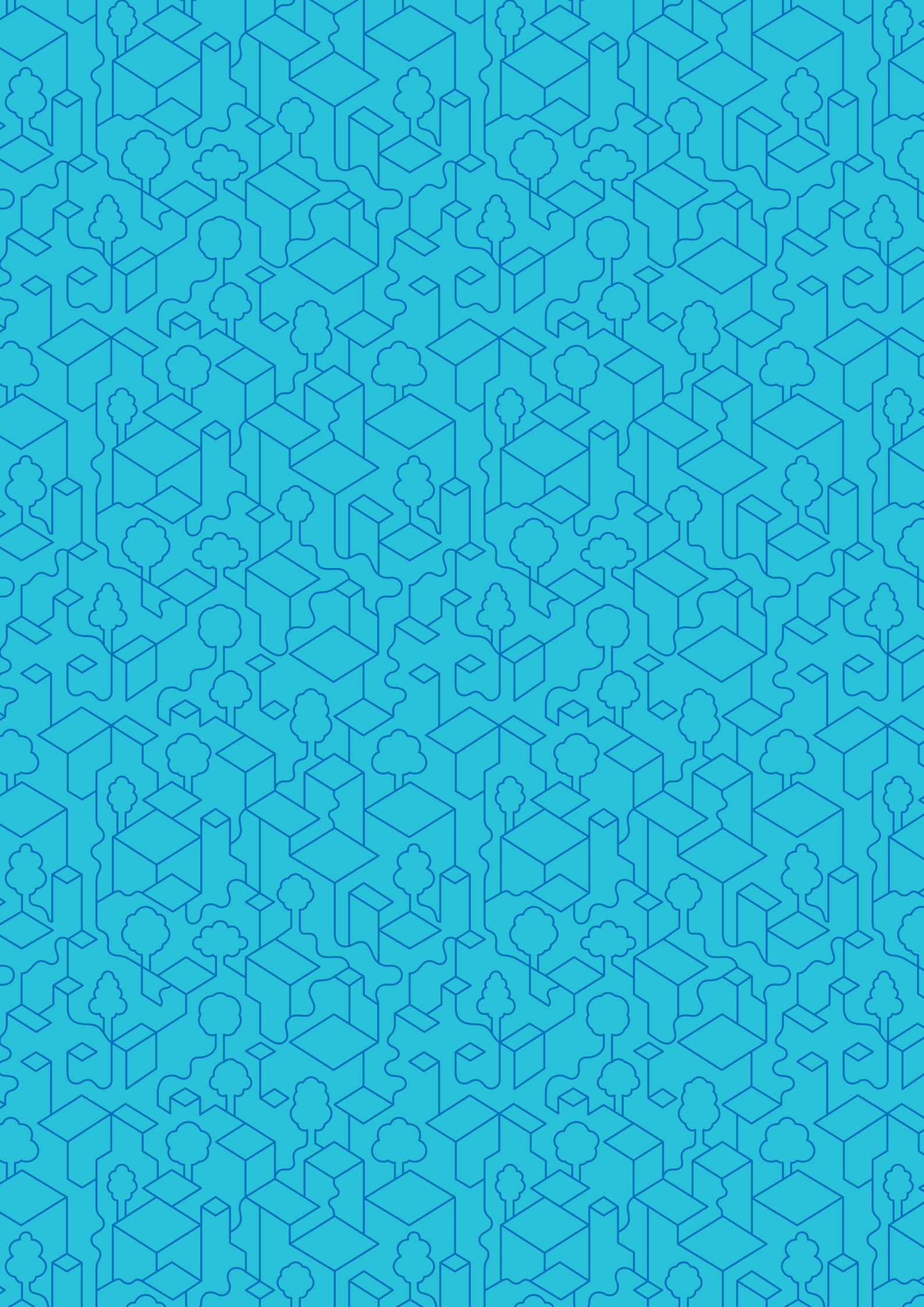


Malmin lentokenttäalueen suunnittelun vaiheista



Matti Visanti



Sisällysluettelo

Johdanto	7
Malmi	7
Malmin kentän ympäristön suunnittelu	7
Kaupunkisuunnittelun suuret linjat sadan vuoden aikana	8
Käytetyt lähteet	8
Raportin näkökulma	9
Malmin maankäyttö ennen vuotta 1900	10
Puistokylän aika Malmilla vuoteen 1935	12
Oskar Immelin laaja suunnitelma	18
Bertel Jungin suunnitelmat	20
1920-luvun liikennekysymyksiä	23
Yleiskaavaehdotus 1932	23
Kaupungin maapolitiikka	25
Puistokylän aika loppuu	25
Lentokenttä rakennetaan Malmille	26
Alueliitoksen jälkeinen aika 1945-1970	32
Alueliitos Malmi-Tapanilan kannalta	32
Kaavoitus	36
Lähiöteoria ja Malmi	37
Yleiskaava 1960	38
Yleiskaava 1970	40
MaTaPuPu 1970-1980	41
Malmi-Tapanila-Pukinmäki-Puistola dispositiokaava	41
Malmi-Tapanila-Pukinmäki-Puistola eli MaTaPuPu-osayleiskaava	46
Esikaupunkialueiden yleiskaava 1978	51
Malmin aluekeskus	51
Kenttä ja teollisuus	52
Tattarisuo	54
Tattariharju	54
Sepänmäki ja Sunnuntaipalstat	54
Liikennekoulutuskeskus	54
Selvityksiä 1980-luvun alussa	55
Kentän suunnittelu uuteen käyttöön 1980-luvulla	57
Työn edellytyksiä selvitetään	57
Kentän suunnittelu 1986-1989	57
Osa-alueiden suunnitelmia	68
Suunnittelutyön hiipuminen	76
Ilaskivi-raportti	78
Malmin kentän selvitystyöryhmä II:n muistio	78

1990-luku Kentän suunnittelu muhii	81
1990-luvun alkuvuosien tapahtumat	81
Yleiskaava 1992	82
Muita 1990-luvun suunnitelmia, lausuntoja ja selvityksiä	84
Sipoon lausuntoja	84
Kentän suunnittelu alkaa uudelleen vuonna 2000	88
Yhteistoiminta-asiakirja	88
Kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-projekti	88
Yleiskaava 2002	89
Suunniteltava alue, mahdollinen osayleiskaavan alue	93
Ilmailu ja uudet kenttäselvitykset	95
Tiivis-matala, eurooppalainen, urbaani	102
Koko osayleiskaava-alueen suunnittelu	106
Osayleiskaavan vaihtoehdot	111
Alppikylä	122
Ormuspelto	140
Latokartanontie	151
Muita Malmin lentokentän suunnittelun osa-alueita	152
Projekti loppuu	158
Lentotoimintaselvityksiä vuoden 2007 jälkeen	159
Malmin kentän suunnittelu alkaa neljännen kerran vuonna 2014	162
Lähteet	164
Kuvaluettelo	166

Johdanto

Kaupunkisuunnittelu perustuu aina aiempiin suunnittelu- ja rakentamisvaiheisiin. Tutustuminen aiempiin vaiheisiin ja toimenpiteiden seurauksiin on tarpeen tietää. Malmin kentän suunnittelun vaiheet ovat moninaiset ja ne on nyt syytä päivittää jälleen kerran, koska uusi suunnitteluvaihe on alkamassa. Tämän tiedon kirjaaminen on tämän raportin tarkoitus. Raportti osaltaan valaisee aiempia suunnitteluvaiheita, joihin liittyy paljon erilaisia vaihtoehtoja, tutkimuksia, selvityksiä, kokouskäytäntöjä sekä kaupungin, valtion ja muiden yhteisöjen päätöksentekoa.

Malmi

Malmilla on takanaan pitkä historia ja myös suunnitteluhistoria Helsingin ja sitä ennen Helsingin maalaiskunnan ja pitäjän osana. Historiansa johdosta Malmi poikkeaa kaavoitusnäkökulmasta katsottuna monista muista Helsingin esikaupunkialueista. Se ei ole lähiöideologian periaatteiden mukaan synnytetty kaupunginosa, vaan vähitellen kasvanut kylä ja ihmisen paikka. Lentokentän tulo sinne oli enemmän tai vähemmän satumanvarainen tapahtuma, mutta myöhempään kaupunkisuunnitteluun ja Malmin kaupunkirakenteeseen sillä on ollut suuri vaikutus.

Malmin kentän ympäristön suunnittelu

Malmin suunnitteluhistoria voidaan jakaa selkeästi erilaisiin jaksoihin. 1900-luvun alkupuolella ennen lentokentän tuloa Koillis-Helsingissä suurin maankäytön toimija oli yksityinen maayhtiö. Sen toimenkuvana oli palstoittaa laajoja alueita pientalotuotantoon. Syntyviä kokonaisuuksia sanottiin puutarhakaupungeiksi mannermaisen muodin mukaan. Silloin kunnilla ei ollut valmiutta kehittää aluettaan suunnitelmallisesti ja ajat olivat turbulenttisia, mikä varmaan vaikutti kehittämishankkeisiin. Tarkemmin en tunne Venäjän valtakunnan ja Suomen suuriruhtinaskunnan maankäyttöä koskevaa lainsäädäntöä, mutta varmasti se poikkesi nykyisistä käytännöistä. Helsingin ote suunnittelussa alkoi voimistua Suomen itsenäistymisen jälkeen, kun kaupunki alkoi harjoittaa suunnitelmallista maapolitiikkaa ostamalla maata koillisesta silloisen kaupungin rajojen ulkopuolelta. Maayhtiön aika loppui, kun Helsinki lunasti sen maat ja antoi valtiolle käyttöön Malmilta keskeisen lentokentän rakentamista varten. Malmi monen muun alueen ohella liitettiin Helsinkiin 1945. Sodan jälkeiset olot olivat kuitenkin kaupunkisuunnittelun näkökulmasta sekavat ja Koillis-Helsinki ei ollut kärkipäässä kaavoitusaikatauluissa. Malmin kenttä kaavoitettiin kuitenkin lentokentäksi, vaikka seudun pääkenttä oli jo siirretty Vantaan Seutulaan.

Seuraava Malmin suunnitteluponnistus alkoi 1960-luvulla, kun alkoi itää idea Malmista aluekeskuksena. Aluekeskusta suunniteltiin 1970-luku ja sitä rakennettiin 1980-luku ja siitä eteenpäin. Lentotoiminta Malmilla oli 1980-luvulla alkanut hiipua huippuvuosista ja voimistui ajatus kentän muuttamisesta asuintarkoitukseen. Tämä toinen asuintaakaavoitusponnistus loppui 1990-luvun vaihteessa monesta syystä. Yleiskaavaan (1992) kuitenkin kirjattiin kentän muuttaminen asuintarkoitukseksi alueeksi, mikäli lentotoiminta loppuu.

Yleisilmailu jäi Malmille. Seuraava vaihe alkoi vuonna 2000, kun valtio, Helsinki ja ympäristökunnat alkoivat yhdessä ponnistella pääkaupunkiseudun asuntotuotannon määrällisten tavoitteiden puolesta. Tehdyssä sopimuksessa Helsingillä oli oma roolinsa ja Malmin kentän muuttaminen asuntoalueeksi sisältyi siihen. Sopimuksen mukaan valtio luopuisi kentän vuokraoikeudesta, mikäli kaupunki kaavoittaisi alueen pääosin asunnoiksi. Sopimuksen mukaan sen tuli päättyä v.2006. Kaupunki alkoi kaavoittaa aluetta, mutta lentokentän toimintojen siirtäminen pois epäonnistui ja suunnitteluprojekti lakautettiin vuonna 2008. Kentän alue rajattiin pois Yleiskaava 2002:sta kaavan hyväksymisen yhteydessä vuonna 2007.

Vuonna 2016 on meneillään neljäs ponnistus kenttäalueen asuttamiseksi. Vaihe alkoi, kun Finavia, entinen Ilmailulaitos, ilmoitti luopuvansa kentän käytöstä tänä vuonna. Uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja valtuusto käsittelee sitä loppuvuodessa. Edellisessä suunnitteluponnistuksessa tähdättiin osayleiskaavan laatimiseen, nyt v. 2016 laaditaan kaavarunko. Se on epävirallinen kaavamuoto, mutta toimii joustavasti monien asemakaavojen laadintapohjana. Edellisessä suunnitteluvaiheessa saatiin laadittua asemakaavat Alppikylään ja Ormuspeltoon.

Kaupunkisuunnittelun suuret linjat sadan vuoden aikana

Yleisenä huomiona on syytä todeta, etteivät kaupunkisuunnittelun suuret linjat ja tavoitteet ole Helsingissä paljoakaan muuttuneet yli sadassa vuodessa. Jo Eliel Saarisen Malmille saakka ulottuneessa yleiskaavatasoisessa suunnitelmassa 1910-luvulla vannottiin raideliikenteeseen perustuvan verkostokaupungin nimeen. Jatkuvat puistovyöhykkeet ovat olleet suosiossa Bertel Jungin ajoista asti. Kohtuuhintaista asumista on aina tavoiteltu, koska aina on ollut asuntopula. Terveellisyyttä asumiseen on myös aina tavoiteltu. Bertel Jungin ja Saarisen yleiskaavoissa on myös reippaasti harjoitettu uuden yleiskaavan mielenkiintoista teemaa bulevardisointia pikaraitioteineen. Talo- ja katusuunnittelun trendit ovat vaihdelleet ja vaikuttaneet myös Malmin kentän suunnittelussa eri aikoina.

Maapolitiikka on ollut keskeinen pohdiskelun aihe Helsingin maankäytön suunnittelun historiassa. Missä määrin kaupungin tulisi ostaa maata itselleen? Miten tontit luovutetaan, vuokrataanko vaiko kenties myydään? Mikä on suhde yksityisiin rakennuttajayhtiöihin tai joinakin aikoina ns. maakeinotteluyhtiöihin? Helsingin kaupunginvaltuuston keskustelut ovat edelleen, samoin kuin yli sata vuotta sitten, täynnä tämän kaltaisia pohdintoja. Malmilla nämä filosofiat ovat olleet hyvin esillä.

Käytetyt lähteet

Käytetyistä lähteistä on koottu oma lukunsa raportin loppuun. Luettelo ei ole mitenkään täydellinen, koska paljon aineistoa on nimeämättömissä kokouspöytäkirjoissa ja muistioissa.

Kirjan muodossa painetuista lähteistä ovat tärkeimpiä ”Helsingin kaupungin historia, osat I-V” sekä ”Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945”. Puutarhakaupunkia on ansiokkaasti käsitellyt Laura Kolbe, jonka julkaisuja on käytetty hyväksi. Puutarhakaupungeista sinänsä on kirjoitettu hyvin paljon, mutta varsin vähän niiden osuudesta Koillis-Helsingin maankäyttöön. Kaupunginarkisto oli tässä hyvä tietolähde. Siellä on laaja kokoelma AB

Wanda Parkstad-Puistokylä Oy:tä koskevaa materiaalia, jota on tässä raportissa hyödynnetty. Viimeisen ennen lentokentän tuloa laaditun suunnitelman kenttäalueelle laati yksityisestä toimeksiannosta Helsingin ensimmäinen kaavapäällikkö arkkitehti Bertel Jung. Hänestä ja jossain määrin hänen suunnittelufilosofiastaan on tietoa, koska hän oli kirjallisesti aktiivinen ihminen.

1970—1980-luvun suunnitelmat on laadittu suureksi osaksi omien työtoverieni toimesta. Tulen kaupunkisuunnitteluviraston palvelukseen vuona 1973, joten tunsin myös Malmin alueen suunnittelijat. Malmi-ryhmään ja sen suunnitteluympäristöön silloin kuuluneista arkkitehteistä olen haastatellut Ulla Korhonen Wälmää, Anja Toppista, Pekka Pietarilaa ja Heikki Tallgrenia. Lisäksi yleiskaava 1992:n osalta olin yhteydessä arkkitehteihin Jussi Vuorinen ja Markku Lahti. Yleisiä näkemyksiä 1900-luvun loppupuolen tapahtumista ovat antaneet DI Reijo Korhonen ja arkkitehti Tuomas Rajajärvi, joka toimi koillisen alueen toimistopäällikkönä Tallgrenin jälkeen. Yleisesti 1980-luvun materiaalia on säilynyt paljon ja se on ollut minulla käytössä.

Olin itse Malmin lentokentän suunnitteluprojektin päällikkönä vuosina 2001-2008. Siksi sen ajan suunnittelutyöstä on minulla parhaat tiedot, mm. lähes päivittäiset muistiinpanot.

Kaupunginkansliasta on ollut käytettävissä kaikkien kenttäalueeseen liittyvien virallisten tapahtumien diaaritiedot.

Raportin näkökulma

Kaupunkisuunnittelun kokonaisuus muodostuu aatteista, yksilöiden ajatuksista, historiasta, talouden ja liikenteen faktoista, arkkitehtuurista, vuorovaikutusmenetelmistä, laeista, normeista, politiikasta. Siksi sitä voi myös kuvata monin eri tavoin. Tässä raportissa käytettyjen lähteiden heterogeenisyydestä ja eriaikaisuudesta johtuu, että jokaisesta kentän alueen suunnittelun tärkeää ajanjaksoa olen voinut ja halunnutkin kuvata toisistaan poikkeavasti.

Bertel Jungin tai Puistokylän rakentajien mielenliikkeitä voi vain aavistella. Jossakin ihanneaatteiden, suunnittelutrendien ja taloudellisen tuoton tavoittelun välimaastossa niissä varmaankin liikutaan. Yrjö Harvia, joka laati selvityksen Helsingin suuresta alueliitoksesta 1930-luvun alkupuolella, kuvasi puutarhakaupunkeja perustavia yhtiöitä maakeinottelijoiksi. Ilmaisu kuvastanee negatiivista suhtautumista puutarhakaupunkien perustamiseen. Toisaalta Puistokyläläisten omat sekä Bertel Jungin tekstit kuvaavat yhtiöiden toimintaa enemmänkin köyhemmän kansanosan suuntaan tapahtuvana hyväntekeväisyytenä ja elinolojen parantamiseen pyrkivänä toimintana.

Viimeisimmän 2000-luvun alun suunnittelun henkisen taustan taas tunnen hyvin itse, koska olin siinä mukana. Kaavoittajan pyrkimys rakentui silloin kunnan työntekijän ja kaupunkisuunnittelun trendien sekä ihanteellisten aatteiden näkökulmasta. Kaupunki ei pääsääntöisesti ainakaan pyri maksimoimaan taloudellista voittoa, mistä esimerkkinä on vaikkapa Helsingissä noudatettu asuntotuotannon Hitas-järjestelmä.

Tätä suunnitteluvaihetta koskevassa tekstin osassa olen yrittänyt tietoisesti tuoda esiin sellaisia näkökulmia, joita silloin suunnittelun yhteydessä vilahteli. Kaavasuunnitelmia koskevat viralliset dokumentit ovat helposti saatavissa ainakin

kaupunkisuunnitteluvirastosta, koska ne ovat digitaalisessa muodossa. Niiden tietojen toistaminen tässä yhteydessä ei ole tarkoituksenmukaista.

Raportin suunnitelmapiirroksat 2000-luvun alusta eteenpäin ovat Malmi-projektin laatimia, pääosin arkkitehti Sakari Pulkkisen sekä arkkitehti Matti Visannin.

Matti Visanti 26.4.2016

Malmin maankäyttö ennen vuotta 1900

Malmi on vanha ja Helsingin maalaiskunnan suurimpia kyliä. Kylän maat jakaantuivat jo 1500-luvulla usean talonpoikaistalon kesken ja isonjaon aikana 1770-luvulla kylä jaettiin kaikkiaan kahdeksaan maakirjataloon, jotka tulivat myöhemmin pirstotuiksi moniin pikkutiloihin. Malmin maankäytön historian oleellinen osa on aina ollut liikenneväylät. Vanha maantie, uudet maantiet eli moottoritiet, päärata ja lentokenttä ovat leimanneet Malmin kaupunkirakennetta.

Malmin kautta on kulkenut kaksi historiallista maantietä. Toinen, Kirkonkyläntie-Latokartanontie oli Helsingistä Hämeenlinnaan johtava päätie 1930-luvulle asti. Toinen tärkeä tie oli Hämeenlinnantiestä Malmin hautausmaan kohdalla erkaantunut Vanha Porvoontie, suurin piirtein nykyinen Tattariharjuntie. Maanteiden ohella Vantaanjoki ja rautatie ovat olleet Malmin kehitykseen aiemmin eniten vaikuttaneita liikenneväyliä. Malmilta on aina ollut hyvät yhteydet eri suuntiin. Nykyaika on täydentänyt valikoimaa Kehä I:llä ja III:lla sekä Lahden-, Porvoon- ja Tuusulanväylällä.

Malminkylän kautta kulkeva Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rautatie valmistui vuonna 1862. Aluksi sotilaskäyttöön tarkoitettu Malmin pysäkki perustettiin rautatien ja Hämeentien risteykseen vuonna 1871. Pysäkki korotettiin asemaksi 1873. Ensimmäinen asemarakennus valmistui 1878 rautatien itäpuolelle lähelle nykyistä Latokartanontietä – Kirkonkyläntietä. Aseman ympäristöön alkoi muodostua esikaupunkiasutusta. Asutus lisääntyi vähitellen palstoituksen myötä, ensin hitaasti 1900-luvun alkuun saakka ja siitä lähtien nopeammin.

Muutaman kerran päivässä junan pääteasema oli Malmi. Silloin juna ajoi Ormusmäen vierelle ´vekseliin´, missä veturi siirtyi junan toiseen päähän Helsinkiin lähtöä varten. Ormusmäellä asuvat yrittivät sijoittaa menonsa näihin vuoroihin. Malmin kasvaessa ensimmäinen asemarakennus jäi pieneksi.

Seuraava asema rakennettiin rautatiesillan tasolle 1933. Rakennusta käytetään edelleen liikerakennuksena. Myös uusi Malmin asema rakennettiin radan päälle 1986. Ennen ensimmäistä maailmansotaa Malmin asema oli Suomen kolmanneksi vilkkain asema Helsingin ja Viipurin jälkeen.

Vuonna 1888 seurakunta päätti rakentaa uuden hautausmaan Suomen kruunun hallinnassa olevalle entiselle harjoitus- ja leiripaikalle Helsingin pitäjän Malmille. Alue vihittiin hautausmaaksi 10.11.1894. Aluksi hautausmaa oli 27 ha. Vuonna 2016 hautausmaan koko on 57 ha. Arkkitehti Selim Lindqvistin suunnitelmien mukaisesti rakennettiin 1921-1923 kappeli. Siinä on myös krematorio, joka rakennettiin 1965. Malmin asemalta rakennettiin 1884 pistoraide tulevalle Malmin hautausmaalle. Rata erkani pääradasta nykyisen Kotinummentien sillan kohdalta kaartuen voimakkaasti oikealle. Nykyinen Teerikukontie on rakennettu entisen ratalinjan päälle. Kaarteen jälkeen seurasi 1,3 km:n suora osuus, joka päättyi hautausmaan porttiin. Radan käyttö lopetettiin 1954. Radan suora osuus on nykyisin Longinojan puistossa oleva kävelytie.

Huvila-asutus levittäytyi pääradan varteen Malmille, Tapanilaan, Oulunkylään ja Tikkurilaan jo 1880-luvulla. Ne olivat varakkaan väestön yhdyskuntia aiemman olevan maaseutuväestön seassa. Varsin pian kaupunkien keskiluokka ja työväestö seurasivat huvilanrakentajien esimerkkejä. Tämä prosessi on aina vallinnut kaupungeissamme ja se jatkuu edelleen. Huvila-alueista kasvavien kaupunkien liepeillä on tapana tulla osa pysyvää asutusta. Malmilla ilmiö oli suhteellisen varhainen. esim. Lauttasaassa se alkoi vasta 1930-luvulla ja Vartiosaaren kohdalla se on vasta alkamassa. Pääradan varteen syntyi edellä mainittujen kaupunginosien lisäksi Käpylä, Oulunkylä, Pukinmäki ja Mosabacka sekä Oulunkylä omana kuntanaan 1921 alkaen.

Puistokylän aika Malmilla vuoteen 1935

Asumisolojen kurjuus Helsingin kaupungissa kärjistyi 1900-luvun alussa asukasmäärän ylitettyä 100 000:n rajan. Helsingissä on jatkuvasti vallinnut asuntopula, niin myös vuosisadan vaihteessa 1800-1900. Sitä helpottamaan perustettiin lukuisia yksityisiä yhtiöitä, koska julkishallinto ei ollut kyennyt vastaamaan kysyntään riittävän nopeasti.

Maayhtiöiden syntyajankohta oli poliittisesti epävakaata aikaa. Oli suurlakko 1905, oli sortovuodet, Viaporin kapina, väkivaltaisuuksia kaupungin keskustassa jne.. Suomessa havahduttiin pohtimaan keinoja sosiaalisen ja poliittisen tilanteen rauhoittamiseksi. Eri puolueiden puolueohjelmissa alettiin kiinnittää huomiota työväestön asuntokysymykseen ja yleensä maapolitiikkaan. Vaadittiin yhteiskunnan puuttumista tilanteeseen. Sosiaalipoliittinen keskustelu näkyi myös maayhtiöiden aatteellisessa taustassa. Kaupunkisuunnittelun keinoin nähtiin mahdollisuus kasvattaa ihmisiä positiiviseen käyttäytymiseen rakentamalla ympäristöllisesti ihanteellisia yhdyskuntia.

Maayhtiöt toteuttivat hankkeitaan pääkaupungin ympäristöön. Vuoteen 1910 mennessä nämä maayhtiöt olivat Helsingin ympäristön suurimpia maanomistajia. Kulosaaren AB Brändö Villastad omisti 138 ha, Pukinmäen AB Boxbacka 557 ha, Munkkiniemen AB M. G. Stenius 876 ha ja suurimpana Malmi-Tapanila-Puistola-Tapaninkylän AB Parkstad-Wanda 1195 ha. Yhtiöt pyrkivät siihen, että maat olisivat toimivien rautatieyhteyksien varressa. Pääradan varrella toimivat AB Boxbacka ja AB Parkstad-Wanda.

Boxbacka ja Parkstad – yhtiöiden päämääränä oli esikaupunkimaisten yhdyskuntien toteuttaminen välittömästi Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle. Ne ostivat Helsingin maalaiskunnan alueelta vielä tuolloin halpaa maanviljelys- tai kalliomaata. Yhtiöt sekä suunnittelivat alueet että rakennuttivat taloja.

Rakentamista Helsingin maalaiskunnan alueella eivät haitanneet kaupungin asemakaava- ja rakennusjärjestykset. Hallinnollisesti ne kuuluivat Helsingin pitäjään, mutta pitäjän pääosin maanviljelijöistä koostuvat kunnanvaltuutetut eivät olleet halukkaita sijoittamaan varoja näiden kaupunkimaisten yhdyskuntien valvomiseen.

Yhtiöiden omistajina toimi ruotsinkielisiä pankinjohtajia, muita johtajia ja myös kuuluisia arkkitehtejä, joiden nimiin tulevien asuntoalueiden kaavakartat on osoitettu. Tätä perua ovat mm. Kulosaari ja Kauniainen. Omistajuuden jakautuminen kertoo siitä, että yhtiön taustalla oli sekä taloudellista voitonpyyntiä että myös ideaalista pyrkimystä rakentaa työväestölle parempia asuinoloja. Näillä yhtiöillä oli selvästi sellaisia päämääriä, jotka tähtäsivät asumistason ja ympäristösuunnittelun olemassa olevaan parempaan laatuun.

Joulukuun 6. päivänä 1906 perusti kansalaisaktivisti Konrad "Konni" Zilliacus (1855–1924) ystävineen maayhtiön tarkoituksenaan muodostaa Malmin ja Tapanilan asemien ympärille työläisten puutarhakaupunki, englantilaiseen ihannemalliin. AB Parkstad-Wanda-Puistokylä OY saikin hankittua 1200 hehtaaria maata Helsingin maalaiskunnasta ja aloitti palstojen markkinoinnin. Yksi alueista käsitti nykyisen lentokentänkin alueen. Alussa yhtiön suurimmat osakkeenomistajat olivat: laivanvarustaja Requel Wolff,

kauppias C. P. Schutt, Privatbankenin pankinjohtaja Ehrnrooth, A.B. Landen, kirjailija Konni Zilliacus, pankinjohtaja af Frosterus, kauppias Julius Tallberg, Helsingin Sanomain päätoimittaja Heikki Renwall, lääketieteen tohtori W. Zilliacus, arkkitehti Gustaf Strengell ja tohtori Janne Thurman. Samoja nimiä ystävineen ja samoja ammattinimikeitä vilahtelee myös muiden Helsingin ympäristön maayhtiöissä.

AB Parkstad-Wanda möi omistamiaan ja kaavoittamiaan palstoja runsaasti. Talojen rakennustapaan ei asetettu rajoituksia. Asukkaat saivat ostaa tonttinsa 10 vuoden osamaksulla ja rakentaa talonsa vapaasti. Yhtiön ideologia noudatteli silloin moderneja mannermaisia ajatuksia. Vaikka yhdyskunnasta suunniteltiin omavaraista viljelypalstojen ja pienteollisuustonttien avulla, käytännössä väki joutui käymään töissä Helsingissä.

Yhtiön toiminta-alue tuli olemaan Malmin kylän pohjoinen puoli sekä Tapaninkylän alue lähes kokonaisuudessaan. Aluksi yhtiö myi vain ruotsalaisille Arbetsvänner-yhdistyksen jäsenille. Eli mukana oli kielipoliittinen näkökulma, mikä ei ole harvinainen piirre Helsingin kaavoituksen historiassa muutenkaan. Ruotsinkielisten ostajien puutteessa yhtiö joutui myymään maata myös suomenkielisille asiakkaille.

AB Egna hem - Oma koti Oy ei suoranaisesti ollut maayhtiö. Sen toiminta liittyi kuitenkin läheisesti olemassa olevien yhtiöiden aktiviteetteihin. Tämä yhtiö perustettiin arkkitehti Gustaf Stregellin aloitteesta vuonna 1908 ja muita osakkaita olivat lisäksi mm. Puistokylä Oy. Yhtiö toimi aluksi Tapaninkylässä Mosabacka - Tapanilan aseman lähistöllä ja myöhemmin Kulosaaressa. Se rakensi Puistokylä OY:ltä ja AB Brändö Villastadilta ostamilleen palstoille talot valmiiksi ns. Mühlhausenin menetelmän mukaan ja myi ne sitten osamaksulla. 1909 oli valmiina myytäväksi 10 taloa, jotka edustivat kolmea eri rakennustyyppiä. Tonttien koko oli n. 600 m². Sekä tonttien koko että rakennustyypit olivat pitkälti malleina Tapanilan myöhemmille rakennuksille ja otaksuttavasti myös myöhemmälle Bertel Jungin suunnitelmalle Malmin lentokentän alueelle.

AB Parkstad-Wanda-Puistokylä Oy:llä oli muiden huvilakaupunkien joukossa oma erikoisprofiilinsa. Ensimmäisen kaavasunnitelman Puistokylää varten laati arkkitehti Gustaf Strengell vuonna 1907. Tarkoituksena oli rakentaa radan pohjoispuolelle huvilapalstaja ja eteläpuolelle asuntotontteja ja pienempiä tehdasalueita ja maanviljelystontteja.

Asutuksen lisäksi oli ajatuksena luoda alueelle toiminnallista monipuolisuutta eli varsinkin teollisuutta. Ajatus oli, että teollisuusalue vetäisi puoleensa monen tyyppistä kaupunkiväestöä. Tavoitteena oli todellinen puistokaupunki. Yhtiön omistajiin kuulunut kauppias Julius Tallberg (mm. myöhemmän Suur-Helsinki-suunnitelman teettäjä) rakensi alueelle sementtivalimon.

Asuntorakentaminen levisi Malminkylästä pohjoisen suuntaan Tapaninkylän alueelle. Asutus laajeni nopeasti niin, että vuonna 1907 sinne sijoitettiin pysäkki, jota alettiin kutsua ensin Mosabackaksi, sittemmin Tapanilaksi. 1910 liikennepaikka siirrettiin hiekan etelämmäksi.

Ensimmäiset yritykset tulivat alueelle 1900-luvun alussa, vuonna 1909 Wassbergin säilyketehdas ja vuonna 1911 Sanduddinin tapettitehdas, jonka rakennukset ryhmittivät vieläkin Tapanilassa miltei rataan kiinni. Alueelle leimallista toimintaa olivat romuvarastot ja lautatarhat. VR:n varikko raiteineen lohkaisi suuren alueen Tapanilasta, samoin maisemaan jälkensä jättänyt sorakuoppa.

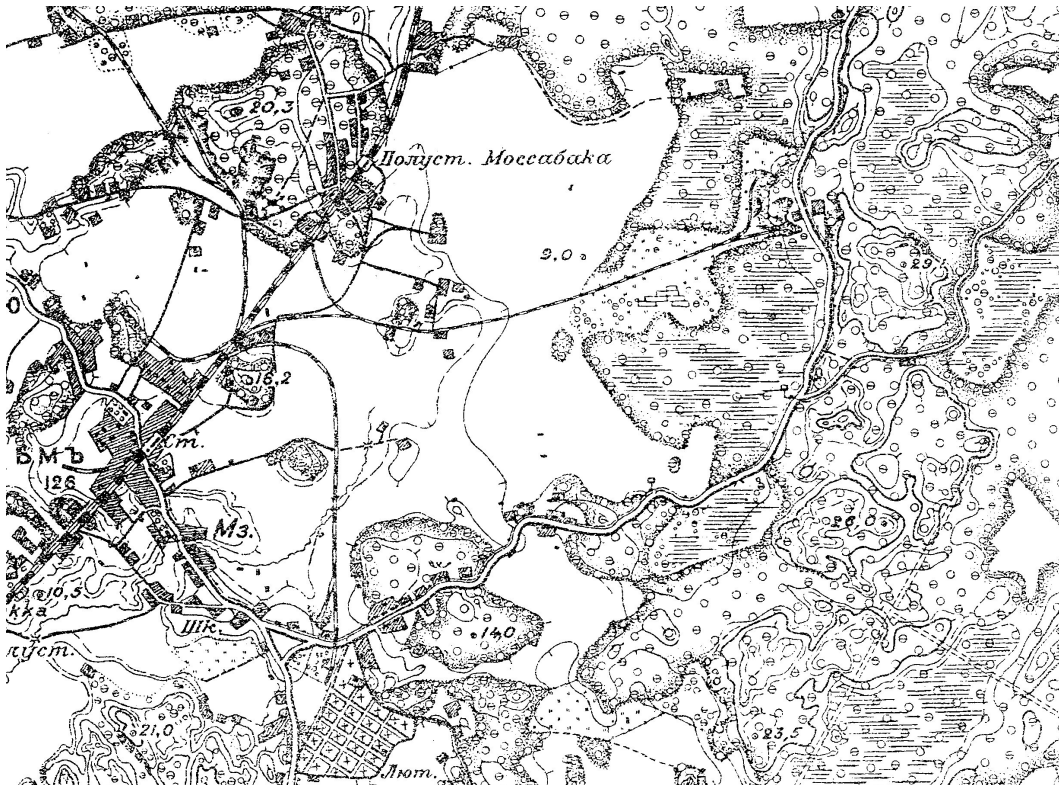
Malmin Kalkkihiekkatehdas, Ab Malm Kalksandtegefabrik, aloitti toimintansa pääradan varrella sen itäpuolella, luultavasti 1909. Tehdasta varten rakennettiin kapearainen rautatie Tattarisuon taakse hiekkakuopille, jossa se haarautui useaksi haaraksi. Ratalinja kulkee nykyisen kiitoradan poikki. Rautatielinja lienee määritelty myös Tattarisuon teollisuusalueen pääkadun suunnan ja paikan. Radan leveys oli 600 mm. Rataa pitkin tuotiin hiekkaa kuuppavaunulla tehtaalle. Vaunuja veti 1912 alkaen höyryveturi ´Pikku Pässä´ tai ´Pässisantikka´. Rataa käytettiin myöhemmin apuna Malmin lentokenttää rakennettaessa. Hiekka alkoi kuitenkin ehtyä ottoalueelta. Niinpä 1937 uusi omistaja siirsi tehtaan Nordsjöhön eli Vuosaareen.

Oskar Immelin laaja suunnitelma

Strengellin kaavaa toteutti käytännössä maanmittari Oskar Immell. Hän suunnitteli kadut, puutarhakaupungin ihanteesta poiketen, suoriksi. Motiivina suorudelle oli ilmeisesti kustannuksien säästö. Toisaalta oltiin myös suunnittelussa siirtymässä uudelle klassismin ja funktionalismin aikakaudelle, johon hyvin istuvat suorat kadut. Immelin suunnittelemaa katuverkko on edelleen hyvin nähtävissä mm. Tapaninvainiossa, Tapanilassa ja Puistolassa. Puistolän ruotsinkielinen nimikin, Parkstad, on suoraa puutarhakaupunkiyhtiön perintöä. Oskar Immelin vuonna 1924 allekirjoittama palstoitus-suunnitelma käsitti valtavat alueet Koillis-Helsingissä.

Myös Sunnuntaipalstat ja Nallenmäki lentokentän lounais- ja länsipuolella palstoitettiin jo ennen lentokentän rakentamista. Niiden kaavallinen perusrakenne on edelleen jäljellä. Alueilla on joitakin jopa kenttää vanhempia rakennuksia. Sunnuntaipalstat jaettiin lentokentän itä-länsisuuntaisen kiitoradan johdosta kahtia keskeltä ja kiitoradan jatkeella olevat talot purettiin. Siitä pohjoiseen rakennettiin samaan aikaan pieni Helluntaipalstojen alue. Nyt 2000-luvulla Helluntaipalstoilla on kerrostaloja.

Nallenmäen pientaloalue sijaitsee Sunnuntaipalstojen eteläpuolella, lentokentän pohjois-eteläsuuntaisen kiitotien jatkeen länsipuolella. Rakennukset ovat joko omia omakotitaloja omalla tontilla tai tuottaja/yhtiömuotoisia pientaloja. Ensimmäiset rakennukset ovat 1910-1920-luvulta, mutta pääosa on viime vuosikymmeniltä.



Kuva 1. Kartassa vuodelta 1911 näkyvät hautausmaarata, päärata sekä Alppikylään hiekkakuopille johtava rata. Se kulki nykyisen kiitoradan poikki ja varmaankin määrätti myöhemmän Tattarisuon teollisuusalueen koordinaatit. A.B. Parkstad Vandan vasta rakennettu pääkonttori-kin näkyy Fallkullan kohdalla.

A.B. Parkstad-Wanda-Puistokylä O.Y :n nimen perua on mm. kokonaisen kaupunginosan osa-alueen, Puistolan, nimi. Yhtiö palstoitti sen lähialueita. Puistola sai oman rautatiepysäkin 1910, joka edesauttoi asutuksen leviämistä. Puistola sijaitsee välittömästi lentokentän pohjoispuolella.

A. B.
Parkstad-Wantaa-
Puistokylä
O. Y.

myy kymmenen vuoden maksuajalla:

Pienviljelyspalstoja eri suuruutta noin yhden, kahden kilometrin päässä Malmin asemalta;

Asuntopalstoja, yksi kilometri ja vähemmän Malmin asemalta, 0,5 hehtaarin pinta-alasta ylöspäin;

Huvilatontteja, kahdenkymmenen minuuttia matkan päässä Vantaan pysäkiltä;

Tehdastontteja yhtiölle kuuluvan normaaliraiteisen sivuradan, joka päättyy Malmin ja itse valtionrataan, vieressä.

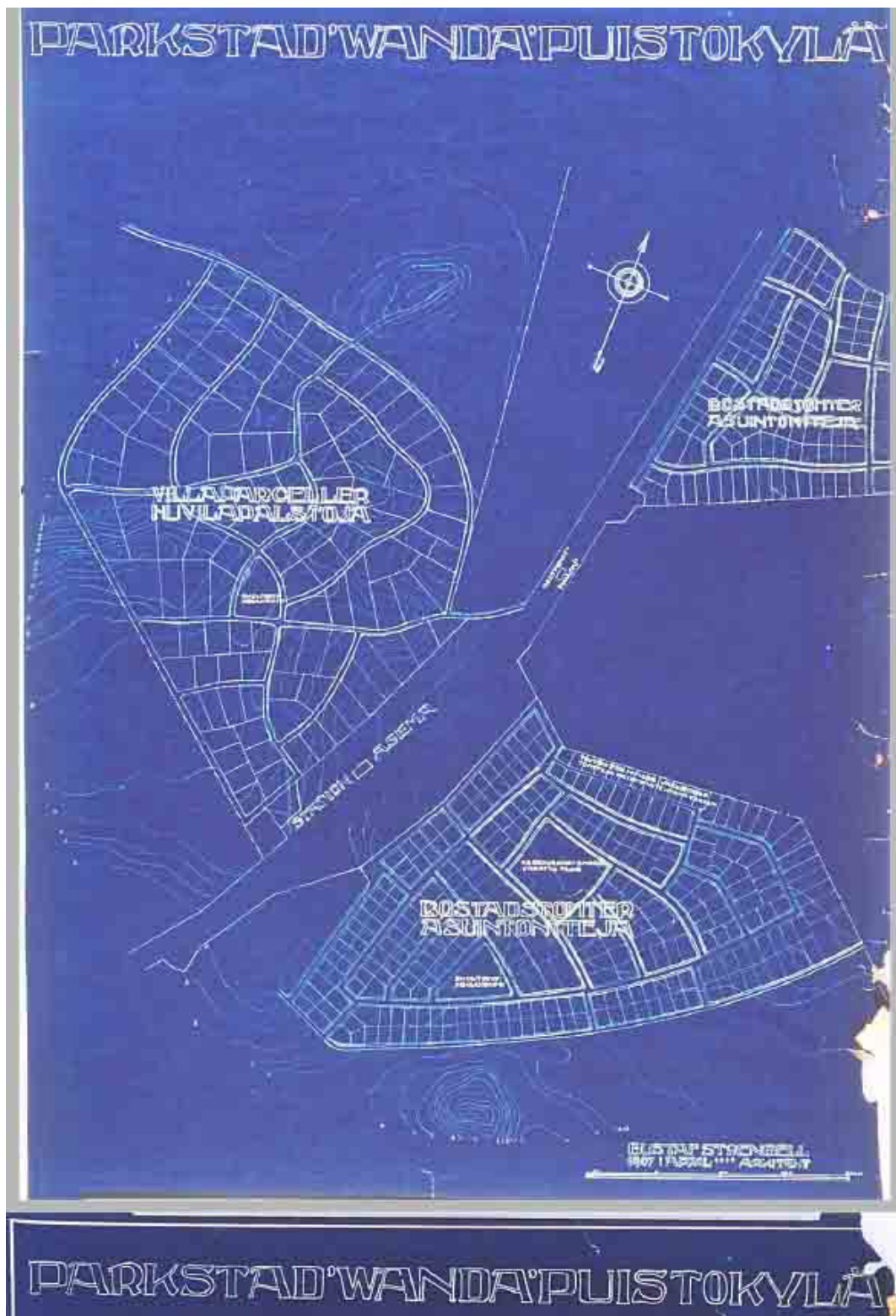
H U O M ! Kakki kymmenen vuoden maksuajalla.

Myöskin on myytävänä joukko rakennuksia.

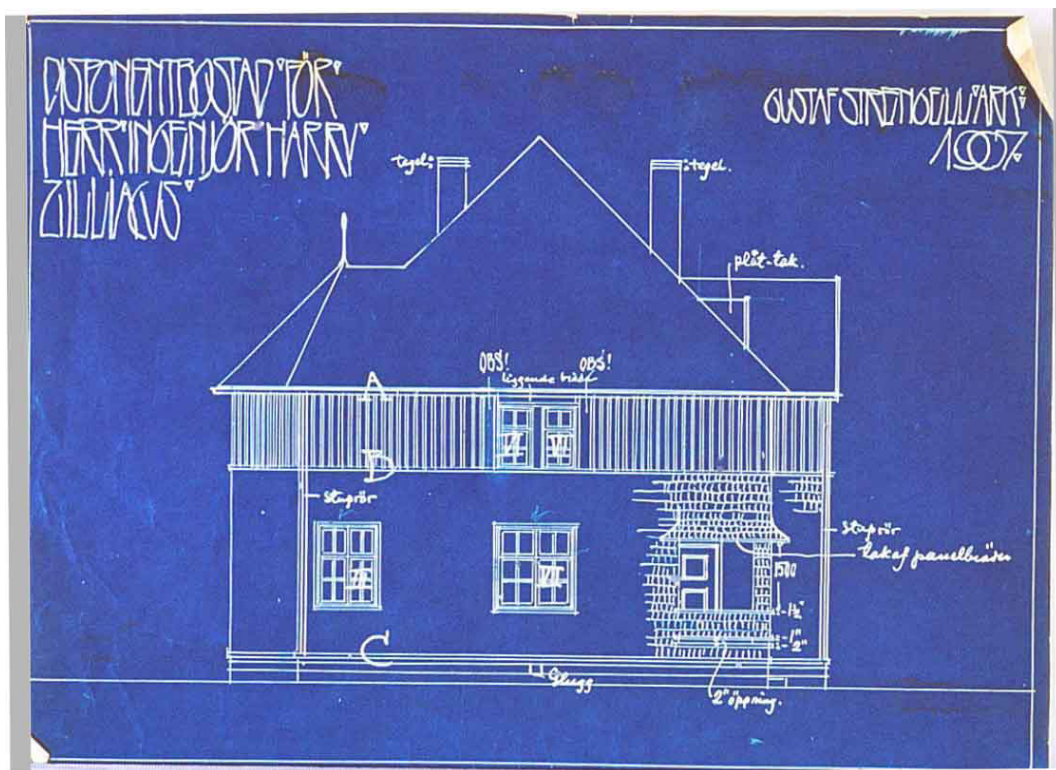
Lähemmin kirjeenvaihdon kautta tai telefoniaitse (Oulunkylän sentraalin kautta) Staffansbyn kartanoon, tai suullisesti tri Thurman'ilta, Frenckell'in kirjapainon konttorissa, Unioninkatu 13, Helsinki.

(P. 31694) 7833

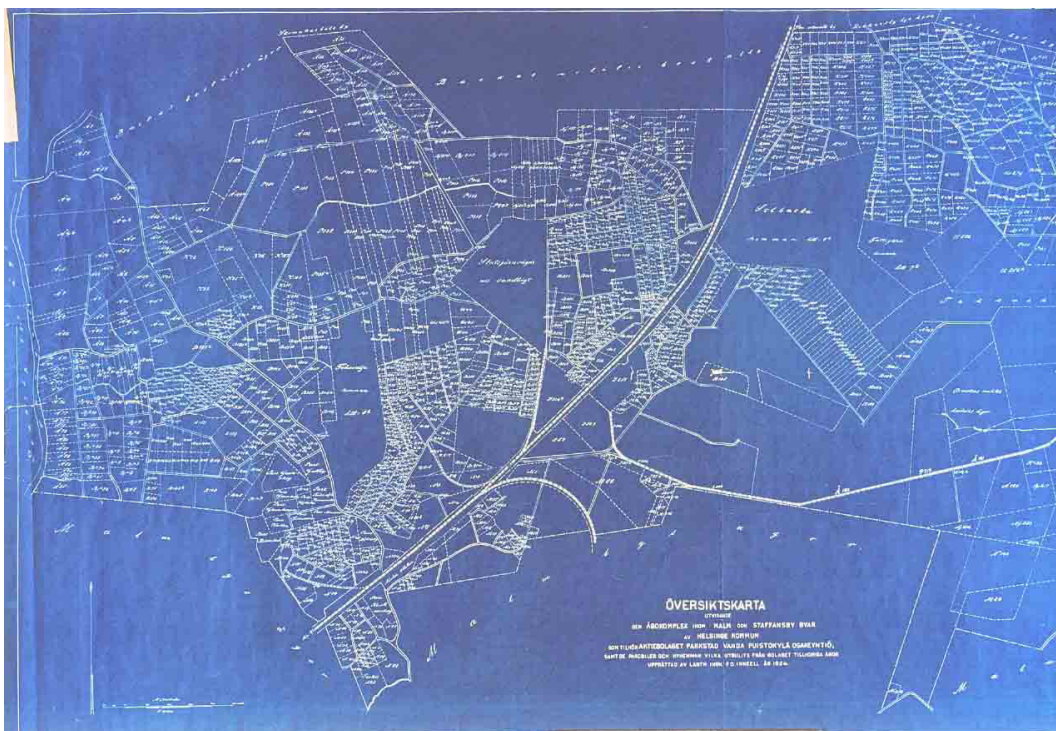
Kuva 2. Yhtiö markkinoi maitaan lehdissä. Oli tarjolla palstoja monipuoliseen käyttöön. Puutarhakaupungin asemakaavoja laati aluksi Gustaf Strengell. Tästä Länsi- ja Itä-Tapanilan suunnitelmasta haimitsee mannermaisen puutarhakaupungin ihanteita. Niihin kuului myös rautatie.



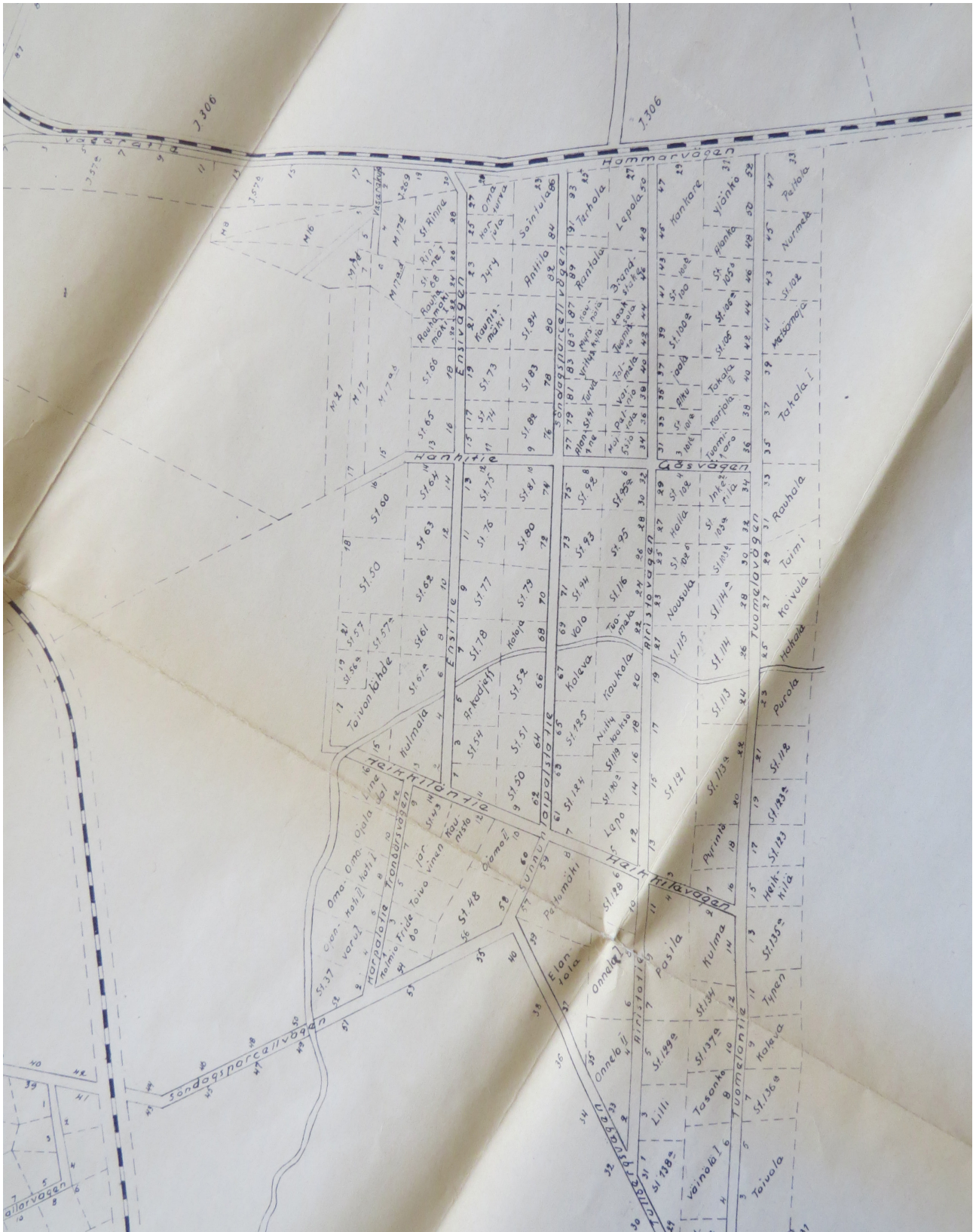
Kuva 3. Strengellin suunnitelma Tapanilaan. Kaupunkirakenteen muotoilu noudattaa ajan ihanteita kiemurtelevine katuverkkoineen. Tälle ajalle ominaista puutarhakaupungin suunnittelufilosofiaa on nähtävissä edelleen Kauniaisissa ja Kulosaareissa.



Kuva 4. Puistokylän maita hallinnoitiin Fallkullan tilalta käsin. Sen päärakennuksen suunnitteli arkkitehti Gustaf Strengell vuonna 1907. Rakennuksessa asui alussa yksi puistokaupunkihankkeen alullepanijoista Konni Zilliacus. Vuonna 1934 Helsingin kaupunki lunasti puistokaupunkiyhtiön koko osakekannan, ilmeisesti myös päärakennus siirtyi tuolloin Helsingin kaupungin omistukseen.



Kuva 5. Oskar Immelin suunnitelma. Kuvassa näkyy hiekkakuopille johtava rata, jonka linja leikkaa nykyistä lentokentän kiitorataa. Kaareva ratalinja vasemmalla on Malmin hautausmaaraata. Koillis-Helsingin rakenteen tilkkutäkkimäisyys ja pienimittakaavaisuus kuvastuu hyvin tästä Immelin palstoitussuunnitelmasta ja on varmaan osaltaan myös seurausta tästä suunnitelmasta.



Kuva 6. Sunnuntaipalstat vuonna 1932. Alue rakennettiin ja palstoitettiin Malminkylän keskiosaan 1910-1920-luvuilla eli ennen lentokentän tuloa. Lentokentän itä-länsisuuntaisen kiitoradan vaatimukset katkaisivat alueen kahteen osaan.

Bertel Jungin suunnitelmat

Arkkitehti Bertel Jung teki varsinaisen päätyönsä asemakaavoituksen alalla. Hän oli myös poikkeuksellisen ahkera kirjoittaja ja siksi hänen ajatuksiinsa myös kaavoittajana voi tutustua. Jung oli Arkkitehti-lehden ensimmäinen päätoimittaja vuosina 1903–04 ja vakituinen avustaja toisen kaavoitusarkkitehdin, Birger Brunilan päätoimittajakautena 1912–16. Jung nimitettiin Helsingin ensimmäiseksi asemakaava-arkkitehdiksi 1908. Tätä ennen hän oli osallistunut Töölön asemakaavakilpailuun yhdessä Lars Sonckin ja Valter Thomén kanssa 1898–1900 ja voittanut kolmannen palkinnon.

Hän siirtyi kaupungin palveluksesta vuonna 1916 AB Brändön ja Hertonäs Godsin arkkitehdiksi ja siirtyi Turun kaupungin asemakaava-arkkitehdiksi. Hän palasi Helsinkiin vuonna 1925 ja perusti yksityisen arkkitehtitoimiston yhdessä veljensä Valterin kanssa. Jung ehdotti yhä pahenevaan asuntopulaan mm. huvilakaupunginosien rakentamista. Jung suunnitteli huvilakaupunkeja ja niihin liittyviä puistoja lähes kaikkiin laajempia alueita koskeviin kaavoihinsa. Ne kuuluivat oleellisena osana hänen kaupunkikäsitykseensä. Jung oli itse mukana myös AB Brändö Villastad -yhtiössä, joka kaavoitti ja rakensi Kulosaarta. Huvilakaupungit olivat oleellinen osa nykyaikaista suurkaupunkia. Huvilakaupungit olivat ennen muuta väline asuntopulan ratkaisemiseksi ja terveellisen ja perhe-elämää tukevan asumismuodon kehittämiseksi. Hän suunnitteli terveellisyyden takia puistoja kaikkiin kaavoihinsa. Hänen ansiostaan meillä on mm. Keskuspuisto.

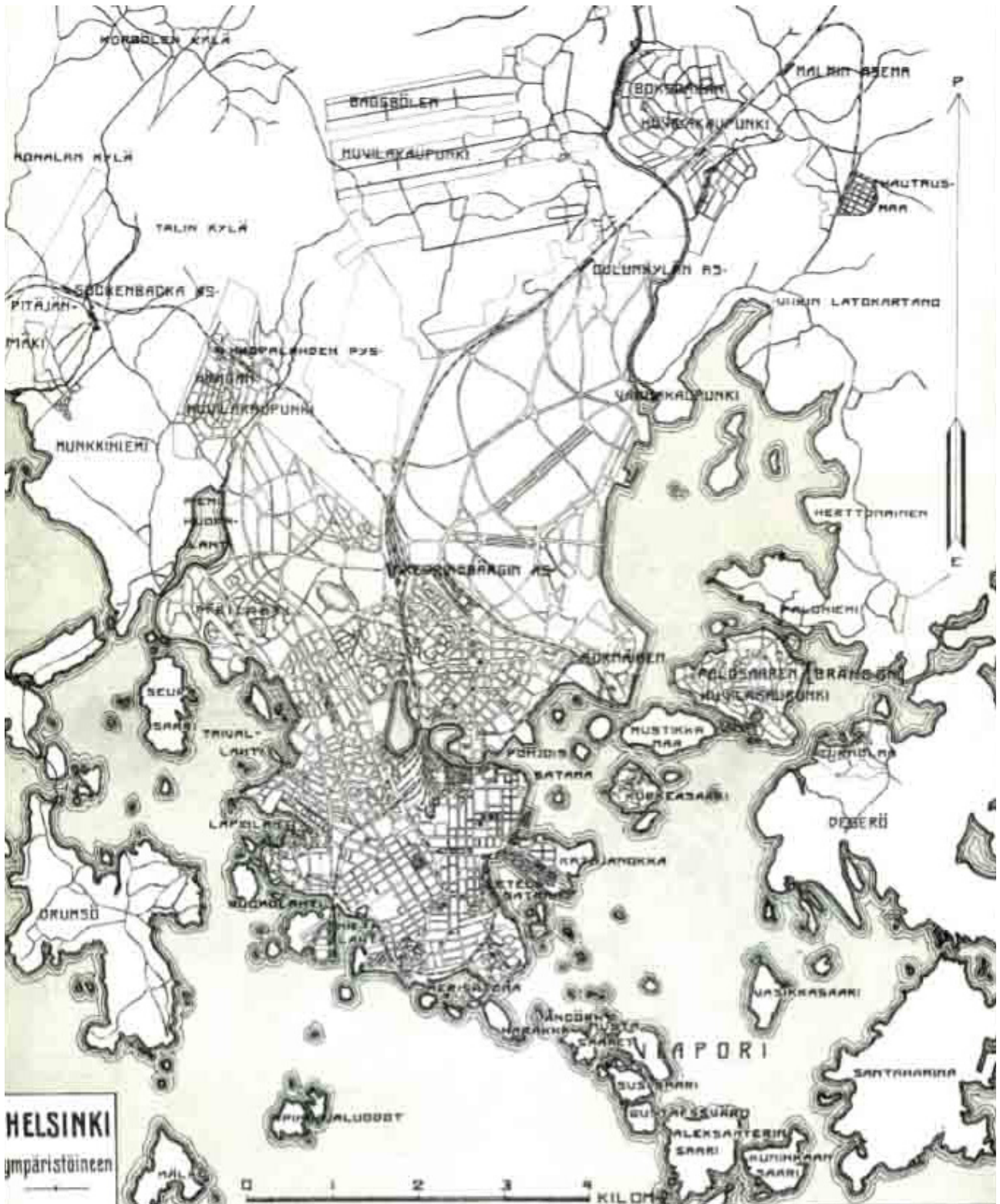
Ensimmäisen Helsinkiä koskevan alueiden käytön yleissuunnitelman, SuurHelsingin kaavan Jung laati vuonna 1911. Inspiraationa työhön olivat Suur-Berliinin kaavakilpailun tulokset. Suunnitelma kattoi koko silloisen Helsingin hallinnollisen alueen lisäksi myös huvilayhdyskunnista ne, jotka rajoittuivat siihen: Munkkiniemi-Haagan, Pakilan, Pukinmäen sekä Kulosaaren. Kaava paneutui erityisesti kantakaupungin ja kuten aikoinaan sanottiin, villisti kasvavien huvila-alueiden suhteeseen. Jung näkikin esikaupunkiasumisen uutena trendinä ja vastauksena voimakkaaseen asuntojen tarpeen kasvuun.

Kaupungin kasvua ohjattiin suunnitelmassa säteittäisesti koilliseen ja luoteeseen ja asuntoalueita raideliikenteen varaan. Keskuspuisto sai myös tällöin ensimmäisen muotonsa Helsingin vihervyöhykkeeksi. Helsingin liikenne ratkaisuksi Jung esitti paikallisjunaa. Näin hänen mukaansa välimatkat työn ja kodin välillä menettivät merkityksensä.

Vuonna 1916 Jung esitti kaupunginvaltuustolle, että kaupungin silloiselle alueelle ei tule mahtumaan kaupunkiin tulviva väestö. Hänen mielestään kaupungin tulisi ostaa maata. Jung sanoi vielä: ”Minusta tuntuu, että sellaisessa yhdyskunnassa, joka pyrkii laajenemaan niin tavattoman nopeasti kuin Helsinki, ei voida olla liian kaukonäköisiä kysymyksen ollessa siitä, mitä ennen kaikkea tarvitaan muuta yhteiskuntaelämän säännöllistä toimintaa varten, nimittäin tilasta. On sanottu, että kaukonäköisyys maksaa rahaa. Saattaa niin olla. Mutta ajan pitkään maksaa varmaan lyhytnäköisyys enemmän.

Asuntopulaan ja rakennuskustannusten alentamiseksi etsittiin keinoja. Esikaupungeissa maa oli Jungin mukaan halpaa ja teki vähävaraisellekin mahdolliseksi asunnon hankkimisen. Oli luonnontonta jatkaa sitä järjestelmää, joka maapohjan kalleuden takia pakottaa rakennukset kasvamaan suuriksi ja korkeiksi yksinomaan ilman, valon ja viihtyvyyden kustannuksella.

Jung uskoi, ettei arkkitehti voinut vaikuttaa tontin hintaan eikä maan yleiseen taloudelliseen ahdinkotilaan tai työvoimatilanteeseen. Arkkitehdin keinoja vuokrien



Kuva 7. Bertel Jungin Suur-Helsingin suunnitelmasta osa, 1911. Helsingin ympäristöön on piirretty Haagan, Pakilan, Pukinmäen ja Kulosaaren huvilakaupungit. Kun Eliel Saarinen vuonna 1915 laati Munkkiniemi-Haaga-suunnitelman, Bertel Jung laati siihen liittyen luonnoksen Helsingin koko kaupunkiseudun yleiskaavaksi. Sen kuuluisimmat ja tärkeimmät osasuunnitelmat koskivat kaupungin keskustaa, esim. Keskuspuistoa ja Töölönlahtea. Kolme vuotta myöhemmin 1918 Jung oli mukana laatimassa Saarisen ja Einar Sjöströmin kanssa Suur-Helsinki-suunnitelmaa Pro Helsingfors. Siinä nykyinen Malmin lentokenttä sijaitsee suunnitelman koilliskulmassa.



Kuva 8. Eliel Saarisen ja Bertel Jungin Suur-Helsinki-suunnitelmassa vuodelta 1918 on Malmin lentokentän kohdalla pieni aluekeskus. (Punaisella rajattu alue). Suur-Helsinki-suunnitelma vastaa hyvin nykyisen yleiskaavan tavoitteita. Se on verkostokaupunki, jossa julkisen liikenteen pääpaino on raidejoukkoliikenteessä. Isot pääväylät on bulevardisoitu.

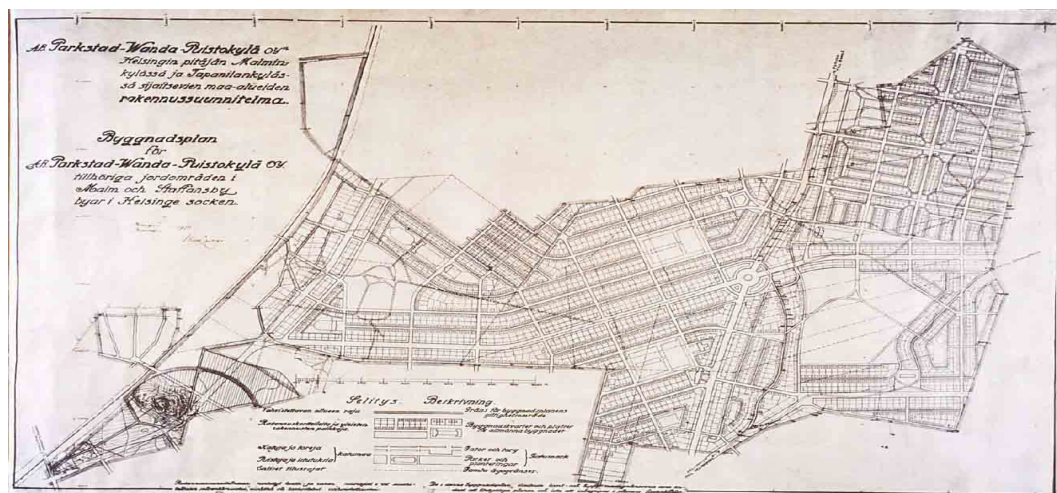
alentamiseksi olivat sen sijaan rakennuskustannusten vähentäminen pienentämällä huonekokoja, keventämällä rakenteita ja yksinkertaistamalla pohjakaavoja. Asunnoista voitiin karsia kaikki tarpeettomat tilat. Itse asiassa nämä samat keinot ovat nytkin sata vuotta myöhemmin käytössä.

Ennen Helsingin maanostoa 1933 laati Jung viimeisen puutarhakaupunkikaavan Malmin nykyisen lentokentän alueelle. Silloin hän ei ollut enää julkishallinnon palveluksessa. Jungin laatima Helsingin maanoston johdosta toteutumaton asemakaavaehdotus kentän alueelle edustaa hyvää eurooppalaista kaupunkisuunnittelua. Jungin suunnitelma edustaa tehokasta kaupunkimaista pientaloasutusta. Kadut ovat suoria, poiketen Gustaf Strengellin aiemmasta muotomaailmasta. Nykyisen Lahdenväylän paikalla on edustava bulevardi.

1920-luvun liikennekysymyksiä

1920-luvulla esikaupunkien väestö oli keskittynyt etupäässä rautateiden varsilla oleville alueille. Esikaupunkien lisääntyminen asetti uusia liikenteellisiä vaatimuksia. 1920-luvulla oltiin sitä mieltä, että tulevaisuus tässä asiassa on kiskoliikenteessä. Bussit olivat vasta silloin aloittamassa toimintaansa. 1923 asetettiin komitea selvittämään esikaupunkiliikenteen kysymyksiä ja tekemään ehdotuksia asian suhteen. Komitean

toimeksiannosta rakennustoimiston asemakaavaosasto laati 1924-1926 Suur-Helsingin esikaupunkiliikenneyhteyksien yleisohjelman. Ohjelman mukaan lähellä keskustaa toimivat raitiovaunut ja linja-autot, kauempana vyöhykkeellä pikaraitiotiet ja kauimmat yhteydet hoidettaisiin paikallisjunin ja linja-autoin. Pikaraitiotiet, jollaisia ei kaupungissa vielä ollut, olivat suunnitelman uutuus. Niillä pyrittiin suurempaan matkanopeuteen kuin tavallisilla raitiovaunuilla.



Kuva 9. Bertel Jungin suunnitelma on jatkumo Suur-Helsinki-suunnitelman eurooppalaiselle kaupunkityypille. 1933.

Teollisuustonttien kaavoittamisen kannalta rautatieyhteydellä Malmille oli suuri merkitys. Päärataan saattoi Malmin aseman läheisyydessä rakentaa pistoraitteita, jota tehtailijat ilmeisesti pitivät suuressa arvossa. Myös työntekijät saattoivat saada edullisen asunnon tehtaiden läheisyydestä. Näin alueelle alkoi kertyä yhä enemmän teollisuutta.

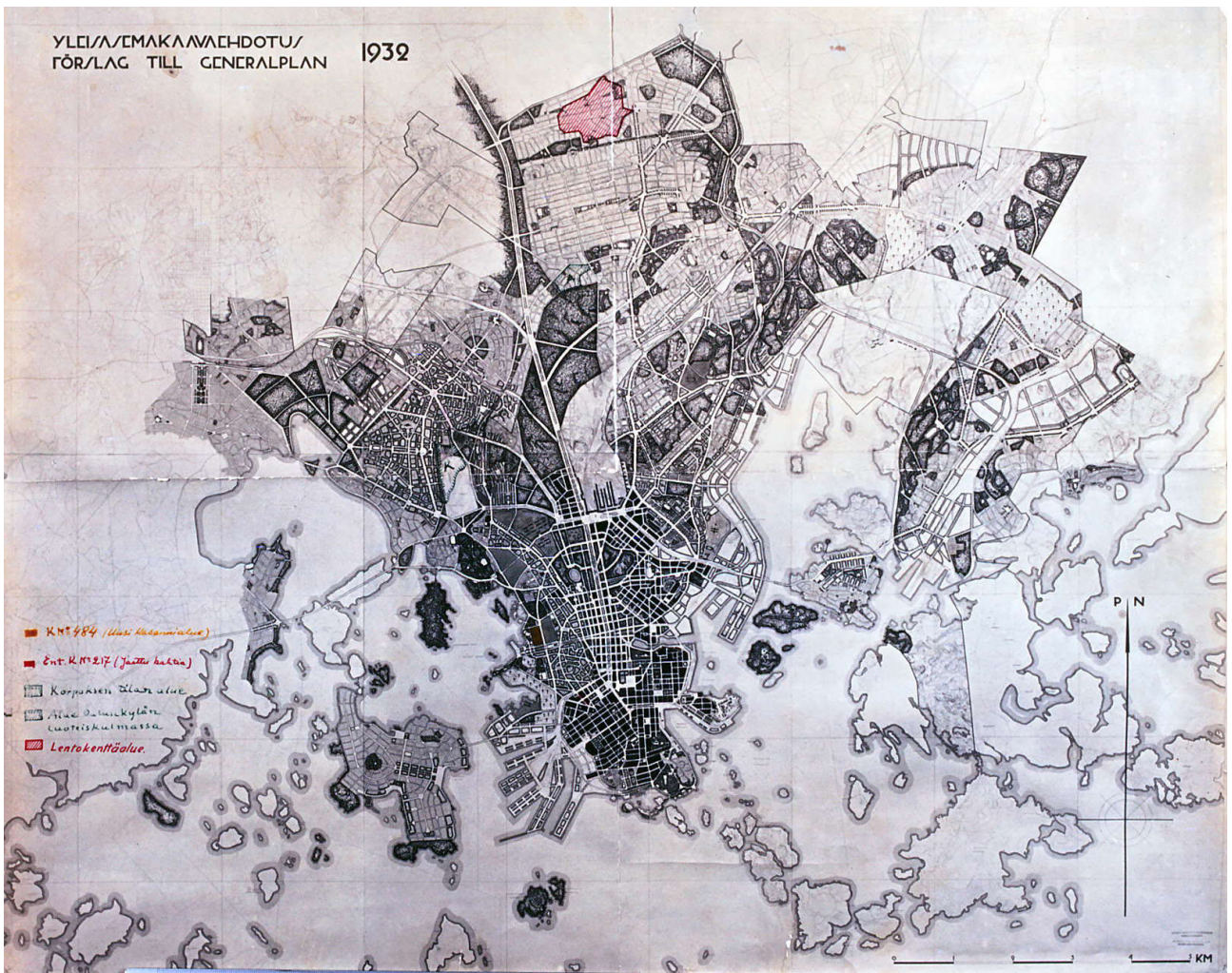
Yleiskaavaehdotus 1932

Yleiskaavaehdotus 1932 on kartta, joka ulottuu myös Helsingin rajojen ulkopuolelle. Malmin nykyisen lentokentän kohdalle siinä on esitetty jonkinlaista katuverkkoa.

Kaupungin maapolitiikka

Ennen suuren alueliitoksen selvittelyä 1935 Helsingin kaupungin maanhankinta oli paljon esillä. Maanhankintakysymyksiä selvitti mm. 1916 asetettu komitea. Em. komitea esim. totesi, että "kaupungin rajojen pohjoispuolella sijaitsevan maaseudun nopea kaupunkilaistuminen on tuottanut kaupungille monenlaisia vaikeuksia ja haittoja". Kaupunkia ympäröi ennen vuotta 1935 vyöntäpäinen muodostuma huvilayhdyskuntia, jotka erottivat kaupungin maat loitompana olevasta maaseudusta. Kaupunki katsoi, että oli varattava tilaa kasvavalle väestölle ja siksi kaupungin tuli hankkia näiden alueiden maankäyttöön määräysvalta. Myöhemmin sotien jälkeen näille alueille alettiin rakentaa lähiöitä.

Tonttipolitiikan tavoitteena oli 1910-1930-luvuilla varata riittävästi eri tarkoituksiin sopivia tontteja ostettaviksi tai vuokrattaviksi. Myös tonttikeinottelu tuli estää. Mm. määrättiin, että kaupungilta saadut tontit oli rakennettava määräajassa tai joutui suorittamaan



Kuva 10. Yleiskaava 1932

lisähinnan. Näin tasoitettiin maanarvon kohoamisesta koituvia etuja myös kaupungin hyödyksi. Kaupunginvaltuustossa pohdittiin usein, onko kaupungin edullisempaa myydä vai vuokrata tontteja. Tilanne ei ole tässä suhteessa muuttunut sadassa vuodessa.

Vuonna 1912 valtuusto päätti, että rahatoimikamarin oli joka asemakaavaehdotuksen hyväksyessään myös päätettävä, noudatetaanko tonttien luovutuksessa myynti- tai vuokrausmenetelmää. Asiaa pohdiskeli eri kannoilta mm. Yrjö Harvia kiinteistölautakunnan ensimmäisessä kokouksessa vuonna 1931. Harvia oli henkilö, joka myöhemmin laati ehdotuksen alueliitoksista.

Vuonna 1917 kaupunki osti Malmin naapurista monen muun alueen ohella A.B. Boxbackan koko osakekannan ja maat. Vuonna 1927 kaupunki osti myös mm. A.B. Brändö Villastadin osakkeet eli Kulosaaren. Vuonna 1934 oli AB Wanda Parkstad Puistokylän maiden vuoro ja vuonna 1939 M.G.Stenius -yhtiön Munkkiniemi-Haagan suunnalla.

Kaupungilla oli mahdollisuus vaikuttaa rajojensa takaisten alueiden suunnitteluun sitä kautta, että Uudenmaan Lääninhallitus kysyi Helsingin lausuntoa naapurikuntien suunnitelmista. Lääninhallitus myös usein noudatti Helsingin toiveita näissä asioissa, koska se näki kaupungin kasvupaineen.

Puistokylän aika loppuu

1. maailmansota markan inflaatioineen vaikeutti AB Wanda Parkstad-Puistokylä OY-yhtiön toimintaa. Kun ruotsinkielinen maalaiskuntakin alkoi haluta eroon suomenkielisestä työläisyhdyskunnasta, ei sen tulevaisuus näyttänyt valoisalta. Vilkkainta rakentamisen aikaa oli 1910-1935. Kun alueliitoksen yhteydessä 1946 Malmi-Tapanila liitettiin Helsingin maalaiskunnasta Helsingin kaupunkiin, siitä oli muodostunut Helsingin väestömäärältään suurin esikaupunkialue. Kun Puistokylän osakkeet ja maat lopulta siirtyivät Helsingin kaupungin omistukseen vuonna 1934 oli Koillis-Helsinkiin palstoitettu tuhansittain omakotitontteja. Helsingin kaupunki lunasti yhtiön 1934 saadakseen maata lentokentän perustamiseen. Alue liitettiin hallinnollisesti Helsinkiin vuonna 1946 ja sinne asetettiin rakennuskielto.



Kuva 11. Lentokentän tuleva alue ilmasta vuonna 1932. Päärata vasemmalla, hautausmaan rata haarautuu siitä kaa-revasti kohti etelää. Vanhaa Porvoontietä näkyy oikealla (nyk. Tattariharjuntie). Sen vieressä polveilee vielä vanhempi tie. Ne suuntautuvat kohti Turku-Viipuri- maantietä. Tuleva lentokenttä on viljelykäytössä latoineen. Sen poikki kiemur-telee puro kohti Alppikylää. Soranottorata jatkuu kohti Alppikylän hiekkakuoppia. Fallkullan tila, Sunnuntaipalstat ja Nallenmäki ovat rakennettuja alueita.

Lentokenttä rakennetaan Malmille

Kymmeniä vuosia jatkunut asutuksen leviäminen Malmin ympäristössä koki yllättävän käänteen, kun kaupunginvaltuusto päätti lentokentän rakentamisesta Tattarisuolle. Sopimus valtion ja kaupungin välillä allekirjoitettiin 1935.

Ensimmäiset merkittävät kansainväliset maалentoasemat Euroopassa rakennettiin 1920-luvulla. Helsingin ensimmäinen lentokenttä oli vesilentokonesatama, joka valmistui Katajanokalle vuonna 1924 Aero Oy:n rakentamana. Vaihtoehto vesilentokonesatamalle oli myös Ruoholahden Kellosaari, jonne ehdittiin rakentaa kaksi rakennusta, hangaari sekä hallintorakennus.

Suomessa ja Ruotsissa lennettiin vesilentokoneilla kauemmin kuin muualla Euroopassa luonnonoloistamme johtuen. Kansainvälisen lentoliikenteen vaatimusten johdosta kuitenkin tarve maakentille kasvoi nopeasti myös meillä.

Ruotsissa olivat Tukholman ja Göteborgin kentät valmistuneet käyttöön 1935- 1936. Myös Suomessa maалentoliikenne alkoi Artukaisissa Turussa 1935 ja kahden vuoden kuluttua oli Suomessa jo kahdeksan siviililentokenttää. Valtio rakennutti vuosina 1935-1971 Suomeen kenttäverkoston.

Nyt Artukaisen kentän kiitorata on katualueena ja muulla kenttäalueella sijaitsee Turun messukeskus ym. Tampereen Härmälän kenttä oli lähes yhtä vanha. Valtion lentokonetehdas muutti Helsingistä Tampereelle 1936 ja Härmälän lentoasema valmistui 1937. Suihkukoneliikennettä varten rakennettiin uusi kenttä 1970-luvulla Pirkkalaan. Härmälän kenttä lakkautettiin samalla ja lentokentän alueella on nyt asuntoaluetta, teollisuusaluetta ja Pirkka-hallin messualuetta.

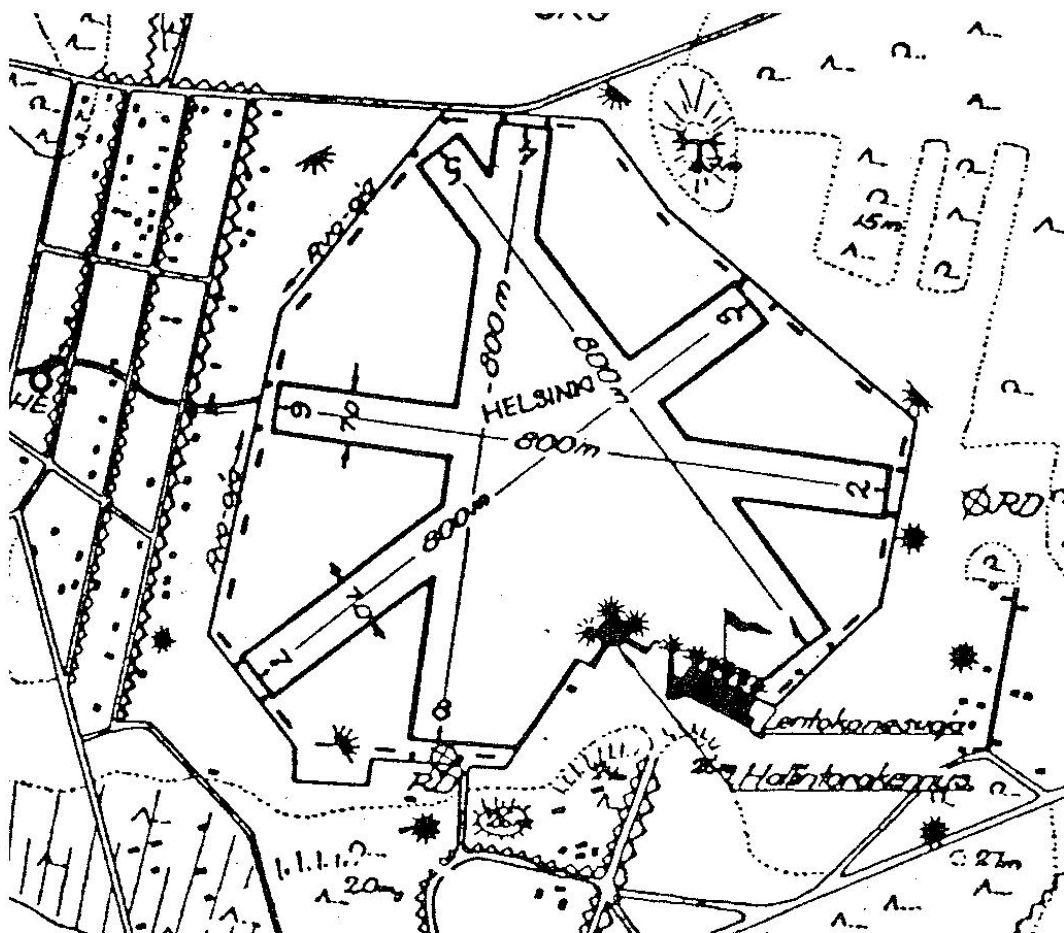
Helsingin osalta ehdotettiin kymmentä eri vaihtoehtoista paikkaa. Loppusuoralle pääsivät Tuomarinkylä ja Tattarisuo. Esillä oli ollut myös Vanhankaupunginlahden pohjoisosan arvottomana pidetty ranta-alue. Viikkiin ei kuitenkaan tullut lentokenttää vaan se on nyt arvokas luonnonsuojelualue. Seuraava paikka löydettiin 1933 Tuomarinkylän pelloilta. Paikan valinnassa käytettiin myös näkemystä. asiantuntemusta. Asian selvittämistä varten Aero OY:n toimitusjohtaja Gunnar Ståhle oli pyytänyt kuuluisan lentäjän Charles Lindberghin Helsinkiin. Hallituksen asettama komitea kannatti lentoaseman rakentamista Tuomarinkylän pelloille. Johtaja Ståhle ja lentäjä Lindbergh kannattivat tätä näkemystä.

upunginvaltuusto kuitenkin näki, että Tuomarinkylän pellot voisi jossain vaiheessa ottaa asuntotuotantoon ja sitä paitsi se oli hyvää peltoa. Sitä vastoin Tuomarinkylän itäpuolella olevaa Tattarisuota valtuusto piti mahdottomana paikkana eli valtuuston sanoin:” alueelle ei uskottu saatavan syntymään parempaa esikaupunkialuetta”. äärimmäisen huonon maapohjansa johdosta. Niinpä lentokenttä päätettiin tehdä Tattarisuolle eikä Tuomarinkylään.

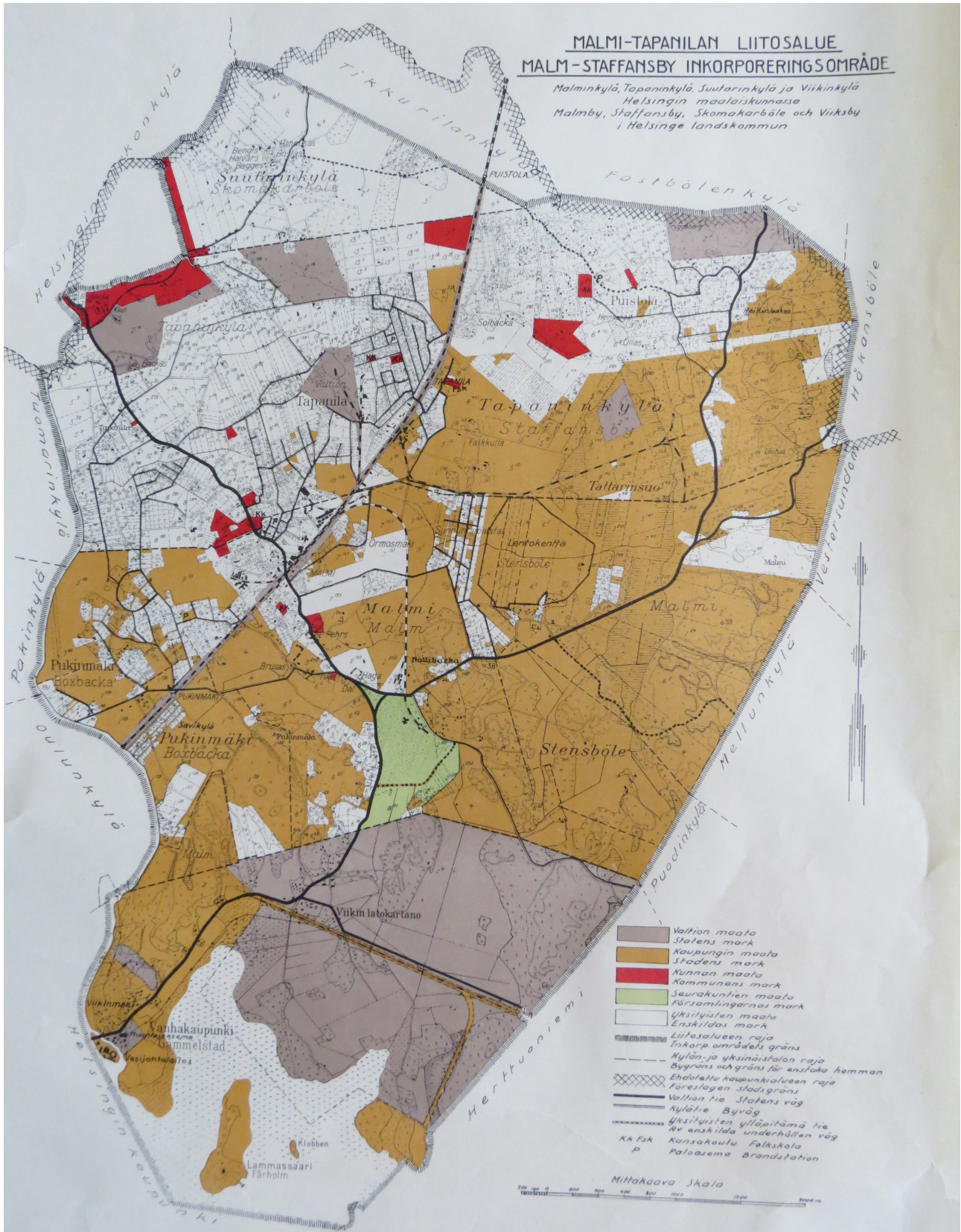
Nyt vuonna 2016 voi todeta, että Tuomarinkylän aikoinaan rakentamiseen soveliaiksi katsotut pellot ovat edelleen rakentamatta. Jopa uudessa yleiskaavaehdotuksessa 2016, jossa on tarkoin kartoitettu mahdolliset rakentamisen alueet, Tuomarinkylän peltoihin ei kohdistu



Kuva 12. Charles Lindbergh saapui vaimonsa Annen kanssa Katajanokan lentosatamaan Helsinkiin syyskuussa 1933.



Kuva 13. Kartta alueliitosehdotuksesta 1930-luvun puolivälistä. Helsingin omistamat maat ovat ruskealla värillä. Varsinainen liitos tehtiin vasta 10 vuotta myöhemmin 1945. Kenttä on esitetty alkuperäisessä koossaan. Kentällä oli alun perin neljä 800 metrin kiitorataa. Sunnuntaipalstoilla ja Nallenmäessä kentän länsi- ja lounaispuolella on omakotiasutusta.



Kuva 14. Kentän neljä alkuperäistä kiitorataa olivat pituudeltaan 800 m. Tässä vaiheessa ei kyetty ennakoimaan ilmailukaluston nopeaa kehittymistä. Muutamassa vuodessa oli kiitoratoja pidennettävä ja niiden painonkestoja parannettava. Ja muutamassa vuodessa oli rakennettava kokonaan uusi kenttä Seutulaan, jota sitäkin on jatkuvasti laajennettu.

asuntotuotannon painetta. Sensijaan rakentamiskelvottomalle Tattarisuolle on useaan otteeseen haluttu rakentaa asuinalueita. Mikäli ulkomaista asiantuntijaa olisi kuultu herkillä korvalla, olisi suunnitteluhistoria nykyisen Malmin lentokentän kohdalla ja ympärillä hyvin toisenlainen.

Helsinki ja valtio allekirjoittivat sopimuksen 1935 lentokentän rakentamisesta Tattarisuolle. Lentokenttää perustettaessa alue ei kuulunut Helsingin kaupunkiin, mutta oli Helsingin omistuksessa. Aluksi Helsingin kaupunki luovutti 55 ha:n alueen kentän tarpeisiin Tattarisuon viljelyalueesta (eli siis sielläkin mainittiin olevan viljelyksiä) käytettäväksi ilmailuliikenteeseen, ensi sijassa posti- ja siviili-ilmailuliikenteeseen.

Liikennöinti uudella kentällä aloitettiin 16.12.1936, vihkiäisjuhla oli 15.5.1938. Vihkiäistilaisuuteen laaditussa kirjassa todetaan: "Tattarisuo, kulttuurin kannalta ennen maamme pimeimpiä paikkoja, jonka synkässä rämemaailmassa pakanuuden aikojen peruna taikauskoo noitien avulla harjoitettiin, on nyt rakentajiensa ansiosta ikään kuin taikaiskusta muuttunut kuivaksi, tasaiseksi kentäksi - kentäksi, jolta tekniikkamme korkeimman taidon avulla kulttuuria ja hyvinvointia tullaan levittämään koko maallemme kansamme onneksi." Avajaisissa oli läsnä mm. Mannerheim ja avajaispuheen piti pääministeri Cajander.

Valtio anoi lisää maata ja kaupunginvaltuusto päätti luovuttaa ilmaiseksi 66,5 ha. Lisäksi annettiin määräykset korkeuden rajoittamisesta ympäröivillä laajoilla suoja-alueilla. Kiitoratoja pidennettiin sotien aikana ja myöhemmin. Kiitoratojen sorapäällysteiset osat kestopäällystettiin ja uusia rullausteita rakennettiin. Määräykset estivät ja ovat edelleen estäneet ympäröivien alueiden täydentämisen.

Siviili liikenne katkesi sodan sytyttyä 1939. Talvisodan aikana ilmavoimat käytti kenttää rajoitusti, jatkosodan aikana paljon. Myös Saksan ilmavoimat käytti Malmin kenttää. 1944 kenttä luovutettiin valvontakomission käyttöön. 1945 valvontakomissio salli siviilien lentotoiminnan Hyvinkään kentältä. 1947 alusta kenttä palautettiin suomalaisille.

Noin 12 vuotta kentän vihkimisen jälkeen oltiin jälleen pakotettuja aloittamaan uuden kentän rakentaminen, koska lentokaluston kehitys oli ollut hyvin nopeaa. Kenttä oli AERO:n päätukikohdaksi vuoteen 1952 asti, jolloin Seutula otettiin käyttöön. Malmi pehmeä suopohja ei kestänyt suurempia koneita, siksi piti rakentaa uusi kenttä. Malmi siirtyi pienilmailukäyttöön. Kaupungilta luovutettiin eri tarkoituksiin lisää maata, niin että kenttäalue käsitti lopulta 130 ha

Saksalaisille luovutettiin tiloja kentältä ja hallintorakennuksesta heinäkuun 1941 alusta, jolloin käynnistyi Neuvostoliittoon suuntautunut hyökkäysoperaatio Barbarossa. 1941 saksalaisen yksikön komendantti esitti, että kiitoteitä olisi jatkettava ja pinnoitettava betonilla sotilaskoneiden vaatimuksia vastaaviksi. Kiitoteiden pituus kasvoi 800:sta 1400 m:iin.

Saksalaisille rakennettiin yhteensä parikymmentä parakkia, varastoa tai muita pieniä rakennuksia. Kentän käytöstä laadittiin virallinen sopimus 20.9.1943. Sopimuksen mukaan saksalaiset saivat mm. rakentaa kentälle omalla kustannuksellaan rakennuksia, laitteita ja teitä ym. Saksalaisten rakennussuunnitelmien oli kuitenkin sopeuduttava kentän yleissuunnitelmaan. Kenttää käyttivät tällöin samanaikaisesti Suomen ilmavoimat, siviili liikenne ja Saksan ilmavoimat. Aselepo Neuvostoliiton kanssa solmittiin 5.9.1944. Silloin saksalaisten asema muuttui myös Malmilla.

Kentän rakentamisen kustansi valtio, kaupunki oli mukana vähäisemmällä summalla. Lentoaseman rakennusten valmistuminen liittyi vuoden 1940 olympialaisiin, joita ei voitu pitää sodan vuoksi. Lentokonehallin, hallinto- ja asemarakennusten rakennustyöt

aloitettiin 1937. Suunnittelusta vastasivat yleisten rakennusten ylläpidon (myöh. rakennushallitus) arkkitehdit Martti Välikangas johtajana ja käytännön työn hoitivat Dag Englund, Vera Rosendahl ja Onni Ermala. Lentoasema oli rakennustyyppinä uusi Suomessa. Suunnittelijat hakivat esikuvia ulkomailta. Paljon vaikuttaneena esikuvana pidetään Budapestin Budaorsin lentoasemarakennusta. Vuosien varrella rakennuksia on muuteltu. Rakennuksia korjattiin perusteellisesti vuosina a, kun uuden hallintorakennuksen suunnittelu alkoi. Suunnitteilla oli myös toisen lentokonesuojan o hallin pituinen matalampi osa, jossa on toimisto- ja huoltotiloja, sekä kaksikerroksinen siipirakennus, jonka pohjakerroksessa on teknisiä tiloja ja toisessa kerroksessa toimistotiloja. Valmistuttuaan rakennus toimi, ennen päärakennuksen rakentamista väliaikaisesti myös hallintorakennuksena sisältäen myös matkustajaliikenteeseen tarvittavat tilat. Vuonna 1943 lentokonesuojan toimistosiipeä jatkettiin. Pohjakerrokseen tuli autotalli ja ensimmäiseen kerrokseen toimistotiloja. Myöhemmin hallin päätyyn rakennettiin kaksikerroksinen työnjohtajien toimistotorni.

Lentokentän läheisyydessä tarvittiin myös muita rakennuksia, kuten suuntimorakennus, paloasema ja varastoja. Shell-yhtiö rakensi omat tilansa polttoaineen jakelua varten. Lentoasemaa ympäröivän aidan sisäpuolelle pääportin tuntumaan muodostui henkilökunnan asuntoalue. Siihen kuului joitakin alueella jo aiemmin sijainneita puisia omakotitaloja. Alueelle rakennettiin seitsemän puista asuinparakkia. Asumisyksikön keskellä olivat asukkaiden yhteiskäyttötilat pesutupa ja sauna.

Aidatun alueen pääportin yhteyteen rakennettiin vahtitupa. Päätien varteen rakennettiin 1944 myös teatteriparakki, joka toimi myöhemmin klubirakennuksena. Alueen kaakkoiskulmaan rakennettiin 1940-luvulla Ilmavoimien esikunnan lentueen lentokonehalli. Se purettiin 1980-luvulla ja korvattiin uudella helikopterihallilla. Vanhan lentokonehallin käytyä ahtaaksi rakennettiin lentoaseman alueelle v. 1978 uusi ns. 2-halli.

Kaupunki luovutti valtiolle korvauksetta yhteensä 126 ha lentotoimintaa varten 1935-1951.

Alueliitoksen jälkeinen aika 1945-1970

Alueliitos Malmi-Tapanilan kannalta

Kunnallisen keskustoimiston johtaja Yrjö Harvia sai valtioneuvostolta 1928 tehtäväkseen toimittaa selvitys Helsingin esikaupunkiliitoksesta. Selvitystä varten kerättiin laaja ja kattava aineisto saatavilla olevista alkuperäislähteistä. Harvia sai työnsä valmiiksi v. 1936, jolloin ilmestyi kaksi nidettä, päämietintö sekä erikoisselvitykset. Päämietintö sisältää selvitysmiehen ratkaisuehdotukset alueliitoksesta. Erikoisselvityksistä löytyvät yksityiskohtaiset mietinnöt kaikista Helsinkiin suunnitelluksi liitettävistä 15 eri alueelta. Kolmas nide ilmestyi v. 1940 ja se sisältää kunnallisten viranomaisten ja yksityisten asianosaisten lausunnot selvityksestä sekä Harvian näiden pohjalta tekemät muutokset esitykseen. Helsingin suuri alueliitos v. 1946 toteutettiin suurimmilta osin Harvian mietinnön mukaisesti. Silloin Helsinkiin liitettiin mm. Lauttasaari, Malmi, Oulunkylä, Kulosaari ja Haaga.

Komiteamietintö nro 8 on erikoisselvitys Malminkylästä, Tapaninkylästä, Suutarinkylästä ja Viikinkylästä. Kaavoitukseen ja rakentamiseen liittyviä kysymyksiä esitellään mietinnössä useassa kohdassa. Selvitysmiehen teksti ei ainakaan arkaile kertoessaan Malmin seudun maankäytön puutteista. Siitä saa myös hyvän kuvan alueen hallinnollisista järjestelyistä 1930-luvulla. Tähän koottu siitä maankäytön suunnitteluun liittyviä suoria referaatteja ja lainauksia:

1) Asema ja maasto

Maasto on suurimmalta osalta kaupunkiasutukselle erittäin soveliaista. Suurin osa on viljavaa tasankomaata tai metsäkasvuista kangasmaata.

Useimmat kaupungista johtavat pääliikenneväylät kulkevat tämän alueen läpi. Näin on laita rautateiden emäradan, joka 5. km:n pituudelta kulkee alueen keskiosan kautta ja jonka varrella alueen piirissä ovat Pukinmäen pysäkki, Malmin asema ja Tapanilan pysäkki sekä alueen rajan ulkopuolella Puistolän pysäkki. Samoin on laita pohjoiseen ja itään vievien valtamaanteiden. Vantaanjoen sillalta Vanhassakaupungissa tuleva maantie jakaantuu Malmin hautausmaan kohdalla koilliseen suuntaan menevään Porvoon ja Viipurin maantiehen ja luoteiseen suuntaan kulkevaan Hämeen ja Pohjanmaan valtamaantiehen.

Mainittakoon myös, että Malmin asemalta on rautatien sivuraiteita itään Malmin hautausmaalle ja länteen kaupungin puhtaanapitolaitoksen kaatopaikalle. Lisäksi on alueella kapearaiteinen pääasiallisesti soran kuljettamista varten rakennettu rautatie, jonka kaupungin haltuun nyttemmin siirtynyt Malmin Kalkkihiiekkatiilitehdas aikaisemmin on rakentanut.

Tällä alueella sijaitsee pääosa Helsingin esikaupunkiasutusta. Esikaupunkimuodostumia on useita. Suurin on alueen keski- ja pohjoisosissa oleva Malmin-Tapanilan

esikaupunkiasutus, joka on muodostunut alkuaan toisistaan riippumatta syntyneistä Malmin ja Tapanilan eli Mosabackan esikaupungeista. Malmi-Tapanilan asutuksen lounaispuolella Malminkylässä on Pukinmäen verrattain huomattava esikaupunki, joka osaksi jo on kasvanut kiinni Malmi-Tapanilan asutukseen. Rautatien varrella Vantaanjoen sillankorvassa on Savikyläksi kutsuttu pienempi esikaupunki. Samalla puolen kuin tämä eli itäpuolella keskellä aluetta sijaitsee Malmin Sunnuntaipalstoiksi kutsuttu asutusryhmä ja siitä etelään Malmin hautausmaan luoteispuolella Nallibacka-niminen asutus.

2) Maanomistusolot

Tämän alueen kameraalinen jaointu perustuu isojakoon, joka näillä tienoin yleensä 1770-luvulla päätettiin. Maan kameraalisessa jaoituksessa ei vielä 1800-luvulla sa-
nottavasti tapahtunut muutoksia, jotka olisivat aiheutuneet kaupungin läheisyydestä. V:teen 1890 oli Malminkylässä eroitettu ainoastaan 16 tilaa ja Tapaninkylässä 12 tilaa, joiden pinta-ala oli alle 1 ha:n. Nämäkin olivat pääasiallisesti rautatiealueita ja joita-
kin kesähuvila-alueita.

Alueen kameraalisissa ja maanomistusoloissa tapahtui käänne vasta, kun v. 1906 perustettu AB. Parkstad-Vanda-Puistokylä ja v. 1907 perustettu Boxbacka Aktiebolag-nimiset osakeyhtiöt ryhtyivät harjoittamaan maanosittamista ja tonttimaiden myyntiä asuntotarkoituksiin. Nämä yhtiöt hankkivat omakseen suurimman osan Tapaninkylän tiloista ja huomattavia osia Malminkylästä (kts. päämietinto siv. 112-114). Lähinnä näitten yhtiöitten toimesta, mutta vähitellen sellaisillakin tiloilla, jotka eivät joutuneet näitten yhtiöitten haltuun, on v:sta 1908 lähtien harjoitettu laajakantoista maanosittamista, jota on jatkunut viime aikoihin asti.

5) Taloudelliset olot

Selvitys, mikä edellä on esitetty tämän alueen maanomistus-, rakennus- ja muista oloista, on osoittanut, että tämä alue jo on varsin pitkälle kaupunkilaistunut. Myöskin alueen taloudellisiin oloihin on kaupunkilaistuminen lyönyt leimansa. Tämä ilmenee varsinkin maataloudellisen tuotannon häviämisestä paikkakunnalta. Alueen kaupunkilaistuminen ilmenee siinäkin, että paikkakunnalle on sijoittunut verrattain lukuisasti teollisuuden- ja käsityöharjoittajia. Näitä on varsinkin Malmin aseman ja Tapanilan pysäkin lähistöllä.

6) Liitosalueen asema kunnan hallinnossa.

Malmi-Tapanilan liitosalueella on nyttemmin keskeinen asema Helsingin maalaiskunnan hallinnossa. Kunnan hallinnon keskus on jo 1890-luvulla siirretty vanhasta kirkonkylästä Malmin aseman läheisyyteen. Täällä sijaitsevat nyttemmin maalaiskunnan keskusvirastot ja tärkeimmät muutkin kunnalliset laitokset. Kunnallisia keskusvirastoja varten on eri aikoina Tapaninkylän rajan ja maantien leikkauskohdan ympäristöstä lunastettu useita tiloja rakennuksineen.

14) Rakennustoiminnan valvonta.

Rakennustoiminta tämän liitosalueen laajoilla esikaupunkialueilla on viime aikoihin asti tapahtunut täysin vapaasti vailla mitään virallista valvontaa. Myöskään ei

rakennustoimintaa ole olleet ohjaamassa minkäänlaiset sitovat jaotus- tai rakennussuunnitelmat, asemakaavoista puhumattakaan. Niinhyvin Boxbacka AB:lla kuin AB Parkstad-Vanda-Puistokylä Oy:llä oli aikoinaan toimintansa alottaessaan ammattimiesten laatimia jaotussuunnitelmia, mutta yhtiöt itsekin luopuivat pian niitten noudattamisesta.

Suurin osa tämän alueen esikaupunkiasutusta onkin näissä oloissa asemakaavallisesti erittäin epätyydyttävästi rakennettua. Varsinkin on liikenneväylien suuntaus mitä huonoimmin harkittua. Rakennustontit eli asuntotilat ovat yleensä liian suuret tehden vastedeskin asemakaavoittamisen epätaloudelliseksi ja asujamistolle raskaaksi. Tonttien suuruudesta on kuitenkin se etu, etteivät asuinrakennukset yleensä ole joutuneet liian lähelle naapureitten asuinrakennuksia ja ulkokuoneita. Ainoastaan Tapanilan pysäkin länsipuolella olevaa asutusta voidaan, varsinkin niin kauan kuin viemäriverkostoa ei ole, pitää liian ahtaasti rakennettuna.

Näitten esikaupunkien asuntorakennukset edustavat kaikkia järjestämättömän esikaupunkiasutuksen alimpia asteita niin rakennusten tyylin ja ulkomuodon kuin niitten tarkoituksenmukaisuuden kannalta. Ulkonaisesti ja rakenteeltaan tyydyttäviä rakennuksia on harvassa. Ammattitaitoisen neuvonnan ja valvonnan puutteessa ovat rakentajat, joista suurin osa on ollut vähävaraisia, sitoneet huomattavia pääomia rakennuksiin, joita järjestetyn kaupunkiasutuksen kannalta on pidettävä arvottomina. Paikoitellen kuitenkin vanha metsä tai vähitellen kasvaneet puutarhat peittävät rakennusten ulkonaiset puutteellisuudet, jopa kuten osissa Pukinmäkeä, antavat asutukselle viihtyisyyden leiman.

Sen senaatin marraskuun 4 p:nä 1908 tekemän päätöksen mukaisesti, jolla Malminkylä ja Tapaninkylä julistettiin taajaväkiseksi yhdyskunniksi, olisi kullekin yhdyskunnalle ollut laadittava rakennusjärjestys. Tänäkään päivänä ei kuitenkaan tällaisia rakennusjärjestyksiä ole.

Vähän ennen AB. Parkstad-Vanda-Puistokylä Oy:n osakkeitten siirtymistä kaupungille, laadittiin yhtiö rakennussuunnitelmaehdotuksen niitä yhtiön omistamia maita varten, joita ei vielä oltu myyty. Tämän verrattain tyydyttävän suunnitelman laati arkkitehti Bertel Jung. Sen jälkeen kun yhtiön osakkeet siirtyivät kaupungille, joka toistaiseksi on lopettanut uusien tonttien luovuttamisen rakennettaviksi, keskeytyivät toimenpiteet virallisen vahvistuksen hankkimiseksi tälle rakennussuunnitelmalle.

V:n 1932 alusta voimaanastuneen asemakaavalain 57 ja 60 §:n mukaan on niillä alueilla, jotka on julistettu taajaväkiseksi yhdyskunniksi, voimassa rakennuskielto siksi kunnes rakennussuunnitelma on asianmukaisessa järjestyksessä vahvistettu. Tämän mukaisesti on rakennuskielto voimassa koko Malminkylässä ja Tapaninkylässä. Mikäli tätä kieltoa ja valvontamenettelyä käytännössä yleisesti noudatettaisiin, olisi jonkun verran parannusta rakennustoiminnan valvonnassa aikaan saatu, mutta on todennäköistä, että voimassaolevat säännökset ovat tunnetut ainoastaan eräissä osissa tätä liitosaluetta, lähinnä Pukinmäellä ja Tapaninkylän länsiosissa. Sen sijaan rakennustoimintaa edelleen harjoitetaan vapaasti alueen itäosissa.

Asemakaavalain voimaanastuttua on jälleen pantu vireille rakennussuunnitelman laatiminen tämänkin alueen esikaupunkialueita varten. Kaupunginvaltuusto on huhtikuun 12 p:nä 1933 päättänyt maaherran tiedusteluun ilmoittaa, että kaupunki on halukas omalla kustannuksellaan laatimaan rakennussuunnitelman Pukinmäen taajaväkistä

yhdyskuntaa varten. Rakennussuunnitelma on nyttemmin myös valmis ja esitettäne lähi aikoina vahvistettavaksi. Maalaiskunnan esityksestä on maaherra ryhtynyt valmista viin toimenpiteisiin rakennussuunnitelman aikaansaamiseksi myös suurinta osaa Malmi-Tapanilan taajaväkistä yhdyskuntaa varten. Rakennussuunnitelman alaiseksi pantavan alueen rajat on maaherra vahvistanut syyskuun 20 p:nä 1934 ja kesällä 1936 toimitettane alueen kartoittaminen. Määräystä rakennussuunnitelman laatimisesta ei kuitenkaan vielä ole annettu.

15) Tieolot

On jo aikaisemmin mainittu, että kaupungista pohjoiseen ja itään vievät valtamaantiet kulkevat tämän liitosalueen kautta. Kaikki valtamaantiet ovat valtion välittömässä hoidossa.

Mitään tielainsäädännön edellyttämiä kunnanteita ei liitosalueella ole. Maalaiskunta on, kuten mainittu, asettunut sille periaatteelliselle kannalle, että kunta ei ota teitä kunnantein hoitoonsa. Kaikki paikalliset tiet ovat, sikäli kuin niitten hoito yleensä on järjestetty, kyläteitä tai tilusteitä. Liitosalueen pahimpia epäkohtia on viime aikoihin asti ollut ja on edelleen laajoilla alueilla tieolojen puutteellisuus. Maanomistajat, olivatpa ollut nämä suuria maakeinotteluyhtiöitä tai yksityisiä maanomistajia, jotka ovat osittaneet ja myyneet maata asuntotarkoituksiin, eivät ole katsoneet velvollisuudekseen mitenkään järjestää tiekysymystä. Maita ositettaessa on kylläkin tavallisesti jätetty tiemaata palttojen väliin, mutta teitä ei ennen tilojen myyntiä eikä jälkeenkään päin ole maanomistajan toimesta rakennettu eikä myöskään ylläpidetty. Ikivanhat kylä- ja tilustiet on jätetty paikoilleen ja maanosittaminen on tapahtunut silmälläpitäen sitä, että nämä tiet edelleen voisivat toimia uusien asutusalueiden pääteinä.

Mitä sitten tulee tieoloihin varsinaisilla esikaupunkialueilla, niin ovat asuntotilojen omistajat itse vähitellen katsoneet etunsa vaativan ryhtyä toimenpiteisiin tieolojen järjestämiseksi. Järjestelyt ovat tapahtuneet sillä pohjalla, että eri teiden varsilla sijaitsevien asuntotilojen omistajat ovat muodostaneet tiekuntia, jotka ovat pyytäneet tien julistamista kylätieksi.

19) Liitosehdotus

Aikaisemmin tässä selvityksessä on jo osoitettu, että tämä alue kaupungin ympäristössä on se, johon esikaupunkiasutus viimeisten kymmenen vuoden aikana voimakkaimmin on suuntautunut. Asemansa vuoksi pääradan ja kaupungista pohjoiseen johtavien valtamaanteiden varrella tulee tämä seutu ilmeisesti vastaisuudessaakin olemaan tärkeimpiä alueita, joille kaupungin asutus laajenee. Asutuksen asemakaavallista järjestelyä ei näissä oloissa voida käsitellä kaupungin yleisestä asemakaava- ja asuntopolitiikasta erillisenä asiana. Alueen asemakaava on oleva osa Suur-Helsingin yleistä asemakaavaa. Päätösvaltaa tämän alueen asemakaavoittamisessa ei senvuoksi voida jättää kaupungin vaikutusvallasta riippumattomien elinten käsiin, mikä tapahtuisi, jos alueesta muodostettaisiin itsenäinen kauppalakunta.

Täysin tietoisena tämän seudun merkityksestä kaupungin asutuksen vastaisenakin laajentumisalueena, on kaupunki, kuten myös on osoitettu, aina v:sta 1917 alkaen hankkinut itselleen omistusoikeuden varsin laajoihin maa-alueisiin tälläkin suunnalla. Kaupunkihan nyttemmin omistaa tällä alueella maata kaikkiaan 1,554 ha eli 43,5 % koko alueen maasta. Nykyään harjoittaa kaupunki näillä mailla maanviljelystä laajassa

mitassa, mutta kaupungin suunnitelmien mukaan on tarkoitus jo lähivuosina sijoittaa tänne huomattavia omakotialueita.

Jos näitten maitten asemakaavoittamisesta päättäisi toisen kunnan valtuusto, vaikeutuisi kaupungin toiminta näitten maitten käyttämisessä huomattavasti, ja sekin vaara on tarjona, että asemakaavatoiminta johtavan kauppalan ja maanomistajan asemassa olevan kaupungin välillä syntyisi erimielisyyksiä ja ristiriitoja.

Tässä yhteydessä voidaan viitata siihenkin, että Helsingin lentokenttä on päätetty sijoittaa tämän liitosalueen piiriin. Sopimuksessa, mikä toukokuun 10 päivänä 1935 on tehty valtion ja kaupungin välillä lentokentän järjestämisestä, on kaupunki m.m. sitoutunut vastaamaan siitä, että rakennuskorkeus lentokentän ympäristössä asemakaavamääräyksillä tai rakennusjärjestyksessä rajoitetaan lentokentän tarpeita silmälläpitäen. Tämän sopimuskohdan täyttäminen käy kaupungille mahdottomaksi, jollei kaupungilla ole asemakaavavaltaa asianomaisilla alueilla.

Kysymyksessä olevan alueen liittäminen kaupunkiin on siis välttämätöntä myös, koska kaupunki "tarvitsee lisää aluetta asuntoja, teollisuutta, liikennettä ja muita senkaltaisia tarkoituksia varten tai turvatakseen luonnollisen ja säännöllisen laajenemisensa".

Kaavoitus

Kun Malmi liitettiin Helsinkiin maalaiskunta alkoi rakentaa uutta kuntakeskusta Tikkurilaan. Malmista tuli eräänlainen väliinputoaja kaavoitustyön kannalta. Kaupungin asemakaavoitus oli hidasta. Alueliitoksen jälkeen vallitsi lentokentän ympäristössä Malmilla ja Tapanilassa vuosikymmeniä rakennuskielto. Seurauksena rakennuskanta alkoi rapistua.

Paljon pientaloalueita nousi Malmille sodan jälkeen, kun maata tuli luovuttaa Karjalasta paenneille maanluovutuslain perusteella. Olevat pientaloalueet ja maanluovutuslaki vaikeuttivat korkeampien rakennusten kaavoittamista Malmin suunnalla ja monella muullakin esikaupunkialueella. Monet seudun pientaloalueet olivat olleet rakennuskiellossa jo vuodesta 1934 eli ennen alueliitosta. Teknisenä ongelmana oli kaivoveden laatu ja riittävyys.

Kaavoitustyön kannalta 1950-luvulla ongelmana oli kaavoitusresurssien riittämättömyys. Kaupungin väkiluku kasvoi nopeasti. Kaavoitettiin kerrostaloalueita. Vanhojen rakennuskiellossa olevien omakotialueiden kehitys pysähtyi. Niillä kaavoitus kesti vuosikymmeniä. Vanha Tapanila kaavoitettiin omakotialueiden osalta vasta 1980-luvulla. Tämä tarkoitti myös kunnallistekniikan puuttumista kaikkine lieveilmiöineen.

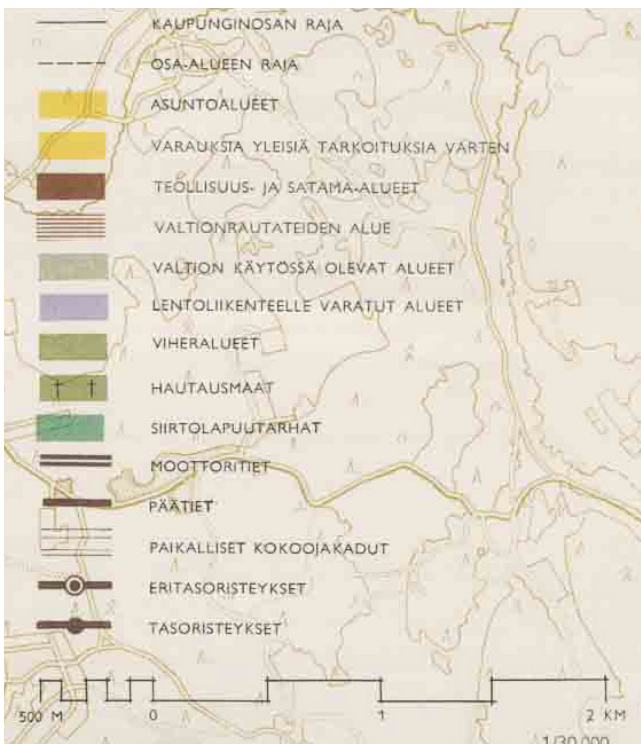
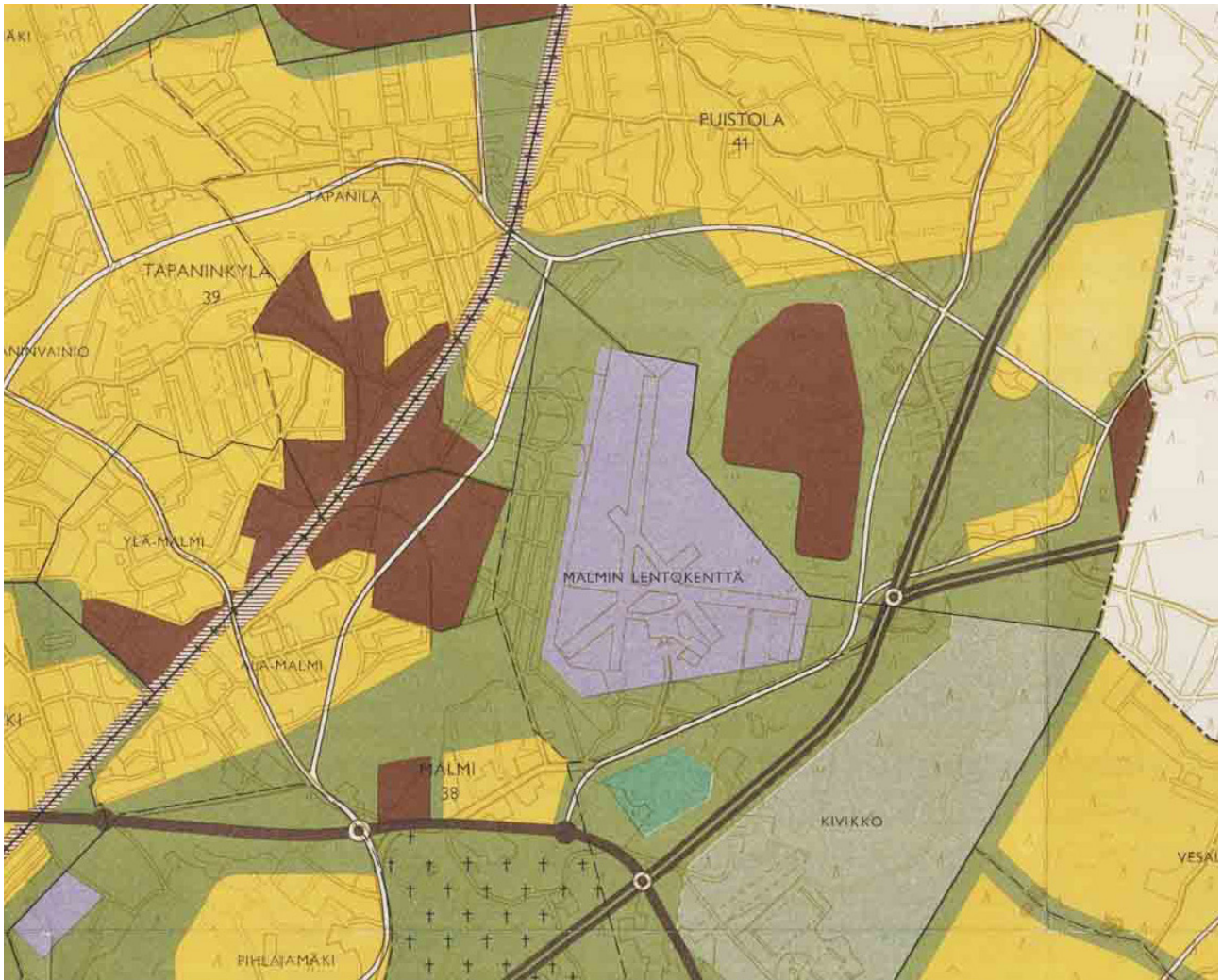
Kaavoitusta hoiti alueliitoksen aikana kiinteistöviraston asemakaavaosasto, joka oli kiinteistölautakunnan alainen. Osaston henkilöstön määrä oli alueliitoksen jälkeen jopa pienentynyt. Siksi liitosalueiden kaavoja ei voitu saada valmiiksi eivätkä vanhan Malmin kaavat olleet asemakaavoitusaikatauluissa ensisijaisia. Seitsemän vuotta liitoksen jälkeen oli vasta 15% alueista asemakaavoitettu. Henkilökuntapula vallitsi koko 1950-luvun. Liitosalueiden kaavat valmistuivat hitaasti, 5% alueista vuosittain. Kaavoitusosaston tehtävänä oli asemakaavojen ohella myös valmistella uutta yleiskaavaa, koska ilman sitä lähiöiden ym. esikaupunkialueiden kaavoitus oli hankalaa.

Kaavoituksen organisatorinen tilanne parani oleellisesti vuonna 1964, kun kaupunkisuunnitteluvirasto perustettiin. Erittäin suuri painoarvo muutoksessa pantiin liikennesuunnitteluun, joka oli seudulla sitä ennen ollut hapuilevaa. Kaavoitusvauhtia saatiin lisätyksi lisäämällä kaupunkisuunnitteluviraston henkilömäärää. Se nousi vuoden 1964 perustamisvuoden 30:stä vuoden 1974 320:een. Helsinki halusi panostaa suunnitteluun. Suunnittelijoihin otettiin mukaan liikennesuunnittelijoita, sosiologeja, taloustieteilijöitä. Ajan henki korosti myös yhdyskuntasuunnittelun merkitystä.

Otettiin käyttöön uusia kaavamuotoja, esim. osayleiskaavat, koska muut kaavamuodot eivät enää riittäneet täyttämään ajankohtaisia vaatimuksia. Myös korttelikaavoja tehtiin, joita rakentamiseen saataisiin vauhtia.

Lentokentän sisältävä asemakaava vahvistettiin 21.4.1964. Malmi on aina ollut vahvaa yritystoiminnan aluetta. Jo ennen esikaupunkien alueliitosta 1946 kaupunki osti suuria maa-alueita Malmilta. Pohjoisen rata tarjosi hyvät kuljetusmahdollisuudet sekä Malmin että Tapanilan asemilta. Lisäksi Malmille rakennettiin pistoraide molemmin puolin päärataa. Lentokentän läheisyyteen Sepänmäelle laadittiin kerrostalokaava 1960-luvun alussa. Alue rakennettiin vuosina 1965-66. Alkuperäiseen kokonaisuuteen kuuluu viisi-toista kaksikerroksista asuintaloa, joista muodostuu kolme taloryhmää.

Lentokentän olemassaolo esti normaalin asutuksen leviämisen. Siksi maapohja säilyi edullisena muuhun rakentamiseen. Lentokenttä alkoi kerätä ympäristöönsä toimintoja, joita oli vaikea sijoittaa muualle kaupunkiin niiden mahdollisten häiriöiden johdosta. Lentokentän johdosta Malmin työpaikkaomavaraisuus on tavanomaisia lähiöitä paljon suurempi.



Kuva 15. Yleiskaava 1960, ote Malmin lentokentän ympäristöstä. Kenttäalue on varattu lentoliikenteelle ja esim. Sunnuntaipalstojen pientaloalue ja Nallenmäen pientaloalue on poistettu. Vuosikymmenen vaihteessa 1960-1970 määriteltiin, että esikaupunkialueilla tehokkaimmin rakennettaisiin Malmi ja Itäkeskus (=Vartiokylä).

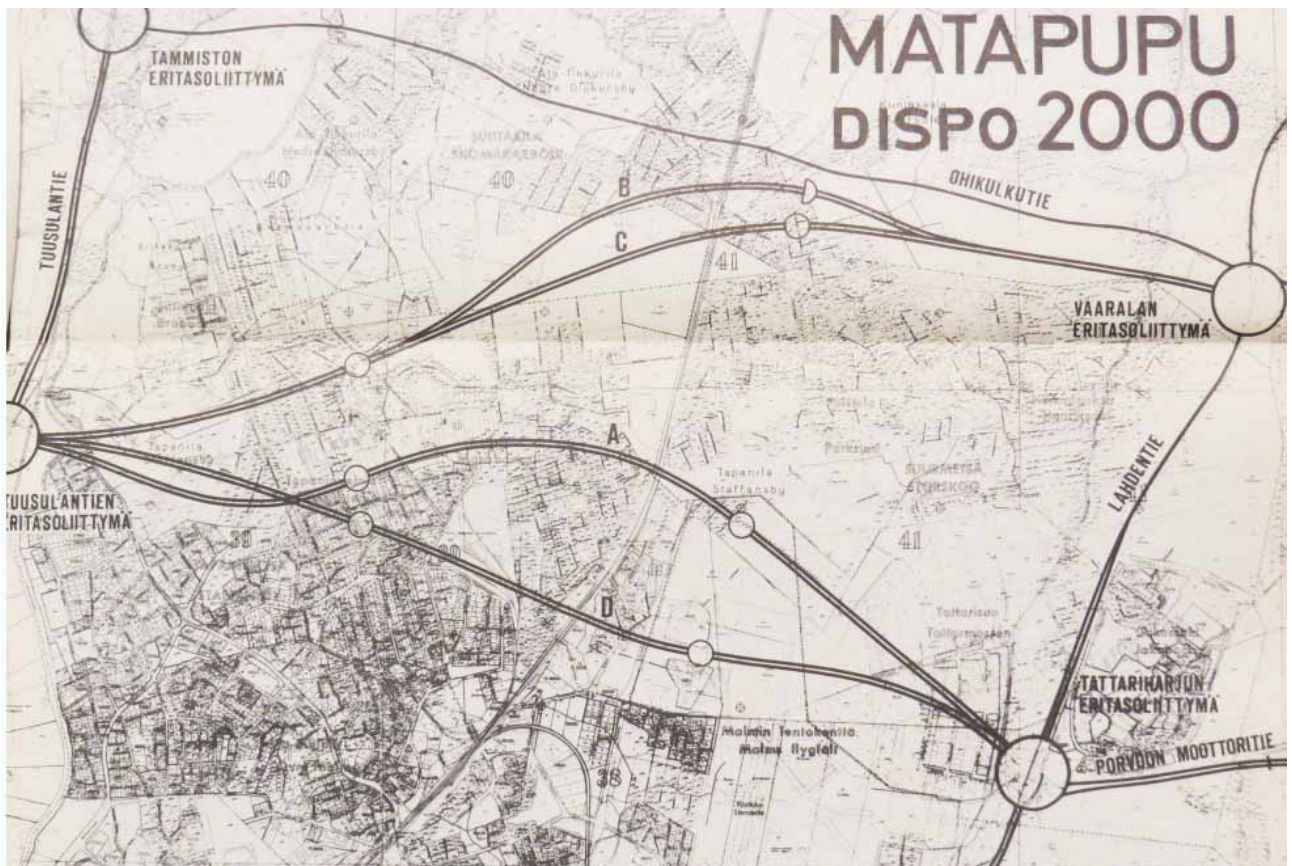
Lähiöteoria ja Malmi

Lähiöiden rakentaminen ja siis lähiöteoria Suomessa sai sysäyksensä O.I. Meurmanin 1947 julkaisemasta Asemakaavaopista. Pääperiaatteena 1960-luvun rakentamiselle oli asuntoalueiden rakentaminen omaa itsenäistä elämää viettäviksi asuinlähiöiksi. Silloin puitteiden miellettiin olevan parhaat yhteisöllisyyden kehittymiselle. Lähiöteoria ei ollut sinänsä suuri vastakohta aiemmin mainitulle Eliel Saarisen Suur-Helsinki-suunnitelmien kaupunkiteorioille. Lähiöiden sisäinen maailma oli kuitenkin fyysisiltä rakenteiltaan aivan toinen kuin Saarisen esittämässä puutarhakaupunkityyppisissä paikalliskesköksissä. Uusissa lähiöissä rakennukset oli sijoitettu ja suunnattu varsin vapaasti, Saarinen-Jungilla oli niissä urbaani perushenki katuineen, aukioineen ja pikaraitiotieineen. Funktionalistinen kaupunkiarkkitehtuuri kuului lähiöteoriaan.

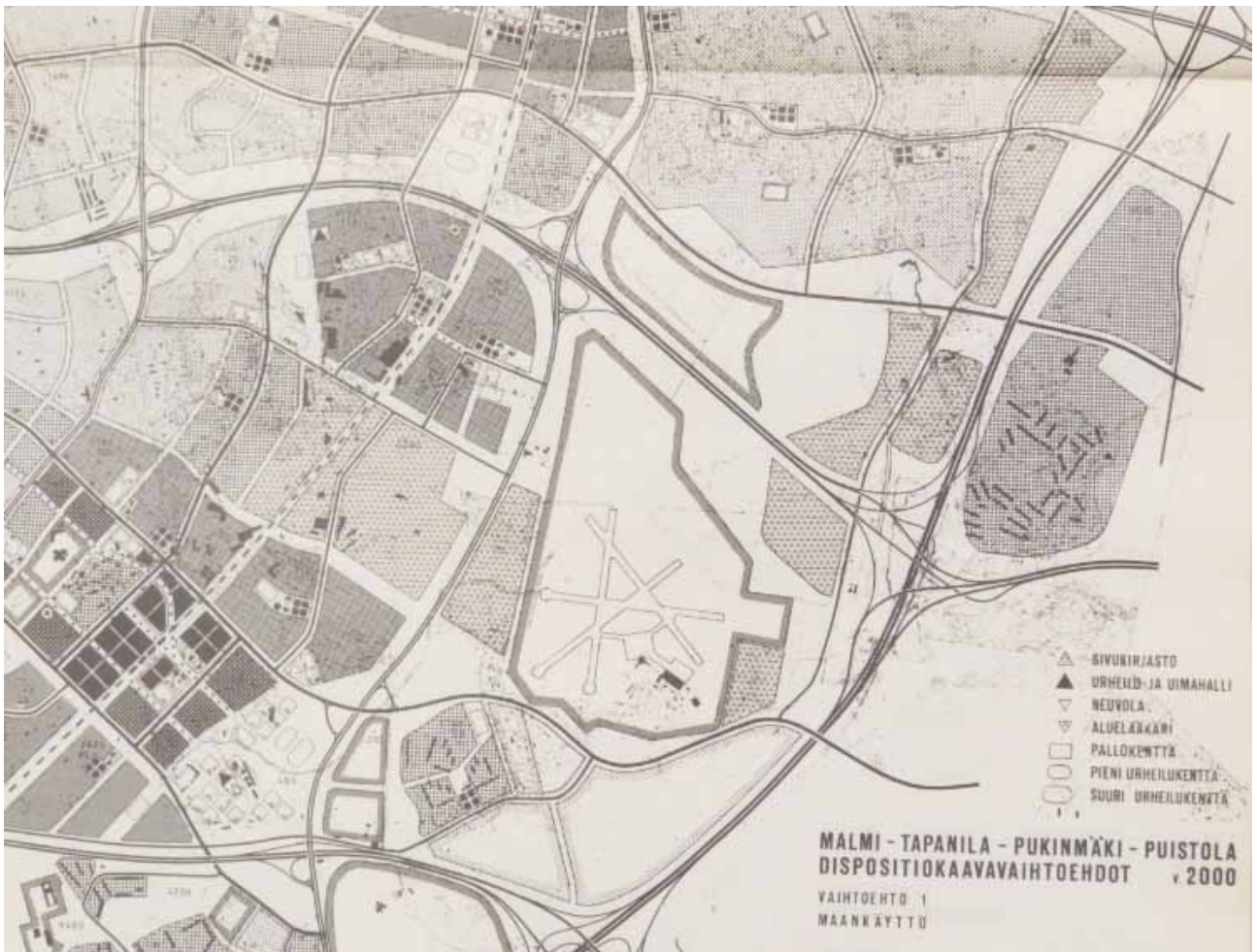
Malmi poikkeaa Helsingin muista esikaupungeista eli lähiöistä. Sitä ei ole rakennettu lähiöteorian mukaan. Malmilla on takanaan pitkä asutushistoria. Se ei ollut 1950-luvullakaan neitseelliseen maastoon rakennettu uudisrakennusalue, jonka talot henkivät 1950- ja 1960-lukujen rakennusteollisuuden arkkitehtuuria kuten muiden sen ajan lähiöiden. Pohjalla oli ainakin sata vuotta rakennettua ja elettyä kaupunkia, asuintaloineen ja työpaikkarakennuksineen. Ajalliset kerrostumat ovat siksi Malmilla normaalilähiötä selvemmät.



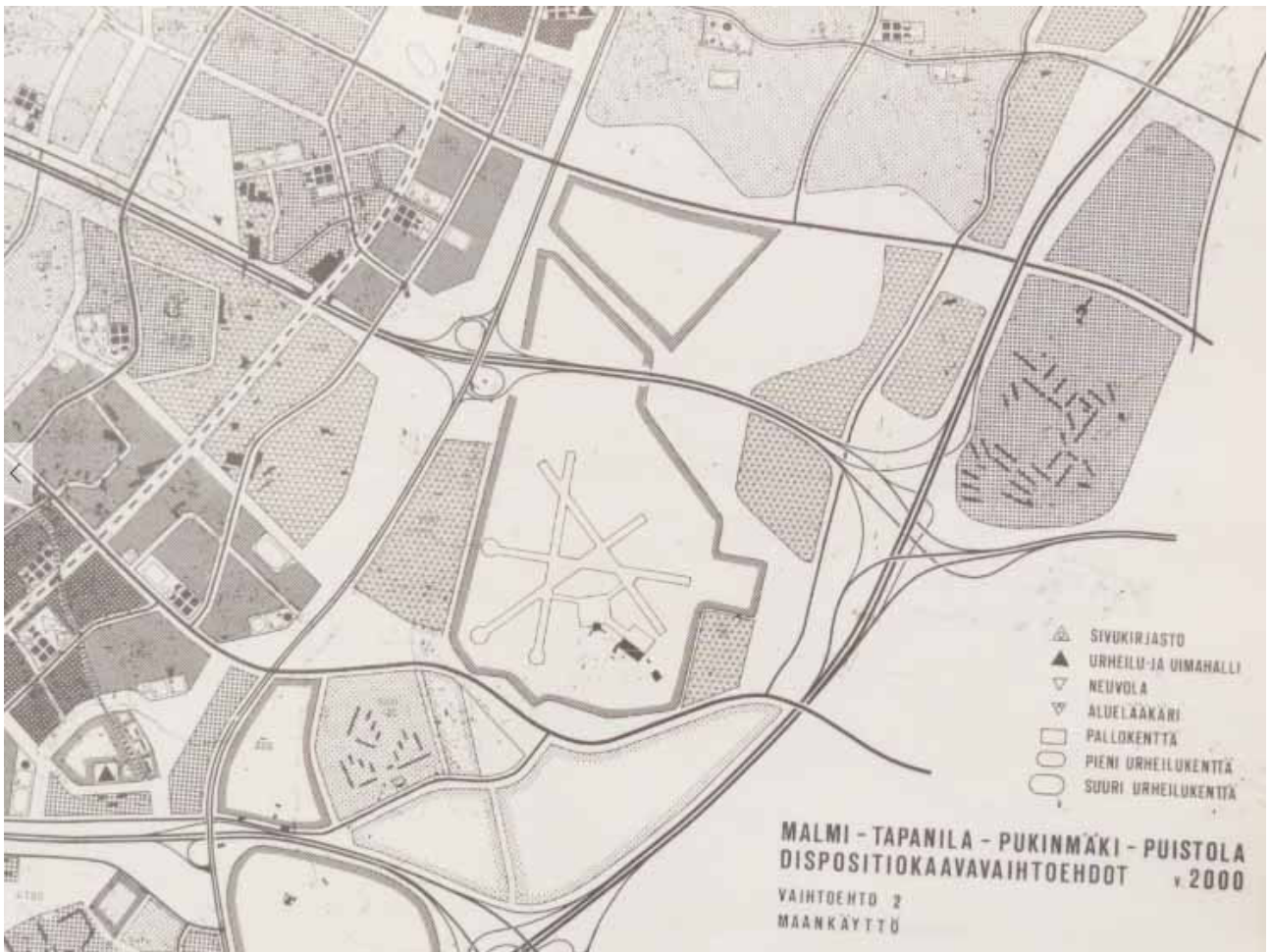
Kuva 16. Yleiskaava 1970, Ote Malmin lentokentän ympäristöstä. Kenttäalue on varattu lentoliikenteelle. Verrattuna vuoden 1960 yleiskaavaan Sunnuntaipalstoilla ja Nallenmäessä on asutusta. Pohjois-eteläsuuntainen radanvarsitie on esitetty Malmin asemakeskuksen ja lentokentän väliin. Myös Heli-rata Helsingistä itään näkyy kartalla lentokentän pohjoispuolella.



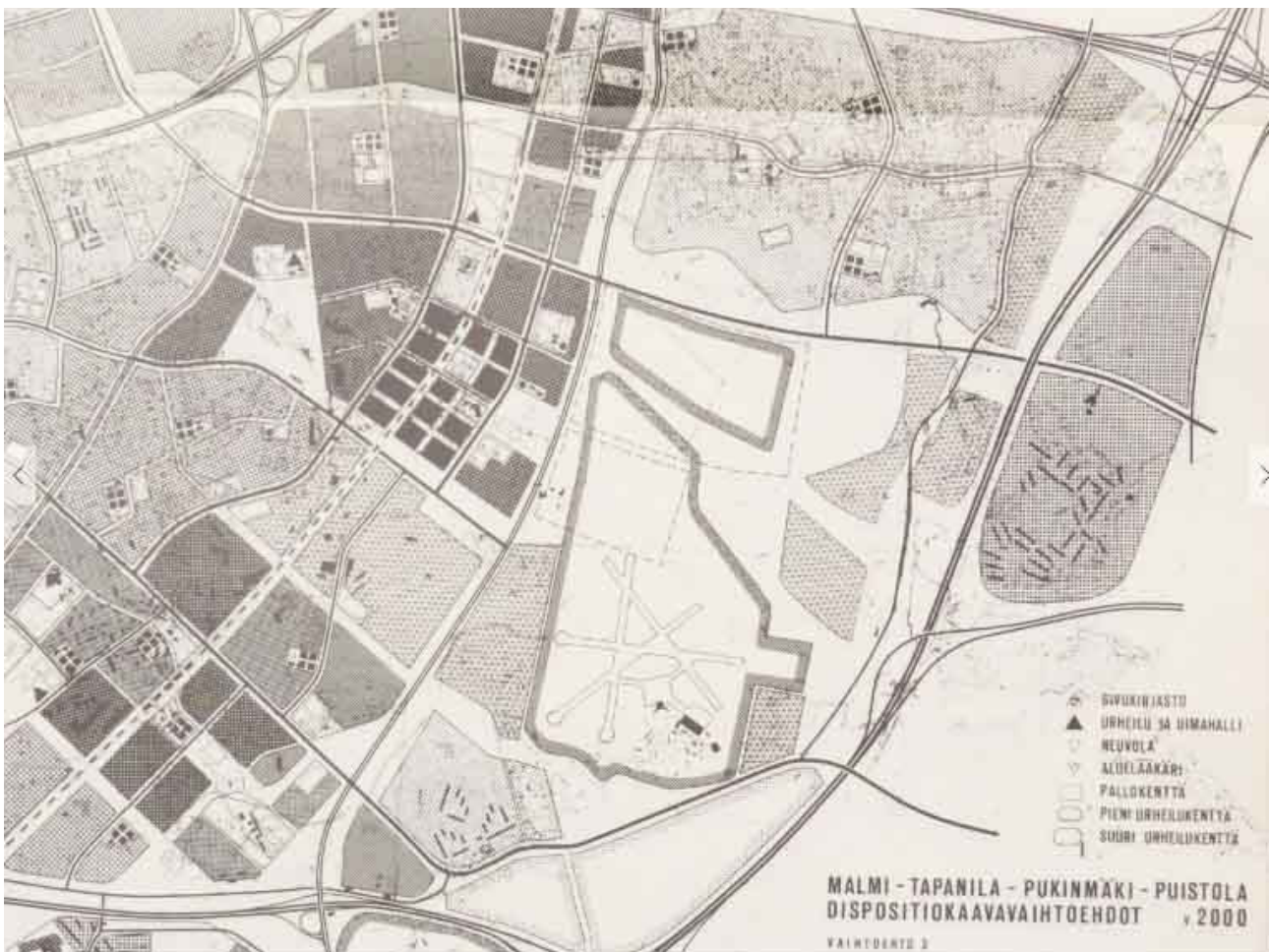
Kuva 17. Välikehätievaihtoehdot lentokentän läheisyydessä. D-vaihtoehto katkaisee pohjois-eteläsuuntaisen kiitoradan linjauksen.



Kuva 18. Dispositiokaavan vaihtoehto 1. Vaihtoehto 1:n peruslähtökohdانا on aluekeskus Malmilla. Malmi ja Tapanila ovat kerrostaloalueita. Moottoritie kulkee Porvoonväylän ja Lahdenväylän liittymän kohdalta Tattarisuon ja lentokentän pohjoispään yli. Kiitorata oli tarkoitus alittaa tunnelissa. Moottoritien linjaus on esitetty Malmin aluekeskuksen ja lentokentän väliin, alkamaan Malmin hautausmaan kulmalta, jatkamaan Kehä I:n yli Longinojan puiston laitaa, Sunnuntaipalstojen läpi sekä liittymään nykyiseen Malminkaaren linjaukseen ja jatkamaan kohti Tikkurilaa.



Kuva 19. Dispositiokaavan vaihtoehto 2. Vaihtoehdossa 2 ei ole aluekeskusta, vaan neljä alakeskusta pääradan asemien tuntumassa. Vaihtoehdossa esitetään, että osa olevan pientaloalueen tonttijaosta pyrittäisiin säilyttämään esim. Tapanilassa. Välikehätie on linjattu hieman etelämmäksi kuin edellisessä vaihtoehdossa, myös ilmeisesti kiitoradan alittaan.



Kuva 20. Dispositiokaavan vaihtoehto 3. Vaihtoehdossa 3 aluekeskus on sijoitettu Tapanilan aseman seudulle. Tapanilan luonne olisi kokonaan muutettu. Välikehätie on sijoitettu Puistolaan eli kauas lentokentän pohjoispuolelle. Vaihtoehdossa 3 tutkittiin myös mahdollisuutta, että lentokenttä jossain vaiheessa lakkautettaisiin, jolloin osoitettaisiin lisärakentamiseen maata Tapanilan aseman itäpuolen rakenteen jatkoksi. Koko lentokenttäalueen asukasluvun lisäykseksi arvioitiin noin 21 000.

MaTaPuPu 1970-1980

Malmi-Tapanila-Pukinmäki-Puistola dispositiokaava

Kaupunginvaltuusto oli päättänyt 21.12.1960, että koillisiin kaupunginosaan laaditaan asemakaava. Asemakaavoja tehtiinkin, mutta vain noin 1/3:lle koko alueesta. Lisäksi Pukinmäen ja Tapanilan kaavat oli jätetty sisäasiainministeriössä vahvistamatta. Valtuusto oli myös päättänyt 12.3.1969, että Malmin keskustan asemakaavaa muutetaan. Näiden päätösten johdosta koillisten kaupunginosien alueesta oli huomattava osa edelleen rakennuskiellossa.

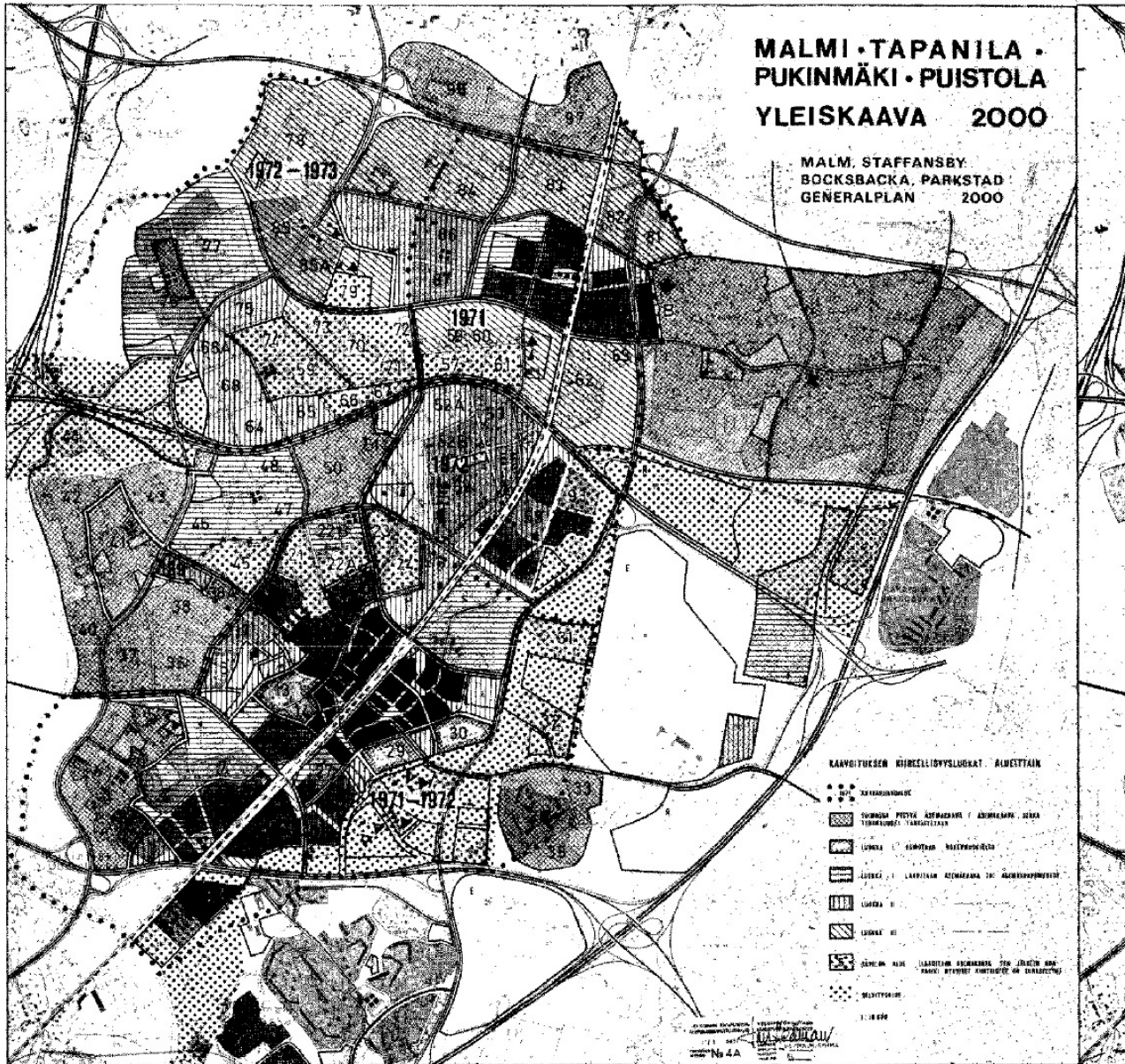
Perustettiin työryhmä laatimaan Malmin keskustan kaavoitusohjelmaa jatkosuunnittelun pohjaksi. Sen lautakunta hyväksyi 11.6.1969. Työryhmää kutsuttiin ryhmä Malmiksi. Työryhmän lisäksi kaupungin muihin virastoihin ja laitoksiin tarvittavaa yhteydenpitoa varten oli perustettu Malmi-toimikunta, johon nämä tahot olivat nimenneet edustajansa. Lisäksi toimikuntaan oli kutsuttu Helsingin Kauppakamarin, Helsingin Puhelinyhdistyksen, Helsingin Seutukaavaliiton, Rautatiehallituksen sekä Tie- ja vesirakennushallituksen edustajat.

Samalla hyväksyttiin suunnittelutavoitteet, joiden mukaan koillisten esikaupunkien asukaslukuksi vuonna 2000 oletettiin 90 000 asukasta. Koillisessa suurpiirissä asui todellisuudessa vuonna 2004 87 500 asukasta, joten ennuste piti paikkansa.

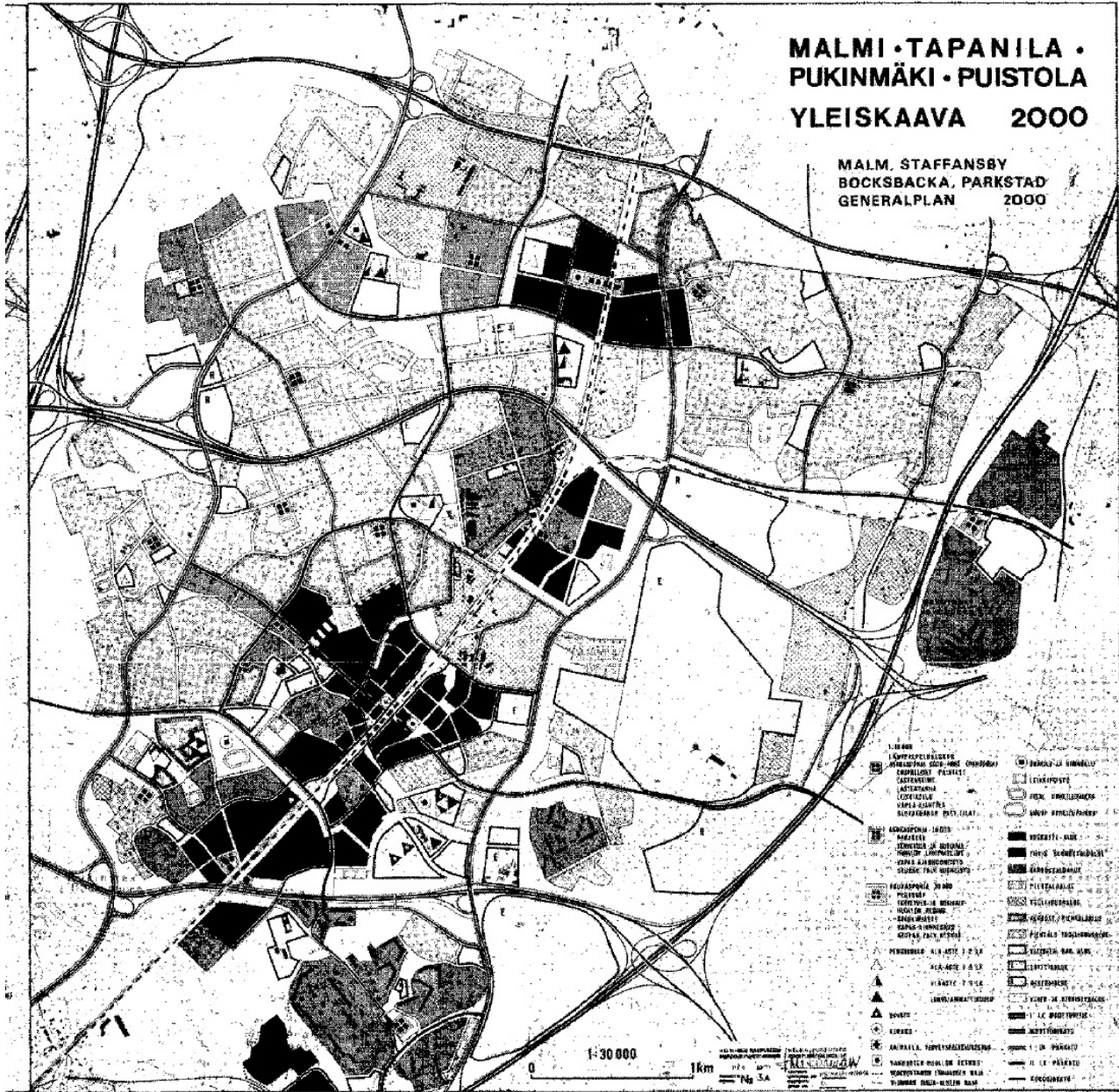
Malmin jatkosuunnittelu jaettiin kolmeen vaiheeseen: dispositiokaavan eli kaava-vaihtoehtojen suunnittelu, kaavarungon eli käytännössä osayleiskaavan suunnittelu ja asemakaavojen suunnittelujaksot. Todellisuudessa osayleiskaavan ja asemakaavojen väliin sijoituivat kaavarungoksi kutsutut suunnitelmat. Työn kuluessa suunnittelukokonaisuuden nimeksi vakiintui MaTaPuPu, kaupunginosien nimien alkukirjainten koosteena.

Dispositiokaavan suunnitteluvaiheessa koko alueelle esitettiin kolme vaihtoehtoa. Pääpaino oli asutuksen ja palvelujen tarkoituksenmukaisen sijoittamisen tutkimisessa. Suunnitteluun sisältyi myös ns. välikehätien paikan ja muiden liikenne- ja palveluratkaisujen selvittely. Välikehätien sijoittumisesta (Kehä II) oli useampia vaihtoehtoja. Huolimatta laajoista moottoritievarauksista asiakirjoissa todetaan, että Malmi-Tapanilan kokonaisliikenne- ja palveluratkaisu perustuu julkisen liikenteen eli linja-auto- ja raideliikenteen suureen hyväksikäyttöön. Lentokentän aiheuttamaa melua oli myös tässä vaiheessa selvitetty. Kaikissa vaihtoehdoissa on myös sama tavoite kuin nykyisessäkin yleiskaavatyössä vuonna 2016, eli tiivistää kaupunkirakennetta joukkoliikennepaikkojen eli rautatieasemien tuntumassa.

Asiakirjana dispositiokaavavaihtoehtoja esittelevä raportti on perusteellinen. Siihen on kerätty paljon paikkakohtaista ja yleistä tietoa. Niin perustiedot kuin kustannusvaikutuksetkin eri vaihtoehdoille on selvitetty.



Kuva 21. MaTaPuPu-yleiskaavassa on kaksi karttaosiota. Tämä on varsinainen hyväksytty osayleiskaavakartta, joka hyväksyttiin ns. ensimmäisen asteen yleiskaavana. Lentokentän säilymistä alueella ei tässä vaiheessa suuremmin asetettu kyseenalaiseksi. Ehkä siksi, että käsillä olivat kentän käytön huippuvuodet.



Kuva 22. Tämä on ns. toimenpidekartta, jossa on määritelty kaavoitus- ja rakentamisohjelmallisia seikkoja. Tämä toimi ohjeena alueen asemakaavoitukselle.

Malmi-Tapanila-Pukimäki-Puistola eli MaTaPuPu-osayleiskaava

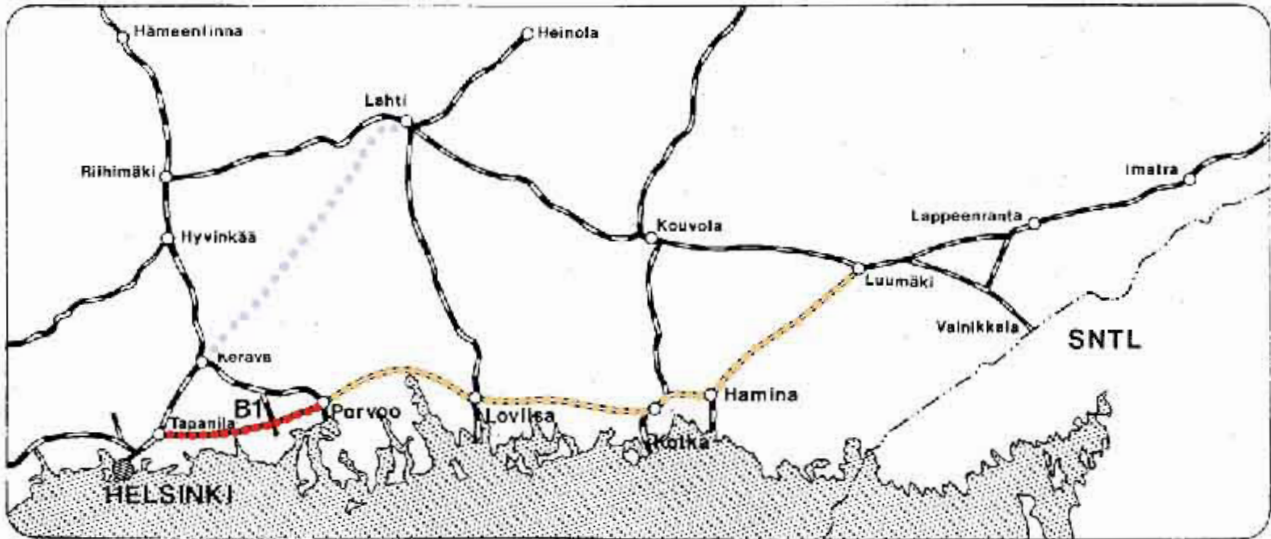
Samaan aikaan yleiskaavan kanssa ja jatkona dispositiokaavavaihtoehdoille laadittiin osayleiskaavaa Koillis-Helsinkiin. Sitä voidaan pitää Malmin suunnittelu- ja rakentamishistorian käännekohtana. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 9.2.1972 MaTaPuPu-alueen osayleiskaavan. Projektinjohtajana osayleiskaavaa laadittaessa toimi kiinteistöviraston Martti Koivumäki, josta myöhemmin tuli kiinteistöviraston virastopäällikkö.

Aiemmin mainitut dispositiokaavat olivat osayleiskaavan tutkimus- ja vaihtoehtovaihe. Valtuustokäsittelyn yhteydessä todettiin, että alueella kaupungin tulisi harjoittaa aktiivista maapolitiikkaa, jotta viheralueille ja katualueille jäävien tonttien omistajat eivät joutuisi muita huonompaan asemaan. Näin toimittiinkin myöhemmin Malmin pientaloalueiden asemakaavoituksessa. Maanomistajien kanssa tehtiin sopimus, jolla kaavoituksen tuomat edut tai haitat tasattiin. Samantapainen järjestely tehtiin 1970-luvulla myös Haagan Lassilassa.

Porvoon rata, ns. Heli-rata, oli selvitysalueena ja todetaan, että sen suunnittelu on kesken. Välikehätie on kaavassa, mutta senkin todetaan olevan selvitysalueella, koska suunnittelu on kesken. Selvitysalueen rajauksen määrittelevät eteläisin ja pohjoisin moottoritielinjauksen vaihtoehto.

Porvoon rata oli kaavoituksen eräs lähtökohta vielä 2000-luvun alkupuolellakin, jolloin sille tehtiin tilavaraus Alppikylän asemakaavassa. Välikehätie eli Kehä II näillä seuduilla on sen sijaan poistunut suunnitelmista.

Kun valtuuston hyväksyi osayleiskaavan, se edellytti muun muassa, että jatkosuunnittelussa perusteellisesti selvitetään välikehätien ja ns. radanvarsitien välttämättömyys. Valtuusto edellytti myös, että suunnitelmaa toteutettaessa koetetaan säilyttää mahdollisimman paljon arvokasta, vanhaan miljööseen kuuluvaa ja omaleimaista



- HELSINKI
- VANTAA
- SIIPOO
- PORVOON MLK
- PORVOO
- PERNAJA
- LOVIISA
- RUOTSINPYHTÄÄ
- PYHTÄÄ
- KOTKA
- HAMINA
- VEHKALAHTI
- MIEHIKKÄLÄ
- LUUMÄKI

Kuva 23. Lentokentän ympäristön suunnitteluun vaikutti vuosikymmeniä ja edelleen vaikuttaa Helsingistä itään suuntautuvan radan suunnittelu, ns. Heli-rata. Se oli otettava huomioon mm. Alppikylän asemakaavassa 2000-luvun alussa. Vahva vaihtoehto, ja 1980-luvulla ainoa, oli radan erkaantuminen pääradasta Tapanilan asemalta.

rakennuskulttuuria. Kaupunginvaltuuston mielestä tuli myös pyrkiä huolehtimaan alueella asuvien etupäässä vähävaraisten asunnonhaltijain asunnonsaamisesta varamalla heille ensisijaisesti mahdollisuus siirtyä alueelle rakennettaviin valtion asuntolainoittamiin taloihin.

1970-luvun alussa alkoi epäilyksiä Malmin lentokentän tulevaisuuden suhteen, huolimatta siitä, että vuosi 1973 oli kentän käytön huippuvuosi. Liikenne alkoi hiljalleen vähentyä ja kymmenen vuoden päästä se oli enää puolet huippuvuodesta. Kymmenen valtuutetun tekemässä aloitteessa tehtiin ehdotus, että lentotoiminta tulisi siirtää ennen luovutussopimuksessa mainitun määräajan päättymistä 2035 pois Malmilta. Ehdotuksen mukaan alue tulisi varata asunto- ja virkistyskäyttöön. Kaupunkisuunnittelulautakunnassa tuotiin esiin 1971, että pitkällä tähtäyksellä olisi syytä harkita, onko Malmin säilyttäminen yleisilmailun kenttänä tarkoituksenmukaista. 1972 valmistui Helsingin seudun yleisilmailututkimus, joka tehtiin yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja seutukaavaliiton kanssa. Tutkimuksessa etsittiin uusia kenttävaihtoehtoja. Lentokentän melut ja haitat otettiin uudestaan esille, kun kaupunki ja Ilmailuhallitus neuvottelivat virkamiestasolla v. 1978 maankäytön huomioon ottamisesta lentoaseman sekä lentotoiminnan huomioon ottamista kaavoituksessa ja rakennustoiminnassa.

31.3.1978 melu- ja muita haittoja tutkineen työryhmän mietintö jätettiin liikenneministeriölle. Muistiossa mainitaan, että maankäyttö tulisi ottaa huomioon lentotoiminnassa. Tämä tarkoitti sitä, että kentän ympärille määriteltiin uusia lentoreittejä niin, että meluhaitta asutukselle olisi mahdollisimman vähäinen. Kentän ympäristö jaettiin kahteen vyöhykkeeseen. Ne rajoittivat uusien kaavojen tekoa siten, että asutusta ei saanut alueille kaavoittaa.

Raportissa mainitaan myös, että Ilmailuhallitus oli työryhmää varten tutkinut 15 uuden lentokentän paikkaa, jonne Malmin kentän toiminnat voitaisiin siirtää.

1970-luku oli Malmilla suunnittelun aikaa. Koko Malmin ja radan varren asuinalueiden merkitys kaupunkirakenteessa muuttui. 1980-luvulla oli tarkoitus alkaa toteuttamaan suunnitelmia. Aluekeskuksen kaavoitus ja rakentaminen oli tärkein kohde. Malmin kenttää sivuttiin monessa selvityksessä, mutta itse kenttä jäi syrjään suunnittelun painopistealueista, jotka liittyivät enemmän Malmin aluekeskukseen.

1970-luvulla kaupungin suunnitelmissa vältettiin selviä kannanottoja kenttäalueeseen (YA 13/86). Yleiskaavatasoisissa suunnitelmissa Malmin lentokenttä oli säännöllisesti rajattu ulos. Kuitenkin kaupunkisuunnittelulautakunnassa esitettiin useaan otteeseen näkemyksiä, että pitkällä tähtäimellä Malmin lentokentän aluetta tullaan tarvitsemaan muuhun käyttöön ja että lentokentän alueelle tullaan piakkoin laatimaan osayleiskaava.

Esikaupunkialueiden yleiskaava 1978

Esikaupunkialueiden yleiskaavasta Malmin kenttä rajattiin ulos, samoin Sunnuntaipalstat, puistoaluetta sekä Viikki-Kivikko-alue. Päätös kaavasta tehtiin 10.6.1982. Lentokentälle jäi voimaan MaTaPuPu- osayleiskaava (Kaupunginvaltuusto 9.2.1972), jossa kenttä oli erityisaluetta. Esikaupunkialueiden yleiskaavan liiteraportissa ”Rakennetun ympäristön suojelu” kenttäalueelta esitetään suojelukohteeksi lentoaseman hallintorakennus ja

Malmille omaa identiteettiä ovat olleet luomassa lentokenttä, hautausmaa ja romanit. Malmin, Puistolan ja Alppikylän alue oli romanien leirialuetta vuoteen 1953 saakka. Lähiöteoriaa alettiin kritisoida 1960-luvun lopulla. Yksipuolista asumista ei pidetty hyvänä. Alettiin myös olla tyytymättömiä esikaupunkien kaavoituksen edellyttämään rakentamiseen. Asuntoja rakennettiin kiivaaseen tahtiin, mutta kaikki palvelut viipyivät. Edes kansakouluihin ei kaikkialla ollut varaa. Katsottiin myös, että kaupan keskittyminen vain ostokeskuksiin vaikeutti ihmisten elämää. Oli omistettava auto, jotta kaupallisista palveluista voisi hyötyä.

Yleiskaava 1960

Nykyisen kaltainen yleiskaavoitus sai alkunsa vuoden 1960 yleiskaavasta, joka oli sotien jälkeen ensimmäinen koko kaupungin kattanut yleiskaava. Yleiskaava 1960 perustui hengeltään lähiöteoriaan. Sen valmistelu aloitettiin vuonna 1953. Kaava on toiminut esikuvana myös myöhemmille yleiskaavoille.

Kantakaupungin osalta yleiskaava noudatteli hieman aikaisemmin valmistuneen keskustasuunnitelman peruslinjauksia. Yleiskaavan varsinainen ydin oli kuitenkin esikaupungeissa. Siinä pohdittiin tarkoin esikaupunkialueiden sijoittumista, julkista liikennettä ja pääliikenneväyliä.

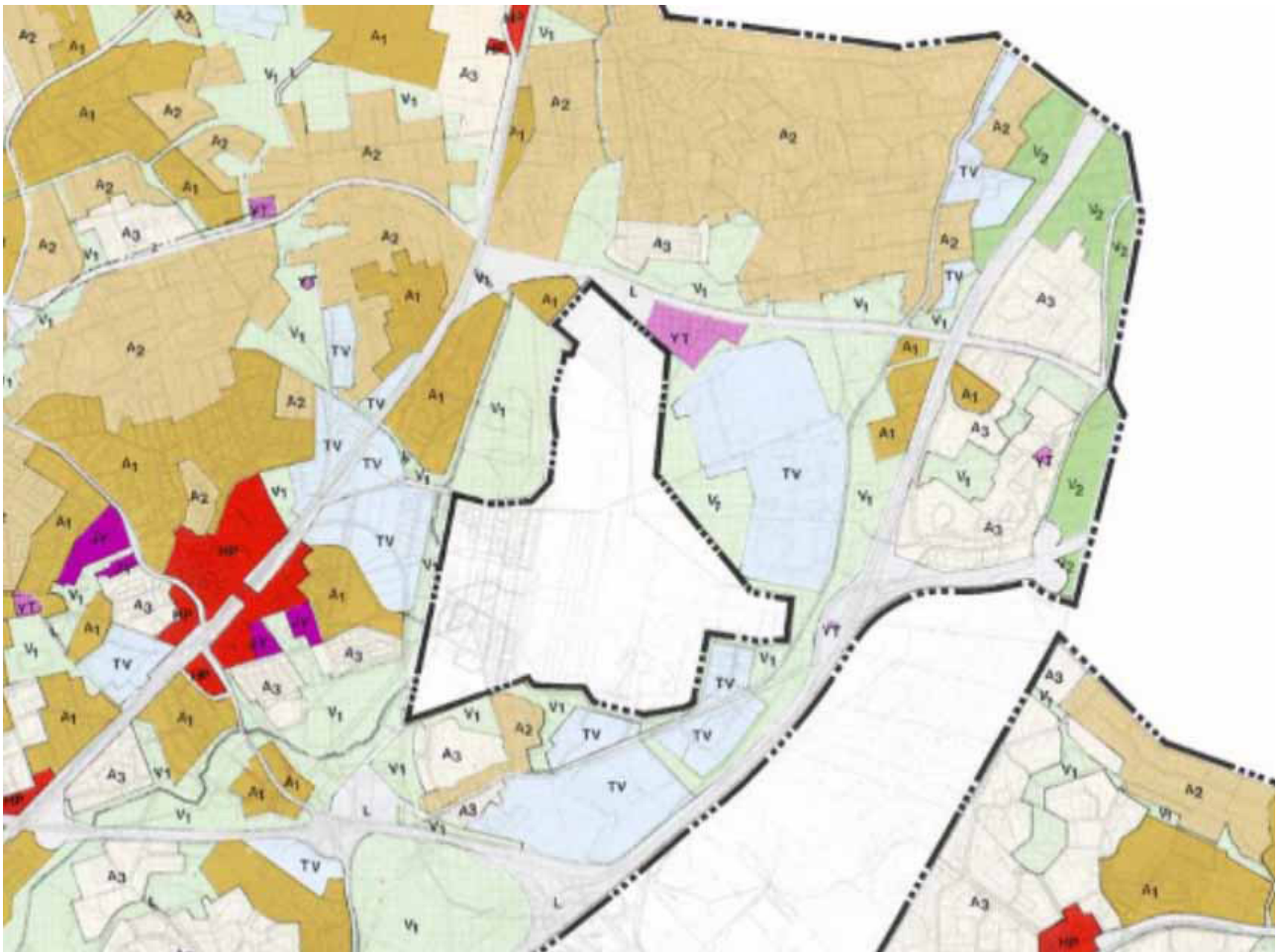
Asutusta pyrittiin sijoittamaan ennen muuta raideliikenteen asemien tuntumaan. Raideliikenteen tärkeä tekijä oli pikaraitiotieverkosto. Haasteena oli löytää uusia laajoja alueita asumiseen, sillä Helsingissä oli edelleen vakava asuntopula. Yleiskaavassa osoitettiin uusia asuinalueita kantakaupungin ulkopuolelle. Näin saivat alkunsa mm. Pihlajamäki, Konala, Myllypuro ja Kontula. Lisäksi suunniteltiin kolmea laajempaa aluekeskusta, jotka olivat Malmi, Munkkivuori ja Vartiokylä. Vuosikymmenen vaihteessa 1960-70 määriteltiin, että esikaupunkialueista tehokkaimmin rakennettaisiin Malmi ja Itäkeskus.

Yleiskaava 1970

Seuraava yleiskaavaehdotus julkistettiin huhtikuussa 1970. YK 1970 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 1972. Maankäyttöehdotus oli ajoitettu vuoteen 1980, jolloin arveltiin Helsingissä olevan jo 600 000 asukasta. Tämä ennustus epäonnistui pahasti, sillä kaupungin asukasmäärä kääntyi juuri 70-luvun alussa pitkään kestäneeseen laskuun. Esikaupunkien sijoittelu noudatti pääpiirteissään vuoden 1960 yleiskaavaa. Suuria aluekeskuksia olivat mm. Puotinharjun kupeeseen suunniteltu Itäkeskus, Pasila sekä Malmi.

Yleiskaava 1970:n keskiössä oli Helsingin kantakaupunki. Kantakaupungin asukasmäärä väheni vauhdikkaasti. Asuntoja muutettiin toimistoiksi ja usein luvatta. Ilmiötä sanottiin piilokonttoristumiseksi. Ilmiö johtui siitä, että työpakkaneliömetrit olivat asuinneliöitä halutumpia ja siksi niillä oli suurempi taloudellinen arvo. samalla purettiin kiihtyvään tahtiin arvokkaita asuinkiinteistöjä.

Tähän kehitykseen haluttiin vaikuttaa. Yleiskaavaa täydennettiin vuonna 1976 hyväksytyllä kantakaupungin osayleiskaavalla. Siinä esitettiin useita merkittäviä kehittämistoimitteita. Kaavan valmistelun yhteydessä laaditussa vyöhykesuunnitelmassa määriteltiin ne korttelit, joissa liike-, toimisto-, teollisuus- ja varastorakennusten rakentaminen ja asuntojen muuttaminen toimistoiksi oli kielletty.



Kuva 24. Esikaupunkialueiden yleiskaavakartan ote Malmin kohdalta.

Vanha Porvoontie aseman eteläpuolella. Sunnuntaipalstat on rajattu lentokentän mukana ulos yleiskaavasta. Nallenmäkeen on kuitenkin jätetty asuntokortteleiden merkintä. Nallenmäkeä ja Sepänmäkeä lukuunottamatta koko lentokentän reuna-alue on merkitty teollisuusalueeksi. Suurmetsäntien varteen on esitetty yhdyskuntateknisen huollon aluetta. Heli-rata on edelleen kaavassa. Aiemmin niin tärkeä Välikehätie ja radanvarsi-tie on jätetty merkitsemättä.

Malmin aluekeskus

Malmin aluekeskusta varten tehtiin oma kaavarunkonsa, joka valmistui 1973 ja jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 11.10.1973. Kaavarungon aluerajaus ei yltänyt lentokentälle asti, mutta kentän olemassaolo heijastui aluekeskuksen kaavoitukseen. Kaavarunkotyöhön kuului useiden vaihtoehtojen selvittelyä.

Aluekeskuksen suunnitteluprojektin päällikkönä kaupunkisuunnitteluvirastossa toimi 1970-luvun alussa Pekka Pietarila, myöhemmin Anja Toppinen. Malmin aluekeskuksen paikka oli määritelty koko kaupungin yleiskaavassa ja myöhemmin tarkemmin Malmin kaavarungossa. Kaupunki ei omistanut aluekeskuksessa alun perin paljonkaan maata. Valtio omisti maita radanvarressa.

Uuden rautatieaseman ja kauppakeskuksen sijoitukseen vaikutti vanhan kaupunkirakenteen ja maanomistuksen lisäksi se, että Malmin lentokenttää pidettiin yhtenä tärkeänä uuden asutuksen lisä- ja tukialueena, jota aseman ja kauppakeskuksen tulisi palvella.

Tavoitteena oli saada aluekeskuksen vaikutuspiiriin 80 000- 100 000 asukasta. Sosiaalisena tavoitteena oli alueen statuksen, asumisstandardin ja asumisväljyyden nostaminen, eri asumis- ja rahoitusmuotojen sekoittaminen ja lapsiperheiden määrän lisääminen.

Ylä- Malmilla oli tavoitteena vanhan mittakaavan säilyttäminen rakentamisessa ja hyväkuntoisten rakennusten säilyttäminen. Ala- Malmilla tavoitteena oli kerrostalorakentamisen ohella säilyttää vanhojen tilojen päärakennukset, muodostaa Longinojan varteen iso puisto ja liikuntapaikkoja ja ulottaa puisto kauppakeskukseen asti.

Ylä-Malmin pientaloaluetta lähdettiin kaavoittamaan maanomistajien sopimusten pohjalta: muutaman tilan tai tontin kokoisia yhteenliittymiä kaavoitettiin pienkerrostalo- ja rivitalotonteiksi. Omistajat keskenään sopivat myyntihinnan jakamisesta osuuksiensa suhteessa riippumatta siitä, mihin käyttöön oma alue kaavassa tuli.

Ala-Malmilla kaupunki päätti toteuttaa rakentamistavoitteita ostamalla maata yksityisiltä. Se oli kiinteistövirastolle iso ja hankala projekti. Rakentamisesta tuli huomattavasti kerrostalovoittoisempaa ja myös sosiaalinen tuotanto painottui Ylä-Malmiin verrattuna. Teollisuusalueen toimintoja ja ilmettä pyrittiin kohottamaan. Kaupunkisuunnittelulautakunnassa keskusteltiin siitä, kuinka paljon tuli pyrkiä säilyttämään Malmin teollisuusalueiden low-tech-ilmettä.

Aarne Laurila Malmilla ja virastopäällikkö Lars Hedman kaupunkisuunnitteluvirastossa olivat muutostyön tukipilareita. Molemmat olivat sitoutuneita aluekeskuksen

toteutuksen tavoitteeseen. Uuden kauppakeskuksen paikka olisi luontevasti ollut radan ja Kirkonkyläntien risteyksen kohdalla, mutta hyväkuntoiset rakennukset siellä eivät sallineet lisärakentamista. Erilaisia keskusmalleja rata-alueen yli ja ali suunniteltiin sitten vanhalta asemalta parisataa metriä pohjoiseen.

Malmin aluekeskuksen toteuttaminen alkoi 1983.

Kenttä ja teollisuus

Teollisuus alkoi kehittyä lentokentän tuntumaan pääradan varteen jo A.B.Vanda Parkstadin aikoihin, sen suunnitteluideologian tuloksena. Tarkoitus oli rakentaa monipuolista puutarhakaupunkia. Teollisuusalueet olivat mukana myös vuoden 1932 yleiskaavassa, missä esitettiin Sepänmäen pohjoispuolta ja nykyisen lentokentän aluetta teollisuusalueeksi. Lentokentän tulo alueelle ei haitannut teollista kehitystä, päinvastoin. Malmin kentän teollisuusalueen asemakaava on vahvistettu 1964. Teollisuusalue oli mukana myös MaTaPuPu-osayleiskaavassa 1972.

Tattarisuo

Tattarisuo oli suota, minkä takia se ei ollut hyvää pelto- eikä rakennusmaata. Se lähti kuitenkin rakentumaan 1960-luvulla sellaisin toiminnoin, jotka tarvitsivat halpaa maata ja joita lentokenttä ei häirinnyt. Tämä tarkoitti romuvarastoja, autohajottamoita ja muita pikkuverstaita, jotka jäivät muualla kaupungin kehityksen jalkoihin. Aluetta rakennettiin pitkään tilapäisin luvin ja seurauksena olivat halvat rakennelmat, peltihallit ja avovarastot. Symboliarvon sai ns. köyhien Stockan muutto Pikku Huopalahden rakentamisen alta Tattarisuolle 1980-luvulla. Se toimii rakennustavaran ja muun halvan tavaran ostopaikkana.

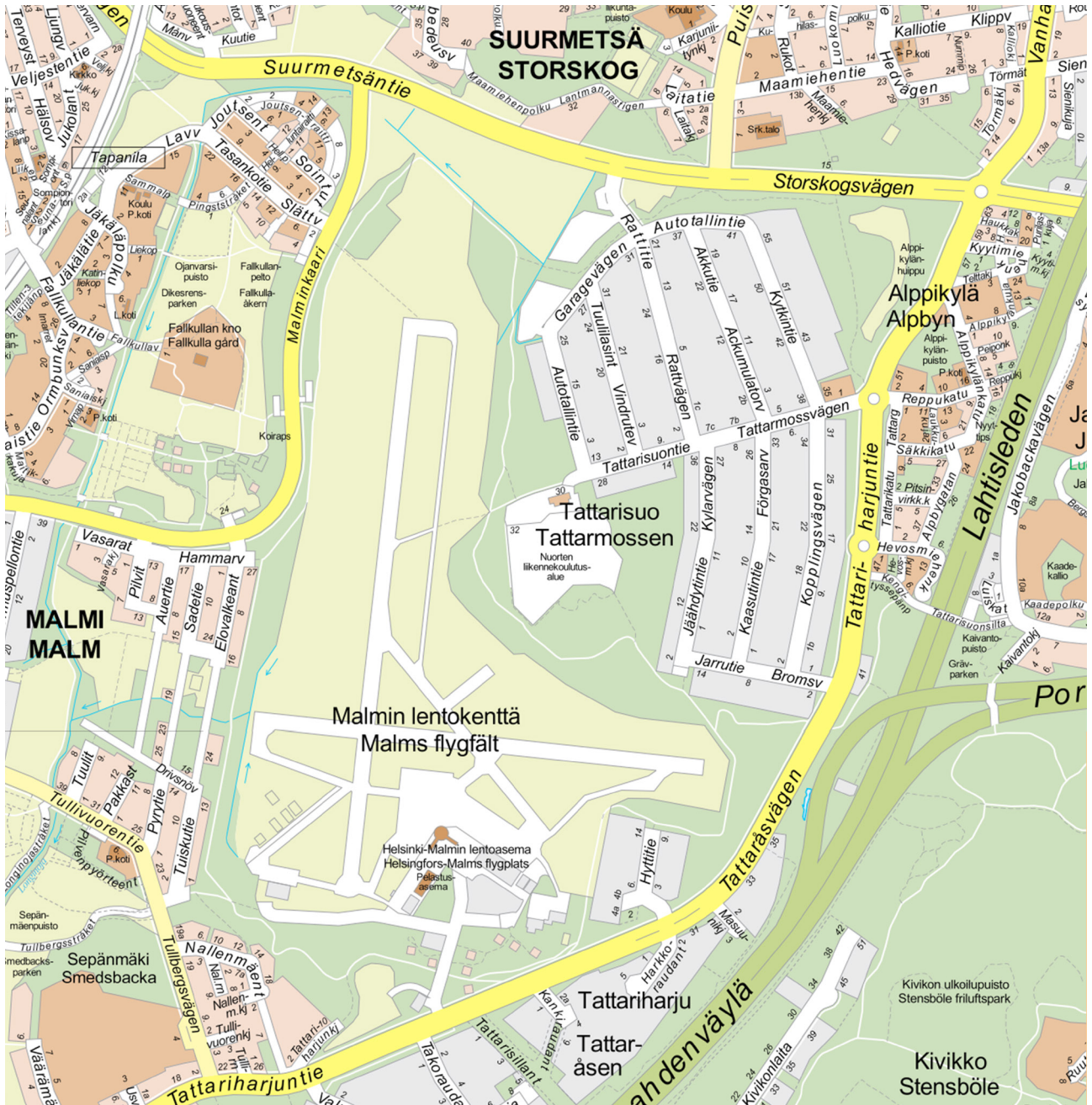
Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 26.3.1987 Tattarisuon teollisuusalueen kaavan, joka pitkälti säilytti paikan ominaispiirteet. Lentokenttä myötävaikutti Tattarisuon teollisuusalueen olemassaoloon. Asumista ei kuitenkaan olisi sijoitettu näin lähelle lentomelun lähdeksi ja näin huonolle maapohjalle. Nykyisin Tattarisuo on Helsingin laajin ja monipuolisin pienteollisuusalue. Alueen soinen maaperä asettaa rakentamiselle rajoituksia. Kunnallistekniikka on kevyttä. Sadevesi ohjataan avo-ojissa maastoon imeytymään. Mikäli kunnallistekniikka parannettaisiin vastaamaan kaikkien muiden alueiden laatutasoa, tarkoittaisi se käytännössä nykyisen kaltaisten yritysten toiminnan loppumista alueella.

Tattariharju

Ensimmäiset teollisuuslaitokset rakennettiin Tattariharjulle 1960-luvulla. 1970-luvulla aluetta laajennettiin lounaaseen juuri valmistuneen Lahdenväylän viereen. Autokaupan tilantarpeen kasvettua aluetta on laajennettu.

Sepänmäki ja Sunnuntaipalstat

Sepänmäki ja Sunnuntaipalstat olivat 1970- ja 1980-luvulla jo vanhoja asuinalueita.



Kuva 25. Tattarisuon teollisuusalue, Liikennekoulutuskeskus ja Malmin lentokenttä muodostavat mielenkiintoisen ja monipuolisen kokonaisuuden Helsingin kartalla.

Niille tehtiin joitakin pieniä asemakaavan muutoksia, mutta varsin vähäisesti, koska Ilmailulaitos valvoi sekä rakentamisen korkeutta että asuntojen lukumäärää. Yksityisten palstojen omistajat läntisen kiitotien päässä pyysivät monesti asemakaavan muutosta kenttäalueesta asuinkäyttöön tai poikkeuslupia asutukseen ja -rakentamiseen, mutta niihin ei voitu suostua lentokentän läheisyyden johdosta.

Lentokentän tulo Sunnuntaipalstojen viereen katkaisi alueen kahtia. Kevyt liikenne on mahdollistettu alueiden välillä huolimatta kaavamerkinnästä, jonka mukaan alue on lentoliikenteen aluetta. Rakennukset ovat yksityisillä tonteilla olevia omakotitaloja. Pääosa rakennuksista on vuosilta 1975 – 2000. Vanhin rakennus on vuodelta 1900. Sen lisäksi pari rakennusta on sotaa edeltävältä ajalta.

Liikennekoulutuskeskus

Nuorisoasiainkeskus esitti 1979 liikennekoulutuskeskuksen sijoittamista Tattarisuon teollisuusalueen ja lentokentän väliselle alueelle. Tattarisuon liikennekoulutuskeskusta vastustivat kaikki asukasyhdistykset. Ajatus jäi itämään ja huolimatta vastustuksesta liikennekoulutuskeskus avattiin kaksikymmentä vuotta myöhemmin 1998 Tattarisuon teollisuusalueen lounaiskulman metsikköön, mahdollisimman kauas asutuksesta. Vastustus perustui ennen kaikkea luontoarvoihin ja mahdollisiin meluhaittoihin.

Selvityksiä 1980-luvun alussa

Vuonna 1982 selvitettiin lentokentän reuna-alueiden rakentamismahdollisuuksia (raportti YB:6/82). Selvitys sisältää yleiskaavalliset ohjeet ja suositukset alueelle. Tarkoitus oli arvioida kentän ympäristön kehitysnäkymiä ja lentokentän vaikutusta alueiden maankäyttöön sekä arvioida kentän kaupunkirakenteellista merkitystä.

Raportissa todetaan kentän vaikutus ympäristöönsä sekä se, että lähimmät asuinalueet ovat kenttää vanhempia. Ympäristöön on keskittynyt laajoja teollisuusalueita ja seka-laista varastointia. Kentän ympäristöön on kentän vuoksi myös suunniteltu muualle vaikeasti sijoitettavia toimintoja, mm. varikkoja, liikenteen koulutuskeskus, kaatopaikka. Myös teollisuutta on voinut sijoittaa lentokentän läheisyyteen.

Raportissa todetaan, etteivät Malmin aluekeskussuunnitelmat ole vaikuttaneet kentän ympäristöön. Todetaan myös maankäytön muotoutuneen Koillis-Helsingissä siten, ettei suuriin urheilupuistoihin ja ulkoilualueisiin ole mahdollisuutta muualla kuin Viikki-Kivikossa ja lentokentän alueella. Todetaan, ettei lentokenttä estä Malmin aluekeskukseen rakentamista eikä asuntotuotantoa Malmilla ja Tapanilassa.

Todetaan myös, että lentokenttä asuinalueena tulee aluekeskuksen myötä entisestään korostumaan. Lentokentän alue voisi myös suuresti parantaa virkistysalueiden määrää koillisessa. Lentokentän ohella edulliset liikenneyhteydet ovat vaikuttaneet pinta-alaltaan Helsingin laajimman teollisuusalueen syntyyn. Lentokentän siirto tuskin muuttaisi oleellisesti maankäytön periaatteita.

Ohjeiden ja suositusten lähtökohtana on kuitenkin lentotoiminnan jatkuminen Malmilla. Tästä syystä suurin osa lentokentän ympäristöstä säilytetään varastojen, varikkojen ja

teollisuuden alueena.

Malmin lentokentän haittoja 1982 tutkinut työryhmä oli selvittänyt myös mahdollisia Malmin korvaavan kentän sijoituspaikkoja. Mahdollisia alueita jäi neljä, kaikki olivat Sipoossa. Sipoo kuitenkin vastusti kentän sijoittamista kyseisille alueille.

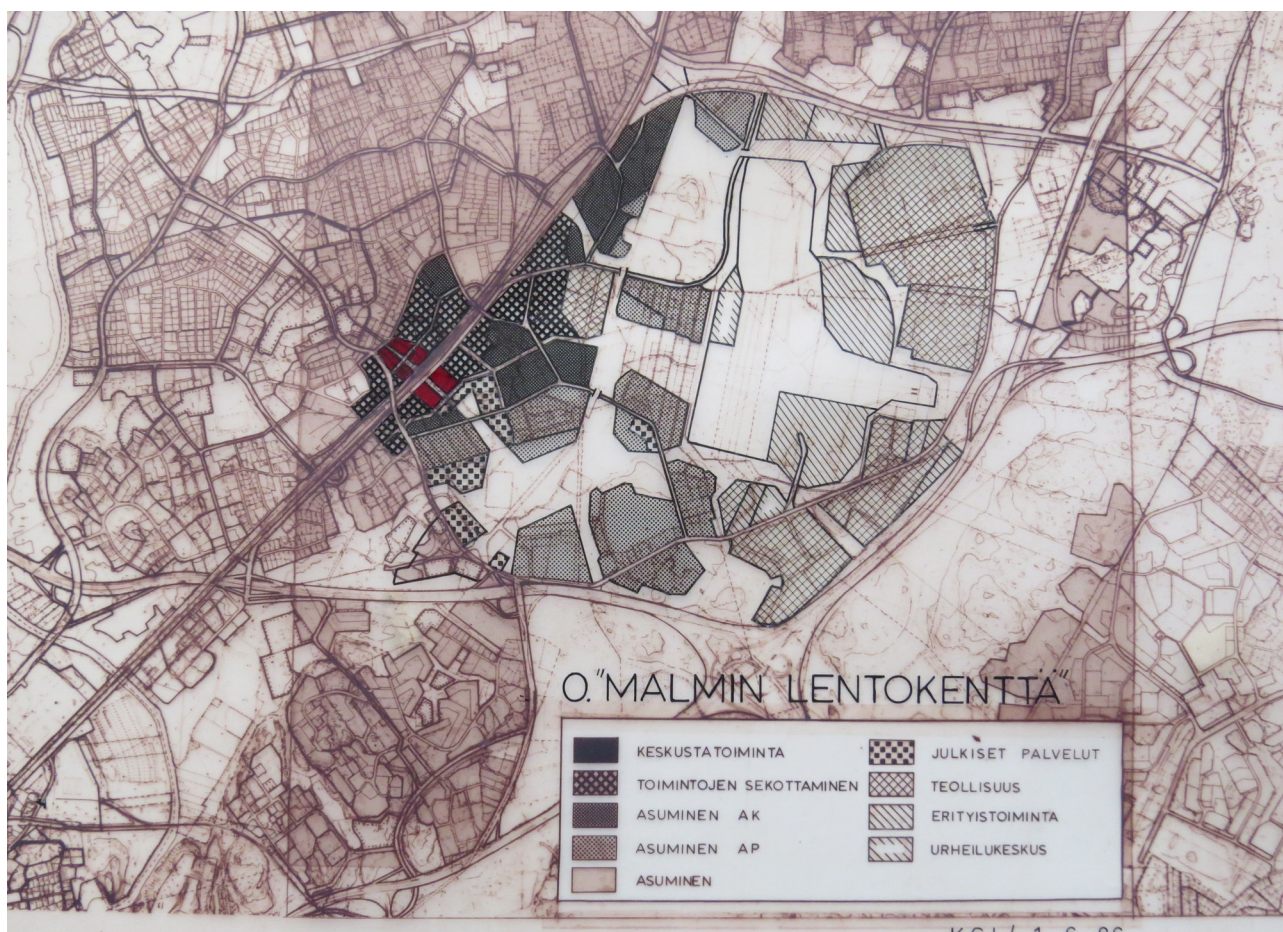
1.1.1983 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, että kentän ympäristöalueiden suunnittelussa lähtökohtana pidetään lentotoiminnan jatkumista, vaikka kentän siirtoa vaadittiin yleisesti melun ja hajun takia. Tällöin osayleiskaavan laatimiseen ei enää nähty tarvetta.

Seutukaavatasolla Helsingin seudun kokonaissuunnitelmassa 1982 oli kenttäalue varattu liikennealueeksi.

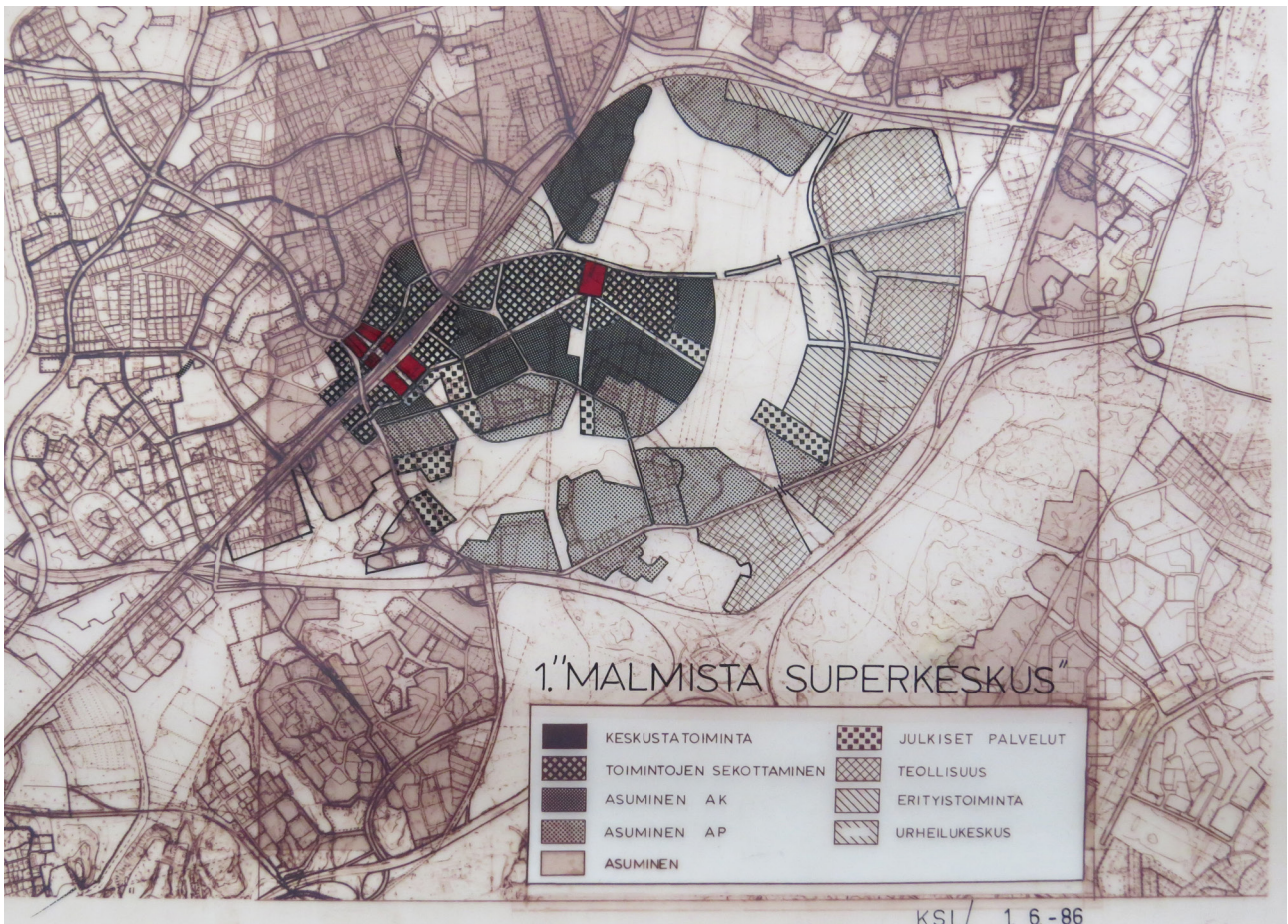
Kentän suunnittelu uuteen käyttöön 1980-luvulla

Työn edellytyksiä selvitetään

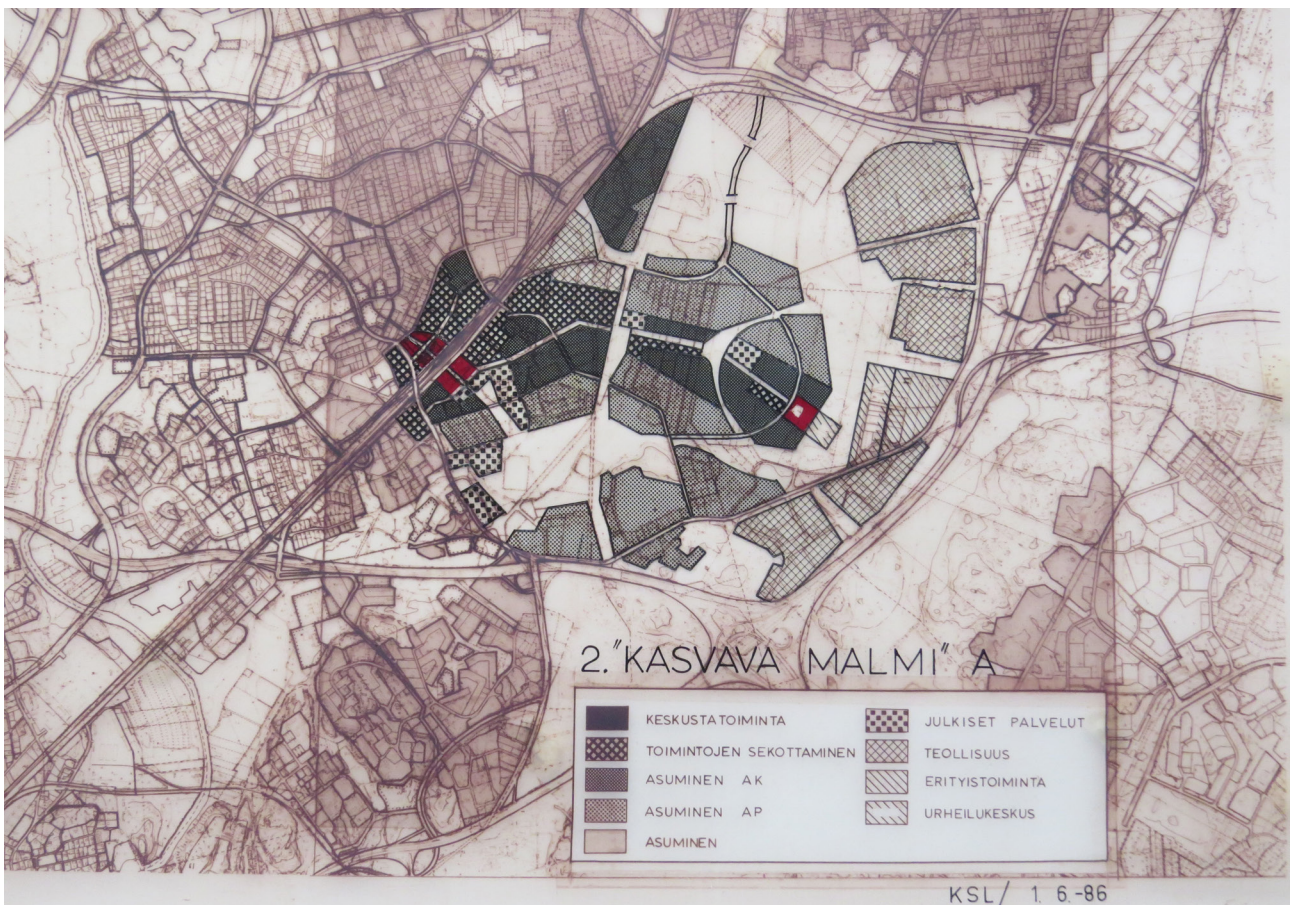
Vanhaa rakennuskantaa jyrättiin reippaasti 1980-luvulla. Monin paikoin Koillis-Helsingissä on kuitenkin jäljellä merkkejä entisestä puutarhakaupungista, jonka paikalla ovat nykyiset Malmi, Tapaninvainio, Tapanila, Puistola sekä Alppikylä. Kentän vaikutus oli kasannut sen reunamille sellaisia toimintoja, joita kentän melualueelle voitiin sijoittaa ja jotka toisaalta olisivat olleet asutukselle häiriöksi. Näitä ovat monet varikot, Tattarisuon teollisuusalue, erilaiset tuotantotilat, autokaupat, liikennekoulutuskeskus ym. Alueen nykyistä toiminnallista monipuolisuutta voidaan pitää lentokentän ansiona.



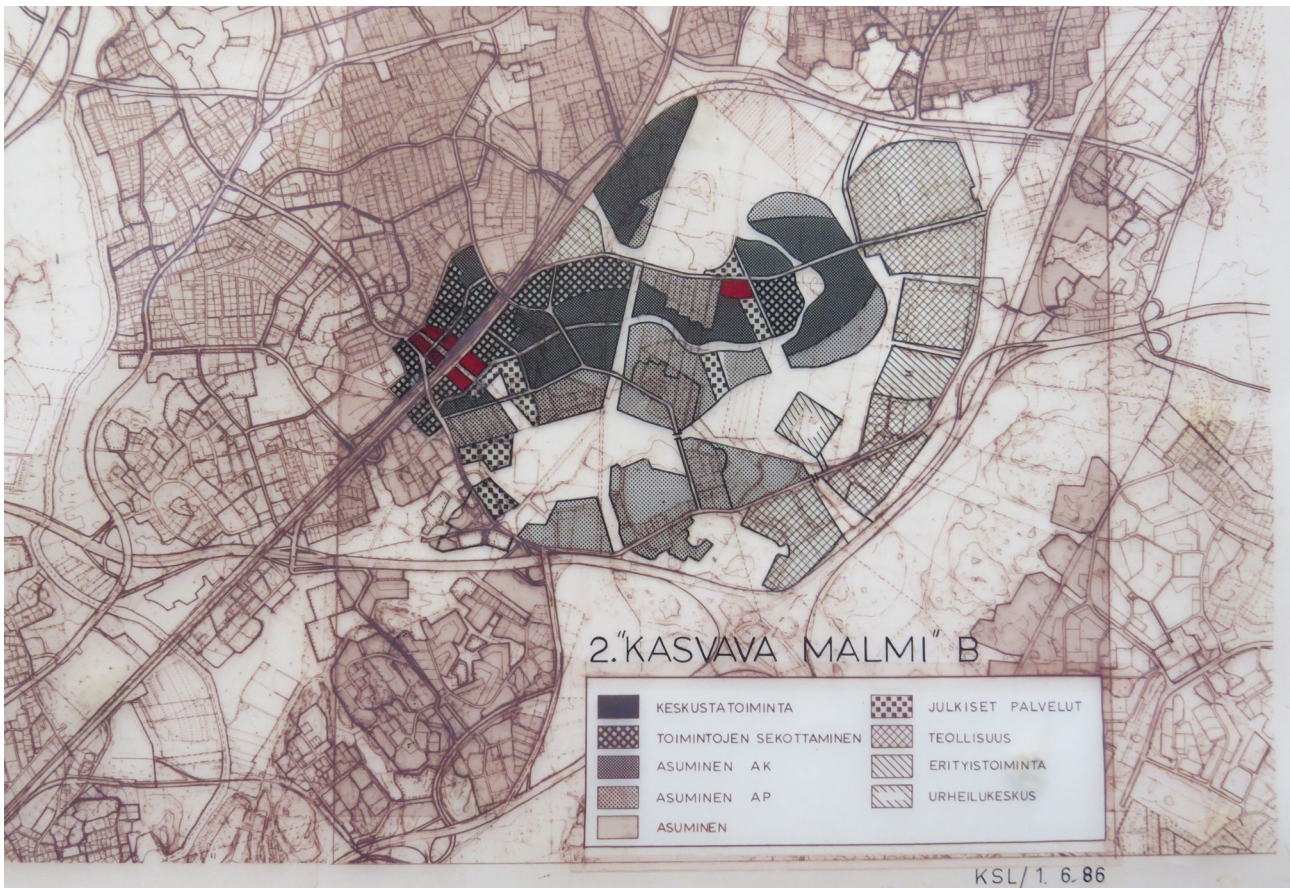
Kuva 26. 0-vaihtoehto. Lentokenttä säilyy eikä uutta asutusta ole. Aluekeskus voi laajentua Ormuspeltoon.



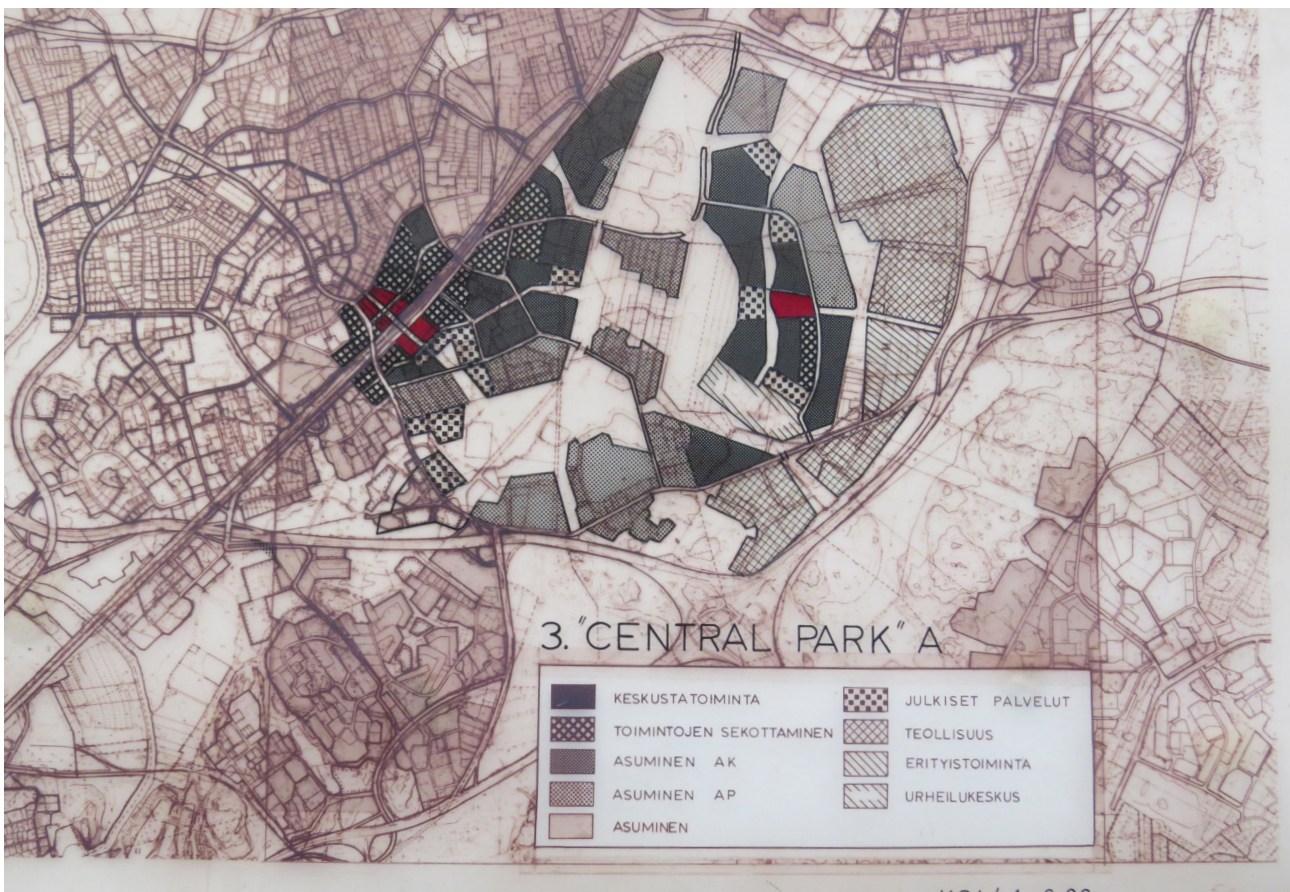
Kuva 27. 1-vaihtoehto, "Malmista superkeskus" kehitetään aluekeskusta ns. seudullisena suurkeskuksena, asutus on sekoittunutta monipuolista kaupunkirakennetta. Ei lentokenttää.



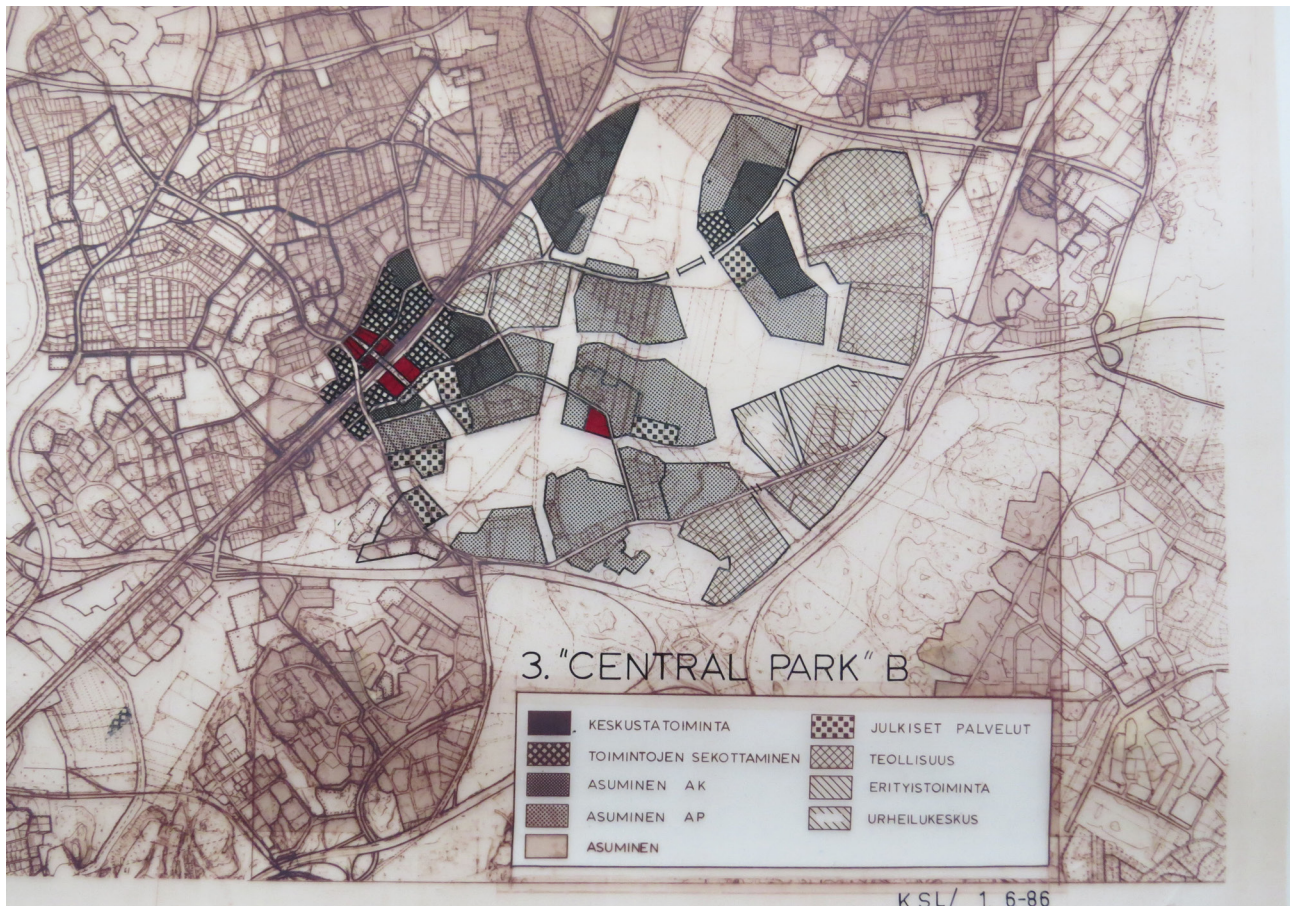
Kuva 28, 2A- vaihtoehto, "Malmi kasvaa". Siinä kehitetään myös aluekeskusta ja siihen liitetään uutta asutusta lentokentän suuntaan. Ei lentokenttää.



Kuva 29, 2B- vaihtoehto, "Malmi kasvaa"- mallin eräs muunnelma. 2A-vaihtoehtoon verrattuna asuinalueita on lisätty.



Kuva 30 3A- vaihtoehto, "Central Park". Uusi asuinalue kentän tuntumassa ja suunnassa on itsenäinen kaupunginosa. Uusi keskus lentotaseaman suunnalla tai Heli-radnan tuntumassa pohjoisessa.



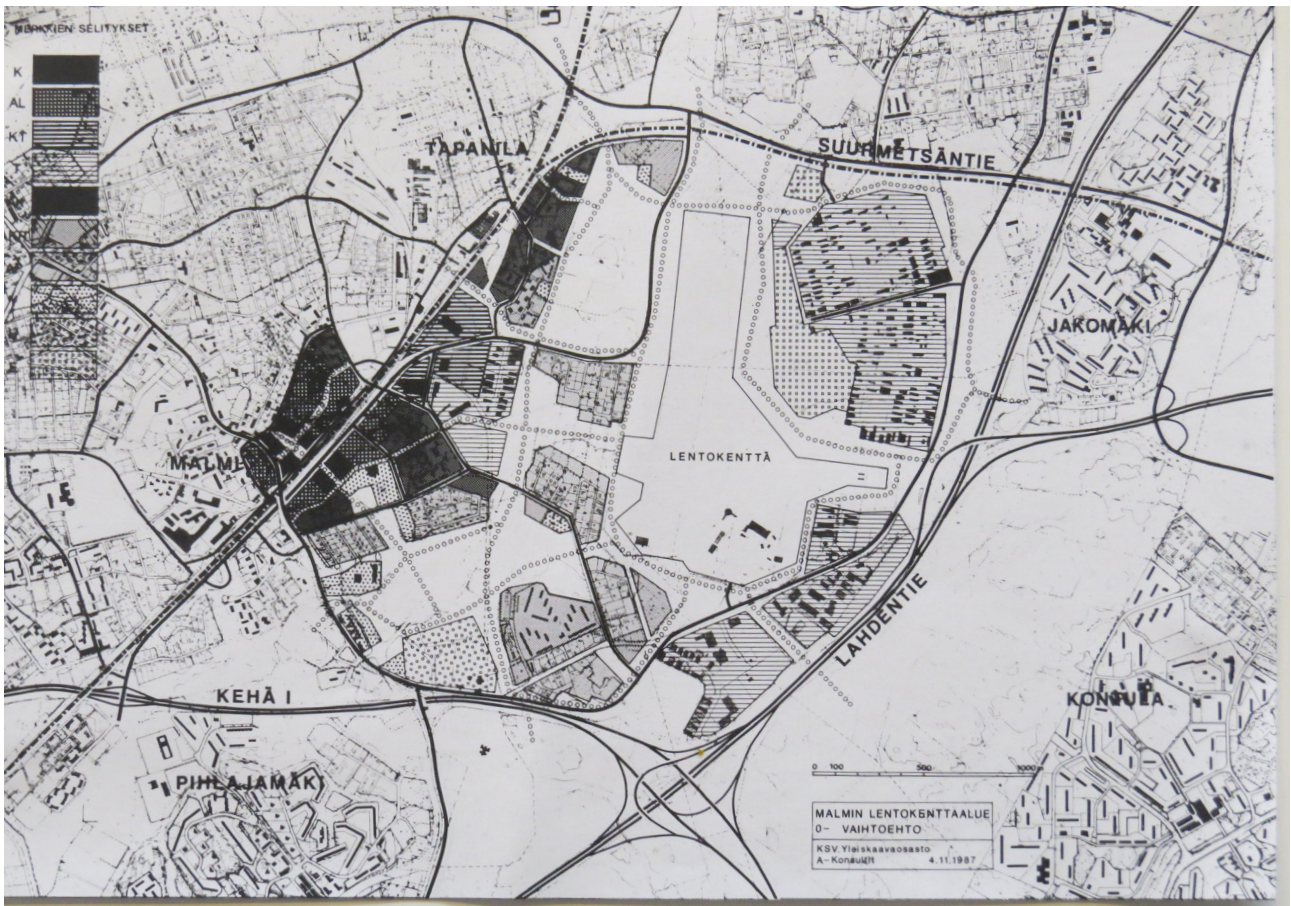
Kuva 31, 3B- vaihtoehto, "Central Park".Keskuspuiston paikan muunnelma.

1970-luvulla Malmin osalta oli panostettu aluekeskuksen suunnitteluun, 1980-luvun puolella katseet alkoivat yhä enemmän kääntyä lentokenttään. 1980-luvun puolivälissä Ilmailulaitos ja Helsingin kaupunki selvittivät kentälle jälleen kerran sijaintivaihtoehtoja Etelä-Suomessa ja samalla alettiin tutkia erilaisia maankäyttömalleja ja rakentamistehokkuuksia kentälle ja sen ympäristöön. Lentokentän siirrosta ei silloin päästy yksimielisyyteen vaan loppujen lopuksi kentän vuokrasopimusta jatkettiin. 1984 kaupunkisuunnittelulautakunta totesi, että "...seutukaavaliiton tulisi pikaisesti käynnistää työ uuden pienilmalukentän tilanvarauksen aikaansaamiseksi".

28.2.1985 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lisätä viraston toimintasuunnitelmaan Malmin lentokenttäalueen yleiskaavoittamisen asunto- ja virkistystarkoituksiin siten, että työ suoritetaan 1986 - 1987 aikana. Osayleiskaava tulisi lautakunnan päätöksen mukaisesti saada valtuuston hyväksyttäväksi samalla valtuustokaudella.

11.7.1985 valtioneuvosto omasta puolestaan teki periaatepäätöksen pääkaupunkiseudun erityisongelmien toimenpideohjelmaksi. Asuintonttien suuren puutteen vuoksi päätettiin kiireesti selvittää Malmin lentokentän alueen tuleva käyttö.

16.10.1985 lausunto muistiosta oli kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Lausuntoa oli valmisteltu rinnan maankäyttöselvitysten kanssa. Marraskuussa samana vuonna 1985 valtiovarainministeriö asetti työryhmän selvittämään Malmin kenttäalueen tulevaa käyttöä sekä alueen vuokra-ajan lyhentämismahdollisuudet.



Kuva 32, 0-vaihtoehto Ksv 20.3.1987



Kuva 33, 1-vaihtoehto, A-Konsultit 20.3.1987



Kuva 34, 2-vaihtoehto, A- Konsultit 20.3.1987

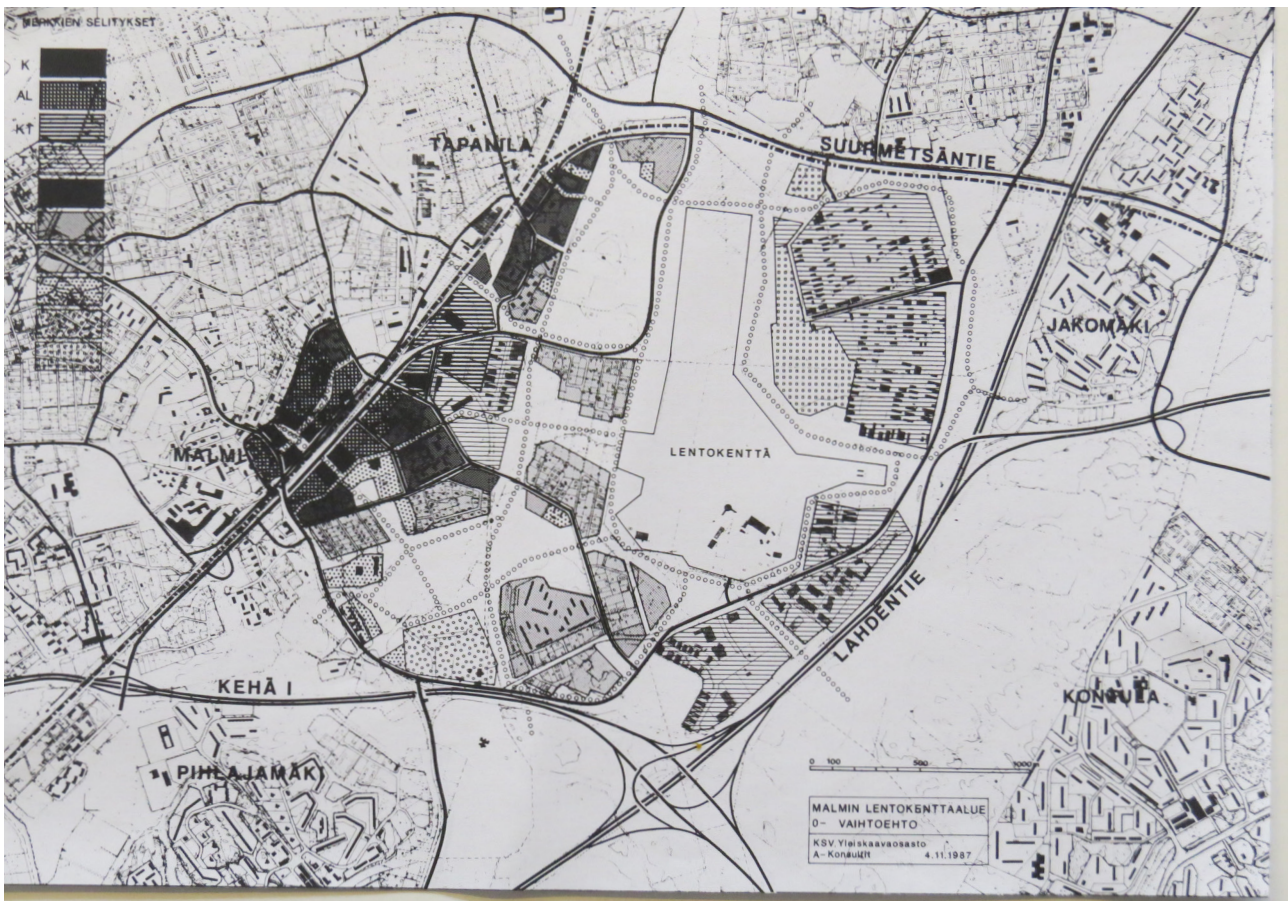


Kuva 35, 3-vaihtoehto, A- Konsultit 20.3.1987

Kentän suunnittelu 1986-1989

24.3.1986 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti Malmin lentokentän alueen suunniteluohjelmasta ja aikataulusta. Aikataulun mukaan Malmin lentokenttäalueen kaavarungon tuli valmistua ja mennä valtuustoon v. 1989 loppuun mennessä. Tässä yhteydessä ei päätetty käsitellä Malmin korvaavaa kenttäasiasa, koska sitä käsiteltiin valtion perustaman Malmin kentän selvitystyöryhmän muistiossa.

11.6.1986 Malmin kentän selvitystyöryhmän muistio jätettiin valtiovarainministeriölle. Työryhmä totesi, ettei voi ajatella lentoaseman toiminnan lakkauttamista järjestämättä mahdollisuuksia ko. toimintojen harjoittamiseen muualla. Ryhmä totesi, että toiminnan jatkaminen nykyisellä paikallaan ja nykyisessä laajuudessaan olisi kentän käyttäjien kannalta selvästi paras vaihtoehto. Työryhmä ei ole voinut tehdä ehdotusta korvaavan lentopaikan rahoitusjärjestelyistä, koska mikään taho ei toistaiseksi ole katsonut voitavansa ottaa vastuulle lentokentän siirtoa ja siihen olennaisesti kuuluvaa rahoitusta. Työryhmän mukaan mahdollisuudet sopimuksen muuttamiseen ovat olemassa, mikäli kaupunki omalla kustannuksellaan rakentaa korvaavan kentän. Muistiosta huolimatta aluetta alettiin suunnitella ja konsultit palkattiin.



Kuva 36, A-konsultit, 0-vaihtoehto 4.11.1987

Vaihtoehtoluonnoksia

Kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaosastolla laadittiin vuonna 1986 periaatteellisia vaihtoehtoluonnoksia kenttäalueelle ja sen ympäristöön. Vaihtoehtojen laadintaa jatkoi vuoden 1986 loppupuolella konsulttina arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy.

Maankäyttöselvitystä varten perustettiin kaupunkisuunnitteluvirastoon johtoryhmä sekä työryhmä. Työryhmän jäsenistö edusti kaupunkisuunnitteluviraston perinteiseen tapaan monia eri ammattikuntia. Työn vetäjänä toimi jaospäällikkö Ulla Korhonen-Wälmä. Työryhmässä oli suunnittelijoina myös arkkitehdit Riitta Salastie ja Anja Toppinen. Viher- ja virkistysalueista vastasi maisema-arkkitehti Mervi Nicklén ja Pentti Peurasuo. Teknisestä huollosta vastasi toimistoinsinööri Aarno Laukkanen. Liikennesuunnittelijan oli insinööri Jyrki Alastalo.

Konsultin maankäyttövaihtoehdot laati arkkitehti Staffan Lodenius arkkitehtitoimisto A-konsulteista. Konsultilla oli työssä mukana viheralueiden osalta Ympäristötoimisto Oy ja sieltä maisema-arkkitehti Lars Barnö.

Vaihtoehdot laadittiin siten, että ne erosivat toisistaan suhteessa Malmin aluekeskukseen ja toisaalta eroja on keskeisen virkistysalueen suhteessa asutukseen. Tärkein perustelu lentokentän siirtämiselle oli, että näin saatiin uusi, suuri asuntoalue liikenteellisesti ja palvelujen kannalta edulliseen paikkaan. Ja toisaalta uusi asuinalue vahvistaisi



Kuva 37, A-konsultit, 2-vaihtoehto, 4.11.1987



Kuva 38, A-konsultit 3- vaihtoehto

Malmin aluekeskusta. Vahva monipuolinen aluekeskus nostaa koillisten alueiden arvostusta. Maankäytön muutoksen katsottiin myös parantavan mahdollisuuksia koillisen keskuspuiston ja virkistysyhteyksien muodostamista. Selvityksen asuinalueiden sosiaalisen kehityksen edellytyksistä laati tutkija Paavo Viirkorpi. Sosiaaliset kysymykset ovat Malmilla olleet suunnittelussa vahvasti esillä.

Rakentamisen määrä eri vaihtoehtoissa vaihteli välillä n. 100 000 k-m² – 600 000 k-m², josta asumista oli n. 50 000 k-m² (=0-vaihtoehdossa) – 350 000 k-m². Silloin väkiluku olisi ollut n. 1200 – 9000. Lisäksi olisi rakennettu runsaasti aluekeskukseen liittyviä työpaikkarakennuksia.

Lentokenttäaluetta arvioitiin laajalti eri kaupunkirakenteellisista lähtökohdista käsin. Samoin vaihtoehtoja arvioitiin sosiaalisen kehittymisen, palvelujen, virkistyksen, liikenteen, esirakentamisen ja kunnallistekniikan sekä toteuttamisen näkökulmista.

Keskeistä oli suhde Malmin uuteen aluekeskukseen ja koko seudun keskusjärjestelmään. Kaikissa malleissa Kivikon ja Tattarisuon teollisuusalueet pysyvät työpaikka-alueena. Loncinoian laakso ja Fallkullan pellot ovat kaikissa rakentamattomat, samoin len-



Kuva 39, Itä- Tapanilan laajennus ja Fallkulla 10.11.1988, arkkitehti Hormia.



Kuva 40, kentän pohjoisosa. A - Konsultit 29.12.1988

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa oli esillä Malmin lentokentän suunnittelutilanne vuoden lopulla 13.11.1986. Samalla käsiteltiin lausuntoa Malmin lentokentän selvitystyöryhmän muistiosta. Tällöin lautakunnalle esitetyt periaatevaihtoehdot oli tarkoitettu keskustelun avaukseksi siitä, olisiko kaupungille edullista käyttää lentokenttää muuhun kuin lentotoimintaan. Samana vuonna suunnittelun lähtökohtia ja maankäyttövaihtoehtoja oli esitelty kaupungin hallintokunnille ja paikallislehdessä. Ne olivat nähtävillä myös kaupunkisuunnitteluviraston näyttelytilassa. Vaihtoehdoilla pyrittiin saamaan käsitys lentokenttäalueen rakentamismahdollisuuksien suuruusluokasta. Vaihtoehdoista oli pyydetty joiltakin viranomaisilta myös epävirallisia lausuntoja.

Seuraavat vaihtoehdot ovat kaupunkisuunnitteluvirastossa 1.6.1986 päivätyt vaihtoehdot. Lautakunnassa marraskuussa oli esillä konsultin viimeistelemät vaihtoehdot, jotka oli päivätty 9.9.1986. Niistä ei tässä raportissa ole kuvia.

Suosituksia rakennussuojelukohteille esikaupunkialueilla esitettiin v. 1986 yleiskaavaosaston raportissa YB:20/86. Todetaan, että lentokentän alue on rajattu ulos Esikaupunkialueiden yleiskaavasta ja mainitaan myös lautakunnan päättäneen, että kenttäaluetta suunnitellaan pääosin asuinkäyttöön. Todetaan myös, että hallintorakennus ja lentokonehalli sopisivat julkiseen käyttöön, mikäli lentotoiminta lopetetaan.

Kevään 1987 vaihtoehdot



Kuva 41. Ormuspelto. Arkkitehtitoimisto Hormia 1988



Kuva 42. Maisema Ormuspallosta, Arkkitehtitoimisto Hormia 1988

Suunnittelutyön johtoryhmä toteaa yhteenvedossaan vaihtoehtojen arvioinnista 9.3.1987, että kentän siirron on tarjottava koilliseen laadun parannusta ja arvostuksen lisääntymistä. Lentokentän luonnonolot tai ympäristöalueet eivät luo otollisia lähtökohtia uusien asuinalueiden statukselle. Niitä tulee korvata mm. asuinalueiden



Kuva 43, Sunnuntaipalstat. Arkkittsto Hormia 10.11.1988.

korkeatasoisella toteutuksella, jolloin niissä on oltava mahdollisuus väljyyteen ja myös pientalomuotoiseen asumistapaan.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 9.4.1987, että kehitetään kahta vaihtoehtoa vuonna 1986 laadittujen luonnosten pohjalta. Niiden rinnalla selvitetään vaihtoehtoa,



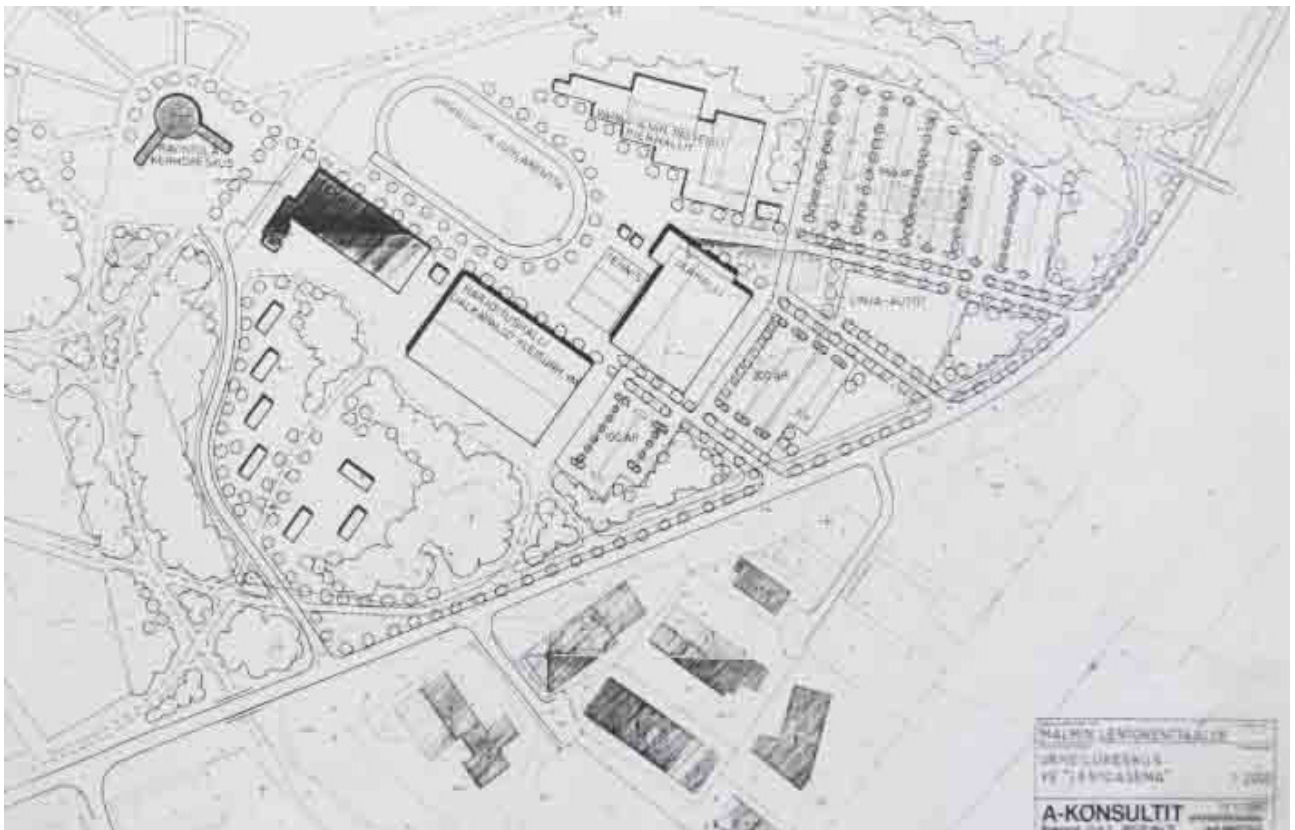
Kuva 44, Nallenmäen laajennus, A - Konsultit 29.12.1988

jossa lentotoiminta jatkuu. Toisessa ns. 2-vaihtoehdossa uusi asutus tukeutuu Malmin aluekeskukseen ja toisessa ns. 3-vaihtoehdossa lähtökohtana on asutuksen sijoittaminen keskeisen puiston ympärille uudeksi kaupunginosaksi. Samanaikaisesti valtion työryhmä tutki uuden kentän sijoitusvaihtoehtoja ja rahoitusjärjestelyjä.

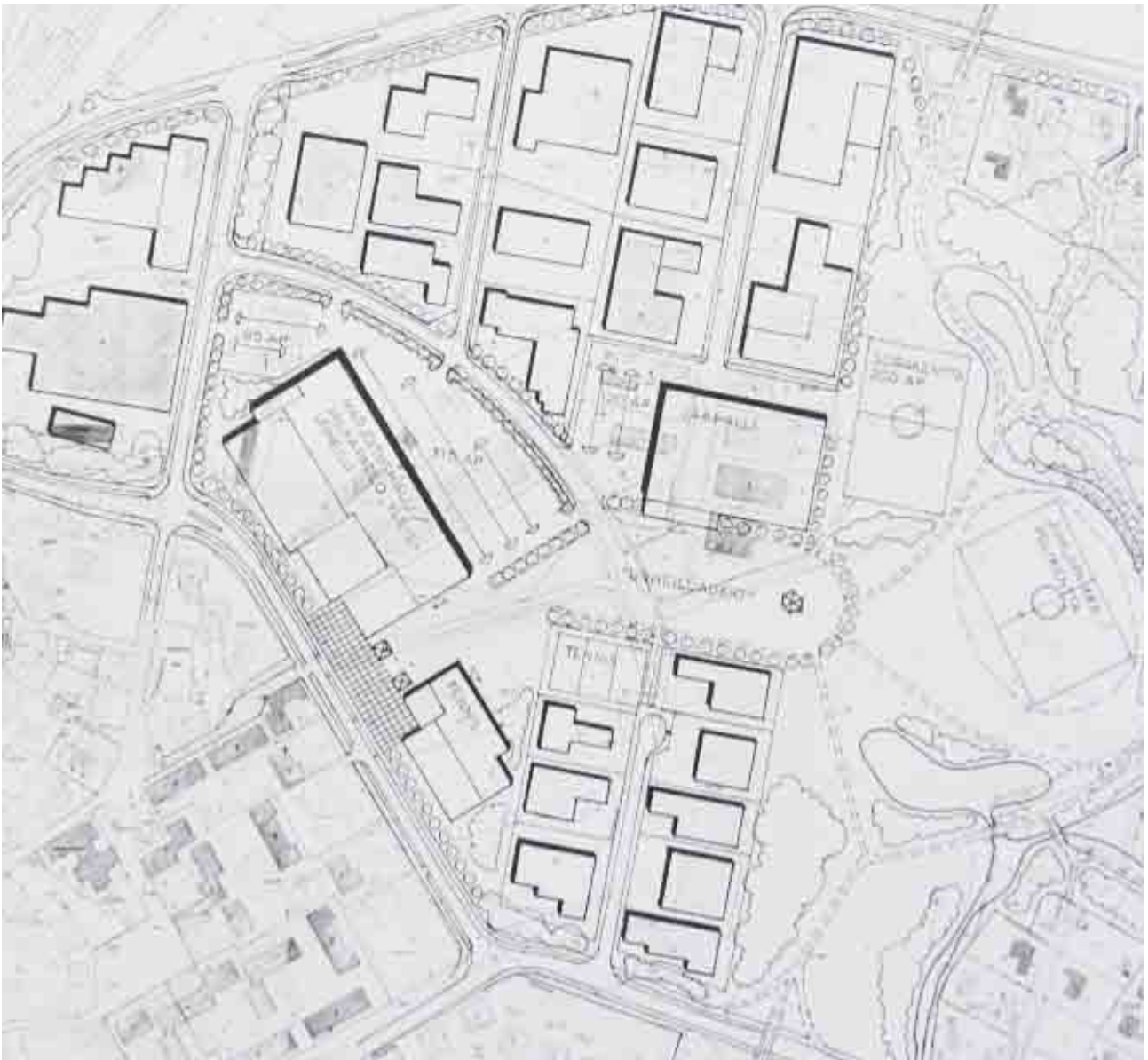
Syksyn 1987 vaihtoehtoja



Kuva 45, Urheiluhalli Talttatiellä, A - Konsultit 20.1.1988



Kuva 46, Urheiluhalli lentotason tuntumassa, A - Konsultit 11.11.1987



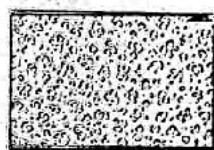
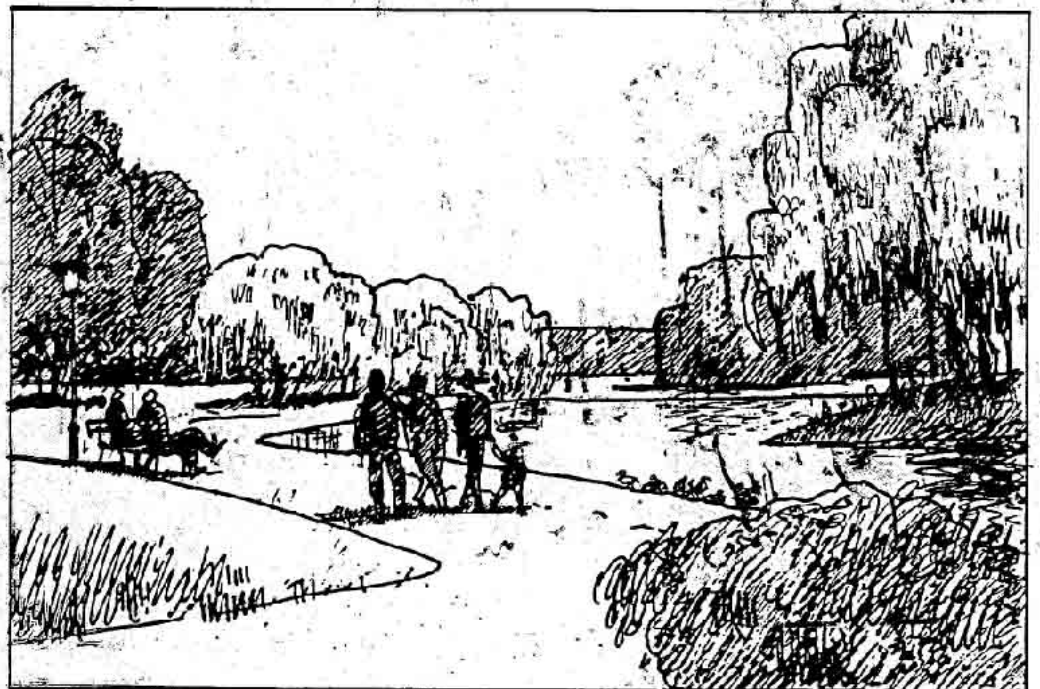
Kuva 47, Urheiluhalli Ormuspellossa. A - Konsultit 11.11.1987

Syksyllä 3.9.1987 lautakunta päätti jalkapalloilun suurhallin sijoitusta käsitellessään, että suurhallin sijasta tutkitaan pienemmän jalkapalloilun harjoitushallin sijoitusta Malmille tai muualle. Päätöksen vuoksi lentokenttäalueen suunnittelussa tuli selvittää harjoitushallin sijoitusmahdollisuuksia kaikissa vaihtoehdoissa.

30.12.1987 oli kaupunkisuunnittelulautakunnassa käsiteltävänä Malmin lentokenttäalueen suunnitteluvaihtoehdot. Lautakunta päätti palauttaa asian selvityksen laatimiseksi niistä näkökohdista ja seurausvaikutuksista, jotka on otettava huomioon, kun suunnitteluvaihtoehtoihin 0, 2 ja 3 sijoitetaan urheilun harjoitushalli joko Talttatien tai



Kuva 48. Central Park- vaihtoehdon puistosuunnittelua. Ympäristötoimisto Oy.



HYVIN PIENIMITTAKAAVAISTA JOENRANTAMAISEMAA LEHTOKASVILLISUUDEN PEITTÄMINE KUMPAREINEEN. JOENUOMAA KOROSTETAAN ISTUTTAMALLA SEN VARTTEN LEPIÄ JA PAJUPUITA. KUMPAREILLA MM. JALLOJA LEHTIPUITA, VILLIRUUSUJA JA VALKOVUOKKOJA

Kuva 49. Puiston luonnetta. Ympäristötoimisto Oy,

Ormuspellontien alueelle. 25.2.1988 lautakunta päätti, että halli on mahdollista sijoittaa joko Talttatien tai Ormuspellontien alueelle ja lopullinen päätös tehdään osayleiskaavavaihtoehtojen valinnan yhteydessä.

7.4.1988 kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli jälleen Malmin lentokentän suunnitteluvaihtoehtoja. Suunnitelmia kehitettiin edelleen vuoden 1988 loppuun asti. Vuonna 1988 työhön otetaan mukaan konsulttina arkkitehtitoimisto Hormia.

0-vaihtoehdon keskeinen tavoite on, että lentokentän ympäristössä ei tulisi tehdä sellaisia maankäytön ratkaisuja, jotka vaikeuttaisivat lentokentän ja lähiympäristön rakentamista. Toinen tavoite on, että virkistysalueiden kunnostamisen tulisi olla nopeasti mahdollista. Asuinalueita esitettiin Fallkullan pohjoisosaan ns. Helluntaipalstojen alueelle. Pieniä täydennyksiä on Sepänmäessä ja Nallenmäessä. Ormuspellontien teollisuusalue olisi edelleen varasto- tai teollisuuskäytössä.

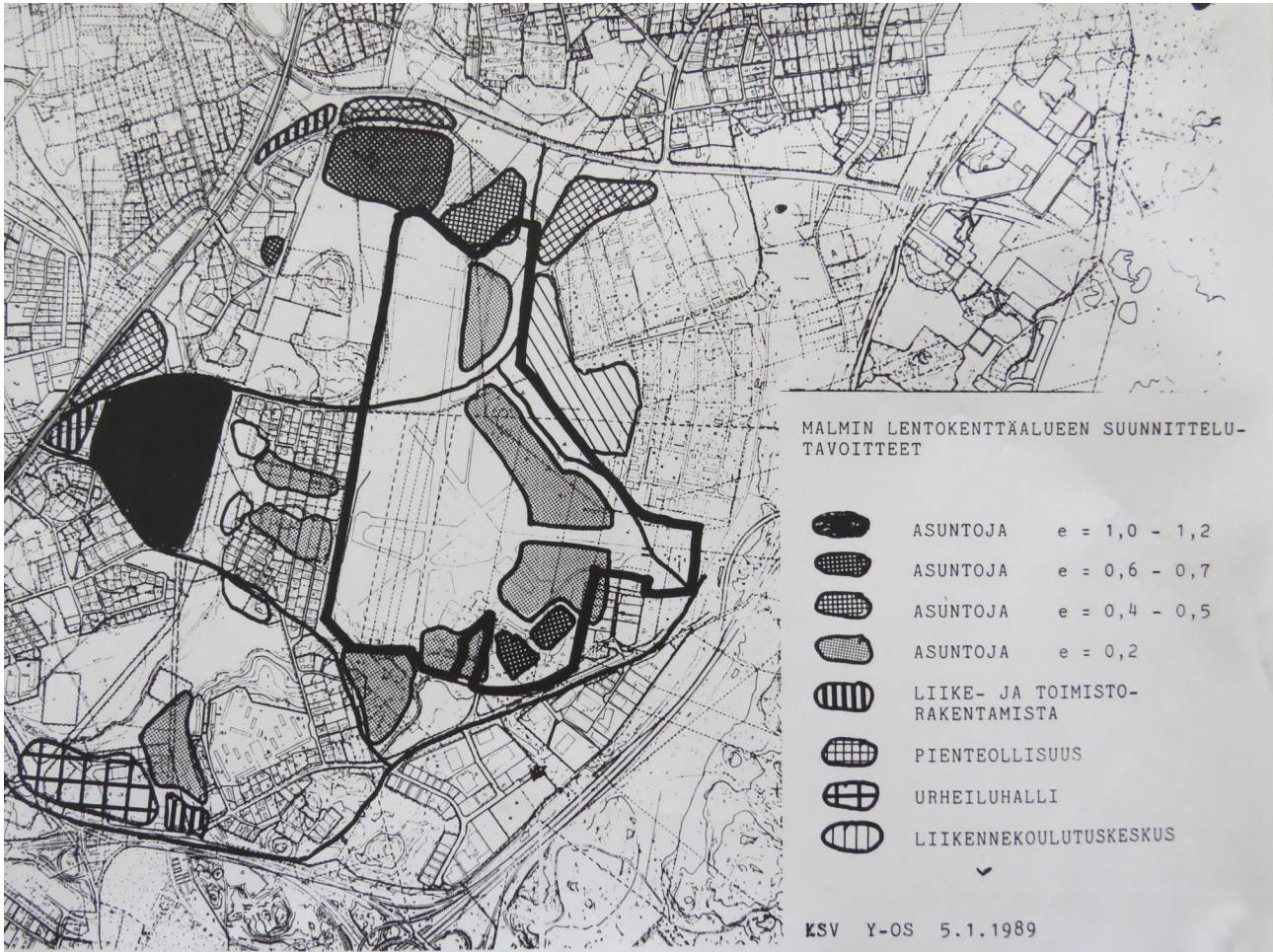
2- vaihtoehdon keskeinen idea on, että Malmin aluekeskus jatkuu työpaikka- ja asuinalueena Ormuspeltoon ja Sunnuntaipalstoille. Lisäksi on täydentävää rakentamista Itä-Tapanilassa ja Sepänmäessä. Seudullinen viheralue kiertää uutta asutusta. Uutta asuinkerrosalaa on vajaa 300 000 k-m², mikä mahdollistaa n. 8000 - 9000 asukasta. Uusi asutus rakentuu nykyisten pääkatujen varaan. Ristikkäiset puistoakselit jäsentävät uutta asuinaluetta. Ormuspellon ja Sunnuntaipalstojen alue on aluekeskuksen hyvän palvelutason tuntumassa. Uusi seudullinen virkistysalue parantaa virkistysalueiden yhteyksiä toisiinsa.

3-vaihtoehdon pääidea on, että asutus on uutena kaupunginosana keskuspuiston ympärillä. Uusi rakentaminen liittyy olevaan kaupunkirakenteeseen Sepänmäen ja Talttatien kautta. Lähipalvelukeskus ja alueen sydän on lentoaseman alueella. Keskuspuisto yhdistää leveänä vyöhykkeenä Longinojan Fallkullaan. Sunnuntaipalstat jäävät saarekkeeksi puiston keskelle. Ormuspellon teollisuusaluetta voidaan kehittää aluekeskuksen laajennusalueena. Uutta asuntokerrosalaa on runsaat 300 000 k-m². Malminkaaren ja Tattariharjuntien yhdistää uusi pääkatu.

Samassa kokouksessa 7.4.1988 lautakunnalle ehdotettiin, että sekä vaihtoehdot 2 että 3 asetettaisiin nähtäville. Lautakunta kuitenkin päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi kehottaen virastoa tutkimaan asuntomaan lisäämistä 800 - 1000 m:n säteellä rautatieasemista erikoisesti Fallkullan alueella ja että urheilun harjoitushallin kaavoitusta jatketaan Talttatie-vaihtoehdon pohjalta.

Osa-alueiden suunnitelmia

Lautakunnan päätöksen mukaisesti työtä jatkettiin osa-aluekohtaisilla suunnitelmilla. Niitä laativat konsultteina sekä A - Konsultit että arkkitehtitoimisto Mikko Hormia.



Kuva 50. Viimeisenä kaaviona 1980-luvun suunnittelutavoitteista on säilynyt tämä kaavio alueiden sijoittelusta, käyttötarkoituksista ja tehokkuuksista. Päiväys 5.1.1989. Kokonaisuuden osalta suunnittelu loppui. Joidenkin alueiden osalta suunnittelu eteni.

Fallkulla

Fallkulla sijaitsee lentokentän luoteiskulmassa. Hormian toimisto laatii alueelle kaava-luonnosta vuonna 1988. Hormian arkkitehtitoimiston suunnitelmasta kehittyi monen vaiheen kautta ns. Helluntaipalstojen asemakaava, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 28.9.1994. Alueen rakentamisen mahdollistamiseksi kaupunki vaihtoi 15.11.1995 maita Ilmailulaitoksen kanssa. Vaihdon myötä kaupunki sai omistukseensa koko Fallkullan ase-makaava-alueen. Fallkullan asuntotuotanto, n. 640 asuntoa, oli merkitty asunto-ohjel-maan vuosille 1997 - 2002.

Samana vuonna Hormian toimiston kanssa A-Konsultit kehitteli kentän reuna-alueiden suunnitelmia.

Ormuspelto

Malmin aluekeskuksen ja uusien asuinalueiden rakentaminen johti myös teollisuustont-tien uudelleen järjestelyyn. Kaupunki lohko Ormuspellon alueelta pienehköjä tontteja 2-3 kerroksisille teollisuus- ja varastorakennuksille. Ensimmäiset kaavat ovat vuodelta 1981. Radan varren suuret yksityisellä maalla olevat kiinteistöt jäivät teollisuuskäyt-töön. Maamerkinä oli Primon vanha teollisuuskiinteistö, joka on sittemmin purettu asuinkorttelin tieltä.

Teollisuusalueet ovat väistyneet Malmin aseman tuntumasta aluekeskuksen ja asu-tuksen tieltä. Lähellä aluekeskusta olevat teollisuustontit on rakennettu asuinalueek-si. Vastaavasti teollisuusaluetta on laajennettu radan tuntumassa Ormuspellossa, ro-muvarastot karkotettiin lentokentän taakse Tattarisuolle ja Tattariharjuun rakennettiin autokaupan keskus, ns. autolaakso. Malmin lentokentän vaikutuspiirissä olevien aluei-den käyttö teollisuus- ja varastotoiminnan tarpeisiin oli luonnollista, koska alue on me-lualuetta ja lentotoiminta ei salli korkeaa rakentamista.

1980-luvun lopulla alkoi näyttää siltä, että Ormuspeltoon voitaisiin lisätä asuintontteja, huolimatta lentokenttään liittyvistä päätöksistä. Siksi myös Ormuspeltoon alettiin ide-oida asumista. Nämä Ormuspellon suunnitelmat eivät johtaneet minkäänlaisen raken-tamiseen. Ormuspeltoon kaavoitettiin sekä teollisuustyöpaikkoja että asuntoja n. 15 vuotta myöhemmin.

Sunnuntaipalstat

Myös vähäinen Sunnuntaipalstojen laajentaminen nähtiin mahdolliseksi, vaikka alue sijaitsi kii-totien jatkeella.

Nallenmäki

Nallenmäki oli Sunnuntaipalstojen tapaan saanut rakennuskiellon jo 1930-luvulla. Aluetta alettiin tutkia tarkemmin 1988. Pohdittiin, voisiko alueelle kuitenkin esittää laajennuksia, lentoken-ttästä huolimatta.

Urheiluhalli



Kuva 51. Ilaskiven raportin pääkuva.

Urheiluhalli oli usean otteeseen esillä Malmin kaavoituksen yhteydessä. Sillä oli suunnittelualueella lukuisia sijoitusvaihtoehtoja. Puistola - Seura esitti sitä Suurmetsäntien varteen, muita olivat lentoasema, Talttatie ja Ormuspelto. Lopputulemana kaava on tehty Talttatielle ja siellä on nykyisin golf-harjoitteluhalli ja jäähalli.

Puistosuunnittelua

Koko 1980-luvun suunnittelujakson ajan virkistysalueiden suunnittelu oli hyvin keskeisessä asemassa. Lautakuntakäsittelyiden yhteydessä ja asukkaiden taholta on aina muistettu korostaa Koillis-Helsingin puistotilanteen huonoutta. Koko suurpiiri on aina ollut vajavainen suurten viheralueiden suhteen. Ainoa hiihtolatu on kiertänyt Malmin lentokentän aidan viertä. Avarat näkymät puuttuvat, paitsi lentokentän kohdalla. 1980-luvulla ajateltiin saattaa koillinen kaupunki samalle laatutasolle kuin muut kaupungin osat. Yritys ei kuitenkaan tuottanut tulosta.

Suunnittelutyön hiipuminen

Lentokentän suunnittelu- ja päätöksentekoprosessin aikana oli selvinnyt, että eräiden osa-alueiden suunnittelua voidaan jatkaa. Lautakunta oli antanut evästyksiä seuraavien asioiden osalta:

- Sunnuntaipalstojen omakotialue säilytetään
- Longinojan ja Fallkullan puistoalueet säilytetään virkistysalueen ydinosana ja niiden muodostama kulttuurimaisema säilytetään
- Suunnittelun lähtökohtana on laaja yhtenäinen virkistysalue, johon sisältyy koillisia

alueita palveleva urheilupuisto

- Itä-Tapanilan ja Sepänmäen asuinalueita täydennetään
- Tattarisuon ja Kivikon teollisuusalueet säilytetään periaatteessa nykyisellään
- Pääkatuja voidaan siirtää maankäytön muutosten takia
- Lentoaseman alue ja sen arvokkaat rakennukset säilytetään julkisessa käytössä

1980-luvulla Malmin kentän lakkauttamista lentoliikenteeltä ja alueen kaavoittamista sekä asumiseen että virkistykseen sekä kannatettiin että vastustettiin kiihkeästi. Myös korkeimmilla virkapaikoilla olevat kaupungin ja valtion virkamiehet olivat asiasta erimielisiä. Helsingin ylipormestari Ilaskivi ei ollut innokas hävittämään lentokenttää, toisaalta apulaiskaupunginjohtaja Tuomioja kannatti alueen kaavoittamista asuinkäyttöön. Kaupunkisuunnitteluviraston kannalta keskeiset henkilöt siirtyivät muihin tehtäviin. Arkkitehdit Ulla Korhonen- Wälmä sekä Riitta Salastie muuttivat ulkomaille, Anja Toppinen siirtyi vetämään Vuosaari-projektia.

1989 kaupunginhallitus poisti kaavoitus- ja liikennesuunnitteluohjelmasta Malmin lentokentän ohjelman.

Suunnittelun Malmilla hiipuesssa 1980-luvun lopulla oli maamme taloustilanne ylikuumentunut. Aikaa kutsuttiin kasinotalouden ajaksi. Asuntojen hinnat nousivat rajusti, koska kansalaiset saivat lainaa pankista olemattomillakin vakuuksilla. Pankit suorastaan työnsivät rahaa lainan ottajille. Uusien alueiden kaavoittajat joutuivat jatkuvasti järjestämään suunnitelmien karsintakoukkuja, jotta hinnat pysyisivät jotenkin kurissa ja saavutettaisiin asuntojen HITAS- menettelyssä asetettuja taloudellisia tavoitteita. Valtiokin oli huolissaan Helsingin asuntotuotantotavoitteiden määrästä ja rajusta hintojen noususta. Rakentajat halusivat nopeasti lisää rakennettavia tonttimaita.

Ilaskivi-raportti

Maaliskuussa 1989 valtioneuvoston kanslia kutsui ylipormestari Ilaskiven selvitysmiehen ominaisuudessa valmistelemaan esitystä pääkaupunkiseudun rakentamisedellytysten ja erityisesti asuntotuotannon turvaamiseksi. Ilaskivi ei valinnut kaupunkisuunnitteluvirastoa selvityksen vetäjäksi, vaan DI Matti Väisäsen kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolta. Ilaskivi käytti selvitykseensä myös konsulttitoimistoja, pääkonsultteina toimivat arkkitehti Simo Järvinen ja DI Pentti Murole.

Ilaskiven selvitys eli ns. ”Ilaskivi-raportti” oli kauaskantoinen ja täynnä erilaisia ideoita. Väestönkasvun ongelmiin ja raidejoukkoliikenteeseen panostettiin rajulla kädellä. Koko Sipoon läntinen osa ehdotettiin liitettäväksi Helsinkiin (noin kaksi kertaa suurempi alue, kuin mitä myöhemmin Helsinkiin liitettiin). Raideliikennettä ehdotettiin lisättäväksi huomattavia määriä.

Kaikkien suunniteltavien laajojen uusien alueiden tuli olla raideliikenteen ulottuvilla. Ehdotettiin sekä itä- että länsimetraa, myös luotijunaa lentoasemalle. Paljon uusia alueita ehdotettiin rakennettaviksi. Niistä monet ovat nyt toteutetut, toteutusvaiheessa tai vähintään kaavoitusvaiheessa, esim. nyt osayleiskaavavaiheessa oleva Koivusaari. Erikoista kyllä Malmin lentokenttää ei ehdotettu rakennettavaksi. Lähellä olevan Lahdenväylän varteen Viikkiin kuitenkin ehdotettiin rakennusalueita ja jatkoa Kehä 1:n pohjoispuolelle.

Raportissa viitattiin myös nykyisen yleiskaavatyön keskeiseen teemaan bulevardisointiin. Siinä

ehdotettiin toteutettavaksi: "Kehä I:n sisäpuolelle pääväylien siirtymävyöhykettä, joilla väylien arkkitehtuuri uusittaisiin ja suurin sallittu ajonopeus olisi 60 km/h. Kivikaupungin alueella toteutettaisiin katutulli ja maksiminopeusrajoituksena olisi 40 km/h. Ydinvyöhykkeellä olisi laaja kävelykeskusta ja 30 km/h nopeusrajoitus."

Silloin raportissa esitettyjä lisärakentamismahdollisuuksia pidettiin utopistisina eli liian suurina. Nykyhetkessä voidaan todeta, ettei todellisuus ole paljонkaan poikennut raportissa ennustetusta.

Suunnitelmassa oli esitetty runsaasti uusia rakentamisalueita. Malmin kenttä ei kuitenkaan ollut niiden joukossa. Raportti varmaan osaltaan vaikutti siihen, että vuoden 1989 kuluessa Malmin lentokentän kaavoittaminen tavallaan hiipui itsestään.

Malmin kentän selvitystyöryhmä II:n muistio

Edellinen Malmin lentokentän selvitystyöryhmä jätti muistionsa 11.6.1986 valtiovarainministeriölle. Muistion johdosta pääkaupungin erityisongelmien työryhmä päätti, että Malmin lentokenttäalueen käytön selvitystä tulee jatkaa ja kehotti liikenneministeriötä asettamaan työryhmän jatkoselvityksiä varten. Ministeriö asetti ehdotetun työryhmän, jonka tehtävä oli selvittää, mihin Helsinki-Malmin toiminnot olisivat siirrettävissä ja miten asia rahoitettaisiin. Työryhmässä oli edustus myös Helsingin kaupungilta (Reijo Korhonen ja Raimo Suomio).

Suunnittelukeskus Oy toimi konsulttina. Selvitettiin 28 mahdollista korvaavan lentokentän sijoituspaikkaa. Alustava kustannusselvitys tehtiin neljästä paikasta. Ne olivat Box Sipoossa, Degermossa Sipoossa Bondarby Kirkkonummella ja Sundsberg Kirkkonummella. Liikenneministeriön asettama Selvitystyöryhmä II julkaisee mietintönsä 15.12.1987. (Liikenneministeriön julkaisu 30/87).

Selvityksen tuloksena ryhmä totesi, että Malmin lentotoimintojen siirtäminen edellyttäisi uuden lentokentän rakentamista, mikäli nykyinen kenttä otetaan asuinkäyttöön. Olemassaolevia Uudenmaan kenttiä ei voida tähän tarkoitukseen käyttää. Sijaintipaikan tulee olla lähellä Helsinkiä. Muistiossa ryhmä esittää paikan varaamista yleisilmailulentokentälle Sipoon Degermossaan. Sitä pidettiin parhaana vaihtoehtona tutkituista neljästä vaihtoehtodosta.

Viimeinen lausunto saatiin asiasta 1989. Suurin osa lausunnonantajista yhtyi työryhmän käsitykseen ja piti parhaana sijoituspaikkana Degermossaa. Sen lisäksi katsottiin, että olisi syytä varata ilmailutarkoituksiin myös Boxin alue. Rahoitusmalliin työryhmä ei katsonut voivansa ottaa kantaa.

Helsingin kaupunki lausuu muistiosta

Kaupunginhallitus antoi lausuntonsa 26.6.1988 liikenneministeriölle Malmin kentän selvitystyöryhmä II:n muistiosta. Kaupunginhallitus ilmoitti kantanaan, että Malmin lentokenttää korvaavan lentokentän paikkavaraus tulisi tehdä riippumatta siitä, pyritäänkö lentokentän toimintojen pois siirtämiseen jo ennen vuokra-ajan päättymistä. Tämä on tärkeää sekä ilmailun että maankäytön suunnittelun kannalta.

Selvitysryhmä ei ollut hyväksynyt selvitykseen mukaan Helsingin edustajien ehdottamaa Hausjärven kenttää. Kaupunginhallitus yhtyi selvitystyöryhmän kantaan Östersundomin ensisijaisuudesta lentokentän sijoituspaikkana. Kun varaus tehdään

ajoissa, se voidaan ottaa alueen muun maankäytön suunnittelussa riittävän hyvin huomioon. Alueen varaus on tarpeen riippumatta siitä tarvitaanko, ja milloin tarvitaan, Malmin korvaavaa lentokenttää.

Kyseessä on Sipoon Östersundomin Degermossan alue, n. 28 km Helsingin keskustasta pääosin Helsingin omistamalla maalla. Puhutaan myös korvauksesta kentän siirrosta. "Kaupunkisuunnitteluvirastossa on valmisteltavana yleiskaavatasoinen selvitys Malmin lentokentän käytöstä siinä tapauksessa, että kenttä siirretään. Selvityksen valmistuttua on mahdollista arvioida alustavasti ne hyödyt, joita alueen vapautumisen kautta voidaan saavuttaa yhdyskuntarakenteen kannalta". Kaupunginhallitus totesi lisäksi, että muistiossa esitetty korvaava lentokenttä on niin lähellä Helsinkiä pääkaupunkiseudun todennäköisellä kasvusuunnalla, että tulisi vielä vakavasti tutkia muitakin etäämpänä sijaitsevia vaihtoehtoja.

Talous- ja suunnitteluosasto yhtyi työryhmän käsitykseen, jonka mukaan Degermossan alue Sipoossa on esitetyistä 28 vaihtoehdosta paras sijoituspaikka lentokentän korvaavalle sijoituspaikalle, mikäli toiminta Malmilla lopetetaan. Degermossan etuina ovat lyhyt etäisyys Helsinkiin, maanomistusolot Helsingin omistaessa maista 80% sekä mahdollisuudet hyödyntää aluetta aluksi ylijäämämassojen sijoitusalueena. Degermossaan liittyy haittatekijänä mahdollisen asuinrakentamisen paineen kohdistuminen Sipoon kunnan länsiosiin tulevina vuosikymmeninä, mikä ei osaston käsityksen mukaan ole nyky näkymien valossa erityisen painava näkökohta.

Liikenneministeriö

Liikenneministeriö ehdottaa 10.11.1989, että Sipoon tulisi yleiskaavoituksessaan varata alue kentälle sekä Degermossaan että Boxiin. Kentän rakentamista ei kuitenkaan pidetä kiireellisenä.

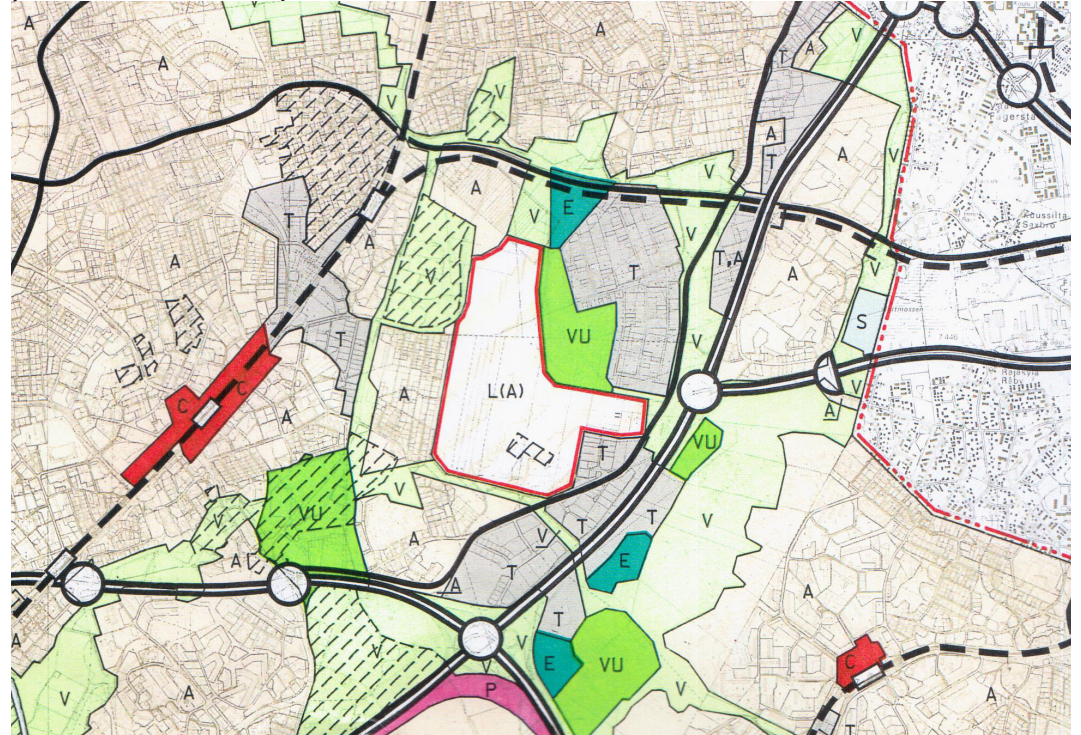
1990-luku Kentän suunnittelu muhii

1990-luvun alkuvuosien tapahtumat

1980-luvun loppuvuosia leimasi Suomessa kasinotaloudeksi kutsuttu ilmiö. Rakentamisen hinnat nousivat rajusti. Kaupungin rakentamisesta ja kaavoittamisesta vastaavat viranomaiset joutuivat kokouksissaan lähes viikoittain riisumaan kaavoihin ja lähiympäristöohjeisiin kirjoitettuja rakentamisen laatutekijöitä. Tämä johtui rahoitusmarkkinoiden vapauttamisesta 1980-luvun puolivälissä. Maassa vallitsi täystyöllisyys ja lainaa sai helposti ja sitä otettiin paljon.

Maailmassa tapahtui samoina vuosina paljon muutakin, joka vaikutti elämään Suomessa ja Helsingin talouteen ja sitä kautta myös rakentamiseen ja kaavoitukseen.

Vuonna 1989 Berliinin muuri murtuu, Solidaarisuus voittaa Puolassa, Itävallan ja Unkarin välinen piikkilanka-aita leikataan, samettivallankumous käynnistyy Prahassa, romanialaiset teloittavat Ceausescun. Saksa yhdistyy lokakuussa 1990. Marraskuussa 1990 konservatiivien kanssa liittoutunut Neuvostoliiton johtaja Gorbatšov kuvasi balttien vaatimuksia ETY- kokouksessa fasistien liikkeellelähdeksi. Lopulta Gorbatšovin joukot hyökkäsivät Vilnassa tammikuussa 1991 miehittäen Vilnan tärkeimpiä rakennuksia surmaten ja haavoittaen liettualaisia mielenosoittajia. Tammikuussa 1991 Latvian Riikassa neuvostojoukot surmasivat julkisten rakennusten latvialaisia puolustajia. Ulkomaiden painostus esti näitä tapahtumia toistumasta Virossa. Baltian maat eivät halunneet maa-



Kuva 52. Helsingin yleiskaava 1992, ote Malmilta

omat äänestyksensä. Kaikissa maissa ainakin 78 % väestöstä kannatti itsenäisyyttä, myös venäläisten enemmistö.

Venäjän parlamentin demokraattinen puhemies Boris Jeltsin tuki tammikuun tapahtumissa Baltian maita, koska ajoi itse demokraattista Venäjää. Monet venäläiset sotilaskomentajat kieltäytyivät lähettämästä joukkojaan baltteja vastaan. Latvia ja Viro itsenäistyivät virallisesti Neuvostoliiton vallankaappausyrityksen jälkeen: Viro 21. ja Latvia 22. elokuuta 1991. Samassa yhteydessä myös Liettuan itsenäisyys tunnustettiin. Tällöin neuvostojohto oli tosiasiallisesti luhistunut ja maan presidentiksi nousi Boris Jeltsin, joka ensitöikseen päätti lakkauttaa Neuvostoliiton. Baltian maiden itsenäistymiset saattoivat sen jälkeen tapahtua täysin vapaasti, koska osavaltioista koostuvaa Neuvostoliittoa ei enää ollut olemassa. Virallisesti NL lakkasi 21. joulukuuta 1991.

Neuvostoliiton romahdettua maidemme välinen kauppa romahti hetkessä. Kasinotaloutemmekin romahti. Neuvostoliitto oli ollut erittäin tärkeä Suomen kauppakumppani. Neuvostoliiton kaupan loppuminen ja Suomen markan arvoon liittyvät tapahtumat vaikuttivat kaikkeen, mitä Suomessa ja Helsingissä tapahtui 1990-luvun alkuvuosina. 14. marraskuuta 1991 Suomen Pankin valuuttavaranto oli ehtymäisillään ja se lopetti markkaa tukeneet ostot. Valtiovarainministeri Iiro Viinanen vakuutteli, ettei Suomi devalvoisi, mutta valuuttapaon vuoksi jouduttiin pakkodevalvaatioon marraskuussa 1991. Markka päästettiin kellumaan valuuttavarannon jälleen ehdyttyä 8. syyskuuta 1992. Marraskuussa 1991 tehty suuri devalvaatio nosti ulkomaisia lainoja ottaneiden valuuttavelkoja. Ihmiset ajautuivat lainojensa johdosta suuriin vaikeuksiin. Suuret muutokset koskivat sekä yksittäisiä henkilöitä että suuria yhteisöjä. Työttömyys ponnahti ylös. Samoin lainojen korot.

Helsingissä loppui kovan rahan asuntorakentaminen ja toimistotalojen ja teollisuuslaitosten rakentaminen kokonaan. Valtio yritti pitää työllisyyttä yllä myöntämällä rahaa sosiaaliseen asuntotuotantoon. Helsingin silloin käynnissä oleviin projektialueisiin tämä vaikutti niin, että sosiaalisen asuntotuotannon osuus kaikesta asuntotuotannosta kasvoi hyvin suureksi. Tästä ajasta on seurausta esim. Vuosaaren kovan rahan Aurinkolahti. Helsingissä pelättiin liian yksipuolisten asuinalueiden syntyä, kun mitään muuta kuin sosiaalista tuotantoa ei voitu rakentaa. Lamasta alettiin nousta vasta vuosien kuluttua.

Suomen suurimpien liikepankkien Kansallisosakepankin ja Yhdyspankin oli laman takia pakko yhdistyä vuonna 1994. Nimeksi tuli Merita-pankki. Valtion ja kuntien menoja leikattiin, jotta valtion maksuvalmius olisi voitu taata. Lamavuosien jälkeen vuonna 1995 koottu Lipposen I hallitus jatkoi tiukasti valtion menoja rajoittanutta talouspolitiikkaa.

Vähitellen 1990-luvun puolivälistä lähtien talous alkoi taas kasvaa. Suuri merkitys asiasa oli Nokia Oy:llä, joka oli alkanut panostaa matkapuhelinten kehittelyyn jo ennen lamaa. Matkapuhelimista tuli maailmanhitti, joka jatkoi maailmanvalloitustaan yli vuosikymmenen.

Suomi haki Euroopan Unionin jäsenyyttä vuonna 1992. Jäseneksi Suomi pääsi 1.1.1995. Sillä oli vaikutusta esim. Yleiskaava 92:n taustoihin. Kaavassa ja kehityskuvassa näkyi voimakas pyrkimys eurooppalaisen näkökulman korostamiseen ja Helsinkiä alettiin nähdä Suomen talouden ja kulttuurin veturina ja eurooppalaisena kaupunkina.

Kaupunginjohtaja Kari Rahkamon ansiosta yritettiin olla irtisanomatta kaupungin

henkilöstöä. Työntekijöiden määrää vähennettiin luontaisen poistumisen kautta. Talouteen tehtiin myös muunlaisia sopeutustoimia, esim. lomarahoista luovuttiin.

Kaupunkisuunnitteluviraston käytävillä ei näinä vuosina näkynyt uusia työntekijöitä. Projektien neuvottelupöydistä poistui pitkäaikaisia yhteistyökumppaneita ja ennen niin iloisia insinöörejä ja arkkitehtejä jälkiä jättämättä. Heistä ei enää kuulunut mitään. Osa työttömäksi jääneistä perusti valtion yllytyksestä oman yrityksen ja ajautui sitä kautta syviin henkilökohtaisiin ahdinkoihin, koska yrittäjillä ei ole työttömyysturvaa. Tunnelma oli jotenkin aavemainen.

Ajan taustasta johtuen Malmin lentokenttäalueen suunnittelu ei noussut voimakkaasti esille. Joitain selvityksiä asian pakeilla kuitenkin tehtiin.

Yleiskaava 1992

Pitkäksi venyneen yleiskaavoituksen tauon jälkeen kaupunkisuunnitteluvirastossa oli valmisteltu uutta yleiskaavaa ja sen luonnosta vuonna 1990. Viraston vauhtiin tuskastuttiin keskushallinnon taholta ja yleiskaavan valmistelu siirrettiin kaupunginkansliaan. Kaupunkisuunnitteluviraston ei uskottu toimivan riittävän tehokkaasti. Työtä johti arkkitehti Jussi Vuorinen. Yleiskaavaehdotus valmistuikin vuoden 1992 loppuun mennessä. Myös Vuosaaren suunnittelu siirrettiin, koska Vuosaari haluttiin rakentaa valmiiksi nopeasti. Yleiskaavatyöhön panostettiin myös muissa pääkaupunkiseudun kunnissa.

Samassa yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginhallituksen välisestä työnjakoa kaava-asioissa muutettiin siten, että lautakunnalle jäi vähemmän valtaa. Osana näihin ongelmiin olivat epäilemättä kaikkien asianosaisten heikko kyky toimia yhteistyössä keskenään. Toisaalta nämä keskeiset henkilöt Ilaskivi, Tuomioja, Hedman ja Väisänen poistuivat näyttämöltä ja vaihtuivat uusiin vuonna 1991. Paavo Perkkiö valittiin virastopäälliköksi tammikuussa 1991. Kari Rahkamo valittiin kaupunginjohtajaksi ja apulaiskaupunginjohtajan tehtävät otti vastaan Pekka Korpinen samana vuonna 1991.

Yleiskaavan suunnittelun pääpaine oli Vuosaaren satamassa ja siitä seuranneessa alueiden vapautumisessa satamien tuntumassa keskustassa. Yleiskaava yritti löytää myös muita uusia rakentamisen alueita aina tärkeälle asuntotuotannolle. Kestävä kehitys oli käsitteenä myös yleiskaavassa merkittävä. Malmin kenttäalueen merkintänä oli L(A), joka tarkoitti sen olevan liikennealuetta, mutta samalla "Alue, joka muutetaan asuntoalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta". Tämä tarkoitti realistisesti ajateltuna ainakin parikymmentä vuotta myöhempää ajankohtaa.

Suhtautuminen Malmin kenttään epäilemättä oli seurausta siitä, että kentän siirtämisen selvitykset olivat vieneet vuosikausia eikä korvaavan kentän etsinnälle nähty loppua lähiaikoina.

Yleiskaavaan sisältyi kaavakartan ja selostuksen lisäksi toteuttamissuunnitelma. Sen rakennussuojelua koskevassa raportissa esitetään kolme suojelukohdetta lentokenttäalueelle: Vanha maantie, joka johtaa Turku-Viipuri- maantielle sekä lentokonehalli ja hallintorakennus.

Muita 1990-luvun suunnitelmia, lausuntoja ja selvityksiä

HESPO

Itä-Uudenmaan seutukaavaliiton johdolla valmistui selvitystyö "Helsinki- Sipoo- Porvoo-projekti" (HESPO) 9.3.1990. Selvityksen rakennemalleissa ei esitetty Degermossan lentokenttää lentomelualueiden johdosta. Selvityksen mukaan kenttä voisi sijoittua Boxiin.

Malmin kentän meluselvitys

Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin ympäristökeskus ja Ilmailulaitos laativat Malmin lentokentästä meluselvityksen, joka valmistui tammikuussa 1992. Konsulttina työssä oli Insinööri-toimisto Kari Pesonen. Työn seurauksena asianosaiset määrittelivät melukäyrän 55 dB, jolle ei valtioneuvoston ohjeen mukaan saa asuinrakentamista ohjata. Alueen koko oli n. 900 ha. (Lentokentän koko alue n. 200 ha).

Ilmailulaitoksen lausuntoja

1991 Ilmailulaitos esitti lausuntonsa Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuustolle, että Helsinki-Malmin lentokenttäaluetta ei saa esittää yhteistyösuunnitelmassa tiiviin asuntorakentamisen vyöhykkeeksi. Se tulisi säilyttää lentokenttäalueena kunnes mahdollisesti esitetään realistiset suunnitelmat korvaaville lentopaikoille.

1992 ilmailulaitos toivoo, että Helsinki-Malmin lentoaseman operaatiokuormitusta voidaan vähitellen siirtää nykyiseltä paikaltaan rakennettavalle uudelle pääkaupunkiseudun pienkoneilmailun lentopaikalle.

Sipoon lausuntoja

1992 Sipoon kunnanhallitus toteaa lausunnossaan Itä-Uudenmaan seutukaavaehdotuksesta 1991, että se vastustaa lentokenttävarauksia Sipoossa.

Helsingin keskushallinnon päätöksiä

27.3.1992 Kaupunginkanslian Talous- ja Suunnitteluosaston Kehittämistoimisto toteaa muistiossaan:

"Malmin lentokenttää korvaavan lentokentän paikkavaraus tulisi tehdä riippumatta siitä, pyritäänkö lentokentän toimintojen pois siirtämiseen jo ennen nykyisen vuokra-ajan päättymistä vai tarkastellaanko kysymystä vasta vuokra-ajan lopussa 2034. Kaupunginhallitus yhtyy selvitystyöryhmän kantaan Sipoon Degermossan alueen ensisijaisuudesta mahdollisena korvaavan lentokentän sijoituspaikkana."

Raportissa todetaan kaavatilanteesta:

- Seutukaavassa 1988 Malmin lentokenttä on merkitty liikennealueeksi.
- Helsingin seudun seutukaavassa (luonnos 23.5.1990) kenttä on myös merkitty liikennealueeksi.
- Helsingin seudun seutukaavaehdotuksessa (12.12.1991) se on merkitty taajamatoimintojen alueeksi.
- Voimassa olevassa MaTaPuPu- osayleiskaavan 9.2.1972 mukaan kenttä on erityisalueetta €. (=lentokenttä).
- Yleiskaavaaluonnoksessa -92 (Kaupunginhallitus 26.11.1990) alue on merkitty A/V alueeksi (asumiseen ja virkistykseen).
- Voimassa olevassa asemakaavassa 1964 kenttä on lentokenttäaluetta LL.

Helsingin johtajistotoimikunta

8.1.1993 Helsingin johtajistotoimikunta esittää mm. Malmin lentokentän korvaavan lentokentän toteuttamista koskevassa asiayhteydessä, että yleiskaavaehdotuksessa 1992 (Khs 15.6.1992) alue on merkitty L(A) alueeksi. Ajoitus- ja toimenpidekartan mukaan alueen rakentaminen on ajoitettu alkamaan v. 2011. Lentomelualueelle >55 dB(A) sijoittuu osittain vuosikymmenen loppupuolella aloitettava Fallkullan uudisrakennusalue sekä pääosin Ormuspellon alue. Ormuspellon alueen mahdollinen muuttaminen asuinalueeksi (n. 50 000 kem²) kytkeytyy tehtäviin lentotoimintaa koskeviin ratkaisuihin. Kehotetaan hallintokuntia toimimaan siten, että Ormuspellon alueen asuntorakentaminen voi alkaa v. 1996.

Korvaavan lentokentän paikkavaraus tulisi tehdä riippumatta siitä, pyritäänkö lentokentän toimintojen poissiirtämiseen jo ennen nykyisen vuokra-ajan päättymistä. Ilmailulaitos kannattaa kolmannen lentokentän rakentamista, Vantaan ja Malmin lisäksi.

Helsingin kehittämistoimiston muistio

Muistiossa 7.1.1993 Malmin aluerakentamisprojekti toteaa suunnittelutilanteen ja Sipoon kielteiset kannanotot. Todetaan, että lentotoiminnan lopettaminen Malmilla edellyttää korvaavan paikan osoittamista. Sipoon kunnan Box ja Degermossa eivät sovellu Sipoon mukaan tarkoitukseen. Alustavaksi paikaksi on kaavailtu Savijärveä. Muistioon sisältyy karttoja korvaavista alueista.

Museovirasto

1993 lentokenttä sisältyy kohteena Museoviraston ja ympäristöministeriön julkaisemaan selvitykseen "Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt" 1993.

Helsinki-Malmin lentoaseman kehittämisehdot

Ilmailulaitos oli 12.1.1993 määrittänyt ilmailulaitoksen liikennepolitiikkaa Hki-Vantaa keskuslentoaseman osalta. Määrittämykseen liittyen jätti työryhmä Seppänen- Levä raportin ns. City- Airportiksi. Seppänen oli käynyt tutustumassa sellaiseen Lontoossa. Työryhmäraportti ilmailun kannalta on päivätty 16.6.1993, nimenä "Helsinki-Malmin lentoaseman kehittämisehdot". Raportista huokuu usko erilaisten ilma-alusten kehittymiseen lähitulevaisuudessa ja halu kehittää Malmin kentästä ns. City- Airport. Ehdotusta ei pidetty Ilmailulaitoksessa realistisena kentän sijainnista ja liikennetarpeen vähäisyydestä johtuen.

Helsinki-Malmin lentoaseman kehittäminen, Projektiryhmän raportti

Ilmailulaitos katsoi, että kehittämissuunnittelua oli jatkettava ja Malmin lentoaseman päällikkö kokosi projektiryhmän, joka jätti oman raporttinsa 31.1.1994. Työryhmä teki ehdotuksen kehittämissuunnitelmaksi. Ohjelman pääajatus oli, että Helsinki - Malmi on osa Helsinki- Vantaan lentoaseman toimintaa. Aluetta piti kehittää taloudellisesti kannattavammaksi ja siitä haluttiin tehdä moderni kehittyneen yleisilmailun keskus koti- ja ulkomaisen yleisilmailun käyttöön.

Helsinki-Malmin lentoasema, rakennushistoria, korjaus- ja käyttösuunnitelma

Oulun yliopiston arkkitehtiosastolla valmistuu 28.10.1997 Jaana Mobergin diplomityö, joka käsittelee Malmin lentoasemaa. Siinä käydään läpi laaja-alaisesti sekä lentoaseman rakennuksia että ilmailun ja kaavoituksen kehittymistä lentoaseman ympäristössä. Lopuksi työssä on kehittämissuunnitelmia. Työssä puolustetaan voimakkaasti lentoaseman säilyttämistä arvokkaana säilytettävänä kokonaisuutena, sisältäen myös itse lentotoiminnan jatkumisen Malmilla. Kehittämissuunnitelmienä on myös aiemmassa työryhmässä mainittu City-Airport.

Malmin lentokentän toimintojen siirto, alustava selvitys

1998 valmistui Ilmailulaitoksen toimesta konsulttiselvitys, missä kartoitettiin Malmin lentokentän korvaavia sijoituspaikkoja. Tekijänä oli LT-konsultit, vastaavana henkilöinä Seppo Lampinen.

Selvityksen tavoite oli muodostaa näkemys, oliko tässä vaiheessa realistisia edellytyksiä käynnistää varsinaiset selvitykset ja suunnittelu Malmin lentokentän toimintojen siirtämiseksi ja Malmin toiminnan hallitukseksi lopettamiseksi.

Malmia korvaavina lentopaikkoina voivat tulla kyseeseen sen hetkisen käsityksen mukaan lentokenttä Sipoon ja Porvoon raja-alueella, uusi kenttä Hyvinkään- Riihimäen-Mäntsälän seudulla ja Räyskälän kenttä Lopella. Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan oletettiin pysyvän Malmilla.

Edellisestä selvityksestä (Selvitysryhmä II 1987) todetaan, ettei se johtanut konkreettisiin toimenpiteisiin Malmin lentoaseman toimintojen siirtämiseksi.

Johtopäätöksinä raportissa todetaan mm, että Malmin lentokentän toimintaa ei voida lopettaa ennen vuotta 2034 ilman, että riittävän laajasti hyväksytty korvaava lento- paikka on käytettävissä. Helsinki-Vantaan lentoasemalle toimintoja ei voida sijoittaa. Raportin lopussa kartoitetaan mahdollisia korvaavien kenttien paikkoihin liittyviä selvitystarpeita ja sitä, miten asiassa tulisi edetä.

Kannanottoja Malmin kenttään on paljon

1990-luvun loppupuolella monet tahot ottavat kantaa lentokentän puolesta ja vastaan. Ympäristön asukkaille tärkeä asia on mm. kenttää kiertävä ulkoilureitti ja kentän suoma maisemallinen avaruus.

Ilmailulaitos vastusti Malmin lentokentän toiminnan lakkauttamista ja suhtautui myönteisesti kolmannen lentokentän rakentamiseen esim. Sipooseen.

Kentän suunnittelu alkaa uudelleen vuonna 2000

Yhteistoiminta-asiakirja

Valtio, pääkaupunkiseutu ja kehyskunnat tekivät 27.4.2000 ehdotuksen yhteistoiminta-asiakirjaksi. Asiakirjan lähtökohtana oli tarve parantaa pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien asunto-oloja sekä tähän liittyvää yhdyskuntarakenteen, maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Valtioneuvosto hyväksyi asiakirjan 11.5.2000.

Asiakirjassa todetaan, että väestönkasvu sekä seudulla jo olevan väestön asumistason parantaminen edellyttävät asuntotuotannon lisäämistä. Määrällisten tavoitteiden ohella on pidettävä huolta asuntorakentamisen laadusta, yhdyskuntarakenteesta, peruspalveluiden saatavuudesta ja hyvästä elinympäristöstä. Tavoitteena oli seudun yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.

Osa ehdotetuista toimenpiteistä kohdistui maankäytön suunnitteluun Helsingissä. Yhtenä konkreettisenä ehdotuksena uuden rakennusmaan käyttöön ottamiseksi Helsingissä on Malmin lentokenttä.

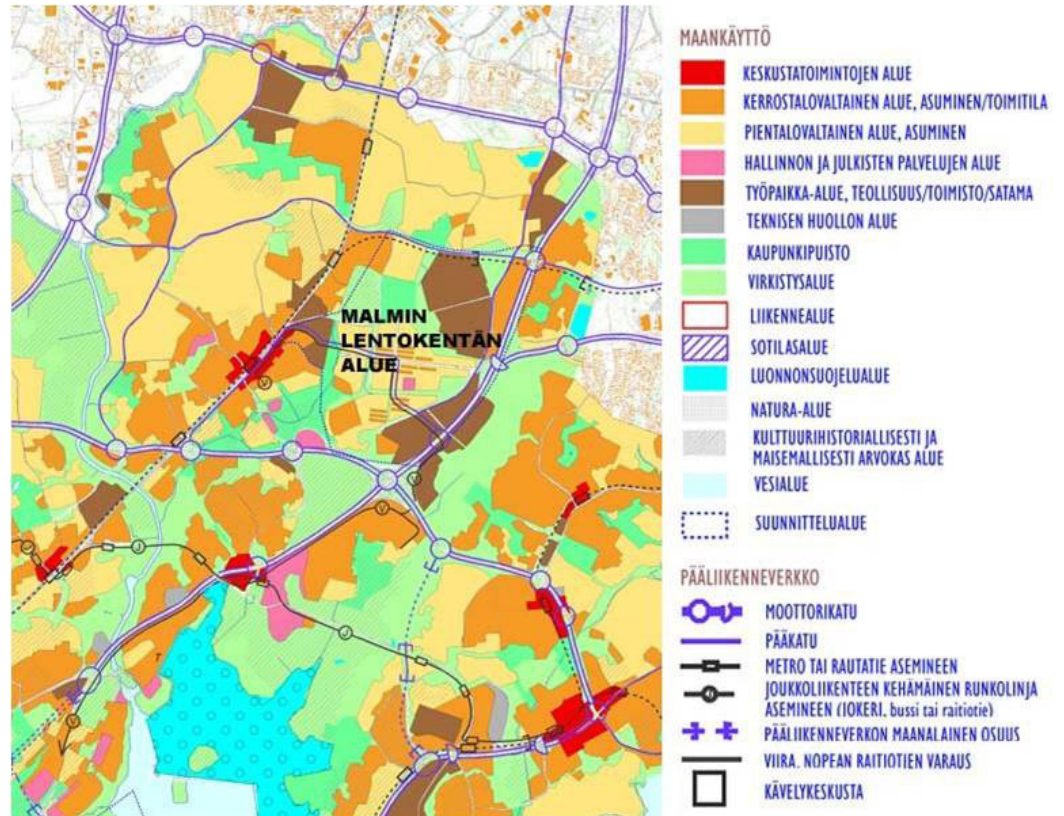
Yhteistoiminta-asiakirjan mukaan valtio ilmoitti olevansa valmis luopumaan Malmin lentokenttäalueen vuoteen 2034 ulottuvasta maanvuokraoikeudestaan 1.1.2006 alkaen. Edellytyksenä oli, että Helsingin kaupunki kaavoittaa vapautuvat alueet pääosin asutuskäyttöön ja että valtio ja Helsingin kaupunki sopivat korvauksesta, jonka kaupunki suorittaa vuokraoikeudesta luopumisesta sekä laaditaan toteuttamiskelpoinen suunnitelma Malmin kenttää korvaavista järjestelyistä.

Yhteistoiminta-asiakirja oli lähtölaukaus Malmin kentän suunnittelun uudelle aloittamiselle.

Kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-projekti

Kaupunkisuunnitteluviraston tehtäviin kuului yhteistoiminta-asiakirjassa mainittu kenttäalueen kaavoittaminen pääosin asutuskäyttöön. Korvauksista valtion kanssa sopivat kiinteistötoimi tai kaupunginkanslia. Malmin kenttää korvaavat järjestelyt olivat liikenneministeriön vastuulla. Viraston työosuuden täyttämiseksi perustettiin virastoon vuonna 2001 Malmi-projekti.

Työ alkoi elokuussa 2000 siten, että virastopäällikkö Rajajärvi pyysi arkkitehti Matti Visantia tekemään ehdotuksen tavoista, jolla Malmin suunnittelussa voitaisiin edetä ja millainen projektiryhmä asiaan vaadittaisiin. Projektin kokoonpanoa ja työtehtäviä pohdittiin syksyn 2000 ajan. Projektiin kerättiin suunnittelijoita asemakaavaosastolta, yleiskaavaosastolta ja liikennesuunnitteluosasto. Kaupunginkanslia ei perustanut omaa Malmin toteuttamisprojektia. Myös alustavia suunnitelmia alettiin hahmotella.



Kuva 53. Yleiskaava 2002:n luonnoksessa kentän alueella on asutusta. Kentälle on piirretty myös joukkoliikenteen runkolinja eli Jokeri 2.

Suunnittelutyön selkärangana toimi kaavakokousten sarja. Niissä oli edustajat kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi myös kiinteistövirastosta, rakennusvirastosta ja kaupunginkansliasta. Ensimmäinen varsinainen kaavakokous on päivätty vuoden 2001 tammikuussa ja viimeinen, nro 70, 9.1.2008. Lukuunottamatta kesäaikaa kokouksia oli n. kerran kuukaudessa.

Tavoitteena oli, että koko alueesta ja sen liittymisestä Malmin ja Koillis-Helsingin muuhun kaupunkirakenteeseen piti olla yleissuunnitelma eli mahdollisesti osayleiskaava vuoden 2006 alkuun mennessä, kuten yhteistoiminta-asiakirja edellytti. Lisäksi tavoitteena oli saattaa alueen rakentaminen alkuun laatimalla samaan aikatauluun mennessä myös aloitusalueen asemakaava tai asemakaavoja.

Vuoden 2006 kaavoitustavoite arvioitiin realistiseksi, ellei mitään odottamatonta tai enakoimatonta sattuisi. Malmin tapauksessa tavoitetta eli yleiskaavaa kentän alueelle ei saavutettu, mikä johtui siitä, etteivät lentokoneet yhteistoimintasopimuksessa mainitussa aikataulussa poistuneet kentältä.

Yleiskaava 2002

Uusi vuosituhat alkaa tutuissa merkeissä. Helsingissä vallitsee edelleen asuntopula. Asuntojen hinnat olivat nousseet samalle tasolle, jolta ne putosivat vuosikymmentä aiemmin. Valitetaan, ettei normaalituloinen suomalainen työntekijä voi asua

kaupungissa hintatason johdosta ja että siksi kaupunkirakenne hajoaa, kestävästä kehityksen periaatteiden vastaisesti.

Kaupunkisuunnitteluviraston päälliköksi on valittu Tuomas Rajajärvi huhtikuussa 2000. Kaupunginjohtajana toimii Eeva-Riitta Siitonen ja apulaiskaupunginjohtajana Pekka Korpinen. Uutta yleiskaava 2002:ta valmistellaan Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa. Yleiskaavaosaston päällikkönä toimi Jussi Vuorinen. Yleiskaavatoimiston päälliköllä Pertti Karella oli suuri rooli yleiskaavan yksityiskohtien suunnittelussa.

Edellisen yleiskaavan tärkein yksityiskohta Vuosaaren satama on valitusprosesseissa, jotka ratkeavat Korkeimmassa hallinto-oikeudessa lokakuussa 2002. Uuden sataman peruskivi muurattiin 2003. Liikenne satamaan alkoi 2007. Satamilta vapautuvien alueiden asuntokaavoitus sai vauhtia Kruunuvuorenrannassa, Kalasatamassa (Sörnäisissä) ja Jätkäsaarella. Ja tietysti myös itse Vuosaarella, jonka luonne ja asema kaupunkikartalla muuttui radikaalisti.

Kantakaupungin tuntumassa oli rakenteilla lukuisia projektialueita. Näistä suurimpia ovat Ruoholahti, Pikku Huopalahti, Viikki ja Vuosaari. Näiden projektialueiden lisäksi käynnissä on paljon eri kokoisia täydennysrakennushankkeita. Suomen talous oli nousussa ja maamme oli saanut paljon uutta maksukykyistä väestöä kiitos Nokia Oy:n menestyksen, joka jatkui lähes vuosikymmenen loppuun saakka. Asuntojen hinnat nousivat Helsingissä vauhdikkaasti. Siihen vaikutti myös uusi vakaa valuutta euro, jonka ansiosta lainarahan korot painuivat hyvin alas verrattuna markka-aikoihin. Oli ilo ottaa asuntolainaa verrattuna lama-ajan ja markan 15%:n korkokantaan. Tämä trendi jatkuu edelleen vuonna 2016.

Euro alkoi tulla käyttöön vuonna 1999 ja vuonna 2002 euro oli jo Suomen ainoa valuutta. Maassamme alettiin muutenkin mieltää, että eurooppalaisuus on hyvä asia. Tämä näkyi kaupunkisuunnitteluviraston kaupunkivisiossa, jonka mukaan olimme rakentamassa eurooppalaistyyppistä kaupunkia. Debatti tästä aiheesta kävi vilkkaana. Mitä tarkoittaa eurooppalainen urbaani kaupunki käytännössä? Mm. tiivis- matala - rakentamistaan liittyvät selvitykset ja tavoitteet liittyivät nimenomaan eurooppalaisen kaupungin tradition arvostamiseen. Oltiin oivallettu, että Helsingin asuntotuotanto oli hyvää itäeurooppalaista tasoa, mutta kaukana länsieurooppalaisesta. Ja idässä asuntotuotanto oli kerrostalovaltaista, elementtirakenteista, tehokasta ja asunnot pieniä ja asuin- alaa/asukas oli vähän. Länsi-Eurooppa taas kuvastui toisenlaisena ympäristönä. Esim. sellaiset maat kuin Tanska, Hollanti, Englanti ym. missä on suuri väentiheys mutta erittäin paljon pientalotuotantoa saivat meidän elementtikerrostalotuotantomme tuntumaan epäajankohtaiselta.

Helsingissä oli vakiintunut käsitys siitä, että sopiva yleiskaavojen laadintafrekvenssi on n. 10 vuoden välein. Edellinen yleiskaava oli valmistunut 1992, joten uuden valmistelu oli syytä aloittaa. Yleiskaava 2002:n valmistelu käynnistyi asukkaille järjestetyllä ideakilpailulla vuonna 1997. Ideakilpailun aihe oli uusien asuntorakentamismahdollisuuksien kartoittaminen, mikä kertoo jo kaavan päätavoitteen. 1990-luvulla kaupungin väkiluku oli alkanut kasvaa voimakkaasti. Uuden yleiskaavan valmistelupäätöksen taustalla oli myös huoli kaupungin elinkeinotoimintojen alueellisten kehittämismahdollisuuksien turvaamisesta.

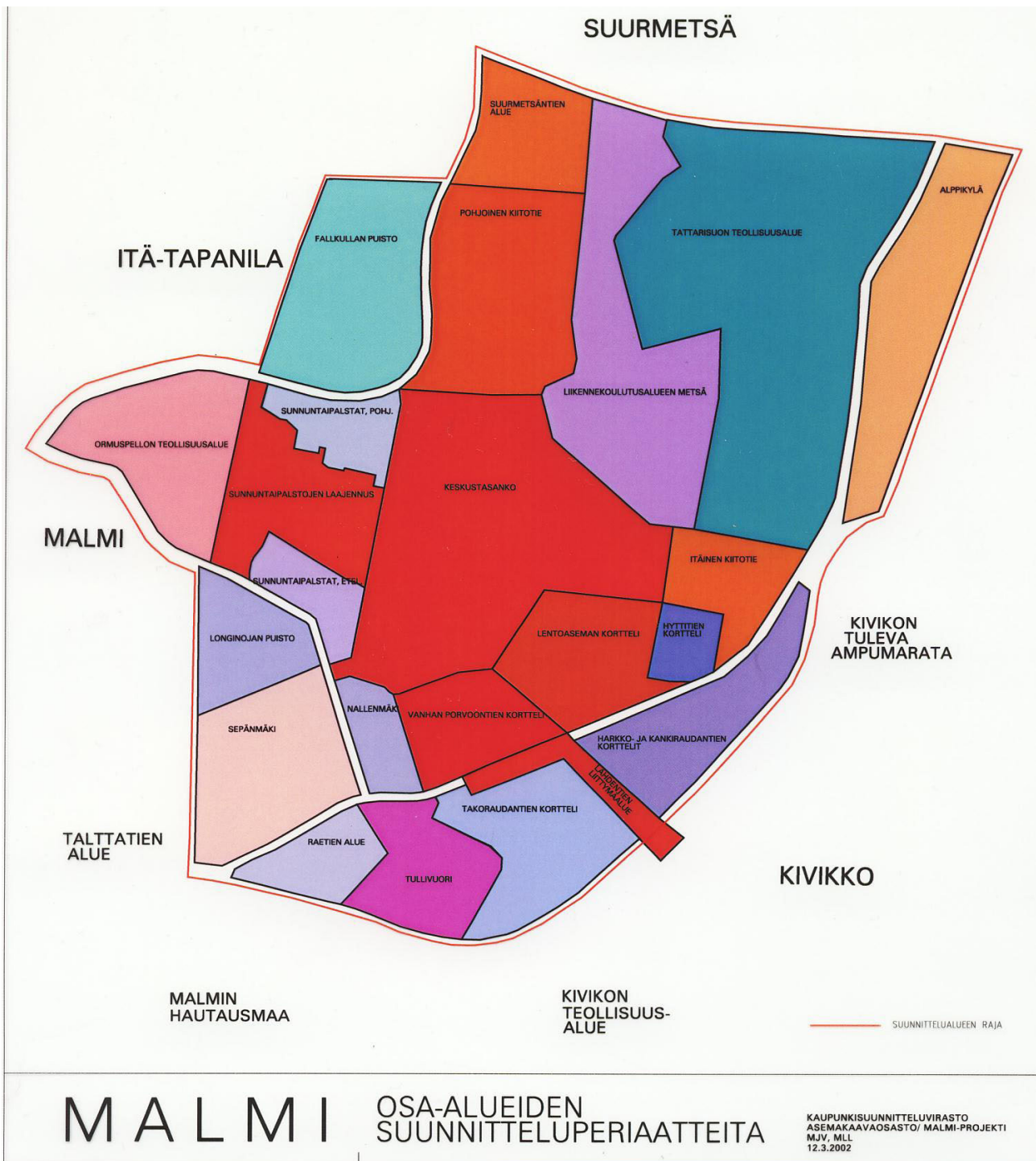
Aiempi suunnitteluslogan, jonka mukaan kaupunki siirtyisi ylläpitokulttuuriin ja pääpaino rakentamisessa tulisi olla vain korjausrakentamisessa, alkoi väestönkasvun johdosta sekä liike-elämän elpymisen johdosta herättää epäilyksiä. Tietynlainen ongelma oli ja on, että rakennus- ja kaavoituslainsäädäntöämme oli alettu 1990-luvulla kehittää ylläpitokulttuurin näkökulmasta. Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki astui voimaan vuoden 2000 alusta. Sen pääpainopistealueena ovat suojelunäkökulmat ja vuorovaikutusprosessit. Uudisrakentaminen ei ole siinä tärkeässä roolissa. Lähes kaikkea uutta rakentamista tuli ja tulee edelleen lain mukaan perusteellisesti selvittää rakentamisen mahdollisesti tuovien haittojen, ei uuden luovuuden, näkökulmasta. Asuntotuotannon määrälliset tavoitteet eivät paina lakia tulkitessa lainkaan. Tämä näkökulmapainotus tekee kalliiksi ja useassa tapauksessa myös Helsingissä tehnyt vaikeaksi kaupungin kehittämistä hyvinä urbaaneina eurooppalaisina kaupunkina. Muualla Suomessa, missä uudisrakentaminen oli ja on vähäisempää, laki ja siihen läheisesti liittyvät muut rakentamista säätelevät lait (YVA, Luonnonsuojelulaki) eivät haitanne uuden rakennuskulttuurin luomista niin pahasti kuin pääkaupunkiseudulla.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kesäkuussa 1999 yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Yleiskaavaan liittyvä ideakilpailu oli aloitus asukkaiden osallistumisesta yleiskaavan valmisteluun. Yleiskaavatyön yhteydessä oli järjestetty asukkaille osallistumistilaisuuksia ja he kommentoivat valmistelutyötä muutoinkin.

Ideakilpailun jälkeen kaupunkisuunnitteluvirasto valmisteli yleiskaavatyön pohjaksi alueelliset kehittämissuunnitelmat, joiden pohjalta jatkettiin valmistelua kehityskuvan ja alueiden käyttösuunnitelman laadinnalla. Kehityskuvassa käsiteltiin erilaisia vaihtoehtoja. Yleiskaavan valmistelumateriaali oli syksyllä 1999 pidettyjen osallistumistilaisuuksien ja paikallispajojen oheisaineistoa. Yksi pajoista oli Malmilla.

Tämän jälkeen valmistui seudullisena yhteistyönä Espoo- Helsinki- Kauniainen- Sipoo- Vantaa - kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva. Rinnan seudullisen maankäytön kehityskuvan kanssa valmisteltiin Yleiskaava 2002: n maankäytön kehityskuvaa ja yleiskaavaluonnosta. Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli niitä kesäkuussa 2001. Se ja kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva toimivat pohja-aineistona kaupunginvaltuustossa elokuussa käydylle lähetekeskustelulle Yleiskaava 2002:sta.

Yleiskaava 2002 tuli voimaan vuonna 2007 lukuun ottamatta Malmin lentokentän aluetta, jossa on vieläkin voimassa edellinen Yleiskaava 1992. Yleiskaavaehdotuksessa 2002 Malmin kenttä oli merkitty asumiseen. Malmin lentokentän ystävät valittivat asiasta korkeimmalle hallinto-oikeudelle ylipormestari Jussi Pajusen esteellisyydestä, koska



Kuva 54. Kentän ympäristön osa-alueet. Malmin lentokentän ympäristö muodostuu useista erilaisista osa-alueista. Aiempaan kokonaisuuteen verrattuna puuttuu tästä kuvasta Helluntaipalstojen eli pohjoisen Fallkullan alue, koska sinne oli mahdollista kaavoittaa asuntoja jo 1990-luvulla. Aluekeskus on pitkälti toteutettu.

hänellä on henkilökohtainen intressi Malmin kaupallisten palvelujen kehittämiseksi. Lopputuloksena kenttä rajattiin yleiskaavan ulkopuolelle. Kaupungin kanta asiaan oli ja on edelleen valtuuston päätöksen mukaan vuonna 2016 sama kuin yleiskaavaehdotuksessa 2002. Nyt kentällä on voimassa aiempi vuoden 1992 yleiskaava, jossa ajatus oli kentän muuttamiseksi asumiseen.

Yleiskaava 2002: n vision mukaan Helsinkiä tuli kehittää eurooppalaisena pääkaupunkina. Tämä merkitsi rikasta ja monipuolista kaupunkirakennetta niin toiminnoiltaan kuin fyysisesti. Kehittyvälle kaupunkikulttuurille tuli olla enemmän tilaa. Samalla Helsingin tuli olla merkittävä osa kasvavaa metropolialuetta. Kaupunkirakenne eheytyy ja tiivistyy, kuitenkin maltillisesti hävittämättä kaupungin peruspiirteitä sekä säilyttäen väljyyden ja vihreyden. Eurooppalaisen kaupungin kehittämistä pidettiin vuosituhanen alussa innostavana suunnittelutavoitteena. Tavoitetta kehiteltiin monella taholla. Halusimme olla eurooppalaisia.

Vuosituhanen alun maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset ”Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet” sisältävät Helsingin seudun erityistavoitteista muun muassa seuraavaa: ”Maakuntien liittojen ja kuntien tulee yhteistyössä selvittää Malmin lentokentälle vaihtoehtoiset sijaintipaikat. Alueiden käytössä tulee huolehtia siitä, ettei vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja suljeta pois niin kauan kun lentokentän sijainti on ratkaisematta”. Tästä alkoi jälleen vuosikausia kestävä prosessi, jatkamaan edellisten vuosikymmenten kentän siirtoprosessia.

Yleiskaava 2002 -työssä Malmin lentoaseman käyttö nousi kiistan aiheeksi. Suunnittelutyö kaupunkisuunnitteluvirastossa Malmin kentän osalta välillä 2000-2007 perustui osaltaan yleiskaava 2002:n luonnokseen, joka taas perustui edelliseen yleiskaavaan. Yleiskaavaluonnoksessa mainittiin, että koillisia esikaupunkialueita kehitetään Malmin aluekeskukseen ja pääradan kaupunkirataan tukeutuvina alueina. Malmin aluekeskuksen kehittämistä tuetaan ja ympäristön asuntorakentaminen edesauttoi tätä. Tärkeimpiä asumisen ja työpaikkojen kehittämiskohteita koillisessa oli Malmin lentokenttä.

Koillisen alueen työpaikkamäärää oli tarkoitus nostaa vastaamaan alueen suhteellista kokoa, samalla lisäten korkeaan osaamiseen liittyvien työpaikkojen synnyttämistä alueelle. Tämä oli mahdollista pidentämällä keskustasta Viikkiin ulottuva tiede-taide-teollisuusakseli Malmin lentokentälle asti.

Malmin lentokentälle oli tarkoitus tutkia sijoitettavaksi asuinkerros- ja pientaloalueista muodostuva tiivis pientalopainotteinen kaupunginosa. Alueelle tuli osoittaa korkeatasoista työpaikkatoimintaa. Alueen puistorakentamisesta tuli huolehtia.

Tattariharjun työpaikka-aluetta tuli tehostaa myös toimistorakentamisella Lahdenväylän varressa ja alue tuli yhdistää kadulla Lahdenväylän yli Kivikon työpaikka-alueeseen. Tattarisuon teollisuusalueeseen rajautuvia alueita tuli tutkia laajennuksina. Ne tuli toteuttaa Tattarisuota korkealuokkaisempina työpaikkakohteina.

Uusi Malmin lentokenttäkaupunginosa tuli kytkeä luontevalla tavalla Malmin aluekeskukseen. Joukkoliikenteen kehittämistä tuli tukea pikaraitiotiellä, jonka tuli yhdistää lentokenttä Kivikon työpaikka-alueen ja Viikin kautta kantakaupunkiin.

Virkistyksestä yleiskaava 2002 toteaa, että Longinojan laakso omaa kehittämispotentiaalia ja että Malmin lentokentän ympäristön osia ja Fallkullan tilan alue tulisi säilyttää virkistyskäytössä. Tämä tavoite ei ollut muuttunut sitten 1980-luvun suunnittelukäsityksen.

Yleiskaava 2002: n luonnoksen toteuttamissuunnitelmassa esitettiin Malmin kenttäalueen, Fallkullan ja Alppikylän kerrosalamääräksi 600 000 m² uutta asumista ja 80 000 m² uutta työpaikka-alaa. Tämä tarkoitti vastaavasti väkilukuna n. 12 000 asukasta. Ohjearvoa oli ajatuksena tarkentaa suunnittelun edistymisen myötä. Työpaikkojen määrästä ei ole yleiskaavaluonnoksen lisäksi olemassa numeerisia tavoitearvoja. Yleiskaavaluonnoksen luvut perustuivat vuonna 2001 haarukoituihin malleihin sekä yleisiin laadullisiin tavoitteisiin.

Kaupunkisuunnitteluvirastoon perustetun Malmi-projektin varhainen työpanos heijastui myös yleiskaava 2002:een. Malmin lentokentän alueen kaavoitusta tehtiin yhtäaikaan yleiskaavan luonnoksen laatimisen kanssa. Yhteistyötä helpotti se, että sekä yleiskaava että Malmi-projekti sijaitsivat hallinnollisesti samassa virastossa ja samalla yleiskaavaosastolla. Projekti oli mukana myös yleiskaavapajassa Malmilla vuonna 2002.

Suunniteltava alue, mahdollinen osayleiskaavan alue

Malmin lentokenttä ympäristöineen ei ole selkeästi rajautuva alue. Se koostuu lukuisista pienemmistä osa-alueista, joista kullakin on oma rakentamishistoriansa. Samanlainen rajaton tilkkutäkkimäisyys leimaa koko Koillis-Helsinkiä. Taustalla lienee nähtävissä A.B. Vanda Parkstadin työt sadan vuoden takaa. Oskar Immelin palstoitustyö ja puistokaupunkiyhtiön aikoinaan harjoittamalla tonttien myynnillä yksityisille on ollut suuri vaikutus kaupunkisuunnittelun kannalta.

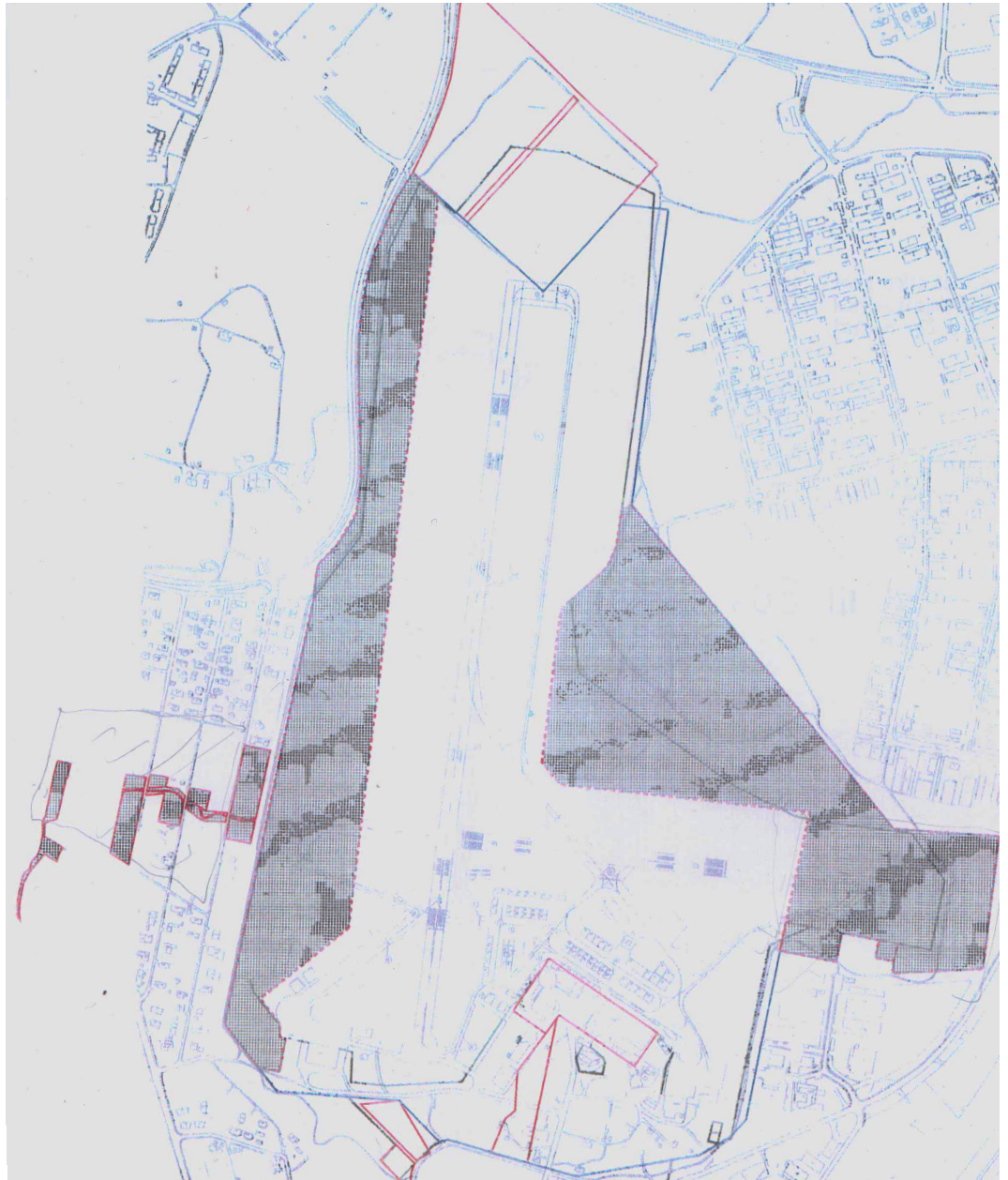
Muutama näistä tilkkutäkin osista oli luonteeltaan sellaisia, että niitä voitiin tutkia omina asemakaava-alueinaan, myös asutusta lisäten, vaikka lentokenttä olisi edelleen säilynyt paikallaan turva-alueineen. Asiaan vaikuttivat uudet meluselvitykset. Näin myöhemmin toimittiinkin ja asemakaavoitusta pystyttiin aloittamaan samanaikaisesti osayleiskaavatyön kanssa.

Suunnittelualuetta tässä vaiheessa rajasivat Kehä 1, Lahdenväylä, Suurmetsäntie, Itä-Tapanila, Malminkaari, Tullivuorentie ja Vanhanradanraitti. Se ei siis täysin vastannut 1980-luvun aluerajausta, mikä johtui Malmin aluekeskuksen ja Fallkullan edenneestä kaavoitustilanteesta. Suunnittelualueen koko oli n. 500 ha. Suunnitteluprojektin alue koostui kolmen tyyppisestä osa-alueista:

- 1) lentokentän aidan sisäisestä alueesta
- 2) alueista, joiden rakentamisen lentokentän melu on estänyt
- 3) alueista, jonka uudelleen suunnittelu on tarpeen lentokenttäalueen sovittamiseksi ympäröivään maankäyttöön.

Osayleiskaava-alueen ulkopuolelle jäi ns. Latokartanontien eli Helsingintien eli muinaisen Hämeentien alue. Se oli kuitenkin mukana suunnitteluprosessissa alusta alkaen siitä syystä, että sen ympäristöön kohdistui suunnittelutyön aikana rakentamispaineita, joiden hoitamiseen Malmi-projekti oli luonnollinen taho. Tämän alueen suunnittelu kentän suunnittelun yhteydessä oli luontevaa myös siksi, että jo 1980-luvun suunnittelussa

kentän suunnitteluvaihtoehtojen keskeinen tekijä oli ollut suuri keskuspuisto, joka olisi jatkunut Longinojan laaksona kohti lounaista ja Vantaanjokea.



Kuva 55. Ilmailulaitoksen yhden kiitotien malli ei kaavoittajien näkökulmasta antanut riittävästi tilaa uudelle asuntorakentamiselle. Kuvassa harmaat alueet.

Ilmailu ja uudet kenttäselvitykset

Siitä lähtien kun lentokenttä perustettiin Malmille Charles Lindberghin vastakkaisesta suosituksesta huolimatta on Malmin kaavoitus ollut kenttään vahvasti sidoksissa. Näin myös 2000- luvun alussa. Periaatteessa kaupungilla ei ollut mitään ilmailutoimintaa vastaan Malmillakaan. Se lisää kaupungin monipuolisuutta ja työpaikkarakennetta. Ongelmana oli vain se, että asumisen paine kaupungissa alkoi olla yhä suurempi.

Liikenne- ja viestintäministeriö jatkoi edelleen aiempia Ilmailulaitoksen selvityksiä lentotoiminnan pakeilta. Malmi-projekti keskusteli kenttäasiasta epävirallisestikin Ilmailulaitoksen edustajien kanssa koko suunnitteluprojektin ajan.

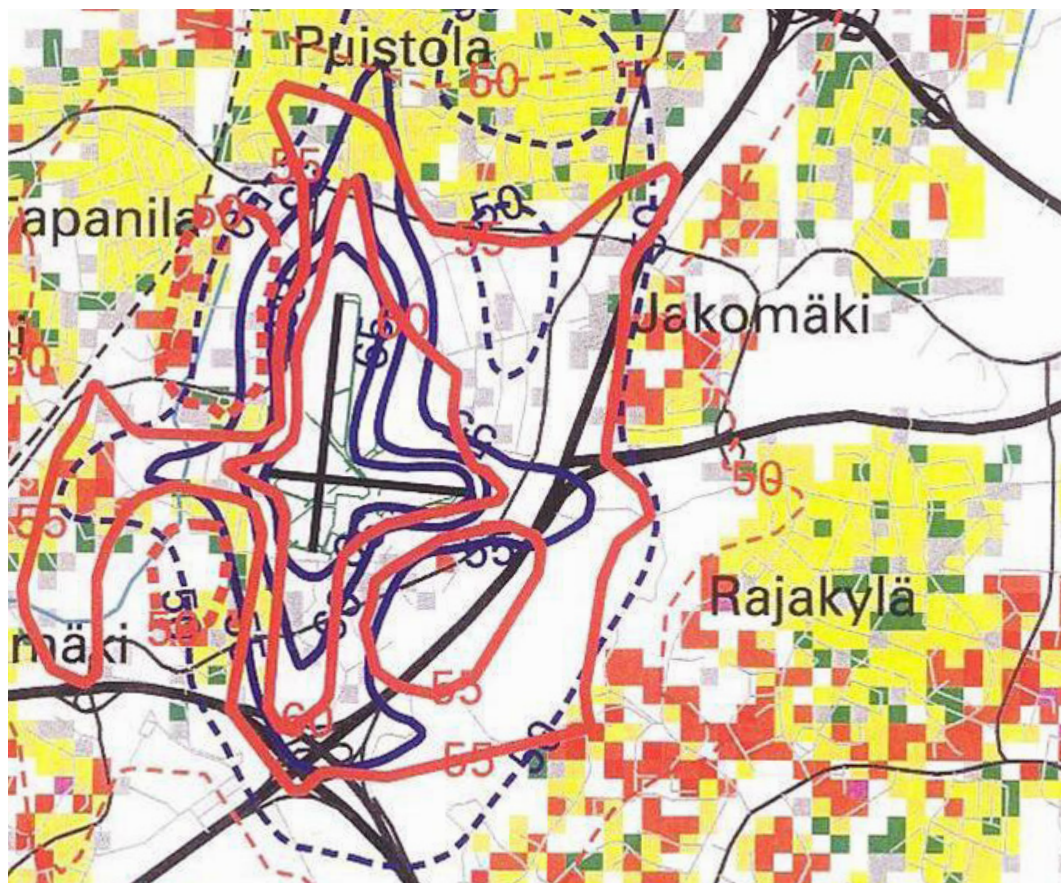
Ilmailulaitos ei katsonut hyvällä uusia asuntoalueita kentän läheisyydessäkään ennen kuin kenttä on kokonaan siirretty uuteen lokaatioon. Uudet asukkaat alkaisivat muutoin vaikeuttaa kentän toimintaa. Käytännössä seuraavina vuosina projekti kuitenkin suunnitteli pikkuhiljaa asuinalueita, joille asukkaat muuttivat, eikä kentän toiminta siitä juuri vaikeutunut.

Yhteistoiminta-asiakirjan perusteella liikenneministeriö asetti toukokuussa 2000 työryhmän, jonka tehtävä oli laatia suunnitelma Malmin kenttää korvaavista järjestelyistä. Mukana työtä ohjaavassa ryhmässä oli myös kaupungin edustajina rahoitusjohtaja Tapio Korhonen ja kaupunkisuunnitteluviraston päällikkö Tuomas Rajajärvi.

Selvitys vuonna 2000

Edellisen vuosikymmenen lentokenttäselvitysluonnos valmistui ehdotukseksi vuonna 2000. (Liikenne- ja viestintäministeriön raportti ”Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt”, Helsinki, 49/2000, konsulttina Seppo Lampinen/ YY-Optima Oy.)

Selvityksessä Malmin kentän korvaavista järjestelyistä todetaan:



Kuva 56. Vuoden 2003 meluselvitys.

Kentän nykyisistä toiminnoista vain Ilmailulaitoksen toiminnot ja Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta ovat siirrettävissä valtion päätöksillä. Muilta osin toiminnot joutuvat itsenäisesti hakeutumaan parhaiksi katsomilleen kentille, joissa toiminta on mahdollista. Näin ollen työryhmä selvitti nimenomaan korvaavan kentän vaadittavia ominaisuuksia, sen sijaintia sekä helikopteritukikohdan sijaintia.

Uuden lentokentän paikaksi työryhmä tutki 37 vaihtoehtoa, jotka sijaitsivat enintään 80 km:n etäisyydellä Helsingistä. Kolme parasta vaihtoehtoa olivat Askolan Monninkylä, Mäntsälän Hirvihaara ja Riihimäen Sammalistsuo. Kysymykseen tulevat muut vaihtoehdot olivat Inkoon Innanbäck, Lopen Keihäsjärvi ja Räyskälä, Porvoon Hinthaara ja Sipoon Box.

150:n kilometrin säteellä Helsingistä oli ja on toimivia lentokenttiä Hangossa, Kiikalassa, Inkoossa, Nummelassa, Räyskälässä, Forssassa, Hyvinkäällä, Mäntsälässä, Vesivehmaalla, Wredebysssä ja Kymissä. Osa näistä on yksityisiä ja osa tarkoitettu vain ultrakevyille lentokoneille. Työryhmä piti olemassa olevista kentistä vain Räyskälän kenttää jatkosuunnittelussa huomioon otettavana Malmia korvaavana kenttänä. Nykyisten lentokenttien taso ja rakenteet ovat riittämättömiä Malmia korvaavaksi kentäksi. Sen vuoksi investointitarve olisi kaikilla tarkastelluilla lentokentillä lähes samaa luokkaa kuin rakennettaessa kokonaan uusi lentokenttä.

Raportin mukaan ministeriön tuli selvittää parhaiten soveltuvien vaihtoehtojen rahoitus, toteuttaminen ja käyttötalous. Asia siis vaati jatkoselvittelyä. Työryhmän raportti valmistui vuoden loppuun mennessä ja siitä pyydettiin lausunnot kesän 2001 alkuun mennessä.

6.7.2001 Ilmailulaitoksen ja Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto toteaa, että kentän ylläpito Malmilla oli Ilmailulaitokselle tappiollista. Laitoksen mielestä olisi tutkittava myös kentän säilyttämisen vaihtoehto. Työryhmä ei ollut tarkastellut Malmin säilyttämistä vaihtoehtoa. Oli tutkittava, paljonko tämä malli vapauttaisi alueesta asuinkäyttöön.

Lausuntojen pohjalta jäi neljä vakavasti otettavaa vaihtoehtoa uuden kentän sijaintipaikaksi. Näistä kaksi oli Lopella, yksi Riihimäellä ja yksi Mäntsälässä. Työryhmä oli löytänyt myös viisi muuta paikkaa 37 sijaintivaihtoehdon joukosta.

Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan parhaana sijaintipaikkana jatkossa pidettiin Santahaminaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön mielestä tehdyt selvitykset eivät olleet riittäviä. Ilmailulaitosta pyydettiin tekemään uusi selvitys vuoden 2006 loppuun mennessä.

Yhden kiitotien selvitys vuonna 2001

Ilmailulaitos teetti selvityksen myös yhden kiitotien ratkaisusta. Raportti asiasta on päivätty 1.10.2001. Työryhmä tulkitsi toimeksiannon niin, että nykyinen pääkiitotie olisi

jäänyt nykyisen mittaisena käyttöön ja poikkikiitotie olisi poistettu käytöstä. Raporttiin liittyy meluselvitys. Raportissa todetaan myös, että kentällä on n. 200 työpaikkaa. Niiden joukossa oli yhdeksän lentokoulutusta antavaa yritystä.

Raportissa todetaan pohjois-eteläsuuntaisen kiitotien paremmuus lentoliikenteelle, joten poikittainen itä-länsi-suuntainen kiitotie olisi se, jonka poistamisella voitaisiin saavuttaa muun maankäytön tarpeisiin lisää tilaa. Raportin liitteenä on myös meluselvitys.

Poikkikiitotien sulkeminen vapauttaa lentokentän länsipuolelta valtion hallinnassa olevia alueita n. 20 ha muuhun käyttöön ja vastaavasti itäpuolelta 25 ha. Asuntorakentamisen näkökulmasta merkittävimmät vapautuvat alueet olivat poikittaisen kiitotien päissä. Osittain niiden käyttöä tulisi rajoittamaan melu, joka lisääntyisi säilyvän kiitoradan päissä. Raportissa arvioidaan saavutettavaksi asuntotonttien lisäkerrosalaksi n. 60 000 m².

Lisää yhden kiitoradan selvityksiä

Finnairin lentäjäröhmä laati myöhemmin vuonna 2005 Malmille toisenkin yhden kiitoradan suunnitelman, joka oli käännetty lounais-koillis-suuntaiseksi nykyiseltä kentältä Tattarisuon suuntaan. Molemmat olemassaolevat kiitoradat olisi poistettu. Siinä uutta asuntorakentamista olisi ollut jonkin verran. Tattarisuon teollisuusalueen se olisi hävitännyt sekä vaikeuttanut asuinoloja Jakomäessä.

Lisäksi esiintyi ehdotus Lahdenväylän varteen rakennettavasta sen suuntaisesta kiitoradasta, joka käsittäisi koko Alppikylän alueen. Tässä vaiheessa Alppikylän asemakaava oli jo loppusuoralla, joten ehdotuksesta ei innostuttu kaupungin puolelta.

Jatkoselvityksiä ja vuoropuhelua

Malmin lentokenttä herätti suuria intohimoja kentän säilyttämisen puolustajien taholta koko 2000-luvun alussa alkaneen uuden suunnitteluprosessin ajan. Myös ilmailun muita vaihtoehtoja oli esillä, kuten edellä mainittu yhden kiitoradan malli. Kevytilmailun roolista keskusteltiin vakavasti. Mietittiin myös avaruustoiminnan roolia alueen imagon jatkajana (kaavoittajan suunnasta). Ottaen huomioon koko alueen yritystoiminnan laadun ja lentokentän antaman perinteen vaihtoehtona voisi olla myös ilmailumuseo. Pohdittiin olisiko mahdollista löytää joku sekä-että -vaihtoehto kyllä-ei -asetelman tilalle. Ilmailuviranomaiset viittasivat eri yhteyksissä lähinnä olevan toiminnan kasvattamiseen. Malmin osayleiskaavan suunnitteluun liittyvissä yleisötilaisuuksissa ilmailun harrastajilla oli suuri rooli ja niissä harvemmin päästiin keskustelemaan varsinaisten kaupunkisuunnitelmien sisällöstä, koska keskustelu aina kääntyi kentän säilyttämiseen.

Eri osapuolten argumentit kenttää vastaan ja sen puolesta painottivat eri näkökoh-
tia. Osa asianomaisista vastusti kenttää haittojen johdosta ja asuntomaan tarpeella. Osa halusi kehittää lentotoimintaa. Osa halusi museaalista suojelua. Ulkomaisia ja kotimaisiaakin esimerkkejä tarjottiin ratkaisumalleiksi puolin ja toisin. Euroopassa on useita muuhun käyttöön otettuja vanhoja lentokenttiä. Bromman kenttään Tukholmassa viitattiin useissa yhteyksissä ja Tukholmasta saatiin myös perusteellista informaatiota. Keskustelu siellä oli edennyt osapuulleen samoilla raiteilla kuin meillä Helsingissä Malmin suhteen.

Meluselvitys 2003



Kuva 57. 2007 selvityksen vaihtoehto 1.



Kuva 58. 2007 selvityksen vaihtoehto 2.

Insinööri-toimisto Kari Pesonen oli laatinut edellisen kentän meluselvityksen vuonna 1991. Sitä ei oltu päivitetty, joten uusi meluselvitys laadittiin vuonna 2003. Uuden meluselvityksen mukaan lentomäärät ja vastaavasti myös melu olivat pienentyneet vuosikymmenen aikana. Tämän takia uusia alueita kentän reunoilta oli vapautumassa asuntojen kaavoittamiselle. Mm. Alppikylä ja Ormuspelto jäivät lähes kokonaan 55 dB:n alueen ulkopuolelle.

Helikopteritukikohdan selvitys

Raportti Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohdan sijoitusvaihtoehtoista on päivätty 3.10.2005. Kaupungin ja valtion yhteistyöryhmä tutki useita vaihtoehtoja Helsingissä ja sen ulkopuolella. Aiemmin parhaana vaihtoehtona pidetty Santahamina ei enää puolustuslaitoksen aiheuttamien rajoitusten takia vaikuttanut hyvältä vaihtoehdolta. Loppujen lopuksi työryhmä totesi, että Rajavartiolaitoksen lähtökohtana on edelleen lentotoiminnan ja helikopteritukikohdan sijoittuminen toimivan lentoaseman yhteyteen. Rajavartiolaitos odotti Ilmailulaitoksen selvityksen (Liikenne- ja viestintäministeriön selvityskehotos 14.6.2005) tuovan pysyvän ratkaisun tukikohdan sijoituspaikaksi pääkaupunkiseudulla. Työryhmä totesi lisäksi, että helikopteritukikohta on tarvittaessa sijoitettavissa Sipoon länsiosiin, mikäli Ilmailulaitoksen vuonna 2006 valmistuva selvitys ei johda toimintojen säilymiseen Malmilla tai uuteen korvaavaan lentokenttään.

Kentän suojelupyrkimyksiä

Myös Museovirasto kiinnostui Malmin kentästä. Kaavoittajien taholta oli jo aiemmin ilmoitettu, että itse lentoasema ja hangaari kaavassa varmasti suojeltaisiin rakennuksina, mutta niiden käyttötarkoitus on jatkosuunnittelun aihe. Museoviraston mielestä olennaista loppujen lopuksi oli, että alueen valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriarvot otetaan riittävästi huomioon. Muutama vuosi myöhemmin kaupunkisuunnitteluvirasto torjui lausunnossaan museoviraston ehdotuksen koko kentän suojelusta.

Malmin lentoaseman ystävät ry:n näkökulma lentoaseman suojeluun on Museovirastoa laajempi, he haluavat pitää koko kentän edelleen lentokäytössä. Yhdistys ilmoitti vuoden 2002 lopulla, että se oli jättänyt hakemuksen amerikkalaiselle World Monument Fundille. Hakemuksessa ehdotettiin Malmin lentoaseman ottamista maailman sadan uhanalaisimman kulttuurikohteen listalle vuonna 2004.

Kaupunki yrittää sanoa sopimuksen irti

Vuonna 2005 Kaupunginhallitus haluaa asiaan ratkaisun. 17.1.2005 kaupunginhallituksessa (58 § 10.1.2005 pöydälle pantu asia) käsiteltiin Malmin lentokenttäaluetta koskevien käyttöoikeussopimusten päättämistä. Kaupunginhallitus päätti aloittaa neuvottelut lentokentän siirrosta. Rajavartiostoa ja öljyntorjuntavarikkoa oltiin siirtämässä Santahaminaan.

Kaupunginhallitus päätti ilmoittaa valtiolle, että kiinteistölautakunnan ja kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtavan apulaiskaupunginjohtajan esittämillä perusteilla on olemassa edellytykset päättää lentokentän maa-alueita koskevat kaupungin ja valtion väliset sopimukset vuosilta 1935, 1939, 1951 sekä 1995. Kaupunginhallitus päätti pyytää valtiota luovuttamaan kyseisten sopimusten mukaiset alueet kaupungille 31.12.2010 mennessä.

Kiinteistövirasto päätti, että vuokrasopimukset tehdään loppumaan vuoden 2009 lopussa.

Selvitys 2007

Kuten aikaisemmin Liikenne- ja viestintäministeriöstä todettiin, tarvittiin lisää selvityksiä lentokentistä Helsingin seudulla. Asia oli myös ajankohtainen siksi, että kentälle haluttiin pystyttää poikkeusluvin uusia rakennuksia. Niihin kuitenkin kaupunkisuunnitteluviraston taholta suhtauduttiin kriittisesti, koska kentän alueelle ei haluttu uusia rakennuksia, jotka myöhemmin saattaisivat vaikeuttaa kentän kaavoittamista.

Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta tehdyssä Helsingin seudun lentokenttäselvityksessä 1.10.2007 (Liikenne- ja viestintäministeriö, Finavia, WSP, Pakse) tarkasteltiin useita vaihtoehtoja:

- 1) lentokentän kehittäminen Malmilla,
- 2) Uuden lentokentän rakentaminen seudulle,
- 3) Malmin lentokentän supistaminen helikopteritukikohdaksi,
- 4) uuden helikopteritukikohdan rakentaminen Helsingin seudulle.

Kaikista selvitysvaihtoehdoista laadittiin useampi kehittämisversio, joista valittiin jatkosuunnitteluun yksi vaihtoehto. Näissä vaihtoehtovertailuissa tai työtä ohjanneessa ryhmässä ei ollut mukana Helsingin kaupungin edustajia, mikä ehkä osaltaan selittää välinpitämättömän suhtautumisen Helsingin suurimpaan teollisuusalueeseen Tattarisuohon.

Malmin kentälle tutkittiin kaksi vaihtoehtoa. VE1 vastasi aiempaa vuoden 2001 yhden kiitotien selvitystä, jossa kiitorata oli nykyisen pohjois-eteläsuuntaisen kiitotien kohdalla. VE2 perustui Helsinki-Vantaan pääkiitotien suuntaiselle uudelle kiitotielle. Sillä olisi päästy Malmin lentoaseman kehittämisessä asetetulle tavoitetasolle. Se olisi kuitenkin hävittänyt Tattarisuon teollisuusalueen ja, Alppikylän kaava-alueen asumistarkoituksessa sekä häirinyt pahoin Jakomäen nykyistä asutusta.

Uudelle lentokentälle ja helikopteritukikohdalle asetettiin pääasiassa valtiollisten toimijoiden näkökulmien perusteella tärkeimmät kriteerit, joilla rajattiin alustavat hakualueet. Kriteereinä alustavien hakualueiden muodostamisessa olivat etäisyys Helsingin keskustasta ja Kehä III:lta säteittäisiä pääväyliä pitkin, etäisyys rannikolta ja Helsingin edustan merialueilta, Helsinki-Vantaan toiminnan vaikutukset sekä yhdyskuntarakenne.

Alustavassa tarkastelussa lentokentän sijaintivaihtoehtoja oli kuusi: Sipoon Box, Porvoon Backas ja Hinthaara sekä Inkoon Innanbäck, Knappa ja Solberg. Solberg karsiutui selvitystyön alkuvaiheessa Helsinki-Vantaan lentokenttään nähden epäsuotuisan kiitotiesuuntansa takia. Sipoon Box karsiutui sijaintinsa vuoksi.

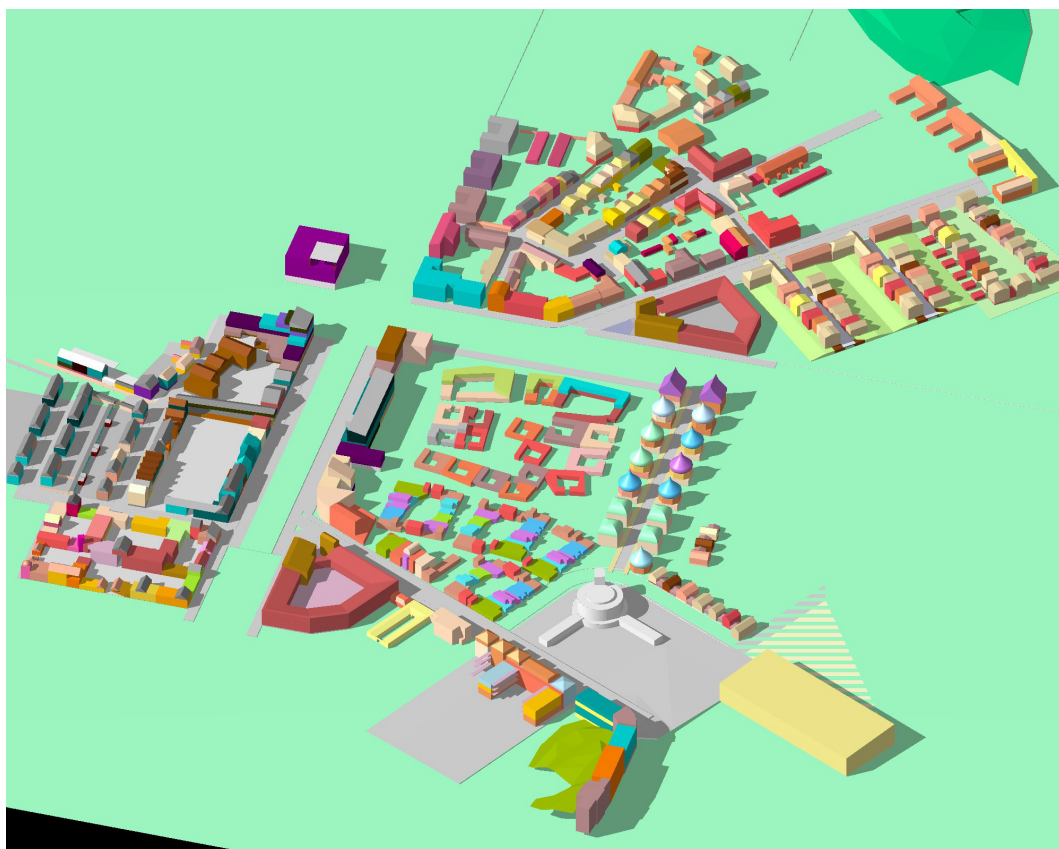
Uuden lentokentän kehittämisvaihtoehdoksi valittiin vertailujen perusteella Porvoon Backas. Valintaa puolsivat mm. vaihtoehdoista paras sijainti eri osapuolten kannalta, esteetön pääsy merelle, suhteellisen vähäiset maastonmuotojen ja maaperän aiheuttamat rakentamistoimenpiteet sekä vähäisemmät vaikutukset asukkaisiin ja ympäristöön muihin vaihtoehtoihin nähden.

Helikopteritukikohdaksi parhaina tutkittiin Malmi ja Skarpmossen Sipoossa. Rajavartiolaituksen mielestä paras tukikohta olisi kuitenkin ollut lentokentän yhteydessä.

Tiivis-matala, eurooppalainen, urbaani

Helsinki ja eurooppalainen kaupunki

Suomen liittyttyä Euroopan Unioniin alkoi myös Helsinki vakavissaan pohtia rooliaan eurooppalaisen kaupunkina. Rakentamistapamme eivät monessa suhteessa vastaa länsieurooppalaisia kaupunkityyppejä. Monet esimerkillisinä pidettävät länsieurooppalaiset kaupungit edustavat monimuotoista pienimittakaavaista urbaania kaupunkia pientaloineen, kerrostalotehokkuudella, kun verrataan Suomen lähiökerrostaloalueisiin. Helsingissä melkein kaikki rakentaminen oli kerrostalovaltaista elementtituotantoa,



Kuva 59. Millainen on nykyaikainen pientalokaupunki kerrostalotehokkuudella? Kentälle tutkittiin ja ideoitiin monia kortteli- ja talotyyppimalleja. Mikä on nykyaikainen suomalainen urbaani rakennuskustannuksiltaan kohtuullinen pientalokaupunki?



Kuva 60. Pientalo kääntää kasvonsa kadulle. Kuva eräästä Malmin kentälle ideoidusta katunäkymästä. Muurien ja pensasaitojen sijasta kaupunkilainen voi pientalossaankin osallistua katu-elämään, mikäli talo suunnitellaan kaupunkielämään sopivaksi.

joka miellettiin vahvasti itäeurooppalaisen kulttuurin ilmentymäksi.

Ajatus kaupunkipientaloista, joissa asuisi tavallisia suomalaisia suhteellisen edullisesti suurehkoissa asunnoissa, on meidän rakennustavoillemme vaikea. Rakennuttajat haluavat yleensä tehdä pieniä kerrostaloasuntoja, ilman katuvarsien toimisto- tai liiketiloja. Todellisuudessa pienasunnoista ei ole Helsingissä pulaa. Olemme Länsi-Euroopan pienasunto- ja kerrostalovaltaisimpia kaupunkeja.

Vuosituhanne vaihteessa Helsingissä alettiin enemmän tutkia eurooppalaistyyppistä tiivis-matala-kaupunkia, jollaisia Suomeen ei oltu rakennettu montakaan itsenäisyytemme aikana. Toki meillä oli vanhastaan eräitä tiiviitä pientalokaupunkeja, kuten Porvoo, Naantali, Rauma ym, mutta uusia emme olleet kyenneet synnyttämään. Olimme panostaneet elementtituotannon kehittämiseen.

Kaupunkimainen pientaloasutus nähtiin selvityskohteena monella taholla, muun muassa Ympäristöministeriöllä oli ollut vuosina 2002- 2005 tiivis-matala-rakentamisen selvitystyö. Tiiviistä ja matalasta rakentamistavasta oli meneillään selvityksiä monella muullakin taholla. Selvityksiä ti-vi-rakentamisesta tehtiin 2000-luvun alkupuolella esim. arkkitehtuurin, rakennustekniikan, sosiaalisten ominaisuuksien ja liikennesuunnittelun näkökulmista.

Yleiskaava 2002: n hyväksymisen yhteydessä esitettiin kaupunginvaltuustossa toivomusponsi tiiviin ja matalan rakentamistavan puolesta. Ponnin yhteyteen oli liitetty myös ponsi kohtuuhintaisista perheasunnoista. Pientalotuotantoa ja nimenomaan tehokasta kaupunkipientalotuotantoa haluttiin kaupungissa lisätä.

Asumisen monipuolisuuden tavoite

Lisäksi Helsingin kaavoituksessa alettiin yhä enemmän painottaa monipuolisuutta, myös asuntotuotannossa. Pääajatuksena oli, että kaupungissa tulee olla erilaisia alueita monenlaiseen tarpeeseen ja makuun, jos aiomme menestyä kansainvälisellä tasolla.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa oli tietoisena agendana yrittää aiempaa enemmän ottaa laadullisia riskejä. Eräs ilmentymä olivat ehdotukset asuntolaiva-alueista. Ne eivät tosin menestyneet toteutukseen asti. Ennakkoluulot ja tottumukset istuvat meillä tiukassa. Asuntotuotannon osalta yksi monipuolisuuteen liittyvä teema oli ja edelleen on matala-tiivis- ja townhouse-pientalokaupunki-tyyppinen rakentaminen. Luonnollisesti myös kerrostalotyypistä rakentamista yritettiin monipuolistaa.

Tiivis-matala- kaupunki Malmilla

Malmin lentokenttäalueen suunnittelussa tiivis- matala- ideologia oli erityisen voimakasta. Myöhemmin osa tästä ideologiasta siirrettiin Östersundomin suunnittelutavoitteistoon. Useissa yhteyksissä mainittiin tavoiteltavaksi talotyyppiä uudella Malmin kentällä ns. "kaupunkimainen pientalo". Erityisenä pontimina Malmilla oli tavoite pitää väestörakenne monipuolisena. Malmilla tuli olla attraktioita myös kovan rahan tuotannolle ja katsottiin pientalokaupungin olevan sellainen, koska tiivis- matala- rakennetta pidettiin 2000-luvun alussa suuressa arvossa.

Malmi oli yhä enemmän leimautumassa kerrostalovaltaiseksi kaupungin sosiaalisen tuotannon yksipuoliseksi alueeksi. Tavoitteeksi Malmin lentokentän ympäristössä tuli luoda pienimittakaavaista eurooppalaista kaupunkia. Sanalla "eurooppalainen kaupunki" tarkoitettiin tässä yhteydessä kaupunkia, joka on toiminnoltaan monipuolinen ja jossa julkiset ja yksityiset kaupunkitilat ovat selkeästi erotettavissa ympäristössä. Kaupunkitilan selkeyden katsottiin myös edesauttavan alueen sosiaalista turvallisuutta ja nostavan Malmin imagoa.

2000-luvun alkupuolella tehokkaalla pientalorakentamisella yleisesti tarkoitettiin tontteja, joiden rakentamistehokkuusluku oli yli $e=0,5$ tai ainakin $e=0,4$. Käytettiin sellaisia sanoja kuin "englantilaisytyyppinen townhouse", "puutarhakaupunki". Kokoavina tavoitteina ja piirteinä olivat pienimittakaavaisuus ja ihmisläheisyys.

Tämä antoi lähtökohdan Malmi-projektin suunnitelmille. Alueen vahvuus tässä suhteessa oli sen laajuus. Viime aikoina Helsingissä ja muualla maassa toteutetut ja vielä suunnitteluasteella olevat "tiivis kaupunkimainen pientalo-alue"-tyyppiä edustavat kohteet olivat volyymiltaan useimmiten niin pieniä, että kaupunkimaisuuden saavuttaminen jäi helposti toteutumatta. Kadunvarteen ja puistoon rajautuva talorivi rakennetaan kenties omilla tonteillaan tiiviisti, mutta lopputuloksena voi olla pikemminkin normaali esikaupunkialue ilman palveluita, työpaikkoja ja katuelämää.

Tiivis-matala ja lainsäädäntömme ja normimme

Projekti totesi, että tiiviin pientalokaupungin ominaisuuksiin liittyy paljon

ratkaisemattomia kysymyksiä sekä rakennus-, kortteli- että toteuttamiskäytännöistä. Ne koskevat rakentamismääräyksiä, käytäntöjä ja rakentamisen organisointia. Muun muassa tämän takia katsottiin parhaaksi ryhtyä nopeasti laatimaan asuntovaltaisia kaavoja lentokentän ympäristöön tulevan osayleiskaavan reunamille. Näiltä alueilta saatuja kokemuksia voitaisiin sitten käyttää myöhemmin itse kenttäalueella sen vapaututtua ilmailukäytöstä.

Tiivis-matala-townhouse-omakotitalo -termi antoi paljon aineksia pohdiskeluun tällaisen talo- ja kaupunkityypin ominaisuuksista. Mikä todellisuudessa on pientalo tai omakotitalo? Miten rivitalot ja townhouset eroavat toisistaan? Riittävätkö pelkät arkkitehtuurin keinot vai pitäisikö olla omia asuntokohtaisia tonttejakin?

Alppikylä ja Ormuspelto kaavoitettiin pääosin asumiseen siten, että painopiste olisi ollut townhouse- tyyppisellä rakentamisella. Niiden asemakaavoissa yritettiin pientalon määritelmä tiivistää. Suurimman suosion sai määritelmä, jonka mukaan asunnossa eli kodissa tuli olla piha ja oma ulko-ovi. Yksityiskohtia kirjattiin kaavavaiheen jälkeen molempien kaava-alueiden rakennustapaohjeisiin.

Helsingin oloissa ongelmaksi muodostui se, etteivät meidän lainsäädäntömme ja rakentamiskäytäntömme ole ottaneet huomioon paljon muita talotyyppisiä kuin omakotitalon ja kerrostalon. Esim. kolmikerroksinen pientalo, missä on 2-3 asuntoa päällekkäin, voidaan tulkita monin tavoin ja tulkinnoista seuraa huomattava määrä kustannuksia ja suorastaan mahdottomuuksia, mm. hissien rakentamisvelvoite, paloturvallisuus, esteettömyys, tuottajamuotoisuuden aste rakennustöissä, väestönsuojien tarve (koska rakennukset ovat pienempiä kuin väestönsuojan rakentamisen velvoite edellyttää), autopaikkavelvoitteen täyttäminen tontilla ja erityisesti kadunvarsipysäköinti aiheuttivat huomattavan paljon työtä Malmi-projektille.

Lain vaatima väestösuoja oli ongelmallinen myös kaavojen tonttijaon suhteen. Mikäli tontin rakennusoikeus on 600 m², olisi rakennettava väestösuoja. Tämä on kallista, mikäli talo on lähellä 600 m². Asia vaikuttaa kaavoitettujen tonttien kokoihin ja rakennusoikeuksien määrittelyyn. Townhouse- mittakaava on lähellä tällaista kerrosalaluokkaa. **Rakennuskustannukset ja toteuttaminen**

Pientalo, oli se sitten townhouse-tyyppinen tai rivitalo, tarkoittaa usein niin suurta asuntoa, ettei keskituloinen helsinkiläinen pysty sellaista välttämättä hankkimaan, koska asuntojen hinnat tuottajamuotoisessa rakentamisessa määräytyvät neliömetrien perusteella. Helsingissä asuntojen neliöhinnat ovat maan suurimmat. Siksi pieniä asuntoja on Helsingissä myös eniten suhteessa muihin kaupunkeihin.

Helsinki oli tottunut jakamaan tonttimaataan suurille rakennuttajille, joiden tavoitteena oli rakentaa ja myydä asuntoja markkinahintaan. Helsingissä markkinahinta on aina suurempi kuin rakennuskustannusten edellyttämä hinta. Kauempana esim. Kainuussa ja jo Tuusulankin pohjoispuolella tilanne saattaa olla päinvastoin.

Mikäli kyettäisiin luomaan sellainen tontinluovutusmenetelmä, jossa määrävänä hinnanmuodostustekijänä ovat vain rakennuskustannukset, voitaisiin Malmin seudullekin rakentaa suuria kohtuuhintaisia kaupunkipientaloja ja pientalokaupunkia. Rakennuskustannukset meillä ovat lähes samat kuin Kainuussa kuin Eirassakin, vain markkinahinnat eroavat. Tähän ajatukseen perustui 1970-luvulla myös kaupungin luoma hitas-järjestelmä. Koillis-Helsinkiin olisi hyvä tehdä omatonttisia pientaloja sosiaalisista syistä. Malmilla kohtuuhintaisuus oli erittäin tärkeää, koska oli selvää, etteivät

kaupunkimme huippuvarakkaat hae asuntojaan Malmilta vaan enemmänkin rannikon tuntumasta.

Tuottajamuotoisuuden seuraukset asuntoihin ovat monet. Asuntotuottajat haluavat myydä asuntoneliöitä ja mieluusti jättävät rakennuksista pois kellarit, ullakot ja satunnaiset työ- ja varastotilat, koska ne ovat heille kalliita lisäkustannuksia. Vastaavasti omaehtoinen rakentaja haluaa usein näitä tiloja, koska ne ovat hänelle halpoja lisäneliöitä ja myöhempiä laajennusvaroja. Autotallinkin ihminen rakentaa usein itselleen asunnon lisäksi. Tuottajamuotoinen rakennustapa ei yllä eikä halua tällaiseen luovuuteen. Myös oman myymälän, ravintolan, toimiston tai muun eurooppalaistyyppisen pientalokaupungin ominaisuuksien luominen tuottajamuotoiselle pientaloprojektialueelle on mahdollista. Rahoitus, tonttipolitiikka ja yhtiömuotoisuus ovat tärkeitä asioita pientalokaupungin selvittämisessä.

Kaupunkipientalojen rakennuttamiseen yritettiin löytää uusia malleja. Ryhmärakentaminen oli voimakkaassa suosiossa suunnittelijoiden kesken. Malminkartanon Vuorenjuuri oli hyvä esimerkkitapaus. Pieniä esimerkkialueita oli Helsingin ympäristössä useita, alkaen aina Eliel Saarisen kaavaan perustuvasta Hollantilaisentiestä Munkkiniemessä. Saarinen oli aikanaan yrittänyt edesauttaa eurooppalaisen pientalokaupungin syntyä jopa yleiskaavatasolla, mutta kehitys oli kulkenut toiseen suuntaan.

Alppikylän ja Ormuspellon kaava-alueet olivat osia Malmin kentän osayleiskaavasta. Niihin kaavoitettiin useamman tyyppisiä kortteli- ja tonttikokonaisuuksia, jotta voitaisiin kokeilla erilaisia tontinluovutus- ja rakentamismenettelyjä tavoitteena saada aikaan sellainen rakennuttamisjärjestelmä, jolla suurikin asunto voitaisiin hankkia kohtuuhintaan. Molemmissa townhousien rakentaminen on edelleen kesken.

Toteutettavuus ulottuu monelle rakentamisen ja rahoituksen sektorille. Ehkä suurin yllätys oli pankkien nihkeä suhtautuminen ihmisten omaan rakentamiseen ryhmärakentamismuodossa. Kohtuuhintaisten eurooppalaistyyppisten asuntojen tuotannon mahdollisuuksia kannatti kuitenkin selvittää. Se toi uusia tuulia kerrostalokeskeiseen ja tuottajakeskeiseen rakentamista koskevaan keskusteluun. Asiaa kannattaisi selvittää edelleenkin.

Yleiskaavalausunnoissaan mm. kiinteistövirasto toteaa asuntojen hinnan määräytyvän vanhojen asuntojen hintatason mukaan. Hitas-tuotanto oli Helsingin yritys vähentää pelkkään paikalliseen markkinahintaan perustuvaa hintatasoa. Todetaan edelleen, että mikäli tiiviitä ja matalia alueita toteutetaan valtion tukemana tai Hitas-tuotantona, voidaan edelleen saada aikaan melko kohtuuhintaisia perheasuntoja. Valtaosa tonteistamme varataan kuitenkin kerrostalotuotantoon. Mahdollisuuksia esim. ryhmärakentamisen ja tiiviin ja matalan rakennustavan edistämiseksi todettiin olevan Malmin lentokentällä ja Alppikylässä. Tässä pyrkimyksessä kaupunkisuunnittelu ja tonttipolitiikka toimivat hyvin yhteen.

Koko osayleiskaava-alueen suunnittelu

Malmin suunnittelua oli jonkin verran ideoitu jo vuonna 2000 yhteistoiminta-asiakirjan julkistamisen jälkeen. Kaupunkisuunnitteluviraston vastuullehan oli siinä tullut asuntopainotteisen kaavan tekeminen ennen 1.1.2006. Aikaa oli siis hyvin vähän, ja arveltiin, ettei Malmin kentän osayleiskaava tule olemaan kaikkein helpoimpia edes

aikataulullisesti.

Vuosien 2000 lopun ja 2001 aikana oli esillä kentän kaavoituksen periaatteellisia kysymyksiä. Osittain kysymykset olivat samoja kuin jo aiemmassa suunnitteluvaiheessa 1980-luvulla. Kaavoitustyön virallisena lähtölaukauksena voi pitää Malmin suunnittelun kirjaamista kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelmaan sekä alueen määräämistä rakennuskieltoon 23.4. 2001. Rakennuskieltoja on jatkettu siitä eteenpäin kahden vuoden välein.

Inventointia

Kaavainventointeja alettiin käynnistää vuonna 2000. Kaavoitustyössä vanhoihinkin inventointeihin on tutustuttava, mutta käytännössä ne tehdään aina uudestaan. Tämä on tarpeen siksi, että osa inventointitiedoista vanhenee ja vuosikymmenten kuluessa näkökulmat muuttuvat. Luonto muuttuu, rakennuksia korjataan ja puretaan, taloudellinen tilanne muuttuu, lait ja normit muuttuvat, ennen myrkytön on nyt myrkyllistä jne. Kaupunki on elävää kudosta.

Hallintokunnilta kerättiin alustavat tavoitteet niiden omien palveluiden tuottamisen kannalta. Inventoitiin oleva ulkoinen infrastruktuuri. Pääkatuyhteyksiä selvitettiin ja laadittiin alustavia liikenne-ennusteita. Sovitettiin Malmin kenttää koskevia suunnittelutavoitteita tekeillä olevaan Yleiskaava 2002:n luonnokseen. Näitä olivat luonto- ja kulttuurimaisemien inventoinnit, lintulaskennat, maaperätutkimukset, rakennettavuus selvitykset, kulttuurimaiseman suojelu, rakennussuojelu, historialliset tieyhteydet yms.

Luontoselvitysten painopiste oli linnustonselvityksissä. Kaavoittaja halusi vertailua varten alueen lähiseudun rakennetuilta tonttialueilta Tapanilasta, koska Tapanilan pientalotonttien rakentamistehokkuudet ja istutustavat saattaisivat olla jotenkin verrattavissa uuden pientalokaupungin vastaaviin ominaisuuksiin. Luontoselvittäjien oli kuitenkin vaikea ymmärtää, että haluttiin selvittää enemmänkin urbaaniin ympäristöön soveltuvien lajien esiintymistä.

Vuorovaikutusta

Projektin alussa laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman 1. vaihetta. Myöhemmin oli tehtävä uusia osallistumis- ja arviointisuunnitelmia työn edistymisen myötä, koska vaihtoehdot eivät olleet tiedossa työn alussa. Projekti laati koko suunnittelun ajan erilaisia maankäyttövaihtoehtoja keskustelun ja muun vuorovaikutuksen mahdollistamiseksi.

Malmin suunnittelu herätti Koillis-Helsingissä suurta mielenkiintoa. Vuoden 2001 lopulla lentokentän suunnittelua esiteltiin Malmi-talossa kaikille kaupunkilaisille. Aktiivisimmin edustetut tahot olivat Jakomäki-, Puistola- ja Malmi-seurat. Kentän suunnittelusta järjestettiin useita keskustelu- ja tiedotustilaisuuksia. Käytännön asemakaavoituksessa oman ryhmänsä muodostivat Alppikylän yksityisten tonttien omistajat, joiden kanssa yhteistyö oli erittäin aktiivista ja joiden ansiota osaltaan on Alppikylään kaavoittaminen paljolti asuntokäyttöön.

Projektille perustettiin oma keskustelupalsta Internetiin. Sitä kautta saatiin käsitys yleisön suhtautumisesta kentän suunnitteluun ja myös mahdollisia ehdotuksia alustavien suunnitelmien kehittämiseksi. Mielipiteiden kirjo ja kohteet olivat laajat.

Asukasseurojen virallisiakin kannanottoja on paljon. Malmi-Seura oli eniten huolissaan oman alueensa työpaikkojen ja asuntojen kehittämisenäkymistä ja siksi uudet asukkaat lentokentällä eivät olleet seuralle kauhistus. Monet muut seurat olivat enemmän huolissaan virkistysalueista, luontoarvoista ja mahdollisista rakentamisen tuomista haitoista. Kerrostaloslummiä pelättiin. Tapanila-Seura vaatii Malmin lentokentän aluevarauksen poistamista yleiskaavasta mm. siksi, että väestöennusteet, joihin yleiskaava perustuu, olivat vanhentuneet.

Vuorovaikutuksen järjestämistavat uusilla projektialueilla olivat olleet pohdintojen kohteena kaupunkisuunnitteluvirastossa 1970-luvun alusta asti. Miten harjoitetaan vuorovaikutusta alueella, jossa vielä ei ole asukkaita? Vuorovaikutuksen suurin ongelma uusilla alueilla on se, ettei siellä asu tulevia asukkaita ja ympärillä olevien asukkaiden motiivit ja halut eivät useinkaan ole samat kuin myöhemmin alueelle muuttavien. Ja uusia asukkaita varten alueita kuitenkin ensisijaisesti suunnitellaan.

Malmi-projekti tilasi selvityksen tulevien asukkaiden osallistumismahdollisuuksista uusien asuinalueiden suunnittelussa. Selvityksen laati Diskurssi Oy, 28.1.2004. Se ei kuitenkaan antanut asiaan realistista käyttökelpoista vastausta.

Viranomaisyhteistyö

Helsingin uusia alueita rakennettaessa yhteistyövirastot olivat 1970- 2010 vuosina ytimeltään samat. Ne olivat kaupunkisuunnitteluvirasto, kiinteistövirasto, kaupunginkanslia ja vaihtelevasti rakennusvirasto. Ydinvirastojen ympärillä oli muita tärkeitä virastoja, jotka antoivat lähtötietoja ja tavoitteita kaavoitukselle. Helsingin onni tässä kuviossa on, että asemakaavoitus, liikennesuunnittelu ja yleiskaavoitus ovat samassa virastossa. Jokaisella alueella on omat tärkeät yhteistyökumppaninsa myös valtion puolelta. Malmin tapauksessa valtion tärkein elin oli Ilmailulaitos, vuodesta 2007 eteenpäin Finavia. Tärkeitä olivat lisäksi ratahallintokeskus, koska aluetta rajasivat päärata sekä Heli-ratasuunnitelma. Kehä I:n ja Lahdenväylän johdosta Tielaitos oli toinen valtion tärkeä elin.

Uutta luovien viranomaiselinten vastapainona kaupungilla ja valtiolla on kaikilla alueilla omat valvontaelimensä: rakennusvalvonta, pelastuslaitos, kaupungin ja Uudenmaan ympäristökeskus, ELY- keskus, ympäristöministeriö ja museovirasto. Nämä eivät kuitenkaan ole projekteja eteenpäin vieviä osapuolia. Malmin varsinaisessa kaavoitusryhmässä, joka kokoontui n. kerran kuukaudessa, oli mukana edustajia vain kaupungin virastoista.

Kaupungin Malmin kaavoitukseen osallistuville virastoille järjestettiin laaja tiedotus- ja keskustelutilaisuus kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 12.9.2001. Läsnä oli 31 eri hallintokunnan edustajaa. Tilaisuudessa todettiin, että kaupunkisuunnitteluvirastossa on aloitettu Malmin kentän ja sen lähiympäristön asemakaavatasoinen tutkimus- ja suunnittelutoiminta tavoitteena alueen käyttö pääosin asumiseen ja virkistykseen. Salissa on havaittavissa epäilyksen leijuvan, ettei lentokentän siirtymisestä nytkään ehkä tule mitään. Ehkä lentokenttää ei lakkautetakaan? Tämä taustaepäily varjosti suunnitteluun panostamista monen hallintoelimen taholla myöhemminkin.

Oli kyse myös siitä, että kaikki asianosaiset, niin julkishallinnon eri sektorit kuin yksityiset yhdistykset, halusivat varmistaa omat intressinsä, kun tuleva asutus saattaa niitä uhata. Malmin kenttä oli vuosikymmenten saatossa kerännyt ympäristöönsä toimintoja, joiden sijoittaminen muualle oli vaikeaa, lentokentän lisäksi teollisuutta, liikennekoulutuskeskus, lumenkaato yms.

Puolueiden kantoja kentän rakentamisesta

Puolueryhmät esittävät tavoitteitaan vuoden 2001 kuluessa. Kokoomus kannatti kentän ottamista asuinkäyttöön ja halusi Itä-Helsingin arvoa nostettavan. Kokoomuksen edellytys oli, että kenttä varataan pientalorakentamiselle.

Vihreiden mielestä kenttä tarjosi erinomaisia mahdollisuuksia uudisrakentamiselle kun toteutetaan kaupunkimaista pientaloasutusta unohtamatta palveluja ja viheralueita.

Kristillisten mielestä rakentaminen on hyväksyttävää. Vasemmistoliitto haluaa kenttää kehittävän monipuolisena pientaloalueena.. Ruotsalaiset haluavat säilyttää kentän. Sosialidemokraattien ryhmä asetti tavoitteita Malmin kentän tulevalle asuin- ja virkistysalueelle: "uuden sukupolven viihtyisä elinympäristö". Iso viheralue, koska Koillis-Helsingissä on viheralueita niukasti. Keskustaryhmän mielestä Malmin lentokenttä taas ei ole ensimmäisten rakennusmaareservien joukossa, koska myös lentokenttää tarvitaan.

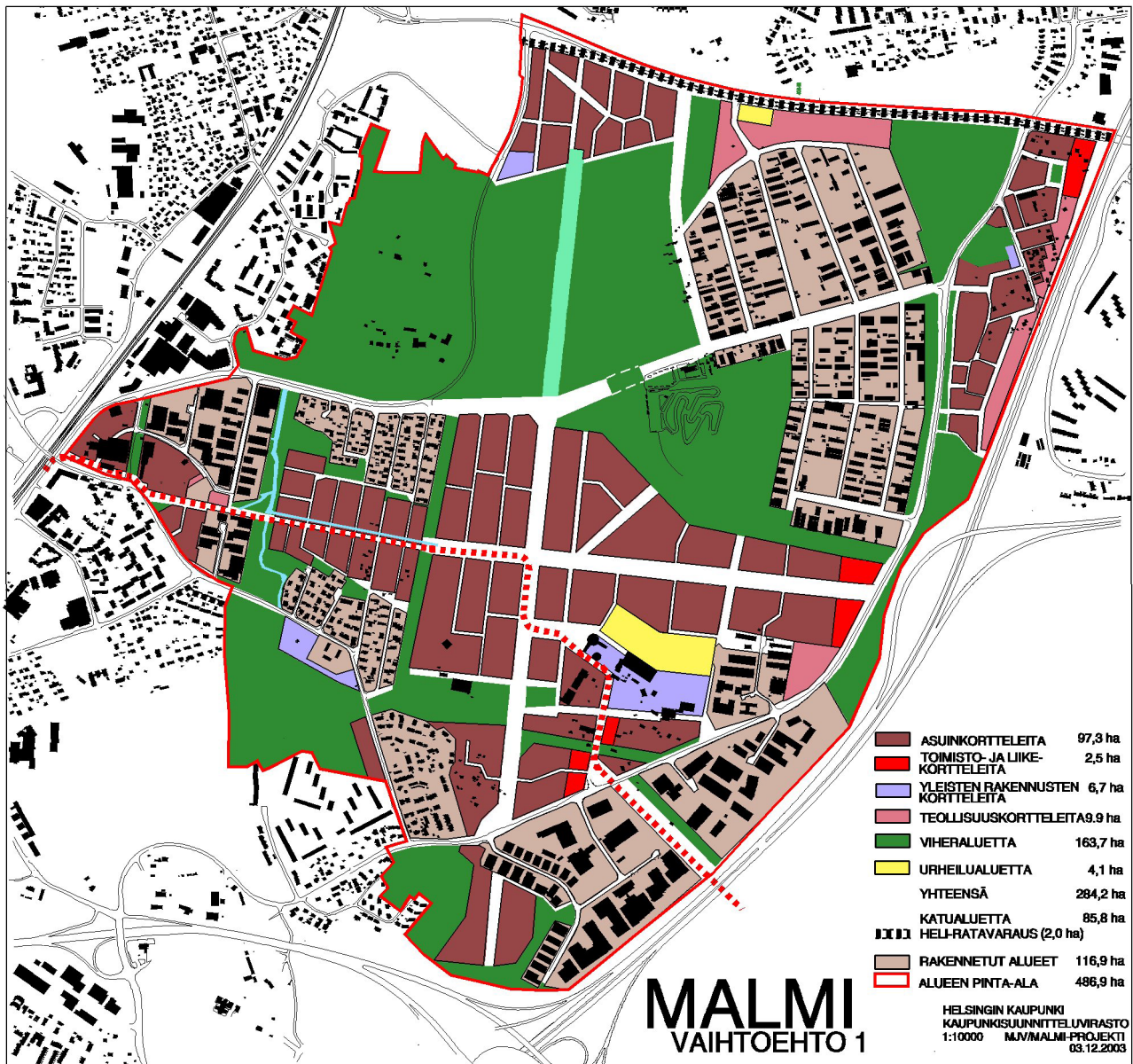
Kaupunginvaltuusto käsitteli koko kaupungin yleiskaavaa 29.8.2001. Malmin kenttää käytettiin tässä tilaisuudessa runsaasti puheenvuoroja. Näytti siltä, että yli puolet valtuutetuista suhtautui myönteisesti kenttäalueen kaavoittamiseksi asumiseen. Useilla valtuutetuilla esiintyi toive tiiviistä kaupunkimaisesta pientaloalueesta.

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa järjestettiin Malmin suunnittelusta lähetekeskustelu 25.10.2001. Jäsenet kannattivat alueen kaavoittamista tiiviiksi pientaloalueeksi, jonka ilmeessä ja imagossa voisi olla myös jonkinlaista eksotiikkaa ja muutenkin Malmille ominaisia erityispiirteitä. Ruotsalaiset (RKP) ainoana halusi siirtää kaavoittamisen 15- 20 vuotta eteenpäin. Liikennekoulutuskeskuksen ja Tattarisuon teollisuusalueen säilymistä pidettiin hyvänä. Eräs koillisiin alueisiin liittyvä erityispiirre on, että lentokenttä on ainoita maisemaan avaruutta ja pitkiä näkymiä tuonut elementti. Siksi esitettiin, että nämä elementit tulee huomioida myös suunnittelussa.

Suunnittelun tavoitteet

Kaupunkisuunnittelijan kannalta lähtökohtana suunnittelulle on paikka sekä siihen kohdistetut yleiset ja erityiset tavoitteet. Paikan ja sen historian suhteen jokainen kaupunginosamme on oman laisensa. Helsingin seudulla Malmi tunnettiin lentokentästä, hautausmaasta, mustalaisista ja Tattarisuon teollisuusalueesta. Mitä näiden tekijöiden varaan voi rakentaa, varsinkin kun lentokenttää ollaan poistamassa? Hautausmaa on näistä imagotekijöistä ainoa, johon ei kohdistunut muutospaineita.

Suunnittelun lähtökohdista laadittiin laajaa raporttia. Sitä ei koskaan viety kaupunkisuunnittelulautakuntaan lentokenttätilanteen ratkaisemattomuuden johdosta.

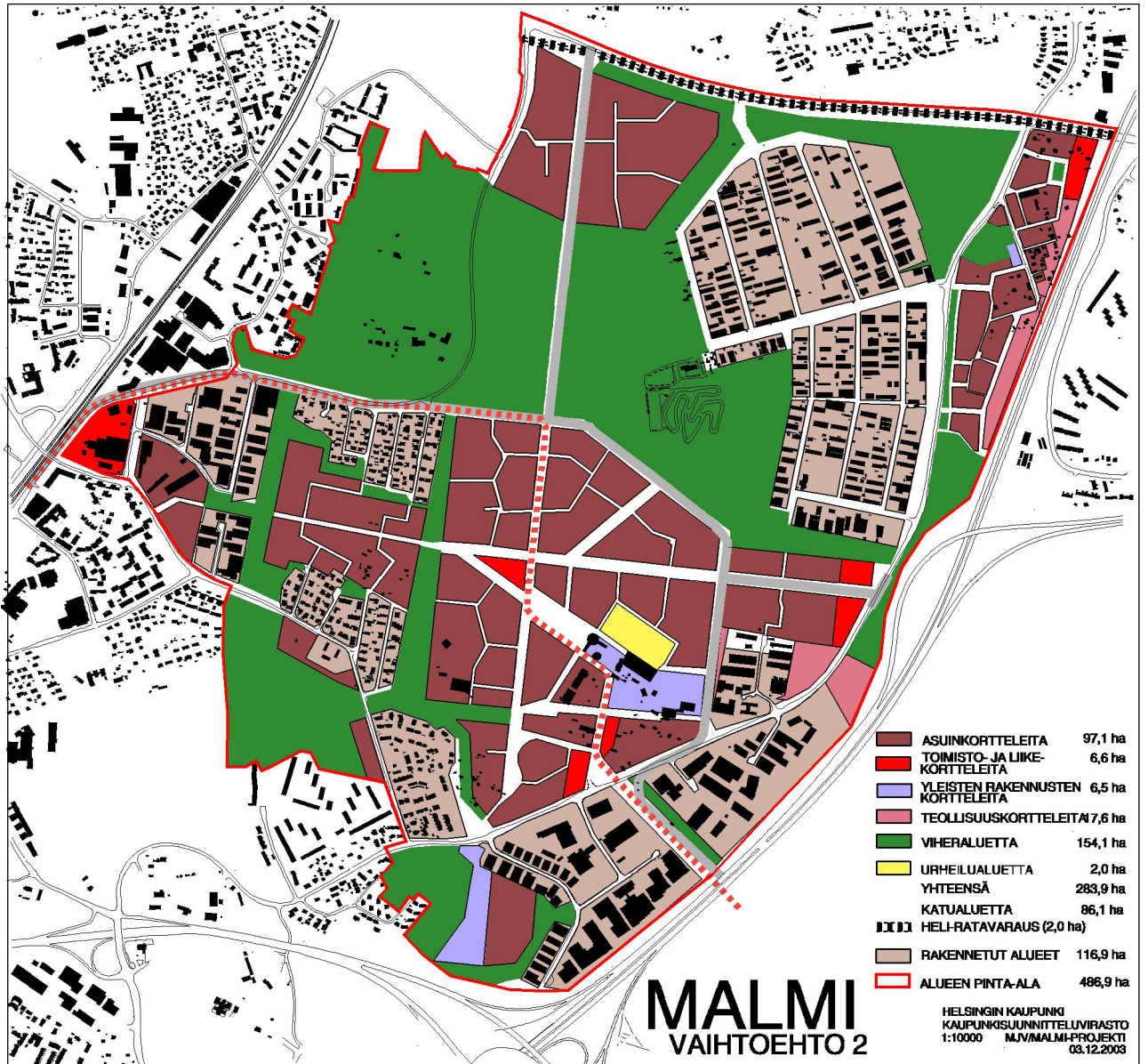


Kuva 61. Vaihtoehto 1a.

1980-luvulla eräs tärkeimmistä asioista suunnitteluvaihtoehtoissa oli Koillis-Helsingin suuri keskuspuisto. Tässä mallissa suurin puisto on suunniteltu alueen pohjoisosaan. Puiston yhtenäisyyden takia mm. Malminkaari on poistettu ja suunnitelmassa on eritasoinen raittiyhteys Tattarisuon tuntumassa. Mm. hiihtolatua pidetään alueella tärkeänä. Siksi useissa vaihtoehtoissa viheralueet on kytketty toisiinsa virkistysreitein. Longinojan paremmaksi liittämiseksi puistoon olisi harkittava eritasoisia yhteyksiä myös alueen länsiosaan Fallkullan ja Longinojan puistojen välille.

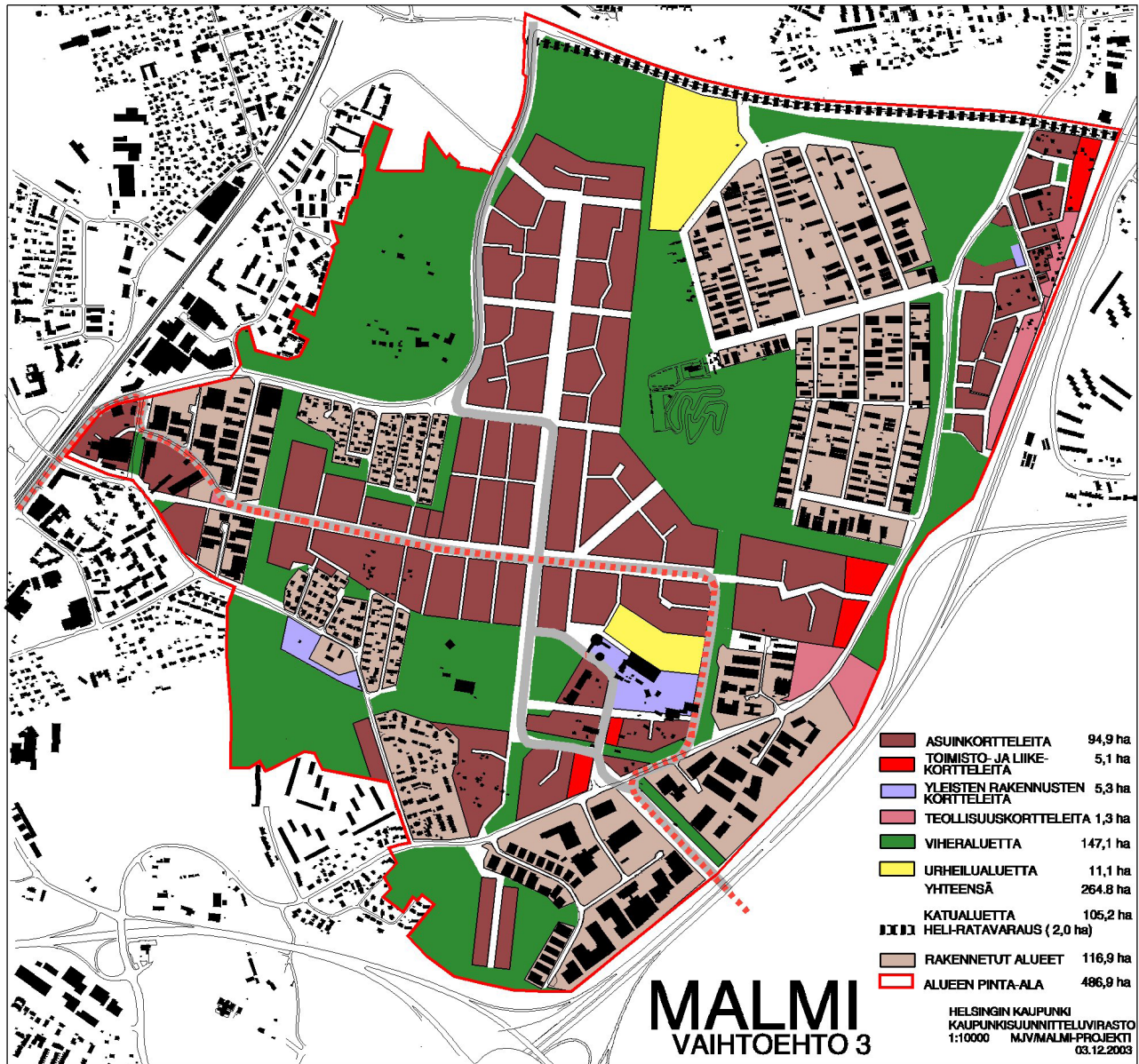
Tattarisuon teollisuusalue kytkeytyy voimakkaasti Malmin aluekeskuksen suuntaan ja tämä malli tulisi siksi vaikuttamaan paljon myös Tattarisuon nykyisiin toimijoihin.

Alppikylän ja Ormuspellon hyväksytyjen asemakaavojen illustraatiot on lisätty kuvaan.



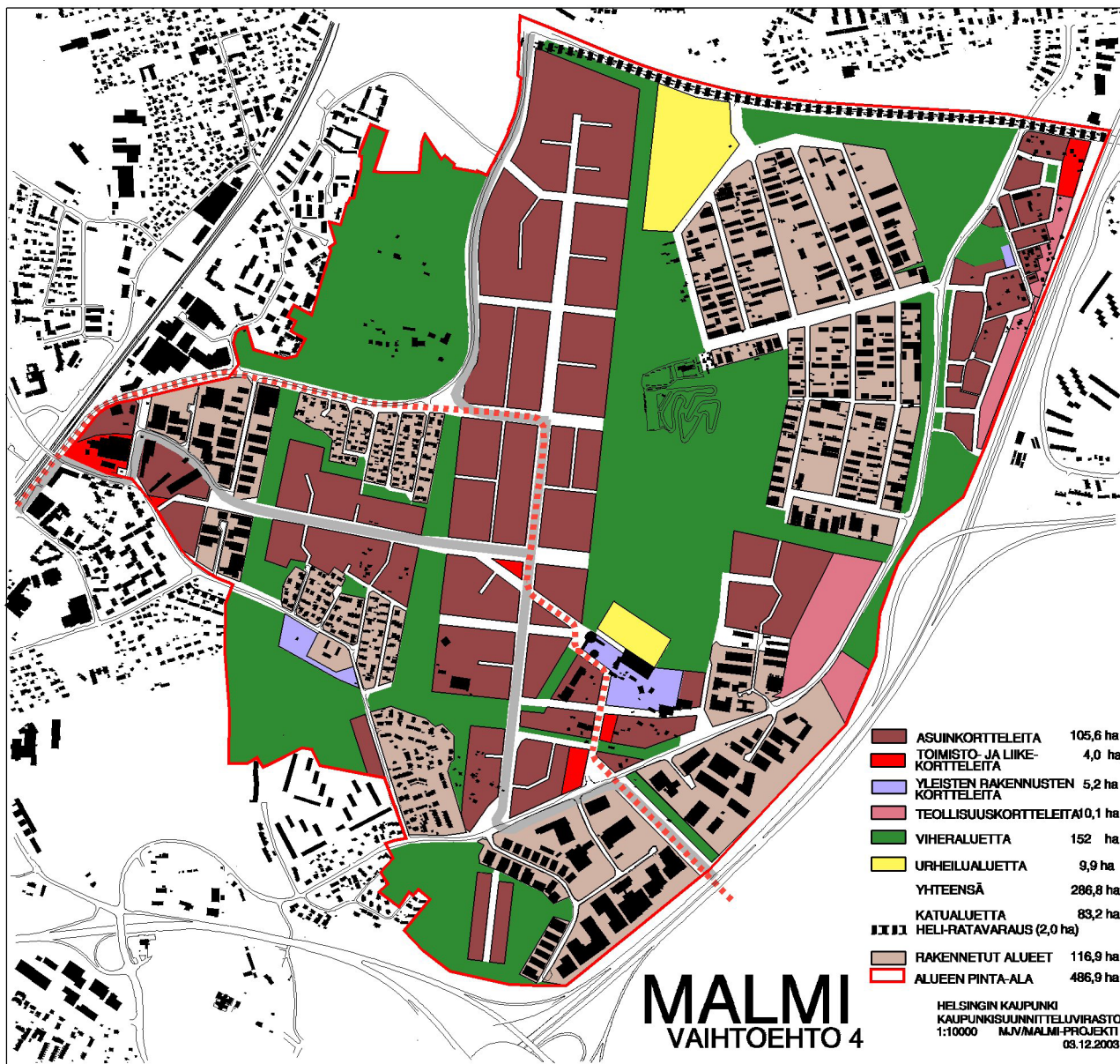
Kuva 62. Vaihtoehto 2.

Tässä mallissa Tattarisuo halutaan rauhoittaa asukkaiden läpiajoliikenteeltä, jotta alueen luonnetta ei vaadittaisi muutettavaksi yleisilmeeltään liian siistiksi asukkaiden toimesta. Suurempi puistoalue hajailee tässä mallissa osiin, koska toinen alueen pääkaduista jatkuu kiitotien sijainnin ja suunnan mukaisena Suurmetsäntielle.



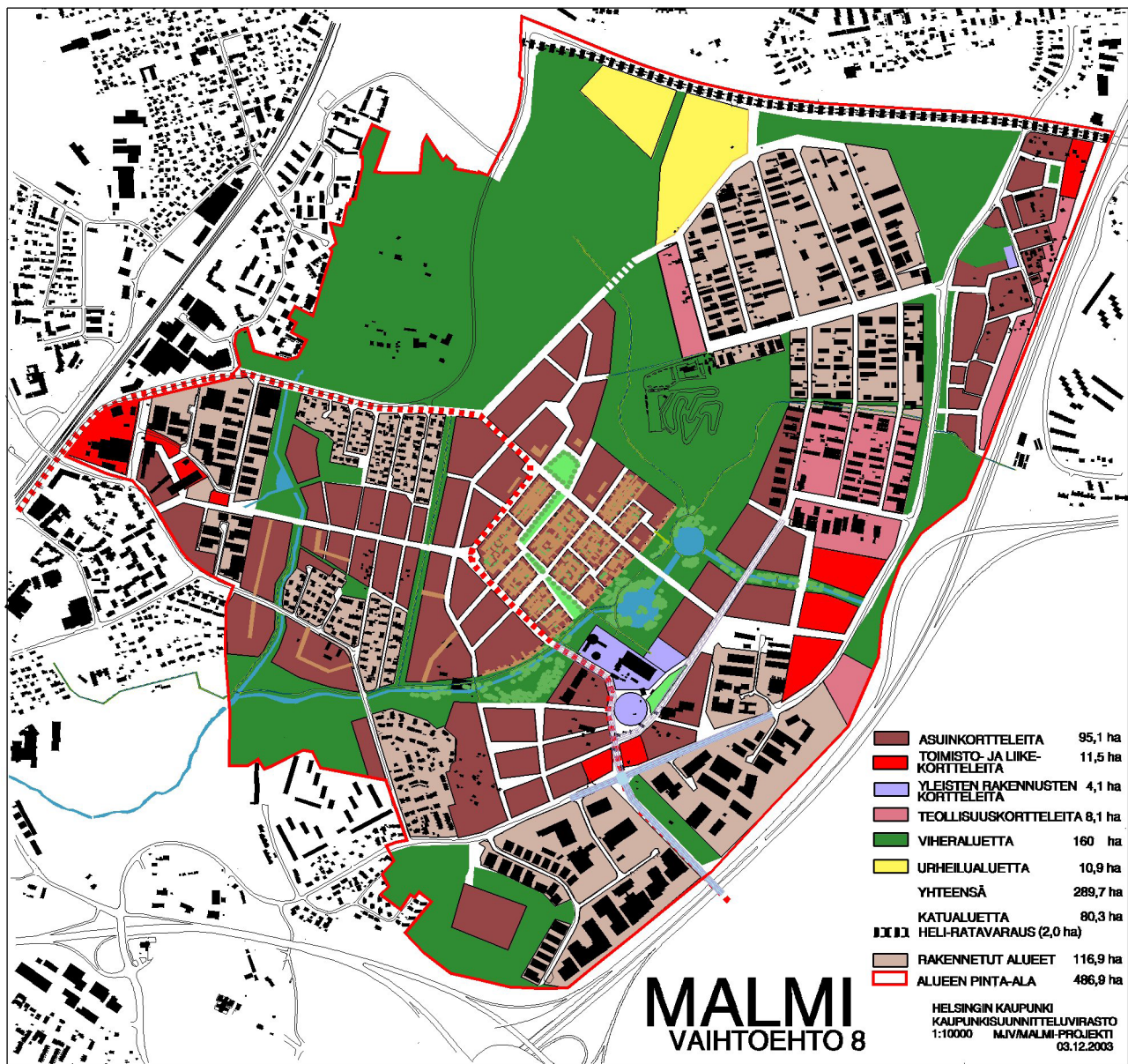
Kuva 63. Vaihtoehto 3.

Mallissa rakennettu alue on yhtenäinen, mutta ympäröivä puisto jakaantuu useampaan osaan.



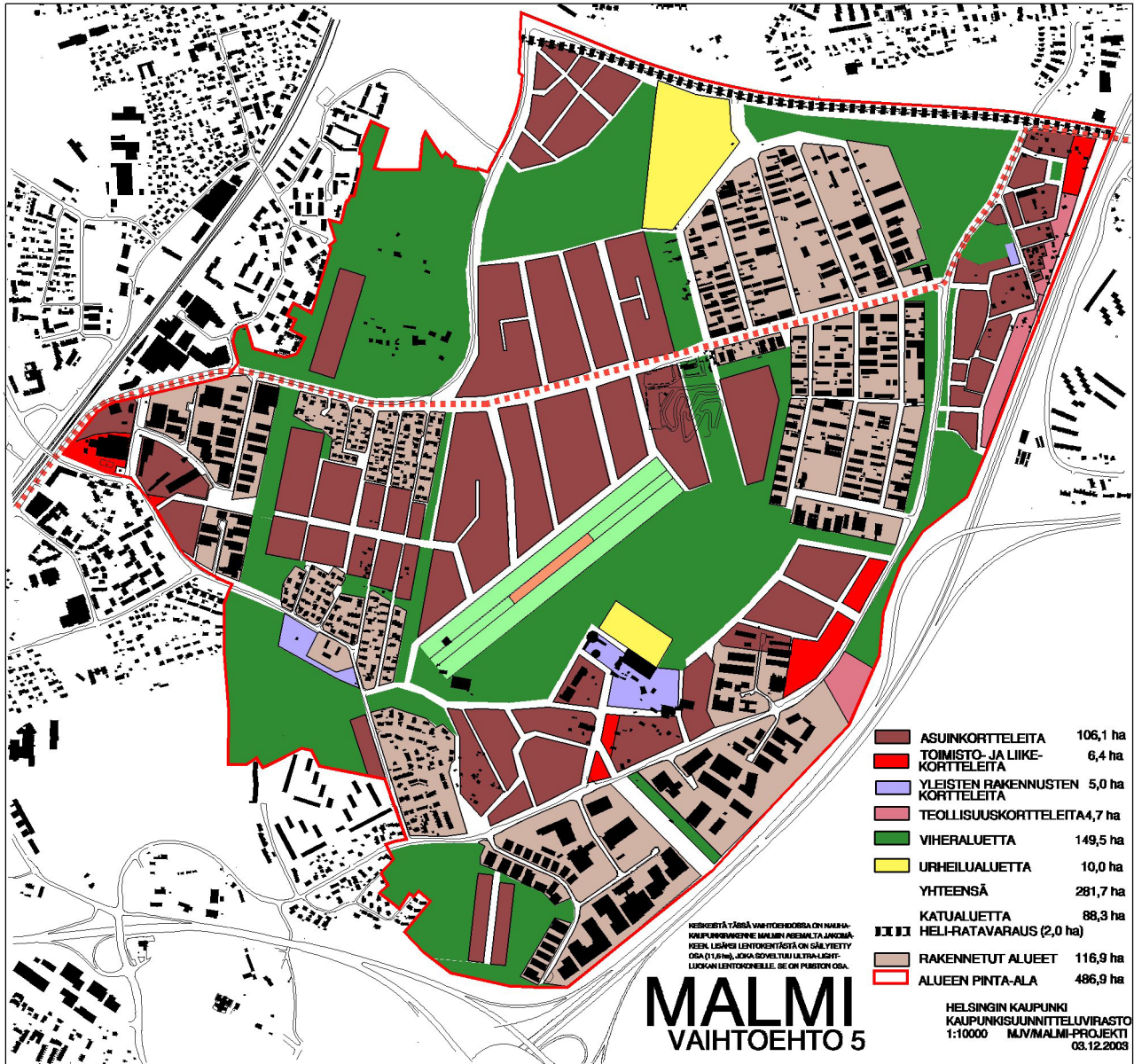
Kuva 64. Vaihtoehto 4.

Tässä mallissa on hangaari ja lentoasema asemoitu suuren puistoalueen reunaan.

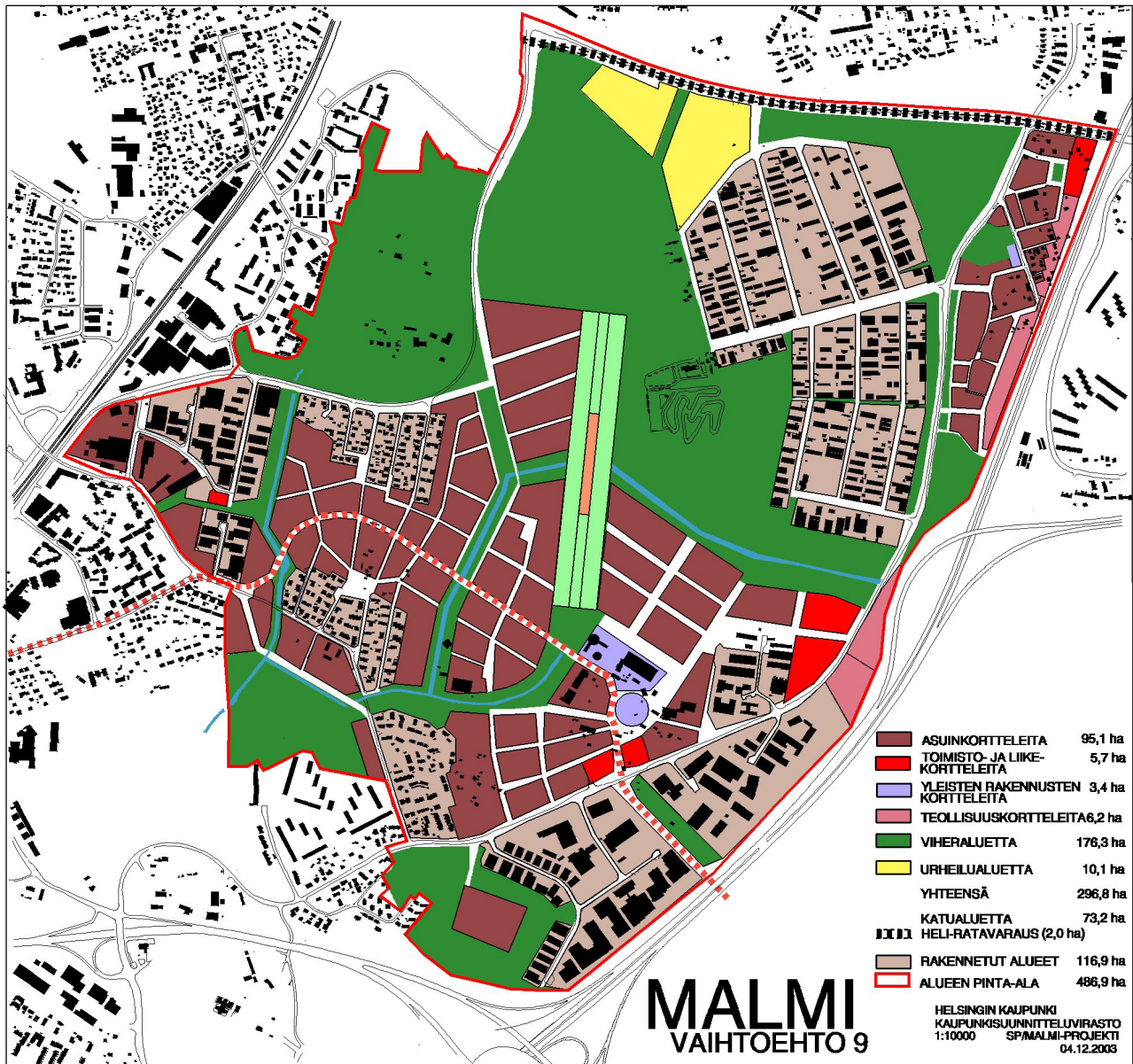


Kuva 65. Vaihtoehto 8.

Mallissa on tutkittu tilannetta, jossa olevat kiitoradat eivät muodostakaan peruskoordinaatistoa. Yhtenäinen puistovyöhyke kiertää alueen eteläosassa lentoaseman vieritse.

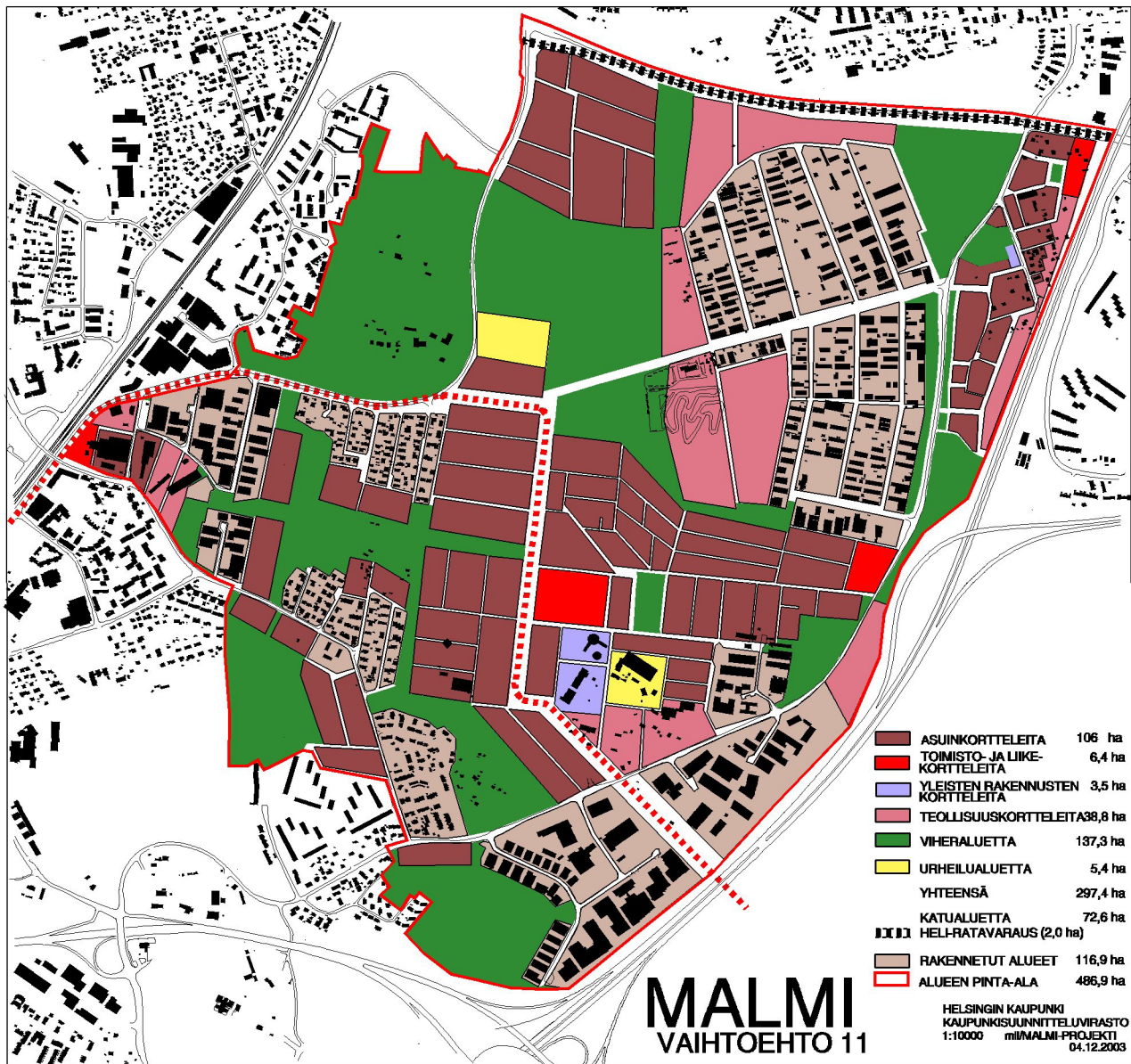


Kuva 66. Vaihtoehto 5.



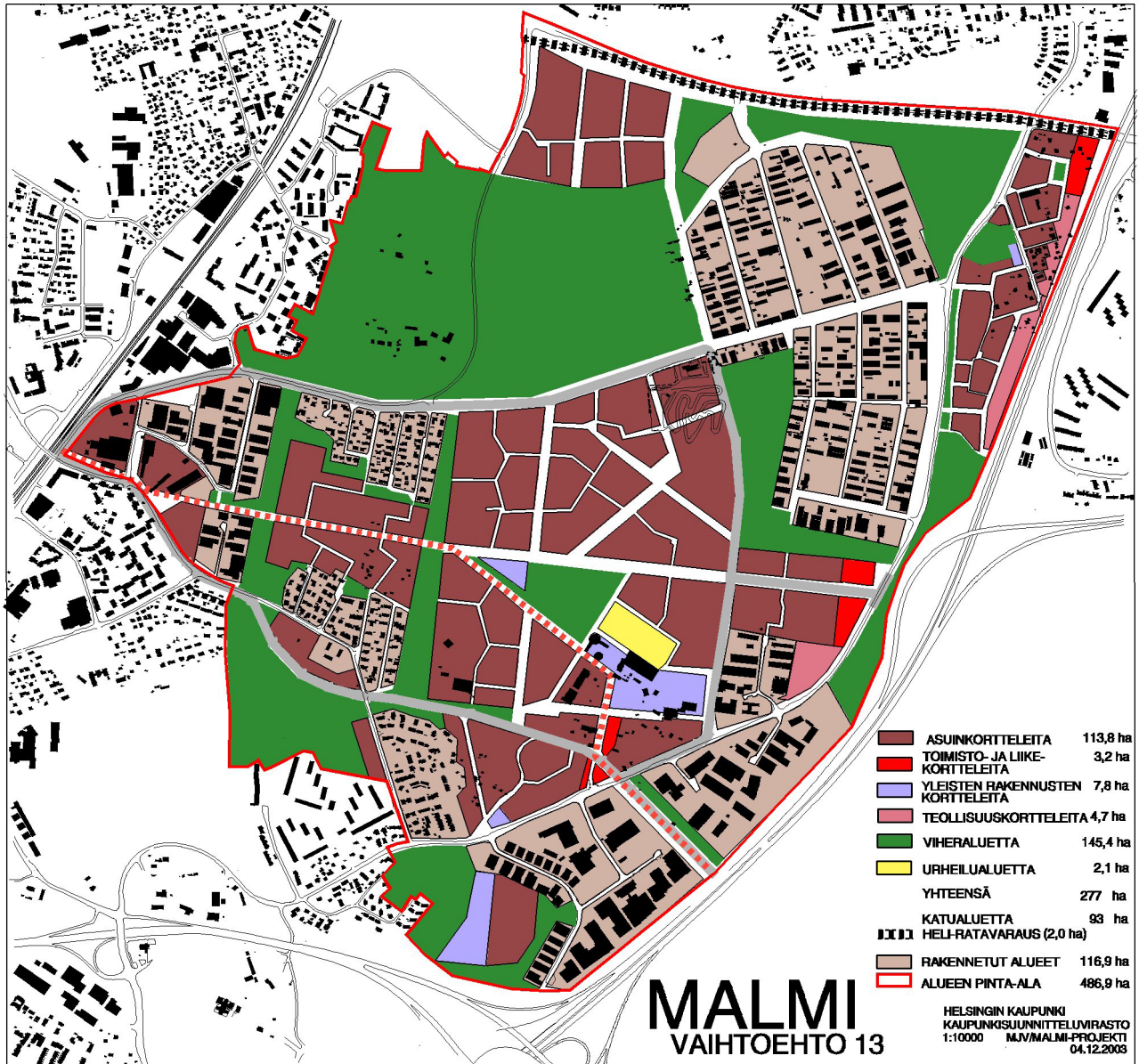
Kuva 67. Vaihtoehto 9.

Näissä vaihtoehtoissa 5 ja 9 on ultrakevyille lentokoneille tarkoitettua kiitorataa sovitettu lounais- koillisuuntaiseksi sekä pohjois-eteläsuuntaiseksi. Kevytilmailua yritettiin saada suunnitelmiin mukaan, koska se oli voimakkaimmin kasvava yleisilmailun muoto Suomessa. Se olisi voinut olla luonteva jatkumo Malmin ilmailuperinteelle. Meluhaittoja asumiseen ei synny. Hangaaria olisi voinut käyttää edelleen lentokoneiden säilyttämiseen. Malmin kentän ilmailuväki ei kuitenkaan syytynyt tästä ajatuksesta.



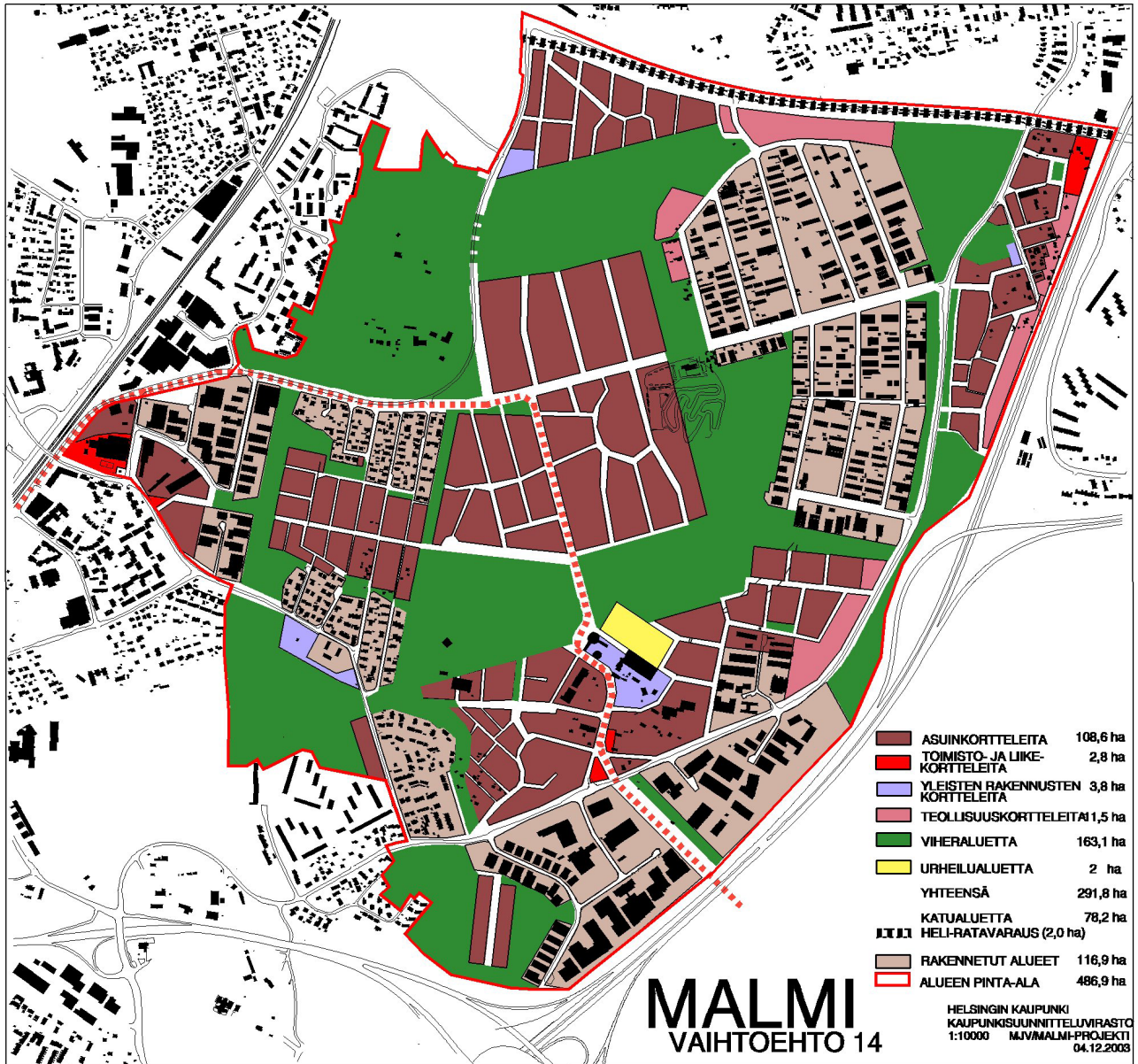
Kuva 68. Vaihtoehto 11.

Vaihtoehdossa on etsitty uusia työpaikkatontteja Tattarisuon tuntumaan.



Kuva 69. Vaihtoehto 13.

Moneen suuntaan liittyvä kattava katuverkko voi antaa omat uudet mahdollisuudet niin alueen sisäisesti kuin Malmin aluekeskuksellekin.



Kuva 70. Vaihtoehto 14.

Tässä mallissa aiheena on puistovyöhykkeen rajauksen selkeys ja mahdollisuus kiertää rakentamisalue kokonaan.

Päätavoite seurasi yleiskaavasta ja yhteistoiminta-asiakirjasta, "asuntopainotteinen kaupunginosa". Tavoitteet tarkentuivat jatkuvasti vuorovaikutuksen ja suunnitteluryhmän omien ajatusten kehittyessä.

Malmilla on Helsingin kaupunginosien kirjossa oma persoonallinen imagonsa. Historiansa takia se poikkeaa myöhemmin syntyneistä lähiöistämme. Alueen imago värikkäänä ja rentona kaupunginosana haluttiin jatkossakin säilyttää. Rungas ja monipuolinen työpaikkatarjonta kuuluu myös Malmin vahvuuksiin.

Lentokentän poistuessa voitaisiin lentämisen ideaa alueella ehkä kehittää myös uudessa tilanteessa? Joissakin tilaisuuksissa kaavoittaja esitti, että: "Kentän poistumista voidaan imagomielessä paikata esimerkiksi luomalla alueelle ilmailuperinnettä henkisesti jatkava avaruustoiminnan teollinen keskus tai tuomalla ilmailumuseo terminaalien ja hangaarin ympäristöön tai rakentamalla pienkenttä ultrakevyille lentokoneille."

Asuntotuotannon laadussa tavoiteltiin asuntotyypeiltään ja hallintamuodoiltaan monipuolista aluetta. Asuntotuotannon tuli luoda laadukasta, tiivisluotoista pientaloasumista sekä suosia kerrostaloasumisessa pienimuotoisia kaupunkimaisia aluekokonaisuuksia..

Kaupungin hallintokuntien välisessä yhteiskokouksessa syyskuussa 2001 kaupunkisuunnitteluvirasto esitti uuden alueen väkiluvun ohjearvoksi suunnittelutarkoituksiin 10 000 asukasta. Sitä tarkennettiin suunnittelun edistymisen myötä.

Suunnittelun alueen teollisuusalueet oli tarkoitus säilyttää sekä myös korvata vähintään se määrä työpaikkoja, joita kentän poistuminen hävittää.

Kaupungin eri palveluja järjestävät virastot asettivat omia alustavia tavoitteitaan. Muun muassa terveyspalvelut, koulut, nuorison liikennekoulutuskeskus, Fallkullan eläintarha ja suuri keskuspuisto kuuluivat suunnittelun tavoitteisiin. Kuten 1980-luvulla, pitkät näkymät ja hiihtolatu koettiin hyvin tärkeiksi. Koillis-Helsingistä nämä puuttuisivat, ellei lentokenttää olisi.

Museovirasto uskollisena agendalleen esitti koko lentokenttäalueen suojelua rakennuksineen ja kiitoteineen. Rakennusvirasto korosti lukuisia teknisen huollon tarpeita kentän ympäristössä, niitä oli voinut helposti sijoittaa kentän häiriöalueelle. Jo rakennettua nuorison liikennekoulutuskeskusta Tattarisuon teollisuusalueen ja kenttäalueen kulmassa pidettiin erittäin tärkeänä, koska toista vastaavaa paikkaa oli mahdoton löytää kaupungin alueelta. Elinkeinopalvelun kannalta pidettiin välttämättömänä teollisuusalueiden säilymistä ympäristössä. Lahdentielle esitettiin ja haluttiin mahdollisuutta uuteen liittymään Malmin suuntaan. Logistiikan kannalta suotuisa sijainti on yksi Malmin kentän vahvuuksista. Tattarisuon yrittäjille vakuutettiin, ettei Malmi-projekti tai kaupunki ole heitä häätämissä. Tattarisuon yritystoiminnan kaltaista toimintaa pidetään Helsingissä rikkautena.

Yleiskaavaosastolla alettiin 2004 selvittää avaruustoiminnan ja -teollisuuden mahdollisuuksia Helsingissä. Yksi mahdollinen paikka keskittää avaruustoimintaa olisi ollut Malmi siellä olevien yritysten lukuisuuden ja pienen koon takia. Samalla avaruustoiminta olisi vastannut sitä ideologiaa, millä aikoinaan Malmin lentokenttä alueelle tuli eli edistyksellisintä lentotekniikkaa. Asia ei kuitenkaan Malmin kannalta edennyt.

Liikenteen pääkysymykset

Malmin historian kannalta liikenne on aina ollut oleellinen asia. Malmilta on poikkeuksellisen hyvät pääyhteydet kaikkiin suuntiin. Yhteyksiä haluttiin myös edelleen kehittää.

Tielaitoksessa oli projektina Lahdenväylän parantaminen Kehä I:n ja Kehä III:n välillä. Tähän työhön tarvittiin alustavia periaatteellisia tietoja Malmin lentokentän tulevasta asukasmäärästä. Esillä oli myös ajatus uudesta liittymästä suoraan kentältä Porvoonväylän päähän. Lahdenväylän parantamisesta laadittiin selvitys. Lahdenväylän tilavaraukset oli aiemmissa suunnitelmissa mitoitettu varsin väljiksi. 2000-luvun kuluessa oli käynyt selväksi, että niistä voitaisiin tinkiä. Tämä antoi uusia mahdollisuuksia tonttien laajentamiseen myös Tattariharjun teollisuusalueelle. Lahdenväylään etsittiin uuden liittymän paikkaa Malmin suunnasta. Sille paras suunnitelma löytyi Kankiraudantien kohdalta.

Jokeri 2 oli tulossa Malmin kentälle Viikin suunnasta ja sen oli tarkoitus jatkaa länteen Malmin läpi. Ormusmäen kaavassa sille varattiin asemakaavatasoinen sijainti. Heli-rata osayleiskaavan pohjoisreunalla on oma suunnittelukokonaisuutensa, joka oli otettava huomioon. Siitä enemmän tämän selostuksen Alppikylää koskevassa osiossa.

Lentoliikenteen suhteen todettiin, että mahdollisuuksia tällaiseen harrastukseen voisi käyttää niin pitkään kuin on realistista. Tavoitteena ei ole jättää hyviä kiitoratoja kokonaan ilman käyttöä tilapäisestikään. Kiinteistövirasto oli myös valmis tekemään tilapäisen maanvuokrasopimuksen.

Osayleiskaavan vaihtoehdot

Alusta alkaen alettiin laatia osayleiskaava-alueesta kaupunkirakenteellisia vaihtoehtoja. Niitä syntyi muutaman vuoden aikana parikymmentä. Useimmissa on jollain tavalla mukana kiitotiet, lentoaseman ja hangaarin säilyttäminen ja tiivis pientalokaupunki. Alppikylä, Ormuspelto ja Sunnuntaipalstojen täydentäminen ovat kaikissa malleissa.

Vaihtoehtoja ei viety päätöksentekoon asti lentokentän tilanteen takia, mutta niitä oli esillä vuorovaikutus- ja esittelytilaisuuksissa. Niiden avulla pystyttiin suunnittelukysymyksistä keskustelemaan ja niiden avulla voitiin ottaa kantaa suunnittelun osatekijöihin, kuten esim. Jokeri II:een tai Heli-rataan tai Lahdenväylän tuleviin tilavaatimuksiin. Pientalokaupungissa myös alueen sisäinen katuverkko oli merkittävä suunnittelukohte. Vaihtoehtoihin voitiin perustaa erilaisia laskelmia.

Fallkullan kartanon ympäristö oli kaikissa vaihtoehdoissa jätetty ilman uusia rakentamisaalueita. Kartanohan oli AB Wanda Parkstadin pääkonttori ja siinä mielessä keskeinen historiallinen rakennus. Useimmissa vaihtoehdoissa oli säilytetty myös 1980-luvun suuri saavutus, eli nuorten liikennekoulutuskeskus puistoalueen osana. Paikan valinta aikoinaan perustui lentokentän ja Tattarisuon häiriövaikutuksiin. Uutta korvaavaa sijaintia on erittäin vaikea löytää Helsingin kaupungin alueelta. Luonnollisesti Malmin lentoaseman päärakennus ja hangaari on kaikissa malleissa säilytetty. Samoin raitiovaununlinja alueen halki on esitetty punaisella katkoviivalla. Useimmissa malleissa kaavan perusrungon muodostavat nykyisten kiitoteiden paikalla olevat pääkadut.

Suunnittelualan pinta-ala kaikissa malleissa on sama. Eri maankäyttölajien pinta-alat hehtaareina ovat näissä kuvissa virheelliset, koska niiden yksityiskohtia kehitettiin jatkuvasti eikä pinta-aloja siksi pidetty kuvissa ajan tasalla.

Seuraavassa muutamia esillä olleita vaihtoehtoisia kaupunkirakenteita. Edellä on esitetty kuvia joistakin vaihtoehdoista. Näistä oli kuitenkin vaikea päästä eteenpäin lentokoneiden ollessa vielä kentällä. Eikä kaavoja kannata valmistaa varastoon, koska ne vanhenevat muutamassa vuodessa ja työ menee hukkaan.

Kaupungilla oli kuitenkin tarve kiirehtiä kentän suunnittelua, joten vuonna 2004 Kiinteistövirastoa kehoitettiin sanomaan irti Malmin kentän vuokrasopimus. Näin varasto ja lautakunta myöhemmin tekivätkin, mutta tuloksetta.

Projektin työ alkoi painottua yhä enemmän Alppikylän, Ormuspellon, Latokartanontien ja muiden sellaisten alueiden suunnitteluun, joita voitaisiin kehittää lentokenttäratkaisusta riippumatta. Mm. Hartwallin varasto siirtyi Konalasta Tattariharjuntien varteen kaavoitetulle uudelle tontille. Osayleiskaava-alueen eteläosan teollisuusalueet olivat lentokenttäratkaisusta melko riippumattomia, joten niihin voitiin panostaa. Talttatie ympäristö Kehä I:n varressa kiinnosti myös yrittäjiä.

Vuoden 2004 alussa todettiin koko kentän osalta, ettei osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa vielä laiteta eteenpäin. Lentokentän olemassaolosta ei haluttu syksyn kunnallisvaaleihin repivää aihetta. Vuoden 2004 puolivälin jälkeen kentän osayleiskaavaan ei panostettu erityisesti, koska kentän luovuttaminen kaupungille ei edistynyt. Keskustelu kentästä kävi kiivaana yleisön, puolueiden ja järjestöjen piirissä.

Alppikylä

Jo vuonna 2002 Alppikylän asukkaat kyselivät uusista rakentamismahdollisuuksista. Monet tontit olivat olleet vuosikymmeniä rakennuskiellossa. Yleiskaava 2002:n, Malmin lentokenttäalueen osayleiskaava 2006:n ja lopuksi alueen asemakaavan olisi kuitenkin valmistuttava ennen kuin rakentaminen olisi mahdollista.

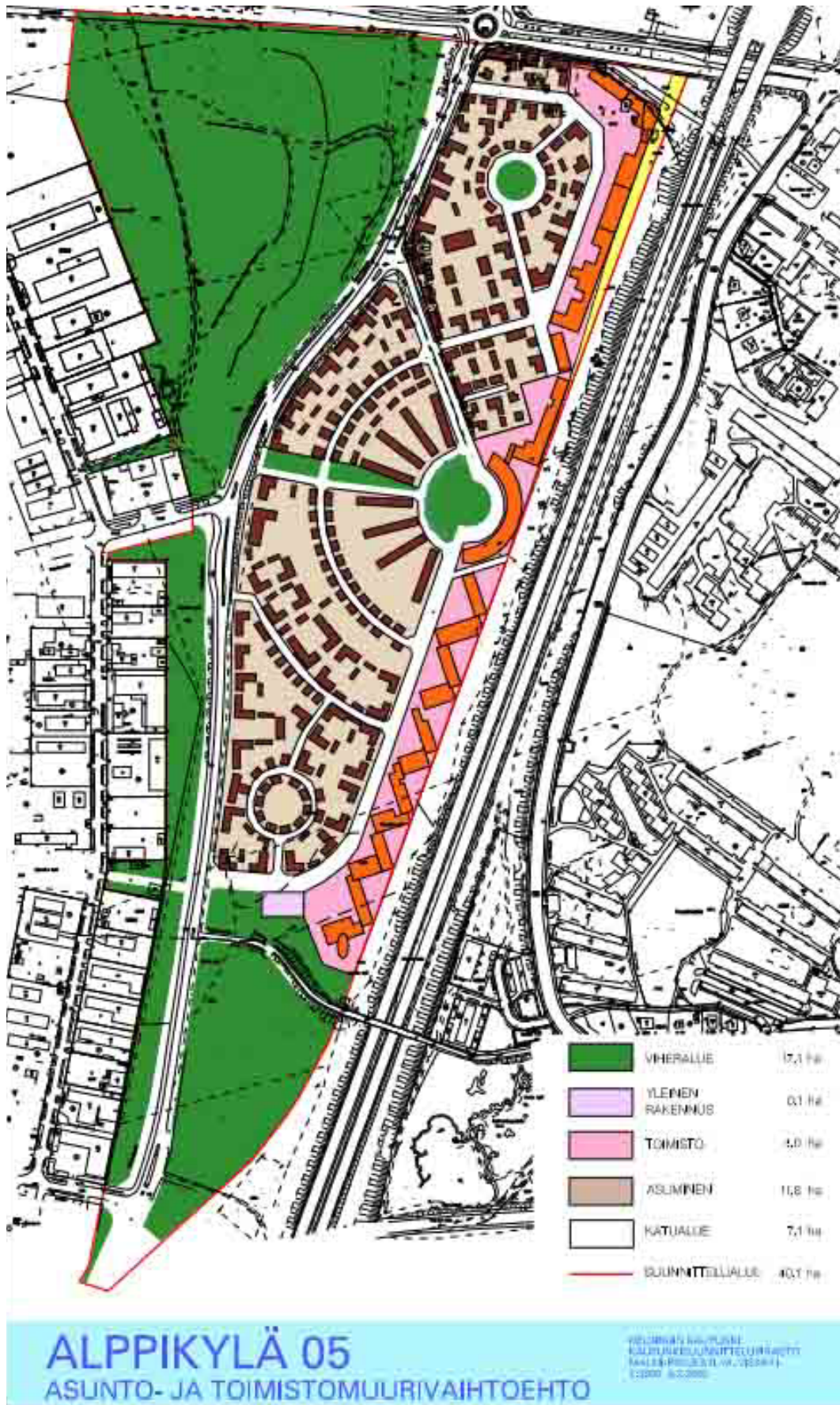
Alppikylän rappeutuminen yksityisten tonttien osalta oli seurausta pitkään jatkuneista rakennuskielloista. Yksityiset tontinomistajat olivat erittäin iloisia kuultuaan kaavatyön aloittamisesta Alppikylässä. Alppikylä oli haastava kaavoittamisen kannalta, koska siihen liittyi Heli-rata-problematiikka, Lahdenväylän parantaminen, pohjaveden suojeleminen, liikennemelu, pienhiukkaset ja lentomelu, joka oli suurin este. Alppikylään oli jo kaupunkisuunnitteluviraston taholta 1990-luvulla ehdotettu rakentamista, mutta suunnitelmat



Kuva 71. Teollisuusvaihtoehto.



Kuva 72. Formulavaihtoehto.



Kuva 73. Asuntoalue ja toimistomuuri.



Kuva 74. Asuntoja, toimistoja ja teollisuutta.

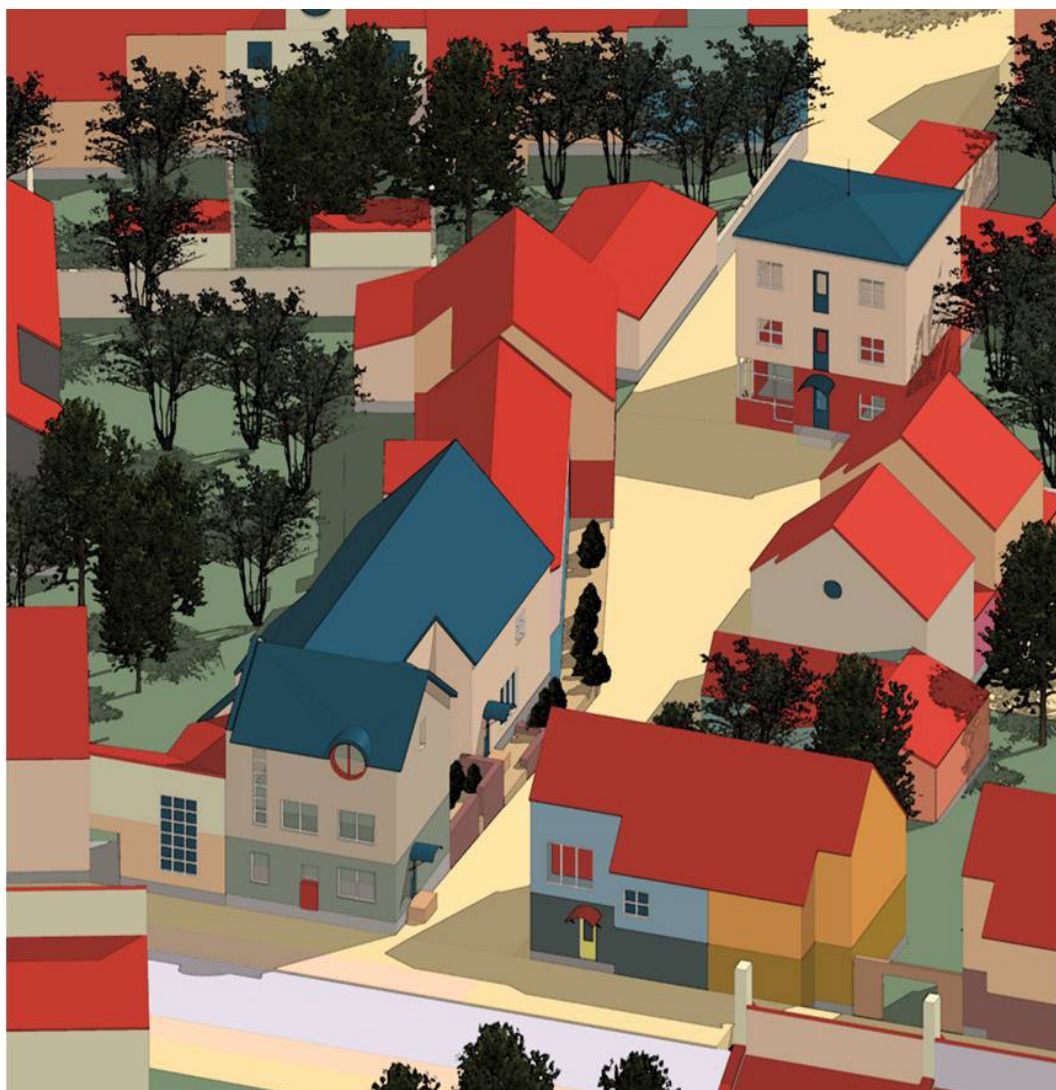


Kuva 75. Vaihtoehto 15. Asumista, toimistoja, teollisuutta.

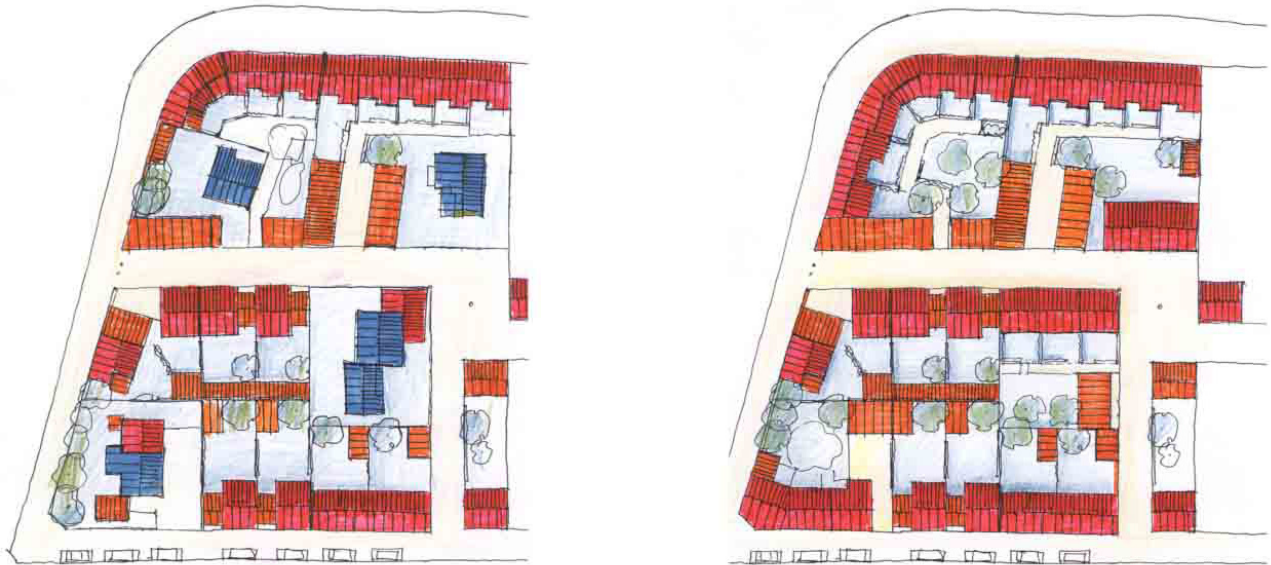
eivät olleet edenneet edellä mainituista syistä.

Alue oli kuitenkin Malmi-projektin suunnittelualan osa, maaperä oli hyvä eikä siellä ollut lentokenttää. Lisäksi projektin tavoite oli laatia osayleiskaavan lisäksi nopeassa aikataulussa rakentamiskelpoisia asemakaavoja. Kaavoitusmahdollisuuksia alettiin selvittää.

Malmi-projekti järjesti keskustelutilaisuuden Alppikylän tulevaisuudesta 30.10.2002. Todettiin suunnittelun ongelmakohdat ja käytiin läpi neljä vaihtoehtoa: 1) Koko alueelle formula-rata-tyyppinen ratkaisu, 2) Koko alue toimistokortteleita, 3) Koko alue teollisuutta Tattarisuon tapaan, 4) toimisto- ja asumisvaihtoehto, toimistot muurina Lahdentielle päin. Läsnaolijoista monet totesivat, ettei alue sovi asumiseen. Vedenottamoa pidettiin ongelmana. Metsä Lahdenväylän varressa haluttiin säilyttää suojavyöhykkeenä. Päädettiin kaavoittamaan alue teollisuusalueeksi, jolla olisi myös urheiluhalleja. Ajateltiin, että aluksi se edustaisi "medium- tech- aluetta", ei "low-tech", kuten Tattarisuo. Myöhemmin se voisi jalostua korkealuokkaisemmaksi työpaikka- alueeksi.



Kuva 76. Townhouseilla pyrittiin luomaan inhimillisen mittaista eurooppalaista urbaania yksilöllistä kaupunkia monenlaisella tuotantotavalla.



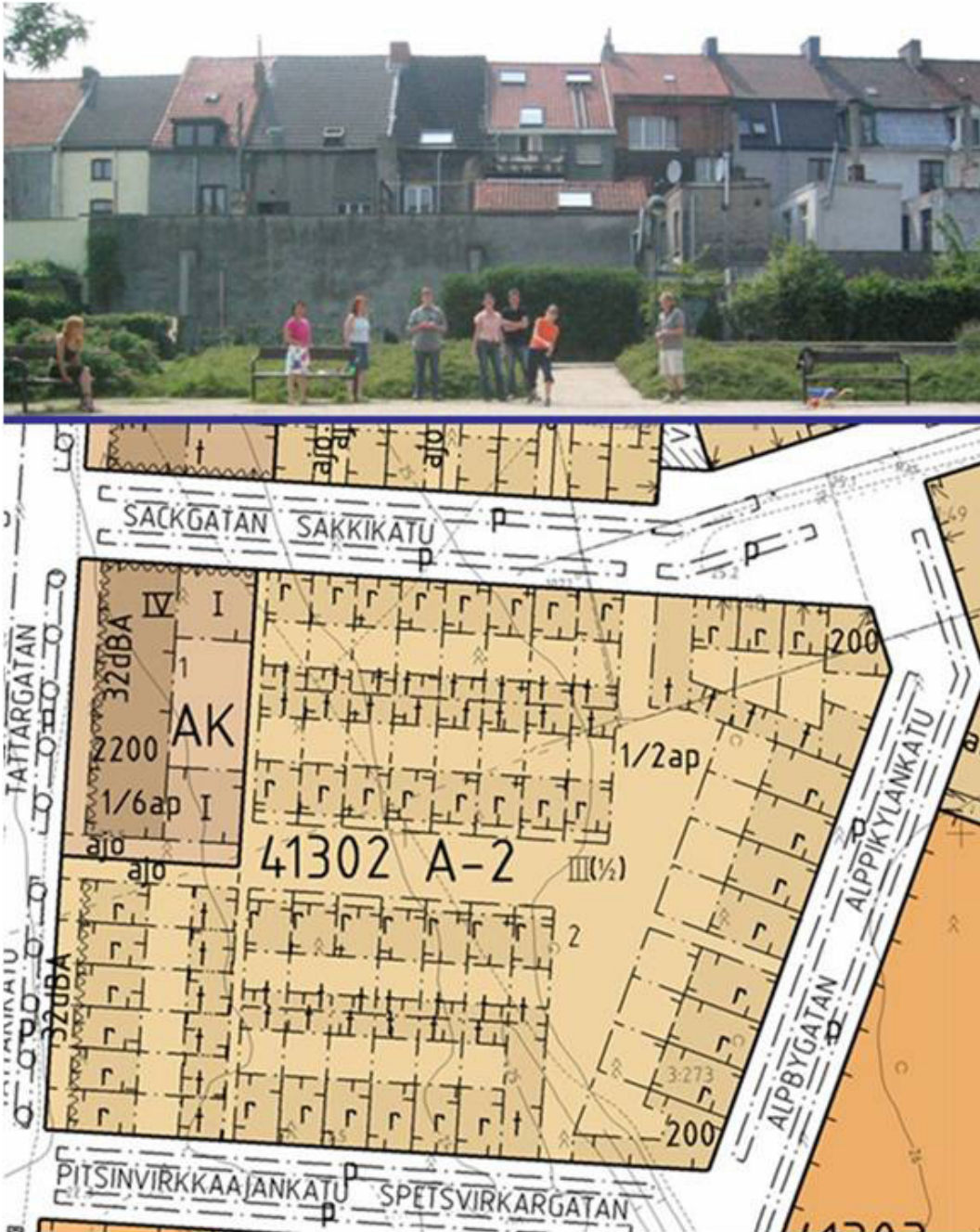
Kuva 77. Vasemmalla nykyisten talojen säilyttäminen ja lisärakentaminen, oikealla nykyisten talojen purkaminen ja uudisrakentaminen.

Yksityisillä tonteilla rahoitus ja rakentaminen ei voi olla samalla tavalla synkronoitu kuin tuottajamuotoisessa rakentamisessa. Siksi Alppikylän kaava varsinkin yksityisillä tonteilla laadittiin niin, että asukas voi käyttää rakennustaan myös tulevaisuudessa itse valitsemallaan tavalla. Alppikylän asuintalot eivät olleet kuitenkaan varsinaisia rakennussuojelukohteita.



Kuva 78. Yhdistetty teollisuus- ja asuntokatu

Ajatuksena Alppikylässä oli tehdä kaupunkia, ei vain asuntoaluetta. Siksi suunnitelmaan kuului mm. katu, jonka toiselle laidalla on asuntoja ja toisella työpaikkoja. Työpaikkatontit ovat Lahdenväylän ja asutuksen välissä. Sama teema esiintyy myös Ormuspellossa.



Kuva 79. Määräalakortteli.

Kaavaan kuuluu myös kortteli, jossa tonttiliittymien ja niiden kustannusten välttämiseksi rakennukset ovat suurella tontilla erillisinä määräaloina. Omistajana tontilla olisi as.oy tai muu yhteisö (loppukäyttäjät). Jokainen voi rakentaa määrälalleen omanlaisensa talon ja suunnitteluttaa sen kenellä haluaa ja rakentaa kaavan puitteissa niin pienen ja halvan talon kuin haluaa. Etuna olisi yhteisjärjestelyjen järjestämismahdollisuus tontilla, kaikkien määräalojen ei tarvitsisi rajoitua katuun, hoito, liittymämaksut ym. olisivat edullisia verrattuna kokonaan omaan tonttiin. Näitä tavoitteita ei kuitenkaan onnistuttu saamaan toteutukseen asti.



Kuva 80. Atrium-kortteli.

Kaavaan sisältyy myös yksikerroksisten rakennusten tuottajamuotoista rakentamista edustava atrium- talojen kortteli. Tontin tehokkuusluku on n. 0,5. Talotyyppi on Suomessa erittäin harvinaisen. Korttelissa pysäköinti oli laskettu lähes kokonaan kadunvarsipysäköinnin varaan. Näin korttelin sisään olisi luotu hyvin ihmisläheinen mittakaava.

Tiedettiin, että suomalaisille suunnittelijoille atrium-talon suunnittelu on haastava tehtävä. Siksi ennen kaavan hyväksymistä koko korttelista laadittiin konsulttityönä erillissuunnitelma. Kuvan suunnitelma Sami Wikström.

Alppikylä on Helsingin kaupungin pohjavesien suojelualue, mistä seuraisi teollisuudelle lisävaatimuksia.

Tilaisuuden herättäjä oli keväällä järjestetty ylipormestarin asukasilta. Alppikylässä oli yritetty myös myydä kiinteistöjä huonolla menestyksellä.

Alppikyläläisille kerrottiin tammikuussa 2003, että alueesta aiottiin työpaikka-alueeksi sen ympäristöolosuhteiden takia. Asukkaat halusivat kuitenkin tonteilleen nimenomaan asumista sekä varmuuden tonttinsa lunastushinnoista. Kiinteistövirasto ei innostunut, koska kysyntää pidettiin vähäisenä. Malmi-projektin kaavoittajat olivat innokkaampia, koska koko projektin tarkoitus oli kuitenkin lisätä nimenomaan asumisen mahdollisuuksia Malmin lentokentän tuntumassa.

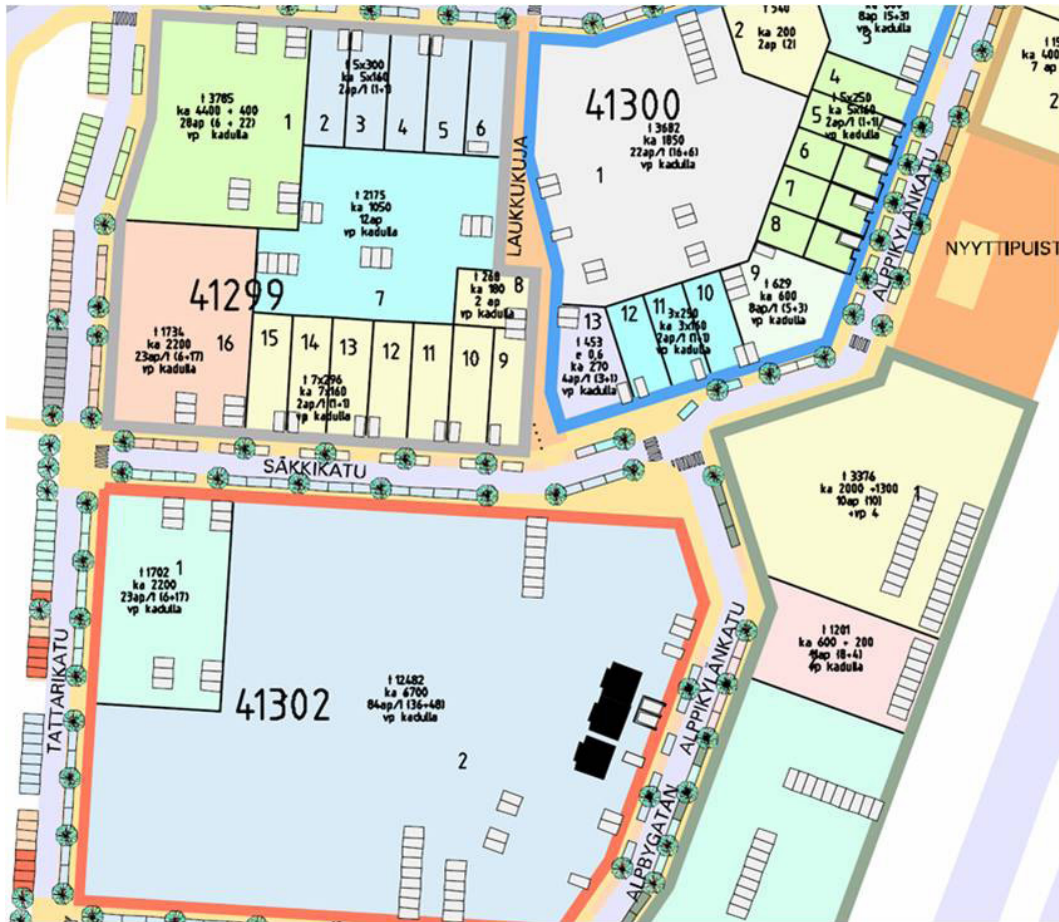
Helmikuussa 2003 keskusteltiin siitä, millaista työpaikkakerrosalaa Alppikylään kannattaa sijoittaa. Yleiskaavaosaston päällikkö Kare halusi myös asumista, koska niin oli merkitty yleiskaavaluonnokseenkin. Kiinteistöviraston mukaan alueella toimistot eivät mene kaupaksi, teollisuus saattaisi toimia. Lisäksi Alppikylässä olisi hyvin voinut olla vapaa-ajan ja urheilun toimintapisteitä.

Alppikylän kaavoituksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli esillä 5.-23.5.2003. Suunnitelmassa todettiin, että tuleva maankäyttö halutaan ratkaista osayleiskaavan laatimista nopeammin, koska asemakaavan puuttumisesta on seurannut ongelmia alueen olemassaolevien kiinteistöjen kannalta. Keskustelutilaisuudessa esiteltiin yleisölle muutamia vaihtoehtoja. Alppikyläläisten kanssa virkamiehet totesivat, että ehkä vaihtoehto, missä olisi asumista, joita täydennettäisiin toimisto- ja liikerakennusmuurilla Lahdenväylän suuntaan, voisi olla mahdollinen joillain edellytyksillä, huolimatta ympäristön haittatekijöistä.

Todettiin myös, että suunnitteilla on uuden moottoriteliittymän rakentaminen Suurmetsäntien ja Lahdenväylän välille, mikä vaikuttaa Jakomäen ostoskeskuksen läheisiin liikennejärjestelyihin.

Asukasjärjestöt ottivat kantaa Alppikylän suunnitelmiin ja kannattivat vaihtoehtoja, missä suurin osa alueesta on asumista. Projekti laati uusia vaihtoehtoja. Myöhemmin käytyjen keskustelujen pohjalta kehitettiin vaihtoehdot 13 ja 14. Asuminen alkoi saada yhä enemmän painoarvoa suunnitelmissa.

Monesta Helsingin asuntotuotantoalueesta poiketen asukkaat Alppikylän tapauksessa edustivat pääasiassa alueen tonttien omistajia, joista moni asui siellä. Siksi kaavoituksessa kuultiin paljon enemmän kaavoitusta tukevia lausuntoja ja mielipiteitä kuin niissä tapauksissa, missä kaupunki kaavoittaa uutta asumista omille maille ja asukkaat



Kuva 81. Liikennesuunnitelman ote.



Kuva 82. Tontti, katu, autot ja puut.

edustavat ympäristössä asuvaa väestöä.

Asukasyhteistyö Alppikylän omia tonttejaan omistavien asukkaiden kanssa sujui hyvin ja luovasti. Myös Jakomäki-Seuran suuntaan vuorovaikutusprosessi oli hyvin myönteinen. Tavoite oli, että kaavaehdotus olisi lautakunnassa syksyllä 2004. Seurojen edustajille esiteltiin n. 10 vaihtoehtoa. Formula-rata malli ei herättänyt innostusta, vaikka näinä vuosina suomalaisilla olikin menestystä maailmalla sillä urheilun saralla ja vaikka Alppikylän alueella nuoriso oli harrastanut moottoriurheilua. Yleisesti pidettiin monipuolisista malleista eli esim. urheilun, asumisen ja toimistomuurin yhdistelmästä.



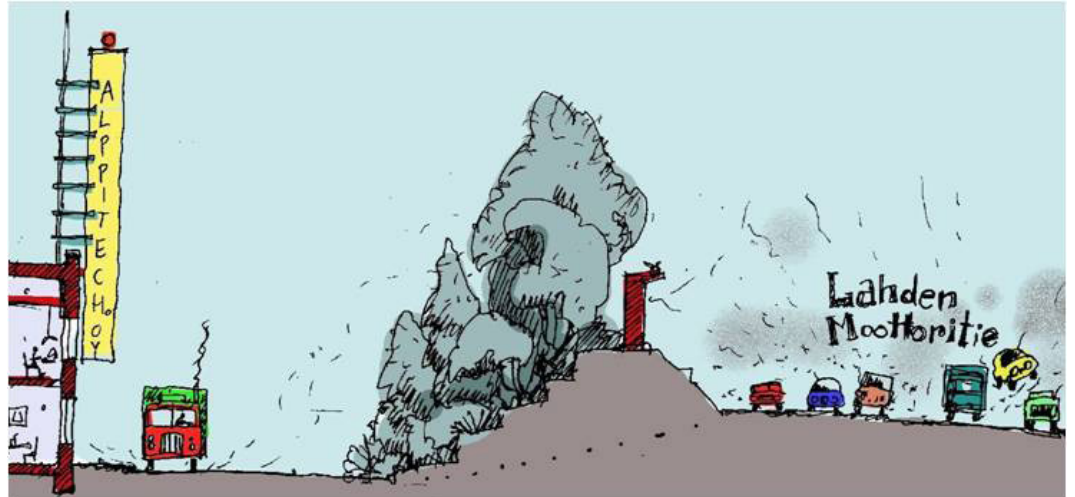
Kuva 83. Suurmetsäntien ja Lahdenväylän liittymävaihtoehtoja.

Teollisuutta oli Tattarisuolla seurojen mielestä jo tarpeeksi.

Tiivis yhteistyö Alppikylän asukkaiden kanssa alkoi. Monet olivat huolissaan kiinteistöomaisuudestaan. Tontinomistajille kaupunkisuunnitteluvirasto sanoi tekevänsä kaavaa niin, että vanhat talot voisivat säilyä, rakennusoikeutta lisättäisiin eikä tonttiakaan olisi pakko jakaa. Projekti toivotti kaikki asukkaiden omat suunnitelmat tervetulleiksi.

Osa alppikyläläisistä oli asunut alueella lapsuudesta saakka ja heidän kotitalojaan oli jäänyt mm. Lahden moottoritien alle. Oli myös esim. jouduttu rakentamaan korvaavia uusia rakennuksia nykyisen Alppikylän alueelle. Tontinomistajien toiveita ja tulevaisuuden näkemyksiä otettiin huomioon kaava-alueen yksityisillä tonteilla. Alppikylän lähes kaikki tontinomistajat olivat yhteydessä kaavoittajaan toivomuksineen. Monet halusivat edelleen asua alueella. Rakennusoikeutta haluttiin lisättäväksi.

Alppikylässä oli yksi keskeinen palstanomistaja, joka omisti maista suurimman osan. Hänestä muodostui välitysmies virkamiesten ja asukkaiden suuntaan. Vuorovaikutustilaisuudet pidettiin hänen tiloissaan Alppikylässä, koska muilla alueen asukkailla ei ollut käytössään vastaavan kokoisia tiloja. Kyseinen omistaja myös palkkasi



Kuva 84. Alppikylän meluste. Meluvallin ideointi lähti tämäntapaisista kuvista (Sakari Pulkkinen).

hyvän asuntoarkkitehdin suunnittelemaan aluettaan. Suunnitelmia sovitettiin yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa pientalokaupunki-ideologiaan.

Vaihtoehtoja

Teollisuusvaihtoehto (kuva 71) olisi sujuvasti jatkanut Tattarisuon miljöötä. Formula-ratamalli (kuva 72) ei olisi häiriintynyt pölystä tai melusta. Kumpikaan ei saavuttanut kannatusta. Voidaan myös todeta, että kummassakin tapauksessa tontinomistajien maan arvo olisi ollut pieni.

Alppikylässä edettiin lukuisten vaihtoehtojen kautta kohti mallia, joka voisi saada useimpien hyväksynnän ja joka olisi mahdollinen myös ympäristötekijöiden kannalta. Alppikylä alkoi saada lopullista hahmoaan.

Loppuvuonna 2004 hyväksyttiin vaihtoehto 15 (kuva 75) lopulliseksi havainnekuvaksi, jonka mukaan kaava laadittiin. Käyttökelpoisimmat ja suurimmat virkistysalueet ovat entisiin sorakuoppiin rakennetut kaksi täyttömäkeä. Sorakuopat syntyivät, kun Kalkkihiekkatiilitehdas tarvitsi tuotteisiinsa soraa 1900-luvun alussa. Silloin alueelle johti myös kapearaiteinen rautatie pääradalta nykyisen Tattarisuon teollisuusalueen läpi.

Alppikylän tiivis-matala, townhouse

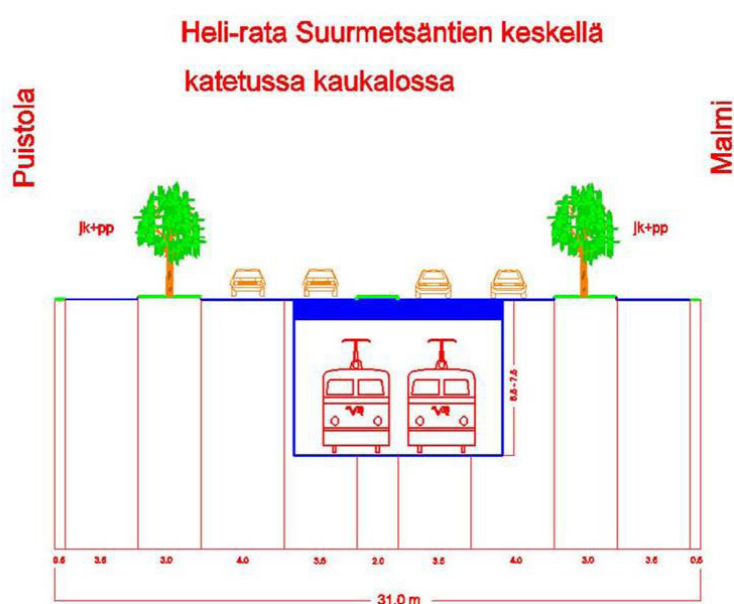
Pääosa tonteista osoitettiin pientalorakentamiseen. Suurimpien katujen varrelle kaavoitettiin myös kerrostalotontteja asuntokannan pitämiseksi riittävän monipuolisena sekä varmistamaan palvelujen asiakaskunnan riittävyyttä.

Alppikylässä tutkittiin erilaisia tapoja tonttien ja toteuttamisen sekä arkkitehtuurin näkökulmista. Näin saatiin materiaalia varsinaisen Malmin lentokentän kaavoittamiseen ja toteuttamiseen laajemmassa mittakaavassa.

Kaavan pientaloratkaisut edustavat niin perinteistä omaehtoista rakentamista kuin myös tuottajamuotoista rakentamista. Alueelta löytyy suuria yhteiskäyttöisiä pientalontontteja sekä erillistontteja. Erilaisia ryhmärakentamismenetelmiä koetettiin edesauttaa ja ennen kaikkea löytää. Myös rakennuttajapuolelta tuli aloitteita ryhmärakentamisprojekteista. Läheiseltä Heikinlaakson alueelta oli mallina yksi toteutettu projekti. Tällaisille hankkeille luotiin Alppikylän kaavaan omia tontteja ja kortteileita.

Rakennuttajayhteistyö

Alppikylän kaavoitus alkoi nauttia rakennuttajien luottamusta, koska suunnitteluprojekti eteni ilmoitetussa aikataulussa. Rakennusliikkeet kiinnostuivat useista tonteista



Kuva 85. Heli-rata tunnelissa Suurmetsäntien alla.

ja ne tekivät sopimuksen alueen suurimman maanomistajan kanssa tämän tontin kehittämiseksi asumiseen.

Alppikylän kokouksissa tuli esiin mm. ajatus, ettei Jakomäen ja Tattarisuon väliin voi rakentaa mitään kovin korkealuokkaista, koska asuinneliöiden hintataso on liian alhainen. Siitä seurasi mm, että Alppikylän kerrostalojen suunnittelijat ja arkkitehdit olivat vastahakoisia ratkaisemaan pysäköintiä muuten kuin maan tasossa pihalla. Kaikki liike- ym. kerrosala haluttiin tonteilta pois, vaikka kyseessä olisivat olleet Alppikylän ainoat työpaikkakerrosalat. Tämä piirre liittyy tuottajamuotoiseen rakentamiseen Helsingin seudulla yleensäkin. Alueellinen hintataso on asuntotuottajille hyvin tärkeä, mutta niin oleellinen se ei ole silloin, kun loppukäyttäjät rakennuttavat taloa itselleen. Alppikylässä haettiin toteuttamiseen erilaisia välimuotoja.

Malmi-projektissa ei innostuttu sellaisista rakennuttajaehdokkaiden projekteista, mitkä

olisivat tuoneet mukanaan toiminnallisesti yksipuolisia ja muodoiltaan, kooltaan ja väreiltään monistettuja irtorakennusten kokoelmia.

Kadunvarsipysäköinti

Helsingissä asuntojen autopaikkamäärä on sidottu rakennusoikeuteen. Ja pientalossa kerrosalaa syntyy helposti paljon. Alppikylän ja muidenkin kentän ympäristöalueiden tavoite oli muodostaa tehokkaasti rakennettua pientalokaupunkia. Silloin pysäköintiratkaisu on tärkeä. Alppikylässä oli kaksi vaadittavaa autopaikkaa sijoitettu niin, että toinen olisi autotallissa tontilla ja toinen kadulla. Auton mitat voivat olla lähellä koko tontin leveyttä.

Kadunvarsipysäköinnin kehittämisestä tiivis-matala-alueilla ja erityisesti Alppikylässä tuli kiinnostava kehittämiskohde. Ongelmaksi muodostui Helsingissä noudatettu pysäköintikäytäntö, kadun pysäköintiin käyttämisen välttäminen. Kadunvarsipysäköinti onkin erittäin vähän tilaa vievä, taloudellisesti edullinen ja monikäyttöisin silloin, kun ei liikuta aivan kaupunkien tiiveissä keskustoissa. Juridiikan ja kustannusten suhteen syntyivät suurimmat neuvonpidon aiheet Alppikylän kadunvarsipysäköinnistä.

Tiivis-matalan katutilan käytön on oltava tarkasti suunniteltua. Pientalokaupungissa on paljon katuja tonttien pienuuden takia. Siksi katuja on järkevää käyttää myös pysäköintiin. Alppikylän townhouset vaativat keskimäärin kaksi autopaikkaa. Toinen sijoitettiin kadulle, ei nimikkopaikkana. Laskennallisesti tonttien autopaikat vieraspaikkoineen näin mahtuivat Alppikylän kaava-alueelle mainiosti.

Lahdenväylä

Samanaikaisesti Alppikylän kaavoituksen kanssa oltiin Tielaitoksen taholta laatimassa selvitystä Lahdenväylän tulevaisuuden tilatarpeista. Ilmeistä oli, ettei moottoriväylien vaatimia maapinta-aloja ainakaan enää kasvatettaisi kaupungin alueella. Yritettiin tutkia, voitaisiinko nykyisiä varauksia jopa supistaa.

Alppikylän ja Suurmetsäntien liittymälle tutkittiin varausta kaavoituksen yhteydessä. Vaihtoehtoja oli monia. Liittymä oli osa Lahdenväylän selvitysalueetta.

Liittymästä laadittiin useampia vaihtoehtoja. Keskustelua syntyi varsinkin maapinta-alan tilatarpeesta. Onko sen hinta otettava huomioon vaikutusarvioinnissa?

Liikennesuunnittelussa mielletään usein liikenteen vaatiman maa-alan olevan ilmaista. Todellisuudessa laajat liittymät kuitenkin syövät mahdollista korttelimaata, jolla on rahallinen arvo. Erityisesti tässä Alppikylän tilanteessa liittymän alueelle voitiin kaavoittaa myös toimistotontteja. Lopputulemana oli, että kaavaan valittiin vähiten maata tarvitseva vaihtoehto, oikealla.

Alppikylän kaavoittaminen asuntopainotteiseksi alueeksi edellytti hyvän meluesteen rakentamista alueen Lahdenväylänpuoleiselle laidalle. Kaavavaiheessa kaupunkisuunnitteluviraston oma suunnittelija laski alueen melukäyrät. Meluvallin suunnitteluryhmä myöhemmin toisti melulaskennat, eri tuloksin. Ja kolmannen kerran meluvallin taakse tulevien asuintonttien suunnittelijat joutuivat myös teettämään oman melulaskentansa,



Kuva 86. Ormuspelto idästä, vuonna 2003. Kuvassa näkyy tyypillisen malmilainen tilkkutäkkinäinen maankäytön hajanaisuus. Etualalla Sunnuntaipalstojen reunaa. Taka-alalla vasemmalta Malmin aluekeskus. Kotinummentien silta ylittää pääradan ja sen etupuolella on ränsistynyt metsikkö, jossa on mm. Primon entinen tehdas. Puukeskus Oy:llä on suuri uudistamista kaipaava tontti kuvan keskellä. Entisen hautausmaaradan kaarteita voi aavistaa katulinjauksessa.

eri tuloksin kuin edelliset.

Heli-rata

Heli-rata tarkoittaa Helsingistä Itään suunniteltua rautatieyhteyttä. Vuonna 1978 laaditussa suunnitelmassa se sivuaisi Malmin lentokenttää siten, että Heli-rata eroaa pääradasta Tapanilan aseman pohjoispuolella ja seurailee Suurmetsäntien vartta itään, Jakomäen läpi ja kohti Porvoota. Rata on osa Malmin kentän yleiskaavan kokonaisuutta. Se on esitetty maakuntakaavassa ja yleiskaavoissa.

Viimeisin suunnitelma Heli-radasta vuonna 1982 ja se oli edelleen voimassa. Pieneltä osalta sitä oli päivitetty 1990-luvun alussa Fallkullan (ns. Helluntaipalstojen) asuntoalueen kaavoituksen kohdalla. Yleiskaava 2002:n luonnoksessa rata oli päällekkäin

korttelimerkinnän kanssa.

Suunnittelutyössä siihen jouduttiin paneutumaan Alppikylän asemakaavoituksessa, koska asemakaavat konkretisoivat ajallisesti etäisiltäkin tuntuvat hankkeet. Heli-radasta pyrittiin löytämään ja päivittämään suunnitelma, jonka varaus ei veisi rakennusmaati-
laa Alppikylästä. Toisaalta Liikenne- ja viestintäministeriö oli lausunut yleiskaava 2002:n yhteydessä, että ratavarauksen voitaisiin poistaa. Projekti laati pari vaihtoehtoa, joista molemmista oli Heli-ratavarauksen poistettu. Ratahallintokeskuksen mielestä varauksen tuli kuitenkin pysyä paikallaan, vaikka radan rakentaminen ei tulisi ajankohtaiseksi ennen kuin paikallisliikenne Porvooseen sitä vaatisi.



Kuva 87. Primon tehdas vuonna 2004. Tehdas oli rakennettu 1930-luvulla. Viimeisimmät laajennukset oli tehty 1970-luvun alkupuolella.

Rataverkkojen visiointia tullaan suorittamaan lähivuosina enemmänkin. Voi olla, että Heli-rata jää toteutumatta, tai se voi haarautua Keravan tasolta, tai se voi alkaa esim. metroverkon päästä. Koska Malmin kentän osayleiskaava ja varsinkin Alppikylän asemakaava tähtäsivät konkreettiseen rakentamiseen, tuli Heli-rata ottaa huomioon. Kaupungin tuli tehdä vaihtoehto, jonka Ratahallintokeskus voisi hyväksyä.

Pohdittiin, että ehkä rata voisi olla tunnelissakin. Ratahallintokeskus ilmoitti, että jos kaupunki haluaa sellaisia muutoksia suunnitelmiin, jotka lisäävät kustannuksia, voi kaupunki sellaisen kaavan tehdä, mikäli samalla sitoutuu korvaamaan lisäkustannukset.

Heräsi kysymys, kuinka loputtomasti ihmisten tonteilla voidaan suunnitelmataasoilla

säilyttää tulevaisuuden varauksia, joita ehkä ei koskaan tehdä mutta jotka koko ajan haittaavat maan taloudellista käyttöä. Mitä laki sanoo ihmisen ”löysässä hirressä roikumisesta”, ts. siitä, jos omaa palstaa koskee suunnitelma, esim. liikennesuunnitelma, jolla ei ole virallista statusta, mutta joka kuvastuu hallintoelinten lausuntojen taustalla ja estää ihmisen myymästä, ostamasta tai rakentamasta ko. kiinteistöjä.

Helistä tehtiin uusia linjausvaihtoehtoja itse radan ominaisuuksien sekä rakennettavuuden suhteen. Suhde pohjaveteen oli rakentamisessa oleellinen. Ilmeistä oli, ettei asiaa aiemmassa vuoden 1982 suunnitelmassa huomioitukaan. Ehdotettiin myös sellaista vaihtoehtoa, jossa Heli-radalle tehtäisiin varaus Suurmetsäntien keskelle, jolloin katu voitaisiin rakentaa valmiiksi, ja vain istuttaa radan varausalue keskellä.

Heli-rata puhutti vielä vuonna 2006, kun Alppikylän asemakaava oli jo hyväksytty. Siitä tehtiin erillinen konsulttiselvitys. Tuloksena oli kolme vaihtoehtoa: tunneli, yhdistetty tunneli ja silta sekä vertailuvaihtoehtona entinen maantasoinen ratasuunnitelma. Työssä oli tarkistettu Heli-radana ja kaavoituksen yhteensovitus Helsingin ja Vantaan alueilla.

Heli-radana liittymisestä aiheutuvat järjestelyt pääradalla Malmin- Tapanilan alueella selvitettiin työn yhteydessä. Radan itäpäässä tarkastelu ulotettiin niin pitkälle, että Vuosaaren satamaradalta Heliin yhtyvä raide vaihdejärjestelyineen voitiin suunnitella. Työn tuloksena määriteltiin Helin olevan Vuosaaren satamaradana liitoskohtaan asti kaksiraiteinen henkilöliikenteen rata. Radana tavoitenoisuus on 300 km/h. Tapanilan ja Vaaralan välillä käytetään suunnittelunopeutena 160 km/h. Taajamajunille on pysähdyspaikka Jakomäessä.

Rata suunniteltiin Alppikylän ja Jakomäen aseman välillä tunneliin sekä pinta- että tunnelivaihtoehtoissa. Lahden moottoritie alitetaan. Jakomäen asemalta itään rata kulkee tunnelissa tai pintavaihtoehtoissa kattamattomana kaukolorakenteena Helsingin ja Vantaan rajalle.

Kesällä 2006 hyväksytyssä Alppikylän asemakaavassa rata merkittiin tunneliin Suurmetsäntien alle. Vaikutukset maankäyttöön riippuvat oleellisesti vaihtoehtovalinnasta pinta- ja tunneliradana välillä.

Kaavoituksen kannalta olisi suuresti helpottanut päätös radana rakentamisesta. Silloin sen varaan olisi voitu rakentaa ja kaavoittaa lähijunille hyviä uusia puutarhakaupunkeja tai lähion muunnelmia, kuten Helsingin länsipuolella tai Martinlaakson- radana, nykyisen Kehäradana, tapauksessa tehtiin 1970-luvulla. Silloin ratasuunnitelma toteutettiin ripeästi. Heli-ratakysymys nousi esiin myös Östersundomin suunnittelussa myöhemmin. Jos aiempi suunnitelma olisi ollut konkreettinen sen varaan olisi voitu rakentaa paljonkin.

Asemakaavan valmistuminen

Alppikylän asemakaavaehdotus hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 16.12.2004. Lausuntojen ja mielipiteiden jälkeen Alppikylän kaavaehdotus on uudestaan lautakunnassa lokakuussa 2005 ja asemakaava vahvistettiin elokuussa 2006. Toteutunut aikataulu oli loppujen lopuksi hämmästyttävän kitkaton.

Alppikylästä alettiin varata tontteja 2006. Sosiaalisen asuntotuotannon määrä haluttiin

pitää sellaisena, ettei synny suuria ja kaupungin kannalta ongelmallisia vuokratalo-keskittymiä. Nyt 2016 alueelle on toteutettu melkein kaikki asuinkerrostalotontit. Urbanissa pientalorakenteessa on vielä paljon aukkoja, samoin työpaikkarakentaminen puuttuu, mikä kuvastaa tämän ajan olosuhteita Helsingissä.

Helsingin käytännöt tuottavat tehokkaasti tuottajamuotoisia kerrostaloalueita. Muunlaisten alueiden tuottaminen on Helsingissä tehottomampaa. Yksityisten townhousien kohdalla on selvää, että ne rakennetaan tekijälle soveltuvana aikana. Omaehtoisten rakentajien tontteihin on vaikea soveltaa samanlaisia aikataulutavoitteita



Kuva 88. Ormuspellon läntisimmän osan teollisuuskorttelien rappiotila oli osaltaan syynä siihen, että paikalliset yhteisöt pitivät uutta asemakaavoitusta lähinnä asuinkäyttöön hyvin tervetulleena. Kaavoista ei siksi valittu.

kuin tuottajamuotoiseen kerrostalorakentamiseen. Toisaalta ei ole massaa mitään määrääkään, jolloin kaupungin tulisi olla valmis.



Kuva 89. Ormuspellon rakenna-kaavio vuodelta 2003.

Olosuhteiden johdosta Ormuspellon pääraitaan suuntautuva puoli rakennettiin ja suunniteltiin pääosin kerrostaloiksi. Pientalotontteja sijoitettiin kuitenkin kaikkiin suurkortteleihin vähintään niiden keskialueille. Kaikissa kortteleissa on sekä kerros- että pientalotontteja, lukumääräisesti eniten on pientalotontteja.

Ormuspellon asumiseen kaavoitetun alueen ulkopuolelle jäi huomattava määrä teollisuuteen ja muuhun työpaikka-toimintaan varattuja alueita. Osaa kaava-alueella olevia työpaikatontteja myös laajennettiin. Näin Ormuspello edustaa toiminnallisesti sekoittunutta kaupunkirakennetta ja siten se jatkaa malmilaista perinnettä.

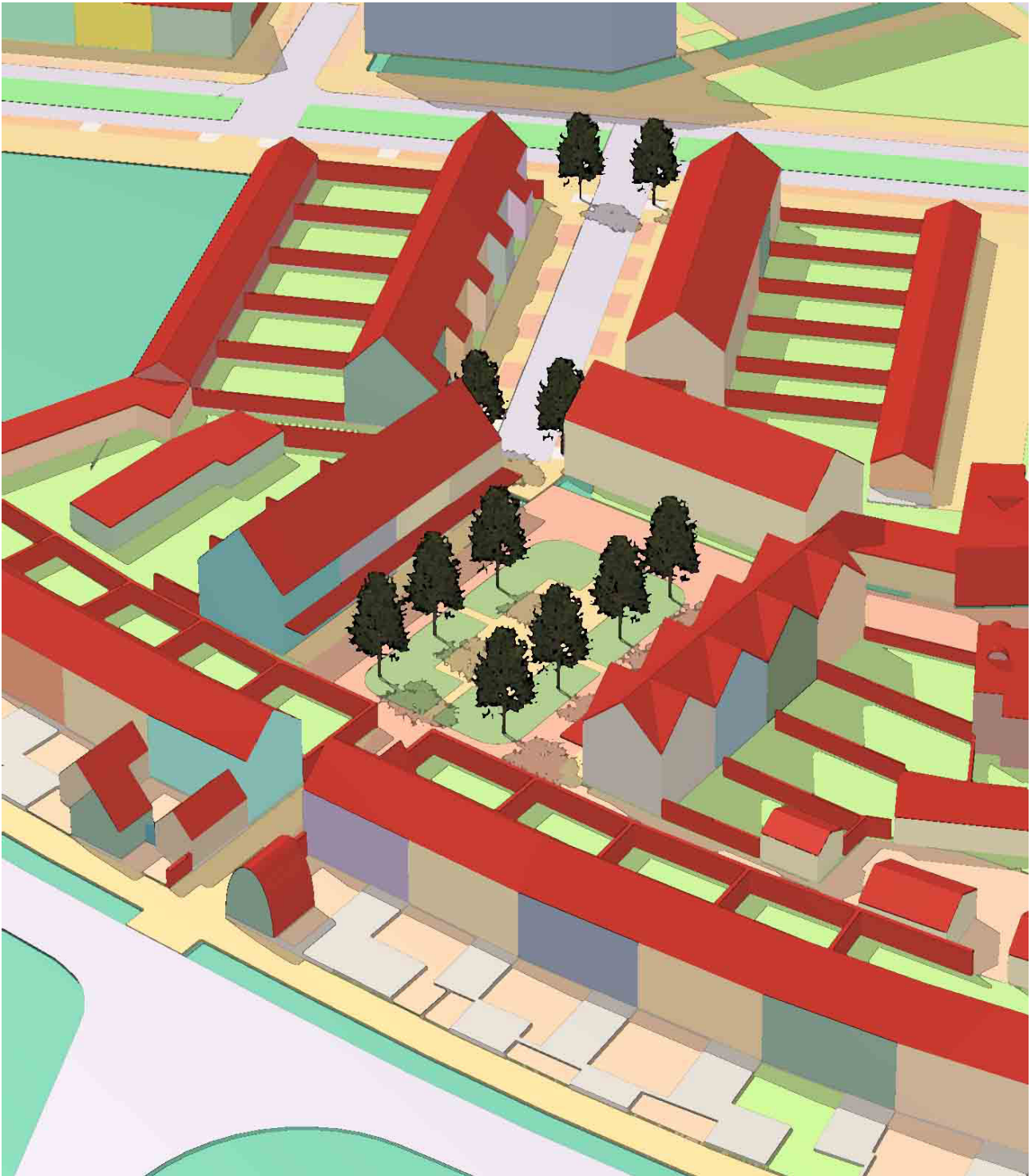


Kuva 90. Ilmakuvaan sovitettu havainnekuva joulukuulta 2005.

Neliömetrimääräisesti Ormuspellon kaava-alueella ei ole suuria virkistysalueita. Siksi suorkortteleiden sisäiset pienet aukiot ovat oleellisia ihmisten oleilupaikkoja urbaanissa ympäristössä.

Katuyhteyden tulevalle lentokentän alueelle piti olla sujuva. Siihen suuntaan osoitettiin Ormuspellosta suora katulinja raitiotielinjauksineen.

Suomalaiselle liikennesuunnittelulle pienimittakaavaiset kadut ovat aina olleet vaativa tehtävä. Suunnitteluprosessissa esiin tulevat normit ja ohjeet, kuten esim. autoliikenteen ja pyöräilyn näkemät. Niiden johdosta katujen kulmat alkavat harittaa avarina aukeina kautta koko Suomen. Pelkkä pyörätienormistokin estää kiinteän kaupunkirakenteen. Normeista aiheutui ongelmia Ormuspellossakin, mutta ne saatiin ratkaistuksi.



Kuva 91. Pienet urbaanit aukiot ovat Ormuspellon asemakaavassa tärkeitä.



Kuva 92. Sven Grahnin puisto. Ainoa puisto muodostettiin katkaisemalla keskeinen katu ja tekemällä osasta entistä katualuetta puistoa. Se sai nimensä Primo Oy:n perustajan mukaan. Ormuspellon muutkin uudet nimet pohjautuvat paikan teolliseen perinteeseen.

Ormuspelto

Suunnittelu alkaa

Ormuspellon teollisuusalue kuului Malmin lentokentän kaavoittamiseksi määriteltyyn n. 500 hehtaarin laajuiseen osayleiskaava-alueeseen. Ormuspelto sijaitsee



Kuva 93. Ormuspeltoon suunniteltu townhouse-alueen katukuva.

osayleiskaava-alueen länsireunalla ja se liittyy muuhun lentokenttäalueeseen liikennejärjestelyjen muutosten kautta. Tämä ei kuitenkaan estäisi teollisuusalueen asemakaavan muuttamista ennen osayleiskaavan valmistumista, kunhan lentokenttäalueen tulevat liikennetarpeet otettaisiin huomioon kaavaa muutettaessa.

Esteenä asumiselle Ormuspellossa oli lentomelu ja rakentamiskorkeuden rajoitukset lentokentän itä-länsi-suuntaisen kiitoradan johdosta. Kysymys melusta oli uusien selvitysten valossa tulkinnanvarainen. Ilmailulaitoksen kanssa käytyjen neuvotteluiden tuloksena todettiin olosuhteiden muuttuneen niin, etteivät lentomelu ja rakentamiskorkeuden rajoitukset nyt estäisi alueen rakentamista. Melua oli, mutta sitä olisi joka tapauksessa alueella. Alkoi näyttää siltä, että asuminen olisi mahdollista. Pääradan suunnasta tulevan melun ehkäisy oli myös merkittävä tekijä asuinkäytön kannalta. Myöhemmin kävi ilmi, että maaperässä oli erilaisia myrkköjä johtuen alueen pitkstä teollisesta käytöstä. Sehän oli alkanut jo A.B. Vanda Parkstadin aikoihin.



Kuva 94. Ormuspellon townhouse- rakentaminen on edelleen käynnissä.

Alueen olevat käyttäjät

Ormuspellon alueen kärki oli 2000-luvun alussa monella tavalla rappiotilassa. Sieltä saattoi havaita mm. pensaistuneen entisen hautausmaaran penkereen. Epämääräiset porukat kokoontuivat pienissä metsäpusikoissa. Romua oli kaikkialla.

Suunnittelualueella oli kaksi toimivaa teollisuusrakennusta sekä lisäksi entinen Primon tehdas oli tilapäiskäytössä, mm. kirpputorina. Malmin ja Ormuspellon imagon takia Malmi-projekti piti tärkeänä, että alueen historia jollakin tavoin kuvastuisi myös uudessa rakenteessa. Asemakaavamääräyksiin yritettiin säilyttää joitain rakennuksia tai rakenteita. Säilyttämään päädyttiin lopulta esimerkiksi Primo Oy:n rakennuksen tiilinen julkisivu. Primo oli tunnettu toiminimi ja talolla oli pitkä paikallishistoria. Tiiliseinä määriteltiin kaavassa suojeltavaksi. Osoittautui kuitenkin lopuksi, että kiinteistön yksittäisten osien säilyttäminen oli suomalaisille rakentajille ja suunnittelijoille lähes ylivoimainen tehtävä. Korttelin omistajat, joille Primonkin tontti kuului, olivat jo vuonna 2000 hakeneet asemakaavan muuttamista teollisuudesta asumiskäyttöön.

Puukeskus Oy:llä oli Ormuspellossa suuri tontti, jolle yhtiö halusi investoida lisää. Toimitilat oli purettu ja tilalla oli laaja puuton hiekka-savi-kenttä. Muut rakennukset olivat huonokuntoisia ja vajaakäytössä. Tontti haluttiin asuinkäyttöön sen sijainnin ja laajuuden takia. Yhtiölle alettiin vuonna 2002 etsiä uutta sijaintia, joka sitten löydettiin Suutarilasta.

Ormuspellossa sijaitsi myös vanha yli 100- vuotinen pakkausalan yritys. Tämänkaltaisten yritysten toivottiin jäävän alueelle, joten heidän kanssaan neuvoteltiin tonttien laajennuksista.

Tavoite

Oli otaksuttavissa, että tulevat lentokenttäalueen osalliset tulisivat pitämään Ormuspellon alueelle nousevia asuinrakennuksia esimerkkinä siitä asumis- ja rakentamistavasta, jota lentokentälle myöhemmin tultaisiin ehdottamaan. Ennakkoluuloja asuntotuotannon laadun suhteen olisi siis mahdollisuus vahvistaa tai pelkoja hälventää. Siksi Ormuspellon aluetta ryhdyttiin kaavoittamaan Malmin perinteeseen sopivalla pienimittakaavaisella ja monipuolisella rakentamistavalla eikä uudeksi suurimittakaavaiseksi kerrostaloalueeksi. Yksi pelkoa synnyttävistä uhkakuvista oli koko Malmin kentän kattava suuri vuokratalo keskittyminen. Niitä koettiin naapurissa Ala-Malmilla jo olevan tarpeeksi. Kuten Alppikylässä, niin myös Ormuspellossa oli tarkoitus olla pääosin kaupunkientalotuotantoa ja -rakentamista.

Niinpä tavoitteena Ormuspellossa oli monipuolinen, pienimittakaavainen ja malmilaiseen henkeen sopiva urbaani asuinalue. Alueelle suunniteltiin 45 000 - 55 000 k-m² asuntoja, joka tarkoitti yli tuhatta asukasta. Lopullinen asukasluku lienee lähellä tätä arviota.

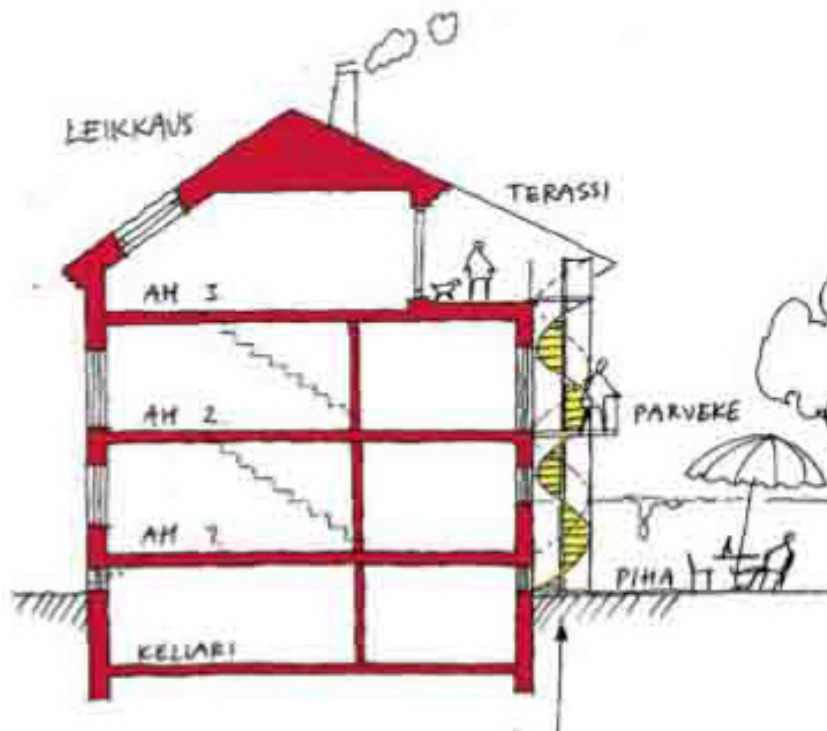
Samansuuntainen tavoite oli voimassa olevassa yleiskaavassa sekä uudessa yleiskaavaehdotuksessa, jossa alue oli asumisen ja toimitilojen aluetta. Malmin lentokentän suunnittelun edetessä myös kaupungin oli syytä tarkastella omistamiensa teollisuustonttien osittaista muuttamista asumiskäyttöön yleiskaavan mukaisesti. Voimassa olevassa kaavassa kaikki korttelit Ormuspellossa olivat teollisuusaluetta.

Malmin kentän kautta oli tulossa Jokeri 2- raitiovaunun linjaus. Se tuli sovittaa kaavaluonnokseen. Muutenkin liikennetarpeet lentokentän ja Malmin aluekeskuksen välillä olivat tärkeä lähtökohdatavoite. Kun nämä seikat huomioitiin, voitiin Ormuspellon asemakaava laatia ennen osayleiskaavaa.

Vuorovaikutus

Ormuspellon aluetta suunniteltiin samanaikaisesti Alppikylän kanssa 2000-luvun alkuvuosina. Molemmilla kaava-alueilla sekä kaupunki että yksityiset omistivat maata. Alueiden kaavaprosesseista muodostui kuitenkin hyvin erilaiset, koska Alppikylän maanomistajat olivat yksityisiä ihmisiä, joista monet asuivat Alppikylässä omistamillaan alueilla. Ormuspellossa taas yksityinen maanomistus tarkoitti isompia yhtiöitä, joilla ei ollut alueeseen vastaavaa tunnesidettä. Esikaupunkialueilla ilmestyvä Helsingin Uutiset-lehti tiedotti jo 12.10.2003, että Malmin lentokentän suunnitteluun liittyvien Ormuspellon teollisuusalueen osan ja Alppikylän ja Latokartanontien ympäristön asemakaavasunnitelmat oli esitelty yleisölle.

Ormuspellon maankäyttö oli epämääräisen hajanaista ja alueella vallitsi rappiotunnelma. Asukkaat ilmaisivat alueen olevan myös sosiaalisesti turvaton. Siksi Ormuspellon asemakaavoitusta pidettiin yleisesti ottaen naapurustossa hyvänä asiana eikä prosessin



Kuva 95. Townhouse, leikkaus. Kaavaan sisällytettiin paljon ullakoita ja kellareita, koska ne tarjoaisivat toiminnallisesti monipuolisia tiloja. Tuottajamuotoisessa rakentamisessa tuottaja taas tulkitsee ne lisäkuluja aiheuttaviksi tiloiksi. Siksi se tapa, jolla rakennuksia pystytetään, on oleellinen myös niiden toiminnallisen laadun kannalta.

aikana kaavoista suuremmin valitettu.

Pakkausliike Öhmanin kanssa yhteistyössä sovittiin tontin laajennuksesta, minkä firma sitten asemakaavan salliessa ripeästi rakensi.

Ormuspellon kärjen omistajat Polar Oy ja NCC Oy laadittivat arkkitehtitoimisto Vihinen-Kronlöfillä erilaisia vaihtoehtoja. Niitä hiottiin yhteistyössä projektin kanssa ja sovitettiin muun Ormuspellon tiivis- matala-filosofiaan. Primon tehtaan kohdalla maaperämyrkyt johtivat siihen, että rakennusoikeutta nostettiin, kunnes projekti oli kannattava huolimatta siitä, että rakenteelliset autopaikat toivat lisäkustannuksia. Rakennusliikkeiden suunnittelussa ongelmana kaavoittajan kannalta oli pientalokaupungin imagon säilyttäminen. Suurten rakennuttajaliikkeiden ideaalikohteita Helsingissä ovat lähes aina mahdollisimman suuret kerrostalot, mahdollisimman pienin asunnoin ja ilman kadunvarren liiketiloja. Tämänkaltaisesta lähtöasetelmästä ei voi syntyä helposti hyvää pientalokaupunkia.

Kaavan kaupunkirakenne

Ormuspellon asemakaava muodostuu kolmesta asumispainotteisesta suurkorttelista. Kaikkien kolmen asuinkorttelin sisään luotiin pienimittakaavaista jalankulkuympäristöä pihakatuineen ja aukioineen.

Toteuttaminen

Ormuspellon osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli esillä 8.-26.9.2003. 29.9.2005 kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi alueen asemakaavan muuttamisen muutosluonnoksen. Kaavaehdotus hyväksyttiin 15.12.2005 kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Ormuspellosta alettiin varata tontteja 2006. Kaupungin kannalta suunnitteluperiodi oli lyhyt ja tehokas, mitä edesauttoi se, ettei vuorovaikutuksessa ilmennyt ristiriitoja. Läntisimmän korttelin kerrostalorakentaminen yksityiselle maalle alkoi Helsingin

tapaan nopeasti. Townhouse-rakentamisen osalta alue on edelleen kesken kuten Alppikylässäkin. Saattaa käydä myös niin, että asemakaavassa raitiotielle varattu ka-
talueen osa ei toteudu aiotusti. Toisaalta, koska varaus on kadun keskellä, ei sen to-
teuttamisen epävarmuus ole suuri ongelma.

Ormuspellossa samoin kuin Alppikylässäkin pientalojen tuottamistavat olivat proses-
sin kannalta oleellisia. Tuottajamuotoisuus aiheuttaa Helsingin olosuhteissa aina suu-
remmat kustannukset ja silloin pientaloon luontevasti kuuluvat keskiarvoa suurem-
mat asuntokoot ovat hankalia toteuttaa. Malmin seutu ei ole erityisen kallista aluetta
ja siksi suurten asuntojen kustannusten muodostuminen on tuottajamuotoisessa



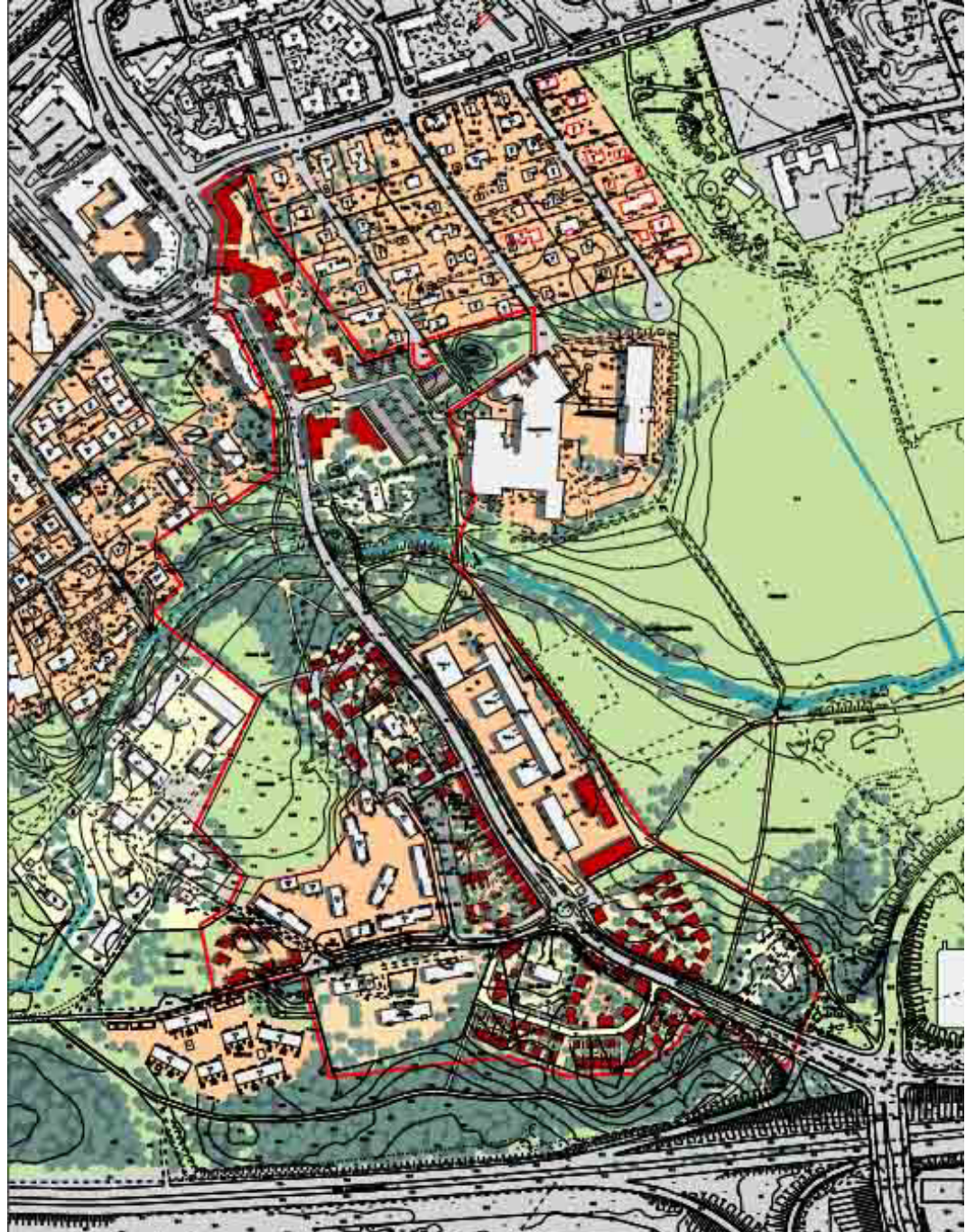
Kuva 96. Vanha holvisilta. Silta haluttiin säilyttää huolimatta uudesta alikulkutunnelista. WSP-
insinööritoimisto, 2006.

rakentamisessa tavallistakin vaativampi suunnittelun kohde. Toisaalta omaehtoisem-
massa tai ryhmärakentamisessa auttaa Malmin läheisyydessä olevat puutavara- ym.
rakennustarvikeliikkeet.

Alppikylän ja Ormuspellon rakennustapaohjeet

Asemakaavan tueksi oli välttämätöntä laatia rakennustapaohjeet yhteistyössä
Rakennusvalvontaviraston kanssa. Rakennustapaohjeita oli laadittu yhtäaikaan kaavoit-
uksen kanssa. Alppikylän ja Ormuspellon ohjeet hyväksyttiin lautakuntatasolla vuon-
na 2007.

Molemmilla kaava-alueilla rakentamistapaohjeet toimivat sekä koko aluetta koskevinä
yleisinä ohjeina että myös paikka- tai korttelikohtaisina ohjeina, joilla kustakin paikas-
ta pyrittiin luomaan omanlaisensa. Myös julkisten alueiden tilanmuodostus materiaa-
leineen sisältyi rakennustapaohjeisiin.



Kuva 97. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheeseen liittyvä havainnekuva Latokartanontien eli Vanhan Helsingintien suunnitelmasta vuodelta 2003.

Uusista urbaaneista pientalokaupungeista meillä ei Suomessa ole kokemusta ja vanhat kodikkaat puutalokaupunkimme eivät vastaa nykyisiä rakentamismääräyksiämme. Kaupunkipientalojen rakentamistraditio on katkennut, vaikka ylipormestarimme sellaisessa on asunutkin. Monet talotyyppin vaatimat käytännöt rakentamisessa ja ylläpidossa

ovat suomalaisille vieraita, samoin niihin liittyvä rakennuslainsäädäntö ja normisto. Meidän ohjeemme on laadittu lähinnä kerrostaloja varten. Niihin nojautuen toimivaa townhousea ei voi rakentaa. Jo pelkästään vanha kaupunkitapa rakentaa talot kiinni toisiinsa tonttien rajoilla on tuottanut meille helsinkiläisille paljon päänvaivaa. Helsingillä oli kuitenkin 2000-luvun alussa halua kehittää monipuolisempaa asuinrakentamista. Ja siihen erityisesti Malmin ympäristö oli paikkana luonteva.

Erityisen kiperiä kysymyksiä olivat esteettömyyteen, paloturvallisuuteen ja toteuttamistapaan liittyvät seikat. Väestönsuojat, jätehuollon järjestelyt, katuväläistus seinäkiinnityksin ym. toivat asiaan mielenkiintoiset lisäpohdintansa. Rakennustapaohjeiden



Kuva 98. Sunnuntaipalstojen täydennys.

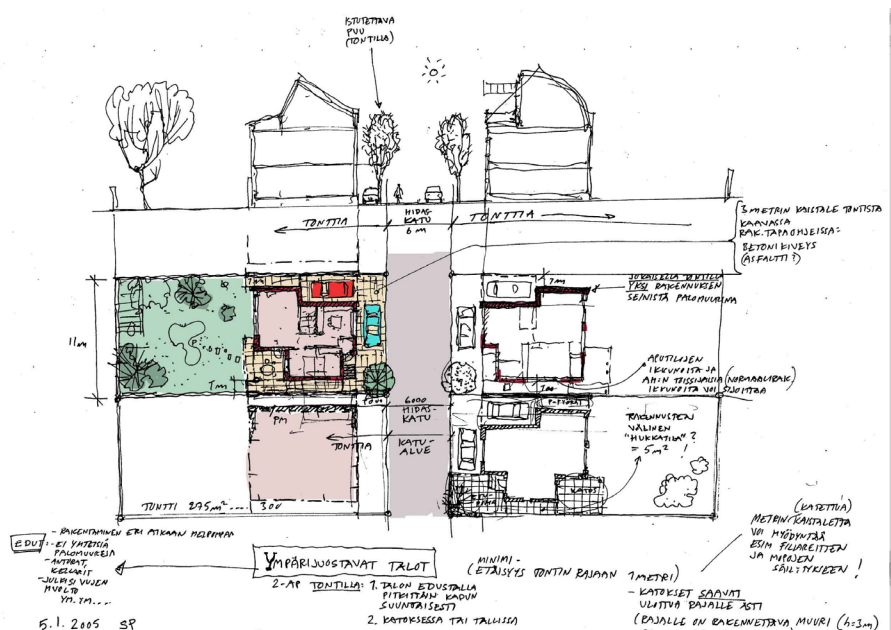
tarkoitus oli selvittää näitä kysymyksiä ennen kuin edettäisiin koko lentokentän kattavan tiiviin pientalokaupungin rakentamisessa.

Esteettömyyden osalta alkoi välillä tuntua siltä, että suomalaista townhousea on mahdoton tehdä. Hissi- ja nosturivaraukset, survival- kerrokset ym. aiheuttivat paljon mukavia, joskin kiihkeitä neuvottelutuokioita.

Malmi-projektin taholta haluttiin sallia eurooppalaistyyppisiä kaupunkipientaloja kellareineen ja ullakkoineen. Ja kellarissa olisi voinut mielellään sallia myös yläkukat. Tämähän tarkoittaa, että 1. kerroksen lattia nousee katutasosta n. metrin.



Kuva 99. Tullivuorentien eteläpuolen luonnostelua urbaaniksi pientalokaupungiksi.



Kuva 100. Tullivuorentien townhouse- tonttien luonnoksia.

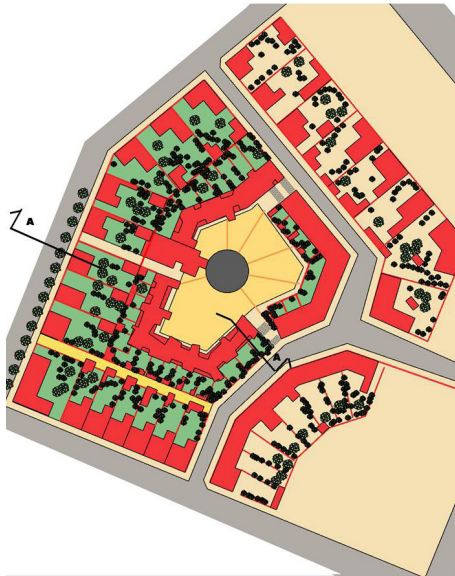
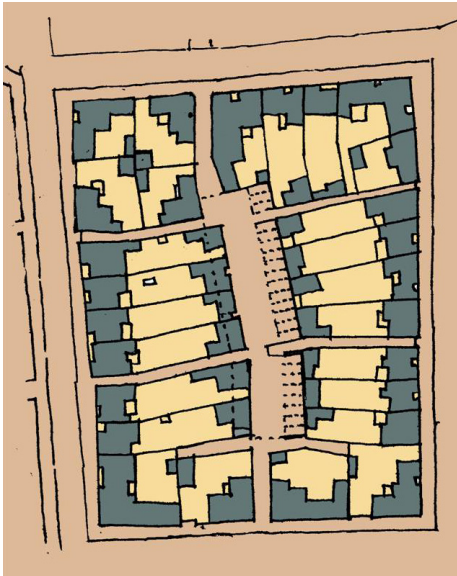
Ympäristöministeriön edustajan mielestä sellaisia taloja ei enää tehty. Projektin mielestä taas kellarilliset talot olivat hyviä eurooppalaistyyppisiä kaupunkitaloja ja mikäli ne tehtäisiin muulla tavalla kuin tuottajamuotoisesti, olisivat kellaritilat edullisia lisäneliötä asunnossa. Ja pitääkö pientalonkin kolmanteen kerrokseen rakentaa hissi? Ja voiko olla kustannuksiltaan edullista hissityyppiä?

Paloturvallisuus oli oma lukunsa, varsinkin kolmanteen (kaavan sallimaan ja Euroopassa yleiseen) kerrokseen liittyi paljon ominaisuuksia, joista on erikseen säädetty säädöksissä. Mielenkiintoista oli mm, kuinka hollantilaisesta townhousesta voidaan poistua ulko-ovelle portaita myöden samaa vauhtia kuin tasaisella lattialla, mutta Suomessa pysäytysuoraan poistuvat kulkevat neljä kertaa hitaammin kuin hollantilaiset. Oli ratkaistava kysymys talojen sprinklaamisesta. Voiko kolmannesta kerroksesta poistua hätätilanteessa esim. katon kautta? Aiheen ongelmallisuus johti siihen, että suunnittelijat esittivät kolmeen kerrokseen oikeuttavalle rakennusalalle kaksikerroksisia rakennuksia.



Kuva 101. Tattariharjunkuja. Useissa Malmi-projektin suunnitelmissa noudatettiin tätä asuntonttien tyyppijakoa: Suuret rakennukset suuren kadun varrella ja pienet pienen kadun varrella.

Hätäpoistumistievaatimusten tähden välillä tuntui siltä, ettei esim. rakennuksen pihaville voi tehdä ikkunoitakaan. Neuvottelupöydässä mielikuvitus loi yhä uusia vaaratilanteita, joihin olisi tullut varautua, vaikka juuri sellaisia ei olisi koskaan Suomessa sattunutkaan.



2-3 KERROKSISIA KAUPUNKITALOJA KATUNÄKYMÄ KSV / MALMIPROJEKTI / SP 21.10

Ullakkoon ja kolmanteen kerrokseen pientalossa liittyy myös kerrosalan tulkintaa. Esim. voiko samalla tasanteella olla sekä kerrosalaan laskettavaa että siihen kuulumatonta alaa? Ylipäätään voi kysyä, tuleeko viranomaisen pyrkiä asuttamaan suomalaiset mahdollisimman ahtaasti kerrosalan puuttumisen takia.

Jätehuollon järjestelyt ovat tärkeitä, jotta katumiljöötä eivät hallitsisi jätesäiliöt ja jotta jätteiden lajittelu olisi mahdollista. Tämä voi tarkoittaa yhteisjärjestelyjä myös yksityisten tontinomistajien kesken.

Rakennustapaohjeet käsittävät ohjeita myös julkisista alueista. Rakennusviraston katupuita koskevat istutusnormit ovat vuosien kuluessa muuttuneet hyvin eksakteiksi, joten ne soveltuvat huonosti pienimittakaavaisiksi ajatelluille kapeille asuntokaduille. Katu ei voi olla pienimittakaavainen, jos katupuurivi vaatii yli 3 metrin levyisiä istutusalueita. Valaistuksen suhteen yritettiin saada aikaan myös rakennusten seiniin kiinnitettävä katuvalaistus. Se oli energialaitokselle hankala kysymys tonttien rakentamisen eriaikaisuuden takia.

Latokartanontie

Latokartanontiestä on käytetty useita nimiä. Alun perin se oli Hämeentie. Se on ollut myös Helsingintie kun katsotaan Hämeestä käsin. Nyt se on pohjakartassa Latokartanontie. Tie ei kuulunut lentokentän aiemmin määriteltyyn osayleiskaava-alueeseen. Se oli kuitenkin ollut oleellisesti mukana urheiluhallia ja Longinojan puistoa käsittelevissä suunnitelmavaihtoehdoissa 1980-luvulla.

Latokartanontien kaavoitus oli Alppikylän ja Ormuspellon asemakaavojen lisäksi sellainen alue, jolle ajateltiin voitavan kaavoittaa asuintontteja ennen lentokentän poistumista. Alueen kaavoitus alkoi keväällä 2002. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli esillä syksyllä 2003. Siinä kerrottiin asemakaavan muutoksen aloittamisesta.

Suunnittelun tarkoituksena oli kohottaa Vanhan Helsingintien arvoa läpikulkuväylästä historialliseen arvoonsa asuttuna alueena vanhassa kulttuurimaisemassa. Taannoisista tievarauksista johtuen Latokartanontien varsi oli jäänyt monin paikoin hoitamattomaksi joutomaaksi. Se oli kuitenkin Malmin sisääntuloväylä. Pyrkimykseksi tuli kaventaa olevien kaavojen katuvarausta ja poistaa tarpeettomat suojavyöhykkeet sekä osoittaa alueen luonteeseen sopivaa täydennysrakentamista.

Kaava-alueella oli käynnissä yksittäisiä rakennushankkeita. Siellä oli myös tien iästä johtuvia erinäisiä rakennussuojelukohteita. Yksi näistä oli tiehen kuuluva holvisilta Långinojan yli. Voimassa olevan liikennesuunnitelman mukaan Latokartanontietä oltiin oikaisemassa ja levittämässä. Tarkoitus oli lisäksi rakentaa Långinojaa myötäilevä raitti. Silloin myös holvisilta olisi purettu. Kuitenkin kaavoittajan käsityksen mukaan paikka oli Malmin olosuhteissa kaikkein kauneimpia mutkineen ja mäkineen. Suunnittelutyön pohdiskelevin osa liittyy juuri tähän alikulkuun ja tien oikaisuun. Mietittiin, tulisiko maisemallisten ja historiallisten arvojen väistyä uusien raitti- ja tienormien tieltä, sekä edellyttääkö pyörätien käyttö todellisuudessa näitä normeja. Osoittautui, ettei kyse ole käytöstä vaan puhtaanapitokalustosta. Vanhan Helsingintien alikulku suunniteltiin sitten huolella siten, ettei katua tarvinnut nostaa ja leventää oleellisesti aiemmasta ja holvisilta säilytettiin.

Suunnitelmasta ei saatu tehdyksi varsinaista asemakaavaehdotusta., koska lopulta

koko kaavahanke jumiutui Latokartanontien varrelta löytyneen vanhan kaatopaikan problematiikkaan.

Muita Malmin lentokentän suunnittelun osa-alueita

Kuten edellä kuvatuista suunnittelupaloista voi päätellä lentokentän ympäristö on maankäyttönsä luonteen puolesta hyvin tilkkutäkkimäinen. Suunnitteluprosessin aikana 2000- 2007 sen monia osa-alueita pyrittiin kehittämään kaavoituksen keinoin. Kehittämisajatusten oli sopeuduttava lentokentän olemassaoloon. Toisaalta siitä oli hyötyäkin Helsingille maankäytön monipuolisuuden takaajana siellä sijaitsevien työpaikkatonttien takia. Niitä ei jouduttu poistamaan asuntotuotannon tieltä, koska kentäkysymys oli edelleen avoin.

Malmin kentän ympäristössä pyrittiin kehittämään edelleen siellä jo olevien ja mahdollisten uusienkin teollisuus- ja varastotonttien olosuhteita. Suurin näistä on Tattarisuo. Myös koko Tattariharju on merkittävä työpaikka-alue, jolle tehtiin yhtiöiden toimintamahdollisuuksia parantavia kaavamuutoksia. Työpaikkojen säilymiseen positiivisesti vaikutti lentokentän lisäksi Lahden moottoritien liikennemelu.

Pieniä asuntokaavojen tutkielmia syntyi ennen projektin lakkauttamista vuonna 2008 Sunnuntaipalstoille itä-länsi-suuntaisten kiitoteiden jatkeelle, Tullivuorentien varreen lakkautetun Hietakummun koulun tontin tuntumaan, Nallenmäen itäpuolelle Tattariharjunkujalle rakennusviraston lumenkaatopaikalle sekä Sepänmäkeen, Helsingin pienimmäksi lähiöksi mainitulle alueelle. Nämä suunnitelmat jäivät kesken.

Sunnuntaipalstat

Sunnuntaipalstoja oli aletturakentaa jo ennen lentokentäntuloa. Siksi Sunnuntaipalstojen alueella on myös ennen vuotta 1930 rakennettuja taloja. Sunnuntaipalstojen sijainti kiitotien päässä oli aikoinaan katkaissut koko alueen kehittymisen ja välialue oli jäänyt hoitamattomaksi joutomaaksi. Myös Helsingin kaupungin maanostot 1910-luvulla olivat estäneet alueen lisäpalstoittamisen. Joutomaata voi täydennysrakentaa monin tavoin. 2000-luvun alussa oli itä-länsisuuntaisen kiitotien käyttö vähentynyt ja alkoi näyttää siltä, että kahtia jaettu palsta-alue voitaisiin uudestaan yhdistää. Näitä suunnitelmia ei kuitenkaan viety päätöksentekoon asti.

Tullivuorentie

Vuonna 2005 purettiin Hietakummun koulu Sunnuntaipalstojen eteläpuolelta Tullivuorentien varresta. Alettiin tutkia laajan tontin ympäristöineen ottamista asumiskäyttöön. Prosessi jäi kesken, vaikka osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin jo helmikuussa 2006 sekä pidettiin asiasta keskustelutilaisuus Malmi-talolla.

Tullivuorentien luonnostelussa haettiin jälleen erilaisia tapoja mm. townhousien pysäköintirakaisuihin. Tässä omalla tontilla auto, mutta tiiviisti katutilassa. Ja rakennukset irti toisistaan, hyvin lähellä, muttei yhteisellä palomuurilla. Nämä ovat tyyppillisiä toteuttamiseen liittyviä selvityksiä.

Sepänmäki

2006 alettiin suunnitella kaavamuutosta myös Sepänmäkeen kentän eteläpuolelle. Alkusysäyksenä oli kaupungin tarve rakentaa alueelle uusi päiväkoti, koska aiempi päiväkoti oli jouduttu tyhjentämään homeen johdosta. Sepänmäki on kaupungin pienimpiä ja tehottomimmin rakennettuja lähiöitä, joten sitä olisi hyvin voinut täydentää. Malmi-projektin loppuessa työtä jatkoi esikaupunkien täydentämistä tutkiva työryhmä.

Tattariharjunkuja

Tämä alue on suoraan etelä-pohjoissuuntaisen kiitotien jatkeella. Tattariharjunkuja edustaa tällä alueella vanhinta kulttuurikerrostumaa, koska se on vanha Porvooseen johtava maantie, jonka korvasi Tattariharjuntie ja jonka vuorostaan korvasi moottoritie.

Teoreettisia korttelimalleja ja katunäkymiä

Koska Malmi-projektin tarkoitus oli kaavoitustyön ohessa tuottaa hiukan uudenlaista kaupunkia, tuotti työ myös suuren määrän teoreettisia korttelimalleja ja katunäkymiä. Tässä malliksi pieni kokoelma:

Projekti loppuu

Vuodenvaihteessa 2007- 2008 kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-projekti lakkasi käytännössä olemasta, koska Malmin kentän siirto ei ollut selvinnyt aiotussa määräajassa vuoteen 2006 mennessä. Oli kuitenkin selvää, että alueen kehitystä puitaisiin eri toimielimissä vielä pitkään.

Kaupunki omistaa Malmin lentokentän maapohjan. Se on edelleen vuokrattu valtiolle 10.5.2034 asti. Yhteistoiminta-asiakirjassa mainittu aikataulu, jonka mukaan 1.1.2006 lentokoneet poistuisivat Malmilta, ei toteutunut Helsingin kaupungista riippumattomista syistä ja siitä huolimatta, että sen oli allekirjoittanut viisi arvovaltaista ministeriä. Helsingin kaupunginhallitus päätti, että kentän käyttöoikeussopimus irtisanotaan 31.12.2010 mennessä, koska kentän käyttötavat eivät vastanneet enää alkuperäistä sopimusta. Valtio ei poistunut alueelta tähänkään päivämäärään mennessä.

8.1.2008 todetaan Malmi-projektin viimeisessä projektikokouksessa, että kaavoitusta Malmin kentällä ei voida jatkaa ennen kuin lentokentän poistuminen on selvä. Todettiin, että projekti hoitaa enää Alppikylän ja Ormuspellon toteuttamiseen liittyvää ohjausta sekä mahdolliset lentokenttään liittyvät lausunnot. Alppikylän ja Ormuspellon kaupunkientalojen toteuttamismuodot tulivatkin myöhemmin työllistämään entistä Malmi-projektia.

Virastopäällikkö Rajajärvi oli päättänyt elokuussa 2006, että Malmi-projekti täydennettynä yleiskaavan ja muilla tarpeellisilla henkilöillä alkaa selvittää Helsingin Sipoolta haluaman alueen liittämisestä aiheutuvia kaavallisia toimenpiteitä. Alettiin keskustella Sipoosta, Natura-alueista, Sipoonkorvesta. Näin yleiskaavaosaston Malmi-projektin ydinryhmä Visanti, Pulkkinen ja Leino siirtyivät projektiin, joka erinäisten vaiheiden jälkeen ristittiin Östersundom-projektiksi. Malmin kenttä jäi odottamaan seuraavia tapahtumia yleisilmailukentän saralla.

Lentotoimintaselvityksiä vuoden 2007 jälkeen

Suomen hallitusohjelman maininta

Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmassa 19.4.2007 todetaan: "Hallitus selvittää pääkaupunkiseudun lentokenttäkapasiteetin riittävyyden." (luku 7 Liikenne- ja viestintäpolitiikka.) Valtioneuvoston 13.11.2008 päättämässä ja 1.3.2009 voimaan tulleissa tarkistetuissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan lentokenttien osalta seuraavasti: "Lentoasemien ympäristön maankäytössä tulee ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset, sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset. Uusia lentoasemia suunniteltaessa ja olemassa olevia kehitettäessä tulee ottaa huomioon asutus ja muut melulle herkäät toiminnot. Alueidenkäytössä on turvattava lentoliikenteen nykyisten varalaskupaikkojen ja lennonvarmistusjärjestelmien kehittämismahdollisuudet sekä sotilasilmailun tarpeet." Lisäksi edellytetään Helsingin seudun lentokentän sijaintipaikan ratkaisemista: "Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen".

Selvitys lentokentän aluetaloudellisesta merkityksestä

Ympäristöministeriön toimeksiannosta (Kaupunkitutkimus Oy, Ymp 06/2009) selvitettiin Malmin lentokentän merkitys Helsingin aluetalouden ja yritystoiminnan kannalta. Pitkän olemassaolonsa aikana kenttä oli kerännyt ympärilleen sitä palvelevia toiminnallisia verkostoja eri firmojen muodossa ja sen vuoksi kentän olemassaololla ja sen olosuhteilla on paljon muitakin kuin vain ilmailuun liittyviä seuraamuksia.

Lentokentänhakuprosessi jatkuu

4.2.2008 Liikenne- ja viestintäministeriö määräsi Tiehallinnon toimimaan lentokenttähankkeesta vastaavana. Tiehallinnon tuli vastata myös ympäristövaikutusten arvioinnista. Finaviaksi muutunut Ilmailulaitoksen oli määrä toimia työn asiantuntijana.

Vaikka Porvoon Backas valittiin parhaaksi ja vaikka Porvoon kaupunki sitä aluksi kannattikin, myöhempi porvoolainen mielipide asettui ankarasti vastustamaan lentokentän tuloa alueelle sen aiheuttamien mielestään suurten häiriöiden takia. Ainoa kunta, jonka mielestä lentokenttä ei olisi ollut haitallinen, oli Kiikala Turun ja Helsingin puolivälissä. Se ei taas ollut ilmailuväelle mieluinen vaihtoehto.

Selvitys Helsingin seudun yleisilmailukentän sijaintivaihtoehdoista 2011

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti vuonna 2008, että se käynnistää ympäristövaikutusten arvioinnin edellytysten luomisesta Helsingin seudun uuden lentokentän sijainnin ratkaisemiselle joko tekemällä aluevaraus uutta lentokenttää varten tai tekemällä ratkaisu toiminnan jatkamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla.

Ministeriö valmisteli ympäristövaikutusten arviointia yhdessä maakunnan liittojen, kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa niin, että lentokentän sijaintivaihtoehdot karsittiin viime vaiheessa Helsinki-Malmin toiminnan jatkamisen lisäksi viiteen muuhun vaihtoehtoon. Koska ministeriöillä ei ollut varsinaista hanketta uuden lentokentän rakentamiseksi, päädyttiin ympäristövaikutusten arviointiprosessin sijaan kokoamaan vaihtoehtojen tarkastelut mahdollista jatkotyötä varten.

Raportti asiasta on päivätty 8.4.2011. Tekijänä on YY- Optima Oy, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 16/2011.

Ympäristövaikutusten arvioinnin valmistelua pidettiin tärkeänä, jotta eri osapuolilla olisi kohutuullinen varmuus joko Helsinki-Malmin toiminnan jatkamisesta ja siihen liittyen toiminnan kehittämismahdollisuuksista Malmilla tai vaihtoehtoisesti korvaavan kentän rakentamisesta toiseen paikkaan

Raportin sanoin Helsinki- Malmin lentoasema on Finavia Oyj:n hallinnassa. Finavia on katsonut, että sillä ei ole velvollisuutta eikä intressiä toteuttaa uutta lentoasemaa tai selvittää sen sijaintivaihtoehtoja. Helsingin kaupunki ei myöskään ole ollut aktiivinen vaihtoehtojen selvittämisessä.

Raportin mukaan kenttävaihtoehtoja on viime vuosikymmeninä käyty läpi 50 vaihtoehtoista sijaintipaikkaa, viimeisenä toiminnan jatkaminen Malmilla. Nyt parhaina vaihtoehtoina esitettiin Helsinki-Malmin toiminnan jatkaminen nykyisissä puitteissa (ns. nollavaihtoehto; 0), Karkkilan Haavisto,, Mäntsälän Hirvihaara, Porvoon Hinthaara- Vanhakartano ja Helsinki-Malmin käännetty kiitotie- vaihtoehto.

Yleisilmailukenttää koskevassa YVA:ssa (ympäristövaikutusten arvioinnissa) oli perimmältään kyse kytkenästä maakuntakaavatasoiseen maankäytön suunnitteluun. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoi tarkoituksenmukaiseksi, että sijaintikysymys siirretään ratkaistavaksi Uudenmaan maakuntakaavassa.

Suomen hallituksen kannanotto

Suomen hallitus totesi rakennepoliittisessa ohjelmassaan 25.3.2014, että asuntorakentamisen edellytysten parantamiseksi Helsingin seudulla valtio vetäytyy toimintoineen Malmin lentoasemalta siten, että alue on mahdollista ottaa asuntotuotantokäyttöön. Aikataulutavoite on jo vuonna 2016, mutta viimeistään vuoden 2020 alussa.

Mahdollistaakseen hallituksen päätöksen toimeenpanon Finavia oli valmis luovuttamaan tietyt maa-alueet ja rakenteet kaupungille sekä samalla oli valmis luopumaan Malmin lentokentän käyttöoikeusalueiden hallinnasta, jotka näin palautettaisiin alueen omistajalle Helsingin kaupungille.

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 24.11.2014 ostaa Finavialta 18,465 ha:n maa-alueet ja totesi, että samalla Finavia luopuu kentän käyttöoikeudesta noin 116 ha:n suuruisella alueella viimeistään 1.1.2017.

Selvitys toimintojen siirrosta 2014

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti tilannetta, jossa lentotoiminta olisi siirrettävä Malmilta muualle. Raportti "Malmin harrasteilmailun sijoittumismahdollisuudet Nummelan ja Hyvinkään lentokentille" on päivätty 23.10.2014. Laatija on YY- Optima Oy. Raportissa käydään läpi Nummelan ja Hyvinkään kenttien mahdollisuudet ottaa vastaan Malmilta poistuva lentotoiminta.

Raportissa todetaan, että Helsinki-Malmin toiminnan lopettaminen ei edellytä lopettamispäätöksen lisäksi muita hallinnollisia päätöksiä harrasteilmailun jatkamiseksi muilla lentokentillä. Harrastajille halutaan antaa riittävästi aikaa varautua tulevaan muutokseen parhaaksi katsomallaan tavalla.

Malmin kentän suunnittelu alkaa neljännen kerran vuonna 2014

Helsingin uuden yleiskaavan laadinta aloitettiin syksyllä 2012. Lentokentän lo-pettamisaikeet hautautuivat muutamaksi vuodeksi. Asuntojen tarve Helsingis-sä ei hautautunut vaan säilyi jat-kuvasti keskeisenä kysymyksenä kaupungin kaavoituksessa ja elinkeinoelämässä. Siksi vuonna 2014 pulpahtivat uudelleen pinnalle vuoden 2000 yhteistoiminta-asiakirjan tavoitteet.

Hallituksen vuonna 2014 tekemän kannanoton vuoksi maankäyttötarkastelut aloitettiin kau-punkisuunnitteluvirastossa uudestaan ja Malmin lentokenttää suunnitteleva projekti perustet-tiin uudestaan. Alustavien maankäyttötarkastelu-jen mukaan lentotoiminnan loppumisen myötä vapautuville alueille olisi mah-dollista kaavoittaa kerrosalaa noin 1,3-1,5 milj. k-m². Asukkaita alueelle mah-tuisi tällöin n. 25 000 ja työpaikkoja 2000- 3000.

Uuteen yleiskaavatyöhön sisältyy raportti ”Mahdollisuuksien Malmi. ” (2014). Siinä käydään läpi alueen suunnitteluproblematiikkaa.

Yleiskaavan laatimista varten kaupunginhallitus päätti 11.3.2013 määrätä len-tokentän alueen rakennuskieltoon maankäyttö- ja rakennuslain 38 §:n 1 mo-mentin nojalla viideksi vuodeksi 23.4.2018 asti. Näin Malmin kentän suunnittelu jatkuu ja alueen maankäyttö saa uusia ajallisia kerrostumia.

Lähteet

Päälähteinä ovat olleet 1970- 1980- luvun Malmi-ryhmän asiakirjat, mapit ja kartat sekä Malmi-projektiin kertyneet asiakirjat vuosilta 2000- 2009.

Malmi-projektin ajalta 2000- 2009 ovat olleet käytettävissä myös digitaalisessa muodossa projektin kokouspöytäkirjat, muuta asiaan liittyvää materiaalia sekä paperisena että digitaalisena sekä tekijän omat lähes päivittäiset muistikirjamerkinnot tältä ajalta.

Erikseen mainittavia asiakirjoina, jotka ovat olleet paperisessa muodossa, voi mainita seuraavat raportit:

Vantaa Helsingin pitäjä - vuosikirjat

Helsingin pitäjän uudisrakentajat: Maayhtiöt aloittavat toimintansa vuonna 1906

Laura Kolbe
1987

Helsingin kaupunginarkisto,
A.B. Vanda Parkstad- Vantaan Puistokylä OY:tä koskeva materiaali

Helsingin kaupungin historia, osat I-V
SKK
1967

Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945, osat 1-4
Helsingin kaupunki ja Kustannusosakeyhtiö Otava
2012

Helsingin esikaupunkiliitos, mietintö nro 8, Malmi ja Tapanila
Selvitysmies Yrjö Harvia
1936

Malmi-Tapanila-Pukinmäki-Puistola
Dispositiokaavavaihtoehdot v. 2000
Kaupunkisuunnitteluvirasto 1970
Helsinki-Malmin lentoaseman melu- ja muita haittoja tutkineen työryhmän mietintö
Helsingissä 1978

Malmin lentokenttä ja sen ympäristö
Selvitys lentokentän reuna-alueista ja yleiskaavalliset ohjeet ja suositukset
KSV/Y-os YB:6/82 1982

Malmin lentokenttä, maankäyttöluonnoksia
Yleiskaavaosasto YA:13/86 1986

1987 Malmin lentokenttä- maankäytön vaihtoehtoja.
Ksv, y-os. 13 sivua.

1987 Malmin lentokentän muutosvaihtoehdot
Vaihtoehtojen sisältö ja arviointeja
KSV/Y 30.12.1987 YA:16/87. 33 sivua.

Malmin lentokentän selvitystyöryhmä II:n muistio
Julkaisu 30/87
Liikenneministeriö
Helsinki 1987

Helsinki-Malmin lentoaseman lentomeluselvitys
Ympäristökeskuksen julkaisu 1/1992

Helsinki-Malmin lentoaseman kehittämismuutokset
Työryhmäraportti 16.6.1993

Helsinki-Malmin lentoasema
Rakennushistoria, korjaus ja käyttösuunnitelma
Jaana Moberg, diplomityö Oulun yliopisto
28.10.1997.

Malmin lentokentän toimintojen siirto
Alustava selvitys
Ilmailulaitos
LT-konsultit 6.11.1998

Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 49/2000
Konsultti Seppo Lampinen YY-Optima Oy

Helsingin seudun lentokenttäselvitys
Liikenne- ja viestintäministeriö 2007

Kuvaluettelo

- Kuva 1. Kartta vuodelta 1911
- Kuva 2. Yhtiö markkinoi maitaan lehdistössä
- Kuva 3. Strengellin suunnitelma Tapanilaan
- Kuva 4. Puistokylän maita hallinnoitiin Fallkullan kartanosta käsin
- Kuva 5. Oskar Immellin suunnitelma.
- Kuva 6. Sunnuntaipalstat vuonna 1932.
- Kuva 7. Bertel Jungin Suur-Helsingin suunnitelman os. 1911.
- Kuva 8a Eliel Saarisen ja Bertel Jungin Suur-Helsinki-suunnitelma. 1918.
- Kuva 8b. Eliel Saarisen ja Bertel Jungin Suur-Helsinki-suunnitelma, osa
- Kuva 9. Bertel Jungin suunnitelma. 1933.
- Kuva 10a Yleiskaava 1932
- Kuva 10b. Yleiskaava 1932, osa
- Kuva 11. Lentokentän tuleva alue ilmasta vuonna 1932.
- Kuva 12. Charles Lindbergh saapui vaimonsa Annen kanssa Helsinkiin
- Kuva 13. Kartta alueliitosehdotuksesta 1930-luvun puolivälistä
- Kuva 14. Kentän neljä alkuperäistä kiitorataa
- Kuva 15. Yleiskaava 1960, ote Malmin lentokentän ympäristöstä.
- Kuva 16. Yleiskaava 1970
- Kuva 17. Välikehätievaihtoehdot
- Kuva 18. Dispositiokaavan vaihtoehto 1.
- Kuva 19. Dispositiokaavan vaihtoehto 2
- Kuva 20. Dispositiokaavan vaihtoehto 3
- Kuva 21. MaTaPuPu-yleiskaava, osa 1.
- Kuva 22. MaTaPuPu- toimenpidekartta
- Kuva 23. Heli-rata
- Kuva 24. Esikaupunkialueiden yleiskaavakartan ote
- Kuva 25. Tattarisuon teollisuusalue, Liikennekoulutuskeskus ja Malmin lentokenttä
- Kuva 26. 0-vaihtoehto.Ksv
- Kuva 27. 1-vaihtoehto, Ksv
- Kuva 28, 2A- vaihtoehto. Ksv
- Kuva 29, 2 B- vaihtoehto. Ksv
- Kuva 30, 3A- vaihtoehto. Ksv
- Kuva 31, 3B- vaihtoehto. Ksv
- Kuva 32, 0-vaihtoehto , Ksv
- Kuva 33, 1- vaihtoehto, A- Konsultit
- Kuva 34, 2-vaihtoehto, A- Konsultit
- Kuva 35, 3-vaihtoehto, A- Konsultit
- Kuva 36, A-konsultit , 0-vaihtoehto
- Kuva 37, A-konsultit, 2-vaihtoehto

Kuva 38, A-konsultit 3. vaihtoehto
Kuva 39, Itä- Tapanilan laajennus ja Fallkulla
Kuva 40, kentän pohjoisosa
Kuva 41, Ormuspelto, Hormia
Kuva 42, maisema Ormuspellosta, Hormia
Kuva 43, Sunnuntaipalstat, Hormia
Kuva 44, Nallenmäen laajennus
Kuva 45, Urheiluhalli Talttatiellä, A- Konsultit
Kuva 46, Urheiluhalli lentoaseman tuntumassa, A Konsultit
Kuva 47, Urheiluhalli Ormuspellossa , A- Konsultit
Kuva 48. Central Park- vaihtoehdon puistosuunnittelua
Kuva 49. Puiston luonnetta.
Kuva 48. Viimeinen kaavio
Kuva 51. Ilaskiven raportti
Kuva 52. Helsingin yleiskaava 1992, ote Malmilta
Kuva 53. Yleiskaava 2002:n luonnos
Kuva 54. Kentän ympäristön osa-alueet.
Kuva 55. Ilmailulaitoksen yhden kiitotien malli
Kuva 56. Vuoden 2003 meluselvitys.
Kuva 57. 2007 selvityksen vaihtoehto1
Kuva 58. 2007 selvityksen vaihtoehto 2
Kuva 59. Millainen on nykyaikainen pientalokaupunki
Kuva 60 Pientalo kääntää kasvonsa kadulle
Kuva 61. Vaihtoehto 1a
Kuva 62. Vaihtoehto 2.
Kuva 63. Vaihtoehto 3
Kuva 64. Vaihtoehto 4.
Kuva 65. Vaihtoehto 8
Kuva 66. Vaihtoehto 5
Kuva 67. Vaihtoehto 9
Kuva 68. Vaihtoehto 11
Kuva 69. Vaihtoehto 1
Kuva 70. Vaihtoehto 14.
Kuva 71. Teollisuusvaihtoehto.
Kuva 72. Formulavaihtoehto.
Kuva 73. Asuntoalue ja toimistomuuri.
Kuva 74. Asuntoja, toimistoja ja teollisuutta.
Kuva 75. Vaihtoehto 15. Asumista, toimistoja, teollisuutta
Kuva 76. Townhouseja Alppikylässä
Kuva 77. Olevien talojen säilyttäminen
Kuva 78. Yhdistetty teollisuus- ja asuntokatu
Kuva 79. Määräalakortteli.
Kuva 80. Atrium-kortteli.
Kuva 81. Liikennesuunnitelman ote
Kuva 82. Tontti, katu, autot ja puu.
Kuva 83. Suurmetsäntien ja Lahdenväylän liittymävaihtoehtoja
Kuva 84. Alppikylän meluste
Kuva 85. Heli-rata tunnelissa Suurmetsäntien alla.

Kuva 86. Ormuspelto idästä vuonna 2003
Kuva 87. Primon tehdas vuonna 2004
Kuva 88. Ormuspellon läntisimmän osan teollisuuskorttelien rappiotila
Kuva 89. Ormuspellon rakennekaavio vuodelta 2003
Kuva 90. Ilmakuvaan sovitettu havainnekuva joulukuulta 2005.
Kuva 91. Pienet urbaanit aukiot ovat Ormuspellon asemakaavassa tärkeitä
Kuva 92. Sven Grahnin puisto.
Kuva 93. Ormuspeltoon suunniteltu townhouse-alueen katukuva
Kuva 94. Ormuspellon townhouse- rakentaminen on edelleen käynnissä
Kuva 95. Townhouse, leikkaus
Kuva 96. Vanha holvisilta
Kuva 97. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheeseen liittyvä havainnekuva
Kuva 98. Sunnuntaipalstojen täydennys
Kuva 99. Tullivuorentien eteläpuolen luonnostelua
Kuva 100. Tullivuorentien townhouse- tonttien luonnoksia.
Kuva 101. Tattariharjunkuja
Kuvat 102-113. Ideakuvakavalkadi



