oheismateriaalina.

### **Osalliset**

Mielipiteissä esitettiin, ettei osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainita Malmin lentoasemalla toimivia yrityksiä, yhdistyksiä ja muita yhteisöjä yhtä lukuun ottamatta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan osallisina alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset näitä kuitenkin nimeämättä sen tarkemmin.

### **Vastine**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan tiedossa olevat osalliset tahot heitä kuitenkin yleensä erikseen nimeämättä.

### **Suunnittelun vaihtoehdot**

Palautteen mukaan, kaavaehdotuksissa ei ole tuotu missään vaiheessa esiin sellaista vaihtoehtoa, jossa aluetta kehitettäisiin yhdessä yllä mainittujen tahojen kanssa. Mikäli asioita olisi suunniteltu yhdessä ja tehty avoimesti, valituksiakin olisi varmasti tullut paljon vähemmän.

---



**Vastine**

Alueen kaavamuuoksia valmistellaan yhteistyössä alueen osallisten kanssa.

**Nimistö**

Saapuneen palautteen mukaan kiitoteiden nimissä on virhe, neljäs kiitotie on oikeasti ensimmäinen kiitotie.

**Vastine**

Kiitoteiden numerointi perustuu vuodelta 1937 olevaan lentokentän asemakarttaan (Aerodome chart). Siinä kiitotiet on numeroitu vastapäivään kiertäen kaakkoisesta kiitotien päästä alkaen. Kiitoteiden nimeämistä ja alueen muuta nimistöä tarkennetaan kaavoituksen edistyessä.

**Yhteenveto asukastilaisuudesta 24.9.2018 Malmitalolla klo 14-19****Kaupungin edustajat**

Tuomas Hakala, tiimipäällikkö, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Valtteri Heinonen, arkkitehti, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Salla Hoppu, arkkitehti, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Kimmo Kuisma, projektinjohtaja, aluerakentaminen, kaupunginkanslia  
Sari Korolainen, viestintäsuunnittelija, viestintä, kaupunkiympäristön toimiala

Tuomo Näränen, arkkitehti, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Kirsi Rantama, vs tiimipäällikkö, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Heikki Takainen, suunnitteluinsinööri, itäinen aluesuunnittelu, kaupunkiympäristön toimiala

Anni Tirri, projektinjohtaja, liikenne- ja katusuunnittelu, kaupunkiympäristön toimiala

Topi Vuorio, liikenneinsinööri, liikenne- ja katusuunnittelu, kaupunkiympäristön toimiala

**Ohjelma**

Kaavapäivystys pidettiin Malmitalon 2. krs:n aulassa, jossa suunnitteluperiaatteet ja muu valmisteluaineisto oli asetettu nähtäville koko nähtävilläoloajaksi. Kaavapäivystys oli toteutettu esittelypisteinä, joita yleisö pystyi kiertämään vapaasti. Esittelypisteissä oli karttoja, suunnitelmia ja muuta esittelymateriaalia ja asiantuntijat vastasivat yleisön kysymyksiin.

Lisäksi esillä oli piste, jossa kerättiin asukkailta adjektiiveja, jotka kuvaavat Malmia sekä esiteltiin syksyllä 2018 alkavaa Malmin keskustan visiotyötä.

Yleisöä oli tilaisuudessa noin 100–150 henkilöä ja keskustelu kävi vilkkaana, keskustelun aiheita oli runsaasti ja mielipiteitä esitettiin lentokentän rakentamisesta sekä lähiympäristön kehittämistä todella laaja-alaisesti. Keskustelua käytiin muun muassa seuraavista aiheista: asuntojen hinnoista ja rakentamisaikataulusta, asuntojen hallintamuodosta, pysäköintiratkaisusta, joukkoliikennepysäkkien sijoittumisesta, joukkoliikenteestä, raitiotien rakentamisaikataulusta, rakentamisen taloudellisesta kannattavuudesta, hulevesiratkaisusta, kokonaisratkaisusta, maankäytöstä, rakentamisjärjestyksestä, maaperästä, biolämpökeskuksesta, ulkoilureiteistä, kenttää kiertävästä ulkoilulenkistä, urheilukentistä, palveluista, luontoarvoista, viheralueista, Longinojasta, RKY-alueesta ja suojelukysymyksistä, nimistöä, alueen perustamisolosuhteista, maan pilaantuneisuudesta, rakentamisen korkeudesta, alueen tehokkuudesta, arkkitehtuurista ja rakentamisen luonteesta. Myös aiheista: asuntojen hinnoista ja rakentamisaikataulusta, pysäköintiratkaisusta, joukkoliikennepysäkkien sijoittumisesta, joukkoliikenteestä, raitiotien rakentamisaikataulusta, hulevesiratkaisusta, kokonaisratkaisusta ja rakentamisjärjestyksestä.

---

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 19.6.–8.8.2019

### **Viranomaisten lausunnot**

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat alueen kulttuuriympäristöön ja suojeluarvoihin, alueen sähkö- ja vesihuollon järjestelyihin, johtosiirtoihin sekä jätehuoltoon. Alueen joukkoliikenteen järjestelyihin, Tattariharjuntien erikoiskuljetusreittiin ja meluntorjuntaan.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) / Suomen pakkauskierrätys RINKI Oy
- Museovirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
- Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kanssa on käyty erillinen neuvottelu (23.8.2019)

### **Vastineet viranomaisten lausuntoihin**

#### **Tukes**

Tukes toteaa lausunnossaan (25.6.2019), että alueen läheisyydessä sijaitsevien kemikaalien käsittelyä tai varastointia harjoittavaa tuotantolaitosten onnettomuusvaikutusten etäisyydet eivät ulotu suunnittelualueelle. Tukes ei näe estettä kaavamuutokseen, eikä sillä ole huomautettavaa kaavaan.

#### **Helen Sähköverkko**

Helen sähköverkko Oy toteaa lausunnossaan (12.7.2019), että Nallenteen asuntojen ja lähipalvelujen sähköjakelu tulee vaatimaan muutosalueelle neljä jakelumuuntamotilaa. Helen Sähköverkko esittää, että asemakaavan selostukseen lisätään teksti: Jokaiseen kortteliin on varauduttava rakentamaan Helen Sähköverkon ohjeen mukainen muuntamotila. Muuntamoiden sijainti ja sijoitus ratkaistaan myöhemmin jatkosuunnittelussa.

Lisäksi Helen sähköverkko Oy toteaa, että kortteleissa 38241 ja 38171 sijaitsevat keskijännitekaapelit on siirrettävä ennen tonttien rakentami-

sen aloittamista korvaaville reiteille. Alueen lopullinen keskijänniteverkko rakennetaan Tullivuoren suunnasta Nallenrinteenpuiston pyörätietä myötäillen Ilmasillantien kautta Tattariharjuntielle.

### **Vastine**

Kaavaselostukseen on lisätty teksti: Jokaiseen kortteliin on varauduttava rakentamaan Helen Sähköverkko Oy:n ohjeen mukainen muuntamo-tila.

### **HSY**

HSY:n toteaa lausunnossaan (12.7.2019), että uuden vesihuollon järjestäminen tulee esittää kaavaselostuksen liitteenä yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelmassa alustavine määrä- ja kustannusarvioineen.

Jätevedenpumppaamon aluevajakuksen koko tulee olla vähintään 15 x 15 m mikäli jatkosuunnittelussa todetaan pumppaamon tarve. Lisäksi kaavaan tulee tarvittaessa merkitä 4 metriä leveä huoltoajoyhteys pumppaamolle.

Alueen pohjoisosan runkoviemärille varatun alueen minimileveys on 10 metriä. Kaavamääräyksenä tulee mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita. Rakennusten ja muiden kiinteiden rakenteiden etäisyys vesihuolto-kaivannon reunasta tulee olla vähintään 2,5 metriä.

Kortteleiden 38238, 38257 ja 38258 toteuttaminen edellyttää yleisen jäte- ja hulevesiviemärin siirtoa. Johtosiirrot ja siirtokustannukset tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Mahdolliset väliaikaiset vesijohto- ja viemäriyhteydet tulee toteuttaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella.

### **Vastine**

Kaavaselostuksen liitteeksi on lisätty teknisen huollon yhdistelmäkartta.

### **HSY jätehuolto**

HSY Jätehuolto toteaa lausunnossaan (15.7.2019), että asemakaavassa olisi hyvä nimetä paikka joulukuusien kierrätykselle.

### **Vastine**

Joulukuusien kierrätykselle voidaan osoittaa tarkempi paikka alueen katusuunnittelun yhteydessä.

---

## **Rinki Oy**

Rinki Oy ei ole kiinnostunut toteuttamaan ekopistettä Nallenrinteen alueelle.

## **Museovirasto**

Museovirasto toteaa lausunnossaan (17.7.2019), että kaavaratkaisu on rakentamisen määrältään ympäristöön soveltumaton. Tiivis ja lentokenttäympäristöön liian korkea rakentaminen ei täytä kulttuuriympäristöä koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita RKY-alueen luonteeseen soveltuvasta rakentamisesta. Kaavan vaikutuksia ei ole arvioitu riittävästi Malmin lentoaseman rakennetun kulttuuriympäristön kannalta ottaen huomioon sen luonne ilmailuympäristönä.

Vaikka maakuntakaava esittää alueelle tiivistettävää taajamarakennetta, niin tämä on suhteutettava lähtötilanteeseen, joka perustuu suurelta osin kenttämäiseen avoimeen tilaan. Lopputuloksen pitäisi olla väljempi kuin jo ennestään kaupunkimaiseksi rakentuneessa ympäristössä.

Maakuntakaavan edellyttämä yhteensovittaminen RKY-alueeseen on ratkaistu kaavamuutoksessa sekä koko lentokentän aluetta koskevissa suunnitteluperiaatteissa siten, että lentokentästä säilyy vain muutama rakennus, joitain rakenteita ja näkymäakseleita yksittäisinä historiallisina muistumina. Muutoin alue muuttuisi kaupunkirakenteeltaan täysin toisenlaiseksi, mikä ei täytä maakuntakaavan eikä kulttuuriympäristöä koskevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaatimusta alueen arvoihin ja ominaispiirteisiin soveltuvasta rakentamisesta. Nallenrinteen vaikutustenarvioinnissa todetaan, että lentokentälle tyypillinen horisontaalinen maisematila säilyy puistoalueilla. Tästä ei ole kuitenkaan juuri iloa, kun puiston laitamilla kohoaa viidestä kahdeksaan kerroksisten rakennusten muuri ja alueen keskellä 16-kerroksinen maamerkki.

Kaavaratkaisu tuo selvästi esille, että Malmin lentokentälle on nousmassa varsin tavanomainen asuinalue ja valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön potentiaali hukataan. Vaikka tavoitteena pidetään identiteetiltään omintakeista ympäristöä se ei muutamalla muistumalla toteudu.

Sijainniltaan Malmilla ei ole sellaisia tekijöitä, kuten merenläheisyyttä, jotka tekisivät siitä erityisen houkuttelevan korkeatasoisena asuinalueena. Suunnittelu asuinalueeksi hävittää lentokentän ominaispiirteet ilmailun kulttuuriympäristönä. Paitsi kaupunkilaisten virikkeellisen elinympäristön myös matkailun kilpailukyvyn kannalta Helsingin tulisi vaalia omintakeisia kohteitaan.

---

Kaupunkitilallisesti ainutlaatuinen ympäristö vaatisi pääasiallisiksi toiminnoiksi esimerkiksi virkistykseen, liikuntaan, matkailuun, majoitukseen ja tapahtumiin liittyviä palveluita. Tämän tapaiset käytöt voivat hyödyntää avointa maisematilaa sekä olemassa olevia rakennuksia, jolloin lisärakentamisen tarve on maltillinen.

Lentoasema kulttuuriympäristönä säilyy ominaispiirteiltään parhaiten kun ajatellaan siltä kannalta, että lentotoimintakaan ei estyisi tai olisi helposti palautettavissa.

Rauhamäenpuistossa olevalle säilytettävälle rakennukselle ja sen puutarhamaiselle pihalle ei ole sr-merkintää eikä kaavamääräyksissä eritellä puutarhamaisena hoidettavia puistoalueita. Ratkaisua on täsmennettävä selostuksen tavoitteiden mukaiseksi.

Pohjoispuoli suunnittelualueesta sisältyy Malmin lentoaseman valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kaavamääräyksissä on tuotava esiin alueen kuuluminen RKY-alueeseen.

Ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteista osa säilyy puistoalueilla ja on merkitty asianmukaisin määräyksin. Muuttuvan maankäytön tiellä olevista kohteista on käyty Museoviraston kanssa muinaismuistolain 13 § edellyttämä neuvottelu 28.5.2019. Nallenrinteen osalta tutkimukset ovat pääosin riittävät. Linnoituslaitteisiin IX:4 ja IX:5 kajoaminen on mahdollista. Tukikohdan IX:4 itäosalla pitää tehdä pieni tarkistustutkiminta. Muinaismuistolain 13 § edellyttämä neuvottelumuistio on liitettävä kaava-aineistoon.

Mikäli riittävät tutkimukset tehdään jo kaavaprosessin aikana ja Museovirasto poistaa kohteiden suojelun, ei kaavaan tarvitse enää osoittaa smd-merkintöjä näille tukikohdille. Mikäli tutkimuksia tarvitaan vielä kaavan hyväksymisen jälkeen, on smd-merkinnässä todettava, että hankkeen toteuttaja vastaa arkeologisten tutkimusten kustannuksista.

Suuren rantatien linjaus ei kulje Helsingin kautta vaan Vantaan Backaksen kartanon ja Helsingin pitäjän kirkonkylän tienoilla. Malmin lentoaseman poikki kulkevan vanhan tielinjan säilyminen on kuitenkin hyvä asia. Tien alkuperää ja nimeämistä on tarkistettava.

## **Vastine**

Nallenrinteen asemakaava ulottuu pohjoisosasta nykyisen aidatun lentokenttäalueen sisäpuolelle. Lentokenttäalueen sisälle ulottuva osuus on määrätty asemakaavassa puistoksi.

Museoviraston näkemä perusongelma on maankäytön muuttuminen lentokentän ympäristössä avoimesta alueesta asuinalueeksi. Alueen maankäyttömuoto määritellään Uudenmaan maakuntakaavassa sekä Helsingin yleiskaavassa 2016. Tulevan maankäytön tehokkuutta ja sen

soveltuvuutta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja rakennettuun kulttuuriympäristöön on tarkasteltu koko lentokenttäalueen laajuisesti yleiskaavassa sekä Malmin lentokentän kaavarungossa. Nallenteen asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan, yleiskaavan sekä kaavarungon mukainen.

Maakuntakaavassa alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Korkein hallinto-oikeus on Helsingin yleiskaavaa 2016 koskevassa ratkaisussaan katsonut, että yleiskaavaa hyväksyttäessä alueen käytön lentoliikennetoimintaan on voitu katsoa päättyneen maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä tarkoitettulla tavalla. Alueen lentotoimintaa palveleva vuokrasopimus päättyi 31.12.2019. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Voimassa olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) kentän alue on lisäksi kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (RKY 2009). Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattu merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot. Yhteensovittamiseen on monia tapoja. Koko lentokentän alueen kattavassa kaavarungossa on esitetty yksi mahdollinen lähtökohta.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava on tullut voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Siinä Malmin kentän alue esitetään taajamatoimintojen alueena, johon osoitetaan lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä. Malmin lentokenttää osoittava liikennealue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue -merkintä sekä siihen liittyvä melualueen merkintä kumotaan. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä. Lähtöoletuksena on, että tällä alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja tiiviskin kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 26.10.2016. Helsingin hallinto-oikeus antoi 5.2.2018 päätöksensä Helsingin yleiskaavasta jossa Malmin lentokenttää koskevat valitukset hylättiin. Korkein hallinto-oikeus (KHO) myönsi 30.5.2018 valitusoikeuden Malmin lentokentän maankäyttöön. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittamiselle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa. Myöskään maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ei ole esteenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Korkeimman hallinto-oikeuden Helsingin yleiskaavaa koskevassa päätöksessä (KHO: 2018:151) on todettu: ”Korkein hallinto-oikeus katsoo,

että kiitorata-alueen täyden avoimuuden säilyttämistä ei ole pidettävä välttämättömänä alueen kulttuuriympäristöarvojen säilyttämiseksi. Tämän vuoksi ja kun myös otetaan huomioon, että rakennusoikeuden mitoitus on asemakaavoituksen yhteydessä tehtävässä tarkemmassa jatkosuunnittelussa yhteen sovitettava yleiskaavassa oikeusvaikutteiseksi määrätyn RKY-merkinnän kanssa, alueen keskeisten ja luonteenomaisten kulttuurihistoriallisten piirteiden säilyminen on yleiskaavassa riittävästi varmistettu.”

Nallenrinteen asemakaava noudattaa ratkaisuihissaan ja rakentamisen määrässä Helsingin yleiskaavan 2016 ja Malmin lentokentän kaavarungon periaatteita. Helsingin uudessa yleiskaavassa lentokentän alue on asuntovaltaista aluetta A2, lähikeskusta C3, viher- ja virkistysaluetta sekä asuntovaltaista aluetta A4. Lisäksi alueelle on osoitettu pikaraitiotie, baanaverkko ja viheryhteyksiä.

Malmin lentokentän alueen osalta Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osittain keskenään ristiriitaisia. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on Helsingin osalta erityiskysymyksiä, joissa todetaan esimerkiksi asuntotuotannon turvaaminen riittävällä tonttimaalla. Niiden mukaan Helsingin seudulla tulee myös edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Malmin lentokenttä sijaitsee tiiviin olemassa olevan yhdyskuntarakenteen keskellä ja alueen rakentaminen asuinalueeksi, josta on hyvät joukkoliikenneyhteydet, tukee seudun aluerakenteen kannalta kestävää kehittämistä. Rakentaminen muuttaa alueen maisemakuvaa merkittävästi mikä edellyttää erityistä yhteensovittamista kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen kanssa. 4. vaihemaakuntakaavan selostuksessa todetaan, että arvokkaat kulttuuriympäristöt voivat tulla myös osaksi taajama- ja kaupunkirakennetta ja rikastuttaa sitä.

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Siinä esitettiin yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne sekä liikenneratkaisut. Alueen asemakaavoitusta tehdään osaluue kerrallaan, jolloin niiden suunnittelu tarkentuu. Nallenrinteen asemakaavoitus perustuu kaavarungon linjauksiin.

Rauhamäenpuistossa sijaitsevaa rakennusta ei ole inventoinneissa todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi. Asemakaavassa säilytetään rakennuksen sijainti tontilla ja sen koko. Rakennuksen teknisen kunnan perusteella se säilytetään tai korvataan uudisrakennuksella. Tontille muodostettavalle puistolle on annettu kaavamääräys, jossa sen suunnittelun lähtökohdaksi tulee ottaa tontilla sijaitsevan puutarhan nykyinen ilme. Näillä määräyksillä taataan riittävästi miljööen säilyminen asemakaavan tavoitteiden mukaisesti.



Kaavamääräyksiin on lisätty määräys: ”Osa kaava-alueesta sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009, Malmin lentoasema)”.

Tukikohdan IX:4 itäosan tarkistustutkiminta on tehty syksyllä 2019. Tutkimusten raportti valmistuu loppuvuodesta 2019. Muinaismuistolain 13 § mukaisen neuvottelun muistio on liitetty kaava-aineistoon.

Muinaismuistojen arkeologisten tutkimusten kustannusten maksajasta määrätään muinaismuistolain (17.6.1963/295) 15§:ssä, eikä asiasta ole syytä määrätä uudestaan asemakaavamääräyksissä. MML:n 15§:ssä todetaan: ”Milloin yleisen tai suurehkon yksityisen työhanke toteutaminen koskee kiinteää muinaisjäännöstä siten, että siitä aiheutuu muinaisjäännöksen erityinen tutkiminen tai erityisiä toimenpiteitä sen säilyttämiseksi, on hankkeen toteuttajan korvattava tästä johtuvat kustannukset tai osallistuttava niihin, mikäli sitä olosuhteet huomioon ottaen ei ole katsottava kohtuuttomaksi”. Kaavaselistusta on täydennetty asian osalta.

Keskiaikainen Suuren rantatien linjaus kulki Vantaan kautta. Keskiaikainen linjaus Vantaan kautta jäi toissijaiseksi. Helsingin perustamisen jälkeen 1550, jolloin rantatien linjaus ohjattiin kulkemaan kaava-alueen läpi. Suuren rantatien historian kuvausta on täydennetty asemakaavaselistukseen.

### **Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)**

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan (31.7.2019), että se pitää kaavaehdotuksen mahdollistamaa mittava rakentamista ongelmallisena suhteessa alueen kulttuuriympäristöstatukseen. Lentokenttäalueen osan muuttaminen tiiviiksi uudeksi asuinalueeksi tuottaa ympäristön, joka ei vastaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaatimusta alueen historiaan ja ominaispiirteisiin sovitettavasta kehittämisestä. Suunnittelun lähtökohtana tulisi olla alueen keskeiset ominaispiirteet ilmailuhistorian kohteena. Esillä oleva ratkaisu ei tue tätä tavoitetta, mitä kaupunginmuseo pitää erittäin valitettavana.

Kaavamääräyksissä on tuotava esiin alueen kuulumisen RKY 2009:ään. Rauhamäenpuiston säilytettävä asuinrakennus ja siihen liittyvän pihan säilyminen on varmistettava suojelumääräyksiin.

Nallenrinteen kaava-alueella sijaitsevat Ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteet eivät kuulu valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009) luettelon ”Pääkaupunkiseudun Ensimmäisen maailmansodan linnoitteet” -alueisiin kuten asemakaavaselistuksessa mainitaan. Säilyvät linnoituslaitteet on varustettu asianmukaisin määräyksiin. Arkeologiset tutkimukset poistuvien linnoituslaitteiden IX:4 ja IX:5 ovat pääosin riittävät. Täydentävät tutkimukset tehdään syksyllä 2019. Muinaismuistolain 13 § edellyttämä neuvottelumuistio on

liitettävä kaava-aineistoon. Mikäli riittävät tutkimukset tehdään jo kaavaprosessin aikana ja Museovirasto poistaa kohteiden suojelun, ei kaavaan tarvitse enää osoittaa smd-merkintöjä näille tukikohdille. Mikäli tutkimuksia tarvitaan vielä kaavan hyväksymisen jälkeen, on smd-merkinnässä todettava, että hankkeen toteuttaja vastaa arkeologisten tutkimusten kustannuksista.

Tattariharjuntien ja Ilmaillantien risteyksestä luoteeseen sijaitsee Ensimmäisen maailmansodan aikainen yhdystie, joka on merkitty osittain smd-merkinnällä. Sen sijainti on merkitty väärin. Se sijaitsee kokonaisuudessaan suunnitellun Ilmasillantien kohdalla.

Suuren rantatien linjaus kulki Helsingin kautta kaupungin perustamisen jälkeen. Keskiaikainen linjaus Vantaan kautta jäi toissijaiseksi sen jälkeen. Suuren rantatien tielinjan säilyminen on hyvä muisto alueen vanhasta historiasta.

### **Vastine**

Asemakaavaselostuksesta on poistettu merkintä kaava-alueen linnoituslaitteiden kuulumisesta valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009) luettelon ”Pääkaupunkiseudun Ensimmäisen maailmansodan linnoitteet” –alueisiin.

Yhdystien smd-alue rajausta on Sirkka Laineen vuonna 1995 tekemän inventoinnin mukainen. Tätä inventointia on käytetty myös vuoden 2014 Helsingin yleiskaavan yhteydessä tehdyssä inventointitietojen tarkistamisessa ja ajantasaistamisessa sekä 2017 Päivi Hakanpään Malmin lentokentän ympäristön linnoituslaitteiden esiselvityksessä.

Muihin kaupunginmuseon esiin ottamiin asioihin on vastattu Museovirastolle laaditun vastineen yhteydessä.

### **HSL**

HSL toteaa lausunnossaan (9.8.2019), että suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota sujuvan ja tehokkaan joukkoliikenteen toimintaedellytysten toteuttamiseksi alueelle. Ilmasillantiellä tulee varautua bussipysäkkeihin. Ilmasillantielle tulee toteuttaa bussipysäkki myös Tattariharjuntien risteuksen itäpuolelle. Joukkoliikenteen sujuvuus ja esteettömät kulkureitit pysäkeille tulee pitää suunnittelun keskiössä.

### **Vastine**

Ilmasillantien Tattariharjuntien itäpuolinen osuus sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle jo hyväksytyn Tattarisillan eritasoliittymän kaava-alueelle. Bussipysäkin sijoittamisen mahdollisuutta tutkitaan Ilmasillantien katusuunnittelun yhteydessä.

## ELY

ELY-keskus toteaa lausunnossaan (29.8.2019), että asemakaavaratkaisu tuottaa tiiviin, urbaanin ja omaleimaisen kokonaisuuden.

Asemakaavaehdotus on Helsingin uuden yleiskaavan mukainen ja huomioi siten valtakunnallisesti merkittävän Malmin lentoaseman kulttuuriympäristön. Vaikka asemakaava muuttaa lentoaseman ympäristöä huomioi se kuitenkin lentoasemalle tyypillistä avoimuutta ja kiitotien linjausta, toteuttaessaan kaavarungon mukaista puistoverkostoa.

Asemakaavaratkaisussa on otettu huomioon kaava-alueen luontoarvot.

Autoriippumattomuuteen tähtääminen on hyvä periaate. Ennen raitiotielinjojen rakentamista olevan välvaiheen joukkoliikennematkaisuja on tarpeen tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Tattariharjuntie kuuluu suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon ja kadulla on varauduttava 7 x 7 x 40 metrin kokoisiin kuljetuksiin. Tämä tulee ottaa huomioon Tattariharjuntien liikennesuunnitelmaa laadittaessa.

Kerrosmäärien vaihtelu Tattariharjuntien varrella voi tuoda ongelmia hiljaisten julkisivujen saamiseksi asunnoille. Eri korkuiset rakennusmassat muodostavat kadun suuntaan avautuvia julkisivuja, jotka jäävät melulle alttiiksi. Kaavaratkaisua kannattaa vielä harkita. Keskiäänitason ylittäessä 65 dB parvekkeet tulisi korvata viherhuoneilla. Samoin tulisi antaa määräys asuntojen aukeamisesta hiljaisen (ohjearvon mukaisen) julkisivun suuntaan. Makuuhuoneiden tulisi sijoittua hiljaisen julkisivun puolelle. Alueen vaihteittainen toteutus ja meluntorjunnan turvaaminen eri vaiheissa on hyvä huomioida. Korttelin 28233 meluolosuhteen ovat vaikeat. Alueelle on syytä harkita LPA-merkintää.

## Vastine

Tattariharjuntiellä on mahdollista ajaa 7 x 7 x 40 metrin kokoisilla erikoiskuljetusajoneuvoilla. Erikoiskuljetukset voidaan järjestää poikkeuksellisin liikennejärjestelyin, esimerkiksi liikennemerkkejä tilapäisesti poistamalla ja hyödyntämällä vastakkaisen suunnan ajokaistoja tai ajorataa.

Kaavaratkaisussa muodostuu Tattariharjuntien ja Ilmasillantien varrella väistämättä tilanteita, joissa osa asunnoista avautuu ainoastaan liikennemelun kuormittamaan suuntaan. Jatkosuunnittelussa tulisi liikennemelun aiheuttaman häiritsevyyden minimoimiseksi asuntopohjia pyrkiä suunnittelemaan siten, että mahdollisimman moni asunnoista avautuisi myös suojaisan sisäpihan puoleiselle julkisivulle. Kaavassa on annettu jatkosuunnittelua tähän suuntaan ohjaava määräys.

Koko asemakaava-alueen asuinrakennuksia koskien asetetaan kaavassa ulkovaipan äänitasoerovaatimuksen vähimmäistasoksi liikennemelua vastaan 30 dB. Määräyksellä otetaan huomioon alueen sijoittuminen Helsinki-Vantaan kiitoteiden 15 ja 33 jatkeelle. Samalla tulee otetuksi huomioon yleistä pitkän aikavälin suunnitteluun ja toteutuksen vaiheistukseen liittyvää epävarmuutta.

Parvekkeiden toteutusratkaisu määritetään tarkemmassa suunnittelussa annettujen kaavamääräysten puitteissa.

Korttelin 38233 piha-alueesta on annettu määräys sen suunnittelemisesta yhteiseksi korttelin 38234 tontin 2 kanssa.

Kaavassa on lisäksi paikoin täydennetty äänitasoerovaatimuksia. Kaavaselostusta on täydennetty edellä kuvatuin osin.

### **Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kanssa käyty neuvottelu (23.8.2019)**

Päiväkodille suunnitellun korttelialueen rakennusoikeuden kasvattaminen

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kanssa käytyjen neuvotteluiden perusteella päiväkodille varatun P-korttelialueen rakennusoikeus on nostettu 1 500 k-m<sup>2</sup>:stä 2 100 k-m<sup>2</sup>:iin. Piha-alueen mitoitusta on suurennettu vastaavasti.

## **Muistutukset**

Kaavaehdotuksesta tehtiin 13 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat lentotoiminnan jatkamiseen alueella, asemakaavan vaikutuksiin lentämiseen sekä lentoliikenteen melun ja muiden rajoitusten huomioimiseen. Asemakaavan sisältövaatimukseen, kaava-alueen rajaukseen ja kaavoitusprosessiin. Alueen kulttuuriympäristöön ja suojeluarvoihin ja RKY-alueen huomioimiseen. Alueen ekologiseen kestävyteen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen sekä alueen luonto- ja virkistysarvoihin. Alueen kaupunkikuvaan, rakentamiseen, rakentamisen määrään ja mittakaavaan sekä rakentamisen aikatauluun. Alueen katu- ja aukiotilojen suunnitteluun ja alueen nimistöön. Raitiotieyhteyden suunnitteluun ja sen aikatauluun, alueen joukkoliikenteen järjestämiseen sekä kaavan vuorovaikutukseen ja osallisiin.

---

## Vastineet aihepiireittäin

### Lentotoiminnan jatkaminen

Helsingin kaupunkistrategian mukaan Helsinki huolehtii kaikkien liikennemuotojen kehittämisestä. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, että kaupunki olisi tuhoamassa ainoan lentokenttensä.

Helsingin kaupunki suunnittelee Malmin lentoasemaa korvaavaa kaupallista helikopterikenttää Kivikkoon uuden yleiskaavan vastaisesti. Päätös Nallenrinteen asemakaavasta tulisi tehdä samanaikaisesti Kivikon uuden helikopterikentän selvityksen kanssa.

Alueelle mahtuvat tulevaisuudessa niin konsertit, uhanalaiset lajit, koilishelsingiläisten tärkein ulkoilualue sekä ilmailun keskittymä. Alueen täydennysrakentaminen on mahdollista reuna-alueille.

### Vastine

Asemakaavassa ei oteta kantaa lentotoimintaan eikä helikopterien laskeutumispaikkaan. Päätökset lentotoiminnan lopettamisesta Malmin lentokentällä on tehty erikseen. Asemakaavaa suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Lentotoiminta kentällä loppuu 31.12.2019, kun valvomatonta lentopaikkaa operoivan Malmin lentokenttäyhdistyksen maanvuokrasopimus kaupungin omistamalla maalla päättyy. Voimassa oleva maanomistajan lupa maa-alueen käyttöön lentopaikkana on ehtona Traficomien myöntämälle lentopaikan pitoluvalle, ja 1.1.2020 alkaen tämä ehto ei enää täyty. Helsingin kaupungin päätöksenteko maanvuokrasopimuksen irtisanomisasiassa on valmis ja lopullinen, kun Kaupunkiympäristölautakunta päätti 20.8.2018 hylätä irtisanomispäätökseen kohdistuneet oikeisuvaatimukset. Irtisanomispäätöksen toimeenpano voidaan käynnistää maanvuokrasopimuksen päättyessä, riippumatta valituskäsittelystä hallinto-oikeudessa.

Luontoarvojen huomioiminen on keskeisessä osassa Malmin lentokentän alueen suunnittelussa. Luontoarvoista enemmän vuorovaikutusraportin kohdassa ”Alueen luontoarvot”. Lentoasemanpuistoon suunnitellaan paikkaa pysyvälle tapahtuma-alueelle.

### Vaikutusten arvioinnit

Vaikutuksia lentotoimintaan ei ole selvitetty asemakaavassa eikä yleisillä kaavatasoilla.

---

## **Vastine**

Päätös lentotoiminnan loppumisesta on tehty Helsingin yleiskaavassa 2016 (tullut voimaan 5.12.2018), jossa alue on merkitty pääasiassa asuntovaltaiseksi alueeksi (A2). Korkein hallinto oikeus on Helsingin yleiskaavaa 2016 koskevassa ratkaisussaan katsonut, että yleiskaavaa hyväksyttäessä alueen käytön lentoliikennetoimintaan on voitu katsoa päättyneen maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä tarkoitetulla tavalla. Maakuntakaavassa alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Nallenrinteen asemakaava on Helsingin yleiskaava 2016 mukainen. Asemakaavaa suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta Malmin lentokentältä on loppunut.

## **Vaikutukset lentoliikenteeseen, lentoliikenteen melu**

Kaavaillut korkeat rakennukset estävät lentotoiminnan Malmin lentokentällä ja vaarantavat Helsinki-Vantaan lentotoimintaa korkeudellaan. Asemakaavassa pitää ottaa huomioon Malmin ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen asettamat rajoitukset estevaroineen sekä lentoliikenteen melu.

Melumääräyksissä tulee soveltaa ajantasaisia Helsinki-Vantaan äänitasomallinnuksia ja kaupungille 2016 toimitettua Malmin lentokentän äänitasomallinnusta.

## **Vastine**

Asemakaavaa suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta Malmin lentokentältä on jo loppunut. Asemakaavan mahdollistama rakentaminen ei ole ristiriidassa Helsinki-Vantaan lentoliikenteen kanssa. Helsinki-Vantaan lentoaseman ajantasaiset maankäytön suunnittelussa sovellettavat lentomelualueet eivät ulotu asemakaavoitettavalle alueelle. Suunnittelualueen sijoittuminen Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitoteiden 15 ja 33 jatkeelle on kuitenkin otettu huomioon asemakaavamääräyksissä. Kaavamääräyksiin on lisätty koko aluetta koskeva yleismääräys rakennusten melusuojauksesta: "Asuinrakennusten ulkovaiipan äänentasoerotuksen liikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB".

## **Kaavan sisältövaatimukset**

Kaavaratkaisu ei tule täyttämään MRL 54§ ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sisältövaatimuksia rakennetun kulttuuriympäristön vaatimuksia ja tavoitteita, joten se tulee tarkentaa ja tarvittaessa suunnitella kokonaan uudestaan.

## Vastine

Maankäyttö- ja rakennuslain §54 käsittelee asemakaavan sisältövaatimuksia. Nallenrinteen asemakaava on maakuntakaavan ja oikeusvai-kutteisen yleiskaavan mukainen.

Nallenrinteen asemakaavalla luodaan edellytykset terveelliselle, turval-liselle ja viihtyisälle elinympäristölle noin 2 800 uudelle asukkaalle. Pal-velujen alueellinen saatavuus on turvattu osoittamalla asemakaavassa toimitila- sekä palvelukerrosalaa 10 900 k-m<sup>2</sup>. Kaavaratkaisun yhtey-dessä on laadittu liikennesuunnitelma. Alue on hyvin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla ja alue tulee tukeutumaan tehokkaaseen joukkoliikenteeseen. Kaavaratkaisu huomioi alueen luonnonympäristön ja arvokkaimmat luontoarvot. Olemassa olevat tiheäkasvuiset ja arvok-kaat metsäkohteet säilytetään pääosin, joissa sijaitsevat muun muassa liito-oravien ydinalueet sekä linnustollisia arvoja. Kaavassa on määräys liito-oravien huomioimisesta lähivirkistysalueen hoidossa. Kaava-alu-eella sijaitsevat muinaismuistot säilytetään.

Puistojen ja virkistykseen soveltuvien alueiden riittävä määrä on tur-vattu kaavarungon mukaisella puistoverkostolla. Poikittaisten viher- ja virkistysyhteyksien syntyminen ja erityisesti uutta puistosiltaa pitkin Ki-vikon ulkoilupuistoon mahdollistuva yhteys parantavat myös alueellisia virkistysmahdollisuuksia huomattavasti.

Asemakaavan toteuttamisen vaikutukset on arvioitu osana kaavoitus-prosessia maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n sekä maankäyttö- ja ra-kennusasetuksen 1 §:n edellyttämässä laajuudessa.

## Osayleiskaava

Alueelle tulisi laatia osayleiskaava.

## Vastine

Alueelle on laadittu kaavarunko, jossa aluetta on tarkasteltu kokonai-suutena ja joka ohjaa tarkempaa kaavoitusta. Alueelle ei ole tarkoituk-senmukaista laatia osayleiskaavaa, koska sitä vastaavat selvitykset tehtiin kaavarunkotyön ja yleiskaavatyön yhteydessä. Kaavarungon sel-vitykset ja vaikutustenarviointi on tehty MRL §9 laajuudessa vastaten sisällöltään osayleiskaavaa. Osayleiskaava laatiminen alueelle on tar-koituksenmukaista silloin kun sen suunnitteluratkaisuissa halutaan poi-keta voimassa olevasta yleiskaavasta. Nallenrinteen asemakaava on lainvoimaisen Helsingin yleiskaava 2016:n ja Malmi lentokentän alu-een kaavarungon tavoitteiden mukainen.

## **Suunnittelukilpailu**

Malmin lentokentän alueesta tulisi järjestää kansainvälinen suunnittelukilpailu. Nyt asemakaavoitusta ohjaa vain virkamiestyönä laadittu hyvin suuripiirteinen kaavarunko.

### **Vastine**

Alueelle tullaan järjestämään suunnittelukilpailuja, jotka voivat koskea jotain osa-aluetta, yksittäisiä tontteja, puisto- tai katualueita tai alueen julkisia rakennuksia.

Kaavarungossa esitetään yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne sekä liikenneratkaisu. Kaavarunko ohjaa alueen tarkempaa kaavoitusta. Tavoitteena on, että jokainen asemakaavoitettava osa-alue saa oman, suunnitteluajankohdalleen ominaisen luonteensa. Asemakaavoitusta alueella on tarkoituksenmukaista tehdä vaiheittain alueen toteutuksen edistymisen mukaan.

### **Kaavarunko**

Kaavaehdotus poikkeaa merkittävästi kaavarungosta mm. massoitellun osalta.

### **Vastine**

Nallenrinteen asemakaava on kaavarungon mukainen. Kaavarungossa ei ole määrätty rakentamisen massoitellusta. Kaavarungossa esitetään yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne sekä liikenneratkaisu. Kaavarungon havainnekuvassa esitettiin yksi mahdollinen ratkaisu kaavarungon mukaiselle rakentamiselle.

### **Miksi juuri Malmin lentokentälle täytyy rakentaa**

Helsingissä riittää tonttimaata. Östersundom tulisi rakentaa ensin.

### **Vastine**

Helsingin maankäytön suunnittelua ohjaa yleiskaava, jossa määritellään asemakaavoitettavat alueet. Uuden yleiskaavan lähtökohtana on ollut väestöennuste, jonka mukaan vuonna 2050 Helsingissä on noin 860 000 asukasta. Malmin lentokenttäalue on uuden yleiskaavan tärkein aluerakentamiskohde, jonka lisäksi asuntorakentamista varten kaavoitettavaa tonttimaata tarvitaan myös muualta. Helsinki tarvitsee kaikki yleiskaavassa asuntorakentamiseen osoitetut alueet, jotta Helsinki pysyy asuntorakentamisen tavoitteessa.

---



Östersundomin kaavoitus on edennyt päätöksenteossa. Kaupunginhalitus päätti 8.10.2018 esittää Östersundomin yhteisen yleiskaavaehdotuksen kaupunginvaltuustolle. Östersundom on tulevien vuosikymmenten rakentamiskohde, jonka saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla on nykyisin vielä heikko verrattuna Malmiin.

### **RKY-alue, asemakaavan rajaus**

Asemakaava tulisi laatia kokonaisuutena sille alueelle, joka on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) ja siten että ratkaisut eivät vaikeuta lentokentän käyttöä ilmailun tarpeisiin. Päätös Nallenrinteen asemakaavasta tulisi tehdä samanaikaisesti kaikkien RKY-alueelle sijoittuvien asemakaavojen kanssa.

### **Vastine**

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Siinä esitettiin yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakennet sekä liikenneratkaisut. Alueen asemakaavoitusta tehdään osa-alue kerrallaan, jolloin niiden suunnittelu tarkentuu. Asemakaavoitusta on tarkoituksenmukaista tehdä kaavarungon pohjalta alueen toteutuksen aikataulussa. Tällöin kullekin osa-alueelle on mahdollista luoda sen suunnitteluajankohdalle ominainen kaupunkirakenteellinen teema. Nallenrinteen asemakaavoitus perustuu kaavarungon periaatteisiin. Nallenrinteen asemakaava muodostaa asemakaavan tarkoitukseen ja sisältövaatimukseen nähden riittävän suunnittelukokonaisuuden.

### **Kaavan vaikutukset muihin päätöksiin**

Hallintolain mukaisesti viranomaisen on valmisteltava asiat yhdessä ja ratkaistava ne samalla kertaa, kun tehtävä päätös saattaa merkittävästi vaikuttaa muiden käsillä olevien päätösten tekemiseen. (Hallintolaki §25). Näin ollen Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavat sekä muut lentokenttäalueelle sijoittuvat asemakaavat, mukaan lukien Kivikon uuden helikopterikentän asemakaava, tulisi käsitellä samana prosessina.

### **Vastine**

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Kaupunkiympäristössä kaikilla rakentamishankkeilla on keskinäisiä vaikutuksia, joten päätöksiä ei ole mahdollista tehdä samassa prosessissa. Asemakaavojen laatimisprosessia ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki. Kaikki muita asemakaavahankkeita koskevat päätöksenteon kannalta keskeiset asiakirjat ja suunnitelmat ovat julkisesti saatavilla, joten voidaan katsoa, että päätöksenteossa on riittävä ymmärrys hankkeiden keskinäisistä vaikutuksista.

---

### **Kaava-alueen ja RKY-alueen rajaus**

Asemakaavan selostuksessa todetaan virheellisesti, että Nallenrinteen alue sijoittuu kokonaisuudessaan varsinaisen lentokenttäalueen ulkopuolelle.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan virheellisesti, että ”suunnittelualueesta pieni osa kuuluu Malmin lentoaseman valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön”.

### **Vastine**

Nallenrinteen kaava-alue on puistoalueiden osalta osittain nykyisen aidatun lentokenttäalueen sisäpuolella. Selostusta on tarkennettu tältä osin.

Suunnittelualueesta noin puolet kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY2009).

### **RKY-merkintä ja Museoviraston kanta alueen rakentamiseen**

Alueen kaavoituksessa on huomioitava paremmin Malmin lentokentän RKY-merkintä ja Museoviraston kanta. Museovirasto on toistuvasti todennut, että Malmin lentokentän kulttuurihistorialliset arvot säilyvät parhaiten lentokentän ollessa alkuperäisessä käytössään tai edes kentän avoin maisematila säilyttäen. Kumpikaan näistä ei toteudu asemakaavassa. Museovirasto on linjannut, että se olisi valmis hyväksymään täydennysrakentamista korkeintaan lentokentän reuna-alueille. Helsingin kaupunki ei voi jättää kulttuurihistoriallisen kansallisomaisuuden arviointiin erikoistuneen ylimmän viranomaisen kantaa huomioimatta.

### **Vastine**

Korkein hallinto oikeus on Helsingin yleiskaavaa 2016 koskevassa ratkaisussaan katsonut, että yleiskaavaa hyväksyessä alueen käytön lentoliikennetoimintaan on voitu katsoa päättyneen maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä tarkoitetulla tavalla. Alueen lentotoimintaa palveleva vuokrasopimus päättyy 31.12.2019.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava on tullut voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Siinä Malmin kentän alue esitetään taajamatoimintojen alueena, johon osoitetaan lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemarkintä. Malmin lentokenttää osoittava liikennealue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue -merkintä sekä siihen liittyvä melualueen merkintä kumotaan. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä. Lähtöoletuksena on, että tällä alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja tiiviskin kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

Lentoasemalle tyypilliset piirteet on huomioitu asemakaavassa mahdollisimman hyvin maakuntakaavan edellyttämällä tavalla ja sovitettu yhteen alueen muiden tavoitteiden kanssa.

Alueen suojeluarvoja on käsitelty laajemmin Museovirasto lausuntoon tehdyssä vastineessa.

Museovirasto ei suunnittele alueen maankäyttöä.

### **Rakennussuojeluesitykset**

Malmin lentokentälle on vireillä useita suojeluesityksiä. Suunnittelussa on otettava huomioon kentän rakennusperintöön liittyvät asiat suojeluesityksen ja museoviraston lausuntojen mukaisesti.

### **Vastine**

Malmin lentoaseman ystävät ry on esittänyt hakemuksessaan 9.10.2015, että Uudenmaan ELY-keskus ryhtyisi toimenpiteisiin Malmin lentoasemakokonaisuuden suojelemiseksi rakennuksineen ja lentokenttäalueineen rakennusperintölain nojalla. ELY-keskus teki asiasta kielteisen päätöksen 7.6.2018, josta valitettiin. Ympäristöministeriö kumosi 5.4.2019 ELY-keskuksen tekemän rakennussuojelupäätöksen ja palautti asian uudelleen käsiteltäväksi. ELY-keskus on tehnyt uuden rakennussuojelupäätöksen 26.6.2019, jossa ei edelleenkään määrätä aluetta suojeltavaksi. Myös tästä päätöksestä on valitettu ja valituksien käsittely on kesken Ympäristöministeriössä. Uudenmaan ELY-keskus on antanut Malmin lentokentälle vaarantamiskiellon, joka on voimassa, kunnes suojelua koskeva asia on lainmukaisesti ratkaistu.

Nallenrinteen asemakaava on laadittu siten, että mahdolliset suojelupäätökset pystytään toteuttamaan alueella mutta suunnitelma ei ota huomioon mahdollista lentotoiminnan jatkoa alueella, koska suunnitelma on laadittu tilanteeseen, jossa lentotoiminta alueella on loppunut.

### **Linnoituslaitteet**

Ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteet tulee huomioida suunnittelussa.

### **Vastine**

Alueelle sijoittuvat linnoituslaitteet on huomioitu suunnitelmassa. Linnoituslaitteista laadittiin vuonna 2017 selvitys ”Malmin lentokentän, Jakomäen ja Kivikon Ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet, puolustusasemien IV:7 ja IV:8, IX:1-6, IX:10–11 sekä yhdysteiden esiselvitys”. Nallenrinteen alueelle sijoittuvista linnoituslaitteista IX:3 Nallenmäen pohjoispuolella sijoittuu tulevalle puistoalueelle. Rakenteet

on merkitty asemakaavassa suojeltavaksi sm-merkinnällä. Linnoituslaitteet tullaan huomioimaan alueen puistosuunnittelussa. Kohteissa IX:4 ja IX:5 suoritettiin syksyllä 2018 arkeologiset tutkimukset Museoviraston toimesta. Tutkimusten mukaan linnoituslaitteet ovat suurimmaksi osaksi tuhoutuneet, kun mäkeä on madallettu lentotoiminnan vuoksi. Raportin mukaan kohde IX:4:ssa oli jäljellä suojahuone ja tähystysasema ja IX:5:n alueella oli jäljellä kaksi suojahuonetta.

### **Eurooppalainen maisemayleissopimus**

Suunnittelussa huomioitava eurooppalainen maisemayleissopimus.

#### **Vastine**

Eurooppalainen maisemayleissopimus on Euroopan neuvostossa valmisteltu sopimus, jonka tavoitteena on maisemien suojelun, hoidon ja suunnittelun edistäminen sekä eurooppalaisen yhteistyön järjestäminen maisema-asioissa. Eduskunta on hyväksynyt sopimuksen ja se on tullut kansallisella tasolla voimaan vuonna 2006. Sopimuksessa määritellyt sitoumukset pannaan toimeen kansallisella lainsäädännöllä tai hallinnollisilla toimilla. Malmin lentoaseman kulttuuriperintöarvojen suojeleminen tapahtuu sitä määrittelevän kansallisen lainsäädännön, tässä tapauksessa maankäyttö- ja rakennuslain sekä rakennusperintölain puitteissa. Myöskään kansainväliseen suojeluluetteloon kuulumisen tai uhanalaiseksi kulttuuriperintökohteeksi määrittäminen eivät ole sillä tavalla velvoittavia, että niillä olisi välitöntä oikeudellista merkitystä.

### **Kestävä rakentaminen, hiilineutraali kaupunginosa**

Ekologinen kestävyys tulisi ottaa asemakaavassa nykyistä paremmin huomioon. Kaavamääräyksillä tulee ohjata rakentamisaikaisten ja rakennusten käytöstä aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja alueen pitäisi vahvasti leimautua ekologisuuden ja kestävä kehityksen edelläkävijänä.

#### **Vastine**

Alueelle rakennetaan hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä pyöräilyn ja kävelyn verkostot, mikä mahdollistaa kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuvan elämäntavan. Tiivis korttelirakenne mahdollistaa lähipalveluiden toteuttamisen alueelle. Malmin lentokentän kaavarungon suunnittelualueelle on Nallenrinteen asemakaavoituksen aikana laadittu energiaselvitys, jossa on tarkasteltu laajasti energiaratkaisuja, joilla voidaan luoda edellytyksiä Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiselle. Nallenrinne ja sen viereinen Lentoasemakorttelien alue ovat olleet selvityksessä mallinnuksissa käytettyjä alueita. Päästövähennysten kannalta parhaiksi arvioidut vaihtoehtoiset energiaratkaisut olivat päästöiltään noin puolet nykyisen kaltaisen järjestelmän tuottamista päästöistä. (Ramboll, 2019).

Nykyisen kaltaisesta poikkeavan energiaratkaisun kehittäminen ja toteuttaminen edellyttävät laajamittaista mm. kaavoituksesta, tontinluovutuksesta, valvonnasta, neuvonnasta, viestinnästä ja taloudellisesta ohjauksesta koostuvaa kokonaishallintaa.

Asemakaavassa on annettu uusiutuvan energian tuottamista koskeva kaavamääräys: ”Tonteilla tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Energian tuottamiseen tarkoitetut laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.”

Nallenrinteenpuiston VP alueelle on mahdollistettu kaavamääräyksellä hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista palvelevien rakenteiden sijoittaminen. Sijoittaminen ei saa aiheuttaa haittaa varsinaiselle käyttötarkoitukselle. Mahdolliset sijoitettavien rakenteiden ja niiden käytön tulee myös olla sellaista, että ei synny haitallisia vaikutuksia ympäristölle. Asemakaavoituksen aikana ei ole ollut vireillä tai tiedossa VP-alueelle sijoittuvia mahdollisia hankkeita, vaan määräyksellä tarkoitus on luoda edellytyksiä tulevaisuuden mahdollisille tarpeille.

Kaavamääräys on seuraava ”Nallenrinteen puiston VP-alueelle saa sijoittaa hiilineutraalisuutta palvelevia rakenteita. Ne eivät saa aiheuttaa haitta alueen käyttötarkoitukselle. Sijoittamisen tulee perustua ympäristövaikutusten arviointiin.”

Lisäksi pysäköintitaloille on lisätty määräys ”Pysäköintilaitoksiin tulee toteuttaa riittävä määrä sähköautojen latauspaikkoja”.

### **Alueen luontoarvot**

Muistutuksissa esitettiin useita huomioita liittyen alueen luontoarvojen huomioimiseen. Muun muassa esitettiin, että luonnonsuojeluarvojen huomioiminen on puutteellista sekä asemakaavaehdotus on useilta kohdiltaan Helsingin kaupunkistrategian sekä luonnonsuojelulain vastainen. Lisäksi muistutettiin, että luonnonsuojelulliset asiat tulisi tutkia tarkemmin ja asiasta tulisi pyytää lausunto Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta ja valtakunnallisilta luonnonsuojelutahoilta sekä hankkeelle tulee tehdä ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Lisäksi vaikutukset lentokentälle perustettavalle luonnonsuojelualueelle on esitettävä.

### **Vastine**

Huomattava osa Malmin lentokentän suunnittelun alueen luontoarvoista liittyy kaupunkiympäristössä poikkeukselliseen avoimeen, aidattuun lentokenttäalueeseen. Käyttötarkoituksen muutos muuttaa kenttäalueen luonnetta voimakkaasti, eikä kaikkien luontoarvojen säilyttäminen ole valitussa maankäyttömallissa mahdollista.

Kaavarunkovaiheessa esitetty puistoverkosto luo kuitenkin mahdollisuuksien mukaan hyvät edellytykset alueen monien luontoarvojen säilymiselle. Puistoalueille on varattu runsaasti pinta-alaa ja verkostomaisen rakenteensa ansiosta siitä muodostuu ekologisia yhteyksiä. Esimerkiksi alueen keskelle on suunnitteilla avoin lentokenttäpuisto, josta osa on tarkoitus rakentaa niittymäiseksi. Sen alueella on mahdollista säilyttää tai korvata osa avoimista elinympäristöistä ja samalla rakentaa uutta kaupunkiluontoa. Poikittaisten viher- ja virkistysyhteyksien syntyminen ja erityisesti uutta puistosiltaa pitkin Kivikon ulkoilupuistoon mahdollistuva yhteys parantavat myös alueellisia virkistysmahdollisuuksia huomattavasti.

Asemakaavaehdotus ei ole Helsingin kaupunkistrategian vastainen. Kaupunkistrategian mukaan Helsinki toimii esimerkiksi kaupunkiluonnon monimuotoisuuden lisäämiseksi. Lentotoiminnan aikana alueen hoidon tärkeimpänä tavoitteena on ollut pitää alue siistinä ja kasvillisuus matalana. Eläimet ja linnut on hädetty pois vaarantamasta lentoturvallisuutta. Puustoisia alueita aidan ulkopuolella on myös hoidettu ja pidetty matalana. Turvasektoreilla olevia puita on kaadettu, jotta latvusto ei ole kasvanut liian korkeaksi. Lentotoiminnan loppuessa avautuu uusia mahdollisuuksia alueen hoidolle ja käytölle. Alueen luonto muuntuu nopeasti myös itsestään. Alueen luonnon monimuotoisuutta voidaan tukea suunnittelemalla ja hoitamalla aluetta. Monipuolisilla hoitotoimilla huolehditaan ja kunnioitetaan nykyistä kasvillisuutta, mutta voidaan myös rakentaa uusia elinympäristöjä. Niittyverkoston vaiheittainen kehittäminen Malmin lentoaseman alueella tarkoittaa väliaikaisen käytön suunnittelua sekä uusien niittyalueiden luomista asemakaavoitettaville alueille. Esimerkiksi vireillä olevan Nallenrinteen asemakaavan pohjoisosan puiston maiseman luonne on avoin, ja sinne tulee hyönteisten elinympäristöiksi soveltuvia niittyalueita. Osa niittyalueista voivat olla myös kaupunkiviljelyä ja osa erityisille eliölajeille rakennettuja. Viheralueita suunnitellaan luonnollisesti myös toiminnallisesta näkökulmasta virkistyskäyttöön, liikuntaan ja leikkiin. Näkökulmien sovittaminen yhteen tapahtuu puistoalueiden tarkemmassa suunnittelussa ajantasaisen tiedon pohjalta.

Asemakaavaehdotus ei ole luonnonsuojelulain vastainen. Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että alueella olisi kohteita tai lajeja, jotka muodostaisivat ehdottomia lainsäädännöllisiä esteitä rakentamiselle. Jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään inventointeja ja todetut arvot huomioidaan kaavaratkaisuissa maankäyttö- ja rakennuslain sekä luonnonsuojelulain edellyttämällä tavalla. Liito-oravien ydinalueet ja yhteydet huomioidaan luonnonsuojelulain 49 § perusteella.

Luonnonsuojelulain 24 §:n mukaan ELY-keskus voi maanomistajan hakemuksesta tai suostumuksella perustaa yksityisen luonnonsuojelualueen LSL 10 §:n 2 momentissa tarkoitettulle alueelle. Malmin lentokenttäalueen maanomistajana Helsingin kaupunki ei ole hakenut tai antanut

suostumusta luonnonsuojelualueen perustamiselle. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan luontoarvojen puolesta koko lentokenttäalue reuna-alueineen ei täytä LSL 10 §:n 2 momentin mukaisia yleisiä perustamisedellytyksiä.

Malmin lentoaseman ystävät ry on vaatinut suojeluesityksissään 31.1.2019 ja 15.5.2019 Uudenmaan ELY-keskukselle Malmin lentokenttäalueen suojelua luonnonsuojelulain (1096/1996) nojalla. Yhdistys esittää, että luonnonsuojeluasetuksessa tai muuten suojeltavaksi määrittäytyneiden eliölajien esiintymis-, lisääntymis-, ja levähdyspaikkoja rajataan luonnonsuojelulain perusteella Malmin lentokenttäalueella, sen reunametsien ja siihen keskeisesti liittyvän Longinojan alueella. Yhdistys ehdottaa myös, että ELY-keskus ryhtyy selvittämään luonnonsuojelualueen perustamista alueelle. Uudenmaan ELY-keskus on antanut esityksiin kielteisen päätöksen 27.9.2019. ELY-keskus perustelee päätöstään sillä, että Malmin lentokenttäalueen maanomistajana Helsingin kaupunki ei ole hakenut tai antanut suostumusta luonnonsuojelualueen perustamiselle. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan luontoarvojen puolesta koko lentokenttäalue reuna-alueineen ei täytä luonnonsuojelulain LSL 10§:n mukaisia perustamisedellytyksiä. Alue ei myöskään kuulu mihinkään valtioneuvoston hyväksymään suojeluohjelmaan. Yksittäisten lajien osalta suojelutarve tulee ratkaistavaksi alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

Lausuntopyyntö Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta ei ole tarpeen, sillä asemakaavaa valmistellaan yhteistyössä heidän kanssaan.

Asemakaavaehdotus on kuulutettu aikoinaan nähtäville ja asiasta on tiedotettu verkkosivuilla ja eri sanomalehdissä, joissa on ollut ohjeet esimerkiksi luonnonsuojelujärjestöillä jättää kaavasta palautetta.

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista määrittää ne hankkeet, jotka edellyttävät YVA-menettelyä. Kaupunkirakentamiseen liittyvän kaavan toteuttamisen vaikutukset arvioidaan osana kaavoitusprosessia maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n perusteella. Maankäytön muutosten vaikutuksia ympäristöön on selvitetty kokonaisuutena Helsingin yleiskaavassa 2016 sekä Malmin lentokentän kaavarungossa. Arviointia jatketaan ja tarkennetaan jokaisen asemakaavahankkeen yhteydessä.

Malmin lentokentän alueen maankäytön muutosten vaikutuksia ympäristöön on selvitetty ja selvitetään edelleen osana alueen kaavoitusprosessia maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaisesti. Maankäytön muutosten vaikutuksia ympäristöön on selvitetty kokonaisuutena Helsingin yleiskaavassa 2016 sekä Malmin lentokentän kaavarungossa. Arviointia jatketaan ja tarkennetaan jokaisen asemakaavahankkeen yhteydessä. Tästä syystä erillinen YVA-menettely ei ole tarpeellinen.

Nallenrinteen asemakaavanmuutoksen yhteydessä on laadittu lisätarkasteluja mm. Longinojan valuma-alueesta ja vesienhallinnasta, liikennemelusta ja maaperän pilaantuneisuudesta ja selvitetty asemakaavan toteuttamisen vaikutuksia liittyen yhdyskuntatalouteen, pysäköintiin, liikennejärjestelmään, puistoverkoston, vesihuollon järjestämiseen, huulavesien käsittelyyn ja tasaukseen ja esirakentamiseen. Luontovaikutusten arvioimiseksi on täydennetty selvityksiä liito-oravista ja perhosista.

Malmin lentokentän alueen seuraavien asemakaavoitettavien osien yhteydessä prosessi jatkuu samaan tapaan: kaavasunnitelmien taustaksi tullaan laatimaan riittävät tutkimukset ja selvitykset, ja kaavaprosessissa arvioidaan suunnitelmien merkittävät vaikutukset.

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista määrittää ne hankkeet, jotka edellyttävät YVA-menettelyä. Tällaiset suurimittakaavaiset hankkeet liittyvät eläinten pitoon ja kalankasvatukseen, kaivostoimintaan, vesirakentamiseen, kemian-, metalli- tai metsäteollisuuden laitoksiin, energian tuotantoon, siirtoon ja varastointiin, liikenteeseen sekä vesi- ja jätehuoltoon. YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei lähtökohtaisesti sovelleta viranomaisen vireille panemiin hankkeisiin. Viranomaisten suunnitelmiin sovelletaan lakia viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA-laki). SOVA-laki velvoittaa tekemään ympäristöarvioinnin sellaisista viranomaisten valmistelemista suunnitelmista ja ohjelmista, joilla on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia, ja jotka perustuvat lakiin, asetukseen tai hallinnolliseen määräykseen, ja jotka luovat puitteet hankkeiden lupa- tai hyväksymispäätöksille (HE 259/2016, s. 7). SOVA-lain 7 §:n 2 momentin mukaan tämän lain mukaista ympäristöarviointia vastaavasta ympäristövaikutusten arvioinnista kaavojen laatimisen yhteydessä säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa. Ympäristöarviointi tehdään näin ollen kaavoituksen yhteydessä maankäyttö ja rakennuslain (MRL) 9 §:n mukaisesti.

### **Suojeltavat eläinlajit**

Muistutuksissa kiinnitettiin huomiota, että Malmilla on useita suojeltavia eläinlajeja tai huomioon otettavia luontokohteita, jotka on otettava kaavoituksessa huomioon.

Muistutusten mukaan asemakaavaehdotus heikentää selvästi sekä liito-oravien ydinalueita, että niiden levähdys- ja kulkureittejä näiden alueiden välillä. Muistutuksissa todettiin myös, että asemakaavaehdotuksessa alueen liito-oravien toinen ydinalue Tattariharjuntien eteläpuolella on myös selvästi vaarantumassa, koska iso osa alueesta on varattu kaavassa "palvelurakennusten korttelialueeksi".



Muistutuksissa todettiin, että kaava ei huomioi erittäin uhanalaista viheryökköstä. Lisäksi todettiin, että muun muassa äärimmäisen uhanalaista heinäkurppaa tavataan vuosittain lentokentän alueella. Muistutuksissa ehdotettiin, että olisi hyvä kehittää kestävä lintuja huomioiva suunnitteluperiaate kaikkiin rakennusten lasirakenteisiin.

Malmin lentokenttäalueen kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet pitää ottaa huomioon suunnittelussa.

### **Vastine**

Alueen lajikohtaisia ja luontokohdekohtaisia selvityksiä on teetetty kaavarungon laatimisen ja asemakaavojen yhteydessä. Selvityksiä täydennetään, tarkennetaan ja asemakaavoissa tullaan esittämään, kuinka suojeltavat eläinlajit tai luontokohteet otetaan huomioon.

Liito-oravien esiintymistä alueella on tutkittu viimeksi keväällä 2019. Kevään inventointitietojen perusteella asemakaavaehdotusta on päivitetty uusien todettujen esiintymien perusteella. Uudelle todetulle ydinalueelle sekä etelä-pohjoissuuntaiselle yhteydelle on jätetty enemmän tilaa poistamalla Nallenrinteenpuistosta korttelin 38255 länsireunasta pelastustie. Korttelia 38255 on pienennetty vastaavasti ja lähivirkistysaluetta kasvatettu. Reitti on muutettu muotoon ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa. Aikaisemmat liito-oravien ydinalueet ja yhteydet ovat jo huomioitu kaava-aineistossa Luonnonsuojelulain 49 § perusteella asianmukaisin kaavamääräyksin. Asemakaava ei heikennä liito-oravien ydinalueita tai niiden välisiä levähdys- tai kulkureittejä, sillä asemakaavassa niille on varattu riittävästi tilaa ja osoitettu määräyksiä, jolla niiden elinympäristöt eivät heikenny tai häviä. Muistutuksessa mainittu kaavan ”palvelurakennusten kortteli-alue” Tattariharjuntien eteläpuolella ei kuulu kaava-alueeseen ja voimassa olevassa merkinnällä tarkoitetaan puistoaluetta.

Huomionarvoisia perhoslajien esiintymisiä on selvitetty vuosina 2016 ja 2017. Perhosselvityksen päivityksen inventointi on teetetty kesällä 2019, mutta raportin valmistuminen on vielä kesken. Aikaisemmissa selvityksissä sekä vuoden 2019 alustavien inventointitietojen perusteella Nallenrinteen asemakaava-alueelta ei ole havaittu erittäin uhanalaisia perhoslajeja. Kaava-alueen ulkopuolella tavattu viheryökkönen huomioidaan niissä asemakaavoissa, joiden alueelta niitä on havaittu. Nallenrinteen asemakaavassa on kuitenkin annettu määräys, jossa Nallenrinteenpuiston VP-alueella tulee sijoittaa hyönteisten elinympäristöiksi soveltuvia niittyalueita, joille tulee laatia hoitosuunnitelma.

Malmin lentokenttä toimii syysmuuton aikaan uhanalaisen heinäkurpan levähdysalueena. Muuttoa kartoittaneessa selvityksessä vuonna 2017 alueella havaittiin muutamia yksilöitä. Selvityksen perusteella voidaan todeta, että joinakin vuosina merkittävä osa Uudellamaalla syysmuu-

tolla levähtävistä heinäkurpista havaitaan Malmin lentokentällä. Tulevaisuudessa levähtävät heinäkurpat joutuvat etsimään vaihtoehtoisia levähdyspaikkoja, tosin alueelle rakennettava laaja lentokenttäpuisto niittyalueineen saattaa tulevaisuudessakin tarjota levähdysmahdollisuuksien. Levähtävien yksilöiden määrät vaihtelevat vuosittain huomattavasti ja vaihtoehtoisia paikkoja on lähiympäristössä tarjolla. Voidaan olettaa, että lentokentän alue ei ole erityisesti suojeltavan lajin säilymistä kannalta tärkeä esiintymispaikka.

Lintuja huomioivaa erillistä suunnitteluperiaatetta ei ole todettu tarpeelliseksi, koska Nallenrinteen kaava-alueella ja sen lähiympäristössä ei ole todettu lintuihin liittyviä rauhoitettuja kohteita sekä asemakaavan korkeat rakennukset ovat asuinkerrostaloja, joiden rakennusten julkisivujen tulee olla paikalla muurattua tiiltä. Toisin sanoen, rakennuksiin ei suunnitella laajoja heijastavia lasipintoja ja taloja ei valaista ympäröivää aluetta kirkkaammin, joka lisäisi lintujen törmäysriskiä rakennuksiin.

Malmin lentokenttäalueen kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet on otettu huomioon suunnittelussa. Alueen pohjoisosassa sijaitsee geologisesti huomioiva kohde, jossa graniittikallio leikkaa kordieriittigneissiiä. Selvitysten mukaan kohteen arvo on kohtalainen, jota ei ole myöskään lueteltu kohteeksi, jonka säilyminen olisi ensisijaisen tärkeää. Nallenrinteen asemakaavassa kohde sijoittuu pääosin rakennettavan Ilmasillantien kohdalle.

### **Viheraluepalvelut**

Muistutuksissa kiinnitettiin huomiota, että Malmin lentokenttäalue on koko Koillis-Helsingin tärkein luonto- ja virkistysalue ja samalla ainoa Koillis-Helsingin alueen avoin maisema. Alueelle suunniteltu tiivis rakentaminen tuhoaisi nämä kaikki helsinkiläisille tärkeät arvot.

### **Vastine**

Malmin lentokenttäalueen luonto- ja virkistysalueiden kokonaisrakenne perustuu ekologisesti ja toiminnallisesti kytkeytyvään puistoverkkoon, joka luo voimakkaan identiteetin alueelle. Puistoverkon osien suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avaria tiloja ja pitkiä näkymiä. Puistoverkkoon kuuluu rakennettuja ja luonnonkaltaisessa tilassa olevia osia. Virkistysalueita suunnitellaan niin, että syntyy sekä laadukkaita virkistyspalveluja että uutta monimuotoista kaupunkiluontoa.

Puistoverkon osat yhdistyvät luonteviksi reiteiksi ja se mahdollistaa katuverkosta erotetun turvallisen jalankulku- ja pyöräilyreitistön rakentamisen alueelle. Alueelle on tavoitteena suunnitella sujuvasti jatkuva ja kiertävä ulkoilureitti, jolla mahdollistetaan hiihtäminen.

Malmin lentokentän alueen puistoverkosto yhdistetään Kivikon ulkoilupuistoon erillisellä vihersillalla Lahdenväylän yli. Puistoverkon välityksellä alue liittyy ympäröivään viheraluejärjestelmään ja osaksi ekologista verkostoa.

Nämä edellä mainitut tavoitteet vastaavat niihin tärkeisiin arvoihin, joita alueella tällä hetkellä on. Tiivis rakentaminen asettaa haasteita näille tavoitteille, mutta tarkan ja laadukkaan suunnittelun sekä rakentamisen myötä niitä on mahdollista saavuttaa.

### **Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva**

Asemakaavassa tulisi ohjata julkisivujen väriä ja kattomuotoja yksityiskohtaisemmin, jotta alueesta rakentuu omaleimainen, arkkitehtonisesti korkeatasoinen ja viihtyisä.

### **Vastine**

Nallenrinteen asemakaavassa alueelle on suunniteltu erilaisia osa-alueita niin että ne sopeutuvat ympäristöönsä ja muodostavat ilmeeltään vaihtelevan kaupunginosan. Keskeinen alue, joka rakentuu Vanhan Viipurin maantien ympärille, on ilmeeltään pienimittakaavaisin. Tälle alueelle on useisiin rakennuksiin määrätty harjakatot tai muut viistot kattomuodot, jotka näkyvät kaupunkikuvassa ja pienentävät alueen mittakaavaa. Vanhan Viipurin maantien varrella julkisivujen tulee olla väriltään tummia. Asemakaavassa alueen julkisivuihin vaaditaan laadukkaita materiaaleja kuten tiiltä, muurauksen päälle tehtyä rappausta tai puuta, jotka antavat hyvän lähtökohdan miellyttävälle ja aikaa kestäväälle arkkitehtuurille.

### **Katutilat ja aukiot**

Voisiko katutilaa käyttää laajemmin myös oleskeluun mikä huomioitaisiin katujen kalustuksessa. Voisiko katutilaa myös kattaa ja lisätä alueelle enemmän aukioita.

### **Vastine**

Nallenrinteen asemakaavassa on useita aukioita ja kävelykatuja, jotka on tarkoitettu myös oleskeluun. Tilat on mitoitettu mittakaavaltaan miellyttäväksi ja suojaisiksi. Niiden kalustus ja muut yksityiskohdat määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa. Puistoon ja aukiolle on kaavoitettu pieniä rakennusaloja esimerkiksi kioskeille, jota aktivoivat ulkotiloja. Katutilojen kattamista ei nähty pääosin asuinalueeksi muodostuvalle alueelle soveltuvaksi. Katujen kattamisajatusta tarkastellaan Malmin lentokentän alueen keskustakortteleiden suunnittelun yhteydessä.

## Kiitotien näkymälinja

Kaavarunko ja asemakaavaehdotus eivät ole säilyttämässä kiitotien pitkää näkymälinjaa, kuten on luvattu. Kiitotien näkymälinjaa ei tule Nallenrinteen suuntaan säilymään, vaan näkymän peittää mm. terassikat-  
toinen korkea rakennus.

## Vastine

Malmin lentokentän pitkä etelä-pohjoissuuntainen 4. kiitotie ei sijoitu Nallenrinteen kaava-alueelle. Malmin lentokentän alueen kaavarunkoon on merkitty säilytettävien kiitoteiden linjat ja määräys ”Historiallisten kiitoteiden linjaukset tulee huomioida kaupunkirakenteen suunnittelussa siten, että niiden luettavuus säilyy uudessa kaupunkirakenteessa. 4. kiitotien jatkeelle Nallenrinteen kaava-alueelle sijoittuu puistoalue, Nallenrinteenpuisto, joka jatkaa avointa näkymälinjaa kiitotien eteläpuolella. Nallenrinteen kortteleiden välissä linja jatkuu kapeana jalankulun ja pyöräilyn reittinä. Muuttuneessa kaupunkirakenteessa näkymälinja on koettu tärkeäksi päättää. Näkymän päätteeksi sijoittuu epäsymmetrisesti ja vinosti maamerkkimäinen korkeampi rakennus, joka samalla visuaalisesti liittää Nallenrinteen alueen keskeisen aukion sijainnin lentokenttäalueeseen.

## Alueen mitoitus ja rakentamisen mittakaava

Miksi alueelle rakennetaan niin korkeita taloja? Alueen tehokkuus on liian suuri. Alueen mitoitus ja mittakaava tulee sovittaa Malmin ja muun Pohjois- ja Koillis-Helsingin yleiseen tasoon. Alueelle suunniteltuja taloja on madallettava.

Suunnitelmasta tulee kuva, että asuntoja suunnitellaan pelkästään yksin asuville. Yhtä asukasta kohti on keskimäärin 47 kerrosneliömetriä. Perheasunnoissa väljyys voi olla pienempikin.

## Vastine

Nallenrinteen alueelle on suunniteltu vaihtelevan korkuisia rakennuksia. Matalimmat ovat kaksikerroksisia, korkeimmat 12- ja 16-kerroksisia. Suurin osa rakentamisesta on 4-8 kerroksista. Vaihtelevan kokoisilla ja korkuisilla rakennuksilla muodostetaan vaihtelevaa ympäristöä ja kaupunkikuvaa sekä luodaan mahdollisuuksia erityyppisille asunnoille.

Tattariharjuntien ja Ilmasillantien risteys on tulevaisuudessa keskeinen saapumissuunta lentokentän alueelle. Paikan korostamiseksi pääkatujen varsille on sijoitettu myös keskimääräistä korkeampaa rakentamista. Rakennusten korkeudet vaihtelevat, jotta vältetään muurimainen vaikutelma. Korkeiden rakennusten avulla mahdollistetaan myös korkeampi tehokkuus mikä mahdollistaa alueen palveluiden kehittämisen ja hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Alueen rakentamistehokkuus noudattaa Helsingin yleiskaava 2016 ja Malmin lentokentän kaavarungon tavoitteita.

Alueen asukaslukumäärä on puhtaasti laskennallinen luku. Nallenrinteen alueelle tavoitellaan mahdollisimman monipuolista asunto- ja asukasjakaumaa.

### **Rakentamisaika**

Koko Malmin lentokentän alueen rakentaminen kestää pitkään. Kuinka rakennustyömaa-aikaisia häiriöitä ja vuosia kestävää paalutusmeteliä hallitaan? Kuka haluaa asua rakennustyömaalla?

### **Vastine**

Suuren aluerakentamiskokonaisuuden rakentaminen tapahtuu vaiheittain, osa-alue kerrallaan. Rakentamisesta tulee vääjäämättä häiriöitä mutta alueen rakentaminen suunnitellaan niin, että rakentamisen haittoja pyritään minimoimaan. Alue rakennetaan valmiiksi osa-alue kerrallaan. Nallenrinne on ensimmäinen aluekokonaisuus. Tavoitteena on, etteivät uudet asukkaat joudu kärsimään haitoista kohtuuttoman pitkään. Nallenrinteen maaperä on hyvää ja paalutusta joudutaan tekemään ainoastaan entisen lumenvastaanottoaikan alueella. Ensimmäisenä rakentaminen keskittyy Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden alueelle. Samalla osa lentokentän alueesta on jo virkistyskäytössä. Tavoitteena on avata alue vaiheittain vuoden 2020 alusta.

### **Alueen nimistö**

Aluetta ei tulisi nimetä Nallenrinteeksi. Nallenmäenrinne on jo käytössä kadunnimenä. Alue ja sen nimi pilaavat Nallenmäen maineen ja vaikeuttaa asuntojen myyntiä vanhalla alueella.

### **Vastine**

Alueen nimistöä on suunniteltu ja siitä on päätetty yhdessä Helsingin nimistötoimikunnan kanssa. Lähtökohtana on ollut nimistön liittyminen paikkaan ja sen historiaan. Nallenrinne –nimi ei suoraan esiinny alueen katujen nimissä, joten sekoittumista Nallenmäenrinne-kadun kanssa ei tapahdu.

### **Katujen suunnittelu**

Katujen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon sähkökäyttöisten liikkumisvälineiden monimuotoistuminen ja jalkakäytävien eri käyttäjäryhmät.

---

## **Vastine**

Katutila on mitoitettu nykyisille ja tuleville liikkumismuodoille. Asemakaavassa ei ole otettu kantaa eri katutilojen käyttäjäryhmiin.

## **Raitiotiet**

VIIMA-raitiotien suunnittelu ja toteuttaminen tulisi tapahtua etupainotteisesti. Raitiotieyhteyttä alueelle ei ole vielä kaavoitettu mistään. Raitiotieyhteys on kaavoitettava viimeistään samanaikaisesti Nallenrinteen asemakaavan kanssa. Yleissuunnitelmatasolla oleva raitiotieselvitys ei oikeuta mahdollisesti tuleviin raitiovaunuyhteyksiin perustuvan alueen suunnittelua.

Viima-raitiotien ja Raide-Jokeri 2:n toteuttamisesta ei ole varmuutta. Alue tulisi alkuvaiheessa tukeutumaan suurelta osin henkilöauto- ja bussiliikenteeseen, vastoin Helsingin tavoitteita päästöttömästä liikenteestä. Erityisesti Viima-raitiotien taloudellinen toteutettavuus on kyseenalainen.

## **Vastine**

Raitiotiet on huomioitu Nallenrinteen asemakaavassa sekä Ilmasillan asemakaavassa, johon Nallenrinteen asemakaava liittyy suoraan. Tavoite raitiotien suunnittelusta ja toteuttamisesta etupainotteisesti on kaikin puolin kannatettava.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi kokouksessaan 21.10.2019 esityksen talousarviosta ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020-2022. Hyväksytty ehdotus perustuu kaupunginhallituksessa edustettuina olevien valtuustoryhmien budjettineuvotteluissa sovittuun neuvottelutulokseen. Neuvottelutuloksessa linjataan, että vuodesta 2025 eteenpäin on suunniteltu rakennettavan Vihdintien pikaraitiotie ja läntisen kantakaupungin raitiotie. Vuodesta 2027 eteenpäin on suunniteltu rakennettavan Viikin-Malmin raitiotie.

## **Joukkoliikenne ennen raitiotietä**

Ennen raitiotien rakentamista alueen linja-autoliikenteen yhteyksiä ja palvelutasoa on parannettava huomattavasti.

## **Vastine**

Asemakaava ja liikennesuunnitelma mahdollistavat myös bussiliikenteen. HSL vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta.

---

## **Vuorovaikutus**

Helsingin kaupunkistrategian mukaan kaupunkia rakennetaan yhdessä ja osallistavaa kulttuuria tuetaan. Tutkimusten mukaan suurin osa helsinkiläisistä ei kannata Malmin asuntorakentamista vaan haluaa säilyttää lentokentän ilmailukäytössä turvaten alueen kulttuuriperinnön ja luontoarvot. Tästä esimerkkeinä kansalaisaloite, kuntalaisaloite ja Helsingin kaupungin maailman toimivin kaupunki-kyselyn ideat. Kuntalaisten mielipidettä ei voi jättää huomioimatta.

Alueen kaavoitus on tarkasteltava uudestaan ja luovuttava rakennussuunnitelmien eteenpäin viemisestä. Helsingin kaupungin on pyrittävä aitoon vuoropuheluun kuntalaisten, asiantuntijoiden ja ilmailun kehittäjien kanssa.

## **Vastine**

Asemakaavan vuorovaikutuksessa on saatu runsaasti mielipiteitä lento-toiminnan säilyttämisen puolesta mutta myös alueen asuntorakentamisen puolesta. Päätökset lentotoiminnan lopettamisesta on tehty erikseen ja asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta on loppunut. Alueen luonto- ja kulttuuriarvojen turvaaminen ja yhteensovittaminen tulevaan kaupunkiympäristöön ovat olleet kaavoituksessa keskeisinä lähtökohtina. Myös yleiskaavan valmisteluun on liittynyt laaja vuorovaikutus.

## **Valmistelussa esitetyt mielipiteet**

Asemakaavan valmisteluvaiheessa esitettyjä mielipiteitä ei ole huomioitu todellisesti. Mielipiteet tulee käsitellä uudestaan ja perustella niiden hyväksyminen tai hylkääminen asiallisesti.

## **Vastine**

Esitettyihin mielipiteisiin on vastattu vuorovaikutusraportissa aihepiireittäin. Kaavaratkaisua on kehitetty eteenpäin saadun palautteen perusteella.

## **Osalliset**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei edelleenkään mainita osallisten joukossa Malmin lentoasemalla toimivia siviili-ilmailun yrityksiä, yhdistyksiä ja muita yhteisöjä (Malmin ilmailukerho ry:tä lukuun ottamatta).

---

**Vastine**

Kaikki alueen maanomistajat, asukkaat, yritykset ja yhdistykset ovat osallisia ilman, että heitä erikseen nimetään. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan osallisiksi alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat, yritykset, seurat ja yhdistykset.

**Lausuntopyynnöt**

Pelastustoimelta, Rajavartiolaitokselta ja Puolustusvoimilta olisi syytä pyytää lausunnot.

**Vastine**

Pelastustoimen kanssa on tehty yhteistyötä kaavaprosessin kuluessa. Kaupunkiympäristön toimialaan kuuluvilta asiantuntijatahoilta ei pyydetä lausuntoja. Rajavartiolaitokselta ja Puolustusvoimilta on pyydetty kannanotot Malmin lentokentän alueen kaavarungon ja yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Tietoon ei ole tullut sellaisia näkökantoja, jotka vaikuttaisivat Nallenrinteen asemankaavan valmisteluun.

---