



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

MALMIN LENTOKENTÄN ALUEEN KAAVARUNKO

Hankenro 4844_1
HEL 2011-005466

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarunkoluonnos ja muu valmisteluaineisto nähtävillä 21.9.–12.10.2015

Viranomaisyhteistyö

– Viranomaisten kannanotot ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet aihepiireittäin

Lautakuntakäsittelyn 8.12.2015 jälkeinen vuorovaikutus

Viranomaisyhteistyö

– Viranomaisten kannanotot ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet aihepiireittäin

LIITE

Yleisötilaisuuden 30.9.2015 muistio

Malmin työhuone, työpajatulosten yhteenveto 21.9.2015



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Mielipiteen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internetversiossa.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarunkoluonnos ja muu valmisteluaineisto nähtävillä nähtävillä 21.9.–12.10.2015

Malmin lentokentän alueen kaavarunkoluonnos ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat julkisesti nähtävillä 21.9.–12.10.2015 Malmin, Tapanilan, Puistolan ja Jakomäen kirjastossa, info- ja näyttelytila Laiturilla, kaupungintalon ilmoitustaululla ja viraston internet-sivuilla. Infotilaisuus Malmin lentokentän suunnittelusta pidettiin 20.8.2015 ja kaavarungon esittelytilaisuus 30.9.2015 Stadin ammattiopistossa Vilppulantiellä. Lisäksi järjestettiin työpajat 1.9. ja 3.9., joissa koottiin osallistujien kokemuksia ja tietoja alueesta sekä visioitiin, millainen uusi alue voisi syntyä.

Kaavarunkoluonnoksesta saatiin kaupunginkanslian elinkeino-osaston, kaupunginkirjaston, kaupunginmuseon, kiinteistöviraston geoteknisen osaston, kiinteistöviraston tilakeskuksen, kiinteistöviraston tonttiosaston, liikuntaviraston, nuorisoasiainkeskuksen, pelastuslaitoksen, rakennusvirasto, rakennusvalvontaviraston, sosiaali- ja terveystieteiden keskuksen, asuntotuotantotoimiston, Helen Oy:n, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän HSL, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän HSY, Liikennelaitos -liikelaituksen HKL, Museoviraston ja puolustusvoimien kannanotot.

Viranomaisten kannanotot ja vastineet

Liikuntavirasto (17.8.2015), **varhaiskasvatusvirasto** (2.11.2015), **kiinteistöviraston tonttiosasto** (21.10.2015), **nuorisoasiainkeskus** (12.10.2015), **pelastuslaitos** (23.9.2015), **rakennusvalvontavirasto** (12.10.2015) ja **Helen Oy** (17.8.2015) ovat ilmoittaneet, ettei niillä ole tässä vaiheessa kommentoitavaa.

Sosiaali- ja terveystieteiden keskus toteaa (8.10.2015) kannanottonaan, että kaavarunkoluonnoksen tavoitteet vastaavat sosiaali- ja terveystieteiden keskuksen tarpeita eikä virastolla ole huomautettavaa kaavarunkoluonnokseen.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaupunginkanslian elinkeino-osasto toteaa (16.10.2015), että kaavarungossa esitetään paikoin sijoitettavaksi palvelujen ja hallinnon alueita (P) olemassa olevien pienteollisuusalueiden ja asutuksen väliin, mikä on perusteltua. Tontteja voisi olla enemmänkin, sillä muilla alueilla asuinkortteleiden sijoittaminen välittömästi pienteollisuusalueen viereen voi ennen pitkää johtaa konflikteihin asukkaiden ja yritysten välillä. Jatkosuunnittelussa tulisikin kiinnittää huomiota siihen, että olemassa olevan pienteollisuusalueen yritysten toimintaedellytykset tulevaisuudessa turvataan mahdollisimman hyvin, vaikka kyseessä onkin alue, jossa rakentamistehokkuus on matala.

Pienteollisuusalueen läpi kulkevaa Tattarisuontietä on esitetty jatkettavaksi suunnittelualueen läpi Malmin puolelle. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota siihen, miten asuinalueelle suuntautuva liikenne voitaisiin ohjata niin, ettei se vaaranna pienteollisuusalueen yritysten asiakas- ja tavaraliikenteen järjestämistä.

Kaavarunkoalueen koillisosassa pienteollisuusalueen viereen esitetään julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY), jolle voi rakentaa koulun tai päiväkodin. Tätä aluevarausta olisi syytä harkita uudelleen.

Uusien pienteollisuustonttien sijoittaminen olemassa olevien alueiden reunalle on perusteltua selostusluonnoksessa esitetyistä syistä.

Kaavarungon selostusluonnoksessa todetaan, että jatkosuunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan alueelle kaupallinen selvitys. Tämä on perusteltua alueen liike- ym. tilan mitoituksen näkökulmasta. Tämän lisäksi tulee arvioida kaavan vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin, mukaan lukien suunnittelualueen vieressä jo olevat yritykset.

Vastine

Kaavarungon yhtenä haasteena on Tattarisuon teollisuusalueen ja uuden asuinalueen liittyminen toisiinsa. Uusien teollisuustonttien kaavoittaminen uuden ja vanhan väliin ei varsinaisesti poista ongelmaa, vaan ainoastaan siirtää sitä yhden korttelivyöhykkeen verran eteenpäin. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että uskottavin välittävä rakenne teollisuuden ja asuinrakentamisen välissä on läpiajettava katu, joka palvelee kumpaakin toimintaa tasavertaisesti, oli kyse sitten uusista tai nykyisistä teollisuusrakennuksista. Kaavarungossa esitetty päiväkotitontti on sijoitukseltaan alustava, mutta sijainnin katsotaan muuten olevan hyvin saavutettava ja rakenteen kannalta keskeinen.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaavarungon yksi keskeisiä teemoja on liittää koilliset kaupunginosat toisiinsa, Tattarisuontielle on tässä tavoitteessa merkittävä rooli. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että Tattarisuontien liittäminen Malmin keskustaan parantaa Tattarisuon liittymistä ympäristöönsä ja parantaa alueen yritysten asiakas- ja tavaraliikenteen järjestämismahdollisuuksia.

Alueelle tullaan laatimaan vuonna 2016 elinkeinovaikutusten arviointi ja kaupallinen selvitys, jossa arvioidaan myös vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin. Vaikutusten arviointi tullaan laatimaan yhteistyössä elinkeino-osaston kanssa.

Kaupunginkirjasto toteaa (12.10.2015), että kaupunginkirjastolla ei ole tilasuunnitelmia kaavoitetulle alueelle. Lähin aluetta palveleva kirjasto sijaitsee Malmitalossa. Nykyisellään Malmin kirjasto ei kykene palvelemaan asukasmäärältään kasvavaa aluetta. Asemakaavan toteutuessa kirjaston tiloja tulisi laajentaa Malmitalon sisäisin järjestelyin.

Vastine

Kaavarungossa on esitetty poikittainen raitioliikenneyhteys – Raide-Jokeri 2, joka liittäisi lentokentän alueen tiiviisti Malmin keskustaan ja siellä oleviin palveluihin. Alueen pohjoisosaa palvelevat myös Puistolän, Jakomäen ja Tapanilan kirjastot.

Kaupunginmuseo toteaa (6.10.2015) kannanottonaan, että Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY 2009). Lentokenttä on myös listattu kansainvälisen World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 listaama Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde. Kentällä on merkittävä historia siviili-, sotilaskenttänä ja heti sodan jälkeen valvontakomission käyttöön ottamana kenttänä.

Kohdetta kuvataan mm. seuraavasti RKY-2009 luettelossa: ”Malmin lentoasema on pääkaupunkiseudun ensimmäinen siviililentoliikenteen maalentoasema, joka on yhdistänyt maamme kansainväliseen lentoliikenteeseen. Malmin lentoasema on rakennushallituksen toteuttamaa dynaamista ja funktionaalista rakentamista – kuin symbolina lentämisen ennakkoluulottomuudelle. Terminaali on kansainvälisestikin arvioiden harvinaisen hyvin alkuperäisessä asussa ja käytössä säilynyt 1930-luvun lentoasemarakennus. Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle.”



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Helsingin kaupunginmuseo, Keski-Uudenmaan maakuntamuseo korostaa, että ainoa tapa varmistaa Malmin lentokenttään liittyvien arvojen säilyminen, olisi lentoasemakäytön jatkuminen.

RKY-2009 rajausta pitää sisällään koko lentokentän alueen. Paikalle esitetty laajamittainen rakentaminen on eittämättä ristiriidassa tämän rajauksen kanssa. Kaavaratkaisussa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristöalueen merkitys maamme kehitysvaiheiden ja historian kuvastajana tulisi säilyä. Aluetta tulee kehittää sen ominaisuutensa ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla.

Edellä mainittuun viitaten kaupunginmuseo korostaa, että Malmin lentokentän kaavarungossa tulee ottaa huomioon lentokenttärakennusten lisäksi kiitoteiden merkitys osana merkittävää kulttuuriympäristöä. Asemakaavan rakennussuojelumääräysten lisäksi tulee kiitotiet merkitä säilytettäväksi muistumina kentän käytöstä. Niiden linjaukset tulee säilyttää avoimina ja ne tulee jättää vapaaksi rakentamisesta. Paras ratkaisu olisi lentokenttäalueen rakennuksien ja kiitoratojen säilyttäminen ymmärrettävänä kokonaisuutena huomioiden RKY-2009 aluerajaus esimerkiksi virkistys- ja viheralueena, siten että asuntorakentaminen sijoitettaisiin alueen reunoille.

Fallkullan tila ympäristöineen on maisemallisesti, näkymiltään ja historialliselta arvoltaan merkittävä. Fallkullan alueella on säilynyt viitteitä kartanopuistosta tai puutarhasta. Päärakennukselle johdattaa puukujanne. Fallkullan maisemakokonaisuuteen kuuluvat Fallkullan kartanon rakennusten ja sen eteläpuolisella mäellä olevan maatalousrakennusryhmän lisäksi näitä ympäröivä peltoaukea ja Longinojan puronvarsi. Rakennusryhmät sijaitsevat kahdella metsäsaarekkeella. Fallkullan tilaa tulee tarkastella rakennussuojelun ja maiseman vaalimisen näkökulmasta. Paikallishistoriallisesti ja maisemallisesti merkittävän Fallkullan tilan säilyminen rakennuksineen ja pelto- ym. alueineen on turvattava suojelumääräyksin. Alueen säilyminen houkuttelevana virkistysalueena edellyttää, että alue säilyy eikä sen luonne muutu.

Nallenmäki on iältään vaihteleva omakotialue, jossa on muutamia rivitaloja. Vanhimmat rakennukset ovat 1910-luvulta ja uusimmat 2000-luvun alusta. Nallenmäen rakennuksien suojelutavoitteita tulee arvioida yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa. Samoin Sunnuntaipalstojen omakotialueeseen mahdollisesti liittyviä suojelutavoitteita tulee arvioida yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on tehnyt vielä luonnosasteella olevan selvityksen alueen rakennetusta kulttuuriympäristöstä. Selvitystä tulee edistää siten, että sen perusteella voidaan laatia suojelutavoitteet.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Myös rakenteet ja kiitoradat on otettava selvitykseen mukaan. Rakenuskannan arvotus tehdään yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja kaupunginmuseon kanssa.

Suunnittelualan eteläosassa mäki-alueilla on muinaismuistolain (295/1963) nojalla suojeltuja ensimmäisen maailmansodan linnoitusketjun tukikohta IX:n linnoituslaitteita. Linnoitteet ovat katkelmallisia, mutta oletettavasti rakenteita on säilynyt lisää täyttömaiden alla. Historiallinen maantie, Suuren Rantatien eteläinen haara, Helsingistä Viipuriin sijaitsee suunnittelualan eteläosassa Tattarinharjunkujan linjalla. Jälkimmäisen itäosa on merkitty myös säilyneeksi ensimmäisen maailmansodan tykkitieksi. Suunnittelualan pohjoisosan rajalla on vanhan maantien linja, Maamiehenpolku. Osa linnoitteista on VP-alueilla ja osa AK-alueilla. Tiet ovat AK- ja A-alueilla. AK-alueilla sijaitsevat linnoitteet ja tie tulevat todennäköisesti tuhoutumaan. Kiinteän muinaisjäännöksen kajoamisen menettelyn mukaisesti kajoamisen salliminen ja ehdot on käsiteltävä kaavoitusneuvotteluissa Museoviraston kanssa. Fallkullassa ja Nallenmäellä suunnittelualan eteläpuolella on kivikautisia esinelöytöjä.

Vastine

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. Lentotoiminnan päättymisestä ja viranomaistoimintojen siirtymisestä muualle on tehty tarvittavat päätökset, joten 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 ehdotusvaiheessa. Siinä Malmin kentän alue tullaan esittämään *taajamatoimintojen alueena*, johon



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

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 rajaus 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.

Kulttuuriympäristö elää, muuttuu ja kehittyy jatkuvasti ympäristössä tapahtuvien muutosten myötä. Kaupunkisuunnitteluvirasto 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.

Kaavarungon suunnittelussa voidaan hyvin ottaa nykyistä paremmin huomioon kiitoteiden sijainti alueella ja voimistaa nykyisen toiminnan luettavuutta uudessa rakenteessa. Suunnitteluratkaisu, jossa nykyiset kiitotiet sellaisenaan ja kokonaisuudessaan pidetään alueen suunnittelun lähtökohtana on korkeustasojen ja hulevesien hallinnan kannalta huono ratkaisu ja estäisi pitkälti toimivat katu- ja kevyen liikenteen sekä teknisten verkostojen rakentamisen alueelle. Tästä johtuen asemakaavassa ei tulla merkitsemään kiitoteitä säilytettäväksi rakenteiksi. Terminaalirakennus ja lentokonehalli ja niiden välitön ympäristö tullaan



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

suojelemaan asemakaavalla. Asemakaava laaditaan yhteistyössä museoviranomaisten kanssa.

Fallkullan aluetta tullaan tarkastelemaan rakennussuojelun ja maiseman vaalimisen kannalta merkittävä kokonaisuutena, jolle tullaan laatimaan asemakaava kaavoituksen ensimmäisessä vaiheessa. Kaavarungossa on Fallkullan aluetta koskeva määräys: ”Virkistysalue, jota kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin monipuoliseen käyttöön kulttuuriympäristön suojelutavoitteet huomioiden”. Asemakaava tulee ottamaan kantaa mm. nykyisiin toimintoihin, kouluun, päiväkotiin, liikuntatoimintoihin, kaupunkiviljelyyn, ulkoiluun, maisemaan, nykyiseen rakennuskantaan ja alueen rajaukseen. Tavoitteena on poistaa nykyinen vilkasliikenteinen Malminkaari ja siirtää liikenne uuden rakenteen sisälle. Tällöin liikenteen häiriöt alueella saataisi käytännössä poistettua.

Nallenmäen ja Sunnuntaipalstojen alueet ovat mukana kaavarungon suunnittelualueessa, koska uudella rakenteella on suoria vaikutuksia näihin alueisiin. Asemakaavoitettaessa näihin alueisiin rajautuvia alueita, tullaan myös Nallenmäelle ja Sunnuntaipalstojen alueelle laatimaan selvitys rakennetusta ympäristöstä ja asemakaavoituksen yhteydessä otetaan huomioon alueen mahdolliset suojelutarpeet. Kaavarunko nykyisellään ei suoraan ota kantaa näiden alueiden nykyiseen rakennuskantaan.

Kaavarungon yhteydessä on laadittu alustava rakennettu ympäristö – selvitys. Selvityksessä on kerrottu lyhyesti alueen historiasta ja rakentumisesta. Lisäksi on laadittu alustava listaus projektialueen merkittävimmistä rakennuksista, rakennelmista ja historiallisista ympäristöistä. Tarkemmat historialliset selvitykset merkittävistä kohteista ja kokonaisuuksista tullaan laatimaan asemakaavojen laatimisen yhteydessä. Selvitystä tullaan täydentämään siten, että sen perusteella voidaan laatia suojelutavoitteet.

Museoviraston esityksen mukaisesti muinaisjäänöksistä tehdään täydentävät arkeologiset selvitykset ja tutkimukset, jonka jälkeen muinaisjäänöksiin kajoaminen on mahdollista. Tutkimusten ja selvitysten jälkeen muinaisjäänöskohteiden rauhoitus voidaan poistaa ja kohteet säilyvät muinaisjäänösrekisterissä statuksella poistettu muinaisjäänös.

Kiinteistöviraston geotekninen osasto toteaa (8.10.2015), että geotekniikan osalta jatkosuunnittelussa tarkastellaan mm. eri pohjanvahvistusmenetelmiä, joilla mahdollistetaan alueen yleistasausten nosto sekä arvioidaan nykyiselle liikennekoulutusalueelle sijoittuneen vanhan täyttöalueen rakennettavuutta. Lisäksi alueelle laaditaan alueellinen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

pohjaveden hallintasuunnitelma, jossa huomioidaan rakentamisen vaikutukset myös alueen lähiympäristöön, erityisesti Tattarisuon orsiveen.

Vastine

Jatkosuunnittelua tullaan jatkamaan tiiviissä yhteistyössä kiinteistöviraston geoteknisen osaston kanssa.

Kiinteistöviraston tilakeskus toteaa (7.10.2015), että kaavarunkoalueella on kaupungin omistamia rakennuksia seuraavasti:

- Eteläosassa noin 15 lentoasemarakennuksen lisäksi viisi omakotitaloa.
- Fallkullan alueella kotieläintilarakennusten lisäksi kaksi asuinrakennusta.
- Itäosassa liikennekoulutusalue

Kaavarunkoluonnoksen tavoitteena on säilyttää näistä lentoasemarakennus ja lentokonehalli, jotka on tarkoitus suojella. Niiden uusi käyttötarkoitus tulee selviämään vasta tulevaisuudessa. Muut rakennukset poistuvat uudisrakentamisen tieltä. Tilakeskus esittää, että säilytettävät rakennukset sijoitetaan korttelimaalle, ei virkistysalueille tai puistoon.

Tilakeskus tulee aikanaan toteuttamaan hallintokuntien tarvepäätösten mukaiset palvelutilat tarkoitukseen varattujen määrärahojen puitteissa. Kiinteistöviraston tilakeskus tulee nykyisten rakennusten omistajan ja uudisrakennettavien palvelutilojen tilaajan ominaisuudessa osallistumaan kaavoitustyöhön.

Vastine

Alueella säilyville rakennuksille tehdään asemakaavan laatimisen yhteydessä tontit. Jatkosuunnittelua tullaan jatkamaan tiiviissä yhteistyössä kiinteistöviraston tilakeskuksen kanssa.

Opetusvirasto toteaa (30.10.2015) kannanotossaan, että alueelle suunniteltu asukasmäärä tuottaa noin 2 900 oppilaspaikkaa luokka-asteilla 1-9. Osa oppilaista tulee olemaan ruotsinkielisiä, mikä lisää lähialueen ruotsinkielisen ala-asteen koulukiinteistön laajenemismahdollisuuden tai uuden koulutontin tarvetta alueelle. Suomenkielisen perusopetuksen osalta koulutonttien määrään, sijoitukseen ja mitoitukseen vaikuttaa ympäröivän kouluverkon käytävissä olevat oppilaspaikat ja Hietakummun ala-asteen ja muiden lähialueiden koulukiinteistöjen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

laajennusmahdollisuudet. Myös lukion osalta tulee selvittää Medialukion laajennusmahdollisuus ja opiskelijamäärän kasvun vaikutus kaupungin lukioiden tilatarpeisiin. Lisäksi peruskoulujen osalta on otettava huomioon toimintojen edellyttämä piha-alue ja lasten kouluun tuomisesta ja viemisestä aiheutuva päivittäinen saattoliikenne.

Koulutilojen ilta- ja vapaa-ajankäyttö sekä tilojen yhteiskäyttö muiden hallintokuntien kanssa tarkoittaa, että koulutilat ja pihat ovat iltaisin ja viikonloppuisin asukkaiden käytössä. Lisäksi opetustoimi toivoo, että koulujen väestönsuojatilat sijoitettaisiin mahdollisiin alueellisiin yhteis-suojiin.

Alueelle on esitetty kaksi julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta olevaa tonttia koulun mahdolliseksi sijoituspaikaksi ja kaksi tonttia alueellista päiväkotia varten.

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa todetaan, että mikäli tulee tarve sijoittaa julkisia palveluita muualle, kuin niille osoitetuille alueille, se on kaavarungon puitteissa täysin mahdollista.

Kaavarunkoluonnoksen tavoitteet vastaavat opetusviraston tämänhetkisiä tarpeita edellä mainituin painotuksin. Koulujen mitoitusta ja rakentamisen ajoitusta tarkennetaan palveluverkkoselvityksessä ja alueen rakentumisen edetessä ottaen huomioon lähialueiden oppilasmäärän kehitys.

Vastine

Alueen jatkosuunnittelussa huomioidaan opetusviraston esille tuomat painotukset ja tarkennukset alueen koulujen osalta. Palveluverkkoselvitys laaditaan yhteistyössä asianosaisten hallintokuntien kanssa.

Rakennusvirasto toteaa (9.10.2015) kannanottonaan, että Malmin lentokentän alueella on suuri vaikutus Longinojaan sekä rakentumisen aikana että alueen valmistuttua. Alueen suunnittelun ja rakentamisen aikana on panostettava siihen, että Longinojan vedenlaatu pysyy samana ja lopputilanteessa veden hydrologinen ja ekologinen laatu paranee nykyisestä.

Viherrakenteen suunnittelussa tärkeintä on riittävät tilavaraukset ja alueiden kytkeytyneisyys. Tällä pyritään turvaamaan viherverkoston toimivuus myös ekologisesta näkökulmasta sekä suunnittelualueen sisällä, että yhteyksissä suunnittelualueen ulkopuolelle. Longinojan ympäristöön pitäisi jättää vapaata, joka mahdollistaa Longinojan ympäristön kehittämisen myös tulevaisuudessa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Alueen rakentuminen kestää pitkään, arvioiden mukaan noin 25 vuotta. Alueen toteutusjärjestystä suunniteltaessa tulee kiinnittää huomiota hulevesien johtamiseen ja ekologisten yhteyksien toimimiseen myös rakentamisen aikana.

Suunnittelualueen eteläpäädyssä sijaitsee Malmin lumen vastaanotto-paikka, joka palvelee koko Koillisen-Helsingin aluetta. Korvaava lumen vastaanottopaikka tulee osoittaa tämän kaavarunkotyön yhteydessä ennen tarkempaa asemakaavasuunnittelua. Korvaavan lumen vastaanottopaikan tulee olla mitoitukseltaan riittävä vastaanottamaan nykytilan-teen lisäksi myös suunnittelualueen lumet. Korvaava lumen vastaanot-topaikka tulee olla käyttövalmis ennen nykyisen paikan poistumista käytöstä.

Rakennusvirasto esittää, että kaavarunkotyön yhteydessä tai sen jäl-keen käynnistetään kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusvirastonyh-teinen viheralueiden yleissuunnittelu ja katualueiden periaatesuunnit-telu tarkemman asemakaavoitustyön pohjaksi.

Vastine

Alueen suunnittelun ja rakentamisen aikana tullaan panostamaan sii-hen, että Longinojan vedenlaatu pysyy ennallaan tai paranee. Longin-ojan ympäristön kehittäminen tulee ottaa huomioon myös kaavarungon toteuduttua tulevaisuudessa.

Kaavarungon yhtenä keskeisenä lähtökohtana on viheralueiden ver-kosto. Tavoitteena on, että rakentamisen alkuvaiheessa määritellään tulevat rakentamis- ja viheralueet, jotka erotetaan toisistaan. Kumpaa-kin aluekokonaisuutta tullaan kehittämään väliaikaisten toimintojen kautta, jotta voidaan ottaa huomioon myös hulevesien johtaminen ja ekologiset yhteydet alusta asti.

Alueella sijaitsevalle lumenkaatopaikalle pyritään löytämään korvaava sijainti yhteistyössä kiinteistöviraston ja rakennusviraston kanssa.

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyrkii käynnistämään viheralueiden yleis-suunnittelun ja katualueiden periaatesuunnittelun yhdessä rakennusvi-raston kanssa heti, kun tarkemmalle suunnittelulle on riittävät edellytyk-set.

Ympäristökeskus toteaa (12.10.2015) kannanotossaan, että alue si-jaitsee tiiviisti olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisällä. Alueen asuinrakentaminen ja liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tukee siten koko seudun aluerakenteen että Helsingin kaupunkirakenteen kestävä kehittäminen. Tiivistäminen mahdollistaa kestävien liikku-
mismuotojen tarjonnan lisäämisen ja toisaalta palvelujen tuominen alu-
eelle vähentää liikkumisen kysyntää. Nämä yhdessä vaikuttavat positiivisesti liikkumisen energiankulutukseen, hiilidioksidipäästöihin, ilman-
laatuun ja meluun. Samalla tulee ottaa huomioon, että korkeat rakenta-
mistehokkuudet kompensoidaan jättämällä alueelle ja kortteleihin myös
riittävästi viherpinta-alaa esimerkiksi hulevesien viivyttämiseksi, tulvave-
sien ohjaukselle ja virkistykseen.

Kaavarunkoluonnoksen yhtenä tavoitteena on suunnitella alueesta uu-
den helsinkiläisen tiiviin ja kestävä kaupunkirakenteen mallialue. Ta-
voitetta on konkretisoitu nostamalla esiin muutama hyvä esimerkki ku-
ten viherkerrointavoitteen määrittely, paikalliseen uusiutuvaan energi-
antuotantoon varautuminen, puurakentamisen edistäminen sekä hule-
vesien kestävä käsittely. Helsingin kaupunginvaltuuston 2012 hyväksy-
mässä ympäristöpolitiikassa on asetettu tavoitteeksi hiilineutraali Hel-
sinki 2050. Suunnittelutavoitteita tulisikin edelleen nostaa. Malmin len-
tokentän alue on valmisteilla olevan uuden yleiskaavan merkittävin uusi
rakentamisalue. Alueelle on täydet edellytykset suunnitella kaupungin-
osa, joka liikennetarkaisujen, rakennuskannan ja energiatarkaisujen
osalta hillitsee ilmastonmuutosta. Malmin lentokentän alueen tulee ko-
konaisuudessaan olla alue, jolla tähdätään mahdollisimman suureen
energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Näiden tavoitteiden
tulee olla läpäisevänä näkökulmana koko suunnittelutyössä. Seuraa-
vien vuosikymmenten aikana toteutettavan uuden rakentamisen tulee
mahdollistaa kaupunkirakenteen hiilineutraalisuus, jotta koko kaupun-
kia koskeva tavoite voidaan saavuttaa viimeistään 2050.

Suunnittelun yhteydessä tulisi laatia aluetason energiataseselvitys.
Siinä kartoitettaisiin ne rakentamisen ja energiantuotannon ja -käytön
ratkaisut sekä tarvittavat aluevaraukset, joilla alueen energiankulutusta
voidaan vähentää ja energiantuotannon päästöt minimoida. Aluetason
energiataseselvityksessä tarkastellaan energiavirrat ja niiden päästö-
vaikutukset. Se sisältää lämmityksen, jäähdytyksen ja sähkönkäytön,
kaukolämmön ja -jäähdytyksen käytön mahdollisuudet sekä uusiutuvan
alueellisen energian hyödyntämispotentiaaliin niin rakennuksissa kuin
aluevarauksina (esim. aurinkosähkön tai -lämmön alueellinen tuotanto).
Energiataseselvityksen tulosten pohjalta asemakaavatyössä määritel-
täisiin yksityiskohtaiset keinot tavoitteeseen pääsemiseksi. Alueella tu-
lee pyrkiä myös alueelliseen massatasapainoon.

Liikennejärjestelmän tavoitetilanne, jossa liikkuminen tukeutuu ensisi-
jaisesti kestäviin kulkumuotoihin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

seen on hyvä tavoite ja antaa lähtökohdan alueen kulkumuotojakauman kehittämiseksi vähäpäästöisempään suuntaan. Suunnitteluala-
een nykytilanteeseen verrattuna kulkutapajakauman tavoiteskenaa-
riossa henkilöautoliikenteen osuus vähenee huomattavasti. Kuitenkin
ennustevuoden kulkutapajakaumassa joukkoliikenteen osuus on pie-
nempi ja henkilöautoliikenteen osuus suurempi kuin Helsingin esikau-
punkialueilla keskimäärin. Kaupunki on asettanut tavoitteekseen hiili-
neutraaliuden viimeistään vuonna 2050. Liikenne muodostaa Helsingin-
gissä 20–25 % kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Uusilla alueilla
joukkoliikenteen tavoitteellinen kulkutapaosuus tulisi asettaa huomatta-
vasti keskimääräistä korkeammaksi. Joukkoliikenteen tulee myös olla
alueella valmiina, kun ensimmäiset uudet asukkaat muuttavat sinne,
vaikka joukkoliikenne alkuvaiheessa hoidettaisiinkin busseilla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi esitetyt tavoitteet ja suunnittelun läh-
tökohdat ovat hyviä. Myös tältä osin jatkosuunnittelussa tulisi varmis-
taa, että houkuttelevat ja turvalliset kävely- ja pyöräilyreitit olisivat jo
heti ensimmäisten uusien asukkaiden käytettävissä.

Henkilöautojen pysäköinnille esitetyt lähtökohdat mm. keskitetyt pysä-
köintiratkaisut ja nimeämättömät paikat, ovat kannatettavia. Alueella
tulisikin aidosti pyrkiä vähentämään pysäköintipaikkojen määrää ja kan-
nustaa yhteiskäyttöautoiluun. Asemakaavoituksessa olisikin tärkeä va-
rautua mm. sähköautojen lataamiseen sekä niiden ja yhteiskäyttöauto-
jen pysäköintipaikkojen varmistamiseen parhailta paikoilta.

Lentokenttäalueen lähikeskustaan muodostuu tulevaisuudessa liiken-
teellinen solmukohta. Matkaketjut, liikkuminen ja asiointi tulee suunni-
tella sujuviksi ja toimiviksi. Polkupyörien liityntäpysäköinnin tarve ja sen
vaatimat tilat sekä lähikeskustassa että joukkoliikennepysäkeillä tulee
ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Etenkin raideliikenneliiken-
neyhteyksien toteutuessa, alueelle voi muodostua myös henkilöautojen
liityntäpysäköintitarvetta.

Kaavarunkoluonnoksen mukainen verkostomainen viherrakenne on
hyvä lähtökohta jatkosuunnittelulle. Uuden rakenteen sisäisen puisto-
verkon avulla Malmin lentokentän alue liittyy ympäröivään viheraluejär-
jestelmään, mikä on tärkeää sekä virkistyskäytön että ekologisten yh-
teyksien kannalta.

Malmin lentokentän alueen monet luontoarvot liittyvät avoimeen kenttä-
alueeseen ja nykyisin alueella on erityinen merkitys rakentamattomana,
avoimena ja matalakasvuisena pidettävänä biotooppina. Rakentaminen
vaikuttaa väistämättä alueen luontoarvoihin ja luonnon monimuotoisuu-
teen erityisesti avoimen tilan kutistuessa. Suunnittelualueella on myös



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

arvokkaita metsäalueita Tattarisuolla ja Sepänmäessä. Niin sanotusta Tattarisuon metsästä on hyvä jättää rakentamatta suurempi ja yhtenäisempi alue, sillä varsinkaan kaavarunkoluonnoksen mukainen kapea reunavyöhyke teollisuusalueen vieressä ei säilytä metsän luonnetta.

Haitallisten luontovaikutusten lieventämiseksi kaavarunkoselostuksen luonnoksessa tuodaan esiin, että alueella pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita ja toisaalta myös muodostamaan uutta monimuotoista kaupunkiluontoa. Luonnonkaltaisten viheralueiden menetystä voidaan kompensoida parantamalla viheralueiden toiminnallisuutta ja ekologista laatua, ennallistamalla luontokohteita ja luomalla uusia lähiviherympäristöjä. Malmin lentokentän alueella muun muassa alueen hulevesiä ja pohjavettä voidaan hyödyntää monimuotoisuustekijänä. Tavoitteena voisi esimerkiksi olla lähteiden ja muiden pienvesien säilyttäminen ja ennallistaminen luonnon erityispiirteinä.

Malmin lentokentän alueen virkistyskäyttö on jo nykyisellään merkittävää. Kaavarunkoluonnoksessa onkin säilytetty nykyistä lentokenttää kiertävä yhtenäinen ulkoilureitti. Toisaalta alueen läpikulun mahdollistavat reitit osaltaan parantavat virkistysyhteyksiä. Suunnittelualueen puistoverkosto yhdistetään erillisellä sillalla Lahdenväylän yli Kivikon ulkoilupuistoon. Sillan rakentaminen on välttämätöntä, sillä se laajentaa sekä nykyisten että tulevien asukkaiden virkistysmahdollisuuksia liittäen alueen Kivikon virkistysalueeseen ja Viikki–Kivikko -vihersormeen. 25 000 uutta asukasta lisää merkittävästi myös viheralueiden käyttäjämääriä. Viheralueiden, erityisesti alueen sisäisten viheralueiden, riittävyyttä suhteessa kasvavaan asukasmäärään olisi tarpeen arvioida jatkossa.

Malmin lentokenttäalueelle on jo laadittu hule- ja pohjavesiselvitys. Ympäristökeskuksen mielestä on positiivista, että alueen vesien hallintaa on lähdetty miettimään riittävän aikaisessa vaiheessa ja myös kaavarunkoluonnoksessa hulevesien luonnonmukainen käsittely on nostettu selvästi esiin. Alueen pienvedet sekä hule- ja pohjavedet antavat erittäin hyvän mahdollisuuden myös kehittää viihtyisää ja monimuotoista viher- ja virkistysympäristöä.

Malmin lentokenttäalueen hulevesien hallinnan yleisenä lähtökohtana tulee olla se, ettei alueelta alkunsa saavan ekologisesti arvokkaan Longinojan tilaa heikennetä tai sen luonto- ja virkistysarvoja vaaranneta. Taimenet nousevat nykyisin Longinojaan kutemaan. Meritaimen on määritelty Suomen lajien uhanalaisuusluokituksessa äärimmäisen uhanalaiseksi. Longinoja laskee Vantaanjoen pääuomaan, joka kuuluu



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Natura 2000 -verkostoon. Vantaanjoessa esiintyy EU:n luontodirektiivin liitteen II lajeista vuollejokisimpukka ja saukko.

Laaditussa hulevesi- ja pohjavesiselvityksessä on esitetty alustava yleispiirteinen suunnitelma yleisillä alueilla toteutettavista keskitetyistä hulevesien hallintatoimenpiteistä. Hulevesien hallintatoimet tulee aloittaa jo syntypaikoilla tontti- ja korttelitasolla ennen hulevesienjohtamista yleisten alueiden keskitettyihin rakenteisiin. Hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn tavoitteiden tulee konkretisoitua alueen asemakaavoissa, joissa hulevesien käsittelyyn tulee varata riittävästi tilaa sekä tontti- ja korttelitasolla että yleisillä alueilla. Hulevesien hallintasuunnitelmassa alueen pohjois- ja koillisosan vedet on tarkoitus johtaa keskitettyjen hallintarakenteiden kautta Longinojan nykyiseen pääuomaan, jota ei ole tarkoitus siirtää. Pääuoman ympärille tulisi jättää riittävän leveä viherkaista ja puro tulisi säilyttää avoimena uomana. Hulevesien hallinnan avulla tulee varmistaa myös, ettei rakentaminen aiheuta tulvariskejä suunnittelualueella tai lisää niitä suunnittelualueen ulkopuolella.

Alueen suunnittelussa on hyvin tunnistettu rakentamisaikaisten vesien käsittelyn tärkeys. Kaavarunkoluonnos ei mahdollista Lentokentänojan säilymistä avouomana ja rakentamisaikaisten vesien viivytyksaltaana. Rakentamisaikaisten vesien hallintaan tulee löytää korvaava ratkaisu, ellei Lentokentänojaa voida säilyttää kehitettävänä avouomana.

Suunnittelualue rajautuu Tattarisuon ja Tattariharjun teollisuusalueisiin, joilla on monia ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Pienteollisuustoiminnasta mahdollisesti aiheutuvien haittojen kuten melun, pölyn, haju- tai kemikaaliriskien arviointia tulee tarkentaa suunnittelun edetessä, sillä etenkin suunnittelualueen itälaidalla kaavarunkoluonnoksen asuntoalueet ja kerrostalovaltaiset asuntoalueet tulevat hyvin lähelle Tattarisuon teollisuusaluetta.

Suunnittelualueen ja siihen rajautuvien katujen liikennemäärät ja arvioitdut liikennemäärälisäykset eivät ole niin suuria, että liikenteen aiheuttamien ilmanlaatu- ja meluhaittojen voisi odottaa aiheuttavan ennakoimattomia haasteita. Kuten selostusluonnoksessa todetaan, kaavarunko antaa edellytykset melun- ja ilmalaadun ohje- ja raja-arvojen mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle. Laadittaessa melu- ja ilmanlaatuselvityksiä, tulee selvittää tarpeen mukaan vaikutukset myös jo olemassa olevilla asuinalueilla. Erityistä huomiota tulee kiinnittää raideliikenteestä mahdollisesti aiheutuvaan melu- ja värinähaittaan.

Suunnittelualue sijoittuu Helsinki-Vantaan varsinaisen lentomelu- vyöhykkeen ulkopuolelle. Aivan alueen luoteisosan voidaan kuitenkin



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tulkita sijoittuvan lentomeluvyöhykkeelle 50–55 dB. Koska suunnittelualue sijoittuu suoraan kiitotien jatkeelle ja lentoliikenteen arvioidaan lisääntyvän jatkossa, tulee lentomelu ottaa huomioon alueen luoteisosan tarkemmassa suunnittelussa.

Maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuus Malmin lentokentän alueen maaperää on jo alustavasti tutkittu ja maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuustietoja täydennetään jatkosuunnittelun aikana. Tattarisuon teollisuusalueelta purkautuu pohja- ja orsivettä Autotallintienojaan, Jarrutienojaan ja Tattarisuonojaan. Teollisuusalueella ei ole putkitettua hulevesiviemärointiä ja hulevedet valuvat tienvarsiojia myöten ojiin. Teollisuusalueen toimintojen johdosta alueen hule-, orsi- ja pohjavesi saattaa olla pilaantunutta. Ennen vesien johtamista uuden alueen hulevesiaiheisiin, on vesien mahdollinen pilaantuneisuus tärkeää selvittää.

Vastine

Tavoitteet helsinkiläisen tiiviin ja kestäväen kaupunkirakenteen mallialueen osalta konkretisoituvat vahvemmin jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on löytää ja osoittaa olennaiset ympäristökysymykset, joihin maankäytön ja liikenteen suunnittelulla voidaan vaikuttaa. Korttelitason suunnittelu tehdään myöhemmässä vaiheessa alkuperäisiä tavoitteita noudattaen.

Jatkosuunnittelun yhteydessä voidaan hyvin laatia ympäristökeskuksen ehdottama aluetason energiataseselvitys yhteistyössä ympäristökeskuksen kanssa. Selvityksen perusteella voidaan laatia energiahuollon yleis- tai kehityssuunnitelma, jonka avulla voidaan valvoa myös kaupungin energiatehokkuus- ja päästötavoitteiden toteutumista.

Alueellinen massatasapaino on hyvä pyrkimys kaupungin tasolla, mutta Malmin lentokentän alueen rakentamisen yhteydessä haasteellinen lähtökohta. Suunnittelualueen vähäisiä kallioalueita ei tulisi louhia alueen yleistasauksen korottamiseksi, vaikka se tässä tapauksessa tukisi-kin edellä mainittua periaatetta.

Nykytilanteessa noin puolet suunnittelualueen matkoista arkivuorokautena tehdään henkilöautolla. Suunnittelualueen nykytilanteeseen verrattuna henkilöautoliikenteen osuus vähenee huomattavasti, kun alueelle luodaan hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Ennustevuoden kulkutapajakauma on lähellä esikaupunkialueiden keskimääräisiä lukuja. Esikaupunkialueet Kulkutapajakaumasta voidaan



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

todeta, että lentokenttäalue on hyvin saavutettavissa niin joukkoliikenteellä kuin henkilöautollakin. Jalankulun ja pyöräliikenteen osuus kaikista matkoista on hieman keskimääräistä suurempi. Alueen joukkoliikennejärjestelmälle syntyy hyvin kysyntää vaikka alueelta on henkilöautolla hyvät yhteydet pääväylille ja siten muualle Helsinkiin ja Helsingin seudulle.

Suunnitteluratkaisuilla voidaan helpoiten vaikuttaa alueen asukkaiden tekemiin matkoihin ja alueella sisäisesti tehtäviin matkoihin. Alueen suunnittelussa lähiyhteydet ovat pääosassa ja niiden tulisikin olla tavoitteiden mukaisesti turvallisia, sujuvia ja virikkeellisiä.

Tavoitteena on muodostaa uutta monimuotoista kaupunkiluontoa taantuvien luontoarvojen tilalle. Pyrkimyksenä on myös hyödyntää hulevesiä ja pohjavettä alueen monimuotoisuustekijöinä. Myös lähteiden ja muiden pienvesien ennallistamista alueen kaupunki- ja viherrakenteen mahdollistamissa puitteissa voidaan tutkia jatkosuunnittelussa.

Viheralueet pyritään näkemään monihyödyllisinä, luonnonympäristön ja rakennetun ympäristön hybridinä, joista sekä ihmiset että luonto hyötyvät. Puistoverkon luonteva liittyminen ympäröivään viheraluejärjestelmään on merkittävää uusille ja vanhoille asukkaille riittävien, helposti saavutettavien viheralueiden turvaamiseksi.

Niin sanottua Tattarisuon metsää on kaavarunkoehdotuksessa laajennettu hieman, kokonaisuutena sitä säilyy noin 6,2 hehtaaria ja Tattarisuontien pohjoispuolelle jäävä osuus mukaan lukien noin 8 hehtaaria. Kapea reunavyöhyke teollisuusalueen vieressä on kaavarunkoehdotuksessa muutettu teollisuus- ja varastorakennusten sekä palvelujen ja hallinnon alueeksi, joka toimisi samalla välittävänä vyöhykkeenä nykyisen Tattarisuon teollisuusalueen ja asuinkortteleiden välillä.

Kaavarungon suunnittelun aikana on tehty yleispiirteinen suunnitelma hulevesien hallinnasta, ja sitä tullaan tarkentamaan suunnittelun edetessä. Samalla myös rakentamisaikaisen vesienkäsittelyn suunnittelu tarkentuu. Kaavarunkoluonnoksessa on siirretty Lentokentänojan avouomaa siten, että se samalla palvelee uuden alueen virkistysreitistön osana. Myös uusi uoma on tarkoitus toteuttaa mahdollisimman luonnolliseksi muotoiltuna ja vesiä viivytävänä avouomana. Jatkosuunnittelussa Lentokentänojan sijainti tarkentuu ja samalla tutkitaan mahdollisuutta käyttää sitä rakentamisaikaisten vesien viivytysaltaana. Myös muilta osin sovitetaan yhteen korttelirakennetta ja hulevesien hallinnan vaatimia alueita ja ratkaisuja.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Teollisuusalueiden ympäristöhäiriöt selvitetään jatkosuunnittelussa yksityiskohtaisesti, tarkastellaan niiden vaikutukset ympäristön maankäyttöön ja määritellään hyvät suunnitteluratkaisut.

Lentomelu tullaan huomioimaan alueen luoteisosan suunnittelussa Helsinki-Vantaan ympäristöluvan mukaisesti. Helsinki-Vantaan melualueen laajentuminen nykyisestäään asuinrakenteen päälle ei nykyisten normien, lakien ja tavoitteiden mukaisesti ole sallittavaa. Nykytilanteessaan Helsinki-Malmin lentotoiminta ei ole esteenä alueen suuntaan osoittavan kiitotien käytölle. Helsinki-Vantaan nousut ja laskut eivät voi automaattisesti muuttua Malmin liikenteen loppumisen takia. Tuoreessa ympäristöluvassa (KHO 20.1.2015) on määritelty melualueet - ja Koillis-Helsingin suuntaan melualue on paljon lyhempi kuin muihin suuntiin.

Jatkosuunnittelun aikana tehdään tarvittavia lisätutkimuksia maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuuden osalta. Tutkimuksissa huomioidaan tarvittavin osin myös ympäröivät alueet, erityisesti Tattarisuon teollisuusalue, koska ne kuuluvat Longinojan laajaan valuma-alueeseen.

Asuntotuotantotoimisto toteaa (13.10.2015) kannanottonaan, että uusi kaupunginosa täydentää merkittäväällä tavalla tulevaisuudessa kaupungin tonttitarjontaa. ATT pitää hyvänä, että alueelle suunnitellaan myös tehokasta kerrostalorakentamista, ja että kerrostaloalueilla lähtökohtaisena kerroslukuna on pidetty kuutta kerrosta.

Maaperän rakentamiskelpoisuus ja mahdolliset haitta-aineet tulisi tutkia jo kaavoitusvaiheessa erityisellä huolella, alueen historia huomioiden. Malmin alue voisi toimia pilottialueena pohjatutkimusten aikaistamisessa ja arvioida siitä saatavat hyödyt hankkeiden sujuvalle etenemiselle. Nykyisin tavanomainen kaavoituksen yhteydessä tehtävä pohjatutkimus on osoittautunut väliin riittämättömäksi ja pohjatutkimusten kattavuutta kaavoituksessa tulisi kehittää.

Alueelle suunnitellaan otettavaksi käyttöön taiteen prosenttiperiaatetta. ATT ehdottaa, että pohjatutkimuspilottihengessä prosenttiperiaatetta kehitetään Malmin alueella esimerkiksi niin, että kerrosneliometriä kohden rakennuttajilta kerätään kymmenen euron (sis alv) maksu, josta puolet ohjattaisiin kaavavaiheen nykyistä käytäntöä huomattavasti kattavampiin pohjatutkimuksiin ja puolet aluetaitteeseen. Hankkeille ennakoon määrätyissä kustannuksissa tulee huomioida, ettei kustannuksia saa tarpeettomasti korottaa, ettei etenkin ARA hankkeiden toteuttaminen vaarantuisi.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaavavaiheen kattavammat pohjatutkimukset eivät poista rakennusvaiheessa tarvittavia lisäpohjatutkimuksia, mutta voisivat auttaa välttämään myöhempien vaiheiden viivytyksiä ja lisäkustannuksia aiheuttavia ”yllätyksiä” maaperässä. Malmin alueella pohjaolosuhteet tiedetään vaativiksi, pohjavesi on ylhäällä ja myös täyttöjä on tehty. Maaperäolosuhteiden kustannuksia kohottavat vaikutukset asuntorakentamiseen tulisi jo kaavavaiheessa minimoida.

Kaavarungossa mainitaan puurakentamisen edistäminen, mikä on positiivinen asia puurakentamisen kehittämiseksi, mutta sen ei tulisi pakottaa puun käyttöön esimerkiksi runkorakenteena. Sama asia koskee kattojen toteuttamista kategorisesti viherkattoina. Tavoite pysäköintikustannusten alentamisesta eri keinoin on ATT:n mielestä kannatettava.

Vastine

Maaperätutkimuksia alueella on tehty jo laajalti ja monessa vaiheessa ja alueen rakennettavuuteen vaikuttavat maaperäolosuhteet ovat pääpiirteissään selvillä. Koska alue on edelleen lentokenttäkäytössä, tutkimuksia ei voi kaikilta osin tehdä. Tänä vuonna on tehty maaperäkairauksia sekä asennettu uusia pohjavedenhavaintoputkia. Ensi vuodeksi ohjelmoidaan lisää seurantamittauksia ja maaperäkairauksia sekä pilaantuneisuus- ja maanäytetutkimuksia. Alueen kaavoituksen edetessä tutkimuksia kohdennetaan tarkemmin suunnittelutarkkuuden edellyttämälle tasolle. Rakentamista edeltävässä asemakaavavaiheessa tutkimukset ohjelmoidaan kaava-alueelle siten, että toteutukseen tarvittavista toimista ja kustannuksista saadaan riittävä varmuus.

Helsingin kaupungilla on kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan toimiva järjestelmä suunnitteluvaiheen rahoituksesta, eikä tutkimusten tasosta ole jouduttu tinkimään resurssien puuttumisen takia. Nykyisessä suunnitteluvaiheessa ei myöskään ole riittävästi tietoa tulevasta tonttijaosta tai niiden rakennuttajista, joten erillisen rahoituksen keräämisen järjestäminen ei ole tässä vaiheessa ajankohtaista.

Suunnittelulla ja jatkotutkimuksilla pyritään myös teknisesti ja taloudellisesti kestäviin ratkaisuihin.

Kaavarungossa esitetään alueen tavoitteita, jotka tulevat täsmentymään asemakaavoituksen yhteydessä mm. puurakentamisen osalta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL toteaa (8.10.2015) kannanottonaan, että Malmin lentokentän alue sijaitsee nykyisten asuin- ja työpaikka-alueiden keskellä lähellä Malmin aluekeskusta ja



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tiheästi liikennöityä kaupunkirataa. Alueen muuttaminen asuin käyttöön mahdollistaa merkittävän uuden asuinalueen syntymisen siten, että se vahvistaa Malmin merkitystä Koillis-Helsingin aluekeskuksena ja toisaalta edesauttaa myös suunnittelualuetta ympäröivien nykyisten asuinalueiden lähipalveluiden kehittämistä.

Raitioliikenteeseen perustuva joukkoliikenneratkaistu palvelisi erityisesti matkustamista suunnittelualueelta itäiseen kantakaupunkiin, mutta samalla myös esimerkiksi Viikin yhteyksiä keskustaan. Raitiotien jatkamista suunnittelualueelta esimerkiksi Malmin keskustaan, Puistolaan tai Jakomäen suuntaan on hyvä tutkia liikennejärjestelmää suunniteltaessa. Lentokenttäaluetta pohjoisemmaksi ulottuessaan raitiotie voisi korvata myös nykyistä bussiliikennettä, ja tarjota samalla vaihtoyhteyksiä muuhun runkojoukkoliikenteeseen.

Raide-Jokeri 2:n osalta kaavarunkotyön yhteydessä tulee pohtia myös linjausta suunnittelualueella, jotta poikittainen pikaraitiotie palvelisi kävelyetäisyydellä mahdollisimman suurta osaa suunnittelualan asutuksesta. Nopea yhteys Malmin lentokentän alueelta Helsingin ydinkeskustaan voidaan toteuttaa liityntäliikenteenä Malmin asemalle, mutta sen lisäksi tarvitaan myös toimivat joukkoliikenneyhteydet muualle kantakaupunkiin. HSL pitää kahden raitiolinjan risteyskohtaa tai yhteistä reittiosuutta luontevana paikkana uuden asuinalueen paikalliskeskuskelle. Raide-Jokeri 2:n osalta on tarve selvittää myös linjaus suunnittelualan itäpuolella Malmin lentokentän ja Kontulan välillä sekä länsipuolella Malmin aseman ympäristössä.

HSL huomauttaa, että kaavarunkoalueen raitioteiden hankepäätösten puuttuminen vaikeuttaa merkittävästi alueen kaavallista suunnittelua. Niin kauan kuin hankepäätöksiä ei ole, on kaavarungossa varauduttava eri joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksiin. Kaavarungossa tulee osoittaa joukkoliikenteen pääasialliset reittikadut, joiden määrittely kaupunkisuunnitteluviraston tulee tehdä yhteistyössä HSL:n suunnittelijoiden kanssa. Lähtökohtana suunnittelussa voidaan hyvin pitää sitä, että alueelliset ja paikalliset kokoojakadut ovat mitoitukseltaan sellaisia, että ne mahdollistavat sujuvan joukkoliikenteen.

Suunniteltu asuinalue tukee seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 ja maankäyttösuunnitelman MASU 2050 tavoitteita seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ja pohjautumisesta kestäviin kulkutapoihin. Malmin lentokentän alueen suunnittelu ei kuitenkaan HLJ 2015 prosessin aikana ollut sillä tasolla, että sitä olisi voitu huomioida suunnitelmissa. Siten HSL pitää tärkeänä, että Malmin lentokentän alueen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja suunnittelun vaikutusten arviointiin varataan riittävät resurssit. Kaavarunkotyön yhteydessä tulee



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

muodostaa käsitys alueen liikennejärjestelmästä kävely, pyöräily, joukkoliikenne, ajoneuvoliikenne sekä pysäköinti) sekä sen vaikutuksista ympäröiviin yhteyksiin. Erityistä huomiota tulee kiinnittää suunnitellun alueen kehittämisen vaikutuksiin tieliikenteeseen ja mm. Lahdenväylälle.

Jotta toimivat ja houkuttelevat joukkoliikenneyhteydet on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaasti alueen rakentumisen eri vaiheissa, on tärkeää, että jo kaavarunkovaiheessa laaditaan yhteistyössä HSL:n kanssa Malmin lentokentän alueen joukkoliikennejärjestelyiden vaiheistus ja toteuttamispolku. Tässä yhteydessä tulee kiinnittää myös huomiota Malmin aseman ympäristön järjestelyihin, jotta lentokentän aluetta palvelevalle bussiliikenteelle on riittävästi tilaa. Tämä on erityisen tärkeää, mikäli joukkoliikenneyhteyksien vaiheistuksen takia lentokentän joukkoliikenneyhteydet välivaiheen ratkaisuna perustuvat liityntäliikenteeseen.

Suunnittelualue tulee pyrkiä suunnittelemaan siten, että asutus sijoittuu nauhamaisesti joukkoliikenteen pääsiallisten reittikatujen varteen, jolloin houkuttelevien joukkoliikenneyhteyksien toteuttaminen on mahdollista kustannustehokkaasti. Alueen palvelut pitää pyrkiä sijoittamaan niiden pysäkkien läheisyyteen, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on korkein ja monipuolisin. Tärkeää on myös pohtia toteuttamispolkua, jossa suunnittelualueen liikkuminen voi perustua kestäviin kulkutapoihin myös rakentumisen aikana.

HSL katsoo, että kaavarunkotyön yhteydessä tulee selvittää, voisiko suunnittelualueelle sijoittua enemmän kuin suunnitellut 2 000 työpaikkaa, mikä edesauttaisi muun muassa joukkoliikennevälineiden tasaisempaa kuormittumista. Pääradan käytävässä työpaikkakeskittymät ovat nykytilanteessa suppeampia kuin esimerkiksi rantaradan ja Lahdenväylän käytävissä.

Vastine

Kaavarunkoluonnostyön yhteydessä on alustavasti tutkittu Raide-Jokeri 2:n linjausta Malmin lentokentän alueella ja sen lähialueilla. Koko Raide-Jokeri 2 linjauksen alustava suunnittelu on aloitettu kaupunkisuunnitteluvirastossa. Tämä työ sisältää mm. raidelinjan lähtökohtien tarkastelua sisältäen eri reittivaihtoehtoja.

Jotta raidehanke toteutuu, vaati se hankepäätöksen. Hankepäätöstä varten kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnistetään yleissuunnitelman laatiminen, jonka perusteella tehdään hankesuunnitelma. Hankepäätös



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tehdään pohjautuen hankesuunnitelmaan. Hanke viedään investointiohjelmaan, kun sen tarpeesta ja toteutettavuudesta on tarkempaa tietoa, viimeistään yleissuunnitelman jälkeen.

Lähtökohtana suunnittelussa on, että alueelliset ja paikalliset kokooj kadut ovat joukkoliikenteen pääasialliset reittikadut. Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä hyvässä yhteistyössä eri viranomaisten kanssa. Katujen leveydet määräytyvät katuluokituksen ja kadulla olevien toimintojen tarvitseman tilan mukaan. Joukkoliikenneyhteydet voivat seurata suurimpien katujen linjauksia, mutta ne voivat kulkea myös kävelyalueella.

Liikennelaitos -liikelaitos toteaa (21.9.2015) kannanottonaan, että alueen yleiskaavoitus tulee tehdä siten, että liikenneyhteydet pohjautuvat raideliikenteeseen: Malmin rautatieasemaan sekä poikittaiseen (Jokeri 2) että säteittäiseen pikaraitiotieyhteyteen. Kaavan toteuttamisen yhteydessä pitää tehdä tarvittava tilavaraus näiden hankkeiden toteuttamisen mahdollistamiseksi. Lisäksi hankkeiden toteutumista varten pitää valmistella ko. raitiotiejärjestelmien perustamista varten tarvittavat päätökset. Pitkällä aikavälillä pikaraitiotien linjausta voitaisiin hyödyntää mahdollisen metron jatkeen osana.

Vastine

Raidehanke vaatii toteutuakseen hankepäätöksen. Hankepäätöstä varten kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnistetään yleissuunnitelman laatiminen, jonka perusteella tehdään hankesuunnitelma. Hankepäätös tehdään pohjautuen hankesuunnitelmaan. Hanke viedään investointiohjelmaan, kun sen tarpeesta ja toteutettavuudesta on tarkempaa tietoa, viimeistään yleissuunnitelman jälkeen.

Lähtökohtana suunnittelussa on, että alueelliset ja paikalliset kokooj kadut ovat joukkoliikenteen pääasialliset reittikadut. Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä hyvässä yhteistyössä eri viranomaisten kanssa. Katujen leveydet määräytyvät katuluokituksen ja kadulla olevien toimintojen tarvitseman tilan mukaan. Joukkoliikenneyhteydet voivat seurata suurimpien katujen linjauksia, mutta ne voivat kulkea myös kävelyalueella.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY toteaa (6.10.2015) kannanottonaan, että yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen Malmin lentokentän alueella tukee pääkaupunkiseudun ilmastostrategian maankäytön linjauksia. Ilmastonmuutoksen hillinnän



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

kannalta kaavan energiaratkaisuilla on merkittävä rooli. HSY suosittaa jatkosuunnittelussa kartoittamaan rakentamisen osalta energiatuotannon ja -käytön ratkaisut, joilla energiankulutusta voidaan optimoida ja energiantuotannosta syntyviä päätöksiä minimoida. Myös rakentamisen materiaalivalinnoilla voidaan vaikuttaa päätöksiin. Raideliikenteen kehittäminen suunnittelualueelle edistää osaltaan vähähiilistä liikkumista.

HSY pitää hyvänä, että suunnittelualueella pien- ja hulevesien käsittely tulee olemaan osa viheralueiden ja asuinkortteleiden suunnittelua. Ilmastomuutoksen myötä sademäärien ja rankkasateiden arvioidaan lisääntyvän selvästi nykyisestä. Alueen jatkosuunnittelussa tulee suosia luonnonmukaisia hulevesien hallinnan toimenpiteitä sekä varata riittävästi tilaa vedelle ja lumelle. Viheralueiden ja -rakenteen suunnittelussa on tärkeää huomioida riittävien sekä monimuotoisten viheralueiden turvaaminen, sillä ne edistävät ilmastomuutokseen sopeutumista ja ovat myös edullisia ilmastomuutoksen hillinnän kannalta.

Alueen jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja sen kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pyrkiä sijoittamaan yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää. Vesihuollon yleissuunnittelun yhteydessä tulee lisäksi selvittää rakennetun vesihuoltoverkoston kapasiteetin riittävyys ja mahdollinen kapasiteetin lisäystarve. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää' kaava-selostuksen osana.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tieverkostoa ja kulkuväyliä suunniteltaessa on huomioitava, että jätehuolto on mahdollista suorittaa tehokkaasti, turvallisesti ja mahdollisimman ympäristöystävällisesti.

Vastine

Jatkosuunnittelussa tullaan kartoittamaan energiantuotannon ja – käytön ratkaisuja alueella, jotta energiankulutusta voidaan optimoida.

Alueella pyritään ratkaisemaan hulevesien käsittely paikallisesti ton-teilla ja viheralueilla. Ratkaisut kehittyvät jatkosuunnittelun aikana ja otetaan osaksi asemakaavamääräyksiä niiltä osin kuin se on mahdollista.

Alueelle tehdään osana asemakaavaprosessia alustava vesihuollon yleissuunnitelma ja sen kustannusarvio jatkosuunnittelun yhteydessä.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Yhtenä tavoitteena on suunnitella alueelle jätteiden putkikeräysjärjestelmä. Järjestelmä rakennetaan interaktiiviseksi tavoitteena jätteiden kokonaismäärän vähentäminen.

Museovirasto toteaa (12.10.2015) lausunnossaan, että Malmin lentoasemalla on huomattava valtakunnallinen merkitys varhaisena siviililentoliikenteen maalentoasemana edustaen rakennushallituksen toteuttamaa dynaamista ja funktionaalista, ilmailun ennakkoluulottomuutta symbolisoivaa rakentamista. Valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009) kuuluu rakennusten lisäksi koko lentokenttäalue kiitoratoineen.

Terminaali on myös kansainvälisesti merkittävä, alkuperäisessä asussa ja käytössä säilynyt 1930-luvun lentoasemarakennus. Lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia. Uhanalaisena kulttuuriperintökohteena kentän ovat listanneet World Monument Fund sekä Europa Nostra Finland 2015.

Ilmailukäytön jatkaminen on ainoa keino turvata kokonaisvaltaisesti lentoaseman kulttuurihistoriallisten merkitysten säilyminen. Mikäli toiminta kuitenkin lakkaa, on aluetta luontevinta kehittää avoimena virkistys- ja liikuntaympäristönä. Tällaisessa käytössä esim. useiden harrastus- ja urheilumuotojen keskittymänä liikenteellisesti saavutettavasta paikasta voisi tulla vetovoimainen, koko pääkaupunkiseutua palveleva liikuntapaikka. Lentokentän rakennukset, rakenteet ja avoimet ulkotilat antavat mahdollisuuksia monenlaiselle toiminnalle. Ottaen huomioon lentoaseman rakennusperinnön suomat lähtökohdat kokonaisuus olisi myös kansainvälisesti kiinnostava.

Kaavarungossa esitetty, pääosin asuinkerrostalokortteleihin perustuva tiivis rakentaminen hävittäisi lentoaseman luonteen, olkoonkin, että lentoaseman keskeiset rakennukset suojeltaisiin. Kortteleiden sijoittelussa ei ole otettu lähtökohdaksi kenttäalueen näkymiä ja kiitoradoista syntyviä päälinjoja. Sen sijaan asuinkortteleita on osoitettu kiitoratojen päälle. Katualueet, raideliikenteen yhteystarpeet ja kortteleiden väliset kapeat puistokaistat muodostavat alueelle täysin vallitsevasta tilanteesta poikkeavia näkymälinjoja. Alueen luonne ja identiteetti häviävät sen sijaan, että sen keskeisiä tekijöitä olisi käytetty suunnittelussa arvokkaina lähtökohtina ja haettu mahdollisimman luontevaa historiallista jatkuvuutta.

Jos aluetta kehitetään osittain asumiseen tai muuhun täydennysrakentamiseen, tulee lentokentän kiitoradaston muodostama keskeinen avoin tila jättää aukio- ja viherympäristöksi. Kentän reuna-alueilla voi



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

harkita täydennysrakentamista, joka sijoittelultaan ja kerroskorkeuksiltaan kuitenkin säilyttää ilmailuympäristölle ominaisen väljyyden ja avaruuden. Mahdollisuuksia täydennysrakentamisen painopisteen siirtämiseksi lähialueille esim. Tattarisuon suuntaan tulisi tutkia. Lentokentän suojelutarkastelussa on rakennusten lisäksi otettava huomioon koko ilmailukäytössä oleva ulkotila - sen rajautuminen, jäsentely, rakenteet, pinnat, laitteet ja valaistus.

Kaavarungon suunnitteluaineistoon sisältyy keskeneräinen selvitys suunnittelualueen rakennetusta kulttuuriympäristöstä. Selvitys keskittyy rakennuksiin ja esittää niistäkin vain ydintiedot. Kaavatyön jatkuessa on arvioitava myös kentän ulkotilan ominaispiirteisiin ja rakennusten sisätiloihin liittyvä suojelutarve. Arvokkaita sisätiloja on ainakin lentoasemarakennuksessa ja lentokonehallissa. Tulevassa asemakaavassa on myös selvitettävä suunnittelualueeseen kuuluvan Fallkullan tilan sekä Nallenmäen ja Sunnuntaipalstojen omakotialueiden suojelutarve.

Suunnittelualueella sijaitsee useita muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä ja vanhoja tielinjojen katkelmia. 1915–1918 rakennetun tukikohdan IX (Malmin lentokenttä) muinaisjäännökset (mj rek 1000012094, 1000012095, 1000012096, 1000012098 ja 1000012116) ovat ensimmäisen maailmansodan linnoiterakenteita. Linnoitteet ovat fragmentaarisia. Esillä olevien suunnitelmien mukaan linnoiterakenteet ja tielinjojen katkelmat jäävät muuttuvan maankäytön alle.

Museovirasto esittää, että muinaisjäänöksistä tehdään täydentävät arkeologiset selvitykset ja tutkimukset. Tämän jälkeen muinaisjäänöksiin kajoaminen on mahdollista. Tutkimusten ja selvitysten jälkeen muinaisjäänöskohteiden rauhoitus voidaan poistaa ja kohteet säilyvät muinaisjäänösrekisterissä statuksella poistettu muinaisjäänös. Arkeologisista tutkimuksista ja selvityksistä tulee keskustella viranomaisneuvottelussa 21.10.2015.

Johtopäätökset

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan valtioneuvoston päätöksen mukaan alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytön on sovelluttava RKY-alueiden historialliseen kehitykseen. Ympäristöministeriön, Suomen kuntaliiton ja Museoviraston 23.12.2009 päivätyssä muistiossa ohjataan kehittämään alueita niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistaen sekä muutoksia sopeuttaen. Kaikilla kaavatasoilla on huolehdit-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tava siitä, että ratkaisut eivät ole olennaisessa ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen ominaisuuteen kanssa. Muutosten ja rakentamisen tulee olla sopusoinnussa alueiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Malmin lentokentän osalta kaavarungon mukainen asemakaava ei täytä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kulttuuriperintöä koskevaa erityistavoitetta eikä maankäyttö- ja rakennuslain asemakaavalle asettamia sisältövaatimuksia rakennetun ympäristön vaalimisesta siihen liittyviä erityisiä arvoja hävittämättä. Kaavarungon lentokentälle osoittama tiivis ja tehokas maankäyttö on olennaisessa ristiriidassa alueen kulttuuriympäristön ominaisuuteen ja arvojen kanssa. Ratkaisu ei toteuta vaatimusta kehittää aluetta sen ominaispiirteitä ja erityispiirteitä vahvistaen sekä uutta maankäyttöä niihin sopeuttaen.

Malmin lentoasema on paikka, jonne ei edes kentän käytön muuttuessa tulisi rakentaa tavanomaista, luonteeltaan muista alueista tuskin erottuvaa kaupunginosaa - etenkin tavalla, joka ei säilytä kentän ilmailullista olemusta suunnittelun lähtökohtana. Lentokentän rakennusperintö mukaan lukien kiitoradaston muodostama avoin alue on säilytettävä ymmärrettävänä. Koska suunnittelualue on arkkitehtuuriltaan, rakennushistorialtaan ja käytöltään ainutlaatuinen, voisi kaupunkirakennustaiteellisesti korkeatasoista ja mahdollisten uusien käyttöjen suhteen ennakkoluulotonta ratkaisua hakea jopa arkkitehtikilpailulla.

Vastine

Museoviraston esiin ottamiin asioihin on vastattu kaupunginmuseolle laaditun vastineen yhteydessä.

Puolustusvoimat toteaa (5.10.2015) kannanottonaan, että kaavoitusprosessissa huomioidaan seuraavat, puolustusvoimien toiminnan kannalta merkittävät asiakokonaisuudet siten, että ne tulevat huomioiduiksi kaavoituksen mahdollistamissa rakennus- ja maansiirtotöissä:

Rakennus- ym. töitä tehdessä tulee huomioida alueella ja läheisyydessä mahdollisesti kulkevat puolustusvoimien kaapelilinjat. Mahdollisten kaapelilinjojen sijainti tulee selvittää hyvissä ajoin. Jatkotyöskentelystä mahdollisesti aiheutuvien nykyisten kaapelireittien siirtojen, kaapeleiden rakentamisaikaisen suojaamisen tai muiden muutosten osalta kustannukset on kohdennettava muutoksen aiheuttajalle.

Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimailoista koko kunnan alueella tulee aina pyytää erillinen lausunto Pääesikunnalta. Yksittäisiä alle 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta)



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

korkeita pientuulivoimaloita saa rakentaa, mikäli ne eivät rajoitu puolustusvoimien vakituksessa käytössä oleviin alueisiin.

Vastine

Jatkosuunnittelussa huomioidaan mahdolliset johtosiirrot ja niiden kustannusten kohdentaminen. Alueelle ei ole mahdollista sijoittaa yli 50 metriä korkeita tuulivoimaloita johtuen niiden asumiselle aiheuttamasta meluhaitasta.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavarunkoluonnoksesta jätettiin 61 kirjallista mielipidettä. Lisäksi Malmin lentokenttään liittyen on lähetetty 3 mielipidettä aiemmin (vuonna 2011, 2013, 2014), jotka myös käsitellään. Suullisia mielipiteitä on esitetty yleisötilaisuuksissa ja puhelimitse.

Puolessa kirjallisesti jätetyistä mielipiteistä vaadittiin Malmin lentokentän säilyttämistä ilmailukäytössä ja asian palauttamista uudelleen valmisteltaviksi. Lisäksi arvosteltiin kansalaismielipiteen ja vaihtoehtoisten suunnitelmien huomioon jättämistä. (M9, M10, M13, M14, M16, M17, M19, M21, M22, M23, M24, M29, M30 Malmin lentoaseman ystävät ry, M32, M33, M34, M37, M38, M39, M43 Puistola-Seura ry, M48, M49, M50, M52 Tapanilan Kiinteistöyhdistys ry, M56, M57, M58, M62)

Kaavarungosta ja sen valmistelusta jätettiin myös myönteisiä mielipiteitä, joiden mukaan kaavarunkoluonnos on hyvä ja sen valmistelu on perusteltua ja loogista. Katsottiin, että on hyvä, että kentän alue otetaan nykyistä tehokkaampaan käyttöön. Melu on alueella ajoittain todella häiritsevää sekä koneiden ja koptereiden koekäytön aikana ympäristöön leviää vahvan kerosiinin haju. Nykyisellään kuuden kilometrin matka kentän ympäri on pitkä ja on hyvä saada myös kentän läpi kulkevia reittejä. Esiin tuotiin myös, että paikalliset yhdistykset ovat vastustaneet rakentamista, mutta mitään jäsenkyselyitä ei ole tehty, siksi toisenlaiset näkemykset ovat jääneet kuulematta. (M18, M27, M28, M35, M55)

Lentotoiminta

Lentotoiminnan jatkaminen

Kaavaluonnosta vaaditaan palautettavaksi valmisteluun ja muuttamista ilmailukäytön mahdollistamiseksi; lainvastainen, epäonnistunut ja helsinkiläisten ja Helsingin edun vastainen. Lentotoiminnan säilyttämistä



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

perustellaan kentän aikatauluttomuudella ja kansainvälisyydellä, ilmailukenteen kasvumahdollisuuksilla ja kilpailukyvyn heikkenemisellä. Malmin lentokenttää toivotaan kehitettävän toimivana kansainvälisenä lentokenttänä, mallia voisi ottaa Bromman lentokentästä Tukholmassa. (M1 Asunto Oy Laitakuja, M9, M16, M17, M22, M23, M32, M34, M46, M51, M52 Tapanilan Kiinteistöyhdistys ry, M57, M58, M62)

Hallitus 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. Tavoitteena on ollut vahvistaa Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä, lisätä seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä. Finavia on päättänyt lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä vuoden 2016 lopussa. Helsingin kaupunki ei ope-roi lentotoimintaa. Voimassa olevissa maakunta- ja yleiskaavoissa kentän alue on osoitettu asuinrakentamiseen, mikäli lentotoiminta lakkaa.

Lentomelu

Lentomelu ei tulevaisuudessa ole este rakentamiselle uusiutuneen, hiljaisemman lentokaluston ansiosta. Nykyisen lentomelualueen laajuus perustuu vanhentuneisiin laskelmiin. Pelätään kentän poistuessa lentotoiminnasta Helsinki-Vantaan lentoliikenteen lisääntyvän alueella ja lisäävän lentomelua ylilentoliikenteen vuoksi. (M13, M14, M42 Puistolan Omakotiyhdistys ry)

Kaavoitusta ohjaa ympäristöluvassa määritetyt melualueet ja muut melumääräykset. Helsinki-Malmin ympäristöluvassa on huomioitu toiminnan laajuus hakuhetkellä sekä sen laajeneminen noin 25 % vuoden 2003 tasosta. Melualueen laajuus perustuu siis ennusteeseen, ei toteutuneeseen tilanteeseen.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa oleva lentomelualue on sama kuin ympäristöluvan mukainen raja. Helsinki-Malmin ympäristöluvassa sanotaan seuraavaa: ”Lentoaseman toiminta ja ilmailuliikenne on järjestettävä siten, että melualue LAeq, (7–22) > 55 dB ei laajene siitä, mitä lupahakemuksenliitteenä olevan melun leviämismallilaskentaan perustuvan selvityksen *Helsinki Malmin lentoasema Ilma-alusten melun leviäminen, 2003. Ilmailulaitos, A 7/2004* liitekartassa 11 on esitetty” (päättökseen liite 3).



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Rajavartiolaitos, pelastustoiminta ja poikkeusolot

Kentän säilyttämistä puolustetaan, koska se on tärkeä Rajavartiolaitoksen ja pelastushelikoptereiden tukikohtana, varalaskupaikkana ja poikkeusolojen elintarvikehuollon mahdollistajana. (M52 Tapanilan Kiinteistöyhdistys ry, M58, M32, M63, M49)

Kaupunkisuunnitteluviraston tietoon ei ole tullut pelastustoimen tai maanpuolustuksen osalta sellaisia näkökantoja, jotka edellyttäisivät lentokentän säilyttämistä. Rajavartiolaitos siirtyy Helsinki-Vantaalle rakennettaviin uusiin toimitiloihin vuonna 2016. Malmin kentällä sijaitsevalle pelastusasemalle on suunniteltu korvaava pelastustoimen kannalta toimivampi paikka lähempänä Malmin keskustaa.

Tasavertaiset harrastusmahdollisuudet

Malmin ilmailukerho ry:ltä (M29) ei ole missään vaiheessa Helsingin kaupungin tai Liikenne- ja viestintäministeriön taholta tiedusteltu lentotoimintamme laajuudesta eikä kysytty halukkuudestamme jatkaa lentotoimintaa. Se jatkaa lentotoimintaansa Helsinki-Malmin lentokentällä aktiivisesti edelleen ja oletamme lentotoiminnan jatkuvan vähintään vuoteen 2035.

Kaavarunkoa valmistellaan tilanteeseen, jossa lentotoimintaa ei alueella enää ole. Finavia on päättänyt lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä vuoden 2016 lopussa. Helsingin kaupunki ei operoi lentotoimintaa.

Helsingissä tulisi olla tilaa harrastustoiminnalle, myös ilmailulle. Venesatamia on parhailla paikoilla rannoilla ja golfkenttiä kymmeniä hehtaareja kaupungin aluetta. (M58, M14)

Huoli ilmailusta harrastustoimintana Helsingissä on ymmärrettävää. Käytettävissä oleva maa-ala kaupungissa on kuitenkin rajallinen, joudutaan tekemään valintoja, mitä voidaan säilyttää ja missä voidaan tehdä jotain uutta. Tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan myös virkistys- ja harrastetoimintoja kasvavalle väestölle.

Yksi kiitotie

Lentokenttätöiminnan toivotaan jatkavan jossakin muodossa. Poikittainen kiitotie voisi jäädä puistoalueeksi, ja yksi kiitotie säilyisi lentoliikenteelle. (M39, M53) Toisaalta yhden kiitotien vaihtoehtoa pidetään myös käsittämättömänä ratkaisuna, koska lentomelualueella joka ylittää 55 desibeliä asuu yli 5 000 asukasta. (M28)



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

On esitetty lukuisia vaihtoehtoisia suunnitelmia lentotoiminnan ja alueen lisärakentamisen yhteensovittamiseksi. Erityisesti on esitetty vaihtoehtoa, jossa poikittaiskiitotie poistettaisiin käytöstä ja lentotoiminta keskitettäisiin etelä-pohjoissuuntaiselle kiitotielle.

Lentotoiminnan jatkaminen alueella ei mahdollista uuden yleiskaavan tavoitteiden toteuttamista, eikä kaupunkisuunnitteluvirasto voi sitoutua sellaisiin suunnitelmiin, mutta siitä huolimatta tullaan mahdollisesti laatimaan suunnitelma, joka havainnollistaa tilanteen, jossa mahdollistetaan kaupunkirakenteellisesti lentotoiminnan jatkuminen yhdellä kiitoradalla.

Yhden kiitotien toimintamallin vaikutuksia tutkittiin jossain määrin 2000-luvun alussa. Vaikutuksia arvioitiin laatimalla aiempia meluselvityksiä graafisesti manipuloimalla tuotettu arvio. Silloin voimassa ollut L_{DEN} 55 dB melualue on ollut jonkun verran nykyisen ympäristöluvan mukaista suppeampi.

Selvityksessä lähdettiin siitä, että lentotoiminta jatkuisi etelä-pohjoissuuntaisella kiitotiellä jokseenkin nykyisenlaisena. Kevyelle lentotoiminnalle poikittaisen kiitotien puuttuminen todennäköisesti aiheuttaisi joidenkin lentojen peruuntumista voimakkaiden sivutuulten vallitessa.

Lentotoiminnan ja rakentamisen yhteensovittamisesta seuraisi ihmisten kokemien meluhäiriöiden lisäksi vaikeuksia jatkossa asemakaavoitukselle ja lentotoiminnan vaatimien ympäristölupien saamiselle.

Itä-länsisuuntaisen poikkikiitotien suuntaiset melukäyrät supistuisivat, jos se jäisi pois käytöstä. Jos liikennemäärät säilyisivät nykyisen kaltaisina, laajentuisivat pohjois-etelä-suuntaisen pääkiitotien melukäyrät nykyisestä arvioista. Pääkiitotien liikenteen lisääntyminen lisää melu- aluetta pohjois- ja eteläsuunnassa jossain määrin. Melualue ulottuu pohjoisessa jo nykyisessä ennusteessa asuinalueelle, eikä sen laajeneminen edelleen sinne ole automaattisesti hyväksyttävä lähtökohta - ennemminkin päinvastoin.

Selvityksen ja toisaalta nykyisen melualueen (Helsinki-Malmin lentoaseman voimassa olevan ympäristöluvan liitteen 3 mukainen melualue $L_{Aeq, (7-22)} > 55$ dB, joka perustuu ennustetilanteeseen, jossa liikenne saa kasvaa 25 %) perusteella voidaan tehdä hyvin suuntaa-antava arvio rakentamiselle mahdollisesti vapautuvista alueista. Näitä voisi laajimmillaan olla vajaa 40 ha, josta noin 21,5 ha kentän länsipuolella Sunnuntaipalstan nykyisten omakotialueiden välissä ja 18,5 ha itäpuolella. Kentän itäpuolella oleva alue ei olisi käytännössä asuinrakentamiseen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

soveltuvaa, mutta olisi käytettävissä toimitilarakentamiseen. Näinkin laajojen alueiden saaminen rakentamiseen vaatisi myös etelä-pohjois-suuntaisen melualueen kaventumista nykyisestä (eli lentotoiminnan rajoittamista). Samalla ympäröivien alueiden muutos jäisi hyvin vähäiseksi, eikä alueen houkuttelevuus kasvaisi nykyisestään.

Poikittaiskiitotien poistaminen vähentäisi nykyisiä melualueita melko vähän ja toisaalta kasvattaisi pääkiitotien suuntaisia melualueita. Lopputuloksena lentotoiminnalle aiheutettujen rajoitusten avulla mahdollistettaisiin jonkin verran lisää hajanaista asunto- ja toimitilarakentamista.

Lentopaikalla tulee vuonna 2000 voimaan tulleen ympäristösuojelulain ja -asetuksen mukaan oltava ympäristölupa. Ympäristöluvasta vastaava viranomaislainen on alueellinen ELY-keskus. Helsingin kaupungin ympäristökeskus ja Finavia tekevät meluselvityksiä.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa oleva lentomelualue (kuvasessa) on sama kuin ympäristöluvan mukainen raja. Helsinki-Malmin lentoaseman ympäristöluvassa sanotaan seuraavaa:

"Lentoaseman toiminta ja ilmailuliikenne on järjestettävä siten, että melualue LAeq, (7–22) > 55 dB ei laajene siitä, mitä lupahakemuksen liitteenä olevan melun leviämismallilaskentaan perustuvan selvityksen "HelsinkiMalmin lentoasema. Ilma-alusten melun leviäminen, vuosi 2003. Ilmailulaitos, A 7/2004" liitekartassa 11 on esitetty (päättökseen liite 3). Finavian lupahakemus koskee tilannetta, missä koko vuoden liikenne kasvaa 25 %.

Valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) melutason ohjearvoista on määriteltävä päivä- ja yöajalle sovellettavat ohjearvotasot ulkona ja sisällä. Lentomelun osalta on käytäntönä noudattaa ulkomelulle päivä-, ilta- yö- aikapainotuksilla (DEN) määritettyä arvoa, jota verrataan rajan 55 dB. Tämä on esitetty ns. LIME-työryhmän mietinnössä v. 2001. (Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa, Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 493).

Korvaava lentokenttä

Korvaavaa sijaintipaikkaa lentokentälle ei ole osoitettu, vaikka alun perin niin on luvattu. Pääkaupunkiseutu tarvitsee tulevaisuudessa lähietäisyydellä sijaitsevan yleisilmailukentän. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa edellytetään osoitettavaksi sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle. (M17, M24, M43 Puistola-Seura ry)

Uuden lentokentän paikan osoittaminen Uudenmaan alueelta kuuluu Uudenmaanliitolle. On toivottavaa, että Uudenmaanliitto löytää paikan korvaavalle kentälle. Tällä hetkellä voimassa olevassa, juridisesti pätevässä sopimuksessa, jossa valtio luovuttaa alueen takaisin Helsingille, ei ole velvoitteita Helsingin kaupungille tai valtiolle korvaavan kentän



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

osalta. Helsingiltä ei edellytetä korvaavan kentän löytämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt Lentoliikennestrategian 6.2.2015.

Malmin identiteetti

Malmin lentoasema ja -kenttä on vahva identiteettitekijä, joka kadotaan mikäli lentotoiminta lakkautetaan. (M36, M42 Puistolan Omakotiyhdistys ry, M51)

Finavia on päättänyt lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä vuoden 2016 lopussa. Sen johdosta valmistellaan alueen muuttamista uuteen käyttöön, ja alueelle rakentuu myös uusi identiteetti. Uusi identiteetti voi osittain pohjautua alueen historiaan, mutta koska käyttötarkoitus on täysin toinen, tulee identiteetti rakentumaan myös uusista elementeistä.

Yritystoiminta

Tattarisuo

Kaavarunko heikentää Tattarisuon yrittäjien toimintaedellytyksiä ja lohkaisee osan teollisuusalueesta asuinkäyttöön. Pienetkin ympäristövahingot nousevat merkittäviksi, mikäli asuminen on aivan vieressä. (M10, M13, M24)

Suunnittelualueelle tullaan laatimaan vuonna 2016 elinkeinovaikutusten arviointi ja kaupallinen selvitys, jossa arvioidaan myös vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin. Selvitys tulee kattamaan myös Tattarisuon, Tattariharjun ja Kivikon työpaikka-alueet. Lähtökohtaisesti Tattarisuon alueen liikenteellinen saavutettavuus paranee ja Helsingin asukasmäärä kasvaa, näiden reunaehtojen tulisi ainakin teoriassa parantaa yritysalueen toimintaedellytyksiä.

Alueella tapahtuvat ympäristövahingot eivät ole hyväksyttävissä missään tilanteessa.

Lentoasema

Lentoasema on yli 300 ihmisen työpaikka ja tärkein ilmailukoulutuksen keskus Suomessa. Malmin lentokentällä on miljoonien liikevaihto ja se tuo verotuloja kaupungille. Yrittäjänä olen huolissani omasta ja tarjoamistani työpaikoista. (M9, M13, M14, M23, M37, M51, M58)



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Finavian päätös lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä vuoden 2016 lopussa estää lentotoimintaan liittyvän yritystoiminnan jatkamisen Malmilla.

Kaavarunko pyrkii kuitenkin osaltaan edesauttamaan muun yritystoiminnan toimintaedellytysten parantumista Malmilla. Kaavarungon työpaikkatavoitteeksi on määritelty vähintään 2 000 työpaikkaa kaavarungon alueella. Sen lisäksi erityisesti liikenneyhteyksien parantumisen myötä uskotaan Tattarisuon, Tattariharjun ja Kivikon työpaikka-alueiden kehitysmahdollisuuksiin.

Kulttuurihistorialliset kohteet

Tattariharjunkuja

Tattariharjunkujan tielinjaus tulee huomioida suunnittelussa. (M18, M60)

Tattariharjunkujan tielinjaus voidaan hyvin huomioida korttelirakennetta suunniteltaessa.

Maamiehenpolku

Puuhuvila osoitteessa Maamiehenpolku 32 sekä vanha tielinjaus on arvokkaita kohteita, jotka on säilytettävä. (M6, M43 Puistola-Seura ry, M60)

Kaavarunko rajautuu Maamiehenpolkuun ja mahdollistaa hyvin nykyisen tielinjauksen säilymisen sekä osoitteessa Maamiehenpolku 32 olevan rakennuksen säilymisen alueella. Alueelle laadittava asemakaava tulee aikoinaan ottamaan kantaa varsinaisiin suojelukysymyksiin.

Lentoasema ja lentokenttä

Malmin lentoasema rakennuksineen ja kiitoratoineen muodostaa liikennehistoriallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja arkkitehtuurihistoriallisesti merkittävän kokonaisuuden, joka tulee säilyttää. Ainoa tapa säilyttää kulttuuriarvot on pitää ainakin pääkiitotie käytössä ja lentoasemarakennus ja hangaari alkuperäisissä käyttötarkoituksissaan ja vähentää rakentamistavoitetta murto-osaan nykyisestä. Kaavarungosta tulisi laatia vaihtoehtoinen suunnitelma, jossa kulttuurihistorialliset arvot otetaan paremmin huomioon. (M9, M10, M14, M16, M38, M42 Puistolan Omakotiyhdistys ry, M48, M50, M51, M58)



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Malmin lentoasema rakennuksineen ja kiitoratoineen muodostaa liikennehistoriallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja arkkitehtuurihistoriallisesti merkittävän kokonaisuuden, joka tulisi säilyttää ainakin osittain. Finavia lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä vuoden 2016 loppuun mennessä ja alue palautuu Helsingin kaupungille.

Kaavarungon lähtökohtana on ollut säilyttää merkittävimmät lentotoimintaan liittyvät rakennukset ja niihin liittyvä lähiympäristö. Lisäksi kaavarunko pyrkii säilyttämään joitakin pitkiä näkymiä alueella, ensisijaisesti Falkullan puistoalueen ja lentokenttärakennusten välillä. Puistoakseli ja uuden kaupunkirakenteen suunnittelu antaa hyvän mahdollisuuden jättää muistumia kiitoradoista uuteen kaupunkirakenteeseen. Tavoitteena on, että uudesta kaupunkirakenteesta pystyisi hahmottamaan myös lentokentän historiallisen rakenteen.

On esitetty lukuisia vaihtoehtoisia suunnitelmia lentotoiminnan ja alueen lisärakentamisen yhteensovittamiseksi. Lentotoiminnan jatkaminen alueella ei mahdollista uuden yleiskaavan tavoitteiden toteuttamista, eikä kaupunkisuunnitteluvirasto voi sitoutua sellaisiin suunnitelmiin, mutta siitä huolimatta tullaan mahdollisesti laatimaan suunnitelma, joka havainnollistaa tilanteen, jossa mahdollistetaan kaupunkirakenteellisesti lentotoiminnan jatkuminen yhdellä kiitoradalla.

Rky-merkintä

Esitetty kaavarunkoluonnos tuhoaa RKY 2009-merkityn lentoaseman historiallisen kokonaisuuden. Merkintä koskee lentoasema-alueita kiitoratoineen. (M9, M13, M17, M30 Malmin lentoaseman ystävät ry, M32, M46, M57)

Malmin lentokentän alue on Museoviraston laatimassa inventoinnissa *Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt* (RKY 2009) otettu valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun ympäristön osalta.

Malmin lentoasema on kokonaisuudessaan RKY 2009 kohde, joka on maakuntakaavassa osoitettu ominaisuusmerkinnällä. Maakuntakaavan suunnittelumääräys edellyttää, että maakuntakaavassa osoitettu käyttötarkoitus (taajama) sovitetaan yhteen maisema- ja kulttuuriarvojen kanssa. Yhteensovittamiseen on monia tapoja ja kaavarungossa on esitetty yksi mahdollinen lähtökohta.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Malmin lentokentän alueen osalta Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osittain keskenään ristiriitaisia. Ristiriitojen yhteensovittaminen on tärkeintä. Tavoitteista nostetaan keskeisimmät etusijalle ja joistain on tarvittaessa joustettava. Myös valmisteilla olevan, Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan lähtöoletuksena on, että Malmin lentokentän alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja tiiviskin kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

On selvää, että kulttuuriympäristön luonteen ja arvojen yhteensovittaminen uuden maankäyttömuodon kanssa on paikoin haastavaa. Kokonaisuuden säilyttäminen sellaisenaan ei lähtökohtaisesti ole mahdollista, silloin eivät maakuntakaavan tai uuden yleiskaavan tavoitteet toteutuisi alueella. Tavoitteena on, että muistumat alueen menneisyydestä historiallisena lentokenttänä voivat rikastuttaa ja luoda omaleimaista ja viihtyisää asuin- ja toimintaympäristöä. Historiallisia rakennuksia ja rakenteita hyödynnetään alueen imagon vahvistamisessa.

Lentokentän alueelle tullaan laatimaan rakennushistoriallinen selvitys, jossa käsitellään myös kiitotiet ja niiden rakenteet. Terminaalirakennus ja lentokonehalli tullaan suojelemaan asemakaavalla. Asemakaava laaditaan yhteistyössä museoviranomaisten kanssa.

Kansallinen ja kansainvälinen arvo

Malmi on Suomen ensimmäinen merkittävä lentokenttä arvokkaine rakennuksineen ilmailuhistorian varhaisilta ajoilta. Europa Nostra Finland on valinnut Helsinki-Malmin lentoaseman Suomen uhanalaisimmaksi kulttuuriperintökohteeksi vuonna 2015, kohteella on museoviraston inventoima RKY(2009) merkintä ja se on nimetty jo vuonna 2003 ja 2004 World Monuments Fund (2016) -ohjelman luetteloon maailman uhanalaisesta kulttuurikohteista, yhtenä harvoista modernin arkkitehtuurin edustajista. Kentän on ottanut suojelukseensa myös Docomomo, kansainvälinen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestö. Valtakunnallinen ja kansainvälinen merkitys sivuutetaan kaavarungon selostuksessa kokonaan. (M9, M10, M13, M32, M37)

Rky-merkintä tulee huomioida aluetta asemakaavoitettaessa. Asia käsiteltiin edellisen kysymyksen kohdalla.

Muut mainitut järjestöt ja organisaatiot ovat esittäneet huolensa alueen mahdollisesta muutoksesta. Niiden rooli on neuvoa antava ja suojelua tukeva, mutta ei lainsäädännöllinen. Kaavarungon valmistelussa pyritään ottamaan esitetyt suojelutavoitteet huomioon siten, että samankaltaisesti myös uudessa yleiskaavassa esitetyt tavoitteet toteutuvat.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaavarungon liitteenä olevaa selvitystä *Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö* tullaan täydentämään lentokenttärakennusten osalta. Lentokenttätöiminnan varhaisimmista rakennuksista ja rakenteista kiitotiet mukaan lukien tullaan laatimaan rakennushistoriallinen selvitys, jonka yhteydessä arvioidaan lisäksi ulkotilan erityispiirteet. Kaavarungon selostusta on täydennetty tältä osin.

Rakennusten suojeleminen

Rakennettua ympäristöä tulee vaalia. Kaikki alueella sijaitsevat vanhat asuinkäytössä olleet puutalot ja ilmatorjunta-asemat tulee suojella asemakaavassa. Ilmailumuseo voisi siirtyä alueelle. Museotoiminnan lisäksi voisi olla erilaisia yleisötapahtumia.(M60, M64)

Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö -selvitystä tullaan tarkentamaan ja laajentamaan siten, että selvitys voi toimia asemakaavassa määriteltävien suojelutavoitteiden pohjana. Kunkin rakennuksen kohdalla tullaan asemakaavoituksen yhteydessä erikseen arvioimaan sen suojelutarve yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa.

Ilmailuun liittyvän näyttelytoiminnan sijoittuminen nykyisiin rakennuksiin on periaatteessa mahdollista ja toiminta tukisi hyvin rakennusten historiaa. Suomen ilmailumuseo sijaitsee Vantaalla.

Maaperä

Viheralueet

Viheralueiden sijainti kannattaisi miettiä maaperän rakennettavuuden näkökulmasta. (M20)

Näin usein tehdäänkin, mutta viheralueiden sijaintiin vaikuttaa monet muutkin näkökulmat. Kaavarungon alueella sijaitsee esimerkiksi Fallkullan alue, jossa maaperä olisi erinomainen rakennettavuuden kannalta, mutta kulttuuri- ja maisemahistorialliset syyt perustelevat toisenlaista ratkaisua. Viheralueiden sijainnin suunnitteluun vaikuttaa lisäksi hulevesien johtaminen ja viivytyksen sekä imeytysratkaisut.

Vajoaminen

Suunnittelussa tulee olla huolellinen, jotta ei tapahdu painumia, raskas rakentaminen tämän tyyppiselle alueelle on riski. (M3 Asunto oy Tuisutie 9-11, M28, M51)



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Helsingissä on toteutettu useita asuinalueita savialueille ja siitä on pitkäaikaisia kokemuksia. Kaavarungon alueella maaperä ei ole Helsingin vaikeinta ja kalleinta aluetta perustamisen suhteen. Kaavarungon alueella tullaan kiinnittämään erityistä huomiota pohja- ja orsiveden pinnan tasojen säilymiseen ennallaan sekä pohjamaan vahvistamiseen haitallisten painumien ehkäisemiseksi.

Fallkullan asuinalue

Maaperä on rakennettavuudeltaan erittäin huonoa, tästä on esimerkiksi Fallkullan alueella ilmenneet ongelmat. (M1 Asunto Oy Laitakuja, M10, M33, M37, M56)

Fallkullan alueella vahvistetun (syvästabiloidun) pohjamaan varaan rakennetut kadut ja torit ovat kunnossa. Kaavarungon alueella voidaan hyödyntää Fallkullasta saatua tietoa, vahvistetun pohjamaan varaan kadut voidaan rakentaa laadukkaasti. Kaavarungon alue tullaan suunnittelemaan alueen maaperätutkimuksiin perustuvat pohjasuhteet huomioon ottaen.

Kustannukset ja vaikutus asuntojen hintoihin

Kuinka paljon maksaa pilaantuneiden maiden puhdistus ja alueen paa-lutus/rakentamiskustannukset? (M9, M17, M32, M33, M49, M51)

Malmin lentokentän alueen maaperän pilaantuneisuutta on tutkittu alustavasti. Haitta-aineita on löytynyt pääosin varsin pieniltä osa-alueilta erityisesti niiltä paikoin, joissa on käsitelty maaperää mahdollisesti pilaavia kemikaaleja, polttonesteitä tai muita ympäristölle tai terveydelle haittaa aiheuttavia aineita. Tähänastisten tietojen perusteella maaperän pilaantumisen laajuus on varsin vähäinen eikä kunnostamiskustannusten oleteta muodostuvat toteutuksen kannalta kriittisiksi. Pilaantuneisuustutkimuksia täydennetään jatkosuunnittelussa koko suunnittelualueella. Tutkimusten perusteella päivitetään arvioita pilaantuneisuuden laajuudesta, kunnostustarpeesta ja kustannuksista.

Maaperän rakennettavuudesta on meneillään selvitys, jossa tarkastellaan rakennusten perustamiskustannuksia erilaisella rakentamisen tehokkuudella, erityyppisillä korttelirakenteilla, eri kerrosluvuilla, erilaisissa maaperäolosuhteissa. Työ valmistuu vuoden 2015 aikana. Työstä saadaan alustavia Malmin suunnittelualueen pohjanvahvistus- ja perustamiskustannuksia.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Pohja- ja orsivedenpinta alueella ovat lähellä nykyistä maanpintaa. Pohjavedenpinnan painetaso on paikoin maanpinnan yläpuolella. Alueen maanpintaa tullaan nostamaan ja rakennusten lattiakorot suunnitellaan nykyistä maanpintaa ylemmäs. Alueen hulevesien hallinta suunnitellaan sekä rakentamisen että lopputilanteen mukaan ja erityistä huomiota tullaan kiinnittämään pohja- ja orsiveden pinnan tasojen säilymiseen ennallaan sekä pohjamaan vahvistamiseen haitallisten painumien ehkäisemiseksi.

Helsingissä on toteutettu useita asuinalueita savialueille, myös Malmin aluetta syvemmillekin savikoille. Pehmeiköille rakentamisesta Helsingillä on pitkäaikaisia kokemuksia.

Tulevat korjauskustannukset

Tuleeko alueelle rakenteita, jotka aiheuttavat poikkeuksellisia korjauskustannuksia? (M33)

Aiemmin toteutettujen kohteiden perusteella tiedetään, että vahvistetun pohjamaan varaan kadut ja piha-alueet voidaan rakentaa laadukkaasti savialueilla. Malmin alue tullaan suunnittelemaan alueen maaperätutkimuksiin perustuvat pohjaolosuhteet huomioon ottaen.

Rakennukset tulevat savialueella perustettavaksi paaluilla, joten rakenteissa ei ole pohjamaasta aiheutuvaa vaurioriskiä tai erityistä korjaustarvetta.

Rakentamisen vaikutus nykyisiin rakennuksiin

Maanrakennustöiden vaikutukset ympäröivien asuinalueiden rakennuksiin ja ympäröivään luontoon (pohjaveden lasku, maaperän vajoaminen, vauriot rakennusten rakenteisiin, puiden juuriston kärsiminen pohjaveden laskun seurauksena) (M25, M28, M41, M54, M60)

Kaavarungon alueella tullaan kiinnittämään erityistä huomiota pohja- ja orsiveden pinnan tasojen säilymiseen ennallaan sekä pohjamaan vahvistamiseen haitallisten painumien ehkäisemiseksi.

Lentokenttäalueen hule- ja pohjavesien hallinnasta on tehty selvitys. Työssä on tarkasteltu alueen pohja- ja orsivesien tasot, muodostumisalueet ja virtaukset sekä hulevesien johtaminen ja ojien nykytila. Työn pohjalta suunnitellaan, miten alueen vesien hallinta rakentamisen eri vaiheissa tulisi järjestää, jotta ojien virtaamat ja ojavesien laatu eivät kärsisi. Erityisesti pyritään turvaamaan kunnostetun Longinojan virtaamien ja kunnan säilyminen nykytilassa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Uuden alueen rakentamisella ei voida korjata jo olemassa olevan rakennuskannan nykyisiä vaurioita, mutta suunnitelmallisella rakentamisella voidaan mahdollisesti myös parantaa alueen pohja- ja hulevesiolosuhteita ja vähentää siten nykyisten alueiden vaurioriskejä.

Viheralueet ja luontokohteet

Alueellisesti tärkeä virkistyspalvelu

Malmin lentokenttä on alueellisesti merkittävä virkistys- ja luontoalue, jossa yhdistyvät avara maisema, ulkoilu-, luonto- ja kulttuuriarvot. Alue on lentotoiminnasta huolimatta myös hiljainen. Alueella on voinut seurata mielenkiintoisia tapahtumia ja toimintoja. Rakentamisella on kielteisiä vaikutuksia koillisen Helsingin viherrakenteelle. (M1 Asunto Oy Laitakuja, M13, M15, M17, M21, M49)

Kaavarunko antaa mahdollisuuden monipuolistaa koillisen Helsingin virkistysolosuhteita nykytilanteesta. Aidatun lentokentän estevaikutus poistuu, jolloin itä-länsisuuntaisia yhteyksiä voidaan parantaa. Alueelle tulee uusia laajoja kaupunkipuistoja. Kiertävä ulkoilureitti säilytetään osana muuta kaupunkirakennetta ja lisäksi puistoverkko on tarkoitus liittää uusilla yhteyksillä laajaan Viikki-Kivikon vihersormeen. Näin voidaan parantaa koillisen Helsingin virkistysverkon yhtenäisyyttä ja jatkuvuutta. Tärkeitä kulttuuri- ja luontoarvoja säilyy alueella uuden virkistysympäristön identiteettitekijöinä.

Luonnon monimuotoisuus ja luontoarvot

Kenttä on arvokas ja monimuotoinen luontoalue, erityisen tärkeä lintuarvojen kannalta. Luonnon monimuotoisuus kärsii alueen rakentamisesta. Nykyiset metsä-, niitty ja peltoalueet korvautuisivat suunnitelman mukaan rakennetuilla puistoilla. (M3 Asunto Oy Tuiskutie 9-11, M13, M16, M32, M43 Puistola-Seura ry, M45, M48, M51, M60)

Kun tällä hetkellä kasvillisuuspinnaista, osittain varsin rauhallista aluetta muuttuu rakennetuksi, heikkenevät nykyisen eläinlajiston olosuhteet. Merkittävin vaikutus on lentokentän alueen avomaan ja pensaikkojen linnuston taantuminen avoimen alueen kutistuessa. Linnustoltaan monipuolisimmat alueet (Fallkulla, Longinojan varren eteläosat sekä kentän itäpuolinen metsäalue) jäävät kokonaan tai osittain rakentamisen ulkopuolelle ja niillä vaikutukset jäävät pienemmiksi.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Malmin lentokentän alueen rakentamisella on suuria vaikutuksia paikallisiin luonto-olosuhteisiin ja luonnon monimuotoisuuteen erityisesti nykyisin avoimen kentän osalta. Vaikutukset eivät kuitenkaan ole yksinomaan negatiivisia. Uudesta puistoverkostosta on tarkoitus suunnitella monimuotoista kaupunkiluontoa, johon kuuluu luonnonkaltaiseen tilaan jääviä metsäalueita, rakennettua puistoa. Tarkoituksena on luoda myös uudenlaisia elinympäristöjä. Osaa kentän alueelle tulevasta puistoalueesta on tarkoitus kehittää nykyisen kaltaisiksi niittymäisiksi alueiksi. Suunnittelualueen pieni arvokas kasvillisuusalue otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Metsät

Kaikki suunnittelualueen metsät ovat luontoarvoiltaan arvokkaita ja ne tulisi säilyttää. Erityisen arvokas on itäreunalla sijaitseva yhtenäinen metsäalue (30 ha). Kaavarungossa monet olemassa olevat metsät ovat jääneet rakentamisen alle. Metsien kokonaismerkitystä koko Helsingin alueeseen suhteutettuna ei ole riittävästi tunnistettu. Metsät tarjoavat monille eläinlajeille elinympäristöä, asukkaille lähiluontoa ja terveyshyötyjä. Suurmetsäntien pohjoispuoli on pidettävä viheralueena. (M6, M15, M21, M49, M56, M61 Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry)

Alueella on kaavarungon mukaisessa tulevaisuudessa myös metsiä, tosin rakentaminen vaikuttaa niiden luonteeseen. Kaikki METSO-kriteerit täyttävät metsäalueet - luontotietojärjestelmän metsäkohteet - kaventuvat jossain määrin. Tattariharjun ja Lahdenväylän välinen metsäalue jäänee kokonaan rakentamisen alle, mutta Tattarisuon metsäaluetta säilyy osana virkistysympäristöä. Suunnittelualueella ei ole Helsingin valmisteilla olevan metsäisen suojeluverkon kohteita.

Suurmetsäntien nykyisen linjauksen pohjoispuolinen alue säilyy pääosin nykyisen kaltaisena pelto-, niitty- ja metsäalueena.

Vaikutuksia ekosysteemipalveluihin arvioidaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Uudet puistot

Toivotaan poikittaisen kiitoradan säilyttämistä puistoalueena ja toisen kiitoradan pitämistä lentoliikenteen käytössä. Tattarisuon ja uuden rakenteen väliin tulisi tehdä puistovyöhyke. (M53, M59 YIT)

Puistoalueiden suunnittelun yhtenä lähtökohtana on huomioida alueen historia ja tuoda kiitoratojen muistumia puistoalueille. Suunnittelun pohjaksi valittu periaate ei salli lentotoiminnan jatkamista alueella.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Tavoitteena on ollut liittää Tattarisuon alue kiinteästi uuteen rakentamiseen. Tämä on luontevaa toteuttaa rakentamalla katu kahden toiminnon väliin, puistovyöhyke paikalla jäisi helposti takapihamaiseksi, eikä nykyisten luontoarvojenkaan säilyminen kapealla metsäkaistaleella olisi todennäköistä. Suunnitelmassa on yleisesti pyritty välttämään suojaviheralueita ja sijoittamaan uudet ja säilyvät viheralueet niin, että ne parhaiten palvelevat käyttöä ja kaupunkirakennetta.

Vihersilta

Jakomäen ja Kivikon välillä oleva yhteys tulisi rakentaa vihersillaksi/hiihdettäväksi sillaksi. (M39)

Siltayhteys ei varsinaisesti kuulu suunnittelualueeseen, mutta toive välittyy tätä kautta rakennusviraston tietoon.

Ulkoilureitti

Kenttää kiertävä tärkeä ulkoilupolku tulee säilyttää, talvisin reitin tulee olla hiihdettävissä. Nykyiset liikuntapaikat ja pururata tulee säilyttää. Rakentaminen uhkaa ulkoilupolun yhtenäisyyttä ja luonnonläheisyyttä, vaikka se säilytettäisiinkin. Hiihtolatu 25 000 asukkaan alueen keskellä ja keskusaukion läpi kulkevana ei ole realistinen. (M3 Asunto Oy Tuiskutie 9-11, M6, M10, M13, M18, M51, M56, M60)

Ulkoilupolku on tarkoitus säilyttää osana puistoverkkoa, joskin se muuttaa sijaintiaan ja luonnettaan nykyisestä. Hiihtäminen on tarkoitus mahdollistaa myös jatkossa. Jatkosuunnittelussa on mahdollista ratkaista hiihtolatuksen luonteva kulkeminen alueen läpi.

Longinoja

Longinojan huomiointi sekä maisemallisena elementtinä että siihen liittyvine tulva- ja valuma-alueineen on positiivista ja se tulee palauttaa nykyisen kentän alueella maan pinnalla kulkevaksi vesiaiheeksi. Lento-kentänojaa ei tule poistaa, mutta sen uusi sijainti on ymmärrettävä. Longinojan tilaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, eikä sen varteen saa rakentaa korkeita rakennuksia, jotta avarat näkymät säilyvät. Longinojasta voitaisiin rakentaa koillisen Helsingin ensimmäinen laajempi vesialue. (M21, M39, M43 Puistola-Seura ry, M60)

Longinoja on tarkoitus palauttaa maan pinnalla kulkevaksi vesiaiheeksi kaikkialla missä se on teknistaloudelliset realiteetit huomioiden mahdollista. Longinojan vesistön tilaan tullaan kiinnittämään erityistä huomiota



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

hulevesisuunnittelun yhteydessä sekä rakentamisaikaisten hulevesien hallinnan suunnittelun yhteydessä. Hulevesien mahdollisesti aiheuttamat riskit Longinojan vesistölle on tiedostettu ja riskit pyritään minimoimaan tarkalla suunnittelulla. Longinojan varteen esitetään uutta rakentamista lähinnä Sunnuntaipalstojen kohdalla, muilta osin tilanne säilyy pitkälti ennallaan. Longinojan laajentamisella laajaksi vesialueeksi ei ole edellytyksiä johtuen vähäisestä virtaamasta ja nykyisistä luonto- ja kulttuurimaisema-arvoista.

Kaavarungon sisältö

Suurmetsäntien pohjoispuoli

Puistolantie 1 ja Suurmetsäntien välinen alue tulisi varata seurakuntarakennuksen laajennusta ja pysäköintiä varten, alueella oleva kaasuputki estää rakentamisen. Kerrostalot eivät sovi alueelle. Kuinka paljon rakentamista on kaavailtu Suurmetsäntien pohjoispuolelle. (M4 Esikois-lestadiolaiset ry, M6, M43 Puistola-Seura ry)

Suurmetsäntien pohjoispuolella olevalle seurakuntarakennukselle varataan tarvittaessa mahdollisuus pysäköintitalon rakentamiseksi nykyiselle tontilleen siten, että nykyisen rakennuksen laajennus on myös mahdollinen. Laajamittaiseen maantasopysäköintiin ei voida varautua tulevaisuudessa alueen rakentuessa nykyistä tiiviimmäksi.

Kaasuputken aiheuttamia reunaehtoja tutkitaan ja tarvittaessa putki siirretään.

Kaavarungossa esitetään, että suurmetsäntien tielinjaus siirretään etelämmäksi ja nykyinen tie rakennetaan katumaisemmaksi ympäristöksi. Tavoitteen toteutuminen edellyttää kadun molempien puolien rakentamisen, mutta vähentää huomattavasti nykyisen liikenteen aiheuttamaa haittaa. Rakentamisen määrä täsmentyy vasta tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Falkulla

Koululle tulisi löytää reitti Helluntairaitin kautta, Falkullan peltoalueen pohjoisreuna tulisi jättää viheralueeksi tai alueelle tulisi rakentaa korkeintaan 2-kerroksia asunrakennuksia. Lähialueelle tulisi tehdä viljelypalstoja alueen asukkaiden käyttöön. Kotieläinpuisto on tärkeä ja suosittu tutustumiskohde, jonka säilyminen tulee varmistaa. AK-merkintä



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Fallkullan kotieläinpuiston vieressä arveluttaa, ehdotamme kaavamerkintää AP. (M2 Asunto Oy Fallkullan puisto, M35, M43 Puistola-Seura ry)

Fallkullan peltoalueen luoteiskulmassa on nykyisinkin asemakaavassa koulun tontiksi osoitettu tontti, joka kaavarungossa on merkitty merkinnällä PY. Ajoyhteyttä tontille ei ole vielä kunnolla ratkaistu, mutta yhteys on kyllä ratkaistavissa jatkosuunnittelussa. Fallkullan asuinalueen ja peltoalueen väliin jätetään vapaa alue, jolla turvataan näkymiä peltoalueella. Muilta osin Fallkullan pelto- ja puistoalue on tarkoitus rajata asuinkerrostaloilla ja tehdä mahdollisimman monelle uudelle asukkaalle hienot näkymät avaralle viheralueelle. Kotieläintilan toiminta voi jatkua ja alueen opetus- ja virkistystoimintaa vahvistetaan.

Sunnuntaipalstat

Pientalojen viereen ei tulisi rakentaa korkeita rakennuksia, nykyisten ja uusien rakennusten väliin voisi jättää pienen viheralueen. Katusuunnitelmia tulisi parantaa. Miksi on merkitty AK-alue Fallkullan ja Sunnuntaipalstojen väliin vaikka sanotaan, ettei niihin kosketa. Asukkailla on oikeus odottaa asuinympäristönsä pysyvän kohtuullisen samankaltaisena kuin mihin ovat tottuneet. (M13, M26, M28, M35, M41, M50, M54, M60)

Kaavarungon merkinnät (A/AP/AK) ovat yleispiirteisiä ja yksityiskohtaiset ratkaisut tullaan suunnittelemaan vasta myöhemmin. Merkintä osoittaa pääkäyttötarkoituksen, mutta sallii myös muunlaisen rakenteen. Tarkemmassa suunnittelussa tullaan erityisesti panostamaan vanhan ja uuden rakenteen liittymiseen. Kaavarungossa on otettu lähökohdaksi, että nykyiset rakennetut alueet laajenevat.

Sunnuntaipalstojen ja Fallkullan alueen välissä on Malminkaaren tiealue, joka toivottavasti voidaan linjata uudestaan, rakentaa eteläreunaltaan ja tällä tavoin parantaa nykyistä kahden kadun epämääräisyyttä ja suojata myös nykyisiä rakennuksia liikenteen aiheuttamalta häiriöltä.

Talotyypit

Eikö nykyisin rakenneta enää ollenkaan pienkerrostaloja? Alueelle tarvitaan korkealaatuista ja houkuttelevaa asuntotuotantoa seudun houkuttelevuuden parantamiseksi. Alueelle on esitetty monenlaisia rakennuksia, kaupunkipientaloja, pienkerrostaloja ja jopa 6 kerroksisia ker-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

rostaloja, ratkaisu on huono, koska aiheuttaa näkymäesteitä, varjostuksia ja ylisuuria korkeuseroja. (M3 Asunto oy Tuiskutie 9-11, M42 Puistolan Omakotitaloyhdistys ry, M60)

Malmin lentokentän alue tulee rakentaa korkeatasoisesti ja houkuttelevaksi alueeksi, joka nostaa myös ympäröivien alueiden arvostusta. Nykyisin laajemmat aluekokonaisuudet pyritään suunnittelemaan monimuotoisiksi, kaupunkimaisiksi ja jatkuvasti muuttuvaksi rakenteeksi. Lentokentän aluetta ei voi ratkaista yhdellä talotyypillä.

Tavoitteena on, että alue jaetaan 7-10 osa-alueeseen, joista jokainen suunnitellaan erikseen ja erilaiseksi, vastaamaan aina sillä hetkellä esille tuleviin kysymyksiin ja tarpeisiin. Eri osa-alueille sijoittuu ihan kaikenlaisia rakennuksia, myös pienkerrostaloja. Pienkerrostalojen rakentaminen ei tällä hetkellä ole kovin yleistä, mutta rakentamisaika on pitkä ja rakentamisenkin trendit muuttuvat.

Liiketilat

Keskustatoiminnot sijoittuisivat luontevammin alueen keskelle tai pohjoisosaan, jolloin palvelut olisivat paremmin tavoitettavissa tai Suurmetsäntien risteykseen tulisi tehdä toinen keskustatoimintojen alue. Malmin keskustaa pitäisi pyrkiä vahvistamaan ja kivijalkaliiketilojen käyttö pitäisi olla mahdollisimman joustavaa. (M5, M59, M60)

Kaavarungossa on merkintä Keskustatoimintojen alue sekä kerrostalovaltainen asuntoalue (C/AK). Merkintä osoittaa ne korttelit, joihin pyritään saamaan alueen keskeisimmät kaupalliset toimijat. Korttelit on sijoitettu riittävälle etäisyydelle lentokenttärakennuksista, jotta niiden suunnittelussa ei tarvitse huomioida suojeltavia rakennuksia. Suunnittelu ja massoittelu ovat tällöin vapaampaa. Toisaalta koko alueen keskeisin joukkoliikenteen solmukohta ja torialue sijaitsevat kortteleiden itäpuolella ja molemmat suunnitellut raideyhteydet pysähtyvät siinä.

Merkinnän sijoittuminen alueen eteläosaan tarkoittaa sitä, että nyt esitellylle korttelialueelle on ainakin rakennettava kaupallisia palveluja. Merkinnän puuttuminen pohjoisosalta ei tarkoita sitä, etteikö esimerkiksi Suurmetsäntien risteykseen voisi myös kehittyä liiketilojen keskittymä. Asia tullaan ratkaisemaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

Malmin keskustan vahvistamiseksi lentokentän alueelle ei sallita yli 2 000 k-m² kokoisia myymälätiloja ja kivijalkaliiketilojen joustavat asemakaavamääräykset tullaan laatimaan myöhemmin, joskin sellaiseen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

muotoon, että liiketilat eivät voi kuitenkaan olla asuntoja, eikä välttämättömiä yhteis- tai varastotiloja.

Tattarisuon liikennekoulutusalue

Tattarisuon moottorirata on lopetettava melun takia. Miten harrastus- ja kilpailutoiminnan käy, jos rata lopetetaan. (M28, M51)

Nuorisoasiainkeskuksen näkemyksen mukaan liikennekasvatusta olisi tarpeen jatkaa tulevaisuudessakin. Toimintaan soveltuvan paikan he toivovat löytyvän lähialueelta. Moottorikäyttöisten ajoneuvojen sijaan tulevilla vuosikymmenellä nuoret liikkuvat pääosin sähkömoottoriin perustuvilla laitteilla. Näin liikennekasvatuksen ja ajoharjoittelun meluhaitat käytännössä poistuvat kokonaan.

Asukasmäärä

Alueelle on esitetty tavoitteeksi rakentaa asunnot yhteensä 25 000 uudelle asukkaalle. Määrä on aivan liian suuri, alueesta tulee levoton, epäsiisti ja liikennemäärät kasvavat. (M1 Asunto Oy Laitakuja, M3 Asunto oy Tuiskutie 9-11, M5, M13, M21, M24, M33, M43 Puistola-Seura ry, M45, M50, M56, M60)

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, Herttoniemen rannassa tai Aurinkolahden alueella.

Alueen tehokkuus määritellään tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Samalla tulee ratkaistuksi tuleeko alueelle tavoitteita vähemmän, vai enemmän kerrosalaa ja asukkaita.

Tehokkuus

Alueen tehokkuutta tulisi nostaa viheralueita supistamalla. Vanhojen omakotialueiden asukkaille tulisi tarjota mahdollisuus tonttitehokkuuden nostamiseksi. Etelä-pohjoissuuntaisen pääväylän varsi tulee rakentaa riittävän tehokkaasti ja Suurmetsäntien eteläpuolinen alue tulisi muuttaa kerrostalovaltaiseksi alueeksi (AK) nykyisen asumisen (A) sijaan. (M27, M59)

Kaavarungon tavoitteena on uusien asuinrakentamismahdollisuuksien tarjoamisen lisäksi hyvän ja korkealaatuisen ympäristön suunnitteleminen alueelle. Riittävien virkistys- ja viheralueiden rakentaminen alueelle



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

on osa kokonaisuutta. Kaavarungon jatkosuunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä tullaan tarkastelemaan rakennettavien ja rakentamattomien alueiden tasapainoa ja siinä yhteydessä on mahdollisuus myös nostaa alueen tehokkuutta, mikäli se näyttää luontevalta.

Nykyisten omakotialueiden ympäristöä suunniteltaessa tullaan katsomaan myös nykyisten omakotitalotonttien tarpeet ja mikäli nykyiset asukkaat esittävät tonttitehokkuuden nostoa alueella, tullaan asia käsittelemään osana kaavaprosessia.

Suurmetsäntien eteläpuolisen alueen tehokkuutta tullaan tarkastelemaan uudestaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Liikenneratkaisut

Liikennemäärät

Liikenteen ennusteet ovat ristiriidassa muiden ennusteiden kanssa ja arvioitu alakanttiin. (M13, M60)

Tulevaisuuden liikkumiskäyttäytymistä on mallinnettu HSL:n Helsingin työssäkäyntialueen HELMET 2.1-liikenne-ennustemallilla, joka perustuu HLJ2015:sta. Malli ennustaa tulevaisuuden liikkumiskäyttäytymistä nykytilanteessa tehtyjen liikkumisvalintoihin perustuen. Alueiden matkojen kokonaismäärät riippuvat alueiden maankäytöstä. Suuntautumiseen ja kulkutapajakaumaan vaikuttaa pääosin asukasmäärä ja työpaikamäärä ja sijainti, sosioekonomiset taustatekijät, liikenneyhteydet ja niiden sujuvuus eri kulkutavoilla sekä liikkumisen kustannukset.

Tavoitetilanteen ennustemalli vuodelle 2040 (Helmet 2040_v1L) sisältää autoliikenteen hinnoittelun, ja herkkystarkasteluna tutkittiin myös vaihtoehto, jossa hinnoittelua ei ole. Autoliikenteen hinnoittelulla on vaikutusta kulkutapajakaumaan. Hinnoittelun poistaminen nostaa suunnittelualueen arkivuorokauden kaikkien matkojen henkilöautoilun osuutta 32,7 prosentista 38,1 prosenttiin. Vastaavasti joukkoliikenteen ja jalan kulun ja pyöräliikenteen osuus pienenee muutamia prosentteja. Aamuhuipputunnin liikenteessä ero autoliikenteen osuudessa on 3,7 prosenttiyksikköä tavoitetilanteen mukaisessa ennusteessa ja ruuhkamaksullisen version välillä.

Ennusteiden lähtökohdat saattavat olla erilaisia, jolloin tulokset poikkeavat toisistaan. Tämä selvitys on tehty viimeisimmän HLJ2015 työn perusteella, jonka taustalla on viimeisin Helsingin seudun 16 kunnan sopima maankäyttö ja liikennejärjestelmä.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Liikennettä pyritään ohjaamaan pääväylille Tattarisillan ja Kehä I:n liittymän kautta. Tattarisillan liittymä palvelee Malmin lentokentän alueen liikenteen suuntautumista eri alueille ja eri väylille. Osa pohjoiseen suuntautuvasta liikenteestä kuitenkin suuntautuu Vanhalle Porvoon tielle.

Uuden asuinalueen yhteydet suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa. Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä. Kävelyn, pyöräilyn kuin joukkoliikenteen yhteydet mm. juna-asemille tulevat olemaan sujuvat ja turvalliset. Malminkaari linjataan uudelleen ja sen suunnittelun yhteydessä tullaan kiinnittämään erityistä huomiota mm. liikenteen aiheuttamiin häiriöihin.

Katuverkko, katualueet

Katuverkon tulisi olla yhtenäinen, pääväylät tulisi rakentaa ensin ja katualueet on piirretty yllä oleviin kaavarunkoon. (M20, M27, M28)

Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä. Katujen leveydet määräytyvät katuluokituksen ja kadulla olevien toimintojen tarvitseman tilan mukaan.

Uuden alueen katuverkko tukeutuu nykyisiin pääkatuihin ja kokoojakatuihin ja uuden alueen sisälle tuleviin uusiin kokoojakatuihin. Nykyisien tonttikatujen roolia ei olla muuttamassa. Nykyistä virkistysreittiä kehitetään ja lisäksi virkistysreittejä lisätään. Suunnittelun lähtökohtana on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvat ja turvalliset yhteydet.

Rakentamiset vaiheistuksella pyritään takaamaan ympäröivän katuverkon toimivuus. Tavoitteena on, että Tattarisillan eritasoliittymä toteutetaan alueen rakentamisen alkuvaiheessa.

Läpikulkuliikenne

Alueen läpiajoliikenne kasvaa liikaa. Malminkareen liikennemäärät kasvavat. Läpiajoliikenne tulee estää tai sen pelätään kasvavan liikaa Sunnuntaipalstojen alueella ja niiden välissä, keskeisimmällä uudella aukioilla, Fallkullan kotieläinpuiston ja virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä sekä nykyisillä asuinalueilla. Fallkullan alueen pohjoisreunassa olevan koulun liikenne tulee suunnitella uudestaan. Toisaalta yksityisautoilu vaikeutuu huomattavasti, koska ei suunnitella enempää uusia väyliä ja sitä kautta ei tueta vanhusten ja vammaisten liikkumista.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

(M2 Asunto oy Fallkullan puisto, M3 Asunto oy Tuiskutie 9-11, M13, M28, M45, M50, M54, M60)

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

Uuden alueen katuverkko tukeutuu nykyisiin pääkatuihin ja kokoojakatuihin ja uuden alueen sisälle tuleviin uusiin kokoojakatuihin. Nykyisien tonttikatujen roolia ei olla muuttamassa. Kadut suunnitellaan toimiviksi huomioiden sujuvuus- ja esteettömyyslähdekohdat.

Malminkaari linjataan uudelleen ja sen suunnittelun yhteydessä tullaan kiinnittämään erityistä huomiota mm. liikenteen aiheuttamiin häiriöihin.

Fallkullan alueelle suunniteltu koulun paikka tarkentuu asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin myös liikenneyhteydet suunnitellaan tarkemmin.

Liittymät

Tattarisillan liittymästä tulisi päästä myös Lahdenväylälle ja liittymä tulisi rakentaa pikaisesti. Kivikon puolella käydään vain kaatopaikalla, joten silta on turha.(M18, M31, M50)

Suurmetsäntien kohdalle tulisi rakentaa liittymä Lahden väylälle ja Suurmetsäntie risteykseen tulisi rakentaa kiertoliittymät ja tien yli tulisi rakentaa ylikulkusilta. (M39, M40)

Yksi suunnittelun lähtökohta on, että Tattarisilta rakennetaan. Liikennettä pyritään ohjaamaan pääväylille Tattarisillan ja Kehä I:n liittymän kautta. Tattarisillan liittymä palvelee Malmin lentokentän alueen liikenteen suuntautumista eri alueille ja eri väylille. Tattarisillalta on rampit niin etelään kuin pohjoiseen Lahdenväylälle. Osa pohjoiseen suuntautuvasta liikenteestä kuitenkin varmasti suuntautuu Vanhalle Porvoon tielle. Suurmetsäntien liittymä auttaisi tähän ongelmaan, mutta siihen sisältyy paljon haasteita, kuten käytettävissä oleva tila sekä Kehä III:n liittymän läheisyys.

Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet ja liittymätyypit, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä. Liittymätyypit määräytyvät esim. liikennemäärien mukaan. Myös kävelyn ja pyöräilyn yhteydet suunnitellaan tarkemmin asemakaavan yhteydessä. Katujen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

leveydet määräytyvät katuluokituksen ja kadulla olevien toimintojen tarvitseman tilan mukaan.

Tattariharjuntie

Vilkasliikenteisen Tattariharjuntien liikenne tulisi ohjata kulkemaan Kehä I:sen reunaan. Jo nykyisellään/lähitulevaisuudessa päivän ekvivalenttimelutaso ylittää 60dB (M7, M12)

Tattariharjuntie säilyy suunnitelmassa pääkatuna. Tattarisillan liittymällä liikennettä pyritään ohjaamaan suoraan pääväylille. Uuden asuinalueen myötä siihen liittyvät alueet otetaan tarkastelun alaiseksi, kuten esim. Tattariharjuntie. Kehä I:sen liittymän suunnittelun yhteydessä myös Tattariharjuntien linjausta tarkastellaan.

Tattarisuontie

Tattarisuontietä tulisi kehittää siten, että se sitoisi kiinteästi Alppikylän ja uuden rakentamisalueen toisiinsa. (11)

Tattarisuontie on suunnitelmassa esitetty kokoojakatuna, joka yhdistää Alppikylän, Tattarisuon ja Malmin lentokentän alueen toisiinsa. Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä. Katujen leveydet määräytyvät katuluokituksen ja kadulla olevien toimintojen tarvitseman tilan mukaan.

Raitiotiet

Pikaratikka ei palvele aluetta, jos pysäkkiväli on 1 km; ratikan sijaan tulisi tutkia Bus rapid transitia, koska ratikka on kallis eikä yksi linja riitä suunnitellulle väestöpohjalle. (M10, M28, M33, M50, M53)

Malmin lentokentän liikkumistavoitteiden toteuttamiseksi tarvitaan laadukasta raiteisiin perustuvaa joukkoliikennettä. Joukkoliikenne perustuu kahteen raideyhteyteen, Lahdenväylän suuntaiseen keskustaan suuntautuvaan linjaan ja poikittaiseen Raide-Jokeri 2 -linjaan. Raideyhteyksiä tuetaan bussilinjoilla, joilla syötetään matkustajia juna-asemille. Suunnittelualueen sisällä raitiotien pysäkkiväli on noin 500–600 metriä.

Joukkoliikenne ja -katu

Joukkoliikennekatu katkaisee täysin etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen, ratkaisu aiheuttaa lisää liikennettä lähialueen asuntokaduille. Tattarisuontiestä tulisi tehdä joukkoliikenteen yhteys, jotta Alppikylän saavu-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tettavuus joukkoliikenteellä paranisi. Alue on niin suuri, että Malmin palvelut eivät ole saavutettavissa jalan, asia tulee huomioida joukkoliikenteen suunnittelussa. (M11, M60)

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

Uuden alueen katuverkko tukeutuu nykyisiin pääkatuihin ja kokoojakatuihin ja uuden alueen sisälle tuleviin uusiin kokoojakatuihin. Nykyisien tonttikatujen roolia ei olla muuttamassa. Kadut suunnitellaan toimiviksi huomioiden sujuvuus- ja esteettömyyslähdekohdat.

Joukkoliikenteellä pyritään yhdistämään nykyiset ja uudet asuinalueet toisiinsa.

Nähtävillä olleessa kaavarunkoluonnoksen selostuksessa ollut virhe kävelyetäisyyksistä on huomioitu ja korjattu kaavarungon selostukseen.

Jalankulku ja pyöräily

Tapanilan asemaa ei ole riittävästi huomioitu jalankulku- pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksiä suunniteltaessa. (M60)

Uuden asuinalueen yhteydet suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa. Kävelyn, pyöräilyn kuin joukkoliikenteen yhteydet mm. juna-asemille tulevat olemaan sujuvat ja turvalliset.

Kaavarungon valmistelu

Suhde maakunta- ja yleiskaavaan sekä maankäyttö- ja rakennuslakiin

Kaavarunkoluonnos on tällaisenaan lainvastainen ja helsinkiläisten edun vastainen, eikä täytä maankäyttö- ja rakennuslain kaavoille asetettavia sisältövaatimuksia. Yksityiskohtainen suunnittelu on vastoin maakunta- ja yleiskaavaa. Rakennuskielto on ylipitkä ja ristiriidassa maankäyttö- ja rakennuslain kanssa. Mikä on kaavarungon asema? (M8, M13, M17, M21, M30 Malmin lentoaseman ystävät ry, M32, M34, M43 Puistola-Seura ry, M44, M48, M57)

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (M61) toteaa, että alue olisi kooltaan ja luonteeltaan sopiva osayleiskaavan laatimiseksi.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Maakuntakaava, yleiskaava ja kaavarunko, kaavoitusprosessi.

Kaavarungolla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa asemaa, vaan se toimii laadittavien asemakaavojen tausta-aineistona. Kaavarunko on epävirallinen työkalu, kun halutaan tarkastella aluetta laajemmin ennen kuin asemakaavoja lähdetään valmistelemaan. Alueelle ei ole tarkoituksenmukaista tehdä osayleiskaavaa, koska Helsingin uusi yleiskaava on valmisteilla. Yleiskaava tulee kattamaan lähes koko Helsingin alueen ja Malmin lentokentän alueen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavatasolla uudessa yleiskaavassa. Tällä hetkellä lentokenttäalueen osalta ohjaava maankäyttö- ja rakennuslain mukainen ylemmän asteinen kaava on maakuntakaava, koska se poistettiin Helsingin yleiskaavasta 2002 ja sitä edeltävä, vuoden 1992 yleiskaava ei ole oikeusvaikutteinen. Kaavarunko ei ole ristiriidassa maakuntakaavan kanssa, ja valmistelu tapahtuu uuden yleiskaavan periaatteiden mukaisesti.

Suunnittelualue on Uudenmaan voimassaolevissa maakuntakaavoissa osoitettu merkinnällä liikennealue, joka varataan taajamatoimintojen alueeksi lentotoiminnan päätyttyä. Alueelle on osoitettu vastaavasti myös Malmin lentomelualue. Lentotoiminnan päättymisestä ja viranomaistoimintojen siirtymisestä muualle on tehty tarvittavat päätökset, joten alueen taajamarakentaminen on maakuntakaavan mukaista.

Uuden alueen suunnittelu on pitkäjänteistä ja aikaa vievää. Kaavarunkoa valmistellaan, jotta alueelle voidaan laatia asemakaavoja ja alueen laajamittainen asuinrakentaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti uuden yleiskaavan voimaantulon jälkeen. Kaupungin strategiaohjelmassa Helsingin tavoitteena on tuottaa vuosittain keskimäärin 5500 uutta asuntoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. Asumisen haasteet ovat mittavia koko Helsingissä, sekä valtio että kaupunginvaltuusto edellyttävät riittävää tonttimaan kaavoitusta.

Rakennuskielto

Osalla aluetta on voimassa kaupunginhallituksen 11.3.2013 asettama rakennuskielto yleiskaavan laatimiseksi 23.4.2018 saakka. Tätä ennen lentokenttäalue on ollut rakennuskiellossa asemakaavan laatimista varten vuodesta 2001 lähtien. Rakennuskielto on lainvoimainen ja maankäyttö- ja rakennuslain mukainen.

Maankäyttö- ja rakennuslainmukaisuus

Kaavarungon sisältö vastaa nykyistä maankäyttö- ja rakennuslakia.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaavarungon selostuksessa on liite *kaavarungon suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin*. Malmin lentokenttäalueen asemakaavoittaminen edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osalta erityisesti Helsingin seudun erityistavoitteiden osalta. Muutoin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osalta voi todeta, että tavoitteet ovat tämän tyyppisen suunnittelualan kohdalla osittain ristiriitaisia ja niitä sovitetaan yhteen kokonaisharkintaa käyttäen.

Malmin kentän alue on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä (RKY 2009), joka on maakuntakaavassa osoitettu ominaisuusmerkinnällä. Maakuntakaavan suunnittelumääräys edellyttää, että maakuntakaavassa osoitettu käyttötarkoitus (taajama) sovitetaan yhteen maisema- ja kulttuuriarvojen kanssa. Yhteensovittamiseen on monia tapoja, ja kaavarungossa on esitetty yksi mahdollinen lähtökohta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavarunko on ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa ja siten lain vastainen. (M9, M13, M17, M34, M57)

Kaavarungon selostuksessa on liite *kaavarungon suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin*. Liitteestä voi todeta, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat tämän tyyppisen suunnittelualan kohdalla osittain ristiriitaisia. Suunnitelma kuitenkin edistää suurimaksi osaksi tavoitteita ja erityisesti Helsingin seudun erityiskysymyksiä.

Suunnittelualan rajaus

Suurmetsäntien pohjoispuoli tulisi rajata suunnittelualan ulkopuolelle ja suunnitteluun tulisi ottaa mukaan Suurmetsäntien ja Fallkullan alueen välissä oleva vihialue. (M6, M42 Puistolan Omakotiyhdistys ry, M43 Puistola-Seura ry)

Kaavarungon yhtenä tavoitteena on tarkastella Suurmetsäntien muuttaminen katumaiseksi ympäristöksi, linjauksen siirtäminen etelämmäksi ja uusien asuinrakennusten rakentaminen kadun molemmin puolin. Samalla tavoitteena on nykyisten liikenteen aiheuttaminen häiriötekijöiden parempi hallinta.

Fallkullan kiilan alue on kaupunkisuunnitteluviraston läntisen toimiston suunnittelualuetta ja alueen täydennysrakentamista valmistellaan.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Tavoitteet

Suunnittelutavoitteiden toteuttaminen ei onnistu, vaan alue jää erilliseksi saarekkeeksi, sen takia tulisikin ottaa lähtökohdaksi puutarha-kaupunki. (M60)

Kaavarungon keskeinen tavoite on yhdistää uusi alue olemassa olevaan rakenteeseen ja näin edesauttaa koko koillisen Helsingin kehitystä. Kaupunkisuunnitteluvirasto pitää alueelle asetettuja tavoitteita haastavina, mutta toteuttamiskelpoisina ja tavoiteltavina.

Selvitykset

Kaavarungon liitemateriaalina olevat selvitykset ovat keskeneräisiä, puutteellisia tai niitä ei ole vielä edes tehty. Miten asian valmistelussa voidaan käyttää keskeneräisiä raportteja? (M5, M9, M10, M44, M51, M60)

Kaavarungon valmistelun yhteydessä tullaan laatimaan koko aluetta koskevia selvityksiä asemakaavoituksen pohjaksi. Selostuksessa on lista kaavarungon liitteistä ja muusta kaavarunkoa koskevasta materiaalista.

Kaavarungon liitteenä on *Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö* -raportin luonnos. Kaavatyön jatkuessa arvioidaan myös kentän ulkotilan ominaispiirteitä ja rakennusten sisätiloihin liittyvä suojelutarve. Arvokkaita sisätiloja on ainakin lentoasemarakennuksessa ja lentokonehallissa. Lisäksi selvitetään suunnittelualueeseen kuuluvan Fallkullan tilan sekä Nallenmäen ja Sunnuntaipalstojen omakotialueiden suojelutarve.

Nykyiset selvitykset alueen rakennettavuudesta, luonnosta ja luonnon monimuotoisuudesta antavat yleisen käsityksen, että alueen rakentaminen on sinänsä mahdollista. Tehtyjä selvityksiä maaperän laadusta ja rakennettavuudesta sekä luontoselvityksiä tullaan laajentamaan ja tarkentamaan siten, että asemakaavoitus voi perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin, kattaviin ja ratkaisua tukeviin selvityksiin. Tarve alueen nisäkäs-, hyönteis- tai matelijakartoituksiin arvioidaan erikseen ja tarvittavat lisäselvitykset tehdään vuonna 2016.

Suunnittelualueelle tullaan laatimaan vuonna 2016 elinkeinovaikutusten arviointi ja kaupallinen selvitys, jossa arvioidaan myös vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin. Selvitys tulee kattamaan myös Tattarisuon, Tattariharjun ja Kivikon työpaikka-alueet.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Meripelastushelikoptereiden meluselvitysten laadinta on rajavartiolaitoksen vastuulla.

Kaavarungon valmistelussa on katsottu, että nähtäville vietävä materiaali olisi ensisijaisesti mahdollisimman laaja. Tällä tavoin kaupunkisuunnitteluvirasto pyrkii omalta osaltaan avoimuuteen. Luonnosvaiheessa nähtävillä oleva materiaali on kaavahankkeissa lähtökohtaisesti materiaalia, jota täydennetään ja muokataan suunnittelun edetessä. Luonnoksen pohjalta laaditaan ehdotus.

Rakentaminen ja sen vaikutukset asukkaille

Nykyisille asukkaille ja alkuvaiheessa alueelle muuttaville ei saa aiheutua kohtuutonta häiriötä tai terveyshaittoja pitkään jatkuvan rakentamisen aikana. Alueen levottomuus lisääntyy ja asuinympäristön laatu huononee. Missä muualla näin pientä aluetta on rakennettu yhtä kauan? Onko alueen urakat annettu jollekin rakennusyhtiölle vai kilpailutetaanko ne? Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa raskaat investoinnit eivät voi olla järkeviä. (M13, M24, M28, M42 Puistolan Omakotiyhdistys ry, M52 Tapanilan Kiinteistöyhdistys ry, M60)

Rakentaminen aiheuttaa aina tietynlaisia, varsin hallittavia häiriöitä ympäristöönsä, jotka kestävät kuitenkin aina vain jonkin aikaa. Koko alueen rakentaminen kestää arviolta 25 vuotta, mutta kyllä työmaat myös siirtyvät, eikä häiriö ole kenellekään jatkuva. Rakennustyömaat eivät sellaisenaan aiheuta terveysriskejä ulkopuolisille.

Uuden rakenteen rakentamisen myötä pyritään nostamaan myös olemassa olevien alueiden arvostusta ja siten poistamaan mahdollisia nykyisiä häiriötekijöitä.

Alueen rakentamisen kaikkien tuleen maksamaan loppujen lopuksi alueen uudet asukkaat ja rakentamistoiminnan sinänsä tulisi olla kannattavaa yritystoimintaa. Alueen rakentamisurakat ja tontinvaraukset tullaan kilpailuttamaan myöhemmin nykyisen käytännön mukaisesti. Esimerkiksi Kalasataman alueen rakentaminen kestää kaiken kaikkiaan noin 25 vuotta (175 ha ja noin 21 000 asukasta).



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Mikä on alueen toteuttamisjärjestys ja aikataulu? Luonnos ei tue vaiheittain rakentamista. Vaiheittain rakentamisessa on huomioitava lento-
toiminnan ja yleisötapahtumien jatkuminen, kunnes korvaava lento-
kenttä Helsingissä on kaikkien käytössä. (M35, M36)

Alueelle ei ole vielä laadittu rakentamisjärjestystä eikä toteuttamisaika-
taulua. Vaiheittain etenevää rakentamista varten tullaan laatimaan ai-
kataulu kaavarungon hyväksymisen jälkeen. Aikataulussa ensimmäis-
ten rakennusten oletetaan valmistuvan alueelle 2020-luvun alussa ja
viimeisten 2040-luvun puolivälin jälkeen.

Uuden lentokentän paikan osoittaminen Uudenmaan alueelta kuuluu
Uudenmaanliitolle. On toivottavaa, että Uudenmaanliitto löytää paikan
korvaavalle kentälle. Tällä hetkellä voimassa olevassa, juridisesti päte-
vässä sopimuksessa, jossa valtio luovuttaa alueen takaisin Helsingille,
ei ole velvoitteita Helsingin kaupungille tai valtiolle korvaavan kentän
osalta. Helsingiltä ei edellytetä korvaavan kentän löytämistä. Rakenta-
minen tulee estämään heti alussa lentotoiminnan mahdollisen jatkami-
sen alueella. Tapahtumien järjestäminen alueella pyritään huomioi-
maan alueen rakentumisen edetessä.

Vaihtoehtoiset suunnitelmat ja asukasmielipiteet

Suunnittelutilaisuuksissa oli esillä ainoastaan vaihtoehto, jossa ilmailu-
käyttö lopetetaan ja tilalle tulee asuntoja. Työpajoissa ja mielipiteissä
on esitetty vaihtoehtoista suunnitelmaa, joka säilyttäisi ilmailutoiminnan
alueella. Tätä vaihtoehtoista suunnitelmaa ei kuitenkaan ole otettu mil-
lään tavoin huomioon. Miten työpajoissa esiin tulleet asiat on otettu
huomioon? Miksi järjestetään tilaisuuksia ja kysytään mielipiteitä, kun
niitä ei ole edes tarkoitus ottaa huomioon? (M8, M10, M13, M14, M17,
M22, M24, M30 Malmin lentoaseman ystävät ry, M32, M33, M34, M36,
M37, M45, M47, M48, M56, M57)

Kaupunkisuunnitteluvirasto on lähtenyt siitä, että Malmin lentokentän
alueen mitoitukselliset tavoitteet määritellään uuden yleiskaavan val-
mistelun yhteydessä. Lentotoiminnan jatkaminen alueella ei mahdol-
lista yleiskaavan tavoitteiden toteuttamista.

On esitetty lukuisia vaihtoehtoisia suunnitelmia lentotoiminnan ja alu-
een lisärakentamisen yhteensovittamiseksi. Erityisesti on esitetty vaih-
toehto, jossa poikittaiskiitotie poistettaisiin käytöstä ja lentotoiminta
keskitettäisiin etelä-pohjoissuuntaiselle kiitotielle.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Lentotoiminnan jatkaminen alueella ei mahdollista uuden yleiskaavan tavoitteiden toteuttamista, eikä kaupunkisuunnitteluvirasto voi sitoutua sellaisiin suunnitelmiin, mutta siitä huolimatta tullaan mahdollisesti laatimaan suunnitelma, joka havainnollistaa tilanteen, jossa mahdollistetaan kaupunkirakenteellisesti lentotoiminnan jatkuminen yhdellä kiitoradalla.

Osana alueen suunnittelua järjestettiin kaksi suunnittelutyöpajaa. Työpajojen tulokset on koottu Malmin työhuone -työpajareporttiin, joka on kaavarungon liitteenä. Visiot toivat suunnitteluun paikallistuntemusta, vahvistivat monia tavoitteiksi otettuja suunnitteluratkaisuja sekä listasivat ehdotuksia myöhempää suunnittelua varten. Yleisesti ottaen laaditut visiot toivat kuitenkin suunnitteluprosessiin kaivattua paikallistuntemusta, vahvistivat monia tavoitteiksi otettuja suunnitteluratkaisuja sekä listasivat ehdotuksia, jotka on mahdollista huomioida kaavarunkotyössä ja myöhemässä asemakaavoituksessa.

Useimmissa ryhmissä korostettiin nykyisiä virkistysreittejä, viheralueita ja niiden luontoarvoja. Lentokenttäaluetta kiertävä ulkoilureitti nousi voimakkaasti esille, erityisesti sen merkitys hiihtolenkinä. Alueella kiertävän lenkin säilyttämistä tullaan pitämään suunnittelun lähtökohtana, tosin reitin sijainti saattaa paikoin muuttua. Myös monen ryhmän esittämä näkemys alueen liittämistä Kivikon ulkoilupuistoon sillalla tai alikululla pyritään toteuttamaan.

Alueen sisäisiä puistoja ja vihreyttä pidettiin oleellisen tärkeänä. Toivottiin sellaisia virkistyspalveluja, jotka toisivat Malmille muitakin ihmisiä kuin alueen omat asukkaat. Esimerkkinä tällaisesta voisi olla maa-uimala lentokenttärakennusten tai Fallkullan läheisyydessä. Kulttuuriarvojen vuoksi esitettiin kiitoratojen säilyttämistä joko sellaisinaan tai muokattuina niin, että osa alueen pitkistä näkymistä voisi säilyä. Lentokenttärakennuksiin liittyviä pitkiä näkymiä säilytetään myös kaavarungon suunnitteluratkaisussa.

Fallkullaa koskevat ideat eivät olleet ristiriidassa kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelun lähtökohtien kanssa. Fallkulla on tarkoitus säilyttää virkistyskäytössä. Joidenkin ryhmien töissä esitettiin kehityskelpoisia ajatuksia Fallkullan jatkosuunnittelua varten, kuten lähiruoan kasvattaminen ja kaupunkiviljelyn edistäminen sekä erityisesti lapsiperheille suunnattujen toimintojen sijoittaminen alueelle.

Ryhmissä ideoitiin laajalti uusia toimintoja lentokentän arvokkaille rakennuksille. Esille nousivat muun muassa kulttuuritoiminnot ja Ilmailu-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

museon tai koulun sijoittaminen rakennuksiin tai niiden yhteyteen. Samalla pohdittiin sitä, voiko alueen keskustan luoda lentoasemarakennuksen yhteyteen vai tuleeko niiden lähiympäristö suunnitella puistona.

Hulevesien ja pohjavesien käsittely alueella kiinnosti ja Longinojan tulevaisuus huolestutti. Monissa ryhmissä ideoitiin hule- tai pohjaveden käyttöä suurena vesiaiheena tai muuten alueen viihtyisyyttä parantavana tekijänä. Tätä on tarkoitus kehittää kaavarungon valmistelussa edelleen; vesien hallintaan liittyy paljon jatkosuunnittelutarpeita.

Muutama ryhmistä halusi säilyttää lentokentän toiminnassa, ainakin niin että toinen kiitorata pysyy käytössä. Ryhmissä ideoitiin kuitenkin tiivistäkin rakentamista kentän alueelle tai sen ympärille. Rakentamisen painopiste vaihteli ryhmien välillä huomattavasti. Moni toivoi rakentamisen pysyvän ihmisen mittakaavassa. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana ollut asukasmitoitus (25 000 asukasta) herätti kritiikkiä. Suunnittelussa on toisaalta kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan mahdollista huomioida varsin monet esille tulleista ideoista ja säilyttää suuri osa alueen arvokkaaksi koetuista piirteistä esitetylläkin mitoituksella.

Osassa ryhmistä korostettiin sujuvaa liittymistä ympäristön kaupunkirakenteeseen, erityisesti Malmin keskukseen, ja nähtiin lentokentän alueen rakentaminen mahdollisuutena koko koillisen Helsingin myönteiseen kehitykseen. Samanaikaisesti useat ryhmät halusivat suojata nykyisiä asuinalueita erottamalla ne puistovyöhykkeillä uudesta rakentamisesta.

Eri ryhmissä ideoitiin monenlaisia rakentamisen typologioita. Alueella pyritään monimuotoisiin rakentamisratkaisuihin ja siksi jatkosuunnittelun yhteydessä voidaan kehittää aiheita useidenkin ryhmien kaupunkivisioista. Yksi jatkosuunnitteluun soveltuva teema on pienimittakaavainen puurakentaminen.

Ryhmiä visiot siitä miten uuden rakentamisen tulisi liittyä Tattarisuon ja Tattariharjun työpaikka-alueisiin vaihtelivat suuresti. Osa ryhmistä esitti Tattarisuon viereen suojaavaa ja peittävää vihervyöhykettä, osa taas tehokasta kerrostalorakentamista tai hybridikortteleita, joissa sekoittuisivat asuminen ja yritystoiminta. Kaavarungossa esiintyy molemmat esitetyistä keinoista. Ryhmissä ideoitiin myös Tattarisuon yritysalueen mahdollista kehittymistä ja ehdotettiin alueen teemoittamista esimerkiksi clean/green tech -alueeksi. Kaavarunkoon poimittiin esitetty ajatus alueen laajentamisesta yritystonteilla, jotka täydentävät alueen yrityskuvaa ja luovat Tattarisuolle uuden julkisivun Suurmetsäntien suuntaan. Maankäytöllisten seikkojen lisäksi työpajoissa tuli esille se,



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

että riittävän pitkät vuokrasopimukset ovat yritystoiminnan kehittymisen välttämätön edellytys.

Liikenneratkaisuissa painottuivat raideliikenteen tärkeys ja huoli läpiajoliikenteen kasvamisesta nykyisillä asuinalueilla. Kaavarungossa esitetty suunnitteluratkaisu rakentuu kahden pikaraitiotielinjan varaan ja pyrkii kaikin tavoin korostamaan joukkoliikenteen roolia. Henkilöautoliikenteen suunnittelussa on korostettu pääkatujen merkitystä ja pyritty rajoittamaan läpiajoliikennettä suunnittelualueella.

Asukastilaisuudet

Tiedotus

Tiedottaminen oli summittaista ja epäonnistunutta, eikä tavoittanut kaikkia. Tilaisuus järjestettiin kyseenalaisesti taiteidenyönä.(M10, M17)

Suunnittelusta on tiedotettu tavanomaista kaavahanketta laajemmin. Suunnittelun käynnistymisestä ja kaikista syksyn asukastilaisuuksista tiedotettiin 12.8.2015 alkaen suunnittelun alueen naapuruston asukkaille kotiin jaetuilla postikorteilla (jakelu noin 1 900), ilmoituksella viidessä sanomalehdessä sekä sähköpostilla alueen kaupunginosayhdistyksille, suunnittelun alueella toimiville ilmailualan yhdistyksille, yritysten yhdistyksille sekä ympäristö -ja luontojärjestöille. Mainoksia ja postikortteja oli myös Malmi-talolla, Malmin lentoaseman Gate 1 kahvilassa sekä kaupunkisuunnitteluviraston esittely- ja näyttelytila Laiturilla. Kaavarungon nähtävillä olosta tiedotettiin vielä erikseen lehti-ilmoituksella kolmessa sanomalehdessä. Suunnittelusta tiedotettiin myös kaupunkisuunnitteluviraston nettisivuilla ja Malmin suunnittelua koskevilla sivuilla www.hel.fi/malmi. Somessa tiedotettiin tapahtumista Helsinki suunnittelee -profiiliin alla Twitterissä ja Facebookissa.

Malmin suunnittelusta on lähetetty kaksi uutiskirjettä: ensimmäinen infotilaisuuden jälkeen ja toinen ennen nähtävilläolon alkamista. Malmin uutiskirjeellä on 170 tilaajaa (tilanne 4.11.2015).

Syksyllä 2015 oli yhteensä neljä tilaisuutta: Malmin infotilaisuus 20.8.2015, Malmin työhuone -suunnittelutyöpajat 1.9.2015 ja 3.9.2015 sekä kaavarunkoa koskeva keskustelutilaisuus 30.9.2015. Valitettavasti Malmin infotilaisuuden ajankohta ei voitu enää vaihtaa siinä vaiheessa kun huomattiin sen olevan Taiteiden yön kanssa samana iltana.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Järjestelyt

Tilaisuudet järjestettiin erittäin tiukalla aikataululla huonosti. Työpajoihin ei pystynyt etukäteen valmistautumaan ja alueen liiketaloudellista merkitystä korostavaa asiantuntemusta ei otettu huomioon. 30.9. tilaisuudessa kartat ja materiaali olivat puutteellisia ja ryhmiin kerääntymisestä ei ollut mitään hyötyä, ei kuullut muiden mielipiteitä ollenkaan eikä tilaisuudesta tehty kunnan muistiinpanoja.(M9, M32, M36, M50)

Syksyllä 2015 oli yhteensä neljä tilaisuutta: Malmin infotilaisuus 20.8.2015, Malmin työhuone -suunnittelutyöpajat 1.9.2015 ja 3.9.2015 sekä kaavarunkoa koskeva keskustelutilaisuus 30.9.2015.

Malmin työhuone -suunnittelupajoihin osallistui yhteensä noin 80 henkilöä. Heistä antoi palautelomakkeella palautetta 55 osallistujaa ja heistä 34 antoi myönteistä palautetta työpajoista. Työpajaa kuvattiin mielenkiintoiseksi, hauskaksi, vilkkaaksi, opettavaiseksi ja hyväksi tavaksi aloittaa uuden alueen suunnittelu. Hyvänä pidettiin keskusteluja suunnittelijoiden ja toisten osallistujien kanssa, inspiroivaa työskentelytapaa, hyvää ohjausta ja positiivista ilmapiiriä. Kielteistä palautetta tuli mm. siitä, että työpajassa vaihtoehto lentotoiminnan säilyttämisestä oli rajattu pois, työpajan mainonnasta ja työskentelyn sekavuudesta. Erityisesti toivottiin, että työpajoista on hyötyä suunnittelijoille ja että esitetyjä ideoita aidosti otetaan suunnittelussa huomioon.

Kaavarungon esittelytilaisuudessa 30.9.2015 klo 17–18 auditoriossa esiteltiin suunnitelman sisältöä ja sen jälkeen keskustelu käytiin ruokalassa viidessä eri pisteessä karttojen äärellä. Tavoitteena oli, että mahdollisimman moni pääsee keskustelemaan juuri itseään kiinnostavista asioista. Yhden yhteisen keskustelun sijasta oli mahdollisuus käydä yhtä aikaa ainakin viittä keskustelua. Malmin kohdalla tätä pidettiin erityisen tärkeänä, sillä osallistujia kiinnostaa eri asiat. Esimerkiksi omakotialueen asukkaita kiinnosti erityisesti heidän oman elinympäristön tulevaisuus kun taas esimerkiksi lentokentän nykyiset toimijat halusivat keskittyä keskustelemaan lentotoiminnan jatkumisesta. Tilaisuuden muistio löytyy Helsingin karttapalvelusta osoitteessa kartta.hel.fi/suunnitelmat/. Tilaisuuden järjestelystä saatiin osallistujilta myönteistä että kielteistä palautetta.

Helsingin maankäyttö

Rakennusalueet

Miksi ei hyödynnetä rakentamiseen Haltialan, Tuomarinkartanon, Sepänmäen, Vantaanjoenvarren ja Viikin laajoja peltoalueita, Helsingissä



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

on noin 962 ha peltomaata? Onko Helsingissä tonttipula? Ehdotamme Santahaminan, Kivinokan, Lauttasaaren, Marjaniemen, Kulosaaren, Pasilan, aseman seutujen sekä Malmin keskustan lisä- ja täydennysrakentamista siten, että Malmin lentokentän alue voidaan jättää rakentamatta/laskea rakentamistavoitetta alueella. Peruskallioalueille ja alueille, jotka ovat tehottomasti käytössä, voisi rakentaa huomattavasti helpommin ja kevyemmin kustannuksin. (M1 Asunto Oy Laitakuja, M10, M13, M17, M22, M24, M29 Malmin ilmailukerho ry, M33, M48, M49, M50, M51, M58, M60)

Maankäytön tavoitteet määritellään Helsingissä yleiskaavassa. Nyt valmistuneen Helsingin uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu rakentamismahdollisuudet mm. nykyisille peltoalueille, Santahaminaan, Marjaniemeen, Kulosaareen, Lauttasaareen, Pasilaan, kaikkien asemien seutuja sekä Malmin keskusta lisärakentamista.

Yleiskaavassa esitetään lähes kaikille edellä luetelluille alueille lisä- tai täydennysrakentamista. Yleiskaavassa Malmin lentokentän aluetta pidetään merkittävimpänä uutena rakentamisalueena.

Helsingissä ei ole helposti rakentamiseen otettavia alueita, eikä alueita joilla ei olisi joitakin erityisiä kulttuuri-, luonto-, käyttö- tai tunnearvoja. Helsingissä on pula rakentamiskelpoisista asuinrakennusten tonteista, mikä heijastuu erittäin korkeina asumisen kustannuksina koko pääkaupunkiseudulla.

Väestönkasvu

Helsinkiä ei tulisi rakentaa täyteen, vaan jakaa lisääntyvä väestö ympäröiviin kuntiin. Väestönkehitys saattaa kääntyä toiseenkin suuntaan, jos nykyisten asukkaiden toiveita ei kuunnella. Ei rakenneta Helsinkiä täyteen, vaan pidetään se ihmisten kaupunkina, jossa luontoa kunnioitetaan. (M49)

Malmin lentokentälle laadittu kaavarunko on kaupunkisuunnitteluviraston esitys siitä, miten koillisessa Helsingissä varaudutaan Helsingin merkittävään väestönkasvuun ja pyritään pitämään kaupunki elinkelpoisena ja monipuolisena. Mikäli väestöennusteet eivät pidä paikkaansa ja väestönkasvu muuttuu Helsingissä negatiiviseksi, tulee rakentaminen loppumaan varsin nopeasti ja kehitys lähtee erityisesti kaupungin reuna-alueilla taantumaan.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Päätöksentekoprosessi

Päätöksenteko

Päätökset alueen rakentamisesta (25 000 asukasta) on tehty pienessä piirissä vailla kansalaisdemokratiaa. (M13, M19)

Malmin lentokentän alueelle on määritelty määrälliset tavoitteet Helsingin uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Yleiskaavaa on tältä osin vuorovaikutettu laajasti kaikilla eri vaikutuskanavilla. Uusi yleiskaava menee kaupunginvaltuuston käsittelyyn vuonna 2016. Valtuuston aiemmat päätökset asiasta on nähtävillä Helsinki-kanavan arkistossa.

Päätöksentekijät

Kuka ja millä valtuuksilla viedään eteenpäin lentokentän alueen rakentamista asuinalueeksi? Kuka päätti ostaa alueen kiinteistöt; siirtää rajavartiolaitoksen toiminnot ja ilmatilan käyttörajoitukset? (M8, M24, M33)

Helsingin kaupungin ylin päättävä elin on kaupunginvaltuusto. Maankäyttöä ja rakentamista johtaa toimialanaan apulaiskaupunginjohtaja Anni Sinnemäki. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt vuosittaisen toimintasuunnitelman, joka velvoittaa kaupunkisuunnitteluviraston laatimaan kaavarungon Malmin lentokentän alueelle.

Kaupunginvaltuusto päätti ostaa kiinteistöt ja rakennukset Malmin lentokentältä 26.11.2014.

Rajavartiolaitoksen siirtämisestä on päätetty valtion toimesta ja nykyisen ympäristöluvan, jossa määritellään myös lentämisen mahdolliset rajoitteet, on myöntänyt Etelä-Suomen aluehallintovirasto.

Valtion toiminta

Valtioneuvoston päätös lentotoiminnan lakkauttamiseksi on valmisteltu puutteellisesti ja perustui virheellisiin tietoihin. Miksi osa irtisanoutui Malmi-työryhmän loppuraportista? Valtio tuhlaa rahaa siirtämällä toimintojaan muualle. Finnavian maakaupat olisi tullut hyväksyttävä eduskunnassa, koska kokonaisuus ylitti 10 milj. euroa. (M8, M13, M24, M44)

Suomen valtio on ollut päätöksissään johdonmukainen ja kaavarungon valmistelun kannalta yksiselitteinen. Valtion tekemät päätökset ovat luoneet pohjan nyt käynnistyneelle prosessille. Helsingin kaupunki ei ota kantaa valtion tekemien päätösprosessien oikeudenmukaisuuteen.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaupunkisuunnitteluviraston toiminta

Kuka on valtuuttanut kaupunkisuunnitteluviraston toimimaan tietynlaisten tavoitteiden pohjalta? Kaupunkisuunnitteluvirasto tekee poliittisluonteisia linjauksia ja johtopäätökset käydyistä keskusteluista ovat harhaanjohtavia. (M24, M13)

Kaupunkisuunnitteluvirasto toimii kaupunginvaltuuston hyväksymän toimintasuunnitelman pohjalta.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laaditaan suunnitelmia ja niihin liittyviä asiakirjoja toimintasuunnitelman pohjalta. Suunnitelmat hyväksytään kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja sen jälkeen mahdollisesti muissa ylemmissä poliittisissä elimissä.

Kuntalaisaloite

Alueen asukkaat sekä monet muut vastustavat alueen rakentamista, miksi kaupunkilaisia ei kuunnella? Asiasta on jätetty kuntalaisaloite. (M48, M33, M51, M46, M32, M10, M17, M34)

Kuntalaisaloite Malmin lentokentän säilyttämiseksi lentotoiminnassa on jätetty kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi. Mikäli valtuusto tulee aikaan päättämään lentotoiminnan jatkamismahdollisuuksien turvaamisesta alueella, tullaan asia ottamaan lähtökohdaksi alueen jatkosuunnittelussa.

Suunnittelu

Miksi suunnitelmaa viedään eteenpäin niin kiireellä? (M24, M51)

Kaupunginvaltuuston hyväksymissä kaupunkisuunnitteluvirastoa koskevissa sitovissa tavoitteissa esitetään, että kaupunkisuunnitteluvirasto vie Malmin lentokentän alueen kaavarunkoluonnoksen kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn vuonna 2015.

Toisaalta on arvioitu, että ensimmäisten rakennusten rakentaminen voisi aikaisintaan alkaa alueella vuonna 2020. Koko alueen rakentamisen on arvioitu kestävän noin 25 vuotta.

Pitkästä rakentamisajasta johtuen tulee suunnitteluaiakin olemaan alueella varsin pitkä ja vuorovaikutusprosessi tulee jatkumaan suunnittelun rinnalla koko suunnitteluajan. Nyt valmisteilla oleva kaavarunko on vasta ensimmäinen askel pitkässä prosessissa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Lautakuntakäsittelyn 8.12.2015 jälkeinen vuorovaikutus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 8.12.2015 hyväksyä 1.12.2015 päivätyn Malmin lentokentän alueen kaavarungon jatkossa laadittavien asemakaavojen, asemakaavamuutosten ja poikkeamispäätösten pohjaksi. Samalla kaupunkisuunnittelulautakunta päätti pyytää kaavarungosta tarvittavat lausunnot.

Kaavarungosta saatiin lautakuntakäsittelyn jälkeen asuntotuotantotoimikunnan, kaupunginmuseon johtokunnan, kiinteistölautakunnan, Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan (HKL), pelastuslautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan, liikuntaviraston, nuorisoasiainkeskuksen, rakennusvalvontaviraston ja sosiaali- ja terveysviraston kannanotot.

Viranomaisten kannanotot ja vastineet

Nuorisoasiainkeskus (9.3.2016) **rakennusvalvontavirasto** (26.2.2016), **sosiaali- ja terveysvirasto** (22.2.2016) ja **varhaiskasvatusturvasto** (25.4.2016) ovat ilmoittaneet, ettei niillä ole lausuttavaa tai huomautettavaa asiaan.

Asuntotuotantotoimikunta toteaa (2.3.2016) lausuntonaan, että Malmin lentokentälle ja sitä ympäröiville alueille suunniteltava noin 25 000 asukkaan uusi kaupunginosa täydentää merkittäväällä tavalla tulevaisuudessa kaupungin tonttitarjontaa.

Asuntotuotantotoimikunta pitää hyvänä, että alueelle suunnitellaan myös tehokasta kerrostalorakentamista. Samoin kerrostaloalueilla lähikohtaisena kerroslukuna on pidetty kuutta kerrosta, mikä parantaa taloudellista toteutuskelpoisuutta matalampaan rakentamiseen verrattuna. Toimikunta esittää harkittavaksi voisiko kerroslukua ainakin paikoitellen nostaa kahdeksaan kerrokseen.

Maaperän rakentamiskelpoisuus ja mahdolliset haitta-aineet tulisi tutkia jo kaavoitusvaiheessa aivan erityisellä huolella, alueen historia huomioiden. Malmin alue voisi toimia pilottialueena pohjatutkimusten aikaistamisessa ja siitä saatavat hyödyt hankkeiden sujuvalle etenemiselle voitaisiin arvioida. Nykyisin tavanomainen kaavoituksen yhteydessä tehtävä pohjatutkimus on osoittautunut väliin riittämättömäksi ja pohjatutkimusten kattavuutta kaavoitusvaiheessa voitaisiin edelleen kehittää.

Kaavavaiheen pohjatutkimukset eivät poista rakennusvaiheessa tarvittavia lisäpohjatutkimuksia, mutta tarkennetut tutkimukset voisivat auttaa välttämään myöhempien vaiheiden viivytyksiä ja lisäkustannuksia



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

aiheuttavia "yllätyksiä" maaperässä. Malmin alueella pohjaolosuhteet tiedetään vaativiksi, pohjavesi on ylhäällä ja myös täyttöjä on tehty. Maaperäolosuhteiden kustannuksia kohottavat vaikutukset asuntorakentamiseen on syytä jo kaavavaiheessa minimoida.

Alueelle suunnitellaan otettavaksi käyttöön taiteen prosenttiperiaatetta. Asuntotuotantotoimikunta on lausunut taiteen prosenttiperiaatteesta 26.6.2013. Lausunnossa kiinnitettiin esimerkkilaskelmien avulla huomiota siihen, miten merkittäviä summia "prosentti" ja "kymppi neliölle" rakentamisessa muodostavat jokaista rakennettavaa asuntoa kohden. Lisäksi taiteen toteutumisessa tulee ratkottavaksi monia käytännöllisiä kysymyksiä taideteoksen huollosta alkaen. Toimikunnan näkemyksen mukaan taideteosten hankinta tulee olla ammattimaisesti koordinoitua ja johdettua ja taideteokset tulisi ensisijaisesti sijoittaa kohteisiin, joissa on hallinnollisesti riittävät edellytykset huolehtia teoksesta. Mahdollisen taidemaksun tulee olla kohtuullinen, eikä se saa olla ylimitoitettu. Taide voidaan toteuttaa myös vapaaehtoisesti.

Kaavarungossa mainitaan puurakentamisen edistäminen, mikä on positiivinen asia puurakentamisen kehittämiseksi, mutta sen ei tulisi pakottaa puun käyttöön esimerkiksi runkorakenteena. Sama asia koskee kattojen toteuttamisesta kategorisesti viherkattoina. Yleisten alueiden ja asuntotonttien yhteensovituksessa tulee huomioida liikennejärjestelyt sekä pelastustoimi siten, että asunnot voidaan avata parvekkeineen optimaalisiin suuntiin.

Tavoite pysäköintikustannusten alentamisesta eri keinoin on asuntotuotantotoimikunnan mielestä kannatettava.

Vastine

Osa-alueiden rakentamiskorkeudet määrittyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa on käytetty mitoituksen yksinkertaistamiseksi kerrostalojen rakennusten korkeutena 6-kerroksista massaa kauttaaltaan.

Geotekniset tutkimukset

Kaavarungon alueella on tehty aiemmissa tutkimusvaiheissa yli 1000 pohjatutkimusta ja otettu geoteknisiä maanäytteitä yli 200 pisteessä.

Kaavarungon suunnittelun yhteydessä pohjatutkimuksia täydennettiin v.2015 ja tänä vuonna 2016 kaavarungon alueella ollaan tekemässä täydentäviä pohjatutkimuksia yli sadassa pisteessä. Lisäksi alueelle on asennettu uusia pohjavesiputkia ja siirtymämittareita.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaavarungon aluetta tutkitaan myös yhteistyössä geologisen tutkimuskeskuksen (GTK) kanssa tänä syksynä v.2016. Tutkimuksessa selvitetään alueen geologinen synty ja savikerrostumien ikärakenne sekä selvitetään mahdollisen sulfidisaven esiintyminen kaavarungon savialueella.

Näiden selvitysten pohjalta alueelle tullaan ohjelmoimaan vielä lisää geoteknisiä tutkimuksia, jotta kaavoitusta varten on selvillä alueen maaperän ominaisuudet kattavasti.

Laajoilla ja tarkoilla tutkimuksilla halutaan varmistaa, että alueen suunnittelussa päästään teknistaloudellisesti ja laadullisesti parhaaseen lopputulokseen.

Lisäksi tullaan myöhemmissä vaiheissa tarkentamaan tutkimustietoa kentän kiitoratojen osalta. Näitä alueita päästään tutkimaan vasta kun lentotoiminta alueella lakkaa.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on ollut jo vuosia käytäntö, missä kaavoitukseen tulevat alueet tutkitaan laajasti jo kaavavaiheessa. tästä esimerkkinä ovat mm. Jätkäsaaren alueelle ja Kruunuvuoren alueelle 2012–2013 tehdyt koko projektialueita kattavat tutkimukset. Tämä takaa sen, että maaperästä on aina tiedot jo kaavoituksen varhaisessa vaiheessa. Jätkäsaarella pilaantuneisuus- ja geoteknisiä tutkimuksia tehtiin samanaikaisesti, mikä varmisti mahdollisimman kattavan maaperätiedon, kun geonäytteistä voitiin ottaa näytteet myös pilaantuneisuustutkimuksiin ja päinvastoin.

Usein jo rakennetuille alueille kaavoitettaessa sekä geoteknisten että pilaantuneisuustutkimusten tekemistä ennalta rajoittaa alueiden nykyinen käyttö, rakennukset ja rakenteet, jotka tullaan myöhemmin purkamaan.

Taiteen prosenttiperiaate on käytössä kaikilla uusilla projektialueilla ja tavoitteena on saada periaate käyttöön myös Malmin lentokentän alueella. Teosten hankinta tulee olla ammattimaisesti koordinoitua ja johdettua ja teosten hallinnoin sekä ylläpito tulee suunnitella alusta pitäen tarkoin. Malmin lentokentän alueen taiteen prosenttiperiaate määritellään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Puurakentamisen, viherkattojen rakentamisen periaatteet ja pelastustoimen vaatima tilantarve tullaan määrittelemään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä osa-aluekohtaisesti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Helen Oy toteaa (16.9.2016) lausunnossaan, että on tärkeää, että uudet lämpökeskukset sijaitsevat sekä nykyisen että tulevan kaukolämpöverkoston äärellä. Samoin hyvät kulkuyhteydet ovat tärkeitä polttoaineen kuljetusta varten.

Malmin lentokenttäalue olisi oivallinen paikka pohjoisen Helsingin biolämpökeskukselle. Kaavarungossa on määritelty Tattarisuon pohjoisreunaan uusi teollisuus- ja varastorakennusten sekä palvelujen ja hallinnon alue. Alue sijaitsee uudelleen rakennettavan Suurmetsäntien eteläpuolella. Sijainti on erinomainen sekä nykyisen että tulevan kaukolämpöverkon rakenteen kannalta. Kaukolämmön nykyinen päälinja kulkee Suurmetsäntietä pitkin. Se rakennetaan uudelleen ja suurennetaan uuden Suurmetsäntien linjauksen mukaisesti. Alueelle mahdollisesti sijoitettavan lämpökeskuksen pääpolttoaine olisi joku tarkemmassa suunnittelussa määriteltävä biopolttoaine. Varapolttoaineeksi käy maakaasu ja kevyt polttoöljy. Myös nykyinen maakaasulinja kulkee Suurmetsäntiellä ja tulee uudelleen sijoitettavaksi kadunrakentamisen myötä, mikä mahdollistaa hyvän varapolttoaineen saannin. Biopolttoaineliikenne kulkisi sujuvasti Tattariharjun tietä Suurmetsäntielle ja siitä laitosalueelle.

Lämpökeskus muodostuu polttoaineen vastaanotto-, käsittely- ja varastointirakennelmista, kattilalaitoksesta sekä savikaasujen puhdistukseen tarvittavista laiteloista. Lämpökeskuksen tilantarve on noin 3,5–4,5 ha.

Lämpökeskuksen melun ja päästöjen torjuntaan kiinnitetään erityistä huomiota laitevalintojen, äänenvaimennuksen, tehokkaan sähkösuodattimen ja savukaasupesurin avulla.

Biolämpökeskus tulisi olla käytössä ennen kuin Hanasaaren voimalaitos lopettaa toimintansa 2024. Helen Oy pyytää, että kaupunkisuunnitteluvirasto käynnistäisi mahdollisimman pian asemakaavasunnittelun alueelta, jolle biolämpökeskusta esitetään.

Biolämpökeskus sopisi hyvin kaavoituksen suunnitteluteemaan "kestävä Malmin lentokentän alue". Kaavarungon selostuksen mukaan Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan uuden helsinkiläisen tiiviin ja kestävän kaupunkirakenteen mallialue, jossa varaudutaan paikalliseen uusiutuvaan energiatuotantoon. Alueelle pyritään tekemään yhteistyössä ympäristökeskuksen kanssa energiataseselvitys jatkosuunnittelun yhteydessä. Sen pohjalta määritellään yksityiskohtaisemmat keinot tavoitteisiin pääsemiseksi. Helen Oy on valmis antamaan asiantuntevuksensa tämän selvityksen tekoon.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaukolämmitykseen yhdistetty jäähdytys energiaratkaisuna sopii erinomaisesti Malmin lentokenttäalueelle. Helen Oy on ollut kehittämässä tällaista ratkaisua yhdessä ARA:n ja Helsingin kaupungin kanssa Vartiosaaren osayleiskaavan suunnittelun yhteydessä. Helen Oy on valmis kehittämään edelleen ja toteuttamaan konseptin myös Malmin lentokentän alueella.

Jotta alueellinen yhdistetty kaukolämmitys- ja jäähdytysjärjestelmä olisi toteutettavissa, on keskeistä jo kaavarunkovaiheessa tehdä tilavarauksia pienille et-merkinnällä varustetuille alueille, joihin sijoitetaan alueellisia uusiutuvan energian keskuksia. Tarvittavien et-alueiden pinta-ala-tarve on 100–300 m². Uusiutuvan energian keskusten et-alueiden sijainnit on tarkastettava yhdessä Helen Oy:n kanssa.

Hankekohtaiset energiaratkaisut ovat kannattavia ja ympäristötavoitteen kannalta edullisia vain hanketasolla, sillä kerrannaisvaikutukset ympäröivään yhdyskuntaan jäävät huomiotta. Kokonaisuus jää tällöin tarkastelematta. Asemakaavan pohjalta tehtävässä tontinluovutuksessa tulisi tonttien saajia ohjata päätettyihin ratkaisuihin ja edellyttää hankesuunnittelussa ratkaisujen edelleen kehittämistä.

Helen Oy asiantuntijoinen on mielellään mukana suunnittelemassa ja toteuttamassa kestävästä Malmin lentokentän aluetta.

Vastine

Kaavarunkoon on osoitettu alue Helen Oy:n biolämpökeskukselle Tattarisuon koillispuolelta. Laitos tarvitsee toteutuakseen asemakaavan, jonka tulee perustua riittäviin selvityksiin, joissa osoitetaan, että laitoksen toiminta ei aiheuta erityistä haittaa ympäristölle tai ympäröiville toiminnoille.

Mahdollinen asemakaavaprosessi ja koko lentokentän aluetta koskeva energiataseselvitys tehdään yhteistyössä Helen Oy:n kanssa.

Alueellisten uusiutuvan energian keskusten merkitseminen kaavarunkoon ei ole tarkoituksenmukaista, koska kaavarunگون tarkkuustaso ei ole vielä riittävän yksityiskohtainen. Asia tullaan huomioimaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Kaupunginmuseon johtokunta toteaa (23.2.2016) lausuntonaan, että rakentaminen muuttaisi alueen maisemakuvaa merkittäväällä tavalla. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) Malmin lentoasema kiitoratoineen on merkitty valtakunnallisesti merkittävänä kult-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tuuriympäristönä (RKY-2009). Fallkullan alue ja suunnittelualueen pohjoispuoliset Aurinkomäen maisemapellot on merkitty Yleiskaava 2002:ssa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemakulttuurin kannalta merkittäviksi alueiksi.

Malmin lentokenttä osoitetaan 4. vaihemaakunta-kaavaehdotuksessa taajamatoimintojen alueeksi. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä. Lisäksi Malmin lentokentän aluetta tulee kehittää tiiviinä alueena, josta on hyvät joukkoliikenteen yhteydet. Kaupunginmuseon johtokunnan näkemyksen mukaan tiiviin taajama-alueen rakentaminen Malmin lentokentän alueelle on ristiriidassa RKY-2009 alueen kulttuuriympäristön säilymiseen tähtäävien tavoitteiden kanssa.

Kulttuuriympäristöt kaavaselostuksessa:

Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan. Lentoaseman rakennuksiin liittyviä pitkiä näkymiä säilytetään osana uutta kaupunkirakennetta. Kiitoratojen linjauksia hyödynnetään alueen kokonaisrakenteen suunnittelussa. Muistumat kiitoradoista ja niihin liittyvistä rakenteista luovat oman kerroksen alueelle, joka liittyy uuteen rakenteeseen.

Fallkullan tilaa ympäristöineen kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin käyttöön kulttuuriympäristön suojelutavoitteet huomioiden. Longinojan luontoarvojen säilyminen turvataan jo rakentamisen aikana.

Kaavarungon suunnittelussa tulee ottaa huomioon kiitoteiden sijainti alueella ja säilyttää nykyisen toiminnan luettavuutta uudessa rakenteessa. Kaupunginmuseo esittää, että kiitoteiden sijainti tulee lisätä kaavakartan merkintöihin ja määräyksiin.

Terminaalirakennus ja lentokonehalli ja niiden välitön ympäristö tullaan suojelemaan asemakaavalla. Asemakaava laaditaan yhteistyössä museoviranomaisten kanssa.

Linnoituslaitteet ja maantiet

Suunnittelualueen eteläosassa mäkialueilla on muinaismuistolain (295/1963) nojalla suojeltuja ensimmäisen maailmansodan linnoitusketjun tukikohta IX:n linnoituslaitteita. Linnoitteet ovat katkelmallisia, mutta oletettavasti rakenteita on säilynyt lisää täyttömäiden alla. Historiallinen maantie, Suuren Rantatien eteläinen haara, Helsingistä Viipuriin sijaitsee suunnittelualueen eteläosassa Tattarinharjunkujan linjalla. Jälkimmäisen itäosa on merkitty myös säilyneeksi ensimmäisen maailmanso-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

dan tykkitieksi. Suunnittelualueen pohjoisosan rajalla on vanhan maantien linja, Maamiehenpolku. Osa linnoitteista on VP-alueilla ja osa AKalueilla. Tiet ovat AK- ja A-alueilla.

AK-alueilla sijaitsevat linnoitteet ja tie tulevat todennäköisesti tuhoutumaan. Kiinteän muinaisjäännöksen kajoamisen menettelyn mukaisesti kajoamisen salliminen ja ehdot on käsiteltävä kaavoitusneuvotteluissa Museoviraston kanssa. Fallkullassa ja Nallenmäellä suunnittelualueen eteläpuolella on kivikautisia esinelöytöjä.

Alueen rakennetusta ympäristöstä on tehty selvitys, jota vielä päivitetään. Rakennussuojelu ja muinaismuistojen suojelu täsmentyvät asemakaavavaiheessa.

Kaupunginmuseon johtokunta haluaa tuoda esiin, että Malmin lentoasemakäytön jatkuminen turvaisi lentokenttään liittyvien arvojen säilymisen kokonaisuudessaan. Tämä vaihtoehto on kuitenkin epätodennäköinen, koska Finavia Oyj:n käyttö kentällä tulee loppumaan viimeistään 1.1.2017. Malmin lentokentästä on tehty rakennussuojeluesitys 2015, siinä todetaan että kentän käyttö on keskeinen osa sen suojeltavaa arvoa.

Malmin lentokentän suunnittelualue on arkkitehtuuriltaan, rakennushistorialtaan ja käytöltään ainutlaatuinen. Kaavarungon lentokentälle osoittama tiivis ja tehokas maankäyttö on ristiriidassa alueen kulttuuriympäristön ominaisuuteen ja arvojen kanssa. Uuden rakentamisen ja kentän ja sen rakennusten säilyttäminen tulee sovittaa yhteen siten, että rakennettu kulttuuriympäristö säilyy historiallisesti ymmärrettävänä. Paras ratkaisu olisi lentokenttäalueen rakennuksien ja kiitoratojen säilyttäminen kokonaisuutena esimerkiksi virkistys- ja viheralueena, siten että asuntorakentaminen sijoitettaisiin alueen reunoille.

Kaupunginmuseon johtokunta esittää, että kaavarunkoa muutettaisiin siten, että siinä paremmin otettaisiin huomioon arvokkaan kulttuuriympäristön ominaispiirteet.

Vastine

Kaavarunko on laadittu tilanteeseen, jolloin lentotoiminta alueella on päättynyt eikä kaupunkisuunnitteluvirasto ota kantaa toiminnan merkittävyyteen osana alueen historiaa.

Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan asemakaavalla. Asemakaava tullaan laatimaan yhteistyössä museoviranomaisten kanssa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Fallkullan tilaa ympäristöineen kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin käyttöön kulttuuriympäristön suojelutavoitteet huomioiden. Alueelle on laadittu maisemahistoriallinen selvitys, jonka pohjalta tullaan laatimaan alueelle asemakaava yhteistyössä museoviranomaisten kanssa.

Lentoaseman rakennuksiin liittyviä pitkiä näkymiä säilytetään osana uutta kaupunkirakennetta. Kiitoratojen linjauksia hyödynnetään alueen kokonaisrakenteen suunnittelussa. Muistumat kiitoradoista ja niihin liittyvistä rakenteista luovat oman kerroksen alueelle, joka liittyy uuteen rakenteeseen. Kaavarungon suunnittelussa tulee ottaa huomioon kiitoteiden sijainti alueella ja säilyttää nykyisen toiminnan luettavuutta uudessa rakenteessa. Kiitoteiden sijainnit on merkitty uutena merkintänä kaavakarttaan ja kaavakarttaan on lisätty kiitoteitä koskeva määräys: "Kiitotiet tulee huomioida kaupunkirakenteen suunnittelussa siten, että kiitoteiden luettavuus säilyy uudessa kaupunkirakenteessa".

AK-alueilla sijaitsevat linnoitteet ja tie tullaan dokumentoimaan yhteistyössä Museoviraston kanssa.

Lentoaseman rakennuksista ja kentän rakenteista on laadittu ympäristöhistoriaselvitys (30.6.2016), joka on kaavarungon liitteenä.

Alueen rakennetusta ympäristöstä tehtyä selvitystä on laajennettu käsittämään Nallenmäen ja Sunnuntaipalstojen alueet. Laajennettu selvitys on kaavarungon liitteenä.

Kiinteistölautakunta toteaa (10.3.2016) lausuntonaan, että lautakunta pitää luonnosta pääosin kaupungin maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden mukaisena. Luonnos tarjoaa hyvät mahdollisuudet omaleimaisen ja toimivan uuden yhdyskunnan synnyttämiseen hyvien olevien ja suunniteltujen joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Alueen rakentuminen eheyttää toteutuessaan yhdyskuntarakennetta ja luo mahdollisuudet mittavaan täydentämISRakentamiseen. Lautakunta haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota kaupungin elinkeinopoliittisiin tavoitteisiin, joiden toteuttamiseen luonnos ei lautakunnan mielestä tuo riittävästi mahdollisuuksia. Lisäksi lautakunta haluaa kiinnittää huomiota alla oleviin tarkennuksiin.

Työpaikkarakentaminen

Lautakunta pitää Tattarisuon teollisuusalueen säilymistä ja osittaista laajennusmahdollisuutta hyvänä, joskin työpaikkojen synnyttämisen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

kannalta riittämättömänä. Suunnitelma rakentaa asuntoja Tattarisuon katuverkkoon tukeutuen on työpaikkaliikenteen ja asumusviihtyvyyden kannalta huono. Lautakunta ehdottaa, että kaavan jatkotyössä tutkittaisiin mahdollisuutta sijoittaa työpaikka-alue myös Tattarisuon länsireunalle. Tälle alueelle voitaisiin osoittaa runsaasti tontteja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle tuotantotoiminnalle. Nämä tontit ja niille toteutettavat uudet toimitilat rajaisivat luontevasti tulevaa asuinalueetta ja nykyisen Tattarisuon aluetta ja tontit toimisivat asuinalueetta suojaavana puskurivyöhykkeenä.

Lautakunnan mielestä Malmin lentokenttäalueen kaavarungon laadinnan yhteydessä tulisi myös kartoittaa Malmin lentokenttäalueen länsipuolelle sijoittuvan Ormuspellon teollisuusalueen tontinvuokralaisten kiinnostus kehittää aluetta asuntokäyttöön yhteistyössä kaupungin kanssa. Muutos olisi pidemmällä tähtäimellä maankäytöllisesti perusteltu, koska Ormuspellon teollisuusalue on jo lähes valmiin Ormuspellon pientaloalueen rakentumisen ja tulevan Malmin lentokenttäalueen rakentamisen johdosta jäämässä raskaine liikenteineen tiiviin kaupunkirakenteen keskelle liikenteellisesti hankalaan paikkaan. Mikäli alueen kehittäminen osoittautuu mahdolliseksi, Ormuspellon teollisuusalueen vuokralaisille voitaisiin tällöin osoittaa uudet tontit edellä mainituin tavoin Tattarisuon länsiosaan kaavoitettavalta yrittäjäalueelta.

Liikenne

Lautakunta pitää pikaraitiotietä kannatettavana joukkoliikennematkaisuuna, joka yhdistää Malmin lentokenttäalueen tiiviiksi osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja muuta joukkoliikennejärjestelmää. Pikaraitiotien linjauksia on kuitenkin jatkosuunnittelussa tutkittava tarkemmin teknisesti ja toiminnallisesti parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi. Aluetta halkaisevat liikenneväylät (kadut ja kevyen liikenteen väylät) kunnioittavat hienolla tavalla Malmin lentokenttää. Lautakunta katsoo, että nykyisiä katuja hyödynnettäisiin mahdollisimman laajasti. Esim. toiminnallisesti mielekkäältä vaikuttavaa Suurmetsäntien siirron taloudellisuutta olisi kuitenkin tarkoin tutkittava ennen lopullista päätöksentekoa.

Asuntorakentaminen

Malmin lentokenttäalueen ottaminen rakentamiseen mahdollistaa merkittävän määrän uutta projektialuemaisesti toteutettavaa asuntorakentamista. Alueen rakentaminen tukee merkittäväällä tavalla tulevien vuosien asuntorakentamistavoitteiden toteutumista. Lautakunta pitää puurakentamisen ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavien rakennusmateriaalien käytön edistämistä kannatettavana tavoitteena.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Laadittavien kaavojen määräysten tulisi kuitenkin sallia myös muiden materiaalien käyttö rakentamisessa aina silloin kuin se on teknisistä tai kustannussyistä perusteltua. Puurakentamiselle asetettujen tavoitteiden toteutumista on syytä tukea ensisijaisesti tontinluovutuksen keinoin.

Lautakunta pitää perusteltuna, että alueen jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuuksia osoittaa kaavarungosta ilmenevää suurempi osuus rakentamisesta kerrostalomaiseen asuntotuotantoon sekä rakennustehokkuuden lisäämistä. Lautakunta pitää edelleen tärkeänä, että kaavarunko ja sen perusteella laadittavat asemakaavat mahdollistavat osaltaan kohtuuhintaisen ja rahoitus- ja hallintamuotojakaumaltaan monipuolisen asuntotuotannon. Tästä syystä kaupungin vaikutusmahdollisuuksien piirissä olevien kaavamääräysten ja kaavaratkaisujen kustannusvaikutuksiin tulisi kiinnittää jatkossa erityistä huomiota.

Vastine

Kiinteistölautakunta on yleiskaavaprosessin yhteydessä pitänyt tulevien vuosien asuntorakentamisen kannalta erittäin tärkeänä, että aluerakentamiskohteet, kuten Malmin lentokentän alue, säilyvät ja mahdollisuuksien mukaan laajenevat yleiskaavassa. Yleiskaavassa Malmin lentokentän alueelle on osoitettu noin 25 000 uutta asukasta. Yleiskaavassa määritellyn tavoitteen saavuttamiseksi, tulee Malmin lentokentän alueen kaavarunkoon osoittaa riittävät ja realistiset varaukset korttelialueille. Jatkosuunnittelun yhteydessä on mahdollisuus tarkentaa toimitilalueiden ja asuinrakentamiselle varattujen alueiden mitoitusta.

Kaavakarttaan on hiukan kasvatettu toimitiloille varattua korttelialuetta ja lisätty energia toiminnoille varattu korttelialue kaavakarttaan, mutta merkittävää toimitiloille varatun alueen kasvattamista ei voi tehdä vähentämättä asuinkortteleille varattua pinta-alaa.

Ormuspellon teollisuusalueen pinta-ala on noin 13 ha. Vastaavan alueen varaaminen pienteollisuudelle kaavarungon alueelta edellyttäisi suurin piirtein saman kokoisen asuinrakentamiselle varatun alueen poistamista. Joten Ormuspellon nykyisten toimintojen siirtäminen kaavarungossa asuinrakentamiselle osoitetulle alueelle, jotta Ormuspellon nykyiset teollisuustontit vapautuisivat asuinrakentamiselle saattaa jonkin verran parantaa Ormuspellon ympäristön kaupunkikuvaa, mutta ei varsinaisesti lisää asuin- tai työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia.

Suurmetsäntien linjausta on kaavarungossa ehdotettu muutettavaksi noin 1 km matkalta. Muutos mahdollistaisi Suurmetsäntien pohjoispuolen asemakaavoittamisen kerrostalotonteille ja koko kadun muuttamisen leveäksi kaupunkikaduksi, jonka molemmat puolet on rakennettu.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Alustavien selvitysten mukaan Suurmetsäntie joudutaan todennäköisesti joka tapauksessa rakentamaan lähes kokonaan uudestaan alueen rakentamisen yhteydessä, eikä siirrosta näyttäisi aiheutuvan merkittäviä lisäkustannuksia kadun uudelleen rakentamiseen verrattuna.

Helsingin kaupungin strategiaohjelma 2013–2016 sisältää tavoitteen, jonka mukaan puurakentamista sekä uusiutuvien ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavien rakennusmateriaalien käyttöä edistetään. Kaavarungon tavoitteet ovat tältä osin strategiaohjelman mukaisia. Tavoite mahdollistaa myös muiden materiaalien, kuin puun käytön rakentamisessa. Tavoitteet tältä osin täsmentyvät asemakaavoituksen yhteydessä.

Malmin lentokentän alueen jatkosuunnittelussa pyritään tehokkaaseen rakentamiseen, kerrostalorakentamisen suosimiseen ja kustannustehokkaisuun ratkaisuihin. Kaavakartassa asuntorakentamiselle varatusta kokonaispinta-alasta yli 90 % on kerrostalotuotannolle osoitettua aluetta.

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) toteaa (3.3.2016) lausuntonaan, että HKL on tyytyväinen kaavarungon lähtökohtiin, joissa mainitaan mm, että lentokenttäalueen tultua rakennetuksi liikkuminen tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin ja toissijaisesti auton käyttöön. HKL näkee myös hyväksi, että maankäytön painopisteet ovat aiemmin lausutun mukaisesti pysäkkien yhteydessä sekä että pysäkkien välistä mitoitusta noudatetaan. Oleellista on hyvä saavutettavuus joukkoliikenteen käytössä.

Joukkoliikenteen osalta tavoitteena on, että joukkoliikenne on sujuvaa sekä helppokäyttöistä, ja että niin Raide-Jokeri 2 kuin Lahdenväylän suuntainen raitiotie Viikin kautta lentokentän läpi pohjoiseen kulkevat raiteilla lopputilanteessa.

Aiempaan HKL:n antamaan lausuntoon viitaten tulee kaavarungon mukaisesti raitiotiet sijoittaa alueella siten, että niiden reitit muodostuvat suoriksi, nopeasti liikennöitäviksi ja selkeiksi. Erityisesti linjojen haarautumiskohdat ovat selkeitä painotettavia kohteita. Raitiotien tulee kulkea omalla, muusta liikenteestä erotellulla väylällään sujuvan ja luotettavan liikennöinnin häiriöttömyyden varmistamiseksi sekä sen varmistamiseksi, että tehtyä mallinnusta (Helmet 2.1-malliin vuodelle 2040 v1L) matka-aikojen osalta voidaan pitää liikennöinnin lähtökohtana.

HKL varautuu investointisuunnitelmassaan Malmin lentokenttäalueen edellyttämien raitiotieyhteyksien toteuttamiseen myöhemmin muiden



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

muassa yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston ja kaupunginkanslian kanssa sovittavalla tavalla.

Vastine

Alueen suunnittelua tullaan jatkamaan yhteistyössä Liikennelaitos -liikelaituksen (HKL) kanssa.

Liikuntavirasto toteaa (1.3.2016) kannanottonaan, että kaavarungossa tulee huomioida, että viher- ja virkistysalueet ovat eheitä ja viheryhteydet jatkuvia. Virkistykselle ja ulkoliikunnan suorituspaikoille tulee varata riittävästi tilaa sekä osoittaa niiden sijaintipaikat.

Kaavarungon selostuksessa luvataan, että alueella säilytetään kiertävä ulkoilureitti, jolla mahdollistetaan hiihtäminen. Lentokenttää kiertää nyt aktiivisesti käytetty 5,7 kilometriä pitkä virkistysreitti, jonka varrelle on rakennettu ulkokuntoilukuntoilupisteitä. Kesäisin reitti on suosittu lenkkeily- ja pyöräilyreitti ja talvisin se on varattu hiihtämiselle.

Liikuntavirasto suhtautuu mainittuun tulevaisuuden hiihtomahdollisuu-teen epäillen. Tiivistyvässä maankäytössä ei aina saada rakennettua riittävän leveitä ja toimivia viheryhteyksiä, jotta esim. talvisin hiihdon ja kevyen liikenteen yhteydet eivät menisi päällekkäin ja estäisi toisiaan.

Isommille kenttäalueille tulee varata tilaa asuntorakenteen tiivistämistä-voitteista huolimatta. Uusien asuinalueiden liikuntapaikkojen rakentami-nen tulee turvata, kaupungin heikosta rahatilanteesta huolimatta. Kaa-varungon tarkastelualue tulisi ulottaa Longinojanlaaksoon, jotta alueen liikuntapalveluiden sijoittuminen saadaan tutkittua tarkemmin. Liikunta-palveluita tultaneen sijoittamaan myös Kivikon liikuntapuistoon. Malmin lentokentän alueen puistoverkosto tullaan yhdistämään Kivikon ulkoilu-puistoon erillisellä sillalla Lahdenväylän yli.

Kaavarungon selostuksessa luvataan, että Fallkullan tilaa ympäristöi-neen kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin monipuoliseen käyt-töön kulttuuriympäristön suojelutavoitteet huomioiden. Havainneku- vassa liikuntapalvelut ovat kutistuneet noin 30 x 50 metrin kentäksi koulun pihassa. Kenttävaraus on ehdottomasti liian pieni 25 000 asuk-kaan kaupunginosalle.

Liikuntapalvelujen liiallista keskittämistä kaukana sijaitseviin liikunta-puistoihin tulee varoa, jotta etäisyydet asuinalueilta palveluihin eivät kasva liian suuriksi tai asuinalueiden omat palvelut jäivät kokonaan to-teutumatta. Lähiliikuntapaikkojen ja lähikenttien merkitys kasvaa enti- sestään yhdyskuntarakenteen tiivistyessä. Liikuntapalveluiden riittävyys



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

tulee taata suunnittelussa ja toteutuksessa.

Vastine

Kaavarungon keskeisenä tavoitteena on muodostaa alueelle yhtenäinen viher- ja virkistysverkosto, johon keskeisimmät ulkoilureitit tukeutuvat. Tavoitteena on myös mahdollistaa hiihtäminen alueella. Hiihtämisen mahdollisuuksia tullaan tutkimaan yhdessä rakennusviraston ja liikuntaviraston kanssa. Kivikon ladut tarjoavat hyvät hiihtomahdollisuudet myös tuleville asukkaille ja alueen saavutettavuus paranee huomattavasti Lahden väylän ylittävän uuden puistosillan rakentamisen myötä.

Kaavarungon alueelle sijoittuvien liikuntapalveluiden mitoitus ja sijoittuminen sekä koillisen Helsingin nykyisten liikuntapalvelujen kehittämismahdollisuudet kartoitetaan yhteistyössä liikuntaviraston kanssa.

Fallkullan alueelle valmistellaan asemakaavan muutosta, jossa voidaan hyvin ottaa liikuntapalvelujen tarpeet. Longinojan laakson liikuntapalvelujen kehittäminen on jo käynnissä, eikä aluetta siitä syystä liitetä kaavarunkoon.

Opetusvirasto toteaa (5.10.2016), että koulujen mitoitusta tarkennetaan suunnittelun edetessä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää koulupihojen riittävyyteen ja alueen ulkoliikuntamahdollisuuksiin. Opetusvirasto on esittänyt että Tilakeskuksen talonrakennushankkeiden rakentamishjelmaan v. 2017- 26 lisättäisiin Hietakummun ala-asteen laajennus vuosille 2024- 26 uutena hankkeena Malmin lentokentän alueen oppilasmäärän kasvun johdosta.

Vastine

Alueen palvelujen suunnittelua tullaan jatkamaan yhteistyössä opetusviraston kanssa.

Pelastuslautakunta toteaa (19.1.2016) lausuntonaan, että asemakaavoitusvaiheessa suunnitellaan tarkemmin alueen rakenteet, jolloin pelastuslaitoksen ja kaupunkisuunnitteluviraston yhteistyön myötä voidaan varmistua pelastustoiminnan edellytysten täyttymisestä esimerkiksi pelastustiejärjestelyiden sekä sammutusveden riittävän saannin osalta.

Vastine

Alueen suunnittelua tullaan jatkamaan yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Yleisten töiden lautakunta toteaa (16.2.2016) lausuntonaan, että viherrakenteen suunnittelussa tärkeintä on riittävät tilavaraukset ja alueiden kytkeytyneisyys. Tällä pyritään turvaamaan viherverkoston toimivuus ekologisesta näkökulmasta sekä suunnittelualueen sisällä että yhteyksissä suunnittelualueen ulkopuolelle. Yksittäisten arvokkaiden luontokohteiden säästäminen ei ole riittävä toimenpide, ellei samalla pidetä huolta alueiden kytkeytyneisyydestä ja ekologisten yhteyksien toimivuudesta.

Kapeat viheryhteydet erityisesti lentokenttärakennusten koillis- ja lounaispuolilla sekä Suurmetsäntien pohjoispuolella aiheuttavat haasteita järjestää niille tarvittavat toiminnot samalla mahdollistaen ekologisten yhteyksien jatkumisen. Korttelirakenteiden sisälle jäävien yleisten puistoalueiden sijaan tulee panostaa laajoihin viheraluekokonaisuuksiin. Niittyverkoston ylläpitäminen Lentokentänpuistossa on hyvä lähtökohta puistoalueen jatkosuunnittelulle.

Kaavarungon yhtenä tavoitteena on luoda monipuolista viherverkostoa ja uutta kaupunkiluontoa. Kaavarungossa tulee osoittaa osan viheralueista luonnonmukaisemmiksi viheralueiksi esimerkiksi käyttämällä kaavamerkintää VL (lähivirkistysalue). VL-aluetta hoidetaan kaupunkimaisena lähivirkistysalueena, joille osoitetaan toimintoja harkiten. Tällä luodaan mahdollisuus myös eliöstön viihtymiselle alueella ihmisten virkistymisen lisäksi.

Kaavarunkorajauksessa ja tarkastelussa tulee ottaa mukaan Alppikylänhuipun alue yhdessä Suurmetsäntien pohjoispuolisen viheralueen kanssa. Tällöin jo tässä suunnitteluvaiheessa tulee ottaa huomioon reititieteys ja ekologinen käytävä myös Alppikylänhuipulle. Rakennusviraston tehtävänä on kehittää Alppikylänhuipun alueen virkistyskäyttöä ja mahdollistaa siellä laajempaa ulkoilu- ja virkistystoimintaa.

Alueen suunnittelun ja rakentamisen aikana on panostettava siihen, että Longinojan vedenlaatu pysyy nykyisen kaltaisena. Meritaimenet käyttävät Longinojaa kutemapaikkanaan. Meritaimen on määritelty Suomen lajien uhanalaisuusluokituksessa äärimmäisen uhanalaiseksi, jonka vuoksi toteuttamisvaiheessa pitää erityisellä tarkkuudella huolehtia näiden edellytysten säilymisestä. Lopputilanteessa tavoitteena on veden hydrologisen ja ekologisen laadun parantuminen nykyisestä. Longinojalle on hyödyllistä Tattarisuon lähteestä kylmänä Longinojaan kulkeva vesi, samoin lentokentän alueen lumimassojen sulamisvedet. Puhtaiden hulevesien ohjaamisella ja läpäisevien pintojen määrällä voidaan edistää Longinojan vedenlaadun paranemista.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Pohjoisempi hulevesiaihe on pulmallinen, sillä alueen vesimäärät ovat olleet pieniä, kohta on tasainen ja virtaamat eivät ole suuria. Hulevesiaiheessa tulee varautua veden määrän suureen vaihteluun ja ajoittaisuuteen, esimerkiksi välillä se täysin kuivumiseen.

Suunnittelualueen eteläpäädyssä sijaitsee Malmin lumenvastaanotto-paikka, joka palvelee koko koillisen Helsingin aluetta. Yleisten töiden lautakunta edellyttää korvaavan lumenvastaanotto-paikan osoittamista tämän kaavarunkotyön yhteydessä ennen tarkempaa asemakaava-suunnittelua. Korvaavan lumen vastaanotto-paikan tulee olla mitoitus-seltaan riittävä vastaanottamaan nykytilanteen lisäksi myös tämän suunnittelualueen lumet. Vastaanotto-paikka tulee olla käytössä ennen nykyisen paikan poistamista. Korvaavaa paikkaa voidaan esittää lähietäisyydeltä myös tämän tarkastelualueen ulkopuolelta, kuitenkin muistaen ettei lumenkuljetusmatkoista tule tarpeettoman pitkiä. Pitkät kuljetusmatka eivät edistä kaupungin aktiivista pyrkimystä kohti hiili-neutraaliutta. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota paikallisten lähilumipaikkojen varaamiseen katutilaan.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee tehdä yhdessä rakennusviraston kanssa yleisten alueiden palveluverkostotarkastelu. Lisäksi suunnittelun edetessä tulee varmistaa tarvittavien toimintojen mahtuminen koulu- ja päiväkotitonteille, jotta yleiset alueet jäävät yhteiseen, vapaaseen käyttöön.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä ja korostaa, että kaavarunkotyön jälkeen on viimeistään aika käynnistää kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston yhteinen viheralueiden yleissuunnittelu ja katu-alueiden periaatesuunnittelu tarkemman asemakaavoitustyön pohjaksi.

Kaavarunkotyön yhteydessä tehdyn rakennettavuusselvityksen mukaan alueen esirakennuskustannuksiksi on arvioitu 270–320 miljoonaa euroa. Katujen, aukoiden, puistojen ja viheralueiden sekä hulevesijärjestelmien rakentamisen kustannuksiksi on alustavasti arvioitu 125–150 miljoonaa euroa. Rakennusviraston arvion mukaan on todennäköistä, että kustannukset kasvavat näistä arvioista sitä mukaa, kun suunnittelu etenee ja suunnitelmat tarkentuvat.

Vastine

Kaavarungon viherrakennetta on suunniteltu niin, että se muodostaa erilaiset tavoitteet huomioon ottaen mahdollisimman kytkeytyneen kokonaisuuden. Säilytettävät luontokohteet on pyritty liittämään laajoihin kokonaisuuksiin, niin että ne toimivat myös virkistysverkon osana.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Suurmetsäntien pohjoispuolisen viheryhteyden ja lentokenttärakennusten ympäristön viheryhteyksien riittävä mitoitus toimintojen ja ekologisten yhteyksien kannalta varmistetaan alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Lentokenttäpuiston tilavarauksia ja yhteyksiä on tarkoitusta tarkastella rakennusviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston yhteistyönä tehtävässä yleissuunnitelmassa vuoden 2017 aikana. Suunnittelun päälinjana on laajojen, kytkeytyvien viheraluekokonaisuuksien muodostaminen. Korttelirakenteen sisään mahdollisesti varattavien pienempien toiminnallisten puistojen tarvetta tarkastellaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Kaavarunkokartan viheralueiden merkintään liittyvää määräystä puistot (VP) on tarkennettu muotoon puistot ja lähivirkistysalueet. Merkintä käsittää valtaosan alueen puistoverkostosta ja se sisältää rakennettavien puistojen lisäksi luonnonmukaisemmat viheralueet. Tulevien virkistysalueiden käyttötarkoitusten pääperiaate on yleispiirteisellä tasolla hahmotettavissa kaavarungon havainnekuvasta, mutta kaavarunkokartassa ei ole eritelty käyttötarkoituksia. Kaavarungon alueen jatkosuunnittelussa tarkennetaan yhteistyössä rakennusviraston kanssa viheralueiden käyttötarkoituksimerkintöjä ja ne ratkaistaan lopullisesti alueen asemakaavoissa.

Kaavarungon rajausta on tarkistettu siten, että Alppikylänhuipun alue ja Suurmetsäntien pohjoispuolinen viheralue on sisällytetty alueeseen.

Longinojan vedenlaadun parantaminen tai vähintään sen säilyttäminen nykyisellään on merkittävä tavoite alueen tulevassa suunnittelussa ja rakentamisessa. Puistojen ja niihin sijoitettavien hulevesiaiheiden jatkosuunnittelussa huomioidaan veden määrän vaihtelu. Hulevesien käsittelyn ratkaisut ja tilavaraukset perustuvat jatkosuunnittelun yhteydessä tehtävään mitoitukseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on esittänyt uuden lumenvastaanottoaikan sijoittamista Tattariharjun yritysalueen ja Lahdenväylän väliin ja alueen soveltuvuutta on ryhdytty tutkimaan tarkemmin yhteistyössä rakennusviraston, ympäristökeskuksen ja kiinteistöviraston kanssa. Alueen asemakaavoissa varaudutaan paikallisten lähilumipaikkojen varaamiseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ryhtyy valmistelemaan alueen ensimmäisen osa-alueen asemakaavaa vuonna 2017 siten, että asemakaava tulisi ehdotuksena kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn vuonna 2018. Asemakaavan valmistelun yhteydessä käynnistetään viheralueiden yleissuunnittelu ja katualueiden periaatesuunnittelu yhteistyössä rakennusviraston kanssa viimeistään vuoden 2017 kesällä. Työn yhteydessä



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

voidaan tehdä yleisten alueiden palveluverkostotarkastelu. Myös Fallkullan tilan asemakaavan laatiminen on käynnistysvaiheessa. Tässä asemakaavassa tullaan varaamaan tarvittavat tilat yhden koulun ja yhden tai kahden päiväkodin toiminnoille, muiden koulujen ja päiväkotien osalta tilavaraukset tehdään tulevissa asemakaavoissa.

Rakennusvirasto esitti (2.3.2016) lisäksi, että kaavakarttaan tulisi lisätä määräys: "Alueella tulee pyrkiä kierrättämään rakentamisessa muodostuvia massoja mahdollisimman tehokkaasti ja rakentamisen aikana alueella tulee varautua massojen välivarastointi- ja käsittelytoimintaan".

Vastine

Kaavakarttaan on lisätty maamassoja koskeva määräys.

Ympäristölautakunta toteaa (16.2.2016) lausuntonaan, että Malmin lentokenttäalueen asuinrakentaminen ja liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen tukee sekä koko seudun aluerakenteen että Helsingin kaupunkirakenteen kestävästä kehittämisestä. Tiivistäminen mahdollistaa myös kestävien liikkumismuotojen tarjonnan lisäämisen. Helsingin kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2050. Malmin lentokentän alueen tulee kokonaisuudessaan olla alue, jolla tähdätään mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Näiden tavoitteiden tulee olla läpäisevänä näkökulmana koko suunnittelutyössä.

Liikennejärjestelmän tavoitetilanne, jossa liikkuminen tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen on hyvä tavoite. Liikenne muodostaa Helsingissä merkittävän osan kasvihuonekaasupäästöistä. Uusilla alueilla joukkoliikenteen tavoitteellinen kulkutapaosuus tulisi kuitenkin asettaa huomattavasti keskimääräistä korkeammaksi.

Kaavarungon mukaisen verkostomaisen viherrakenteen avulla Malmin lentokentän alue liittyy ympäröivään viheraluejärjestelmään, mikä on tärkeää sekä virkistyskäytön että ekologisten yhteyksien kannalta. Malmin lentokentän alueen monet luontoarvot liittyvät avoimeen kenttäalueeseen. Nämä tulevat väistämättä heikkenemään. Luontoarvojen merkittävää heikentämistä ei tule hyväksyä. Ympäristölautakunnan mielestä Tattarisuon metsäalue pienteollisuusalueen länsipuolella tulisi säilyttää yhtenäisenä ja rakentamattomana. Tattarisuon metsässä on Helsingin oloissa poikkeuksellisen paljon monipuolista lehtipuustoa ja sen sisäiset maisemalliset arvot ovat merkittävät.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Suunnittelualan vesien hallintaa on lähdetty suunnittelemaan ajoissa. Vesien hallinnan lähtökohtana tulee olla se, ettei ekologisesti arvokkaan Longinojan tilaa heikennetä tai sen luonto- ja virkistysarvoja vaaranneta. Alueen pienvedet sekä hule- ja pohjavedet antavat erittäin hyvän mahdollisuuden kehittää viihtyisää ja monimuotoista viher- ja virkistysympäristöä. Malmin kenttäalueen rakentaminen vaatii merkittävää paalutusta, mikä aiheuttaa haittaa Longinojan luontoarvoille.

Luonto ja virkistys

Kaavarungon mukainen verkostomainen viherrakenne on hyvä lähtökohta jatkosuunnittelulle. Esitetyn sisäisen puistoverkon avulla Malmin lentokentän alue liittyy ympäröivään viheraluejärjestelmään, mikä on tärkeää sekä virkistyskäytön että ekologisten yhteyksien kannalta.

Malmin lentokentän alueen monet luontoarvot liittyvät avoimeen kenttäalueeseen. Nykyisin alueella on erityinen merkitys rakentamattomana, avoimena ja matalakasvuisena pidettävänä biotooppina. Rakentaminen vaikuttaa väistämättä alueen luontoarvoihin ja luonnon monimuotoisuuteen erityisesti avoimen tilan kutistuessa.

Suunnittelualueella on myös arvokkaita metsäalueita Tattarisuolla ja Sepänmäessä. Ympäristölautakunnan mielestä Tattarisuon metsäalue pienteollisuusalueen länsipuolella tulisi säilyttää yhtenäisenä ja rakentamattomana. Metsäalueen keskelle rakennetun mikroautoradan kohdalle voisi sopia esimerkiksi toiminnallinen puisto. Arvokas metsäkohde (M63/13) sisältää metsäluonnon monimuotoisuusohjelman kriteeriluokkien II ja III -kuvioita. Metsäalueelle sijoittuu kaksi linnustollisesti arvokasta aluetta: luokkaan II kuuluva Tattarisuon lehto (314/99) ja luokkaan III kuuluva Tattarisuon pohjoismetsä (315/99). Tattarisuon metsässä on Helsingin oloissa poikkeuksellisen paljon monipuolista lehtipuustoa ja sen sisäiset maisemalliset arvot ovat merkittävät. Suunnittelualueelle sijoittuu kaksi kehitettävää metsäverkostoyhteyttä. Toinen kehitettävistä yhteyksistä kulkee Tattarisuon metsän kautta itään ja toinen sivuaa suunnittelualuetta Suurmetsäntien tuntumassa. Säilyvä metsäalue toimisi hyvin myös luonnollisena puskurivyöhykkeenä asutuksen ja pienteollisuusalueen välillä.

Avoimien elinympäristöjen supistuessa on jatkossa tarpeen selvittää viheryökkösen ja muiden uhanalaisten perhoslajien säilyttämismahdollisuuksia jollain osalla suunnittelualuetta. Jatkosuunnittelussa tulee myös arvioida millaisilla suunnitteluratkaisuilla lepakot voivat edelleen käyttää nykyisen lentokentän aluetta saalistusalueenaan.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Kaavaselostuksessa tuodaan esiin, että haitallisten luontovaikutusten lieventämiseksi alueella pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita ja toisaalta myös muodostamaan uutta monimuotoista kaupunkiluontoa. Luonnonkaltaisten viheralueiden menetystä on tärkeää kompensoida mm. parantamalla viheralueiden toiminnallisuutta ja ekologista laatua, ennallistamalla luontokohteita ja luomalla uusia lähiviherympäristöjä. Malmin lentokentän alueella muun muassa alueen hule- ja pienvedet antavat hyvän mahdollisuuden hyödyntää niitä monimuotoisuustekijänä. Tavoitteena voisi esimerkiksi olla pienvesien säilyttäminen ja ennallistaminen luonnon erityispiirteinä.

Malmin lentokentän alueen virkistyskäyttö on jo nykyisellään merkittävää. Kaavarungossa onkin säilytetty nykyistä lentokenttää kiertävä yhtenäinen ulkoilureitti. Paikoitellen viheryhteydet ovat kapeita. Erityisesti Lentokenttäpuistosta lounaaseen lähtevä viherkäytävä on kaventunut entisestään kaavarunkoluonnokseen verrattuna. Alueen läpikulun mahdollistavat reitit osaltaan parantavat virkistysyhteyksiä. Suunnittelualueen puistoverkosto yhdistetään erillisellä sillalla Lahdenväylän yli Kivikon ulkoilupuistoon. Sillan rakentaminen on välttämätöntä, sillä se laajentaa sekä nykyisten että tulevien asukkaiden virkistysmahdollisuuksia liittäen alueen Kivikon virkistysalueeseen ja Viikki–Kivikko -vihersormeen. Sillan kehittämistä myös ekologisena yhteytenä tulee selvittää jatkossa.

25 000 uutta asukasta lisää merkittävästi myös viheralueiden käyttäjämääriä. Viheralueiden, erityisesti alueen sisäisten viheralueiden, riittävyyttä suhteessa kasvavaan asukasmäärään on tarpeen arvioida jatkossa.

Koko Helsinki-Malmin lentoasema-alue kiitoteineen on merkitty RKY-alueeksi. RKY-aluemerkintä on otettava huomioon alueen kaavoituksessa. Alue on merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.

Ilmasto

Malmin lentokentän alue sijaitsee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisällä. Alueen asuinrakentaminen ja liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen tukee sekä koko seudun aluerakenteen että Helsingin kaupunkirakenteen kestävästä kehittämisestä. Tiivistäminen mahdollistaa kestävien liikkumismuotojen tarjonnan lisäämisen ja toisaalta palvelujen tuominen alueelle vähentää liikkumistarvetta. Nämä yhdessä vaikuttavat positiivisesti liikkumisen energiankulutukseen, hiilidioksidipäästöihin, ilmanlaatuun ja meluun. Samalla tulee ottaa huomioon, että kor-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

keat rakentamistehokkuudet kompensoidaan jättämällä alueelle ja kortteleihin myös riittävästi viherpinta-alaa esimerkiksi hulevesien viivyttämiseksi, tulvavesien ohjaukselle ja virkistykseen.

Lentokenttäalueen suunnittelun yhtenä tavoitteena on suunnitella alueesta uuden helsinkiläisen tiiviin ja kestävästä kaupunkirakenteen mallialue, joka toteuttaa jatkosuunnittelun pohjalta valittuja ympäristötavoitteita. Tavoitetta on konkretisoitu nostamalla esiin hyviä esimerkkejä, kuten viherkerrointavoitteen määrittely, paikalliseen uusiutuvaan energiantuotantoon varautuminen, puurakentamisen edistäminen sekä hulevesien kestävä käsittely.

Helsingin kaupunginvaltuuston 2012 hyväksymässä ympäristöpolitiikassa on asetettu tavoitteeksi hiilineutraali Helsinki 2050. Malmin lentokentän alue on uuden yleiskaavan merkittävin uusi rakentamisalue. Alueelle on täydet edellytykset suunnitella kaupunginosa, joka liikenne- ja rakennuskannan ja energiaratkaisujen osalta hillitsee ilmastomuutosta. Malmin lentokentän alueen tulee kokonaisuudessaan olla alue, jolla tähdätään mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Näiden tavoitteiden tulee olla läpäisevänä näkökulmana koko suunnittelutyössä ja myös kaavarungon tavoitteena. Seuraavien vuosikymmenten aikana toteutettavan uuden rakentamisen tulee mahdollistaa kaupunkirakenteen hiilineutraalisuus, jotta koko kaupunkia koskeva tavoite voidaan saavuttaa viimeistään 2050.

Ympäristölautakunta pitää hyvänä, että ympäristökeskuksen luonnosvaiheen ehdotus aluetason energiataseselvityksen laatimisesta on otettu huomioon. Asemakaavavaiheessa energiataseselvityksen tulosten pohjalta voidaan määrittellä yksityiskohtaiset keinot, joilla rakentamisvaiheessa mahdollistetaan hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen.

Ilmastomuutoksen sopeutumisen kannalta yksi keskeinen tekijä on lumen hallinta suunnittelualueella. Tilavaraukset lumenkäsittelylle ja -kaatopaikalle tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Vedet

Malmin lentokenttäalueella on merkittävä vaikutus Longinojaan sekä rakentamisen aikana että alueen valmistuttua. Selostuksessa tuodaankin nyt hyvin esiin, että Malmin lentokenttäalueen hulevesien hallinnan yleisenä lähtökohtana tulee olla se, ettei alueelta alkunsa saavan ekologisesti arvokkaan Longinojan tilaa heikennetä tai sen luonto- ja virkistysarvoja vaaranneta. Longinoja laskee Vantaanjoen pääuomaan, joka



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

kuuluu Natura 2000 -verkostoon. Vantaanjoessa esiintyy EU:n luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajeista vuollejokisimpukka ja saukko. Myös Helsingin pienvesiohjelman tavoitteet olisi hyvä tuoda esiin kaavarunkoselostuksessa. Ohjelmassa todetaan Longinojan kohdalla mm., että ojamaiset osuudet tulisi pyrkiä palauttamaan luontaisen kaltaisiksi puuomastoiksi.

Ympäristölautakunnan mielestä on positiivista, että alueen vesien hallintaa on lähdetty suunnittelemaan ajoissa. Kaavarungossa ja selostuksessa hulevesien luonnonmukainen käsittely sekä tontti- ja korttelitasolla että yleisillä alueilla on nostettu selvästi esiin. Hulevesien hallinnan avulla tulee varmistaa myös, ettei rakentaminen aiheuta tulvariskejä suunnittelualueella tai lisää niitä sen ulkopuolella. Alueen pienvedet sekä hule- ja pohjavedet antavat erittäin hyvän mahdollisuuden myös kehittää viihtyisää ja monimuotoista viher- ja virkistysympäristöä.

Kaavarungossa ja selostuksessa jää epäselväksi, miten suunnittelualueen pohjois- ja koillisosien vesien johtaminen Longinojaan on tarkoitus tehdä. Tämän esiin tuominen selventäisi tilannetta. Jos uoma yläjuoksulla säilytetään nykyisellä paikallaan avouomana, tulee sen ympärille jättää riittävä vihervyöhyke, jotta uoman kunnostamiseen mutkittelvaksi ja viipyileväksi (tulvatasanteet) jää tilaa. Putkeen laitettuna uomalla ei ole ekologista tai virkistyksellistä arvoa.

Kaavarunko mahdollistaa jatkosuunnittelun hulevesien hallintasuunnitelmassa esitetyn vaihtoehdon pohjalta siten, että Longinojan pohjoiselle latvaosalle tehdään uusi reitti etelämmäksi pohjois-eteläsuuntaisen alueellisen kokoojakadun poikki kulkevalle viheralueelle. Uoman siirtäminen luonnonmukaiseen uomaan Fallkullan kiilan eteläpuolelle voi olla hyvä vaihtoehto. Mahdollisen uoman siirron vaikutukset mm. Longinojan virtausolosuhteisiin tulee arvioida huolellisesti jatkosuunnittelussa.

Alueen suunnittelussa on jo hyvin tunnistettu rakentamisaikaisten vesienkäsittelyn tärkeys ja siihen tulee jatkosuunnittelussakin panostaa. Lentokentänoja jää kaavarungossa katulinjan alle ja sitä on selostuksen mukaan tarkoitus siirtää pohjoisemmaksi puistoalueelle. Ojan nykyinen uoma on leveä, kaivettu ränni. Lisäksi Lentokentän ojan sedimentti on alustavissa tutkimuksissa todettu pilaantuneeksi raskasmetallien ja osin myös korkeiden tributyyliinapitoisuuksien johdosta. Maaperän haitta-ainepitoisuudet tulisikin selvittää tarkemmin. Uusi avouoma tulee toteuttaa mahdollisimman luonnonmukaisena. Myös Lentokentän ojan uoman siirron vaikutukset ja mahdollisuudet käyttää ojaa ra-



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

kentamisaikaisten vesien hallinnassa tulee selvittää. Rakentamisaikaisten vesien hallintaan tulee löytää korvaava ratkaisu, ellei Lentokentän aluetta voida käyttää ja kehittää tarkoitukseen.

Suunnittelualue rajautuu osittain Tattariharjun I-luokan tärkeään pohjavesialueeseen. Pohjavesialueen säilyminen käyttökelpoisena tulee varmistaa suunnittelun edetessä.

Liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmän tavoitetilanne, jossa liikkuminen tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen on hyvä tavoite ja antaa lähtökohdan alueen kulkumuotojakauman kehittämiseksi vähäpäästöisempään suuntaan. Suunnittelualueen nykytilanteeseen verrattuna kulkutapajakauman tavoiteskenarioissa henkilöautoliikenteen osuus vähenee huomattavasti. Kuitenkin ennustevuoden kulkutapajakaumassa joukkoliikenteen osuus on pienempi ja henkilöautoliikenteen osuus suurempi kuin Helsingin esikautialueilla keskimäärin.

Kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2050. Liikenne muodostaa Helsingissä 20–25 % kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Uusilla alueilla joukkoliikenteen tavoitteellinen kulkutapaosuus tulisi asettaa huomattavasti keskimääräistä korkeammaksi. Joukkoliikenteen tulee myös olla alueella valmiina, kun ensimmäiset uudet asukkaat muuttavat sinne, mikä todetaankin selostuksessa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi esitetyt tavoitteet ja suunnittelun lähtökohdat ovat hyviä. Myös tältä osin jatkosuunnittelussa tulisi varmistaa, että houkuttelevat ja turvalliset kävely- ja pyöräilyreitit olisivat jo heti ensimmäisten uusien asukkaiden käytettävissä.

Henkilöautojen pysäköinnille esitetyt lähtökohdat mm. keskitetyt pysäköintiratkaisut ja nimeämättömät paikat, ovat kannatettavia. Alueella tulisikin aidosti pyrkiä vähentämään pysäköintipaikkojen määrää ja kannustaa yhteiskäyttöautoiluun. Asemakaavoituksessa olisi tärkeä varautua mm. sähköautojen lataamiseen sekä niiden ja yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkojen varmistamiseen parhailta paikoilta.

Lentokenttäläyksen lähikeskustaan muodostuu tulevaisuudessa liikenteellinen solmukohta. Matkaketjut, liikkuminen ja asiointi tulee suunnitella sujuviksi ja toimiviksi. Polkupyörien liityntäpysäköinnin tarve ja sen vaatimat tilat sekä lähikeskustassa että joukkoliikennepysäkeillä tulee



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Etenkin raideliikenneyhteyksien toteutuessa, alueelle voi muodostua myös henkilöautojen liityntäpysäköintitarvetta.

Liikenteen haitat

Suunnittelualueen ja siihen rajautuvien katujen liikennemäärät ja arvioitujen liikennemäärälisäykset eivät ole niin suuria, että liikenteen aiheuttamien ilmanlaatu- ja meluhaittojen voisi odottaa aiheuttavan ennakoimattomia haasteita. Selostuksessa todetaankin, että kaavarunko antaa edellytykset melun- ja ilmalaadun ohje- ja raja-arvojen mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle. Laadittaessa melu- ja ilmanlaatuselvityksiä, tulee selvittää tarvittavilta osin vaikutukset myös jo olemassa olevilla asuinalueilla. Erityistä huomiota tulee kiinnittää raideliikenteestä mahdollisesti aiheutuvaan tärinähaittaan ja sen torjuntaan.

Suunnittelualue sijoittuu Helsinki-Vantaan varsinaisen lentomelu- vyöhykkeen ulkopuolelle, eikä lentomelu rajoita alueen jatkosuunnittelua. Aivan alueen luoteisosa sijoittuu kuitenkin ennustetilanteessa lentomeluvyöhykkeelle 50–55 dB, mikä tulee asemakaavoituksessa ottaa huomioon ääneneristävyysvaatimuksissa.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot

Suunnittelualue rajautuu itäosissa Tattarisuon ja Tattariharjun teollisuusalueisiin, joilla on monia ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Kaavarungon mukaan asuinalueet sijoittuvat paikoitellen aivan teollisuusalueiden viereen. Pienteollisuustoiminnasta mahdollisesti aiheutuvien haittojen kuten melun, pölyn, hajun tai kemikaaliriskien arviointi tulee jatkosuunnittelussa tehdä riittävän aikaisessa vaiheessa, jotta vaikutukset sekä haittojen ennaltaehkäisy ja vähentäminen voidaan ottaa huomioon suunnitteluratkaisuissa. Tattarisuon mikroautoradasta aiheutuu melko voimakasta melua sen lähiympäristöön, mikä tulee ottaa huomioon asuinrakentamisen vaiheistuksen suunnittelussa niin kauan kuin rata toimii alueella.

Maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuus

Malmin lentokentän alueen maaperää on jo alustavasti tutkittu ja maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuustietoja täydennetään jatkosuunnittelun aikana. Tattarisuon teollisuusalueelta purkautuu pohja- ja orsivettä Autotallintienojaan, Jarrutienojaan ja Tattarisuonojaan. Teollisuusalueella ei ole putkitettua hulevesiviemärintiä ja hulevedet valuvat tienvarsiojia myöten ojiin. Teollisuusalueen toimintojen johdosta alueen



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

hule-, orsi- ja pohjavesi saattaa olla pilaantunutta. Ennen vesien johtamista uuden alueen hulevesiaiheisiin, on vesien mahdollinen pilaantuneisuus tärkeää selvittää. Alustavien tutkimusten mukaan alue on pilaantunutta ja alueen tilasta on tilattu jatkotutkimuksia.

Vastine

Luonto ja virkistys

Tattarisuon länsipuolen metsäalueeseen liittyy keskenään ristiriitaisia tavoitteita. Metsästä on säilytetty osa, joka tukee parhaiten virkistysverkon kokonaisuutta ja jatkuvuutta ja edustaa myös maisemallisesti arvokkainta osuutta. Metsän itäisin, teollisuusalueeseen liittyvä osa on nykyään virkistysarvoltaan vähäinen ja sille luontevimpana, asumisen uudessa tilanteessa nykyiseen Tattarisuon alueeseen liittävä maankäyttönä on pidetty teollisuus- ja palvelualueita. Jatkosuunnittelussa selvitetään mahdollisuuksia vahvistaa uudessa yleiskaavassa kehitettäväksi merkittäviä metsäverkostoyhteyksiä kaavarungon suunnitteluratkaisun puitteissa. Viheryökkösen ja muiden huomionarvoisten perhosten esiintymistä on selvitetty alueella. Jatkosuunnittelussa selvitetään mahdollisuuksia säilyttää huomionarvoisten perhoslajien elinympäristöjä. Myös alueella esiintyvien lepakoiden ruokailualueita pyritään säilyttämään.

Viheryhteyksien riittävä mitoitus toimintojen ja ekologisten yhteyksien kannalta varmistetaan alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Tattarisillan asemakaavan yhteydessä tullaan selvittämään Lahdenväylän ylittävän sillan kehittämistä ekologisena yhteytenä. Jatkosuunnittelussa arvioidaan myös alueen viheralueiden ja niiden mitoituksen riittävyyttä. RKY-alueen perusteena olevat lentokenttärakennukset suojellaan asemakaavalla ja RKY-rajaukseen kuuluvalla kenttäalueella säilytetään pitkiä näkymiä ja muistumia avarasta lentokenttämaisemasta. Kiitoratojen linjat näkyvät kaupunkirakenteessa katu- ja puistoakseleina.

Ilmasto

Jatkosuunnittelussa alueella tavoitellaan mahdollisimman suurta energiaomavaraisuutta ja hiilineutraalisuutta. Lumen käsittelylle, hulevesien viivyttämiseksi, tulvavesien ohjaukselle ja virkistykseksi tehdään riittävät tilavaraukset asemakaavoja laadittaessa.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Liikennejärjestelmä

Ennustevuoden kulkutapajakauma on lähellä esikaupunkialueiden keskimääräisiä lukuja. Kulkutapajakaumasta voidaan todeta, että lentokenttäalue on hyvin saavutettavissa niin joukkoliikenteellä kuin henkilöautollakin. Jalankulun ja pyöräliikenteen osuus kaikista matkoista on hieman keskimääräistä suurempi. Alueen joukkoliikennejärjestelmälle syntyy hyvin kysyntää vaikka alueelta on henkilöautolla hyvät yhteydet pääväylille ja siten muualle Helsinkiin ja Helsingin seudulle.

Vedet

Kaupunkisuunnitteluvirasto on käynnistänyt konsulttityön alueen vesihuollon, yleistasausten ja hulevesien yleissuunnittelusta. Työn tarkoituksena on päivittää uuden mallin mukaiseksi alueen yleistasaust ja aikaisemmin laadittu hulevesisuunnitelma. Lisäksi mm. selvitetään mallintamalla alueella muodostuvien hulevesien kokonaismäärä, virtaamat eri sadetapahtumilla, valumareittien kapasiteetti sekä johtamis- ja viivytysrakenteiden mitoitus sekä vaiheistus hulevesijärjestelmän ja rakentamisen aikaisten hulevesien hallintaratkaisujen toteuttamiselle. Longinojaa koskevia Helsingin pienvesiohjelman tavoitteita on lisätty kaavarungon selostukseen.

Maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuus

Malmin kaavarungon suunnittelualueella on lautakuntakäsittelyn jälkeen täydennetty tietoja maaperän ja pohjaveden haitta-aineista ja ojien pintavesien sekä pohjasedimenttien tilasta. Työssä on otettu huomioon aiemmat selvitykset ja tunnistetut tietotarpeet sekä pilaantumista mahdollisesti aiheuttavat riskitoiminnot. Selvityksiä ohjaavaan ryhmään kutsuttiin myös ympäristökeskuksen asiantuntijat. Täydennetyt tiedot ja pilaantuneisuusarviot on esitetty kaavarungon selostuksessa ja kokonaisuudessaan työstä laaditussa raportissa *Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Malmin kaavarungon alue, maaperän pilaantuneisuus ja sen vaikutus maankäyttöön, Ramboll Finland Oy, 11/2016*.

Maaperän ja vesien pilaantuneisuuden selvittämistä jatketaan koko suunnittelualueella. Alueella täydennetään tietoja mm. pilaantuneiksi havaittujen alueiden rajaamiseksi sekä aiemmin tutkimattomien kohtien tilanteen kartoittamiseksi. Tutkimuksia kohdistetaan erityisesti pohjavesi- ja huokoskaasunäytteenottoon kulkeutumisriskien selvittämiseksi. Painopisteenä on erityisesti pohjaveden varjeleminen mahdollisilta haitallisilta vaikutuksilta myös rakentamisen aiheuttamassa muuttuvassa tilanteessa. Ympäristökeskuksen esittämät tärkeät näkökohdat otetaan työssä ja jatkosuunnittelussa huomioon.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Ympäristöhäiriöt

Teollisuusalueiden häiriöitä ja riskejä on selvitetty ja niitä selvitetään ja vaikutuksia arvioidaan jatkosuunnittelussa. Ympäristökeskuksen esittämät näkökohdat otetaan työssä huomioon. Koska laaja suunnittelualue tulee toteutumaan vaiheittain, on suunnittelussa ja ajoittamisessa otettava huomioon myös lopputilanteessa poistuneet toiminnot sen ajan, minkä ne edelleen toimivat. Selostuksen kohtaa "ympäristöhäiriöt" on täydennetty.



1.12.2015, täydennetty 29.11.2016

Lautakuntakäsittelyn jälkeen saapuneet mielipiteet

Lautakuntakäsittelyn jälkeen saapui kirjallisesti Helsingin Yrittäjät -Koillis-Helsinki ry:n mielipide (M65) ja 10 muuta mielipidettä 2 henkilöltä (M8 ja M16). Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty puhelimitse.

Mielipiteet kohdistuivat Malmin lentokentän toiminnan merkityksen korostamiseen, lentotoiminnasta aiheutuvien haittavaikutusten vähäisyyteen ja lentotoiminnan turvaamiseen alueella tulevaisuudessakin ja yritystoiminnan huomioimiseen alueella. Lisäksi otettiin esiin sanamuodot lentotoiminnan lopettamisesta vuorovaikutusraportissa.

Vastine

Lentotoimintaa ja sen jatkamista alueella on käsitelty vuorovaikutusraportin kohdissa *Lentotoiminta*.

Malmin lentotoimintaan liittyvä yritystoiminta poistuu alueelta, mutta kaavarungossa on pyritty huomioimaan uusien yritysten sijoittumismahdollisuudet alueelle. Kaavakarttaan on hiukan kasvatettu pienteollisuudelle ja toimitiloille varattua korttelialuetta (noin 25 ha) ja lisätty energia toiminnoille varattu korttelialue kaavakarttaan. Lisäksi laskennallisesti katsotaan alueelle suunnitellun rakenteen sisälle syntyvän noin 2 000 uutta työpaikkaa.

Vuorovaikutusraportin sanamuodot on korjattu.

**MALMIN LENTOKENTTÄALUEEN KAAVARUNKO**
Esittely- ja keskustelutilaisuus**Paikka:** Stadin ammattiopisto, Vilppulantie 14**Aika:** 30.9.2015 17–20**Paikalla**

Kaupunkisuunnitteluvirastosta

Esitykset auditoriossa: Tuukka Linnas, Crista Toivola, Helena Färkkilä-Korjus, Topi Vuorio, puheenjohtajana Maija Mattila. Lisäksi ruokalassa olivat keskustelemassa: Pia Kilpinen, Anna Pätynen, Juuso Helander, Hanna Ikonen (muistio) sekä Aki Antinkaapo ja Marja Lintula viestinnästä.

Osallistujia: noin 100 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

Kaavarunko esiteltiin auditoriossa kaikille yhteisesti. Maija Mattila toivotti kuulijat tervetulleeksi ja kertoi yleisesti hankkeesta ja sen aikataulusta. Crista Toivola esitteli kaavarungon lähtökohtia ja tavoitteita. Helena Färkkilä-Korjus kertoi maaperästä ja siihen liittyvistä suunnitelmista ja tutkimuksista. Tuukka Linnas esitteli kaupunkirakennetta ja mitoitusta sekä työpajoissa esitetyjä viitoita. Topi Vuorio kertoi liikennejärjestelmän tavoitteista, katu- ja joukkoliikennetkaisuista. Esitysten jälkeen auditoriossa ehdittiin esittää muutama mielipide. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta vastauksia ei ole kirjattu muistioon.

1. yleisöpuheenvuoro

- Miten työpajat ovat vaikuttaneet kaavarunkoon?
- Miksi yhden kiitoradan vaihtoehtoa ei ole tutkittu? Rakentamistiiveyttä voitaisiin lisätä ja saataisiin aikamoinen määrä rakennuksia.
- Selostuksessa todetaan, että kiitoratoja ei ole tarkoituksenmukaista säilyttää. Tämä on omi-tuinen ilmaisu.
- Miksi suunnitellaan niin nopeasti?
- Pienkonekenttä olisi tarpeen.

2. yleisöpuheenvuoro

- Järjestely (tilaisuuden) on epäonnistunut jälleen kerran. Onko teidän arkkitehtien mielestä lentokentän hävittäminen primääri asia? Teettekö vain mitä kaupunginvaltuusto vaatii? Pitäisikö kuunnella ympäristön asukkaita? Eikö pitäisi nähdä poliittisten intohimojen ohi? Haluatteko olla porukka, joka hävittää kulttuuriperintöä?

Esittelystä siirryttiin opiskelijakahvilaan, jossa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa 5 eri pisteellä ja katsella kartta- ja muuta materiaalia suunnitelmista. Keskusteluissa nousi esiin muun muassa seuraavia asioita:

**Liikenne**

- Läpiajoliikenteen estämistä pidettiin hyvänä asiana. Samalla toivottiin, että itä-länsisuuntainen läpiajoliikenne myös estettäisiin Tattarisuolta tulevan raskaan liikenteen takia
- Läpiajomahdollisuutta Tullivuorentieltä Malminkaarelle ei pitäisi olla
- Ramppi Lahdenväylältä tuo paljon läpiajoliikennettä
- Tattarisuontien kautta saattaa tulla häiritsevää läpiajoliikennettä alueelle
- Kiertoliittymiä toivottiin enemmän
- Suurmetsäntien liittymistä toivottiin kiertoliittymiä
- Liikennemäärät kasvavat esitettyä enemmän
- Ratikat ovat hyvä asia
- Pyöräilyä puhutaan liikaa joka paikassa
- Kävely- ja pyöräilyreittien pitää olla suoria ja helppoja, pitäisi näkyä selkeästi reitit heti ratikapysäkiltä
- Tattarisilta on hyvä juttu
- Katulinjaus Kehä 1 Pihlajamäen rampista suoraan kohti kentän päärakennusta ja tulevaa "keskustaa" olisi tarpeen
- Suurmetsäntien pohjoispuolella sijaitsevassa rukoushuoneessa käy satoja ihmisiä tilaisuuksissa ja pysäköintipaikoille on tarvetta myös jatkossa
- Mihin työmatkat suuntautuu?
- Mistä minne Raide-jokeri 2 ja pikaraitiotie vievät ja mitä kautta?
- Miksi uusissa suunnitelmissa Ormuspeltoon kenttää varten rakennettu Pikitehtaankatu ei näillä näkymin jatku kentälle?
- Miten ratkaistaan 25 000 asukkaan autojen tuomat pakokaasut alueella?
- Molempia joukkoliikennekatuja sekä kritisoitiin että pidettiin hyvänä
- Voisiko bulevardisointia jatkaa Kehä I:n liittymästä pohjoiseen (Kehä III:lle asti)? Bulevardi Malmin lentokentän kohdalla toisi paljon uusia mahdollisuuksia maankäyttöön eikä tarvitsisi rakentaa isoja liittymiä.
- Bussilinjojen huononnuksia (77A?) tulossa jo ensi vuonna, toivottavasti ei lisää

Maaperä ja rakentaminen

- Täyttöjen, rakennusten ja erityisesti kunnallistekniikan rakentamisen vaikutus pohja- ja orsi-vedenpinnan tasoon ja lähialueen painumiin
 - Malmin rakentamisen vaikutus kunnallistekniikkaan / infraan lähialueilla - putkijohtojen siirrot, uusiminen, katutyöt
 - Lähialueiden katujen asfaltointi vaikuttanut painumiin
 - Vanhan (rakennettu 1967?) viemäriin rakennekerrokset toimii kuivatusojana ja aiheuttaa pohjavedenpinnan laskua ja painumia
 - Uusille rakennuksille lähialueella annettu liian korkeat rakennuskorot, autotalleihin ei pääse ajamaan kadulta sisään (korakoero)
 - Lentokenttää suunniteltiin aikanaan Tuomarinkylän pelloille, mutta silloin se katsottiin paremmaksi rakennusmaaksi ja lentokenttä sijoitettiin suoalueelle, jolla ei muuten tule olemaan mitään käyttöä
 - Tattarisuon pienteollisuusalueen vesien tila ja pilaantuneisuus
-



- Pelastuslaitoksen harjoittelukenttä ja pilaantuneisuus
- Öljyn hajua, öljystä maata ollut 5 metrin syvyydessä
- Falkullan painumat ja huono/epäonnistunut rakentaminen
- Maaperä Tattarisuon alueella on todella saastunut (mm. bensaa ojissa)
- Kairauksissa tehdystä reiästä oli savipatjan alta löytynyt bensaa (lentokentän alueelta)
- Mitä syvästabilointi on?
- Minkälaisia paaluja tullaan käyttämään?
- Millainen alue Lentokentän alue on rakennettavuudeltaan koko Helsingin suhteen?
- Onko alue vaikeampi vai helpompi kuin Arabianranta tai Pikku Huopalahti?
- Miksei rakenneta Tuomarinkylän pelloille?
- On hyvä, että tehdään rakennettavuusselvitys

Maankäyttö ja asuinrakentaminen

- Fallkullan asuinalueen eteläreunan asuntojen näkymien Fallkullan pellolle pitäisi säilyä
 - Ehdotettiin Fallkullan koulutontin siirtämistä, mutta nähtiin nykyisessä sijainnissa myös hyviä puolia
 - Sunnuntaipalstojen alueen pohjoisemman osan eteläreunan asuntojen näkymien Longin-
ojalle toivottiin säilyvän ja ihmeteltiin onko uusi katu ko. talojen eteläpuolella tarpeellinen?
 - Keskustatoimintojen alueelle toivottiin tiheämpää jalankulun verkostoa sekä urbaanimpaa
korttelirakennetta ja todettiin esitetyn korttelirakenteen ko. kohdassa viittaavan lähiömäiseen
"ostariin"
 - Nallenmäen itäpuolella olevan korttelin reunan toivottiin olevan pienimittakaavaisempaa so-
peutuen paremmin Nallenmäkeen
 - Toivottiin, että olisi ollut tarkempia korttelisuunnitelmia
 - Toivottiin tehokkaampaa maankäyttöä.
 - Oltiin helpottuneita, että maankäyttö ei olekaan liian tehokasta.
 - Toivottiin ryhmärakennuttamiseen soveltuvaa pientalo- tai rivitalorakennetta
 - Kerrostaloja ei pitäisi rakentaa suoraan pientalojen viereen
 - Korkein rakentaminen Tattarisuon reunaan
 - Terminaalirakennus pariisilaisittain useamman katulinjan päätteeksi
 - Ehdotettiin lennonjohtotornimaisia, pyöreitä rakennuksia jokaiselle osa-alueelle
 - Sunnuntaipalstojen itäreunaan on merkitty uutta rakentamista. Millaisia rakennuksia on tu-
lossa? Eihän tule suoraan kiinni nykyisiin pientaloihin?
 - Säilyvätkö nykyiset rakennukset ja tontit ennallaan Sunnuntaipalstoilla?
 - Mitä tarkoittaa A-alue, kun sekä kerrostalot että pientalot sallittu? Päättääkö grynderi mitä
tulee? Onko teilläkin koko ajan paineita tehostaa, tuleeko niihin siis vain kerrostaloja kuiten-
kin?
 - Miten ihmeessä voi Sunnuntaipalstojen alueelle tulla näin järjetön määrä ihmisiä, mitä tämä
tarkoittaa ja miten tällaista voidaan esittää?
-



Palvelut

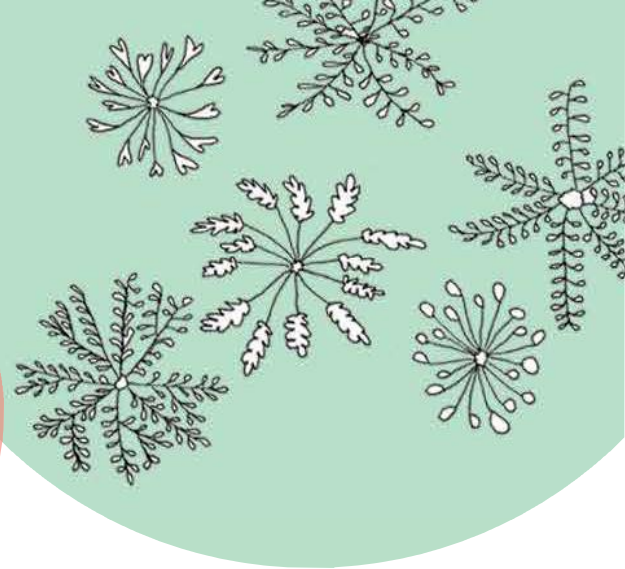
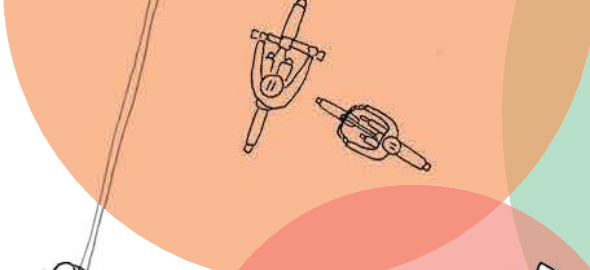
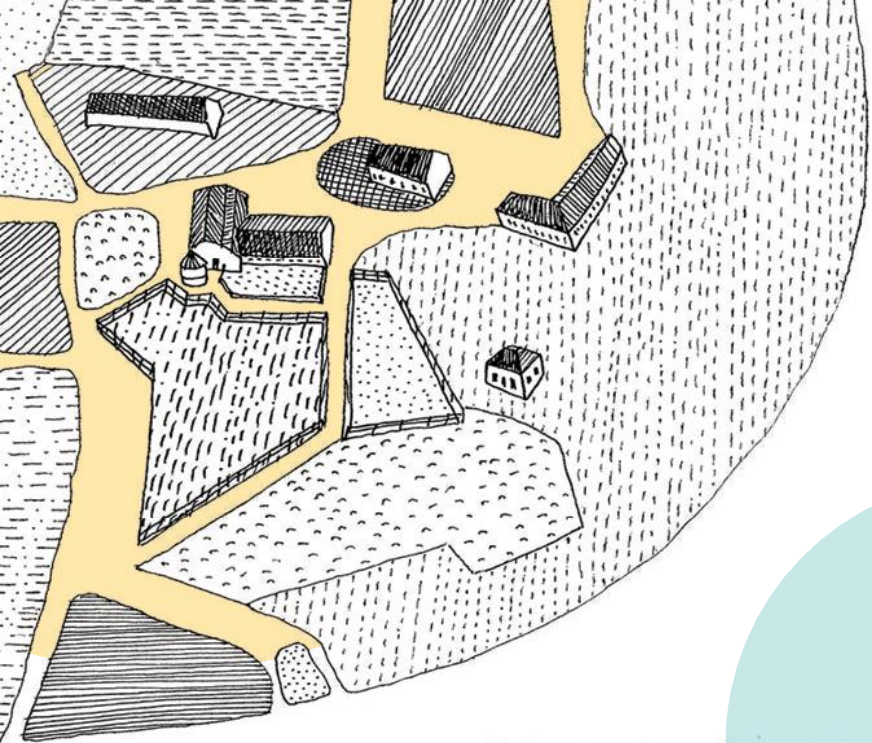
- Palveluita voisi olla Tattarisuon reunalla
- Miten varmistetaan se, että palvelut tulevat riittävän ajoissa (julkiset palvelut, kaupalliset palvelut, raitiotieyhteydet)?
- Minne on tulossa päiväkoteja? Kouluja?
- Miksei keskustaa ole merkitty suoraan terminaalirakennuksen ympärille?
- Miksi keskustatoimintojen alue on siinä missä on - miksei ole lähempänä Lahdenväylää, Tattarisuon eteläpuolella?
- Voisiko kaavaan saada kirkollisen rakennuksen paikan (viimeistään asemakaavassa) Suurmetsäntien pohjoispuolelle lestadiolaisten rukoushuoneen viereen?

Viheralueet

- Vesiaiheita pitäisi olla enemmän
- Onhan viherreitti on hiihdettävissä talvella?
- Otetaanko Longinojaa huomioon alueen suunnittelussa, voidaanko mitenkään estää sen (ja taimenkannan) tuhoutuminen vesimäärien lisääntyessä?
- Paalutusten ja syvästabiloinnin vaikutus Longinojaan
- Missä ulkoreitti oikein kulkee? Miten hiihtolatu kulkee teiden kohdalla? Voiko olla tunnelia?

Muuta

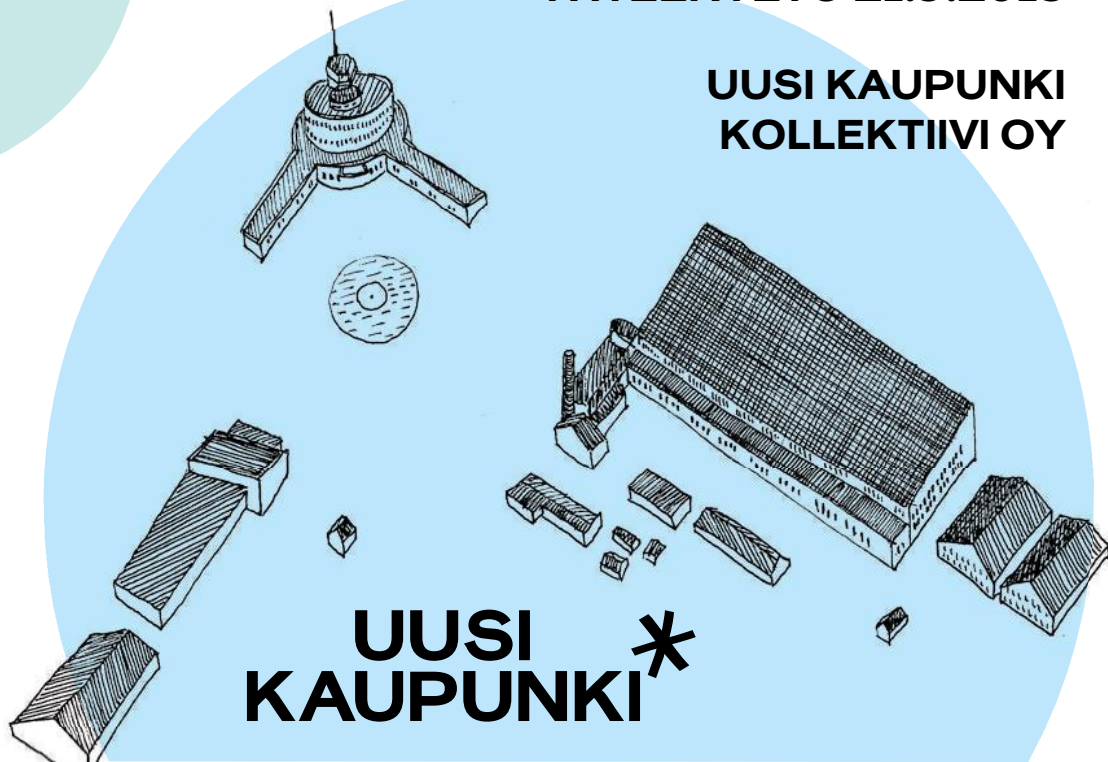
- Miten voi olla näin näköalatonta suunnittelua, kaavarungossa ei näy mitenkään vuoteen 2050 katsominen, pitäisi olla paljon tulevaisuutta huomioivampaa suunnittelua!
 - Hienoa, että pääsimme karttojen ääreen keskustelemaan ja kyselemään kunnolla
 - Lentokentän tuhoaminen on tragedia, jota jälkipolvemme eivät tule antamaan anteeksi
 - Vuorovaikutustilaisuudet olleet surkeasti järjestettyjä - miksi keskustelua ei käyty auditoriossa vaan ruokalassa erillisissä pisteissä?
 - Miksi ei suunnitelmassa ole otettu huomioon työpajojen tuloksia? Miksi ei tehdä yhden kiitotien vaihtoehtoa?
 - Miksi tällaista tuhoa suunnitellaan?
 - Esitetty suunnitelma on hyvä
-



MALMIN TYÖHUONE

**MALMIN TYÖHUONE
1.9. JA 3.9.2015**

**TYÖPAJATULOSTEN
YHTEENVETO 21.9.2015**



**UUSI KAUPUNKI
KOLLEKTIIVI OY**

**UUSI
KAUPUNKI***



**MALMIN TYÖHUONE 1.9. JA 3.9.2015
TYÖPAJATULOSTEN YHTEENVETO
UUSI KAUPUNKI KOLLEKTIIVI OY**

**NILO IKONEN, PAULI SIPONEN
AVARRUS OY**

**AUVO LINDROOS, ALEKSI NIEMELÄINEN, TEEMU SEPPÄNEN
FUTUDESIGN OY**

**JUSSI VUORI, ERICA ÖSTERLUND
JADA OY**

**INARI VIRKKALA, SOFIA DE VOCHT
HUKKATILA OY**

**HILLA RUDANKO, TIIA ANTTILA
ARKKITEHDIT RUDANKO + KANKKUNEN OY**

**EMMA JOHANSSON, HEIKKI RIITAHUHTA
STUDIO PUISTO OY**

**UUSI
KAUPUNKI***



**MALMIN TYÖHUONE 1.9. JA 3.9.2015
TYÖPAJATULOSTEN YHTEENVETO
UUSI KAUPUNKI KOLLEKTIIVI OY**

**SISÄLLYSLUETTELO S.3
MALMIN TYÖHUONE -TYÖPAJA S.4**

TIISTAI 1.9.2015

**RYHMÄ 1, STUDIO PUISTO: "VIHREÄ JA VIIHTYISÄ MALMI" S.10
RYHMÄ 2, HUKKATILA OY: "AMFI" S.16
RYHMÄ 3, JADA: "YHTEISÖLLISET PUUKYLÄT" S.22
RYHMÄ 4, AVARRUS: "LENTOHARRASTUKSESTA MELUA?" S.27
RYHMÄ 5, ARKKITEHDIT R&K: "YRITTÄJIEN PUHEENVUORO" S.33
RYHMÄ 6, FUTUDESIGN: "ILMAVA" S.39**

TORSTAI 3.9.2015

**RYHMÄ 1, STUDIO PUISTO: "MALMIN KEIDAS" S.45
RYHMÄ 2+3, JADA: "HELSINGIN HELMI" S.51
RYHMÄ 4, AVARRUS: "KOKO MALMI KAIKILLE" S.56
RYHMÄ 5, ARKKITEHDIT R&K: "MALMI GREEN SKYLINE" S.62
RYHMÄ 6, FUTUDESIGN: "SUOMEN PARHAAT YHTEYDET" S.68**

**UUSI
KAUPUNKI***



MALMIN TYÖHUONE -TYÖPAJA

Malmin työhuone -suunnittelutyöpajat järjestettiin tiistaina 1.9. ja torstaina 3.9.2015 Stadin Ammattiopistolla kello 17-20. Työpajojen tarkoituksena oli saada alueen asukkaiden, yrittäjien, käyttäjien ja muiden kiinnostuneiden kokemuksia, tietoa ja visioita siitä, minkälainen Malmin lentokentän alue on tulevaisuudessa, mikäli sinne tulee asuinrakentamista.

Tässä yhteenvedossa on ryhmien tuottamien visioiden lisäksi Uusi kaupunki -kollektiivin työpajojen jälkeen tekemiä visualisointeja ryhmän keskeisten ideoiden pohjalta.

Uusi Kaupunki Kollektiviin puolesta työpajajärjestelyistä vastasivat pääasiassa arkkitehdit Inari Virkkala, Hilla Rudanko sekä Tiia Anttila. Tämän yhteenvedon on koontanut Inari Virkkala.



VIESTINTÄ TYÖPAJOISTA JA NIIHIN ILMOITTAUTUMINEN

Työpajoista oli tiedotettu naapuruston asukkaille kotiin jaetuilla postikorteilla, sähköpostilla yhdistyksille, viidessä sanomalehdessä julkaistulla ilmoituksella sekä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tiedotuskanavilla. Lisäksi Malmitalolla ja Malmin lentoaseman kahvilassa oli julisteita ja postikortteja. Osallistujat ilmoittautuivat sähköisellä lomakkeella ilmoittaen samalla asuinkatunsa sekä kiinnostuksen kohteensa, joiden perusteella osallistujat jaettiin suurin piirtein samoista aiheista kiinnostuneisiin ryhmiin.



MALMIN TYÖHUONE -TYÖPAJAN KULKU

Molempiin työpajoihin osallistui noin 40 henkeä, valtaosa Malmin kentän ympäristön asukkaita sekä yrittäjiä.

Tiistain työpajassa työskenneltiin kuudessa ja torstaina viidessä ryhmässä, osallistujamäärän jäädessä hieman tiistaita pienemmäksi. Kutakin ryhmää veti Kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) Malmi-projektin suunnittelija sekä yksi tai kaksi Uusi Kaupunki -kollektiivin arkkitehtijäsentä. Lisäksi 2-3 KSV:n liikennesuunnittelijaa olivat vapaasti ryhmien konsultoitavissa.

Kaupunkisuunnitteluvirastosta työpajoihin osallistuivat arkkitehdit Tuomas Hakala, Valtteri Heinonen, Pia Kilpinen, Jouni Heinänen, Tuukka Linnas, Crista Toivola, suunnittelija Hanna Ikonen, liikennesuunnittelijat Kaisa Reunanen, Anna Pätynen ja Topi Vuorio sekä viestinnästä Maija Mattila, Aki Antinkaapo ja Marja Lintula.



MALMIN TYÖHUONE -TYÖPAJAMETODI

Työpajan päätteeksi kaikki ryhmät esittelivät työnsä ja kartalle kertyneet ajatukset ja ideat.

Työpajan aikataulu kokonaisuudessaan:

- 17.00 Yhteinen tervetuloitovotus
- 17.10 Ryhmätyöskentely alkaa
Esittäytymiskierros keskustelunaiheiden, “otsikoiden”, valinnan kautta.
Suunnittelijat kertovat illan tavoitteet sekä taustaa Malmin suunnittelusta.
Kenttävision rakentaminen kartalle toiminta- ja referenssiympyröin.
Työn nimeäminen
Lyhyen sanallisen esittelyn valmistelu
- 19.00 Kahvitauko
- 19.10 Loppuesitykset 5 min.
- 19.45 Työpaja päättyy.
Palautelomakkeen täyttäminen.

MALMIN TYÖHUONE
PALAUTELOMAKE

OSALLISTUIN TYÖPAJAAN 1.9. / 3.9. ?

MIELIPITEENI TYÖPAJASTA:
Mielestäni hieno demokraattinen tapa lähteä suunnittelemaan uutta asuin aluetta.

MALMIN TYÖHUONE
PALAUTELOMAKE

OSALLISTUIN TYÖPAJAAN 1.9. / 3.9. ?

MIELIPITEENI TYÖPAJASTA:
Hyvä keskustelu. Toivottavasti on vaihdusta, kun onnkkant ovat käyttäneet paljon aikansa asiaan

MALMIN KENTÄ

Malmi I
Jos lentot
selkeksi
ja Lohde
koko M

YHTEYSTIEDOT

Kenny.a)

MALMIN KENTÄSTÄ JÄI SANOM

- Palvelut: mel. pieni
pienryijäisyys
- Lentonäköjen
tun ja kunnastaa
- VIIRYYS ja ULKOILUA
- NYKÄISEN ASUTUKSEN
SAMANLAISEEN YHÄ

YHTEYSTIEDOT (VAPAAEHTOII

MALMIN TYÖHUONE
PALAUTELOMAKE

OSALLISTUIN TYÖPAJAAN 1.9. / 3.9. ?

MIELIPITEENI TYÖPAJASTA:
Valteri, Pauli & Niilo olivat erinomai-
set ryhmävetäjät.
Vuororivitelliset suunnittelutyöpajat erin-
omaisen idea kaupunkisuunnittelun, on-
se ki tällä tällaisissa ristiriitaisissa alueissa.
HYVÄ KSV JA UUSI KAUPUNKI -KOLLEKTIVII!

PALAUTE TYÖPAJASTA

Tiistain 1.9. ja torstain 3.9. työpajasta antoi palautelomakkeella palautetta yhteensä 55 osallistujaa. Suuri osa palautteesta oli myönteistä (34/55).

Työpajaa kuvattiin mielenkiintoiseksi, hauskaksi, vilkkaaksi, opettavaiseksi ja hyväksi tavaksi aloittaa uuden alueen suunnittelu. Hyvänä pidettiin keskusteluja suunnittelijoiden ja toisten osallistujien kanssa, inspiroivaa työskentelytapaa, hyvää ohjausta ja positiivista ilmapiiriä.

Kielteistä palautetta tuli mm. siitä, että työpajassa vaihtoehto lentotoiminnan säilyttämisestä oli rajattu pois, työpajan mainonnasta ja työskentelyn sekavuudesta.

Erityisesti toivottiin, että työpajoista on hyötyä suunnittelijoille ja että esitettyjä ideoita aidosti otetaan suunnittelussa huomioon.

Puistot, viheralueet, ulkoilureitit, vesiaiheet

Sunnuntaipalstojen välinen alue

Liikenne, arjen kulkureitit

28 000
SUOKA ASUKASTA
MÄNTYLINNAN
KUNNAN
ALUELLA
KÄYTTÄMÄSSÄ
OLLEITA
ALUEISTA

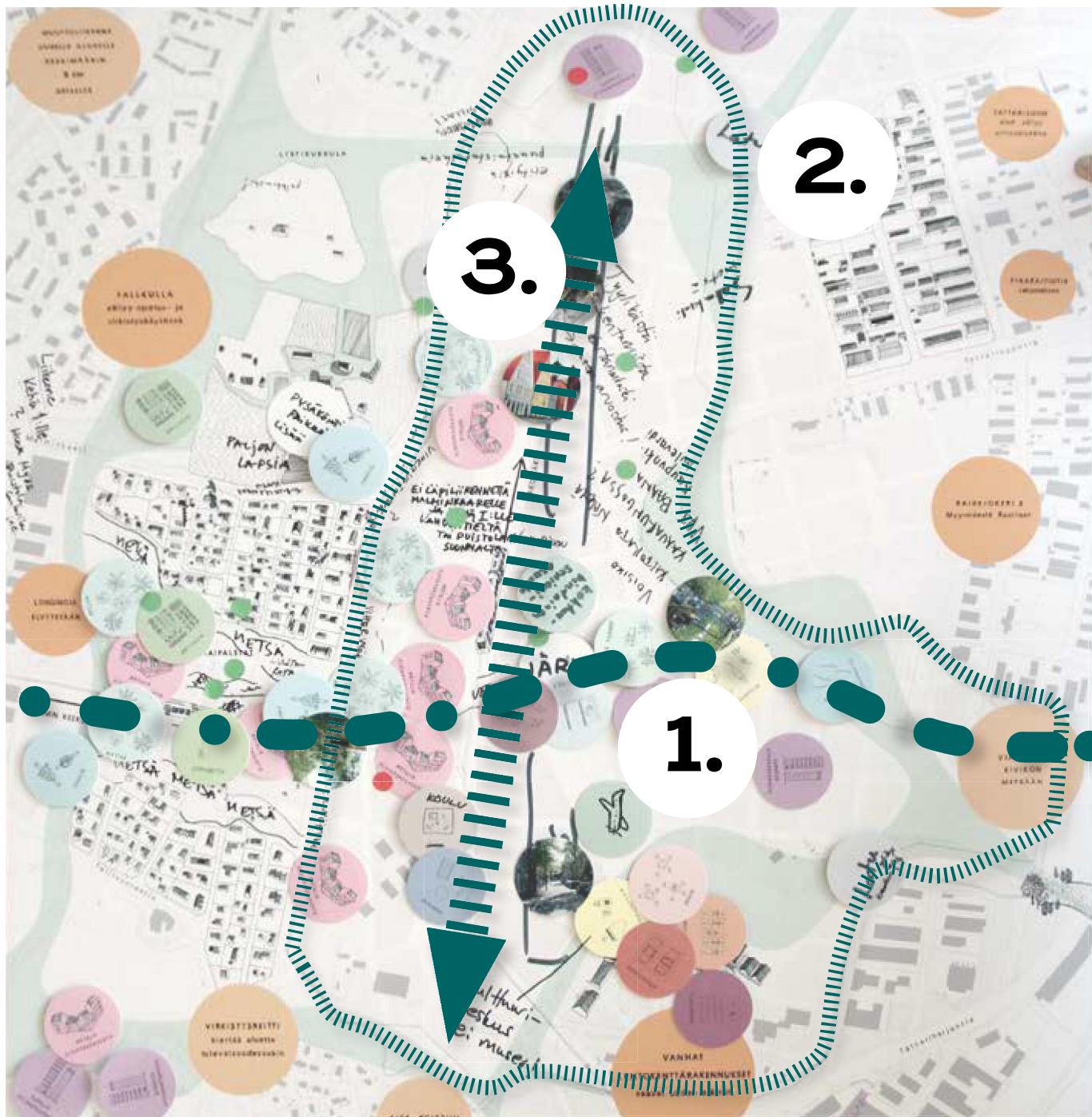
SUOKALINNAN
KUNNAN
ALUELLA
KÄYTTÄMÄSSÄ
OLLEITA
ALUEISTA
500
SÄTEETÄ

PALJALLA
EIVÄT OLE
KÄYTTÄMÄSSÄ
OLLEITA
ALUEISTA

Liikenne
Kehä 1-lle
Hanki Myös
Puhdista
Linnasta

Handwritten notes and sketches at the top left, including a stylized 'S' and 'P'.





KOLME STUDIO PUISTON ESIIN NOSTAMAA IDEAA:

1. VESISTÖN ELVYTYKSI

Longinojan lisäksi lentokentän ali menevä oja elvytetään. Alueella lähde, joka on huomioitava suunnittelussa. Veden varrelle sijoitetaan erilaisia virkistysaktiviteettejä.

Työpajan aikana nousi esille vesiaiheiden lisäksi koko alueen vehreys, puistot, lähimetsät ja teiden istutukset. Erityisesti monimuotoista lähimetsää kaivattiin sunnuntaipalstojen ympärille.

2. VIRKISTYSREITTI

Ulkoilureitin varrelle omaehtoisesti syntyneet virkistysaktiviteetit säilytetään monimuotoisina.

3. KIITOTIESTÄ ELÄVÄKSI KADUKSI

“Kiitotien pitäisi näkyä kaavassa uutena malmin Baanana.”



VIHREÄ JA VIIHTYISÄ MALMI

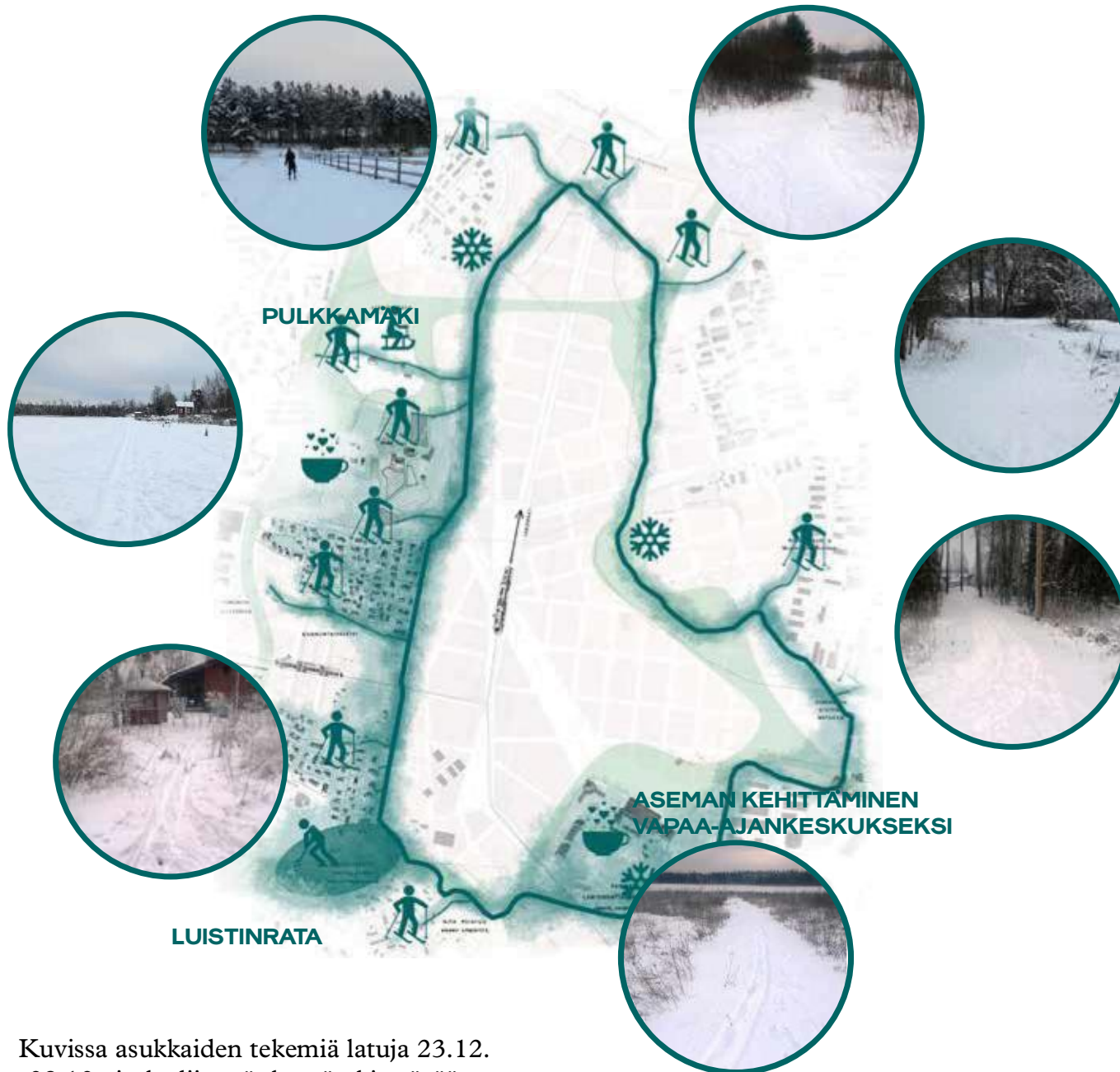
Ryhmämme koostui seitsemästä sunnuntaipalstalaisesta. Tärkeitä asioita olivat alueen tulevat liikenneratkaisut, ulkoilureittien säilyttäminen ja kehittäminen sekä Sunnuntaipalstojen välinen alue. Ryhmäläisistä tuntui hurjalta 25 000 uutta naapuria. Erityisesti Sunnuntaipalstojen ja Fallkullan välinen tieyhteys mietitytti. Karttaan täydentyi paljon paikallistuntemusta etenkin oman asuinalueen liepeiltä.

Keskusteluissa nousi ensimmäisenä esiin alueella oleva lähde ja maanalaiset vesireitit, joita ryhmä lähti innovatiivisesti ja rohkeilla ideoilla jalostamaan omaksi vesiakseliksi. Ryhmäläiset olivat valmistautuneet kiittävästi tilaisuuteen, mistä osoituksena oli mm. talvella laadittu kuvakollaasi omatoimisista liityntäladuista. Sen pohjalta ideoimme virkistysreittien kehittämistä erityisesti talviaikaan. Ryhmäläiset toivoivat, että kiitotie tulisi näkymään uudessa kaupunkirakenteessa puistomaisena pääväylänä.



1. VESISTÖN ELVYTYS

Alueella on olemassaoleva lähde, joka on huomioitava suunnittelussa. Longinojan lisäksi lentokentän ali menevä oja elvytetään. Veden varrelle ideoidaan sijoitettavan erilaisia virkistysaktiviteettejä.



Kuvissa asukkaiden tekemiä laturia 23.12.-28.12., jotka liittyvät kentän kiertävään, asukkaille tärkeään virkistysreittiin.

2. VIRKISTYSREITTI

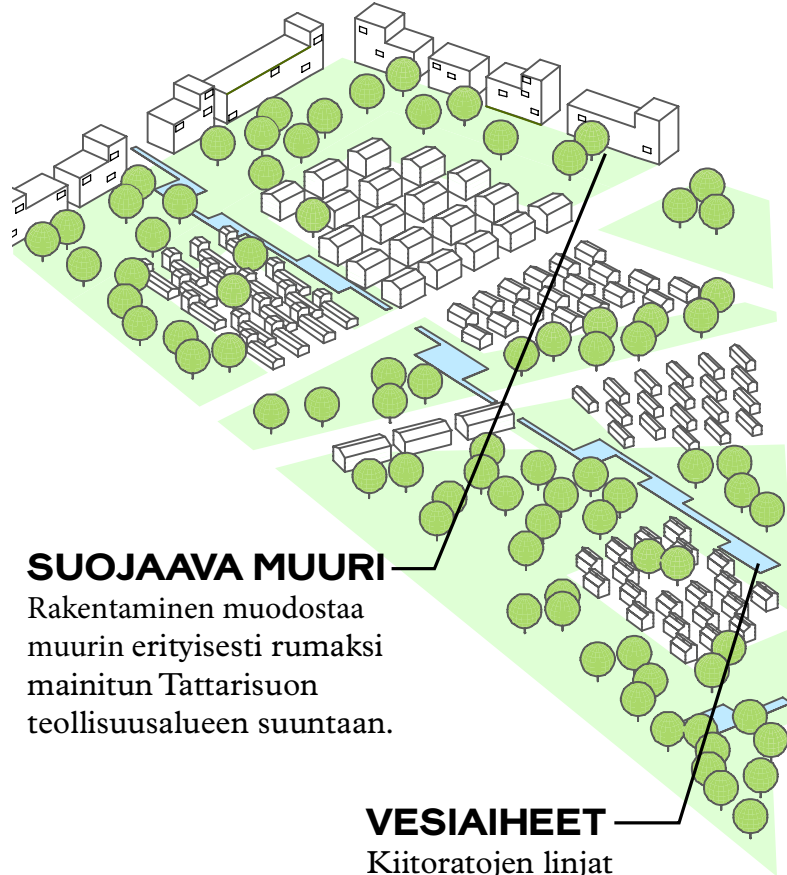
VAHVISTETAAN ALUEELLE OMAEHTOISESTI SYNTYNEITÄ VIRKISTYSKÄYTTÖTAVOJA ULKOILUREITIN VARSIN

“Nykyistä Malmin lentokenttää kiertävä ulkoilureitti, ja talvella laturia, on vilkkaassa käytössä. Sitä käyttävät sekä autoilla tulevat että kävelen tai hiihtäen lähialueelta tulevat ulkoilijat. Seuraavissa dioissa olemme kuvanneet, miten paljon ihmiset tekevät omia laturia päästäkseen lentokenttäladulle. Kuvat on kaikki otettu 28.12.2014. Lumi satoi 23.12. ja viikon aikana oli jo tehty valokuvaamamme ladut (kuvat: työpajaan osallistuneet). Samat reitit tehdään aina uudelleen, joka vuosi ja jokaisen lumisateen jälkeen. Olemme seurannut tilannetta yli 20 vuotta. Näitä reittejä tekevät tavalliset ulkoilijat, osa porukasta sellaisia, jotka eivät enää kauemmaksi eivätkä mäkisille reiteille lähde. Sama joukko käyttää ulkoilureittiä sulan maan aikana kävelyyn, sauvakävelyyn ja juoksuun.”



3. KIITOTIESTÄ ELÄVÄKSI KADUKSI

"KIITOTIEN PITÄISI NÄKYÄ KAAVASSA
UUTENA MALMIN BAANANA"

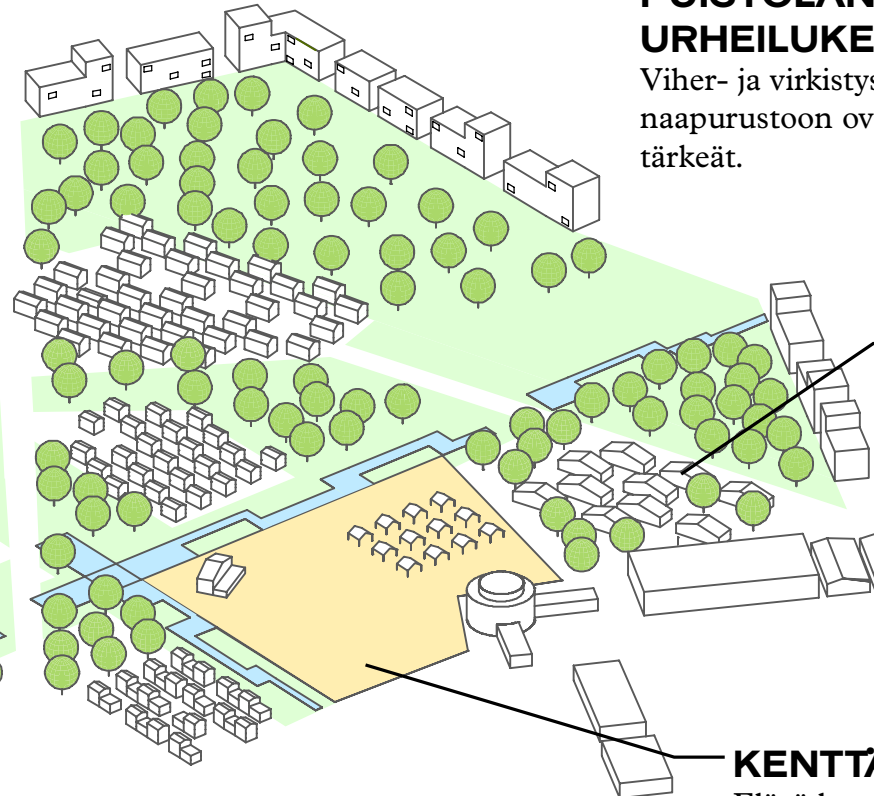


SUOJAAVA MUURI

Rakentaminen muodostaa muurin erityisesti rumaksi mainitun Tattarisuon teollisuusalueen suuntaan.

VESIAIHEET

Kiitoratojen linjat nostetaan esiin vesiaiheilla.



PUISTOLAN URHEILUKENTTÄ

Viher- ja virkistysyhteydet naapurustoon ovat tärkeitä.

SEKOITTUNUT RAKENNE

Monenlaista ja kokoista asumista sekä sekoittuneita palveluita.

KENTTÄTORI

Elävä lentokentän tori on uusien asukkaiden vilkas kohtaamispaikka. Suojellut rakennukset säilyvät aktiivisessa käytössä.



TYÖRYHMÄ

Työryhmän aktiivisen ja paneutuneen työskentelyn seurauksena syntyi positiivinen ja monipuolinen visio Malmin kentän tulevaisuudesta.



KARTALLE KERTYNEITÄ IDEOITA

Viher- ja virkistysalueet

- Vanhuksille oma liikuntapuisto.
- Vehreät ekologiset käytävät yhdistämään uudet viheralueet olemassaoleviin.
- Pääkiitoradan linjaus merkitty vesiaiheella.
- Taloissa viherseiniä.
- Satakielipuistikko lähellä Tattarisuota.
- Liikuntapuistoja kaikenikäisille.
- Laadukas koirapuisto.
- Puistololan koulun urheilukenttä on tärkeä. Miten luodaan viherreitti Kentältä pohjoiseen?

Liikenne

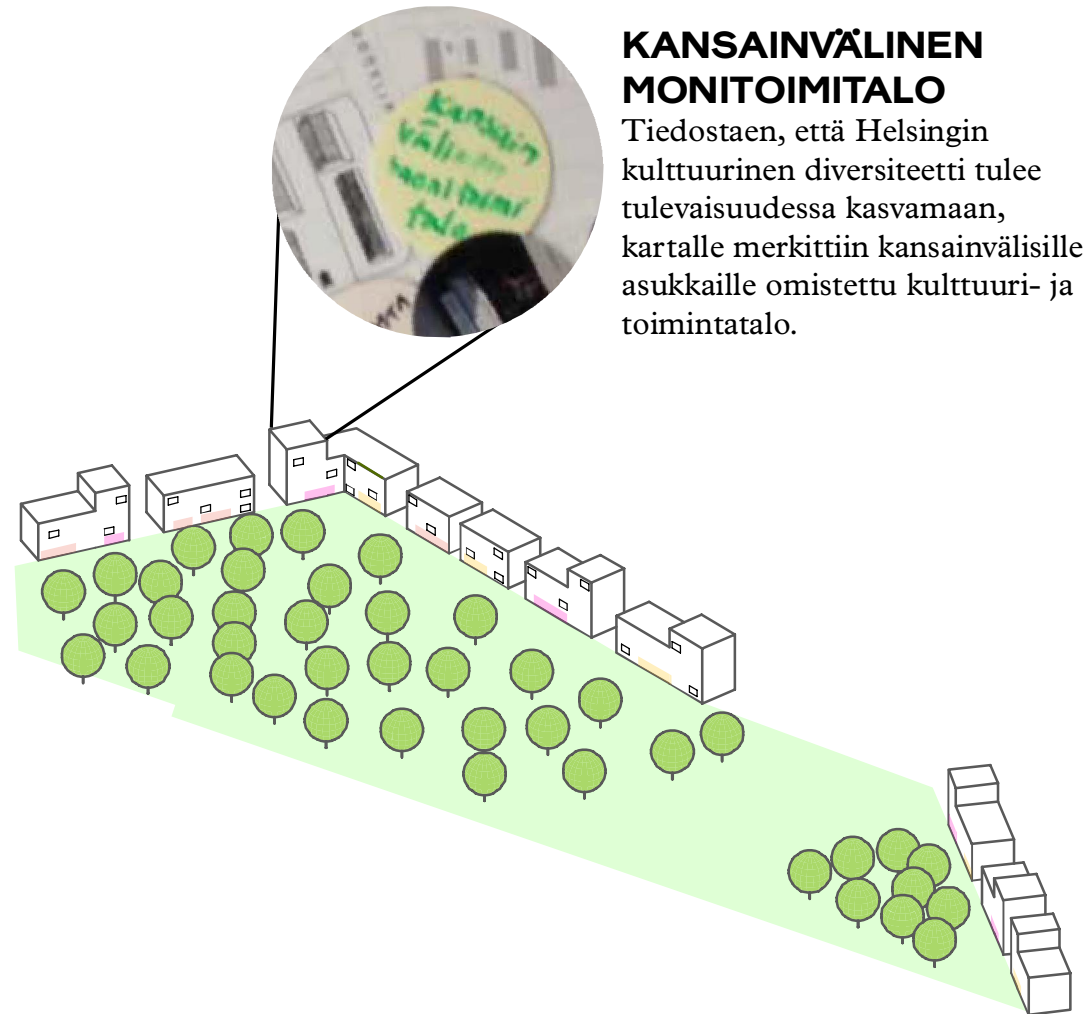
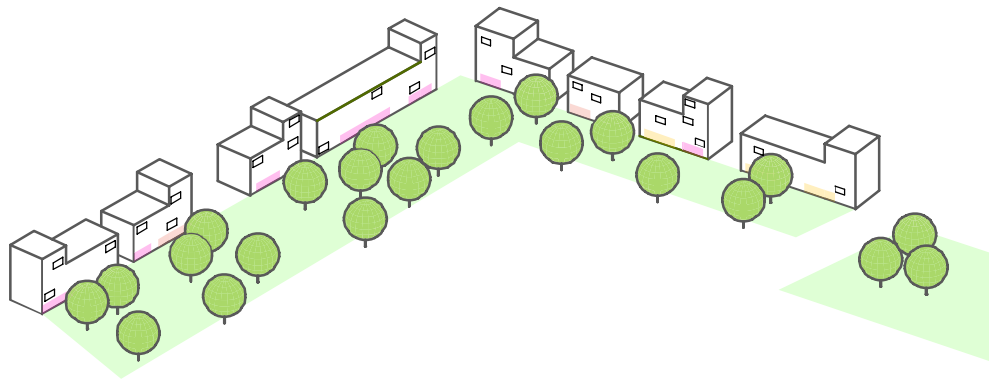
- Raidejokerissa tärkeää palvelutaso ja sujuvuus.
- Kiitotien linjat voisivat säilyä liikenneväylinä.
- Suurmetsäntie on valtavan ruuhkainen, "kuin kehä 4".

Rakentaminen

- Korkeampi rakentaminen sinne, missä maaperä sallii ja se on taloudellisesti järkevää.
- Vaihtelevan korkuista rakentamista.
- Mahdollisuuksien Malmi: rakennetaan laadukkaasti. Ei slummiä!
- Elävä keskusta, mihin laadukkaita palveluita.

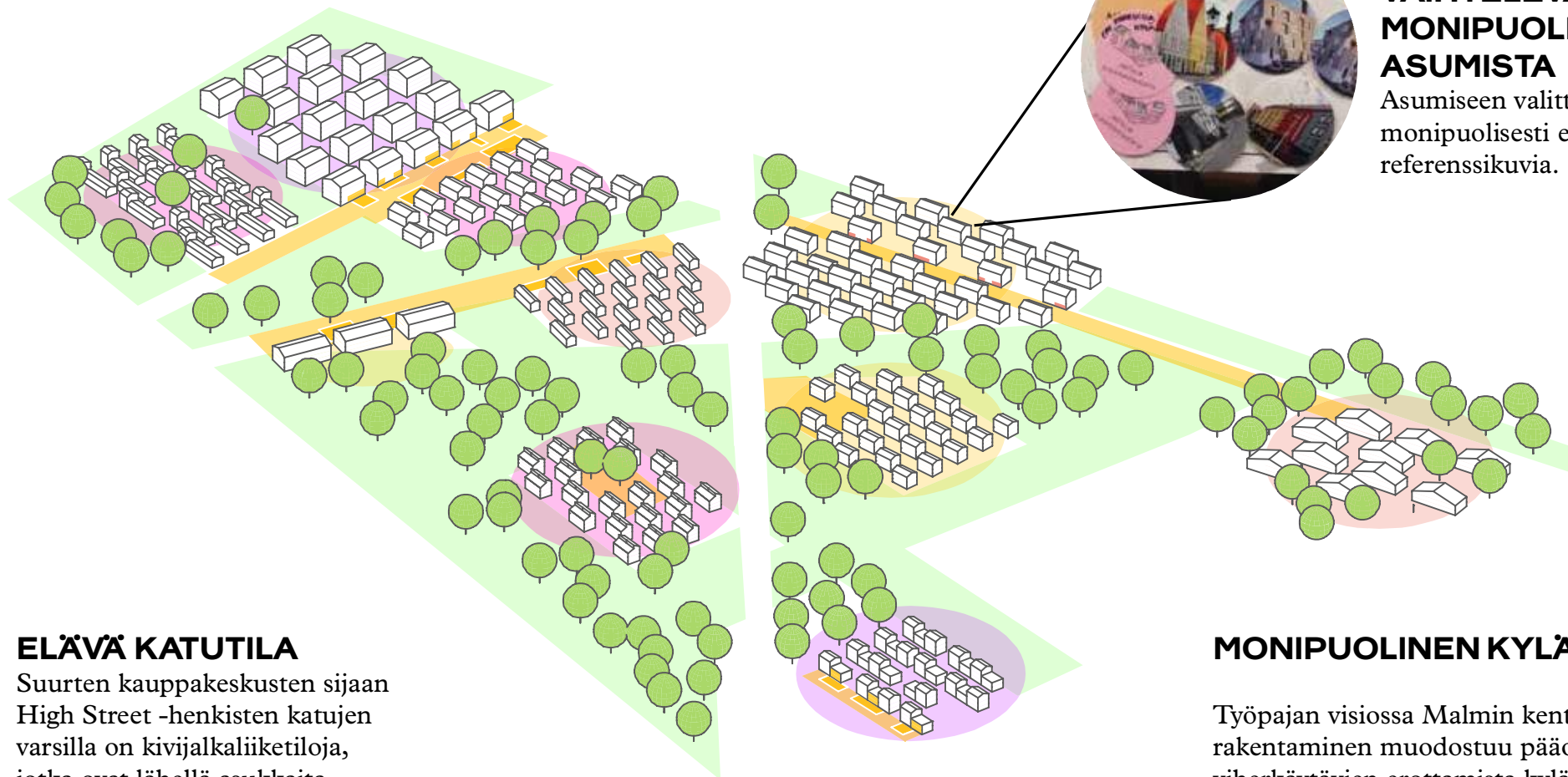
KANSAINVÄLINEN MONITOIMITALO

Tiedostaen, että Helsingin kulttuurinen diversiteetti tulee tulevaisuudessa kasvamaan, kartalle merkittiin kansainvälisille asukkaille omistettu kulttuuri- ja toimintatalo.



SUOJAAVA MUURIVYÖHYKE

Suojaava korkeamman rakentamisen muurimainen vyöhyke peittää näkymät rumaksi koetulle Tattarisuon teollisuusalueelle. Korkeampi rakentaminen jatkaa ympäristön tehokkaampien alueiden, Fallkullan ja Alppikylän korkeuksia.



VAIHTELEVAA JA MONIPUOLISTA ASUMISTA

Asumiseen valittiin monipuolisesti erilaisia referenssikuvia.

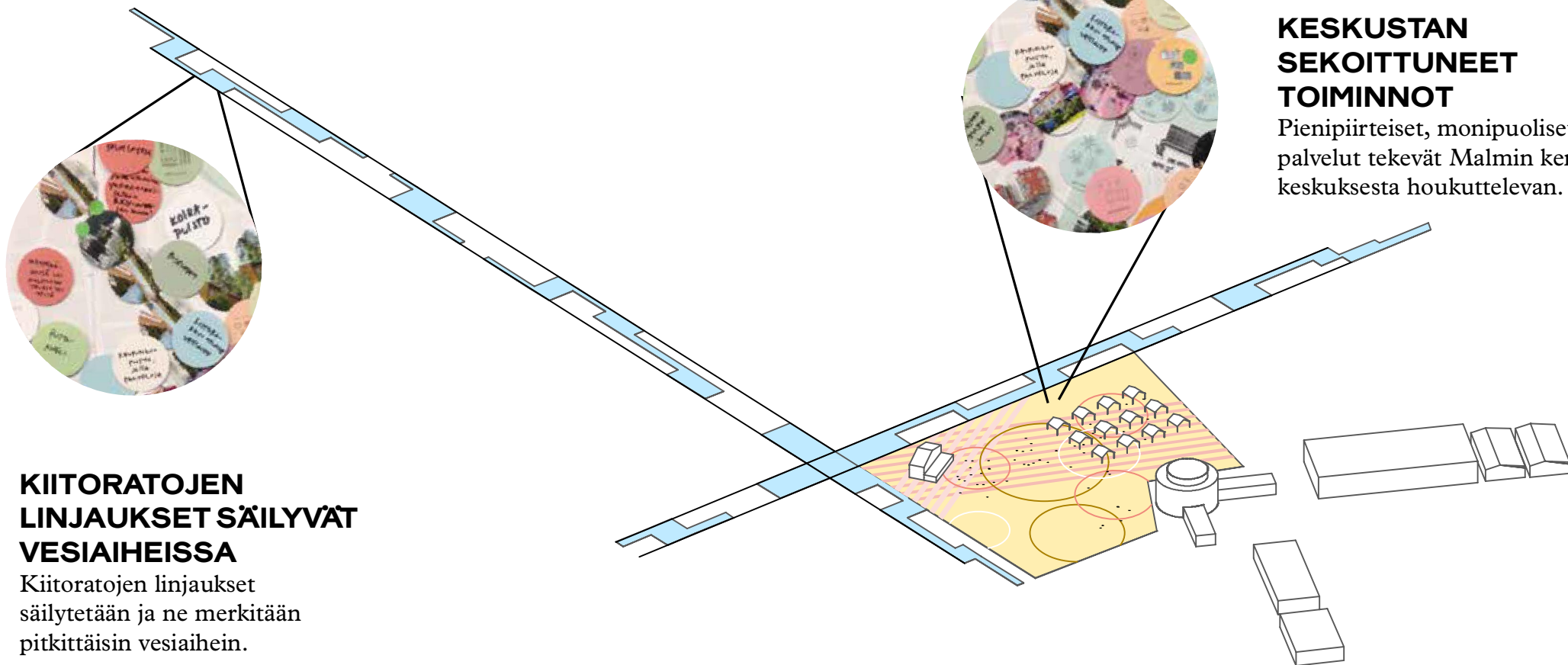
ELÄVÄ KATUTILA

Suurten kauppakeskusten sijaan High Street -henkisten katujen varsilla on kivijalkaliikkeitöjä, jotka ovat lähellä asukkaita.

MONIPUOLINEN KYLÄVERKOSTO

Työpajan visiossa Malmin kentän uusi rakentaminen muodostuu pääosin vihreiden viherkäytävien erottamista kyläyhteisöistä. Alueen palvelurakenne on monipuolinen ja sekoittunut. Alueelle ei toivottu suuria kaupan yksiköitä vaan kirjoja lähiviheralueista, aukioista ja palveluita sijoittuneena asumisen joukkoon. Malmin kentälle muodostuu eläväinen, kylämäinen yhteisö vihreiden asuinalueiden reunustamille alueille. Korkeammat maamerkit jäsentävät aluetta ja näkymiä. Aluetta kokonaisuudessaan tukee elävä ja kirjava keskusta, mistä löytyvät erikoistuneemmat palvelut.





KESKUSTAN SEKOITTUNEET TOIMINNOT

Pienipiirteiset, monipuoliset palvelut tekevät Malmin kentän keskuksesta houkuttelevan.

KIITORATOJEN LINJAUKSET SÄILYVÄT VESIAIHEISSA

Kiitoratojen linjaukset säilytetään ja ne merkitään pitkittäisin vesiaiheihin.

ELÄVÄ KENTTÄTORI JA MAAMERKKIRAKENNUKSET

Ryhmä korosti alueen historiaa ja kultuuriympäristön säilyttämistä esimerkiksi suunnittelemalla kenttärakennusten eteen elävän toriaukion. Rakennuksiin sijoittuu esimerkiksi kaupallisia palveluita, jotka luovat kenttärakennuksista alueen aktiivisen keskuksen. Meininki alueella on reipas ja rohkea: työpajaosallistujat valitsivat toistuvasti referenssiksi Kööpenhaminan värikkään Superkilen-puiston.



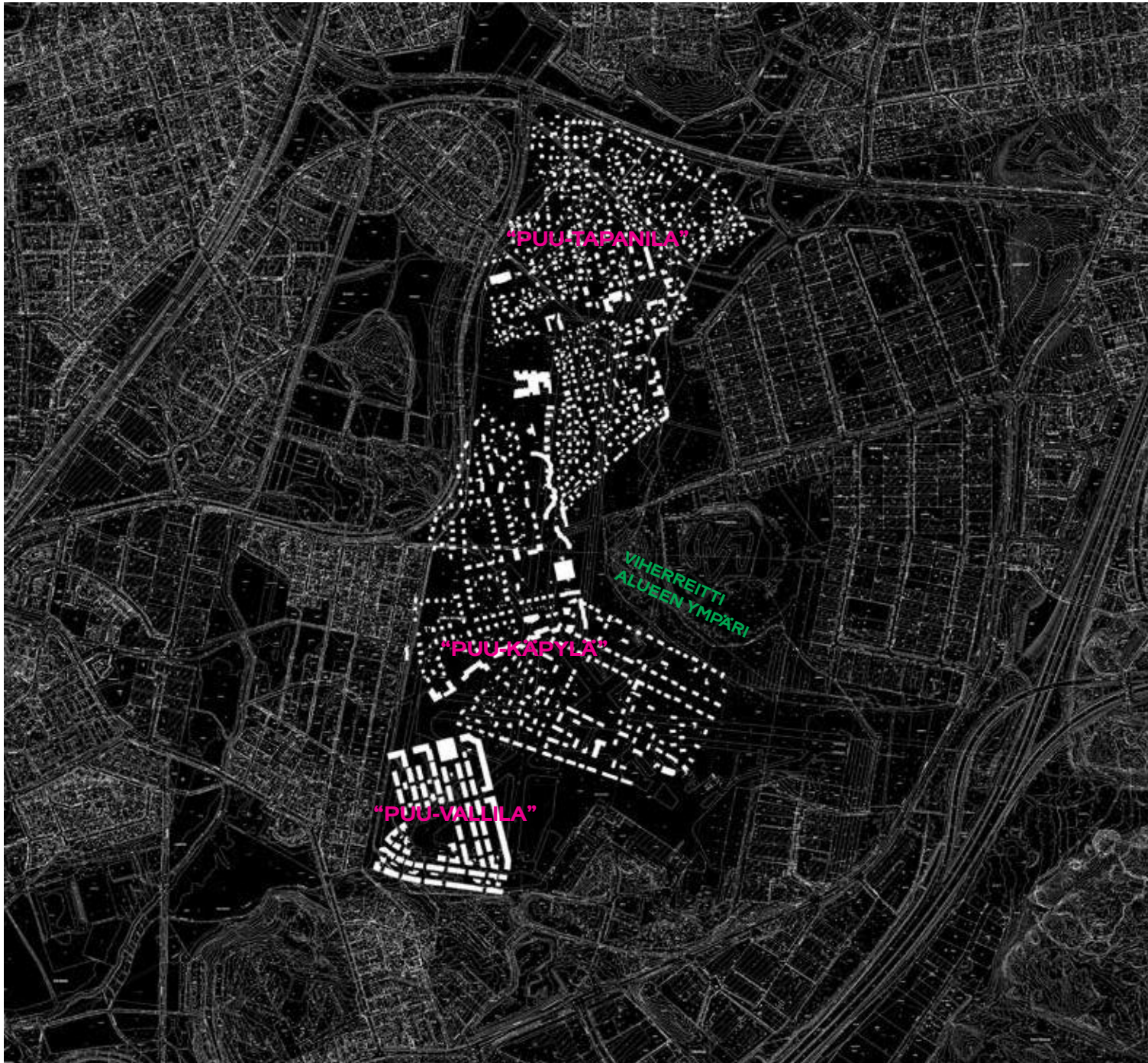


YHTEISÖLLISET PUUKYLÄT

Ryhmä koostui seitsemästä lähialueen asukkaasta. Fallkullassa, Tapanilassa ja Puistolassa pitkään asuneet ryhmäläiset vastustivat yleisesti Malmin lentokenttätöiminnan lakkauttamista, lentotoiminta on voimakas osa alueen identiteettiä. Myöskin suunniteltua rakentamisen määrää (25.000 as.) ja kenttäalueen savista maaperää rakentamisalustana kyseenalaistettiin. Ryhmässä keskusteltiin myös paljon alueen palveluiden riittävydestä.

Keskusteluissa nousi esiin kolme ryhmäläisille tärkeää teemaa:

1. Tähänastisten suunnitelmien asukastavoite on liian suuri. 10.000 asukasta olisi parempi. Väljempi rakentaminen takaa mahdollisuuden viihtyisään puutarhakaupunkiin ja pienempiin kortteliyhteisöihin.
2. Malmin lentokenttärakennusten alueelle tulisi kehittää aktiivista kulttuuritoimintaa. Hyvänä verrokkina mainittiin Teurastamon alue Helsingin Sörnäsissä.
3. Kevyen liikenteen rengasmaisen reitti alueen ympäri on tärkeä. Fallkullan kotieläntilasta voidaan kehittää viherverkostoa tukeva ruokakulttuurin keskus.



PUUTARHAKAUPUNGIN PARHAAT

Viihtyisiä yhteisöllisiä kyliä.
Uudisrakentamisen määrä
noin 10.000 asukasta.



IHMISET RAKASTAVAT
PUUTARHAKAUPUNKIA.
FALLKULLAN TILA TARJOAA
MAHDOLLISUUDEN
OMAA LEHMÄÄN JA
LÄHIRUOKARAVINTOLAAN.

FLOW-FESTIVAALI
MUUTTA MALLILLE:
LENTOKENTTÄRAKENNUKSET
OVAT TÄYDELLINEN
ALUSTA KEHITTYVÄLLE
KULTTUURIKESKUKSELLE



Puistot, viheralueet, ulkoilureitit, vesiaiheet

Muu: LENTOBIHMAINEN SÄILYTTÄMINEN

Liikenne, arjen kulkureitit

Muu: *Suhte Malmiin eläkeläisten*

MALMIN TYÖHUONE

28 600
MUTTA ALUJOKIA
muuttamattomia
vähä
ALUJOKIA

MOOTTORIRANNE
MUTTA ALUJOKIA
EESTIMÄÄRIN
& KM
BATEIKKA

PALKKULLA
alitty opera- ja
vokiosuhyissä

Luonnon
ja
Kosken

LONKUNDA
SUUTTELAN

MALMIN
RESURSSIN
YHTIÖT

VALOKU-
REITTI
SÄILYTY

UUTTA
MILJAT

Lentokentän
hotellit



Asunto-
PÄIVÄT &
OVIKÄSIT
KROODOT!



MALMIN
KUNTOKESKUS

Maise
Käsitöitä!

UUSI-
KÄSITÖ-
SÄILY

KINOTIN
ALUEIDEN
MARRAS

Yhteis-
Käsitöitä
JÄS!

UUSI-
ALUEIDEN
KÄSITÖ

UUSI-
ALUEIDEN
KÄSITÖ

UUSI-
ALUEIDEN
KÄSITÖ

UUSI-
ALUEIDEN
KÄSITÖ

SAVON MARJA
ON PÄIVÄT
JA KOKKI
KOKKI

TEKO-
SÄILY-
MUSEO



SATA-
KÄSITÖ

Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä

UUSI-
ALUEIDEN
KÄSITÖ

Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä

Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä

Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä

Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä

Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä



Käsitöitä
Käsitöitä
Käsitöitä

LENTOKENTTÄKÄSITÖ
Käsitöitä

ALTA
POISTU
ALUEIDEN

ALTA
POISTU
ALUEIDEN

ALTA
POISTU
ALUEIDEN

ALTA
POISTU
ALUEIDEN

ALTA
POISTU
ALUEIDEN

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

MALMIN
KUNTOKESKUS

Ajatus: Lentoasema jää toimintaan yhden kiitotien mallina

Kiitotie museoitava!

Longinojalle kaarisiltoja ja uimapaikka!

Yhteys Malmille tärkeä!

Ratikka tärkeimmäksi kulkumuodoksi!

Viereisiä asuinalueita ei saa kuormittaa liikenteellä

Pienimittakaavaista rakentamista lounaisosiin



Nykyinen viherrinki säilytetään metsäpuistona

Uusi itäinen aluekeskus vahvistamaan työpaikkarakennetta

Korkeaa ja tiivistä asumista itään Tattarisuon ja Lahdenväylän tuntumaan

Lentoasemarakennuksista ilmailumuseo!

Hyvät autoyhteydet Kehälle ja Lahdenväylälle tulee varmistaa



ALUEEN HENKI:

**"VÄLJYYS
VIHERALUEET
VESIAIHEET
INHIMILLISYYS"**

VAIHTOEHTO A

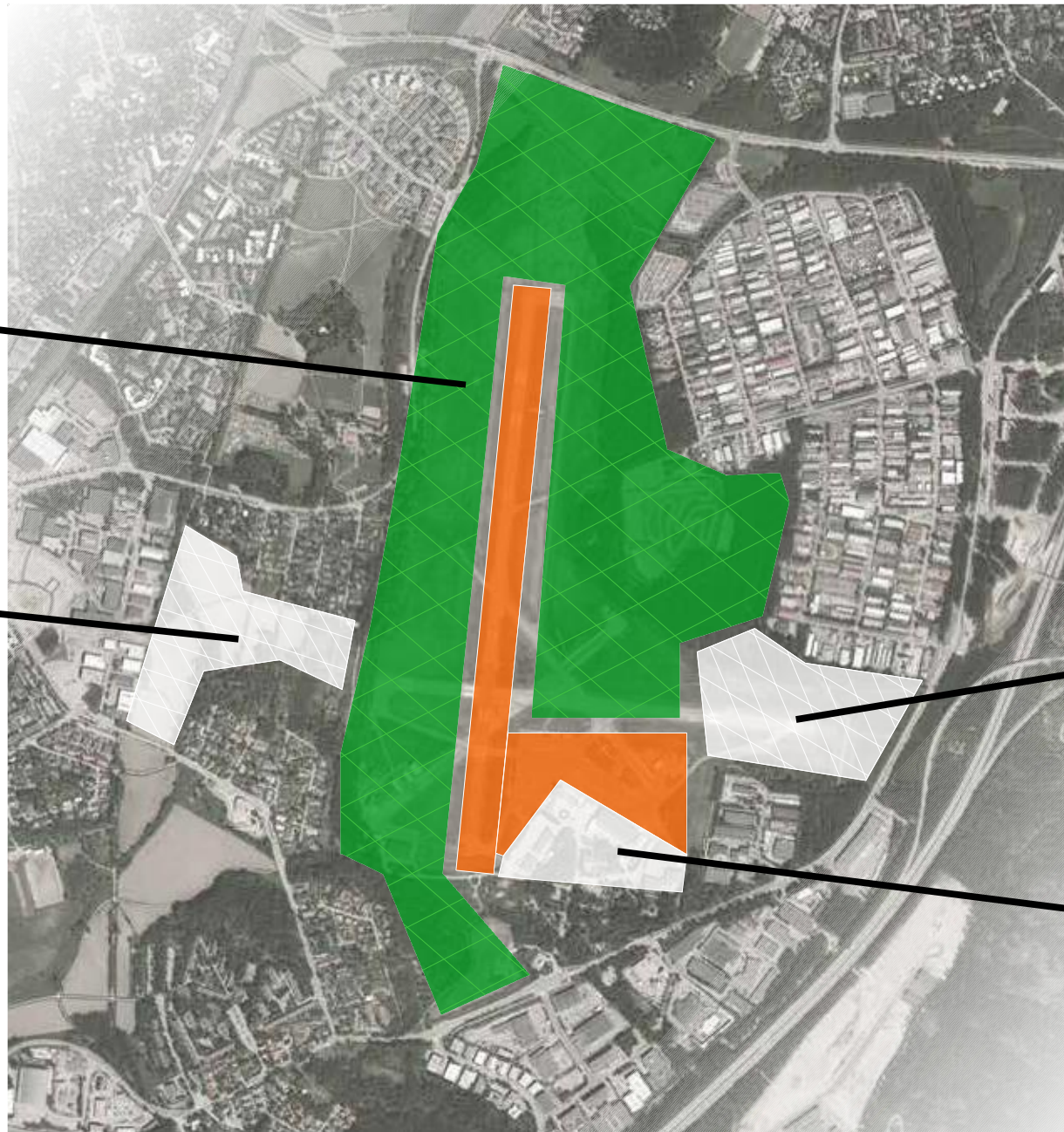
**"YHDEN
KIITORADAN
SÄILYTTÄMINEN
&
SUOJA-ALUEET
PUISTOIKSI
&
REUNA-ALUEIDEN
RAKENTAMINEN"**

Suoja-alueet puistoiksi,
käyttö vapaata kun
ei lentotoimintaa

Matalaa, tiivistä ja
vihreää asumista

Korkeaa ja tiivistä asumista
itään Tattarisuon ja Lahden-
väylän tuntumaan

Vahvistetaan lentoasemaa
nykykäytössä + uusia kaikkia
kuntalaisia palvelevia toimintoja



VAIHTOEHTO B

**"SUHDE MALMIN
KESKUSTAAN
&
KORKEA
RAKENTAMINEN JA
TYÖPAIKAT ITÄOSIIN,
VAIHTOLEVA
ARKKITEHTUURI"**





FALLKULLAN KENTTÄ

Yrittäjien puheenvuoro

Työryhmään oli koottu Tattarisuon ja lentokenttäalueen yrittäjät, jotka ovat huolissaan yritysten toimintaedellytyksistä lentotoiminnan päättyessä. Ryhmän sisällä oli voimakkaita ristiriitoja siitä, miten alueen tulisi kehittyä. Suuri osa osallistujista kannatti lentotoiminnan säilymistä. Ryhmässä mukana oli mukana myös asukkaita, joita kiinnostivat palvelut ja kulttuuriympäristö. Työryhmä esitti huolensa jäsenneltyinä ja pyrki ideoimaan orastavia ratkaisuja kolmeen teemaan:

1. Miten turvataan alueen yrittäjien tulevaisuus?
2. Miten säilytetään kulttuuri- ja luonnonympäristö?
3. Kestääkö alue 25 000 uutta asukasta?
Kuinka liikenne ja palvelut järjestetään?

Huoli:

Miten käy Tattarisuon yritys-alueen? Vuokrasopimukset ovat olleet lyhyitä, eivätkä yrittäjät ole päässeet kunnolla kehittämään aluetta. Alueella on jo korkean teknologian yrityksiä.

Idea:

Tiivistetään Tattarisuon ympärille korkean teknologian yritysvyöhyke. Uusia teollisuus- ja toimitilatontteja sisääntulojen yhteyteen.

1. Miten turvataan alueen yrittäjien tulevaisuus?

Huoli:

Entä pienyrittäjät, kuten antiikkikaupat ja autoala? Tattarisuo on kierrätyksen aarreaitta. Jääkö pienteollisuus jalkoihin, kuinka teollisuusrakennukset sopivat asuinalueen naapuriin?

Idea:

Pienyritykset saavat uusista asukkaista asiakkaita. Kierrätys voidaan nostaa näkyväksi teemaksi kuten Zurich Westissä.



Huoli:

Rakennusten suojelu ei merkitse mitään, jos lentokentän henki ja ympäristö eivät säily. Lentokenttätöiminnan historia saisi näkyä alueella ja pitkät kiitoratamaiset näkymät pitää säilyttää.

Idea:

Suojellaan lentokenttärakennusten laajempi ympäristö, ja jätetään ympärille vista-vyöhyke.

2. Kuinka säilytetään kulttuuriympäristö?

Huoli:

Alueesta tulee nukkumalähiö, joka ei houkuttele ketään ulkopuolelta. Tulevalla kaupunginosalla pitää olla historiaan perustuva oma karakteri.

Idea:

Suojeltaviin terminaalirakennuksiin voitaisiin perustaa Koillis-Helsingin Kaapelitehdas.



kuva: Tempelhof, Nic Simanek



kuva: Kaapelitehdas, <http://www.stu.fi/kaapelitehdas/>

Huoli:

Kuinka saadaan 10 000 autoa päivittäin tänne ja pois? Tukkeutuvatko liikenneväylät? Autolla liikkumisen tulee olla helppoa, ja liikkumisen ylipäätään turvallista ja esteetöntä.

Idea:

Joukkoliikennekatu alueen keskelle, hyvät ajoliittymät alueen reunoille erityisesti yritysvyöhykkeelle.

3. Miten järjestetään palvelut ja liikenne 25000 hengelle?

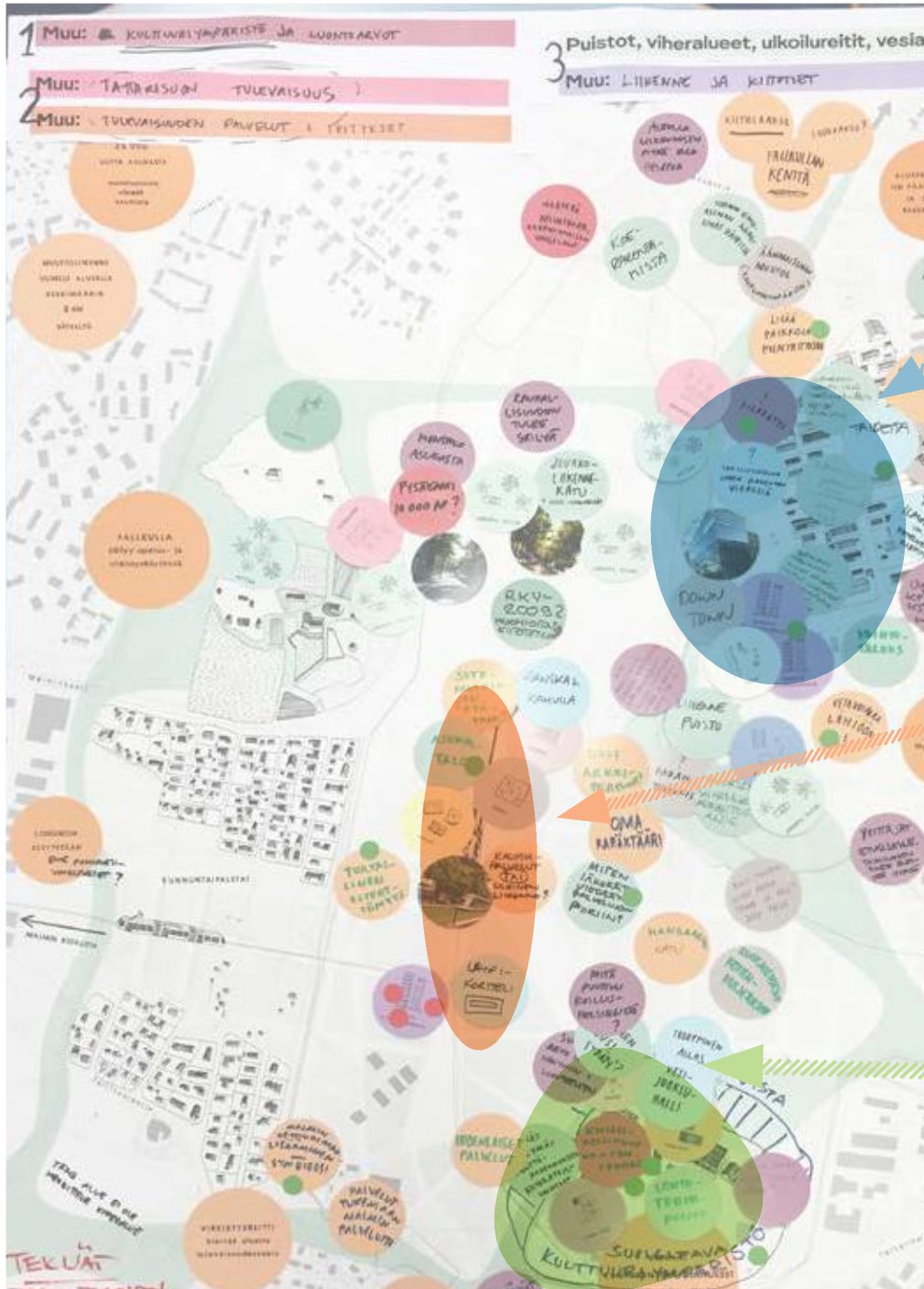
Huoli:

Miten järjestetään palvelut 25 000 hengelle? Saadaanko alueelle asukkaiden tarvitsemia kunnallisia palveluita? Miten iäkkäät saadaan palvelujen piiriin?

Idea:

Alueen yhteinen asukastalo = sote-palveluiden etätaalo! Palvelut tukevat ja laajentavat Malmin palveluita osin etäyhteydellä.





Kierrätys ja korkea teknologia



Joukko-liikennekatu ja asukastalo



Vista-vyöhyke ja Koillis-Helsingin Kaapelitehdas

MALMIN TYÖHUONE Muu: Viheralueet, Puistot, asukasrheitys, liikenne

Muu: Tiloja pienryhtyksille

Liikenne, arjen kulkureitit

Sunnuntaipalstojen välinen alue

Rakentaminen ja asuminen Muu: **TÄTÄRILMUNNIE**

25 000
HUHTI-AKSI
MÄNTYLINEN
KORHONEN
KORHONEN
KORHONEN

MONTTELINEN
KORHONEN
KORHONEN
KORHONEN
KORHONEN

PALKKOLA
KORHONEN
KORHONEN
KORHONEN

LONKKA
KORHONEN
KORHONEN

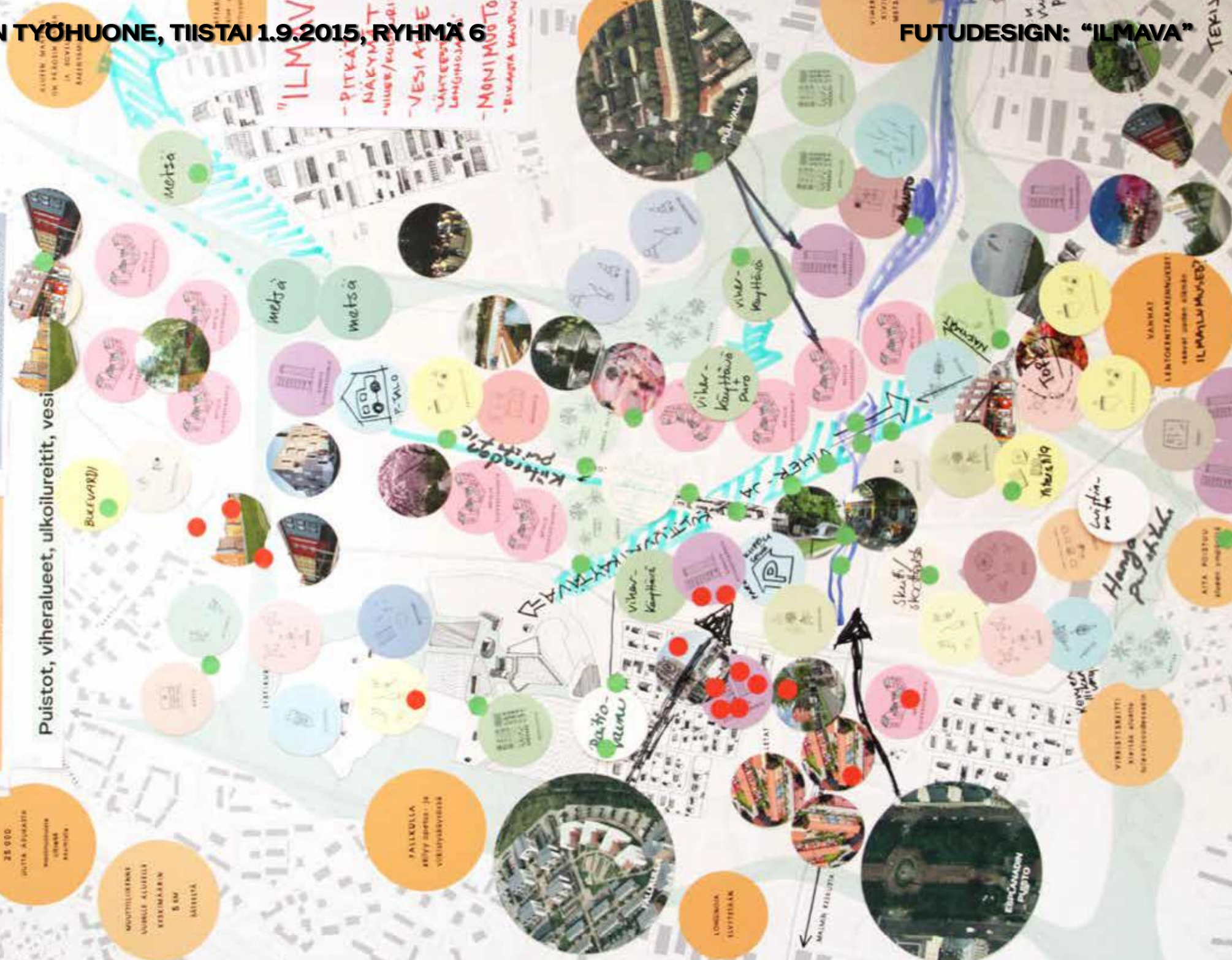
ESPOON
KORHONEN
KORHONEN

VIERISTEIKKI
KORHONEN
KORHONEN

HANGA
KORHONEN
KORHONEN

VANHA
LENTOKENTÄN
KORHONEN
KORHONEN

ILMAVA
KORHONEN
KORHONEN





ILMAVA

Ryhmä koostui seitsemästä noin 40-75 v Malmin ja lähialueiden asukkaista.

Alueelle tyypillisten pitkien näkymien säilyttämistä pidettiin tärkeänä, samoin laajoja viheralueita ja niiden yhdistämistä ympäröivään viherrakenteeseen. Vesiaiheen lisäämistä uuteen kaupunginosaan pidettiin hyvänä ja tarpeellisena ideana.

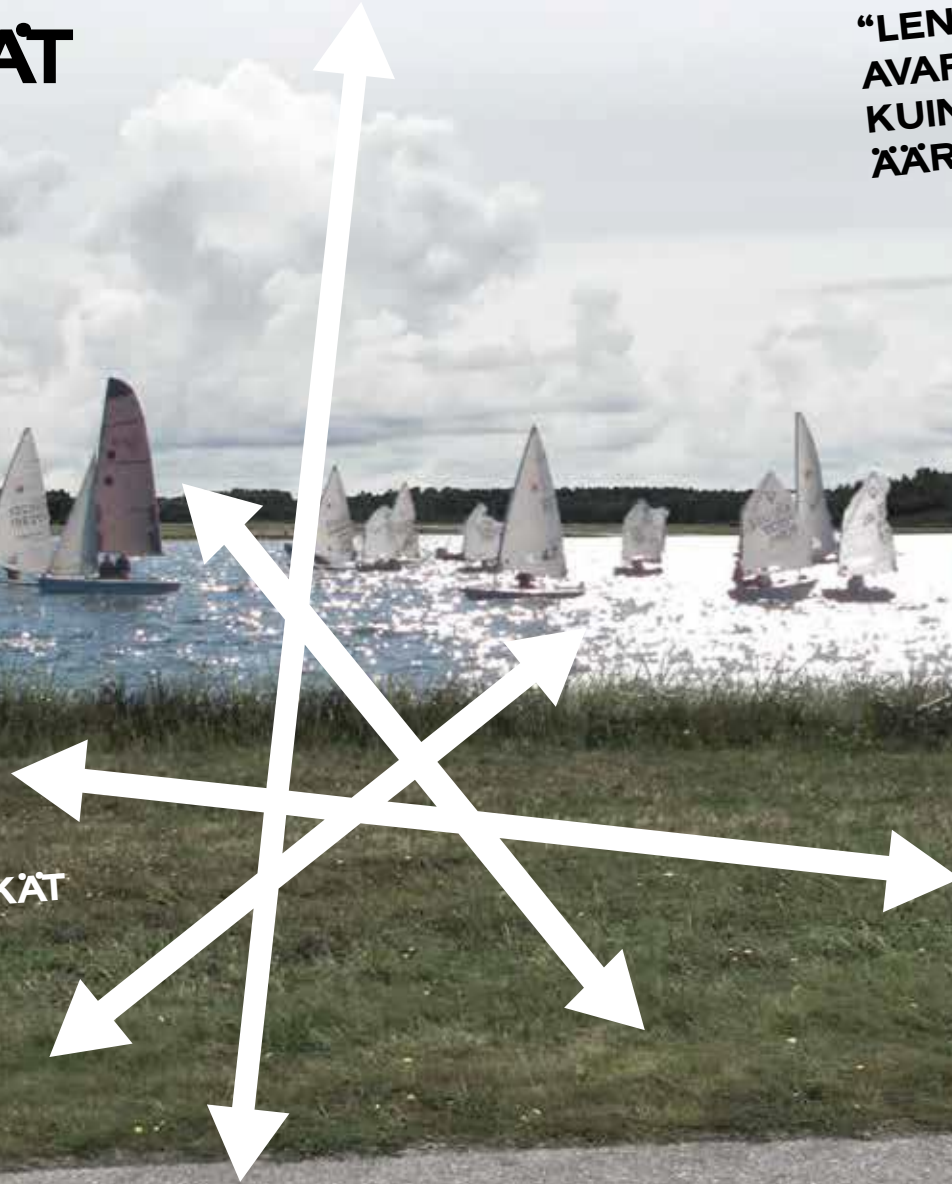
Ryhmä piti korkean ja matalan rakentamisen yhdistelmää parhaana vaihtoehtona ja ideoi erilaisten aktiviteettien yhdistämistä parkkitaloihin.

Poimimme aktiivisen ryhmän ideoista neljä mielestämme tärkeintä ajatusta alueen suunnitteluun

1. PITKÄT NÄKYMÄT

"LENTOKENTTÄ ON
AVARA MAISEMA -
KUIN ASUISI MEREN
ÄÄRELLÄ"

"KIITORATOJEN PITKÄT
NÄKYMÄT TULISI
SÄILYTTÄÄ..."



2. VESIAIHE

VESIAIHE TUO ALUEELLE
MONIPUOLISIA
VIRKISTYSMAHDOLLISUUKSIA

AVATAAN UUSI
VESIAIHE LÄHTEELTÄ
LONGINOJALLE



VESIAIHE AUTTAA
MYÖS HULEVESIEN
KÄSITTELYSSÄ

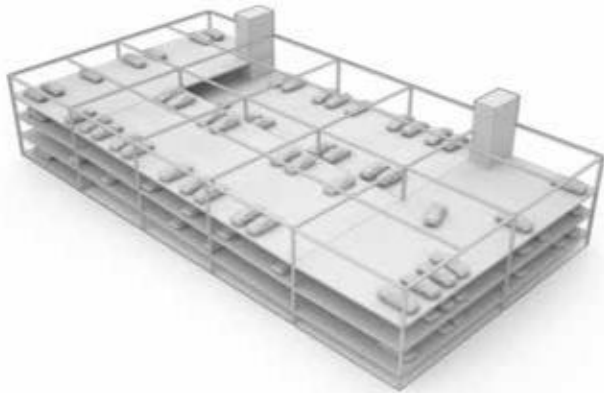


3. VAIHTELEVA KAUPUNKIRAKENNE

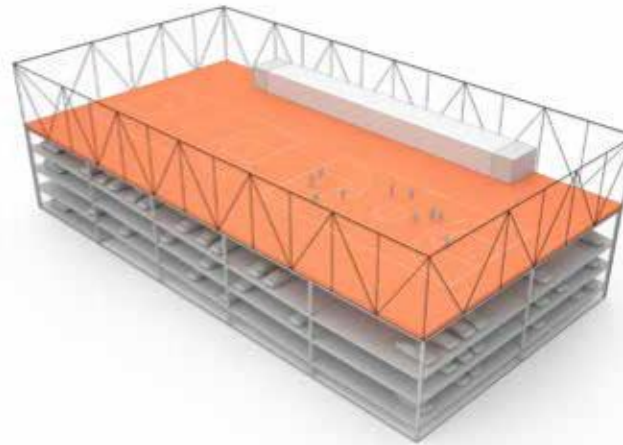
VAIHTELEVA,
MONIMUOTOINEN,
SEKOITTUNUT
KAUPUNKIRAKENNE



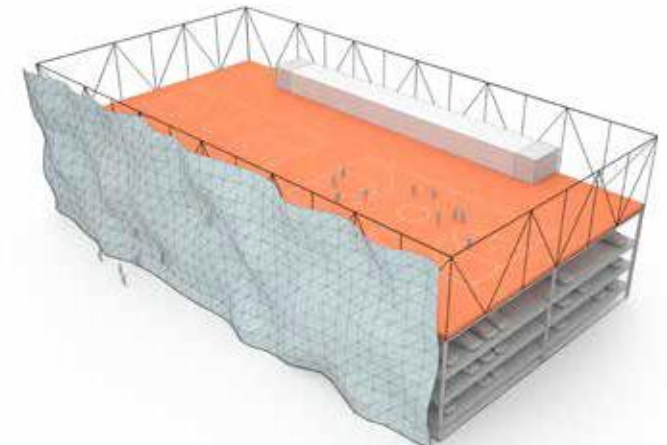
4. PARKKITALO + AKTIVITEETTI



PARKKITALO



+ PELIKENTTÄ



+ KIIPEILYSEINÄ

**NOUSEVA
KAUPUNKISILUETTI**



1. BULEVARDIKATU



2. SUJUVA LIIKENNE



**3. PUUTARHA JA
METSÄTASKUT**

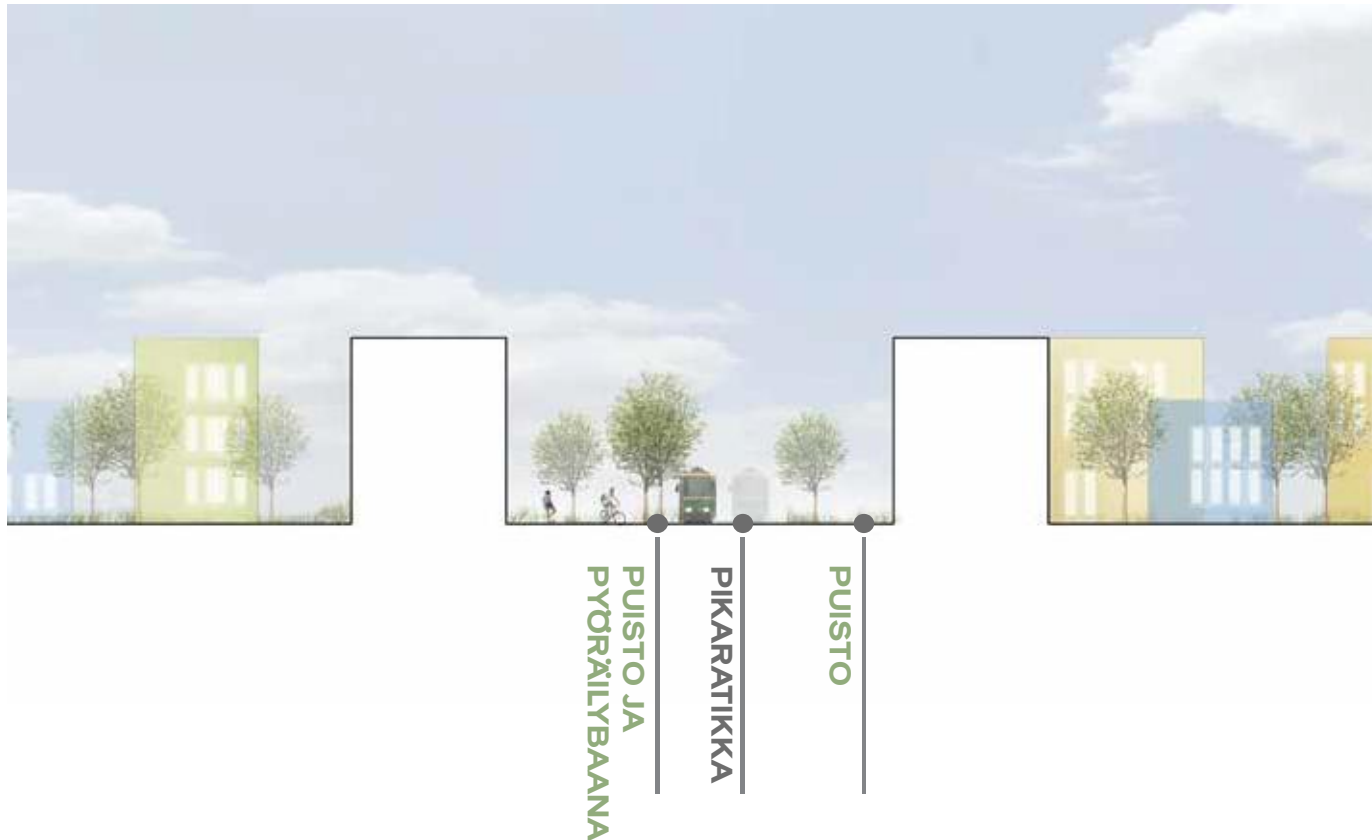
MALMIN KEIDAS

Työpajassa pidettiin tärkeänä että uusi keskuskatu, vihreä bulevardi noudattaa vanhaa lentoliikenteen kiitorataa. Bulevardin henki saisi olla aktiivinen, elävä, urbaani, tiivis, vihreä jaettu tila. Pääasialliset palvelut ryhmä sijoittaisi pääkadulle.



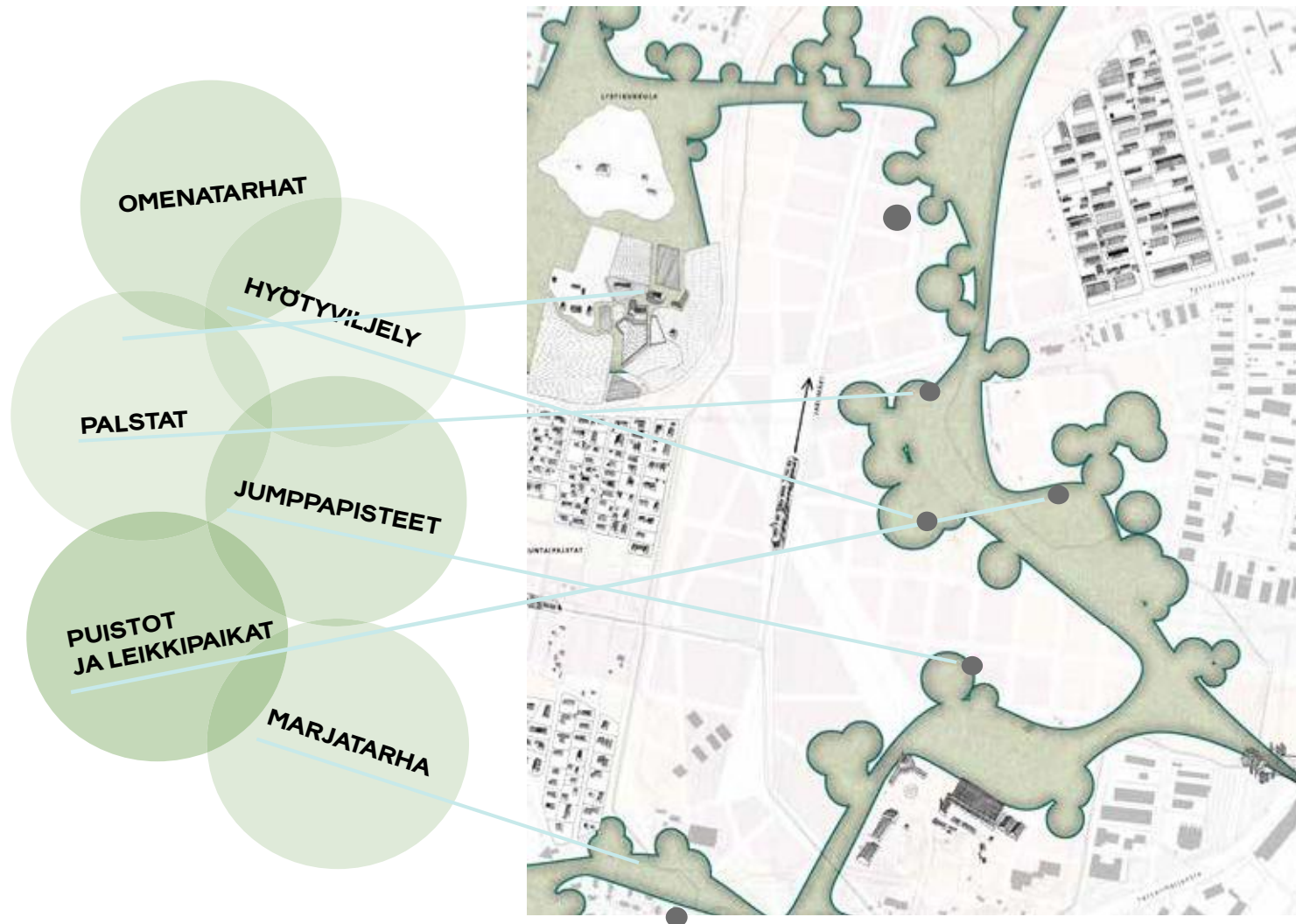
1. BULEVARDIKATU

Ryhmän osallistujat pitivät erityisen tärkeänä, että lentoliikenteen linjaa noudattava pääkatu olisi urbaani ja kaupunkimainen, palvelut kokoava katu. Kontrastia pienimittakaavaisille reuna-alueille haluttiin korostaa korkeahkolla rakentamisella. Todettiin, että katutilassa tapahtuva raideliikenne on oltava toimiva ja helppokäyttöinen. Myös pyöräilyliikennettä pidettiin tärkeänä sekä elävää katutilaa, lähikauppoineen ja kahviloineen. Katutilan tulisi olla vihreä ja sieltä pitäisi löytyä paikkoja rennolle oleskelulle.



2. SUJUVA LIIKENNE

Julkinen raideliikenne tulisi olla yksi ensimmäisistä alueelle rakennettavista asioista. Alueen halki, sunnuntaipalstojen välistä, ideoitin kulkevaksi vehreää puistoväylää pikaratikoineen ja pyöräilybaanoineen. Autoliikenne ohjattaisiin muuta kautta. Vehreä reitti olisi paitsi tehokas kulkemisen kannalta myös elämyksellinen vesiaiheineen ja puustoineen. Vehreää reittiä reunustaisi pienimittakaavaisemmat talot joiden henki olisi kaupunkivilla- tai townhousetyylinen.



3. PUUTARHA- JA METSÄTASKUT

Ryhmässä pidettiin tärkeänä säästää mahdollisimman paljon alueen ympärillä olevaa metsää. Tämä johti ajatukseen, että rakentaminen olisi tiivistä, keskialueella korkeahkoa ja reunoilla matalaa, luontoon soljahtavaa. Ei pidetty tärkeänä rakentaa laajoja puistoja tai puistoväyliä kaupunkirakenteen lomaan, koska aluetta ympäröivä metsävyöhyke on jo olemassa ja sellaisenaan erityisen hienoa ja monimuotoista. Ideoitiin kuitenkin, että metsän reunoilla olevat pihapiirit ja pienet puistot voisivat olla eräänlaisia viljely- ja puutarhataskuja, jotka liittyisivät lähimetsään. Puutarhataskut olisivat julkista tai puolijulkista hoidettua tilaa, joka lisäisi metsä- ja puistoalueen käyttöastetta ja käyttömahdollisuuksia.



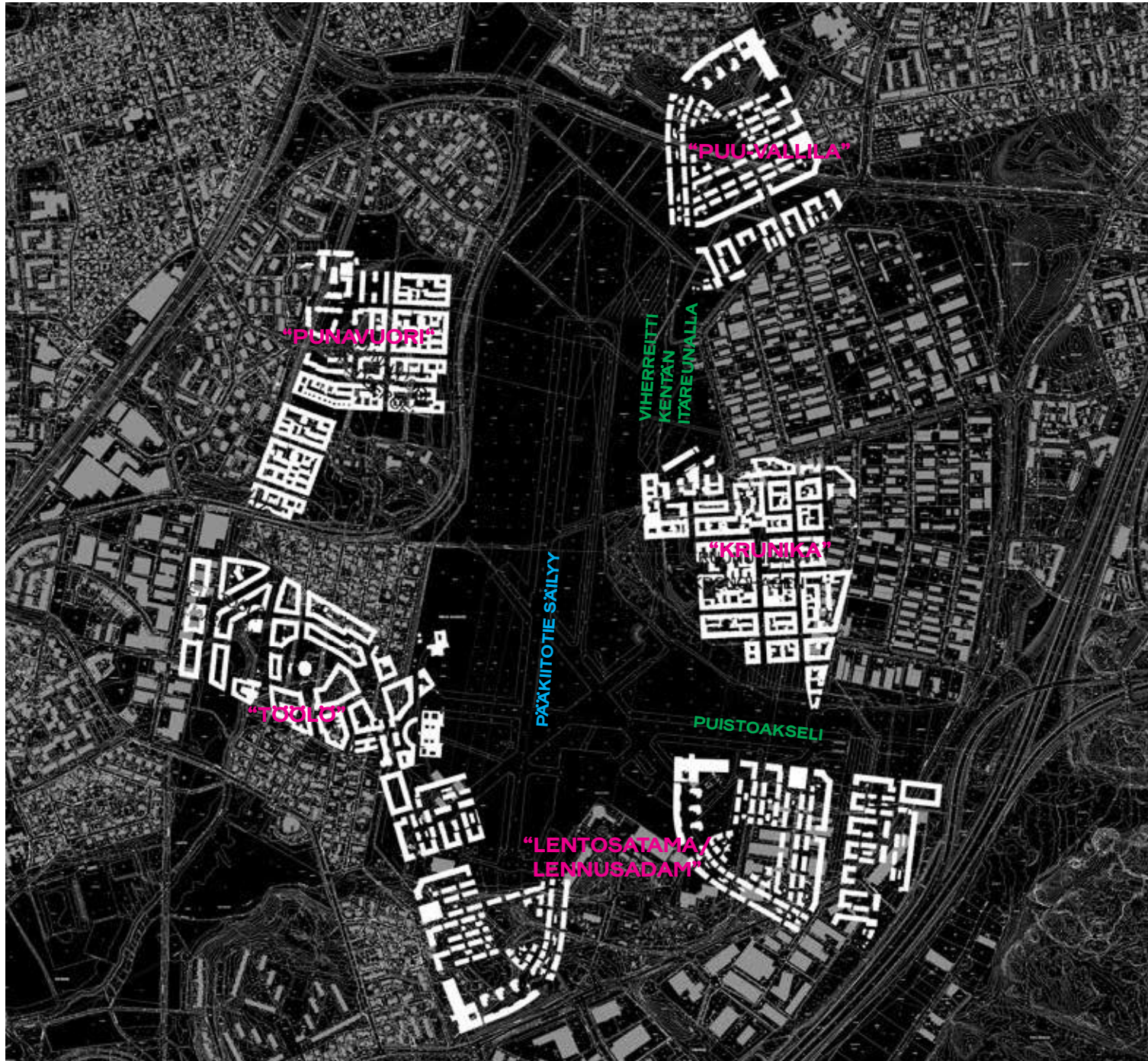
HELSINGIN HELMI

Ryhmä koostui kymmenestä lähialueen asukkaasta ja toimijasta. Osa ryhmän jäsenistä edusti paikallisyhteisö Kehrää.

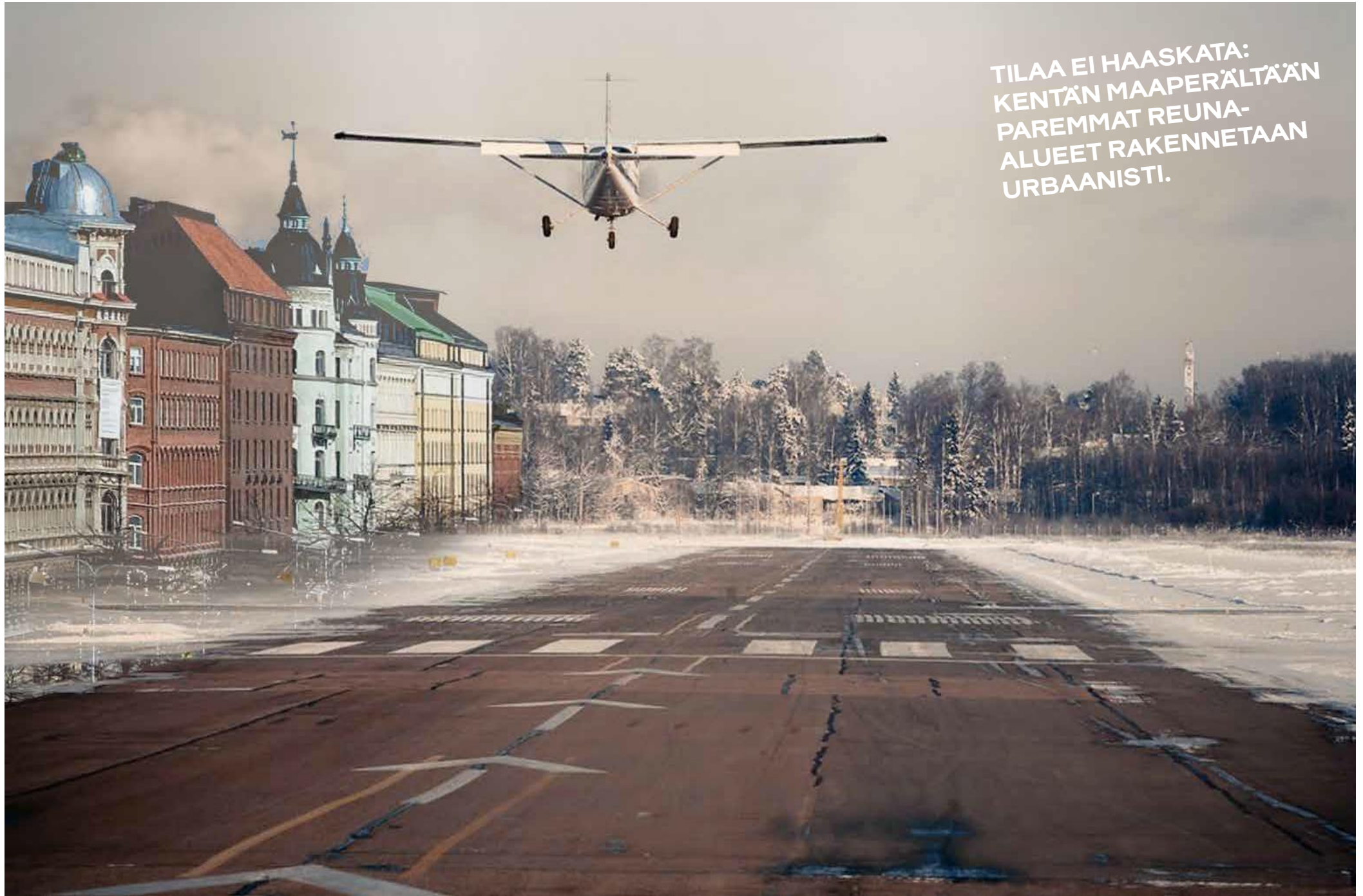
Ryhmän tärkein viesti oli säilyttää Malmin lentokenttä alkuperäisessä käytössään. Suunnitteluprosessin etenemistä arvosteltiin ankarasti vaihtoehdottomuudesta ja esillä olleiden asiakirjojen paikkansapitävyys kyseenalaistettiin. Rakentamista savikolle ei pidetty järkevänä. Hulevesisuunnittelua kritisoitiin ja kannettiin huolta Longinojan kohtalosta.

Keskusteluissa nousi esiin ryhmäläisten tärkeimmät teemat:

1. Lentotoiminta säilyy. Itä-Länsi-suuntaisesta kiitotiestä voidaan luopua.
2. Kaikki aluetta ympäröivät hyvät rakennusmaat rakentaa tehokkaasti.
3. Ympäröivää viherreittiä tulee vaalia ja kehittää. Yhteydet Kivikon ja Jakomäen suuntaan tärkeitä.



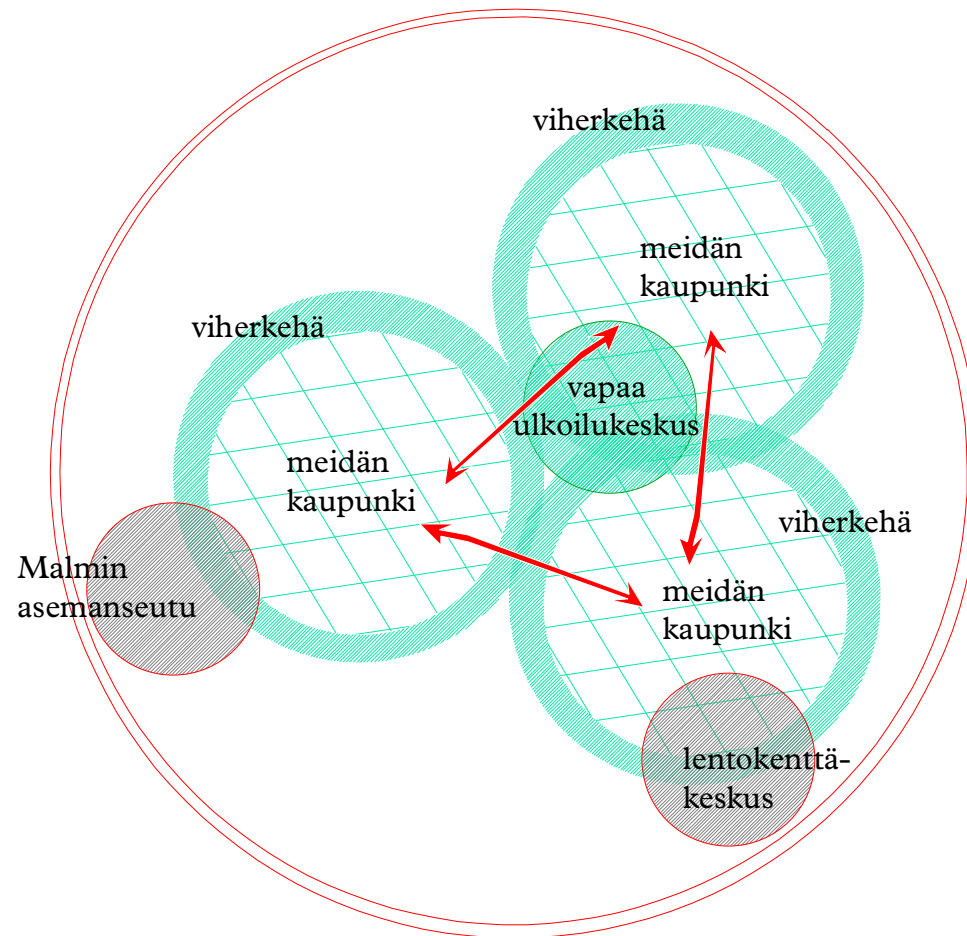
**JADA OY:N
VIITTEELLINEN
TUTKIELMA:
TEHOKASTA
LISÄRAKENTAMISTA
KENTÄN YMPÄRILLÄ**



TILAA EI HAASKATA:
KENTÄN MAAPERÄLTÄÄN
PAREMMAT REUNA-
ALUEET RAKENNETAAN
URBAANISTI.



ILMAILUMUSEO
MUUTTA HANGAARIIN.
ILMAILUDELINKEINOJEN
KEHITTÄMISEN RINNALLA
LENTOKENTTÄRAKENNUKSET
KEHITTYVÄT MATKAILUN
JA KAUPUNKITAPAHTUMIEN
TARPEISIIN.



KOKO MALMI KAIKILLE

Ryhmä 4 koostui viidestä aktiivisesta Malmin asukkaasta. Heidän kotialueensa sijaitsi pääosin lentoaseman lounaispuolisilla alueilla.

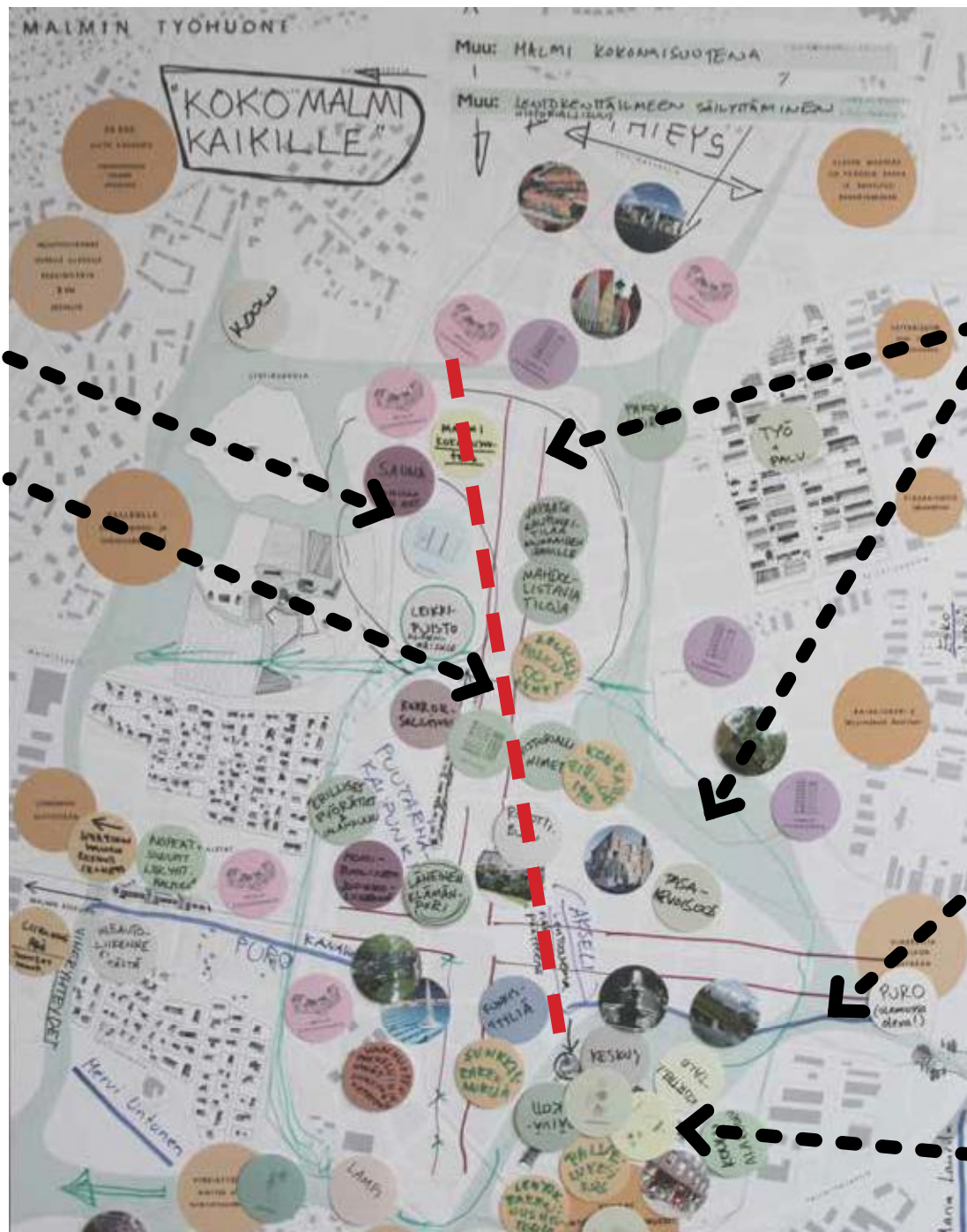
Lentokentän muuttamista uudeksi vetovoimaiseksi asuinalueeksi pidettiin tärkeänä ja hyvänä asiana Malmin kokonaisuuden kannalta.

Kentän aluetta tulisi ryhmän mukaan kehittää osana Malmia, ja sen tulisi olla koko Malmin pirstusruike. 25 000 uuden asukkaan määrää pidettiin jopa liian pienenä.

Liikenteen tulisi pääosin tukeutua julkiseen raideliikenteeseen, robottibusseihin ja ennenkaikkea polkupyöräilyyn ja kävelyyn.

Viheryhteydet, vesiaiheiden jalostaminen, asukkaiden hyötyliikuntaan kannustaminen eri muodoissa on tärkeää.

Malmi takaisin merkittäväksi aluekeskukseksi huolellisella suunnittelulla ja pelottomilla innovaatiolla perinteikästä puutarhakaupunki-idea mukailen!



Näkymäakseli
lennonjohtotornille!

Vapaa ulkoilu- ja
kuntoilukeskus
kaikenikäisille!

Länsiosassa matala
puutarhakaupunki

Yhtenäinen osa
nykyistä Malmia.

Longinojan kunnostus ja
padotus: uimapaikka ja
kalastusta!

Eripituisia hyötyliikkumiseen
aktivoivia kävely- ja
pyöräilyreittejä!

Vapaata yleistä kaupunkitilaa
asukkaile:
viljelyä, taidetta, sporttia

Itäosassa korkeampaa
rakentamista

Itä-länsisuuntainen puro esiin
tunnelista. Aktiivinen vesiaihe!

Lentoaseman rakennusalueesta
uusi monikäyttöinen aluekeskus
toimintoja sekoittaen



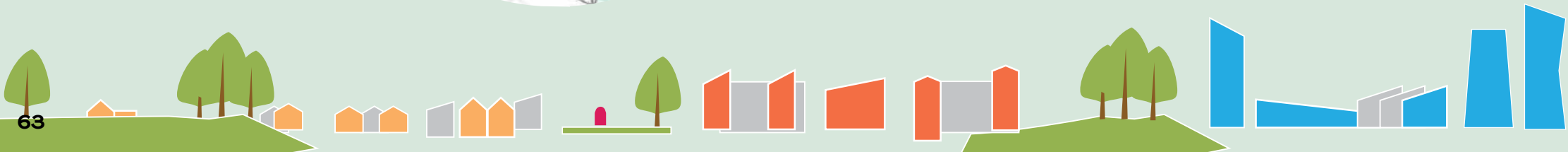


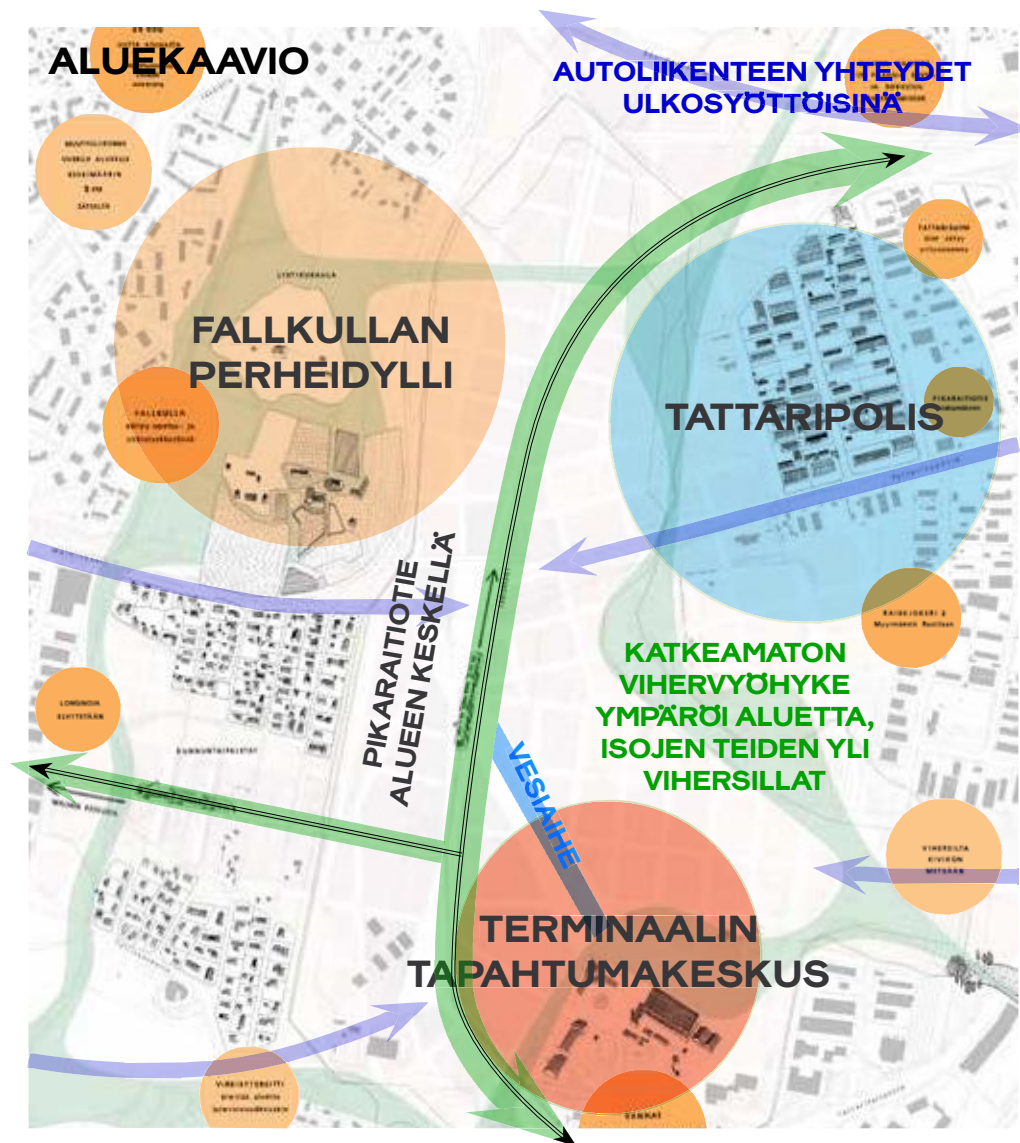
**"LENTOASEMASTA
UUSI ALUEKESKUS
TOIMINTOJA
SEKOITTAEN"**



MALMI GREEN SKYLINE

Malmi Green Skyline -työryhmä koostui alueen yrittäjistä, lähiympäristön asukkaista sekä kaupunkisuunnittelusta kiinnostuneista aktiiveista. Ryhmä laati tulevaisuuden kaupunginosalle kokonaisvaltaisen suunnitelman, jossa ehdotetaan ratkaisuja liikenteen, viheralueiden, rakentamisen tiivyyden ja alueen temaattisten keskusten suunnitteluun.



**KONSEPTI:****KOLME KESKUSTA & KOHOAVA SKYLINE**

Työryhmän suunnittelema MALMI GREEN SKYLINE -konsepti perustuu kolmeen tärkeään temaattiseen keskuksen: lentotermiinaliin sijoittuu alueen kulttuurin ja tapahtumien keskus, Fallkullan ympäristöön perheasumiseen sopiva pientaloalue ja lapsille sopivia harrastumahdollisuuksia, ja Tattarisuon ympäristöön puolestaan Tattaripolis-niminen urbaani yritys- ja asuinalue. Seuraavilla slideilla käydään läpi keskusten tarkempia ajatuksia.

Työn nimi liittyy alueen kohoavaan siluettiin: rakentaminen kohoaa lännestä kohti itää. Alueen liikenne perustuu keskellä kulkevaan pikaratikkaan, joka on linjattu Tattaripoloksen pohjoispuolelta Jakomäkeen. Autoliikenteen yhteydet eivät kulje alueen läpi, vaan ovat ulkosyöttöiset. Kaukoliikenteen yhteyksistä tärkeimpiä ovat sujuva ajoyhteys Lahdentielle sekä raidejokeri Malmin asemalle rautatien varteen. Katkeamaton vihervyöhyke ympäröi uutta kaupunginosaa ja yhdistää sen naapurikaupunginosiin; isojen autoteiden kuten Suurmetsäntien yli rakennetaan vihersillat.

FALLKULLAN PERHEIDYLLI

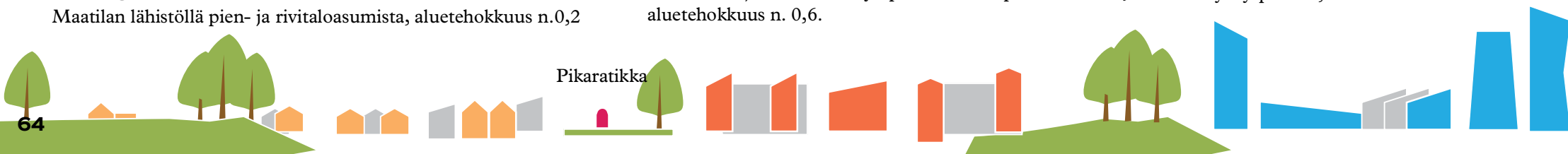
Maatilan lähistöllä pien- ja rivitaloasumista, aluetehokkuus n.0,2

KESKEINEN ALUE (TERMINAALISTA POHJOISEN)

Pikaratikan ja terminaalien ympäristössä kaupunkiasumista, aluetehokkuus n. 0,6.

TATTARIPOLIS

Tattarisuon ympäristössä tiivistä yrityspuistoa, aluetehokkuus n. 1.

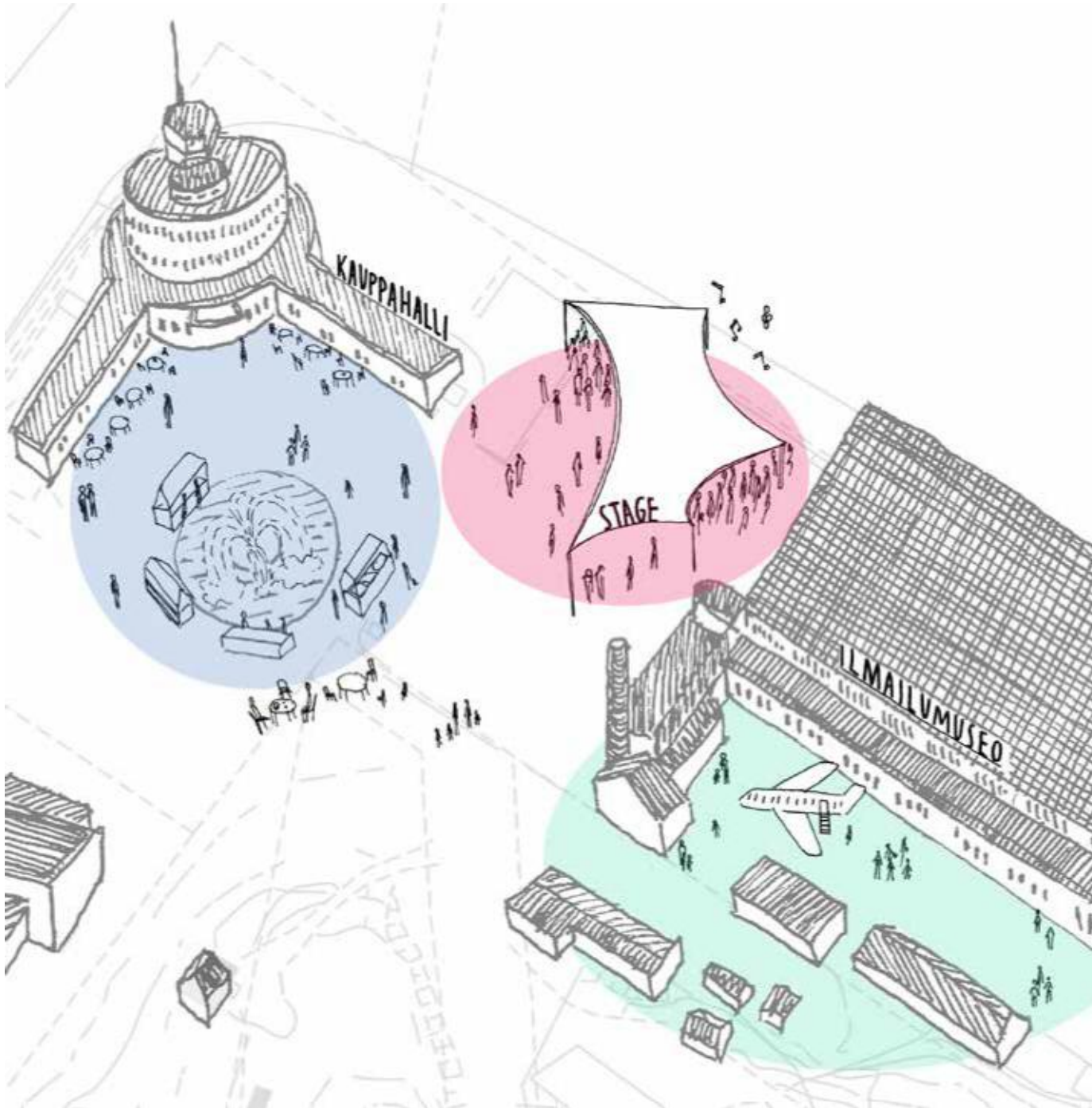




TATTARIPOLIS

Tattariopolis on Tattarisuon yritysalueen ympäristöön kehitettävä korkean teknologian yrityspuisto, johon sijoittuu myös palveluja ja asumista hybridirakennuksina. Näin alue on elävä ympäri vuorokauden. Vanhaa rakennuskantaa korvataan hiljalleen, ja alueella saa näkyä monenlaisia yrityksiä.

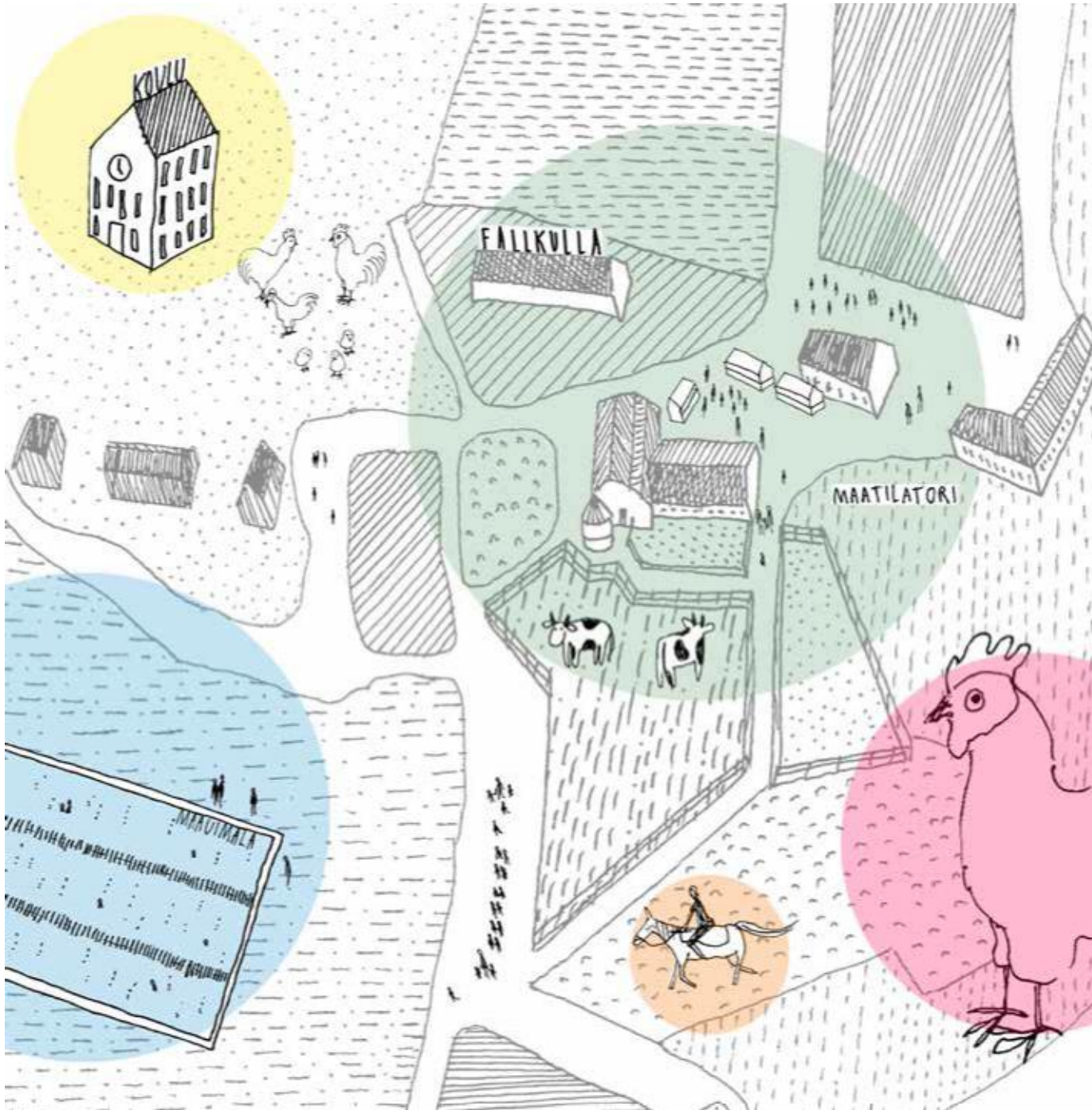
Tattariopolikseen on hyvät autoliikenneyhteydet idästä, ja lännessä se liittyy Malmin lentokentän tulevaa kaupunginosaa ympäröivään vihervyöhykkeeseen. Tattariopolis on Malmin lentokentän tiiveimmin rakennettu osa, jonka länsipuolella rakentamisen mittakaava alkaa laskea pienipiirteisemmäksi.



TERMINAALIN TAPAHTUMAKESKUS

Nykyisen lentokenttäterminalin suojeltaviin rakennuksiin sijoittuu kaupunginosan kulttuuri- ja tapahtumakeskus. Tapahtumakeskus liittyy välittömästi kaupunkirakenteeseen; tärkeimmän näkymäakselin kohdalle suunnitellaan urbaani vesiaihe, joka ulottuu pikaraitiotielinjalle asti.

Hangaariin perustetaan ilmailumuseo, ja tilaa jää myös taidenäyttelyille sekä tapahtumille. Ulkotilaan sijoittuu tapahtumatori ja ulkoilmalava, jolla pidetään konsertteja ja yleisötapahtumia. Vanhaan lentokentän päärakennukseen tulee ravintoloita ja mahdollisesti antiikki- tai herkkukauppahalli.



FALLKULLAN PERHEIDYLLI

Fallkullan tila tunnistettiin kolmanneksi tärkeäksi teemakeskukseksi alueella. Idyllinen kotieläintila säilyy, ja sen ympärille kehitetään maatilatori ja harrastusmahdollisuuksia erityisesti lapsille. Maauimala voidaan sijoittaa Fallkullan läheisyyteen, samoin uusi koulu, joka palvelee Malmin sekä uuden kaupunginosan lapsia.

Fallkullan ympäristön asumisesta ideoitiin pien- ja rivitalotalovaltaista, kuten viereisillä Sunnuntaipalstoilla. Uudisrakentamisen mittakaava liittyy luontevasti ympäröivään kaupunkiin kohoten hiljalleen kohti kentän keskiosaa ja Tattaripolista.

Lentoasema ja konehalli (tulevaisuuden käyttö)

Rakentaminen ja asuminen

Suurmetsäntien alue

Puistot, viheralueet, ulkoilureitit, vesiaiheet

Falkullan alue / Tapiola

MALMIN TYÖHUONE TORSTAI 9.9.2015, RYHMÄ 6

FUTUDESIGN: "SUOMEN PARHAAT YHTEYDET"



28 000 UUNTA ASUKAATA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

MAUTTUOLIKENNI
SUURELLE ALUEELLE
REKIMÄÄRIN
5 KM
-SATEILIA

1700

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

UUNTA ASUKAATA
METSÄMÄISÄ
VIHERALUEITA
ASUMISIA

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU

ALUEEN SUOJELU



SUOMEN PARHAAT YHTEYDET

Ryhmä koostui seitsemästä noin 25-65 v Malmin ja lähialueiden asukkaista.

Alueen rakentamisen vaiheistuksen suunnittelua pidettiin tärkeänä. Pitkän kiitoradan säilyttämistä käytössä mahdollisimman pitkään toivottiin. kiitoradan ylittävän tiestön tunne-
lointi voisi mahdollistaa kentän toiminnan lisärakentamisesta huolimatta.

Nykyisiä liikenneyhteyksiä pidettiin erinomaisina, mutta lentoliikenteen loppuessa yhteyksien kehittämiseen on panostettava.

Rakennuskannan monimuotoisuus ja erilaisten toimintojen sekoittaminen alueella on tärkeää. Alue voisi houkuttaa yrityksiä, jotka hyötyvät tatarisuon teollisuusalueesta, lentoteknologian -osaamisesta, suurista tyhjästä halleista ja hyvistä liikenneyhteyksistä. esim clean tech, green tech, robottiteollisuus.

1. VAIHEISTUS

**"LENTOKENTTÄÄ
VOISI VÄLIAIKAISKÄYTTÄÄ
KONSERTTEIHIN JA
TAPAHTUMIIN"**

**"ALUE EI SAA JÄÄDÄ
EPÄMÄÄRÄISEKSI
JÄTTÖMAAKSI"**



1. VAIHEISTUS

KIITORATA SÄILYTETÄÄN MAHDOLLISIMMAN PITKÄÄN!

KIITORADAN AVOIN
LINJA JÄÄ MUISTOKSI
KAUPUNKIRAKENTEeseen

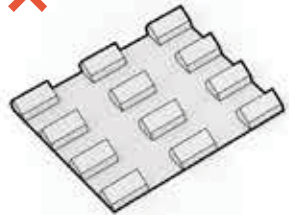


KIITORADAN LIIKENTEEN
VOISI JÄRJESTÄÄ KUTEN
GIBALTARILLA: KATU
KULKEE KIITORADAN YLI!

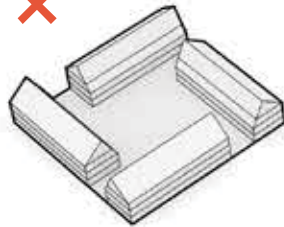
2. CLEAN TECH & LENTÄVÄT ROBOTIT

ALUE VOI HOUKUTELLA YRITYKSIÄ JOTKA
HYÖTYVÄT TATTARISUON TEOLLISUUSALUEESTA,
LENTOTEKNOLOGIAN -OSAAMISESTA,
SUURISTA TYHJISTÄ HALLEISTA JA HYVISTÄ
LIIKENNEYHTEYKSISTÄ. ESIM CLEAN TECH, GREEN
TECH, ROBOTITEOLLISUUS.

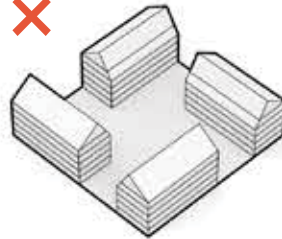
3. MONIMUOTOINEN YMPÄRISTÖ



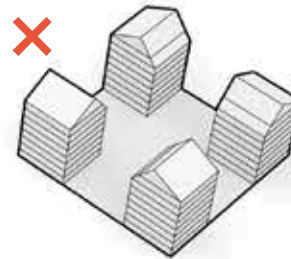
VAIN
OMAKOTITALOJA



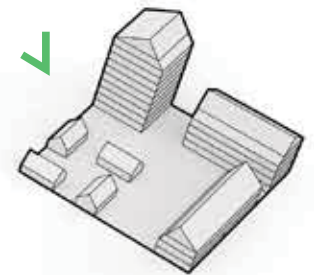
VAIN RIVITALOJA/
TOWNHOUSEJA



VAIN
KERROSTALOJA



VAIN
TORNITALOJA



SEKOITTUNUT!



**KORKEAA JA MATALAA RAKENTAMISTA,
ASUNTOJA, TYÖPAIKKOJA, PALVELUITA JNE.
SEKOITTUNUT RAKENNE.**



**LÄMMIN KIITOS KAIKILLE
TYÖPAJAAN OSALLISTUNEILLE!**

**LISÄTIETOA MALMIN
SUUNNITTELUSTA
WWW.HEL.FI/MALMI**

**LISÄTIETOA TYÖPAJOISTA SEKÄ
UUSI KAUPUNKI KOLLEKTIVISTA
WWW.UUSI-KAUPUNKI.FI**

**UUSI
KAUPUNKI***